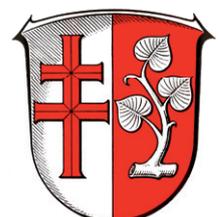
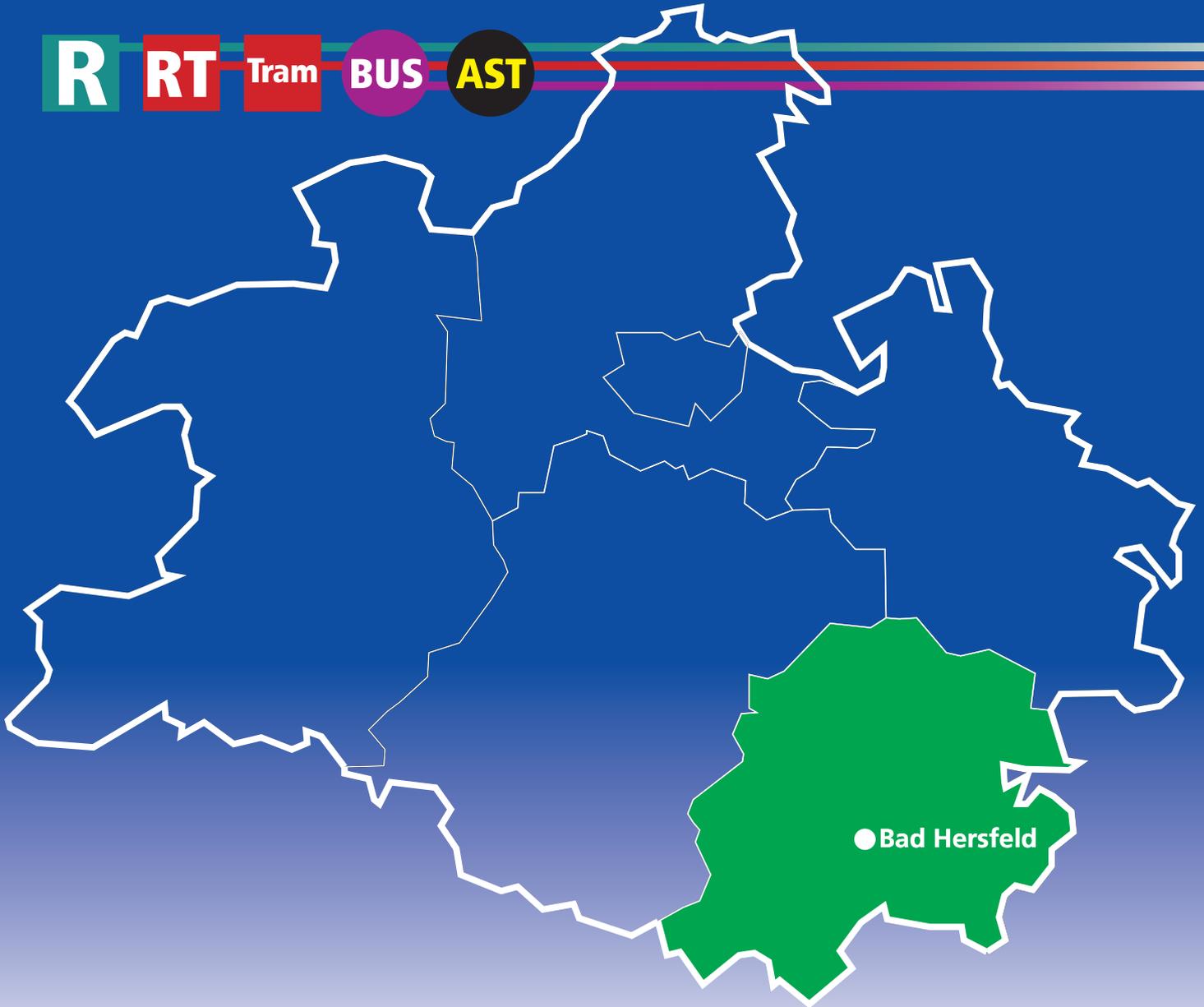


# *Nahverkehrsplan Landkreis Hersfeld-Rotenburg 2015-2020*

**R** **RT** Tram **BUS** **AST**



# **NAHVERKEHRSPLAN**

## **LANDKREIS HERSFELD-ROTENBURG**

### ***FORTSCHREIBUNG***

### **2015 – 2020**

#### **Bearbeitung**



**IG Dreieich Bahn GmbH**  
**63303 Dreieich**

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



**Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult**  
**34131 Kassel**

Mathias Schmechtig  
Kirsten Krasel

#### **im Auftrag des**



**Landkreises Hersfeld-Rotenburg**  
**36251 Bad Hersfeld**

**Dreieich, Kassel und Bad Hersfeld, im Februar 2016**



# Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis.....</b>	<b>3</b>
<b>I Einleitung und Rechtsrahmen.....</b>	<b>8</b>
1 Einleitung .....	8
1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans.....	8
1.2 Ausrichtung der Vorgaben .....	9
1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans .....	10
1.4 Beteiligungsverfahren .....	14
1.5 Beschlussfassung .....	15
2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV.....	16
2.1 Europarechtlicher Rahmen.....	16
2.2 Bundesrechtlicher Rahmen.....	18
2.3 Landesrechtlicher Rahmen .....	22
<b>II Bestandsaufnahme .....</b>	<b>23</b>
1 Raumstrukturanalyse .....	23
1.1 Lage des Planungsgebietes im Raum.....	23
1.2 Bevölkerungsstruktur .....	32
1.3 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte .....	42
1.4 Versorgungsstrukturen und Einkaufsorientierungen.....	46
1.5 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte .....	48
1.6 Gesundheitliche und soziale Einrichtungen.....	53
1.7 Tourismus, Naherholung und Freizeit .....	54
2 Schienenpersonennahverkehr .....	58
2.1 Produkte und Besonderheiten .....	58
2.2 Aufgabenträgerschaft und Leistungsvergaben .....	59
2.3 SPNV-Linien .....	59
2.4 Stationen .....	60
3 Straßengebundener ÖPNV .....	61
3.1 Aufgabenträgerschaften, Linienbündel und Verkehrsunternehmen.....	61
3.2 Liniennetz, Bedienungsangebot und Produkte .....	64
3.3 Infrastruktur .....	77
4 Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage .....	81
4.1 Regionale Mobilitätskennwerte .....	81
4.2 Pendlerverflechtungen .....	85



4.3	Verkehrsnachfrage im ÖV .....	95
4.4	Kundenzufriedenheit im ÖPNV .....	103
5	Umsetzungsgrade der empfohlenen Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2001 .....	105
5.1	Umsetzungsgrade der aus dem regionalen NVP des NVV 2000 nachrichtlich übernommenen Maßnahmen.....	105
5.2	Umsetzungsgrade vorgesehener Maßnahmen im lokalen straßengebundenen ÖPNV.....	108
5.3	Maßnahmen benachbarter Aufgabenträger .....	113
<b>III</b>	<b>Anforderungsprofil.....</b>	<b>114</b>
1	Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan.....	114
2	Grundziele und Leitbilder.....	116
2.1	Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit .....	116
2.2	Anforderungen durch demographische Entwicklungen .....	117
2.3	Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen .....	118
2.4	Finanzierungsvorbehalt.....	118
3	Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV .....	121
3.1	Ausreichende Bedienung .....	121
3.2	Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG .....	122
3.3	Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger .....	122
3.4	Barrierefreiheit.....	123
4	Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV .....	126
5	Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht von Gender Mainstreaming.....	128
6	Mindeststandards für die Verkehrsbedienung.....	130
6.1	Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienungsstandards .....	130
6.2	Verbindungen zwischen zentralen Orten .....	132
6.3	Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen.....	133
6.4	Abhängigkeit der Mindestbedienstandards von der Raumstruktur.....	137
6.5	Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen.....	141
6.6	Mindestbedienstandards für den SPNV.....	142
6.7	Besondere Grundsätze für Planung und Ausgestaltung des schulbezogenen Linienverkehrs.....	143
7	Qualitatives Grundangebot.....	146
7.1	Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen .....	146



7.2	Platzkapazitäten im straßengebundenen ÖPNV .....	148
7.3	Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG .....	149
7.4	Mindeststandards für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV .....	152
7.5	Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV ....	159
7.6	Mindestanforderungen an die Verkehrsdurchführung .....	161
7.7	Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastrelevanter Verkehrsinfrastrukturen .....	165
7.8	Marketing .....	168
7.9	Fahrgastinformation .....	171
7.10	Tarif .....	173
7.11	Vertrieb .....	174
8	Regieleistungen und Vertragsmanagement .....	176
<b>IV</b>	<b>Schwachstellenanalyse .....</b>	<b>178</b>
1	Funktion der Schwachstellenanalyse .....	178
2	Vorgaben zur Barrierefreiheit .....	179
3	Mindeststandards für den Jedermann-Verkehr .....	182
3.1	Erschließungsqualität .....	182
3.2	Verbindungsqualität .....	184
4	Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV .....	188
4.1	Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit .....	189
4.2	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität .....	190
4.3	Fehlende Barrierefreiheit .....	191
4.4	Unzureichender Ausbaustand .....	193
4.5	Eingeschränkte verkehrliche Funktionalitäten .....	194
4.6	Keine durchgängige Außendarstellung .....	195
4.7	Unzureichende Informationsmöglichkeiten .....	197
5	Schwachstellen und Mängel aus Sicht der Städte und Gemeinden .....	198
<b>V</b>	<b>Angebotskonzept .....</b>	<b>199</b>
1	Zuständigkeiten und Angebotsformen .....	199
2	Angebot für den Schienenpersonennahverkehr .....	202
3	Angebot für den regionalen straßengeb. ÖPNV .....	204
4	Angebot für den lokalen straßengeb. ÖPNV .....	207
4.1	Angebotsstrategien für die Kreisgebiete .....	207
4.2	Angebot für das südliche Kreisgebiet .....	208



4.3	Angebot für das nördliche Kreisgebiet .....	218
4.4	Linien benachbarter Aufgabenträger .....	223
5	Verknüpfungskonzept .....	225
6	Alternative Bedienformen .....	228
6.1	Anruf-Sammel-Taxi .....	228
6.2	Bürgerbus .....	228
6.3	„NVV-Mobilfalt“ .....	230
7	Verkehrsinfrastruktur .....	231
7.1	Anschlusssicherung mittels Dynamischer Fahrgastinformation (DFI) ....	231
7.2	Bahnstationen .....	232
7.3	Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV .....	232
7.4	Investitionsplanungen der Städte und Gemeinden .....	233
7.5	Investitionsplanungen des Aufgabenträgers .....	236
<b>VI Linienbündelung .....</b>		<b>237</b>
1	Verkehrliche und rechtliche Grundlagen.....	237
2	Zweck der Linienbündelung .....	238
3	Informationspflicht der zuständigen Behörde .....	238
4	Methoden der Linienbündelung .....	240
4.1	Bildung der Ausschreibungslose .....	240
4.2	Ermessensspielräume .....	240
4.3	Rechtsfehlerhafte Kriterien .....	242
5	Linienbündel im Landkreis Hersfeld-Rotenburg .....	244
<b>VII Maßnahmenwirkung und -bewertung .....</b>		<b>246</b>
1	Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage .....	246
1.1	Demographischer Wandel und Mobilitätsverhalten .....	246
1.2	Künftige Senioren generationen und ÖPNV-Nutzung .....	247
1.3	Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV .....	248
1.4	Tendenzen der Mobilitätsentwicklung .....	250
1.5	Konsequenzen für die künftige Finanzierung des ÖPNV .....	252
1.6	Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand .....	253
2	Maßnahmenwirkung .....	255
3	Maßnahmenbewertung .....	261
3.1	Umgesetzte und vertraglich fixierte Maßnahmen .....	261
3.2	Maßnahmengruppen mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen .....	261



3.3	Maßnahmengruppen mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen .....	262
3.4	Maßnahmengruppen mit nachrangiger Priorität zur Realisierung empfohlen .....	263
3.5	Maßnahmen nicht zur Umsetzung empfohlen .....	263
3.6	Maßnahmengruppen ohne Priorisierung.....	263
<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>		<b>264</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>		<b>267</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>		<b>270</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>		<b>272</b>
<b>Verzeichnis der Anlagen .....</b>		<b>276</b>

---

Anlagen

---



# I Einleitung und Rechtsrahmen

## 1 Einleitung

### 1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Der vorliegende zweite Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit für die Jahre 2015 bis zunächst 2020.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 PBefG und § 14 HÖPNVG. Die Aufgabenträger – in Hessen die Landkreise, kreisfreien Städte und die Städte über 50.000 Einwohner – haben die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen ÖPNV gesetzlich übertragen bekommen.

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

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

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



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

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

## 1.2 Ausrichtung der Vorgaben

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

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

Die übergeordnete Ausrichtung der verkehrlich-normativen Vorgaben für die Ausgestaltung des künftigen ÖPNV-Angebotes im Landkreis Hersfeld-Rotenburg fokussiert in hohem Maße auf

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

Die Ausrichtung der planerischen Vorgaben im Nahverkehrsplan orientiert sich an den raumstrukturellen Gegebenheiten des Verbundgebietes und den je Raumkategorie vorherrschenden Verkehrsspannungen und Nachfrageverhalten. Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg gehört dem ländlichen Raum an.

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

- die Schaffung eines verbundweiten Integralen Taktfahrplans (ITF), insbesondere den SPNV und den regionalen Busverkehr betreffend,
- die herzustellenden Verbindungen zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen,
- die Zuordnung des ÖPNV-Angebotes in Netzebenen und zu Angebotstypen.



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

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

### 1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans

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

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

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

Ist im Lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Fahrgäste, Mitarbeiter, Fahrer), werden Frauen und Männer gleichermaßen darunter verstanden.



#### **Bestandsaufnahme (Kap. II)**

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

Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes und der dazugehörigen Infrastrukturen bildet eine wesentliche Daten- und Informationsbasis für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems. Das gesamte ÖPNV-Angebot im Status quo (Fahrplanjahr 2015) geht – nach Kriterien sortiert – aus einer Liniensteckbriefliste hervor, die als Anlage beigefügt ist. In einem abschließenden Kapitel zur Bestandsaufnahme werden die projektierten Maßnahmen und Projekte aus dem ersten lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg aus dem Jahr 2001 hinsichtlich des Grades ihrer Umsetzung bis zum Jahr 2014 eingestuft.

#### **Anforderungsprofil (Kap. III)**

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

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

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

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

#### **Schwachstellenanalyse (Kap. IV)**

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

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



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

### Angebotskonzept (Kap. V)

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

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

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

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Aufgabenträgerschaft des NVV,
- regionaler straßengebundener ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV,
- lokaler Busverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg,
- dito, jedoch lokale Linien mit kombiniertem Angebot aus fest bedienten Busfahrten und bedarfsgesteuerten AST-Fahrten,
- dito, jedoch Stadtbuslinien für Bad Hersfeld (Kernstadt, Stadtteile) sowie für die Kernstädte von Bebra und Rotenburg an der Fulda,
- dito, jedoch lokale Buslinien für den Ausbildungsverkehr,
- dito, jedoch lokale AST-Linien,
- „einbrechende“ Linien in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Verkehrsverbünde oder Landkreise.

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

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

Abschließend wird auf geplante Infrastrukturmaßnahmen und Investitionen eingegangen. Dazu sind Maßnahmen an Schnittstellen zum SPNV und an den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in den Städten und Gemeinden des Kreisgebietes aufgelistet, soweit diese von ihnen im Zuge einer Umfrage genannt wurden (im 4. Quartal 2013 und 1. Quartal 2014).



#### **Linienbündelung (Kap. VI)**

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

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

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

#### **Maßnahmenwirkung und -bewertung (Kap. VII)**

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

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

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

## **1.4 Beteiligungsverfahren**

Alle Bearbeitungsphasen der Erstellung wurden durch Erörterungen zwischen

- dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg,
- dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und
- den Planungsbüros IGDB und Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

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

### **1.4.1 Projektbegleitende Gremien**

#### **Lenkungskreis**

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

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

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

#### **Regionalkonferenz**

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

- der Verwaltung des Landkreises Hersfeld-Rotenburg,
- des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV),
- von Hessen Mobil, des Regierungspräsidiums Kassel, des Staatlichen Schulamtes Bebra,
- der Städte und Gemeinden im Landkreis Hersfeld-Rotenburg,
- der benachbarten Aufgabenträger (Landkreise, Verkehrsverbände),
- angrenzender Städte und Gemeinden,
- der Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- der Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST) und deren Verbände,
- der Behinderten-, Fahrgast-, Senioren-, Umwelt- Verkehrs- und Sozialverbände,



- der Gewerkschaften,
- des Kreisschüler- und Kreiseltererbeirates,
- der regionalen Wirtschaftsverbände.

Die Regionalkonferenz tagte an drei Terminen: 18.08.2009, 27.01.2011 und 15.05.2014. Die Tagesordnungen, Protokolle und Präsentationen gehen aus den → **Anlagen I-1 bis I-3** hervor.

#### 1.4.2 Förmliches Anhörungsverfahren

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

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

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

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

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

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

### 1.5 Beschlussfassung

Der Kreistag des Landkreises Hersfeld-Rotenburg beschloss in seiner Sitzung am 02. November 2015 den vorliegenden Lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg (Fortschreibung 2015-2020), einschließlich der aus dem Anhörungsverfahren resultierenden Stellungnahmen mitsamt den dazugehörigen Empfehlungen (Synopsis).

## 2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV

### 2.1 Europarechtlicher Rahmen

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

[eigene Zusammenstellung]

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

Sollten die zuständigen örtlichen Behörden beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen (was nach dem HÖPNVG unzulässig sein dürfte) oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben,



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

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

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

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

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

## 2.2 Bundesrechtlicher Rahmen

### 2.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

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

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

Sowohl die Definition des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), welcher für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg Gegenstand dieses Nahverkehrsplans ist, als auch die Forderung nach einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV hingegen sind beibehalten worden.



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

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

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

Ohne gesetzliche Definition ist davon auszugehen, dass es sich

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Dabei ist jedoch zu beachten, dass noch nicht alle über die Anforderungen dieses Nahverkehrsplanes hinausgehenden verkehrlichen Details, insbesondere die Fahrpläne, in ihrem Endstand vorzuliegen brauchen. Diese müssen erst zur Einleitung eines wettbewerblichen Verfahrens fertig gestellt sein.

Ergänzend zur vorstehenden Vorabbekanntmachung hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 18 Abs. 1 PBefG am Ende jedes Kalenderjahres ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen,



Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Hierbei sind die Geltungsdauer anzugeben sowie ein Hinweis, dass die Verkehrsleistung im Anschluss eigenwirtschaftlich erbracht werden kann.

### 2.2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)

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

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

### 2.2.3 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

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

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

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

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

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



## 2.3 Landesrechtlicher Rahmen

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

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

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

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

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

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

Die Aufgabenträger können ihrerseits gemäß § 2 Abs. 6 und § 6 Abs. 1 HÖPNVG für die Belange des lokalen Verkehrs eine Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) einrichten. Der Aufgabenträger kann dieser die Wahrnehmung seiner Aufgaben ganz oder teilweise übertragen. Benachbarte Aufgabenträger können eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation (GNO) gründen.

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



## II Bestandsaufnahme

### 1 Raumstrukturanalyse

#### 1.1 Lage des Planungsgebietes im Raum

##### 1.1.1 Kreisgebiet

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg liegt im Grenzbereich zwischen Nord- und Osthessen. Im Zuge der hessischen Gebietsreform wurden 1972 die damaligen Landkreise Rotenburg (Flächenanteil in Nordhessen) und Hersfeld (Flächenanteil in Osthessen) zum heutigen Landkreis Hersfeld-Rotenburg zusammengeschlossen. Kreisstadt des Landkreises ist Bad Hersfeld. Verwaltungsaußenstellen gibt es in der ehemaligen Kreisstadt Rotenburg a. d. Fulda sowie in Bebra. Der Landkreis gehört dem Regierungsbezirk Kassel an.

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

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg grenzt

- im Nordosten an den Werra-Meißner-Kreis,
- im Osten an den thüringischen Wartburgkreis,
- im Südosten und Süden an den Landkreis Fulda,
- im Südwesten an den Vogelsbergkreis und
- im Westen und im Nordwesten an den Schwalm-Eder-Kreis.

Der Landkreis verfügt über eine sehr zentrale Lage mitten in Deutschland und mitten in Europa. An der Schnittstelle der BAB 7, BAB 5 und BAB 4 ist der Landkreis ein Art „Drehkreuz“ für alle Richtungen in Zentraleuropa. Mit dem ICE-Bahnhof Bad Hersfeld ist dieser außerdem an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG angebunden. In Bebra schneiden sich die Mitte-Deutschland-Verbindung Ruhrgebiet – Paderborn – Kassel – Bebra – Erfurt – Halle/Leipzig und die „konventionelle“ Nord-Süd-Strecke Hannover – Göttingen – Eichenberg – Bebra – Fulda – Frankfurt am Main/Würzburg.

Naturräumlich liegt das Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg mitten im Osthessischen Bergland. Landschaftlich ist das Kreisgebiet im Wesentlichen durch das an das Knüllgebirge und an die nördlichen Ausläufer der Rhön nach Norden anschließende Fulda-Werra-Bergland geprägt. Westlich davon steigen die Höhen des Knüllgebirges an, südlich erstreckt sich das – durch die Täler der Jossa, Fulda und Haune zerschnittene – Fulda-Haune-Tafelland.

Aufgrund der geographischen Lage und der abwechslungsreichen Topographie einer vielfältigen Mittelgebirgslandschaft mit den Flusstälern der Fulda, Haune und Werra übernimmt der Landkreis Hersfeld-Rotenburg die Funktion eines attraktiven Ausflugs- und Erholungsziels. Der Tourismus und das Fremdenverkehrswesen stellen dabei einen

wesentlichen Wirtschaftsfaktor des Landkreises dar, der aufgrund seiner touristischen Angebote unter dem Urlaubsregionsbegriff "Waldhessen" vermarktet wird.

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg weist insgesamt eine polyzentrische Struktur auf. Eine klare raumstrukturelle Ausrichtung auf einen einzelnen „zentralen“ Ort ist nicht gegeben. Die Kreisstadt Bad Hersfeld weist jedoch gewisse monozentrische Tendenzen auf, die als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums eine dominierende Rolle im Landkreis innehat. Es bestehen gewachsen Strukturen, die – im Wesentlichen bedingt durch die zwei Altkreise – auch heute noch Bestand haben. Während die nördlichen Teilbereiche sich weitgehend in Richtung des Oberzentrums Kassel orientieren, weist der südliche Kreisteil auch heute noch starke Verflechtungen in Richtung Fulda auf. Aus den östlichen Gebieten bestehen erkennbare Beziehungen nach Eisenach.

### 1.1.2 Strukturräumliche Zuordnung des Kreisgebiets

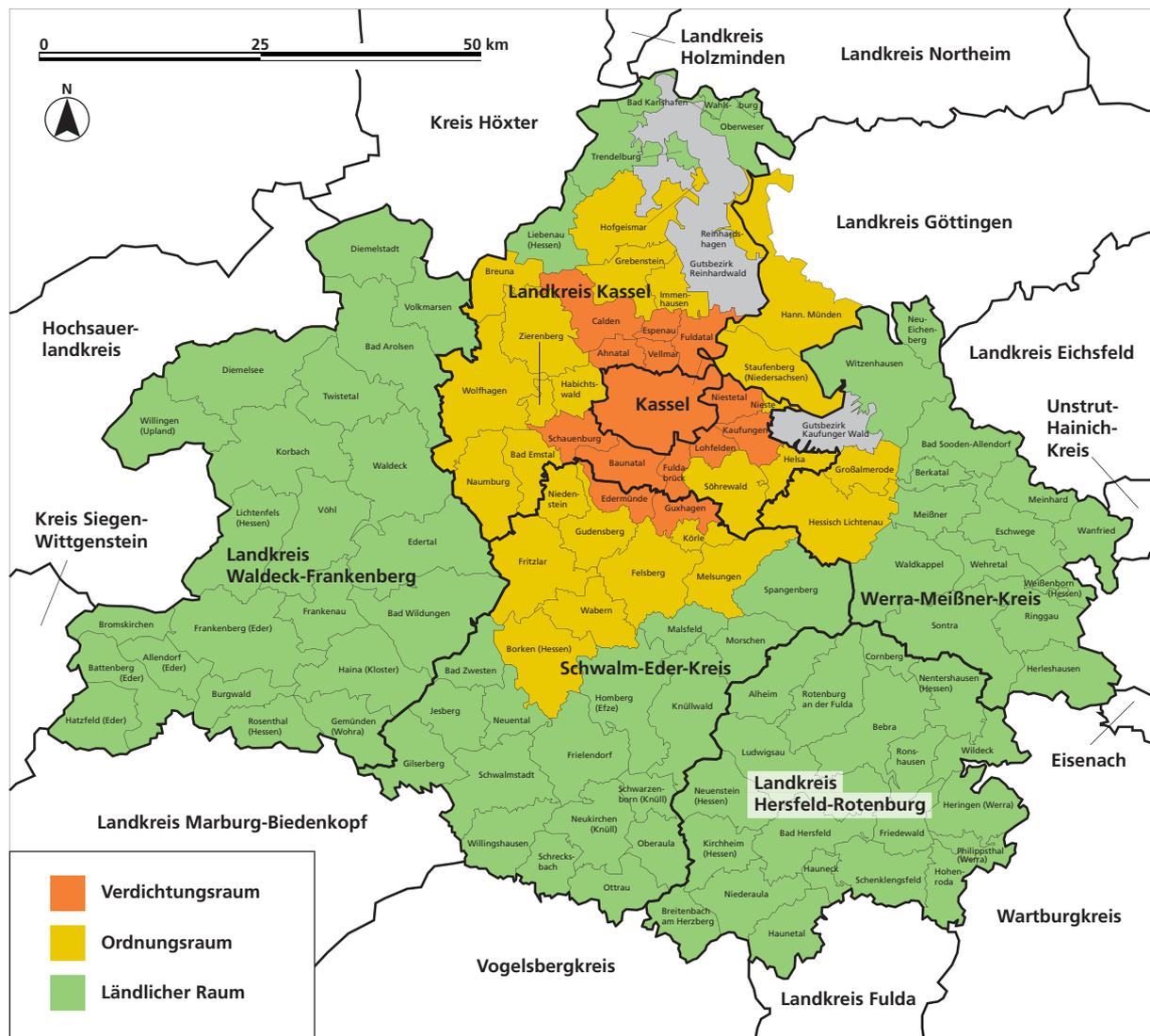


Abb. II-1: Lage des Landkreises Hersfeld-Rotenburg und Strukturräume im NVV-Gebiet [eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 19]



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

- Verdichtungsraum,
- Ordnungsraum und
- ländlicher Raum.

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

Abb. II-1 gibt einen Überblick über die Strukturräume im gesamten NVV-Gebiet. Der Regionalplan Nordhessen definiert das gesamte Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg als ländlichen Raum.

### Vorgaben zu den Strukturräumen aus dem Regionalplan

Zu den Grundsätzen für die Entwicklung des ländlichen Raumes heißt es im Regionalplan Nordhessen (*Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 21):

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

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

Zur Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs als Teil des Gesamtverkehrssystems in den einzelnen Strukturräumen nimmt der Regionalplan Nordhessen ebenfalls Stellung. Für den ländlichen Raum ist laut Regionalplan das System aller Verkehrsträger zu betrachten (*Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 25):

*„Hier gilt es der weiteren Entleerung und sozialen Erosion, insbesondere peripherer Bereiche durch quantitativ und qualitativ ausreichende Wohnungen, Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten, Dienstleistungs-, öffentliche Verkehrs- und andere Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen in wohn-*



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

### 1.1.3 Entwicklungachsen

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

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

Im Regionalplan Nordhessen wird deshalb auch zwischen „Regionalachsen“ und den nachrangigen „überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen“ unterschieden (vgl. Abb. II-2), wobei unter Nahverkehr in erster Linie ein nicht überregionaler Verkehr verstanden wird, denn nicht alle Achsen dieser Kategorie sind auch wichtige Achsen des öffentlichen Verkehrssystems.

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist durchzogen von überregional bedeutenden Verbindungsachsen. Die Regionalachsen mit Bezug zum Landkreis Hersfeld-Rotenburg verlaufen im Wesentlichen korridorartig im Südwesten und Osten des Landkreises entlang

- der BAB 4 Kirchheimer Dreieck – Bad Hersfeld – Erfurt (– Halle/Leipzig – Dresden),
- der BAB 7 (Hannover – Göttingen –) Kassel – Bad Hersfeld – Fulda (– Würzburg),
- der BAB 5 (Basel –) Frankfurt am Main – Hattenbacher Dreieck,
- der B 27 (Göttingen – Eschwege –) Cornberg – Bebra – Bad Hersfeld – Haunetal (– Hünfeld – Fulda),
- der B 83 (Kassel –) Rotenburg an der Fulda – Bebra,
- der B 62 (Alsfeld) – Breitenbach am Herzberg – Niederaula – Bad Hersfeld – Friedewald – Philippsthal (– Bad Salzungen) (B 62),
- der KBS 605 (Erfurt –) Eisenach – Bebra,
- der KBS 610 Kassel – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda und
- der KBS 613 (Göttingen –) Eschwege – Bebra – Bad Hersfeld – Hünfeld – Fulda.



## Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg

### Bestandsaufnahme

Im Osten wird das Kreisgebiet durch eine überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachse entlang der L 3172 Berka – Heringen und ab Philippsthal weiter entlang der B 84 über Vacha und Buttlar in den Landkreis Fulda tangiert.

Im Westen schließt eine weitere überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachse entlang der B 454 von Kirchheim über Oberaula nach Schwalmstadt an.

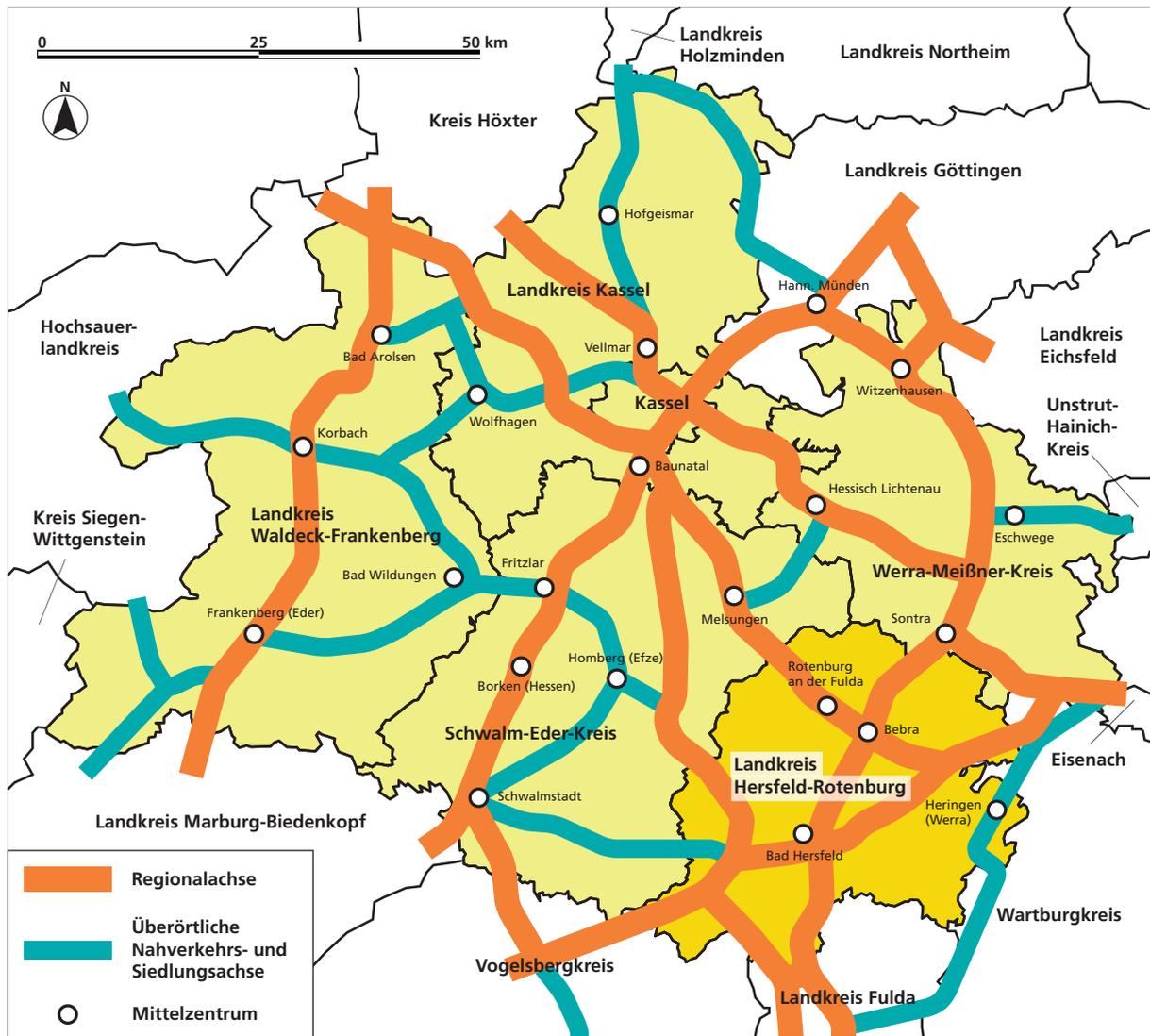


Abb. II-2: Entwicklungsachsen im NVV-Gebiet sowie im Landkreis Hersfeld-Rotenburg [eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 58]

### 1.1.4 Administrative Gliederung



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

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

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

In den 20 Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg gibt es 162 Stadt- und Ortsteile. Die Spannweite an Stadt- und Ortsteilen pro Stadt bzw. Gemeinde

ist relativ groß: So besteht die Gemeinde Ronshausen aus nur zwei Ortsteilen, die Gemeinde Haunetal setzt sich aus fünfzehn Ortsteilen unterschiedlicher Größen hinsichtlich der Einwohnerzahlen zusammen.

### 1.1.5 Zentralörtliche Gliederung

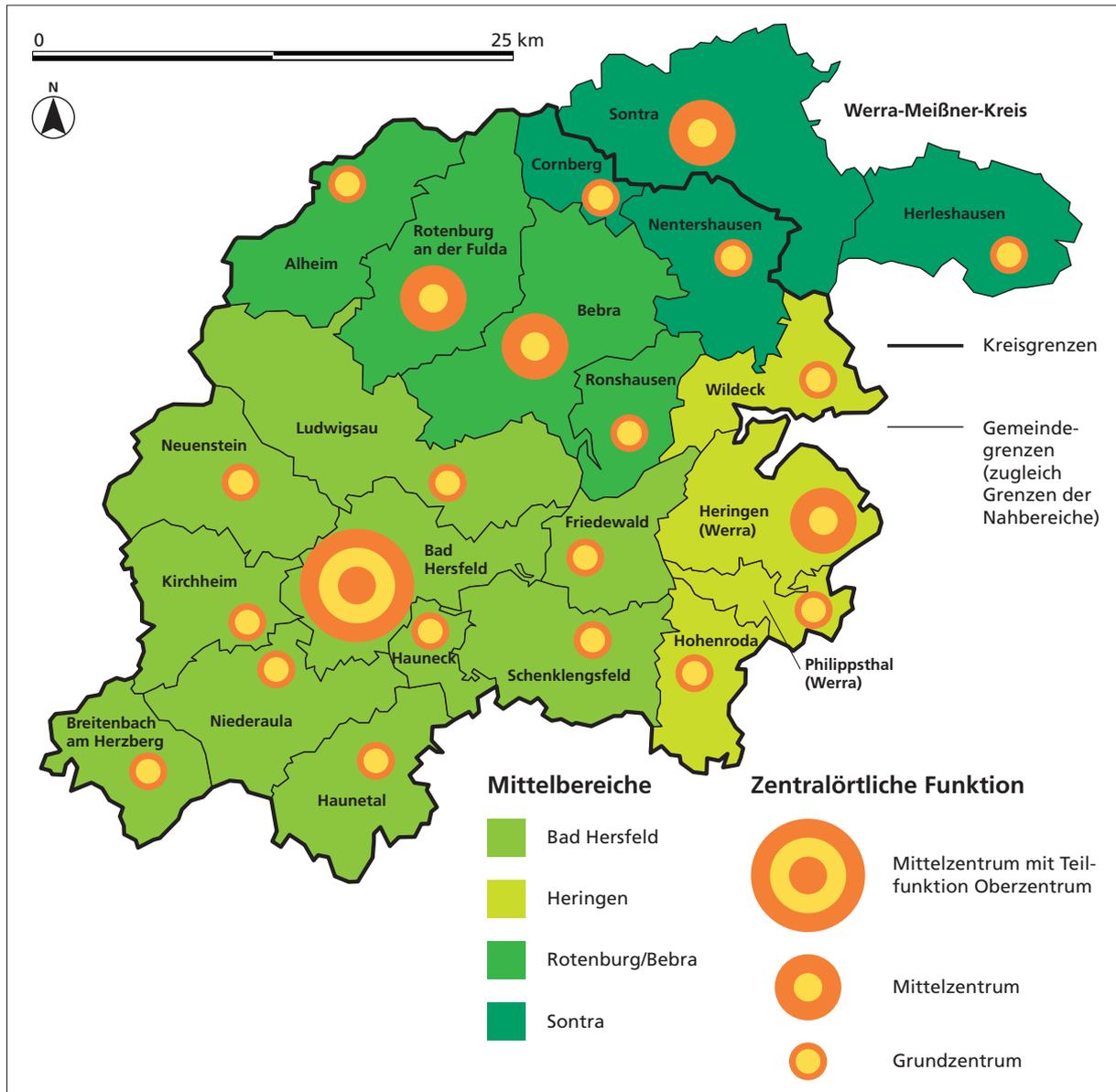


Abb. II-4: Zentralörtliche Struktur und Mittelbereiche im Landkreis Hersfeld-Rotenburg [eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 30]

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



Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist hinsichtlich seiner zentralörtlichen Zuordnung zu oberzentralen Bereichen zweigeteilt. Während der nördliche Teil des Landkreises zum Oberbereich Kassel gehört, sind der gesamte Mittelbereich Bad Hersfeld sowie die Stadt Heringen und die beiden Gemeinden Philippsthal und Hohenroda dem Oberzentrum Fulda zugeordnet. Alle anderen Landkreise im NVV-Gebiet sowie zwei Gemeinden im südlichen Teil des Landkreises Göttingen (Hann. Münden, Staufenberg) sind dem Oberzentrum Kassel zugeordnet.

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind vier Mittelbereiche definiert, deren Zuordnungen aus Abb. II-4 ersichtlich werden (Einwohnerzahlen mit Stand 31.12.2013, Basis Zensus):

- Mittelbereich Bad Hersfeld mit ca. 61.500 Einwohnern,
- Mittelbereich Rotenburg/Bebra mit ca. 34.400 Einwohnern,
- Mittelbereich Heringen mit ca. 19.600 Einwohnern,
- Mittelbereich Sontra (Werra-Meißner-Kreis) mit ca. 4.100 Einwohnern auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg.

Die Gemeinden Cornberg und Nentershausen (Hessen) sind dem Mittelbereich Sontra im nördlich angrenzenden Werra-Meißner-Kreis zugeordnet. Alle anderen Mittelbereiche sind auf den Landkreis Hersfeld-Rotenburg begrenzt.

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

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

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



Mittelbereich	Mittelzentrum (jeweils Kernstadt)	zugeordnete Grundzentren	grundzentrale(r) Ortsteil(e)
Bad Hersfeld	Bad Hersfeld (MZ mit Teilfunktion OZ)	Breitenbach a. H.	Breitenbach
		Friedewald	Friedewald
		Hauneck	Unterhaun
		Haunetal	Neukirchen
		Kirchheim (Hessen)	Kirchheim
		Ludwigsau	Friedlos, Reilos
		Neuenstein (Hessen)	Aua, Obergeis
		Niederaula	Niederaula
		Schenklengsfeld	Oberlengsfeld, Schenklengsfeld
Heringen	Heringen (Werra)	Hohenroda	Oberbreitzbach, Ransbach
		Philippsthal (Werra)	Philippsthal
		Wildeck	Obersuhl
Rotenburg/Bebra	Rotenburg a. d. Fulda Bebra	Alheim	Heinebach
		Ronshausen	Ronshausen
Sontra	Sontra (ESW)	Cornberg	Cornberg
		Nentershausen	Nentershausen
		Herleshausen (ESW)	Herleshausen

Tab. II-1: Mittelbereiche, zugeordnete Grundzentren und zentrale Ortsteile

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

## 1.2 Bevölkerungsstruktur

### 1.2.1 Bevölkerungsdichte

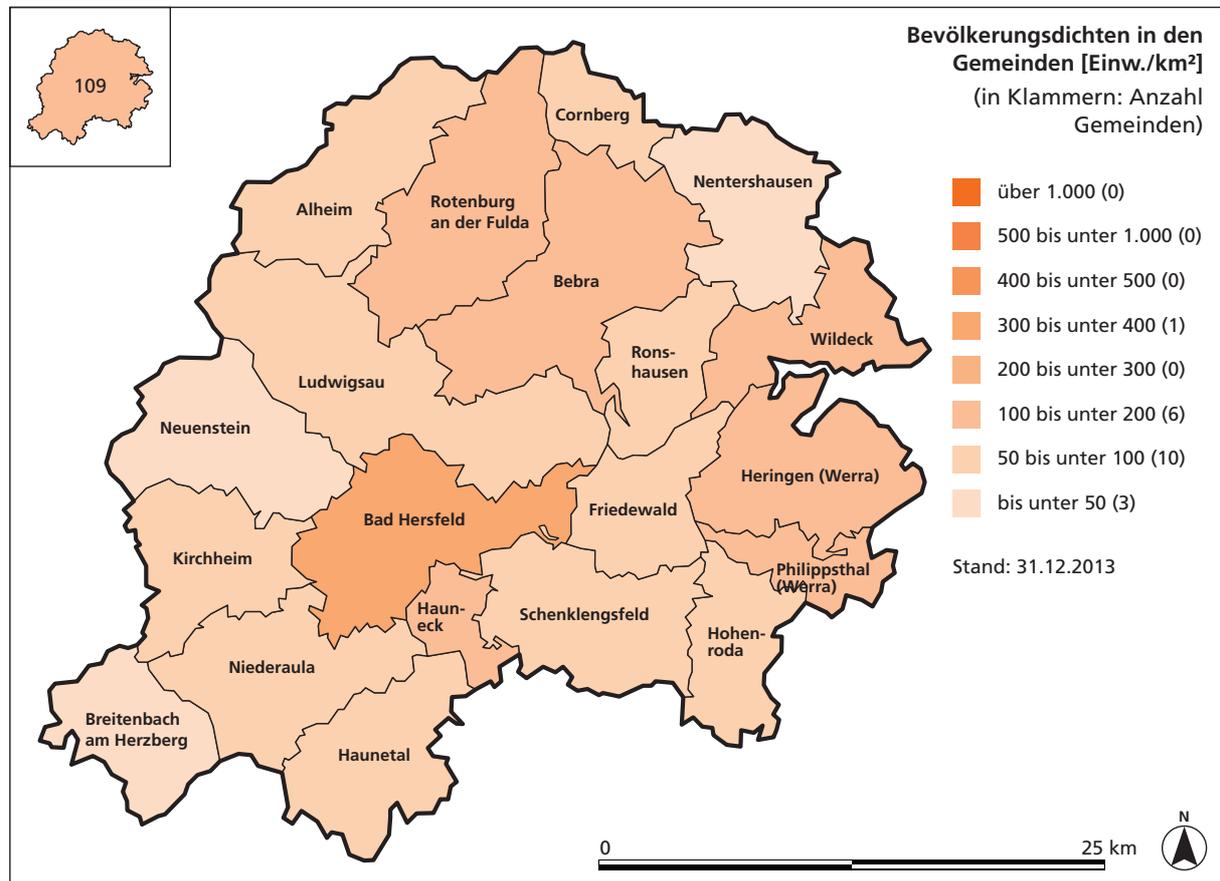


Abb. II-5: Einwohnerdichten der Städte und Gemeinden

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

Die Bevölkerungs- bzw. Einwohnerdichte ist ein Maß zur Beschreibung der Siedlungs- und Raumstruktur. Aus Gründen der Datenerhebung durch die amtliche Statistik liegt die Feststellung der Einwohnerdichten flächendeckend nur auf der administrativen Ebene von Städten und Gemeinden vor, nicht jedoch für deren einzelne Stadt- und Ortsteile. Die farblichen Abstufungen in Abb. II-5 drücken aus, dass je heller die Orangetönung ist, desto dünner ist das Gemarkungsgebiet einer Kommune bewohnt.

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist mit 109 Einwohnern pro km<sup>2</sup> vergleichsweise dünn besiedelt. Der Wert liegt knapp unterhalb des Durchschnittswertes für das NVV-Gebiet von 118 Einw./km<sup>2</sup> (Stand: 31.12.2013; ohne Stadt Kassel); der Durchschnittswert für die Bundesrepublik Deutschland liegt bei 226 Einw./km<sup>2</sup>.

Innerhalb des Landkreises gibt es relativ große Unterschiede (vgl. auch Tabelle in → **Anlage II-01**):

Mit etwa 391 Einw./km<sup>2</sup> ist die Kreisstadt Bad Hersfeld mit Abstand die am dichtesten besiedelte Kommune im Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Lediglich die Gemeinde Philippsthal (Werra) (197 Einw./km<sup>2</sup>) im Osten des Kreisgebiets weist darüber hinaus eine Einwohnerdichte von annähernd 200 Einw./km<sup>2</sup> auf.

Gemeinden mit Siedlungsdichten unter 50 Einw./km<sup>2</sup> sind im Südwesten und im Nordosten des Landkreises zu finden (vgl. Abb. II-5): Die Gemeinden Breitenbach am Herzberg (42 Einw./km<sup>2</sup>) und Neuenstein (47 Einw./km<sup>2</sup>) sind die am dünnsten besiedelten Kommunen des Landkreises, darüber hinaus zählen auch Ludwigsau (50 Einw./km<sup>2</sup>) sowie Nentershausen (48 Einw./km<sup>2</sup>) – im Nordosten des Landkreises gelegen – zu den am dünnsten besiedelten Bereichen.

### 1.2.2 Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen

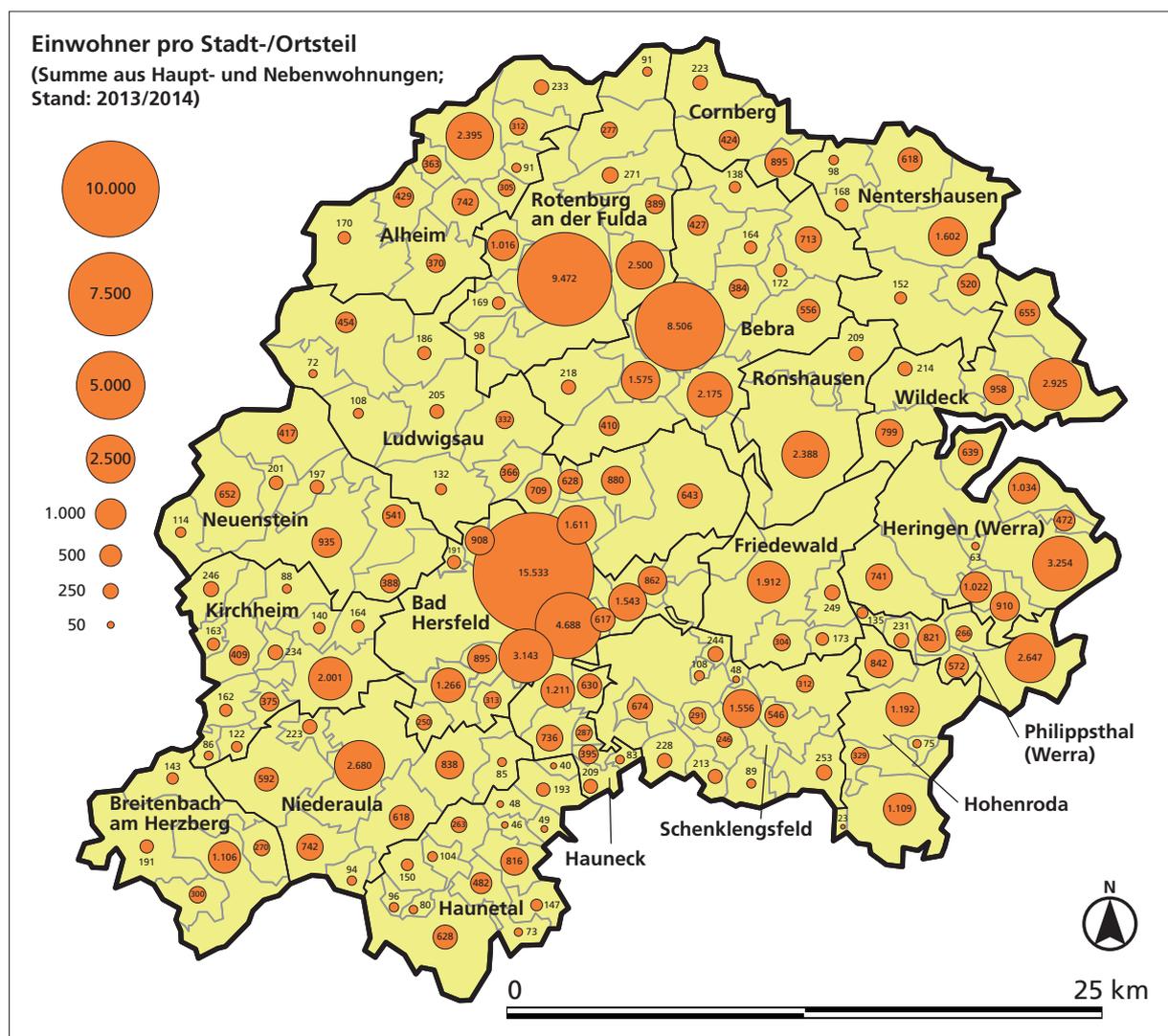


Abb. II-6: Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg  
[eigener Entwurf; Einwohnerdaten der Stadt- und Gemeindeverwaltungen mit Stand 2013]

Die Einwohnerzahlen der Stadt- und Ortsteile im Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind in Abb. II-6 kartographisch dargestellt, darüber hinaus in **➔ Anlage II-02** tabellarisch auf-



geführt. Da es sich bei diesem Zahlenmaterial nicht um amtlich statistische Daten handelt, stammen die Angaben aus den Einwohnermelderegistern der Städte und Gemeinden. Der Datenstand richtet sich somit nach dem jeweiligen Abfragedatum (hier zwischen Mitte und Ende 2013). Diese Einwohnermeldedaten einer Kommune weichen von der amtlich statistischen Einwohnerzahl ab. Für planerische Fragestellungen auf kleinräumiger Ebene wird üblicherweise die Summe aus gemeldeten Haupt- und Nebenwohnsitzen herangezogen.

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg besteht aus vier Städten und 16 Gemeinden mit jeweiligen Einwohnerzahlen zwischen ca. 30.200 Einwohnern (Kreisstadt Bad Hersfeld) und ca. 1.500 Einwohnern (Gemeinde Cornberg). Den Landkreis prägen sowohl kleinstädtische als auch dörfliche Strukturen; die Einwohner sind auf eine Vielzahl kleinerer Kernstädte, Kernorte sowie Stadt- und Ortsteile verstreut. In den insgesamt 162 Ortsteilen leben jeweils zwischen 23 und maximal etwa 15.530 Personen.

Die Verteilung der Einwohner gemäß der zentralörtlichen Einstufung ihres Wohnortes geht aus Tab. II-2 hervor. Die Hälfte der Bevölkerung wohnt in Stadt- bzw. Ortsteilen ohne zentralörtliche Funktionen. In den Kernstädten der Mittelzentren leben etwa 28 % der Bevölkerung, auf die grundzentralen Bereiche verteilt sich rund ein Fünftel der Einwohner.

Ort mit Zentralitätsstufe	Anzahl Orte	Verteilung Orte	Einwohner (HW+NW)	Verteilung Einwohner
NZ	139	86 %	64.480	50 %
GZ	19 <sup>1</sup>	12 %	29.375	22 %
MZ	4	2 %	36.765	28 %
<b>Summe</b>	<b>162</b>	<b>100 %</b>	<b>130.620</b>	<b>100 %</b>

Tab. II-2: Verteilung der Einwohner auf zentrale Orte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigene Zusammenstellung; nach Einwohnerdaten der Stadt- und Gemeindeverwaltungen mit Stand Mitte bis Ende 2013]

Die Schwerpunkte der Besiedelung liegen in den drei mittelzentralen Kernstädten Bad Hersfeld (ca. 15.500 Einw.), Rotenburg a. d. Fulda (ca. 9.500 Einw.) und Bebra (ca. 8.500 Einw.) entlang der Fulda. Vergleichsweise stark besiedelt ist außerdem das östliche Kreisgebiet um die Kernstädte bzw. Kernorte von Wildeck (ca. 2.900 Einw.), Heringen (ca. 3.300 Einw.) und Philippsthal (ca. 2.600 Einw.), punktuell gibt es darüber hinaus größere Einwohnerkonzentrationen in einigen Gemeindehauptorten (z. B. Niederaula, Ronshausen, Alheim). Die einwohnerschwächsten Ortsteile mit unter 50 Einwohnern liegen alle im südlichen Kreisgebiet in den Gemeinden Haunetal (Ortsteile Hermannspegel, Mauers, Meisenbach und Müsenbach), Hohenroda (OT Soislieden) und Schenk lengsfeld (OT Schenk solz).

Die einzigen Städte im Landkreis mit über 15.000 Einwohnern sind die Kreisstadt Bad Hersfeld (ca. 30.200 Einwohner in der Summe aus Haupt- und Nebenwohnungen) und Bebra (ca. 15.400 Einw.).

<sup>1</sup> Die OT Oberbreitzbach und Ransbach (Gem. Hohenroda), Friedlos und Reilos (Gem. Ludwigsau), Schenk lengsfeld und Oberlengsfeld bilden jeweils gemeinsam den grundzentralen OT.

### 1.2.3 Altersstruktur der Wohnbevölkerung

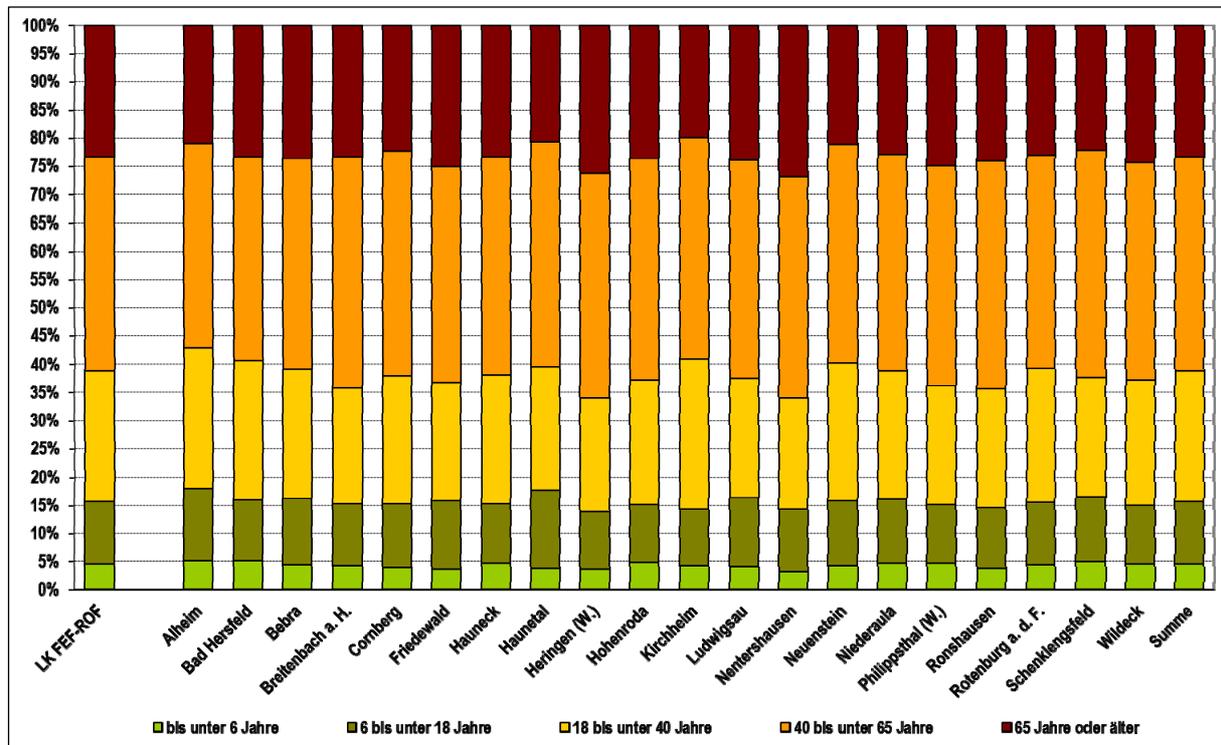


Abb. II-7: Altersverteilung der Wohnbevölkerung in den Strukturräumen, Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg (Stand: 31.12.2013; Basis Zensus)

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt; vorläufige Fortschreibungsergebnisse auf Basis des Zensus 2011]

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

Im Vergleich zu anderen hessischen Landkreisen weist der Landkreis Hersfeld-Rotenburg einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Einwohnern jenseits des erwerbsfähigen Alters (> 65 Jahre) auf. Während sich im hessenweiten Durchschnitt der Anteil bei etwa 20,0 % befindet, liegt dieser im Landkreis Hersfeld-Rotenburg bereits heute bei etwa 23,3 %. Demgegenüber ist der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter unterdurchschnittlich.

Auf den ersten Blick scheint die Altersverteilung in den Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg relativ homogen zu sein. Dennoch sind folgende Unterschiede und Auffälligkeiten herauszustellen:

- „Junge“ Gemeinden mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Einwohnern unter 18 Jahre sind im Wesentlichen im westlichen Kreisgebiet anzutreffen. Zu nennen sind hier die Städte und Gemeinden Alheim, Haunetal, Ludwigsau, Schenklengsfeld, Bebra und Niederaula. Überraschend ist hierbei, dass auch in den stark zersiedelten Gemeinden Haunetal und Schenklengsfeld ein vergleichsweise hoher Anteil an Kindern und Jugendlichen zu finden ist.

- Gemeinden mit Tendenzen zu einer Überalterung, d. h., in denen ein überproportional hoher Anteil an Einwohnern jenseits des erwerbsfähigen Alters lebt (> 65 Jahre), sind Nentershausen, Heringen, Friedewald, Philippsthal, Wildeck und Ronshausen.
- Die demographisch „jüngste“ Gemeinde des Landkreises Hersfeld-Rotenburg ist Alheim; dort ist etwa jeder sechste Einwohner unter 18 Jahre alt (18,1 %).

Die Zahlen zur Zusammensetzung der Wohnbevölkerung je Gemeinde gehen im Einzelnen aus der Tabelle in → **Anlage II-03** hervor.

### 1.2.4 Einwohnerentwicklung seit 2002

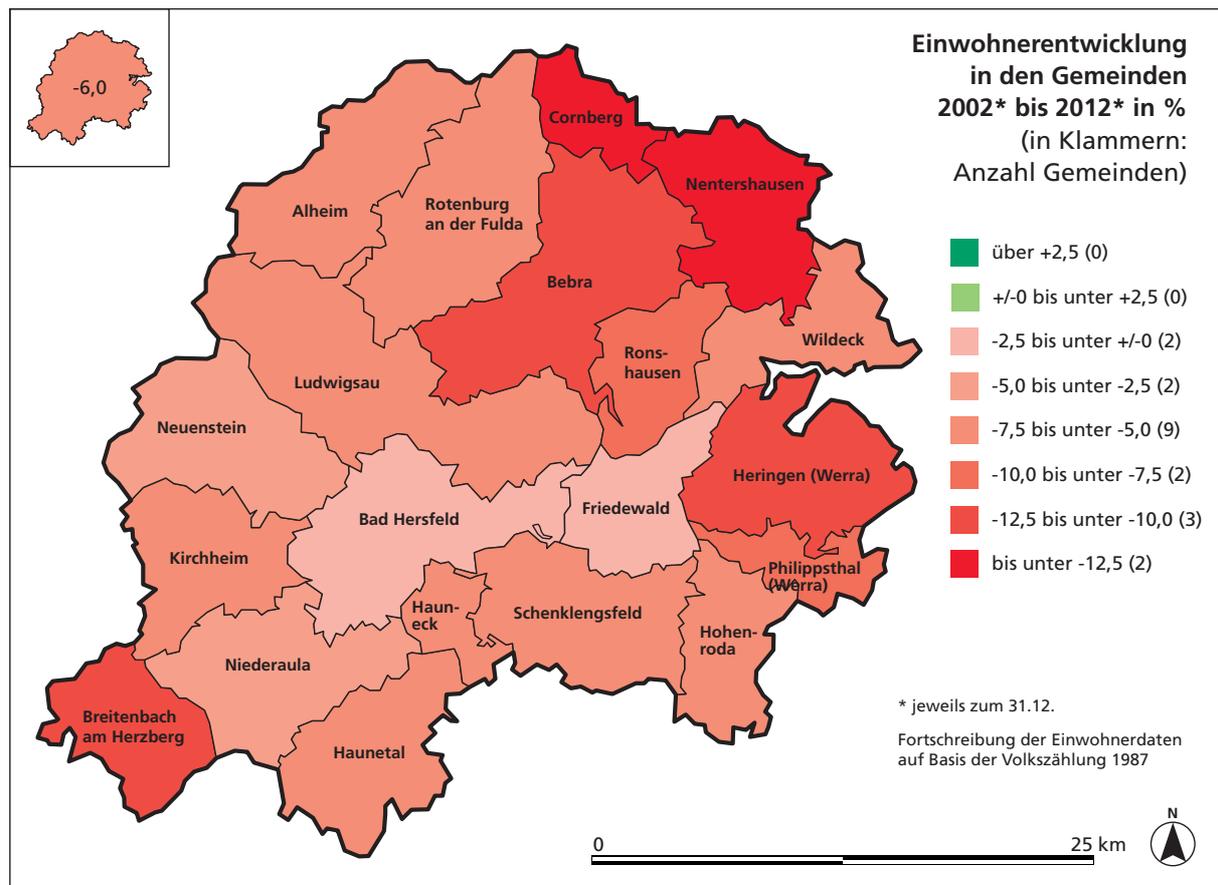


Abb. II-8: Einwohnerentwicklung der Gemeinden von 2002 bis 2012

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

Für die Erarbeitung der Einwohnerentwicklung seit 2002 werden die auf Basis der Volkszählung fortgeschriebenen Einwohnerzahlen des Hessischen Statistischen Landesamtes verwendet, da sich nur aus diesen Daten die für den Prozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung ableiten lassen. Die auf Basis der Zensus-Erhebung fortgeschriebenen Bevölkerungszahlen sind insgesamt niedriger als die hier dargestellten Daten. Die tatsächlichen Einwohnerentwicklungen sind absolut somit voraussichtlich noch weiter rückläufig als dargestellt.

Bereits zu Beginn der 1980er Jahre erlebte der Landkreis Hersfeld-Rotenburg deutliche Einwohnerrückgänge, die jedoch zunächst durch die Wanderungsgewinne ab Ende der



1980er Jahre aus Ostdeutschland, Osteuropa und den Nachfolgestaaten der Sowjetunion kompensiert werden konnten. Seit 1995 setzt sich der Abwärtstrend jedoch konsequent fort. Im Zeitraum von 2002 bis 2012 ging die Einwohnerzahl des Landkreises Hersfeld-Rotenburg um etwa 6,0 % von rund 129.200 auf rund 121.500 Einwohner zurück. Auch innerhalb eines demographisch weniger prosperierenden Umfeldes im Gesamtgebiet von Südniedersachsen über Nordhessen bis nach Osthessen bedeutet dieser Trend für den Landkreis einen auffällig hohen Einwohnerverlust.

Angesichts der strukturräumlichen Heterogenität im Landkreis Hersfeld-Rotenburg fallen die Einwohnerentwicklungen deutlich ungleich aus (vgl. Abb. II-8):

Keine der im Landkreis gelegenen Städte und Gemeinden konnte in den Jahren bis 2012 ihre Einwohnerzahlen halten bzw. anheben. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, mussten die meisten Kommunen im Gegenteil kontinuierlich ansteigende Bevölkerungsverluste verzeichnen. Lediglich die Kreisstadt Bad Hersfeld (-1,0 %) sowie die benachbarten Gemeinden Friedewald (-2,1 %), Niederaula (-3,1 %) und bedingt auch Neuenstein (-4,7 %) konnten die Bevölkerungsrückgänge in einem mäßigen Rahmen halten, denn diese Gebietskörperschaften verzeichneten im Vergleich zum gesamten Kreisgebiet eher unterdurchschnittliche Einwohnerrückgänge. Hier wirken sich die verkehrsgünstige Lage und der Arbeitsplatzüberschuss der Kreisstadt sowie deren Nachbargemeinden Friedewald, Neuenstein und Kirchheim aus (vgl. Kap. II 1.3).

Von überdurchschnittlich hohen Einwohnerverlusten sind in erster Linie die Gemeinden in den Randbereichen des Landkreises betroffen. Allen voran sind hier die Gemeinden Cornberg (-15,2 %) und Nentershausen (-13,6 %) an der nördlichen Grenze zum Werra-Meißner-Kreis zu nennen, des Weiteren auch Breitenbach am Herzberg (-11,7 %) im Südwesten des Landkreises, die innerhalb von zehn Jahren einen Einwohnerverlust von jeweils deutlich über einem Zehntel ihrer Wohnbevölkerung zu verkraften hatten. Darüber hinaus mussten jedoch auch Heringen (-10,6 %), Bebra (-10,4 %), Ronshausen (-9,4 %), Philippsthal (Werra) (-8,3 %) und Haunetal (-7,2 %) Bevölkerungsrückgänge von mindestens 7 % verzeichnen.

Obwohl sich in den letzten Jahren zahlreiche Unternehmen im Landkreis neu ansiedelten, stellt die auffällig hohe Abwanderungsrate meist junger Menschen ein wesentliches Problem in der Entwicklung des Landkreises dar (vgl. *Landkreis Hersfeld-Rotenburg* 2009). Darüber hinaus haben sich die Geburtenzahlen in den letzten Jahren kreisweit zwar weitgehend stabilisiert. Die Abwanderungen junger Menschen, vor allem junger Frauen, und kaum überregionale Zuzüge verstärken sich jedoch gegenseitig und verschärfen die Situation zusätzlich.

Die eingeschlagenen demographischen Entwicklungspfade werden sich im kommenden Jahrzehnt aller Voraussicht nach weiter fortsetzen und sich zudem noch deutlicher herausbilden (vgl. auch Kap. II 1.2.5). Dieser Entwicklung wird sich auch im Verkehrsaufkommen und in der Zusammensetzung der Verkehrsnachfrage bei allen Verkehrsmitteln auswirken.

### 1.2.5 Einwohnerprognose für die Städte und Gemeinden bis 2020

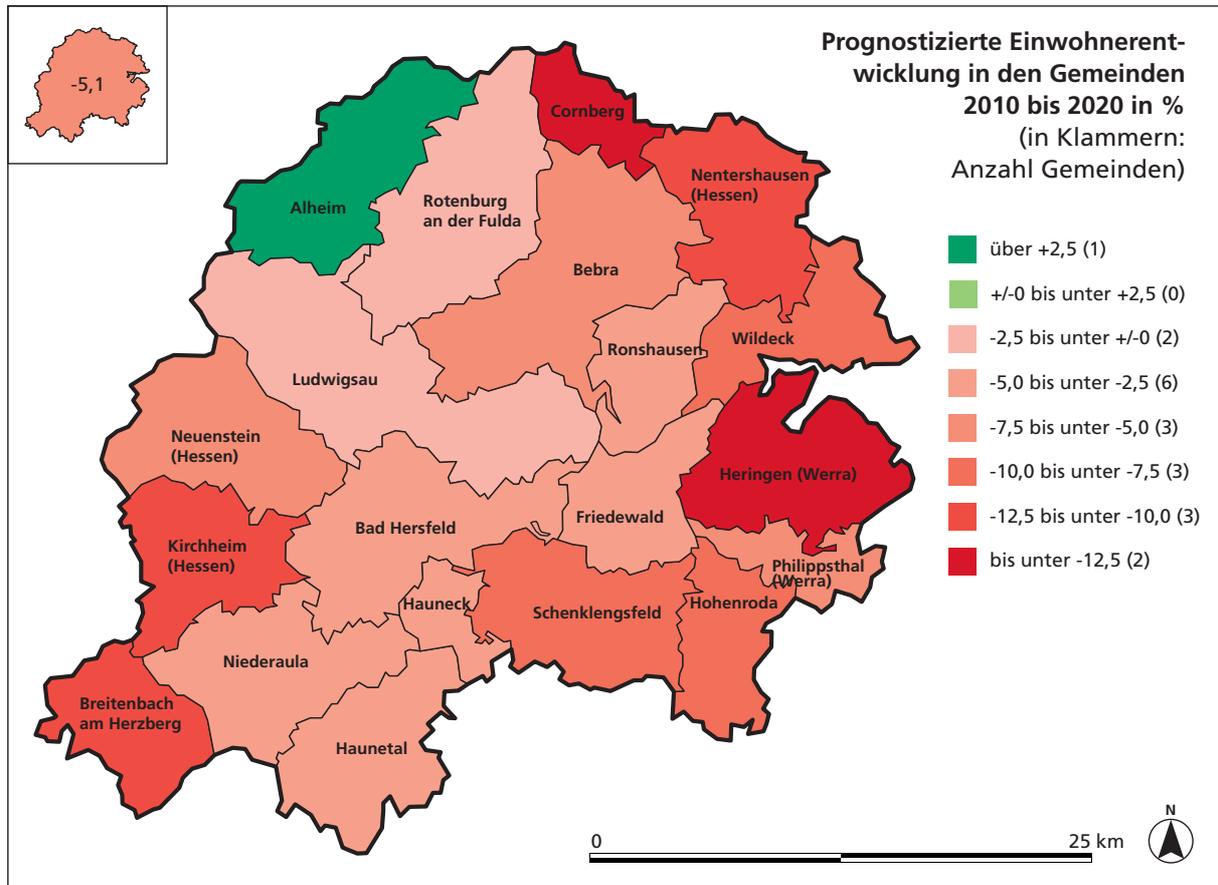


Abb. II-9: Prognose der Einwohnerentwicklung in den Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg 2010-2020

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

Die demographischen Entwicklungen des vergangenen Jahrzehnts (2000-2010) werden sich in der darauf folgenden Dekade (2010-2020) ihrer zuvor eingeschlagenen Richtung nach fortsetzen. Das Jahr 2020 ist als Prognosehorizont für den verabschiedeten lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg von Interesse. Die Vorausprojektion der Wohnbevölkerung aus dem Regionalplan Nordhessen beruht auf Prämissen der damals aktuellen 10. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes 2003 und auf daraus abgeleiteten Rahmendaten zur Landesentwicklung aus dem Jahr 2004 (vgl. *Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 4 ff.). Somit haben die bis Ende 2012 tatsächlich stattgefundenen Bevölkerungsentwicklungen die Projektionsergebnisse stellenweise bereits ein-, wenn nicht gar überholt. Die tatsächlich stattgefundenen Entwicklungen weisen für etliche Städte und Gemeinden höhere Einwohnerverluste auf, als es mit der Datenlage 2003/2004 vorhersehbar war, die die Basis für die gemeindebezogene Prognose ist. Aus diesem Grund sind die in diesem Kapitel aufbereiteten Prognosewerte ihren absoluten Werten nach mit Vorbehalten zu interpretieren, auch die vorhergesagte relative Entwicklung zeigt angesichts der tatsächlich stattgefundenen eher zu optimistische Züge.



Der Regionalplan Nordhessen enthält eine flächendeckend verfügbare Einwohnerprognose für das Gebiet des NVV, die alle kreisangehörigen Gemeinden einbezieht.

In der Online-Version des Hessischen Gemeindelexikons der *HA Hessen Agentur GmbH* ist eine kleinräumige Bevölkerungsvorausschätzung bis zum Jahr 2030 für alle hessischen Städte und Gemeinden enthalten. Diese Prognose ist aktueller als jene im Regionalplan für Nordhessen (2009), da diese auf tatsächlichen Entwicklungen im Zeitraum 2000 bis 2009 fußt.

Dabei liegt eine Fortschreibung des Status-quo aus der Vergangenheit vor. Die so projizierten Ergebnisse geben Auskunft darüber, von welchen demographischen Veränderungen hinsichtlich Einwohnerzahlen und Altersstrukturen in einem mittel- bis langfristigen Betrachtungshorizont auszugehen ist. Voraussetzung hierfür sind die aus der Vergangenheit (Basiszeitraum) bekannten Entwicklungsmuster auch in den kommenden zwei Jahrzehnten. Dies betrifft im Wesentlichen die Variablen Geburtenraten, Lebenserwartungen und Wanderungen (Zu- und Fortzüge).

In den frei verfügbaren Prognosen der *HA Hessen Agentur* sind z. T. keine absoluten Zahlen angegeben, sondern die künftigen Einwohnerentwicklungen sind aus Diagrammen ersichtlich. Für eine aktuellere Einwohnerprognose auf der Ebene der Städte und Gemeinden im Landkreis Hersfeld-Rotenburg würden die prognostizierten absoluten Einwohnerstände für ausgewählte Zieljahre (2015, 2020, 2025) benötigt, um daraus die prozentualen Entwicklungen des Einwohnerstandes – nach Klassen unterteilt – kartographisch darstellen zu können (analog Abb. II-8). Die dafür notwendigen Ausgangsdaten wurden jedoch auf Anfrage nicht bereitgestellt, so dass an dieser Stelle die älteren Prognosen aus dem Regionalplan Nordhessen (2009) wiedergegeben werden.

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

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist mitten im bundesweit viel diskutierten „demografischen Wandel“. Neben eines Rückgangs der Bevölkerungszahlen – bedingt durch Abwanderungen – sind in den letzten Jahren noch verstärkt die Effekte des seit Anfang der 1990er Jahre eingetretenen, gravierenden Geburtenrückgangs hinzugekommen. In den nächsten Jahren wird es vor diesem Hintergrund zu deutlichen Veränderungen im Aufbau der Alterspyramide kommen.

Die Bevölkerungsentwicklung wird im Landkreis Hersfeld-Rotenburg langfristig weiter rückläufig sein. Nach den Prognosen aus dem Regionalplan Nordhessen (2009) werden die Einwohnerzahlen im Betrachtungszeitraum 2010 bis 2020 um etwa 5 % abnehmen. Maßgeblich berührt sind hiervon wieder die Städte und Gemeinde in den Randbereichen des Kreisgebietes. Neben Cornberg (-19 %), Nentershausen (-12 %) und Breitenbach (-12 %) ist außerdem das Mittelzentrum Heringen (-14 %) als ehemals innerdeutsche Grenzstadt von überdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgängen betroffen.

### 1.2.6 Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen bis 2030

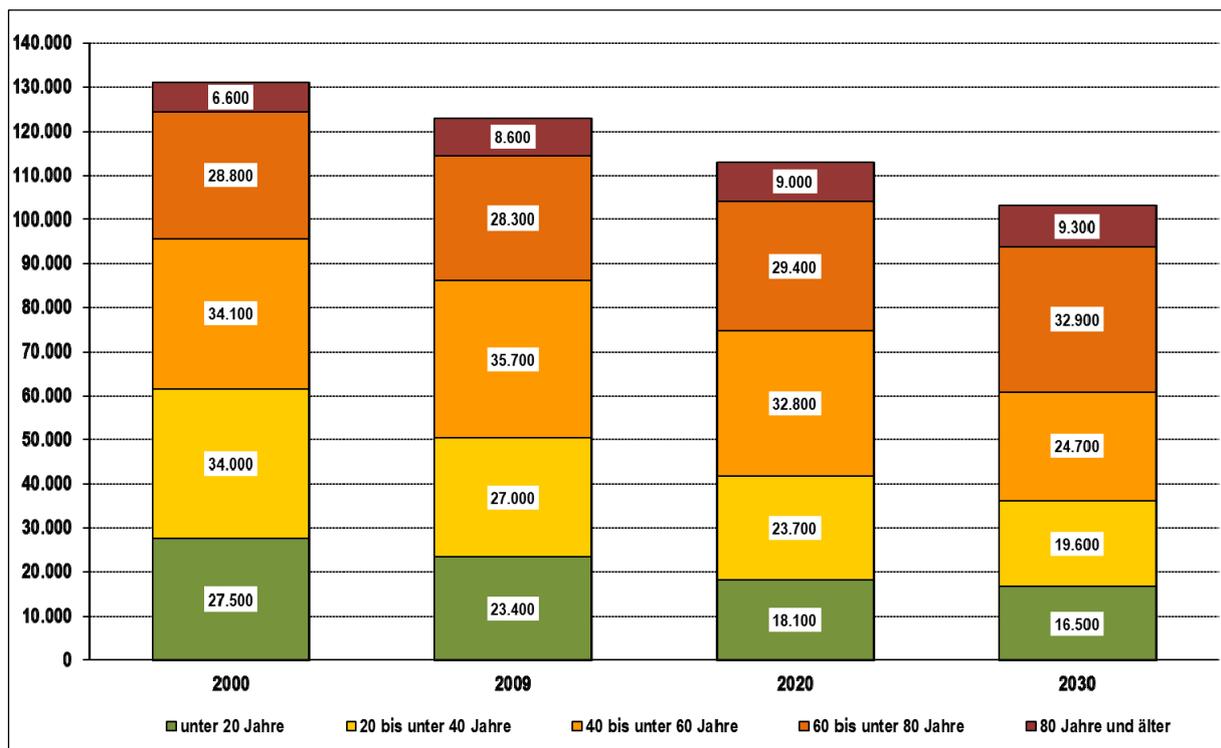


Abb. II-10: Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigener Entwurf; Daten nach HA Hessen Agentur 2010, S. 60; gerundet]

Unabhängig der Frage, wie stark in Zukunft die Einwohnerzahlen in den Teilräumen Nordhessens abnehmen werden (vgl. Kap. II 1.2.5), wird sich der Altersaufbau der Wohnbevölkerung jedenfalls sukzessive verschieben. Dieser Aspekt des demographischen Wandels wird schrittweise Auswirkungen auf alle öffentlichen Dienstleistungen und Infrastrukturen entfalten, besonders auch auf das öffentliche Verkehrssystem auf Schiene und Straße – geänderte Nachfragestrukturen werden Anpassungen des Angebots mit sich bringen müssen.

Gemäß der kreisweiten Bevölkerungsprognose der HA Hessen Agentur (2010, S. 60 f.) für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg wird die Anzahl der Personen unter 20 Jahre im Zeitraum zwischen 2009 und 2020 um ca. 5.300 (ca. -23 %) zurückgehen, die Anzahl der Personen im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 60 Jahren um etwa 6.200 (ca. -10 %). Trotz sinkender Bevölkerungszahlen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg wird die Zahl der über 60-Jährigen voraussichtlich um etwa 1.500 Personen (ca. +4 %) leicht zunehmen.

Wie aus den Angaben zu den heutigen Alterszusammensetzungen aus Kapitel II 1.2.3 hervorgeht, wird dieser Prozess in den einzelnen Gemeinden des Landkreises verschiedene Geschwindigkeiten haben.

Abb. II-11 gibt die prozentuale Verteilung der in der Bevölkerungsprognose der HA Hessen Agentur (2010) abgehandelten fünf Altersgruppen von 2000 bis 2030 für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg wieder. Dabei fällt der stetige Rückgang der Altersgruppe der



unter 20-Jährigen (von 21 % in 2000 auf 16 % in 2030) und jener der 20- bis 60-Jährigen (von 52 % in 2000 auf 43 % in 2030) auf. Gleichzeitig wächst der Anteil der über 60-Jährigen kontinuierlich an – von 27 % in 2000 auf 41 % in 2030.

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

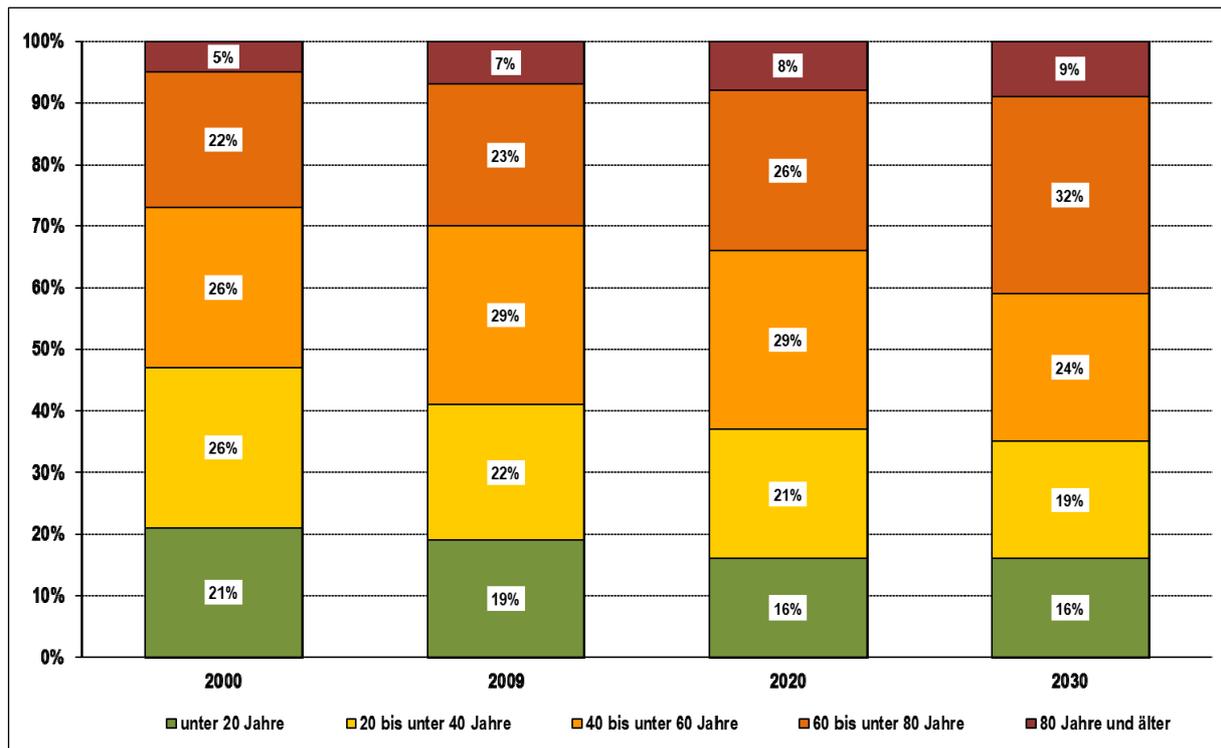


Abb. II-11: Verteilung der Altersgruppen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg 2000-2030

[eigene Zusammenstellung; Daten nach HA Hessen Agentur 2010, S. 60]

### 1.3 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte

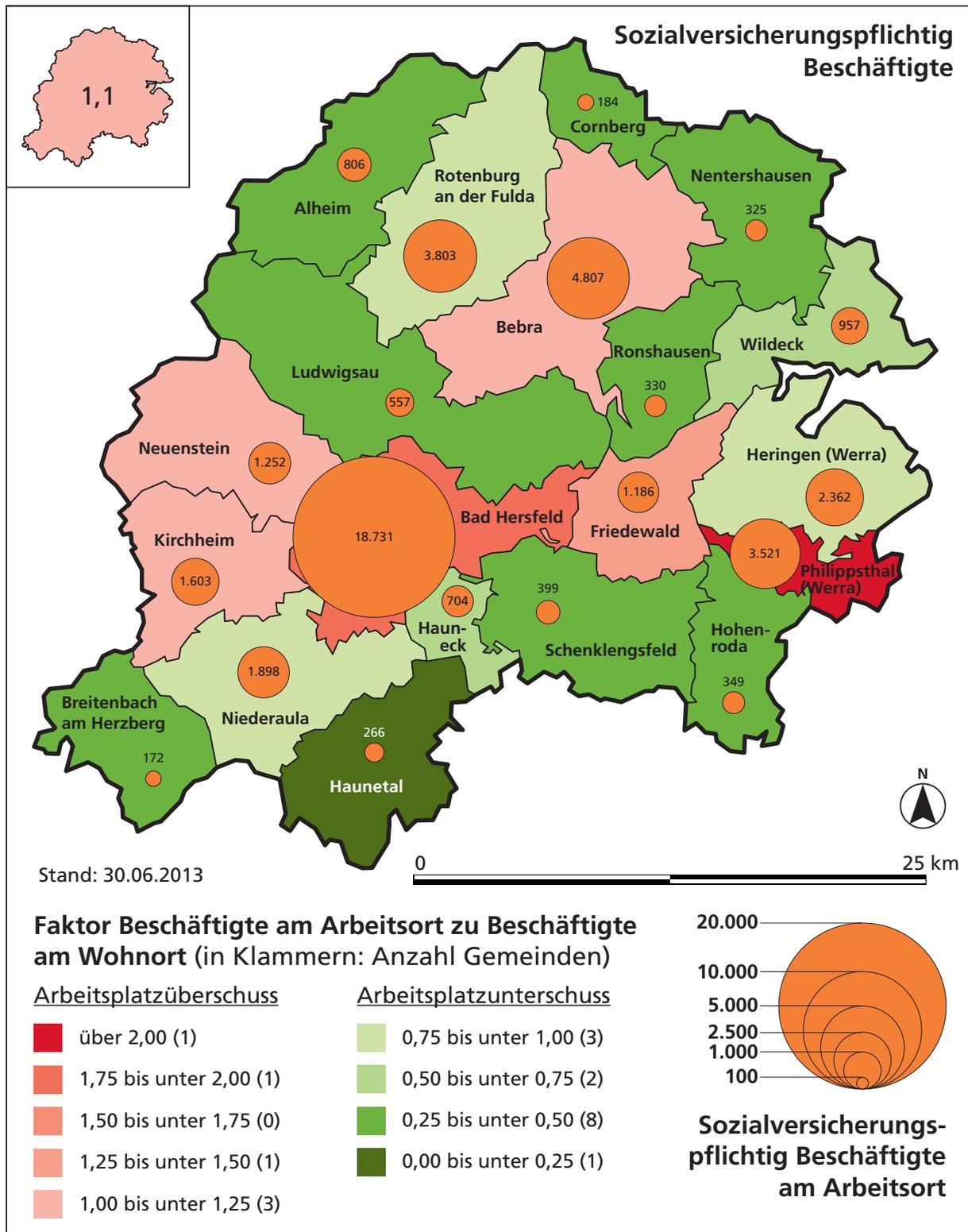


Abb. II-12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Gemeinde  
[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2013]



Die einzig verfügbare flächendeckende und aktuelle Statistik zur Beschäftigung auf Gemeindeebene ist jene der Bundesagentur für Arbeit. Diese berücksichtigt allein die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten<sup>2</sup>, enthält also keine (räumlich verortbaren) Angaben zu Beamten, Landwirten, Selbständigen, Honorarkräften, geringfügig Beschäftigten oder mithelfenden Familienangehörigen. Die Zahlen zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dienen als ein Indikator für Arbeitsplatzschwerpunkte auf Gemeindeebene. Für alle erwerbstätigen Personen (im Sinne der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung) weist die amtliche Statistik nur jene am Arbeitsort auf Kreisebene auf, nicht jedoch auf Gemeindeebene.

Zum 30.06.2013 waren im Landkreis Hersfeld-Rotenburg gut 44.000 Beschäftigte am Arbeitsort registriert, am Wohnort annähernd 42.000. Die Einzelwerte für die Beschäftigten und die Entwicklungen seit 2008 auf Gemeindeebene gehen aus der Tabelle in → **Anlage II-4** hervor. Vor allem in kleineren Städten und Gemeinden kann durch Zu- und Wegzüge einzelner Betriebe, durch Betriebsverlagerungen oder Umstrukturierungen innerhalb weniger Jahre die Zahl an Beschäftigten bei geringem absoluten Niveau starken Schwankungen unterliegen.

Veränderungen der Beschäftigten am Wohnort hängen nicht nur mit der Wirtschaftsentwicklung in einer Kommune zusammen, sondern auch mit der demographischen Situation, wobei das eine das andere mit bedingt.

In Abb. II-12 sind die Beschäftigten am Arbeitsort (Kreisdiagramm) und das Verhältnis von Beschäftigten am Arbeitsort zu jenen am Wohnort (Flächendiagramm) kartographisch dargestellt. Je mehr die „grüne Farbe“ zunimmt, desto höher ist der „Überhang“ von Beschäftigten am Wohnort gegenüber jenen am Arbeitsort in einer Stadt bzw. Gemeinde. Je mehr die „rote Farbe“ zunimmt, desto mehr dominiert der Arbeitsplatzschwerpunkt relativ zur Wohnfunktion.

Dominierender Arbeitsplatzschwerpunkt im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist die Kreisstadt Bad Hersfeld mit rund 18.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (Stand: 30.06.2013). Hier ist insbesondere in den letzten 5 bis 10 Jahren eine deutliche Entwicklung erkennbar. Seit dem Jahr 2008 ist die Zahl der Arbeitsplätze in der Kreisstadt um fast 14 % gestiegen. Auch die benachbarte Gemeinde Friedewald erfuhr aufgrund der Infrastrukturpolitik des Landkreises ein deutliches Wachstum der Wirtschafts- und Erwerbsstrukturen.

Die Wirtschaftsstruktur des Landkreises Hersfeld-Rotenburg ist im Wesentlichen von der Logistik- und Lagerwirtschaft, dem Maschinenbau sowie dem Gesundheitswesen geprägt; des Weiteren dominieren die Werke der K+S AG (ehem. Kali und Salz AG) das Bild in den östlichen Teilräumen. Diese vielfältige Wirtschaftsstruktur bedingt in insgesamt sechs Städten und Gemeinden (Philippsthal, Bad Hersfeld, Friedewald, Bebra, Neuenstein und Kirchheim) einen Arbeitsplatzüberschuss. In allen anderen Städten und Gemeinden übertrifft der Anteil der auspendelnden Bevölkerung zum Teil deutlich die Zahl der Einpendler.

Demzufolge sind die Wirtschafts- und Erwerbsstrukturen folgender Städte und Gemeinden sowie deren Anbindung an das ÖPNV-Netz hervorzuheben (in Klammern ist die Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort mit Stand 30.06.2013 für die gesamte Stadt bzw. Gemeinde angegeben, eine weitere Unterteilung nach Stadt- bzw. Ortsteilen ist nicht möglich).

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



- Absoluter Beschäftigungsschwerpunkt innerhalb des Landkreises ist, bezogen auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die Kreisstadt Bad Hersfeld (ca. 18.700). Verschiedene Wirtschaftssektoren bestimmen das Arbeitsplatzangebot in dem Mittelzentrum. Neben dem Klinikum Bad Hersfeld mit annähernd 1.500 Arbeitsplätzen bieten die Amazon Logistik GmbH<sup>3</sup>, die Performance Fibers GmbH, die Grenzebach BSH GmbH, die Deutsche Post AG, die Strabag AG, die Verifon GmbH, die Linde Ladenbau GmbH & Co. KG sowie die Libri Georg Lingenbrink GmbH & Co. als größte Arbeitgeber in der Stadt ein breit gefächertes Arbeitsplatzangebot. Darüber hinaus sind etliche soziale und öffentliche Dienstleister (Krankenhäuser, Betreuungseinrichtungen, Behörden) sowie die entsprechenden Ausbildungsstätten angesiedelt. Alle innerstädtischen Arbeitsplatzschwerpunkte sind an das Stadtbussystem Bad Hersfeld angebunden, teilweise auch mit Regionalbuslinien. Die Standorte der Amazon Logistik GmbH werden durch mehrere Regionalbuslinien angefahren.
- Aufgrund der zentralen Lage und der hervorragenden Anbindung an verschiedene Autobahnen (BAB 4, 5 und 7) sind die Gemeinden Neuenstein (ca. 1.300), Kirchheim (ca. 1.600) und Niederaula (ca. 1.900) in erster Linie als Standorte der Logistikwirtschaft bekannt. Neben der GLS GmbH & Co. KG sind die Deutsche Post AG mit einem internationalen Postzentrum (IPZ), die logit.syncreon GmbH sowie die System Alliance GmbH am Standortcluster in Niederaula ansässig. In Kirchheim hat darüber hinaus die Bickhardt Bau AG ihren Firmensitz.
- In Bebra (ca. 4.800) hat mit der Continental Automotive GmbH einer der weltweit führenden Automobilzulieferer für Elektronik und Mechatronik eine Zweigstelle. Obwohl Bebra seit Mitte der 1980er Jahre als Eisenbahnknoten zunehmend an Bedeutung verlor, ist der Bahnbetrieb auch heute noch ein wichtiger Arbeitgeber. Die Industriegebiete Bebra West und Bebra Nord sind über die Stadtverkehrslinien in fußläufiger Entfernung an den ÖPNV angebunden.
- Die Stadt Rotenburg an der Fulda (ca. 3.800) hat sich mit dem Herz- und Kreislaufzentrum (HKZ) und dem Kreiskrankenhaus zu einem überregional bekannten Gesundheitsstandort etabliert. Das Herz- und Kreislaufzentrum wird werktäglich montags bis samstags durch die stündlich verkehrende Stadtverkehrslinie 303 erschlossen. Das Kreiskrankenhaus ist derzeit ohne direkte Anbindung im ÖPNV, wird jedoch mit einem etwa 500 m langen Fußweg über die Haltestelle Untertor angebunden (Linie 305, bedingt auch Linien 308 und 302). An Sonntagen sind beide Krankenhäuser ohne eine ÖPNV-Anbindung.
- Die Gemeinde Philippsthal (ca. 3.500) im Osten des Kreisgebietes nimmt als Standort für das produzierende Gewerbe – vertreten durch den größten Arbeitgeber im Landkreis, dem Werk Hattorf der K+S AG – für die dortige Region sowie Landesgrenzen übergreifend eine Sonderstellung ein. In der benachbarten Stadt Heringen (ca. 2.400) hat die K+S AG einen zweiten Sitz im Landkreis. Insgesamt zeigt sich deutlich die Bedeutung des Bergbauunternehmens als der maßgebliche Arbeitgeber in der Region entlang der Werra. Die ÖPNV-Anbindung des K+S-Werkes Hattorf ist weitgehend nur an Schultagen mit Einzelfahrten der Linie 340 vorhanden. Das Werk Wintershall in Heringen wird im Regionalbusverkehr durch die Linie 330 regelmäßig bedient, an Schultagen bedient außerdem die Linie 331 mit ausgewählten Fahrten diese Haltestelle.

<sup>3</sup> Im November 2009 eröffnete in Bad Hersfeld ein weiteres Amazon-Logistikzentrum mit einer geplanten Stammbeschäftigung von etwa 2.500 Personen.



- Größter Arbeitgeber in der Gemeinde Friedewald (ca. 1.200) ist der 2009 eröffnete Zentral-Hub der Hermes Logistic Gruppe Deutschland GmbH.
- In mehreren Kommunen des Kreisgebietes sind kleinere Arbeitsplatzkonzentrationen zu verzeichnen, die u. a. auf die dortigen Forschungen zurückzuführen sind (inkl. fachspezifischer Ausbildungseinrichtungen):
  - Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg gibt es eine Vielzahl von Einrichtungen zur Aus- und Weiterbildung. Neben der Fachhochschule des Bundesverbandes der Unfallkassen befindet sich in Bad Hersfeld eine Außenstelle der Technischen Hochschule Mittelhessen. In Rotenburg an der Fulda hat das Studienzentrum der Finanzverwaltung und Justiz, eine Einrichtung des Landes Hessen, seinen Sitz. Des Weiteren unterhält in Rotenburg Hessen Mobil eine Aus- und Fortbildungsstätte, außerdem der BKK-Bundesverband. In Heringen ist das Forschungsinstitut der K+S AG ansässig, das neben den eigentlichen Zielen der Kooperation von Technik, Wissenschaft und Forschung die praxisorientierte Ausbildung von Schülern und Studenten vorrangig im Bereich Umwelttechnik unterstützt.
  - Darüber hinaus gibt es im Landkreis diverse innovative Projekte im Bereich der regenerativen Energie, wobei insbesondere die Gemeinde Alheim einen besonderen Schwerpunkt auf alternative Energieerzeugung legt (Solarenergie-Kompetenzzentrum).

## 1.4 Versorgungsstrukturen und Einkaufsorientierungen

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

Wesentliche Versorgungs- und Einkaufseinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV konzentrieren sich überwiegend auf die Zentren des Landkreises. Die vier Mittelzentren in der Planungsregion weisen jedoch eine sehr differenzierte Struktur und somit eine unterschiedliche Bedeutung als Zielorte für den ÖPNV auf. Als Besonderheit fließt darüber hinaus die bipolare Struktur der Städte Rotenburg an der Fulda und Bebra ein.

Die Kreisstadt Bad Hersfeld hebt sich in ihrer Funktion als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums gegenüber den übrigen Mittelzentren im Kreisgebiet ab und übernimmt eine dominierende Rolle im Einkaufs- und Versorgungsverkehr. Dies betrifft die Anziehungskraft der Innenstadt als Einkaufsstandort, aber auch die Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen im Freizeit- und Versorgungsbereich mit regionalen und überregionalen Einzugsbereichen. Insgesamt reicht das Einzugsgebiet der Kreisstadt weit über den raumordnerisch zugewiesenen Mittelbereich Bad Hersfeld hinaus.

In der Innenstadt von Bad Hersfeld ist ein breiter und teilweise tiefer Branchenmix an Bedarfsgütern vorhanden, der den kurz-, mittel- und langfristigen Bedarf im Wesentlichen deckt und nur in wenigen Bereichen noch Sortimentslücken aufweist. Unter dem Motto „Bad Hersfelds neue Mitte!“ ist seit Frühjahr 2005 mit der CityGalerie ein regional bedeutender „Einkaufsmagnet“ in der Fußgängerzone vorhanden. Darüber hinaus sind weitere einzelne großflächige Betriebe mit Leitfunktion in der Bad Hersfelder Innenstadt ansässig (z. B. Mode-Centrum Sauer).

Neben der Innenstadt mit den Haupteinkaufslagen (Fußgängerzone mit einzelnen „Magnetbetrieben“) sind außerdem die Fachmärkte an der Peripherie der Kernstadt von Bedeutung. Hier ist insbesondere das Fachmarktzentrum „Rechberggelände“ mit Betrieben unterschiedlicher Branchen zu nennen, welchem eine gewisse ÖPNV-Affinität zuzusprechen ist. Ergänzende Funktionen, jedoch mit eher geringer ÖPNV-Relevanz, übernehmen die Einzelhandelsbetriebe im Gewerbegebiet Frankfurter Straße.

Die Mittelzentren Rotenburg an der Fulda und Bebra besitzen im nördlichen Kreisgebiet Bedeutung für die Versorgung im kurz- und mittelfristigen Bedarf. Eröffnet hat in den letzten Jahren jeweils ein großes Einkaufszentrum in Rotenburg an der Fulda (Rotenburg-Center) und in Bebra (das Be!). Daneben bieten beide Städte – außer weiteren typischen Discountern – auch diverse Einzelhandelsbetriebe mit einem hochwertigen Warenangebot; die Angebotsvielfalt und der Branchenmix erscheinen jedoch nicht so ausgeprägt wie in Bad Hersfeld.

Das Warenangebot in den Grundzentren ist im Wesentlichen auf die zentralen Einrichtungen und Angebote für den allgemeinen, täglichen Bedarf ausgerichtet. Herauszustellen sind die Gemeinden Niederaula und Schenklengsfeld, die überdurchschnittlich starke Versorgungsstrukturen aufweisen<sup>4</sup>. Das Zentrum von Schenklengsfeld bietet heute den Bewohnern gute Einkaufsmöglichkeiten mit dem Einkaufspark Landeck und dem Landeck-Center; in Niederaula sind die Einkaufsmöglichkeiten eher südlich in Randlage zum Siedlungsbereich angesiedelt.

<sup>4</sup> Information: Auftaktgespräch LK Hersfeld-Rotenburg, 12.11.2009



Nennenswerte Verflechtungen über die Landkreisgrenzen im Einkaufsverkehr des kurz- und mittelfristigen Bedarfs mit ÖPNV-Relevanz sind nicht erkennbar. Die direkt angrenzenden Mittelzentren, wie Hünfeld oder Sontra, sind in ihrer Einzelhandelsausstattung nicht entsprechend ausgeprägt.

Beim langfristigen Bedarf dürfte das nordwestliche Kreisgebiet auf Kassel und das südliche Kreisgebiet traditionell auf Fulda ausgerichtet sein. Weiterhin ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass seit der Aufstellung des ersten lokalen Nahverkehrsplans 2001 die Orientierung, insbesondere des östlichen Kreisgebietes, nach Eisenach sukzessive zugenommen hat, das als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrum eingestuft ist.

Auch im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist der weit verbreitete Trend erkennbar, dass sich der Einzelhandel immer mehr aus den zentralen Bereichen der Städte und Gemeinden zurückzieht und sich zu den Siedlungsrändern hin orientiert. Während in den Mittelzentren und im Grundzentrum Schenklengsfeld auch innerorts gute Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs bestehen, ziehen in vielen Gemeinden die Discounter immer mehr an den Ortsrand. Neben den kleineren Gemeinden, wie z. B. Haunack, ist dieser Trend zum Teil auch in größeren Orten, wie z. B. Kirchheim oder Niederaula, zu beobachten.

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

## 1.5 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte

### 1.5.1 Schulstandorte

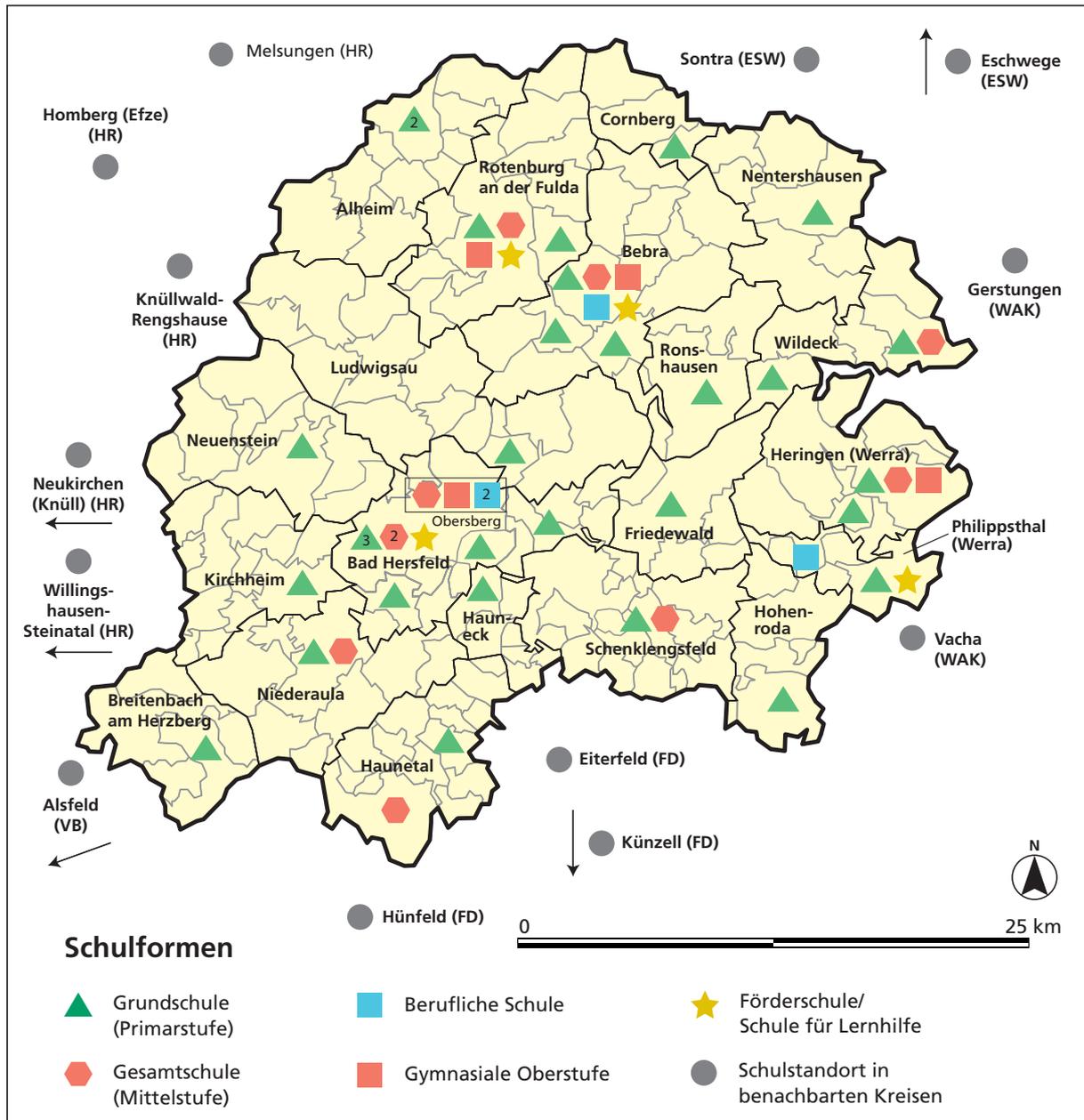


Abb. II-13: Schulformen in den Stadt- und Ortsteilen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigener Entwurf; Angaben nach *Hessischem Statistischem Landesamt*, Internetauftritte der Städte, Gemeinden und Schulen]

In Abb. II-13 sind alle Schulstandorte auf dem Gebiet des Landkreis Hersfeld-Rotenburg stadt- bzw. ortsteilscharf eingezeichnet, darüber hinaus in der Tabelle in → **Anlage II-05** ausführlich aufgelistet (ohne Aus- und Fortbildungsstätten spezieller Fachrichtun-



gen). Da der Ausbildungsverkehr gerade im ländlichen Raum das dominierende Nachfragesegment im ÖPNV darstellt, sind Schulstandorte und deren Entwicklung von unmittelbarer Relevanz für das öffentliche Verkehrssystem (Ausnahme: freigestellter Schülerverkehr).

#### 1.5.1.1 Grundschulen

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind im Schuljahr 2013/2014 insgesamt 55 Schulstandorte vorhanden, wovon 32 Grundschulstandorte sind. Alle Städte und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg haben auf ihren jeweiligen Gemarkungsgebieten mindestens eine Grundschule, die sich in der Kernstadt bzw. im Kernort oder im einwohnerstärksten Stadt- bzw. Ortsteil befindet. Neben den Städten Bad Hersfeld, Bebra, Heringen (Werra) und Rotenburg a. d. F. verfügen mit Stand November 2014 auch die Gemeinden Wildeck und Alheim<sup>5</sup> über mehr als einen Grundschulstandort. Zum Ende des Schuljahres 2013/2014 wurden die Schulstandorte Ransbach und Mansbach der Gemeinde Hohenroda zusammengelegt, der Standort Hohenroda-Ransbach entfällt ab dem Schuljahr 2014/2015. Die freie Schulwahl bezieht sich in Hessen gesetzlich nicht auf Grundschulen. Ausnahmefälle müssen beantragt und genehmigt werden.

Im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans werden die Auswirkungen des demografischen Wandels im dünn besiedelten Landkreis Hersfeld-Rotenburg mit am deutlichsten zu Tage treten (vgl. Kap. II 1.2). Mit Ausnahme der Zusammenlegung der Schulstandorte Ransbach und Mansbach in der Gemeinde Hohenroda, die zum Schuljahresbeginn 2014/2015 erfolgten, sind derzeit jedoch keine weiteren Veränderungen bei den Schulstandorten und deren Angeboten (Förderstufen, Vorklassen, Außenstellen) geplant. Genannte Veränderungen haben Auswirkungen auf das ÖPNV-Angebot, sofern nicht die Schülerbeförderung mit freigestellten Fahrten vorgenommen wird.

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg gibt es drei Grundschulen, die gemäß Schulentwicklungsplan einen erweiterten, über die Gemeindegrenzen hinausreichenden Schulbezirk haben (vgl. *Landkreis Hersfeld-Rotenburg 2008*):

- Grundschule Ronshausen: alle Ortsteile der Gemeinde Ronshausen zzgl. Bebra-Iba (im Schuljahr 2013/2014 kamen ca. 10 Grundschüler aus Bebra-Iba);
- Grundschule in Wildeck-Obersuhl (Schule am Rhäden): alle Ortsteile der Gemeinde Wildeck mit Ausnahme von Wildeck-Hönebach, zzgl. Nentershausen-Süß (im Schuljahr 2013/2014 kamen ca. 15 Grundschüler aus Süß);
- Grundschule in Wildeck-Hönebach (GS Hönebach): Ortsteil Wildeck-Hönebach zzgl. Heringen-Kleinensee (im Schuljahr 2013/2014 kamen ca. 15 Grundschüler aus Kleinensee).

Kreisgrenzen überschreitende Abweichungen von den Grundschulbezirken gibt es bei der Gemeinde Ludwigsau: Etwa 15 Kinder aus den Ortsteilen Ersrode und Hainrode besuchten die Grundschule in Knüllwald-Rengshausen (Schwalm-Eder-Kreis).

Demgegenüber besuchten ca. 25 Grundschüler aus den Stadtteilen Berneburg, Heyerode und Diemerode der Stadt Sontra (Werra-Meißner-Kreis) die Eichendorff-Schule in Cornberg.

<sup>5</sup> Im August 2013 nahm die Martin-Luther-Schule als genehmigte Ersatzschule in freier Trägerschaft in Alheim-Heinebach den Unterricht auf.



Kindern im Primarstufenalter aus Stadt- bzw. Ortsteilen ohne Grundschule wird entweder eine zentral gelegene Grundschule ihrer Wohngemeinde oder eine Grundschule in einer Nachbargemeinde zugewiesen. Die gesetzlich verankerte Notwendigkeit einer Beförderung greift bei Grundschulern in der Regel erst ab einer Distanz von mehr als zwei Kilometern zwischen Wohnort und Schule (vgl. § 161 Abs. 2 HSchG). Der Träger der Schülerbeförderung entscheidet darüber, ob die Beförderung mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV (Ausgabe von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs), im freigestellten Schülerverkehr oder mittels privatem Kraftfahrzeug (gegen Kostenerstattung) erfolgt (vgl. § 161 Abs. 4 HSchG).

#### 1.5.1.2 Weiterführende Schulen

Weiterführende Schulen – alle Gesamtschulen mit Mittelstufen – liegen in Bad Hersfeld, Rotenburg an der Fulda, Bebra, Heringen, Wildeck, Schenklengsfeld, Niederaula und Haunetal.

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg gibt es kein klassisches Gymnasium, jedoch einige Gesamtschulen – integrierte und kooperative – mit gymnasialem Bildungszweig. Diese sind die Gesamtschulen in Rotenburg an der Fulda und Heringen sowie die Modellschule Obersberg in Bad Hersfeld. Die Werratalschule in Heringen hat zum Schuljahr 2007/2008 den doppelqualifizierenden Bildungsgang Gymnasium und CTA-Ausbildung eingerichtet. Zum Schuljahr 2009/2010 hat außerdem das Berufliche Gymnasium Bebra den Unterricht aufgenommen.

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg als Schulträger hat mittelfristig nicht vor, dass weiterführende Schulen geschlossen werden. Jedoch können eventuell Modifikationen im Angebot einzelner Gesamtschulen vorgenommen werden, die zu Verschiebungen bei den Quelle-Ziel-Beziehungen im Schülerverkehr führen könnten<sup>6</sup>.

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

Durch die Konzentration der weiterführenden Schulen der Mittelstufe auf sechs Standorte, der Schulen mit gymnasialer Oberstufe und der beruflichen Schulen auf die vier Städte Bad Hersfeld, Rotenburg an der Fulda, Bebra, Heringen sowie auf die Gemeinde Philippsthal (berufliche Schule im Ortsteil Heimboldshausen) kommt es im Ausbildungsverkehr zu Gemeindegrenzen überschreitender Nachfrage erheblichen Ausmaßes. Die Notwendigkeit einer Beförderung bzw. deren Kostenerstattung durch den Träger der Schülerbeförderung greift bei Mittelstufenschulen bereits ab einer Distanz zwischen Wohnung und Schule von mehr als drei Kilometern (vgl. § 161 Abs. 2 HSchG).

Für die Angebotsgestaltung im straßengebundenen ÖPNV ist besonders der Verkehr zu und von den Mittelstufenschulen von Relevanz. Seit Wegfall der Förderstufenbezirke herrscht freie Schulwahl bei den Gesamtschulen, was den Landkreis vor großen Problemen bei der Schülerbeförderung stellt (vgl. Kap. II 4.2.2).

<sup>6</sup> Information aus Auftaktgespräch mit Vertreterinnen und Vertretern des Landkreises Hersfeld-Rotenburg am 12.11.2009



Weiterführende Schulen mit nennenswerter Relevanz für die grenznahen Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg sind das Philipp-Melanchthon-Gymnasium in Gersungen, das Johann-Gottfried-Seume-Gymnasium in Vacha (beide im benachbarten thüringischen Wartburgkreis), die Adam-von-Trott-Gesamtschule (mit gymnasialer Oberstufe) in Sontra (Werra-Meißner-Kreis) sowie das Wigbert-Gymnasium in Hünfeld (Landkreis Fulda). Zu allen vier gymnasialen Standorten bestehen örtlich ausgeprägte Verflechtungen, so dass Quelle-Ziel-Beziehungen über die Landkreis- und Ländergrenzen hinweg entstehen, für die entsprechende Beförderungsangebote vorgehalten werden. Weitere weiterführende Schulen für grenznahe Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg liegen in den benachbarten hessischen Landkreisen (vgl. auch Kap. II 4.2.2): Homberg (Efze), Knüllwald, Willingshausen, Neukirchen (Knüll) (alle vier im Schwalm-Eder-Kreis), Eschwege (Werra-Meißner-Kreis), Eiterfeld, Künzell (beide im Landkreis Fulda) und Alsfeld (Vogelsbergkreis).

#### 1.5.1.3 Zweiter Bildungsweg und Hochschulen

Für den zweiten Bildungsweg gibt es im Landkreis eine Abendschule („Schule für Erwachsene Osthessen“: Abendgymnasium für Berufstätige, Abendrealschule, Abendhauptschule) mit Sitz in Bad Hersfeld und mit einer Zweigstelle in Fulda.

Die dem Landkreis nächstgelegenen Universitäten und größeren Fachhochschulen im Umkreis von rund 150 km befinden sich in Erfurt, Kassel, Fulda, Gießen, Göttingen, Marburg, Frankfurt am Main, Paderborn und Würzburg. Auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg befindet sich in Rotenburg an der Fulda das Studienzentrum der Finanzverwaltung und Justiz, eine Fachhochschule des Landes Hessen, und in Bad Hersfeld eine Außenstelle der Technischen Hochschule Mittelhessen. Weitere kleinere Hochschulstandorte im näheren Einzugsbereich sind in Bad Sooden-Allendorf, Hann. Münden und Nordhausen.

### 1.5.2 Schülerzahlen

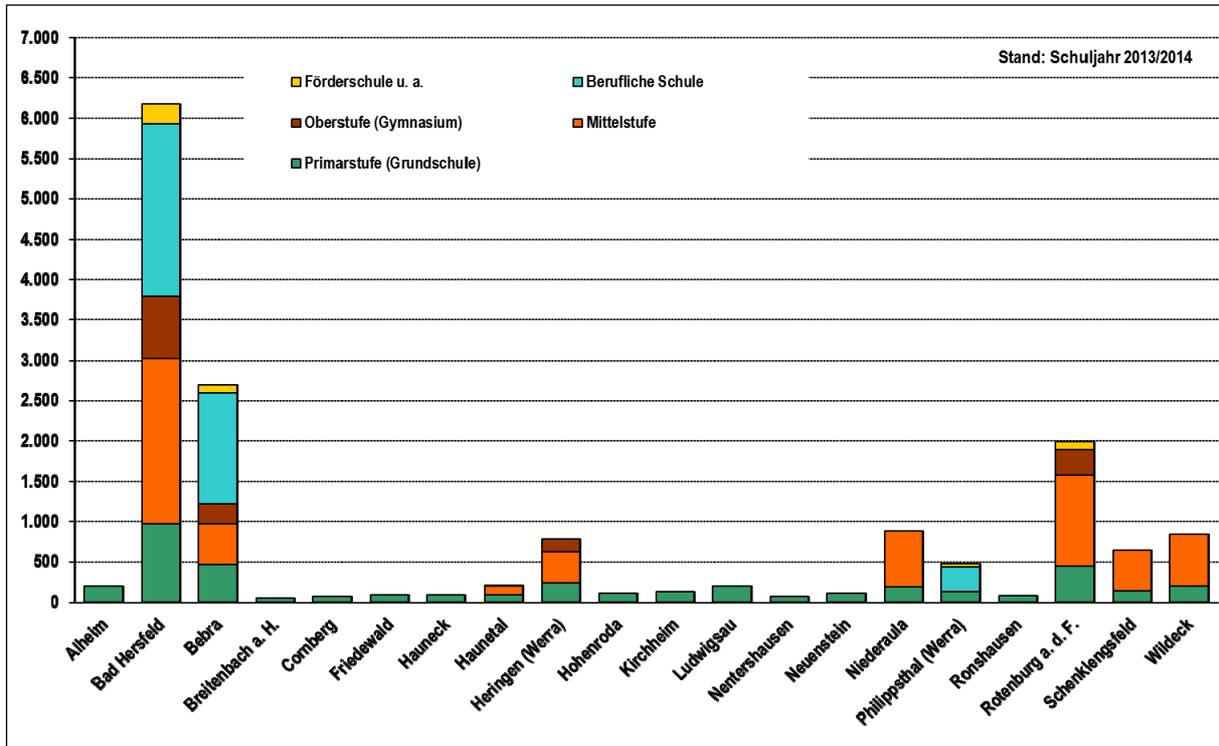


Abb. II-14: Schüler an den Schulstandorten im Landkreis Hersfeld Rotenburg

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

Die Tabelle in → **Anlage II-05** enthält die Schülerzahlen aller Schulen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg unabhängig von ihrem Wohnort. Dies gilt analog für Abb. II-14, in der die Schülerzahlen kumuliert über alle Schulformen für jeden Schulstandort wiedergegeben sind. Datenstand ist das Schuljahr 2013/2014.

Größter Schulstandort des Landkreises ist die Kreisstadt Bad Hersfeld mit insgesamt annähernd 6.200 Schülern, verteilt auf sechs Grundschulen, drei Mittelstufenschulen, eine gymnasiale Oberstufenschule, zwei berufliche Schulen und eine Förderschule für Lernhilfe. Im nördlichen Kreisgebiet sind die wichtigsten Schulstandorte die Mittelzentren Bebra (ca. 2.700 Schüler an drei Grundschulen, einer Gesamtschule, einer gymnasialen Oberstufenschule, einer beruflichen Schule und einer Förderschule) und Rotenburg an der Fulda (ca. 2.000 Schüler an zwei Grundschulen, einer Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe und einer Förderschule).

Im östlichen Kreisgebiet konzentriert sich die schulische Bildung auf Heringen (ca. 770 Schüler) und Wildeck (ca. 840 Schüler). In beiden Orten gibt es jeweils zwei Grundschulen und eine Gesamtschule, die Gesamtschule in Heringen hat außerdem eine gymnasiale Oberstufe.

Die Gemeinden Haunetal, Hauneck, Breitenbach am Herzberg, Cornberg, Nentershausen, Friedewald und Ronshausen sind mit jeweils weniger als 100 Schülern an ihren Grundschulen die kleinsten Schulstandorte im Kreisgebiet.

## 1.6 Gesundheitliche und soziale Einrichtungen

Der Gesundheitssektor stellt einen wesentlichen Schwerpunkt in der Wirtschaftsstruktur des Landkreis Hersfeld-Rotenburg dar. Dementsprechend ist die Region vergleichsweise gut mit Einrichtungen der medizinischen Versorgung und Betreuung ausgestattet. Wesentlichen Anteil hieran haben die beiden Städte Bad Hersfeld und Rotenburg an der Fulda, deren medizinischer Ruf überregional anerkannt ist. Alle acht im Landkreis ansässigen Kliniken haben eine adäquate Anbindung an den ÖPNV.

Standort	Name der Klinik	Bettenzahl	Anbindung im ÖPNV
Bad Hersfeld	Klinikum Bad Hersfeld GmbH	ca. 600	StadtBus 350.2
	AHG Klinik Wigbertshöhe	ca. 70	StadtBus 350.3 Bus 380, 390
	Klinik am Hainberg GmbH	ca. 235	StadtBus 350.3 Bus 380, 390
	Vitalisklinik Bad Hersfeld GmbH	ca. 200	StadtBus 350.3 Bus 380, 390
	Orthopädie Bad Hersfeld GmbH	ca. 40	StadtBus 350.3 Bus 380, 390
Rotenburg an der Fulda	Herz- und Kreislaufzentrum (HKZ)	ca. 575	Stadtverkehrslinie 303
	Kreiskrankenhaus Rotenburg a. d. F.	ca. 160	derzeit keine direkte Anbindung; Bus 305 (H) Untertor (ca. 500 m Fußweg)
Wildeck	AHG Klinik Richelsdorf	ca. 80	Bus 260

Tab. II-3: Krankenhausstandorte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigene Zusammenstellung]

Trotz sinkender Einwohnerzahlen nimmt die Zahl der Pflegeeinrichtungen für Senioren stetig zu. Während im Jahr 2009 noch 15 vollstationäre Pflegeeinrichtungen im Landkreis vertreten waren, existierten 2014 bereits 18.

Hinsichtlich der hausärztlichen Versorgung zeichnet sich eine deutliche Verschlechterung der ehemals guten Situation im Landkreis ab. Bereits heute gibt es Probleme bei den Versorgungsstrukturen in den ländlichen Gemeinden (z. B. in Breitenbach am Herzberg). In großen Teilen des Kreisgebietes ist eine Verschärfung der Situation vorhersehbar, vor allem durch die Überalterung vieler Hausärzte.

Die Region verfügt über insgesamt drei Werkstätten für (geistig oder mehrfach) behinderte Menschen mit teilweise angegliederten Wohnstätten unter Trägerschaft des Vereins Soziale Förderstätten für Behinderte e. V. Zwei dieser Einrichtungen mit insgesamt ca. 260 Plätzen befinden sich in der Kreisstadt Bad Hersfeld, eine weitere hat ihren Sitz in Bebra (ca. 280 Plätze). Alle Einrichtungen sind mit Stadtbus- bzw. Stadtverkehrslinien der jeweiligen Städte erreichbar.



## 1.7 Tourismus, Naherholung und Freizeit

Mehrere Teilräume des Landkreises Hersfeld-Rotenburg stellen Ziele für den (Nah-)Erholungstourismus dar. Insbesondere die vielfältige Mittelgebirgslandschaft mit den Flusstälern der Fulda, Haune und Werra ist eine große (touristische) Stärke der Region. Mit dem Eisenberg befindet sich die höchste Erhebung des Knüllgebirges im westlichen Kreisgebiet. Das waldhessische Werratal („Land der weißen Berge“) zeugt traditionell von Bergbau und Landwirtschaft, von Naturnähe, Schlössern und Sakralbauten. Zahlreiche Rad-, Wander- und Reitwege unterstreichen zusätzlich den Erlebnistourismus in der Region. So wurde im April 2010 der neue BahnRadweg Hessen zwischen Hanau und Bad Hersfeld eröffnet, der entlang des Naturparks Spessart, des Vogelsberges und der Rhön durch die hessische Mittelgebirgslandschaft führt.

Überdies sind die (tages-)touristischen Potenziale der Kreisstadt Bad Hersfeld zum Teil international bekannt. Die Bad Hersfelder Festspiele gibt es bereits seit mehr als sechs Jahrzehnten. Werke der dramatischen Weltliteratur bis hin zum modernen Schauspiel und zu Musicals ziehen jährlich ein internationales Publikum mit über 100.000 Besuchern an. Unter dem Stichwort „Natur erleben“ sind in Bad Hersfeld mit dem Kurpark der Jahreszeiten, der Leonard-Müller-Anlage sowie dem Staudengarten Parkanlagen von überregionalem Ruf vorhanden. Die Bedeutung der Stadt als touristische Destination wird auch beim Vergleich der jährlichen Übernachtungszahlen deutlich: Neben Rotenburg an der Fulda (ca. 389.600 Übernachtungen) wies Bad Hersfeld mit etwa 326.000 Übernachtungen im Jahr 2013 kreisweit mit Abstand die höchsten Übernachtungszahlen auf; in ganz Nordhessen wird diese Zahl lediglich in Bad Wildungen und Willingen (beide Landkreis Waldeck-Frankenberg; jeweils über 1 Mio. Übernachtungsgäste), der documenta-Stadt Kassel und Bad Sooden-Allendorf im Werra-Meißner-Kreis übertroffen. Im Vergleich zum Jahr 2008 wurden in der Kreisstadt Bad Hersfeld in 2013 etwa 20.000 Übernachtungen mehr gezählt. Rotenburg a. d. Fulda konnte im gleichen Zeitraum die Übernachtungszahlen sogar um etwa 50 % von etwa 265.000 auf annähernd 390.000 steigern. Dies kann als Indiz dafür gewertet werden, dass die touristische Attraktivität des Landkreises in den vergangenen Jahren weiter zugenommen hat.

Eine gewisse Konzentration wichtiger touristischer Ziele mit (über-)regionalen Einzugsgebieten ist im nördlichen Kreisgebiet entlang der Fulda sowie im Waldhessischen Werratal im Osten des Landkreises auszumachen. Eine bedeutende Rolle kommt hierbei dem Mittelzentrum Rotenburg an der Fulda zu, das mit seiner historischen Altstadt und einer Vielzahl anderer Sehenswürdigkeiten auch überregional Besucher anzieht.

Zu weiteren publikumswirksamen Einrichtungen mit überwiegend lokaler und saisonal zu differenzierender Bedeutung zählen Stadtparks, Hallen- und Freibäder in einwohnerstarken Kommunen, darunter in Bad Hersfeld, Bebra, Heringen und Rotenburg.

Für die Naherholung interessante Gegenden im weiteren Untersuchungsraum sind der Naturpark Meißner-Kaufunger-Wald im Norden, die Hessische Rhön im Süden, das Fuldatal und einzelne touristisch relevante Ziele im weiteren Umkreis.

Durch den Landkreis Hersfeld-Rotenburg – besonders entlang von Fulda und Werra sowie entlang diverser ehemaliger Bahntrassen – verlaufen mehrere überregionale Radfernwege, die durch regionale Radrouten überlagert oder ergänzt werden. Die Anbindung dieser Radrouten an die Bahnstationen ist sowohl für den Fahrradtourismus als auch für den auf öffentliche Verkehrsmittel bezogenen Freizeitverkehr von Bedeutung (vgl. Tab. II-5).



Radroute	Verlauf im Landkreis Hersfeld-Rotenburg	Anbindung an Bahnstationen
Hessische Radfernweg R1 („Fuldaradweg“): Wasserkuppe – Hann. Münden	Alheim – Rotenburg a. d. Fulda – Bebra – Bad Hersfeld – Niederaula	R5: A.-Heinebach, Rotenburg a. d. Fulda, R-Lispenshausen, Bebra, L-Friedlos, Bad Hersfeld R6, R7: Bebra (R7: L.-Friedlos, Bad Hersfeld)
Hessische Radfernweg R5: Nordhessenroute Eder-Fulda-Werra	Alheim – Rotenburg a. d. Fulda – Cornberg	R5: Alheim-Heinebach, Rotenburg a. d. Fulda, Rotenburg-Lispenshausen
Hessischer Radfernweg R7 („Domradweg“): Lahntal – Vogelsberg – Fuldataal	Niederaula – Bad Hersfeld – Friedewald – Philippsthal	R5 (R7): Bad Hersfeld
Werratalradweg	Heringen – Philippsthal	-
Radweg Märchen-Route	Cornberg – Bebra – Bad Hersfeld – Niederaula – Kirchheim	R5: Bebra, Ludwigsau-Friedlos, Bad Hersfeld R7: Bebra, (L.-Friedlos, Bad Hersfeld)
Solztalradweg	Bad Hersf. – Schenklengsfeld	R5 (R7): Bad Hersfeld
Rhönradweg: Bad Salzungen – Hammelburg	Philippsthal	(Bad Salzungen im WAK)
Region Waldhessen R10: Bad Hersfeld – Seepark-Kirchheim / Oberaula	Bad Hersfeld – Neuenstein – Kirchheim	R5 (R7): Bad Hersfeld
Region Waldhessen R11: Willingshausen – Alsfeld – Schwalmatal	Kirchheim – Niederaula – Breitenbach am Herzberg	-
Region Waldhessen R12: Morschen – Hünfeld	Ludwigsau – Bad Hersfeld – Haunack – Haunetal	R5 (R7): L.-Friedlos, Bad Hersfeld, Haunetal-Neukirchen
Region Waldhessen R13: Sontra – Haunetal – Breitenbach a. H. / Bad Hersfeld	Nentershausen – Ronshausen – Friedewald – Schenklengsfeld – Haunetal – Niederaula	R6: Ronshausen R5 (R7): Haunetal-Neukirchen
Region Waldhessen R14: Sontra – Hünfeld	Nentershsn. – Wildeck – Heringen – Philippsthal (– Hohenr.)	R6: Wildeck-Obersuhl
Region Waldhessen R15: Bad Hersfeld – Dankmarshausen – Buttlar	Bad Hersfeld – Ludwigsau – Bebra – Ronshausen – Wildeck – Heringen – Philippsthal-Heimboldshsn. – Hohenroda	R5 (R7): Bebra, Bad Hersfeld, Ludwigsau-Friedlos R6: Bebra, Ronshausen, Wildeck-Hönebach
Region Waldhessen R16: Sontra – Bebra	Cornberg – Bebra	R5, R6, R7: Bebra
Region Waldhessen R18: Spangenberg – Breitenbach am Herzberg	Rotenburg – Alheim – Ludwigsau – Neuenstein – Kirchheim – Breitenbach am Herzberg	R5: Alheim-Heinebach

Tab. II-4: Radrouten durch den Landkreis Hersfeld-Rotenburg und deren SPNV-Anbindung  
[eigene Zusammenstellung]



Die Tabelle in → **Anlage II-06** enthält die amtlich statistischen Summen für Gästeankünfte und Übernachtungen je Gemeinde im Landkreis Hersfeld-Rotenburg für das Kalenderjahr 2013. Daraus ist die mittlere Verweildauer berechnet, ein Indikator für die Gästestruktur (Geschäftsreisende, Kurzurlauber, Urlauber und Kurgäste). Die Quotienten aus Gästeankünfte bzw. Übernachtungen und Einwohner sind Indikatoren für die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus und für das touristische Potenzial einer Gemeinde. Aufgrund des Datenschutzes werden Gästeankünfte und Übernachtungszahlen aus Gemeinden mit weniger als drei Beherbergungsbetrieben, die mehr als neun Betten aufweisen, nicht veröffentlicht. Aufgenommen in die Statistik sind ebenfalls Angaben der Rehabilitationseinrichtungen und der Campingplätze (ohne Dauercamper).

Für den ÖPNV sind touristische Standorte in erster Linie aus publikumswirksamer Hinsicht von Relevanz, in zweiter Linie auch für die dort beschäftigten Personen (Arbeitsplatzschwerpunkte). In Tab. II-5 wird eine Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg genannt, die als verkehrsanziehende Orte bzw. Einrichtungen eine gewisse Bedeutung für den ÖPNV-gebundenen Freizeitverkehr aufweisen.

Stadt/Gemeinde	Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit Relevanz für ÖPNV	ÖPNV-Anbindung im Jedermann-Verkehr
Alheim	Kompetenzzentrum für Erneuerbare Energien (OT Heinebach) Ökologisches Schullandheim und Tagungshaus (OT Licherode)	R5 Bf. Alheim-Heinebach Bus 304, 305, 306  Bus 306
Bad Hersfeld	Alt-/Innenstadt  Aqua Fit (September bis April) Geistalbad (Mai bis August) Jahnpark Kinderweg "Solztal" Konrad-Duden-Museum Kurpark der Jahreszeiten Kurbad Therme Leonard Müller Anlage Schloss Eichhof Staudengarten Stiftsruine (Bad Hersfelder Festspiele)  wortreich Erlebnis-Museum	R5, (R7, RE50) Bf. Bad Hersf. Bus 320, 330, 335, 340, 345, 360, 370, 380, 390  StadtBus 350.3; Bus 345 StadtBus 350.4; Bus 370 StadtBus 350.4-5; Bus 370 Bus 330, 340 StadtBus 350.1-3 StadtBus 350.3; Bus 380, 390 StadtBus 350.3; Bus 380, 390 StadtBus 350.1 StadtBus 350.3; Bus 380, 390 StadtBus 350.1 StadtBus 350.1-3; Bus 380, 390 StadtBus 350.1-2, 350.4-5; Bus 370
Bebra	Eisenbahnmuseum und historischer Wasserturm	R5, R6, R7: Bahnhof Bebra Stadtverkehr 313



Stadt/Gemeinde	Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit Relevanz für ÖPNV	ÖPNV-Anbindung im Jedermann-Verkehr
Bebra (Forts.)	Freibad Bebra (Biberbad)  Natur- und Freizeitpark „Fuldaue“, Breitenbacher Seen	Stadtverkehr 313 (jedoch keine direkte Haltestelle)  keine direkte Haltestelle; Fußweg vom Bf. o. Bushst.
Breitenbach a. H.	Burg Herzberg	-
Cornberg	Sandsteinmuseum Kloster Cornberg	Bus 250
Friedewald	Ruine Wasserburg Friedewald (mit Heimatmuseum), Sternwarte	Bus 300, 330, AST 339
Heringen (Werra)	Werra-Kalibergbaumuseum, Steinsalz-Abraumhalde „Monte Kali“  „fritz kunze bad“	Bus 312, 330, 335  Bus 335, 330
Hohenroda	Geyso-Schloss Mansbach	Bus 340
Kirchheim	Naturerlebnispark  Seepark	Bus 376, 380, 382, 383, 470  Bürgerbus 376 (Bus 383, 470)
Neuenstein	Eisenberg (Knüll)	-
Philippsthal (Werra)	Schloss Philippsthal mit Orangerie	Bus 335, 340
Ronshausen	Wehrkirche  BadePark Ronshausen  Ferienpark (OT Machtlos)	R6 Ronshausen Bf.; Bus 310  Bus 310  Bus 310 (nur an Schultagen)
Rotenburg an der Fulda	Historische Altstadt  Schlosspark, Landgrafenschloss  Puppen- und Spielzeugmuseum  Waldschwimmbad	R5 Rotenburg a. d. F. Bf. Bus 301, 302, 303, 304, 305  Bus 303 (H) Schlosspark  Nähe zum Bf.  Bus 303 (H) Waldschwimmb.
Schenklengsfeld	Freibad Schenklengsfeld	Bus 340, 345, AST 349
Wildeck	Freibad Wildeck-Obersuhl  NSG Rhäden bei W.-Obersuhl  Historisches Wildecker Tal bei Raßdorf	R6 Obersuhl Bf. und Bus 260, 330, dann Fußweg ca. 700 m  dito, ca. 1 km  R6 W.-Bosserode Bf., dann Fußweg ca. 2 km

Tab. II-5: Auswahl an Freizeit- und Erholungsziele und deren ÖPNV-Anbindung  
[eigene Zusammenstellung]

## 2 Schienenpersonennahverkehr

Die Eisenbahnstrecken mit Personenverkehr in Nordhessen stellen das Rückgrat des ÖPNV innerhalb der Region dar und garantieren darüber hinaus deren externe Erreichbarkeit (vgl. topographischer Liniennetzplan des NVV für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg → **Anlage II-07**). Die Organisation des Schienenpersonenverkehrs im Landkreis Hersfeld-Rotenburg obliegt dem NVV. Im vorliegenden Kapitel wird die Angebotsituation im Landkreis Hersfeld-Rotenburg und in den angrenzenden Bereichen zusammengefasst. Für die Organisation des Verkehrs und die Betreiberstrukturen von Strecken und Stationen sei auf den Regionalen Nahverkehrsplan des NVV verwiesen.

### 2.1 Produkte und Besonderheiten

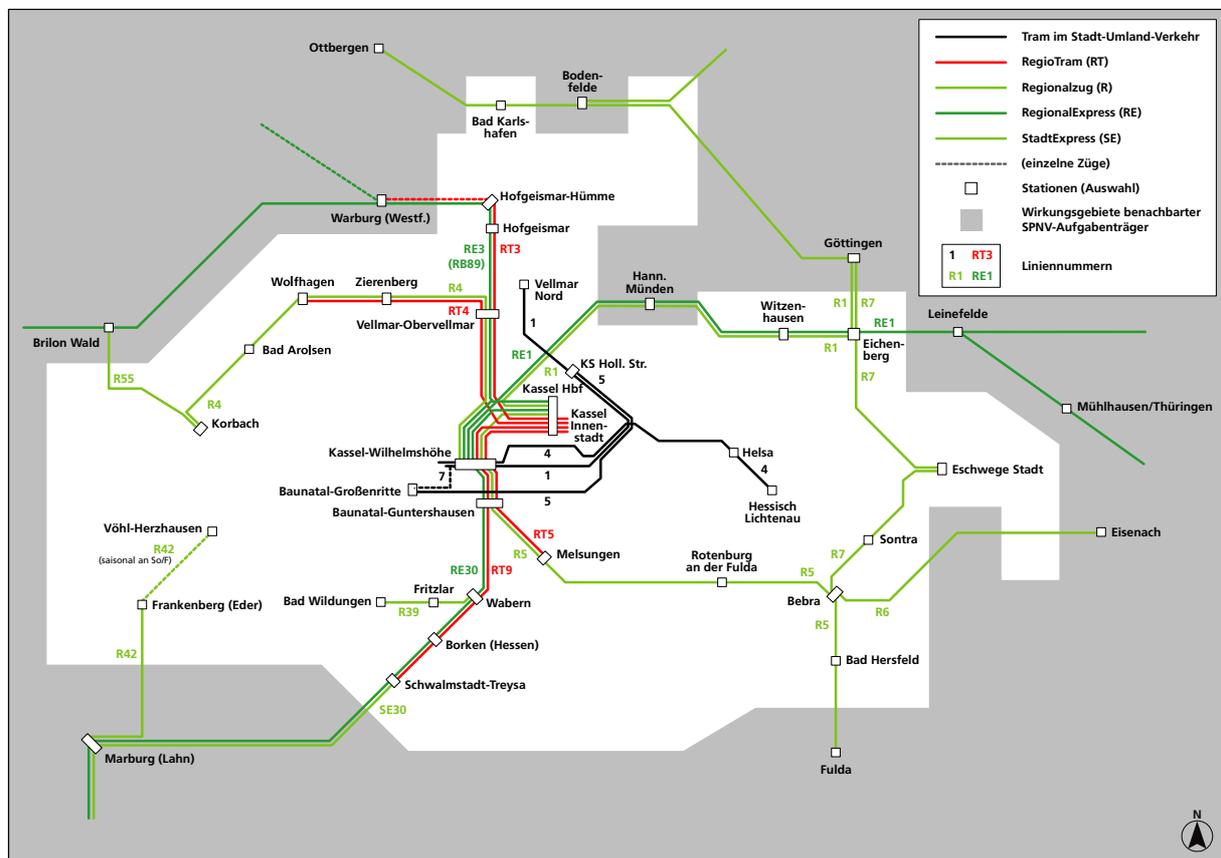


Abb. II-15: Schienenverkehrsplan Nordhessen (Stand: Fahrplanjahr 2012)

[eigener Entwurf]

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg verkehren drei Schienenlinien des NVV als Regionalzüge. Darüber hinaus werden für Berufspendler einzelne *RegionalExpress*-Züge in/aus Richtung Frankfurt (Main) um den Abschnitt Fulda – Bebra verlängert. Dabei ist Bebra Verknüpfungspunkt aller SPNV-Linien im Kreisgebiet. Weitere ca. 20 Schienenlinien des



NVV sowie die Verkehrsangebote benachbarter SPNV-Aufgabenträger werden über Umsteigemöglichkeiten in den angrenzenden Landkreisen erreicht.

Für die Bestellung von Leistungen für SPNV-Linien mit Bezug zum Landkreis Hersfeld-Rotenburg verantwortete der NVV im Jahr 2014 auf seinem Wirkungsgebiet etwa 2,45 Mio. Zugkilometer.

Alle Regionalzugverbindungen (R) werden seit Dezember 2006 von der nichtbundeseigenen Eisenbahn cantus Verkehrsgesellschaft mbH mit modernen Nahverkehrstriebwagen betrieben.

Überregionale Verknüpfungspunkte mit Anschluss an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG sind neben Bebra und Bad Hersfeld auch Fulda, Kassel-Wilhelmshöhe, Göttingen und Eisenach.

Einen Überblick über die regionalen Eisenbahnverkehre im NVV-Gebiet gibt Abb. II-15.

## 2.2 Aufgabenträgerschaft und Leistungsvergaben

Zuständiger Aufgabenträger für den SPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). Aufgrund der Tatsache, dass alle Linien die Aufgabenträgergrenze überschreiten, bestehen gemeinsame Teilnetze mit Nachbaraufgabenträgern in Hessen (RMV), Niedersachsen (LNVG) und Thüringen (NVS). Die Federführung für Vergabe und Vertragsdurchführung erfolgt durch den Aufgabenträger mit den höchsten Leistungsanteilen. Dementsprechend übernimmt der NVV für alle SPNV-Linien im Landkreis Hersfeld-Rotenburg die Federführung – mit Ausnahme der verlängerten Fahrten der Regional-Express-Linie (Frankfurt am Main) – Fulda – Bebra.

Es handelt sich um die folgenden Linien:

- R5 Kassel – Melsungen – Rotenburg an der Fulda – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda (unter Beteiligung des RMV);
- R6 Bebra – Eisenach (unter Beteiligung der NVS);
- R7 Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Sontra – Bebra (– Bad Hersfeld – Fulda) (unter Beteiligung der LNVG und des RMV).

Betreiber der SPNV-Linien des sog. „Nordost-Hessen-Netzes“ ist die cantus Verkehrsgesellschaft mbH.

Weiterhin werden einzelne verlängerte Fahrten der RMV-Line RE50 Frankfurt (Main) – Fulda nach/aus Bebra angeboten:

- RE50 Bebra – Fulda (– Frankfurt am Main) (unter Beteiligung des RMV).

## 2.3 SPNV-Linien

Die Linie R5 bedient zwischen Bebra und Melsungen alle Stationen. Dies sind im Landkreis Hersfeld-Rotenburg Alheim-Heinebach, Rotenburg a. d. F. und Rotenburg a. d. F.-Lispenhausen. Zwischen Melsungen und Kassel verkehrt der Regionalzug dieser Linie beschleunigt mit wenigen Unterwegshalten. Auf diesem Abschnitt ergänzt die Regio-Tram-Linie 5 mit Durchbindung in die Kasseler Innenstadt das Angebot. Die Linie R7 stellt die Nord-Süd-Verbindung im östlichen Teil des Planungsraumes zwischen Göttingen



gen und Bebra über den neuen Stadtbahnhof in Eschwege her. Die Linien R1 (von/nach Kassel) und R7 fahren im Abschnitt Göttingen – Eichenberg teilweise vereinigt. Südlich von Bebra verkehrt die R5 weiter bis Fulda mit Halten in Ludwigsau-Friedlos, Bad Hersfeld, Haunetal-Neukirchen, Burghaun und Hünfeld (letztere beiden im Landkreis Fulda).

Morgens und abends werden einzelne Fahrten der R7 auf diesen Abschnitt verlängert. Ebenso werden einzelne RegionalExpress-Fahrten der RMV-Linie 50 in Tagesrandlage zwischen Fulda und Bebra (mit Zwischenhalt in Bad Hersfeld) als Verlängerungen der Züge aus/nach Frankfurt (Main) angeboten. Die Linie R6 bietet ein Angebot auf der Strecke zwischen Bebra und Eisenach mit Halt in Ronshausen sowie an drei Stationen in der Gemeinde Wildeck. Die Bahnhöfe in Bebra und Eichenberg haben wichtige Funktionen als Anschlussknoten innerhalb des ostthessischen Eisenbahnnetzes. An den jeweiligen Linienendpunkten sowie in Kassel-Wilhelmshöhe und in Bad Hersfeld bestehen zudem Anschlüsse zu anderen SPNV-Linien und zu den Zügen der DB Fernverkehr AG.

Auf allen Regionalzuglinien werden moderne drei- bzw. vierteilige Züge vom Typ Stadler „Flirt“ (Flexibler innovativer Regionaltriebwagen) eingesetzt. Der RegionalExpress (RE50) wird im Regelfall mit Doppelstock-Wagenzügen gefahren. Einen Überblick über die Kennzahlen der SPNV-Linien im Landkreis Hersfeld-Rotenburg liefert Tab. II-6.

Linie	weitere AT	Linienlänge <sup>1</sup> [km]		Zugkm/a 2014	
		gesamt	im NVV	gesamt	im NVV
R5 Kassel – Bebra – Fulda	RMV	114,18	88,89	1.574.456	1.237.973
R6 Bebra – Eisenach	NVS	45,03	24,57	493.226	267.518
R7 Göttingen – Eichenberg – Bebra	LNVG	86,70	69,80	1.116.284	918.256
RE50 Bebra – Fulda (– Frankfurt) <sup>2</sup>	RMV	56,15	30,86	2.561.817	31.107
<sup>1</sup> Regellaufweg <sup>2</sup> nur Einzelfahrten					

Tab. II-6: Kenndaten der SPNV-Linien im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

## 2.4 Stationen

Die Tabelle in → Anlage II-08 gibt einen Überblick über die bedienten Bahnstationen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Neben verschiedenen Ausstattungsmerkmalen werden den Ein- und Aussteigern einer Station beispielhaft die Einwohnerzahlen des jeweils namensgebenden Stadt- bzw. Ortsteils sowie aller weiteren Gemeindeteile, die sich im Umkreis von einem Kilometer befinden, gegenübergestellt. Aus dem unmittelbaren Umfeld einer Station stammt erfahrungsgemäß ein Großteil der Nutzer. Die Attraktivität einer Bahnstation wird besonders durch Wohngebiete und Arbeitsplatzbereiche bestimmt, die in fußläufiger Entfernung liegen. Die vorhandenen statistischen Daten lassen allerdings nur eine Betrachtung auf der Ebene vollständiger Stadt- bzw. Ortsteile zu.

## 3 Straßengebundener ÖPNV

### 3.1 Aufgabenträgerschaften, Linienbündel und Verkehrsunternehmen

#### 3.1.1 Differenzierung regionaler und lokaler Linien

Die zum Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Bestandsaufnahme (2013/2014) vorhandene Zuordnung der Linien zu den Aufgabenträgern im NVV-Gebiet erfolgte auf Basis des ersten hessischen ÖPNV-Gesetzes, dem „Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.01.1996, dessen Gültigkeit am 01.12.2005 auslief. Darin konnten auch Linien innerhalb eines Aufgabenträgerbereiches dann als regional eingestuft werden (vgl. § 3 Abs. 1), falls diese Zu- und Abbringerfunktionen zur Schiene erfüllen (Schienenergänzungsverkehr) oder entlang ehemaliger oder zeitweise nicht bedienter Bahnstrecken verkehren (Schienenersatzverkehr). Vor diesem Hintergrund ist die Zuordnung einiger Linien zu lokalen und regionalen Verkehren auf dem Gebiet des NVV und des Landkreises Hersfeld-Rotenburg zu verstehen.

Das darauf folgende „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ (HÖPNVG) vom 01.12.2005 in der zum Zeitpunkt der Aktualisierung der Bestandsaufnahme (2013/2014) gültigen Gesetzesfassung vom Dezember 2012 nimmt eine anders lautende Unterscheidung regionaler und lokaler Verkehre bzw. Linien vor. In § 2 Abs. 4 heißt es dazu:

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

Abänderungen der Kriterien für regionale und lokale Linien wurden nicht vorgenommen.

Die Aufgabenträgerschaft für lokale Verkehre obliegt den Landkreisen und kreisfreien Städten (vgl. § 5 Abs. 1 in Verbindung mit § 6 Abs. 1 HÖPNVG). Die Belange des regionalen Verkehrs werden durch die Aufgabenträger gemeinsam in Verkehrsverbänden wahrgenommen (vgl. § 6 Abs. 2 HÖPNVG).

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg lag die Aufgabenträgerschaft bis zum 31.12.2005 beim Geschäftsbereich Nahverkehr Hersfeld-Rotenburg (NHR) der Strukturentwicklungsgesellschaft für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg mbH. Rechtliche, wirtschaftliche und organisatorische Überlegungen führten dazu, dass dieser Geschäftsbereich aufgelöst wurde und ab 01.01.2006 die Aufgabenwahrnehmung in die Kreisverwaltung zurückgeführt wurde. Seitdem ist das Sachgebiet Nahverkehr Hersfeld-Rotenburg (NHR) dem Fachdienst Zentrale Steuerungsunterstützung zugeordnet.

Der Busverkehr im Untersuchungsraum wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Schulverkehr ist zu einem Großteil in den Li-



nienverkehr integriert. Freigestellte Schülerverkehre wurden eingerichtet, wenn im Linienverkehr keine Verbindungen vorhanden sind (z. B. Anbindung einzelner Grundschulen aus verschiedenen Ortsteilen, Fahrten zu/von Förderschulen).

### 3.1.2 Zuordnung der Linien zu Linienbündeln und Aufgabenträgern

Auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg verkehren 57 Linien des straßengebundenen ÖPNV gemäß § 42 PBefG (Stand: Fahrplanjahr 2014). Davon sind

- 42 lokale Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg,
- 10 regionale Linien in Aufgabenträgerschaft des NVV,
- 1 lokale Linie in Aufgabenträgerschaft der NSE (423),
- 1 lokale Linie in Aufgabenträgerschaft der NWM (251),
- 1 regionale Linie (390) in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und
- 2 Linien (FD 70 und FD 76) in Aufgabenträgerschaft der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Fulda (LNG Fulda).

In der Kreisstadt Bad Hersfeld wird ein Stadtbussystem betrieben.

Bei der einbrechenden Linie 390 des benachbarten Aufgabenträgers RMV kommt der NVV-Tarif nur bedingt zur Anwendung: Zwischen Bad Hersfeld und Niederaula gilt der NVV, in Breitenbach am Herzberg der RMV-Tarif. Im weiteren Verlauf dieses Kapitels wird diese Linie nicht näher betrachtet. Gleiches gilt für die Linien FD 70 und FD 76 des Aufgabenträgers LNG Fulda.

Tab. II-7 enthält die Zuordnung von 54 Linien zu den Linienbündeln und Aufgabenträgern. Die Zuordnung erfolgt nach Linienbündeln; es werden zu jedem Bündel nur die Linien aufgelistet, die im Landkreis Hersfeld-Rotenburg eine Bedienung vornehmen (vgl. auch Anmerkung in Tab. II-7).

Linienbündel		Konzessionslaufzeit	AT <sup>1</sup>	Linien	KI <sup>2</sup>
Nr.	Bezeichnung				
3	Ringgau	12/2007 – 12/2015	NVV	250*	RKH
209	Sontra	12/2007 – 12/2015	NWM	251*	Sandrock
			NVV	260*	
301	Fulda/Aula	12/2007 – 12/2015	LK HEF	329, 359.1-2, 365, 369, 370, 379, 381, 382, 383, 389, 391	RKH
		01/2009 – 12/2015		384, 385	RKH
		12/2007 – 12/2015	NVV	360, 380, 390 <sup>7</sup>	RKH

<sup>7</sup> Die Laufzeit der NVV-Linie 390 endete vorzeitig im Dezember 2013, da ab Dezember 2013 eine neue RMV-Linie 390 Alsfeld – Grebenau – Breitenbach – Niederaula – Bad Hersfeld (12/2013 – 12/2021) im RMV-LB 601 Alsfeld-Nordost vertraglich abgeschlossen ist.



Linienbündel		Konzessionslaufzeit	AT <sup>1</sup>	Linien	KI <sup>2</sup>
Nr.	Bezeichnung				
302	Hersfeld Ost	12/2012 – 12/2020	LK HEF	331, 335, 339, 340, 341, 345, 349	Rhön-Energie Bus
			NVV	330	
303	Rotenburg/Bebra	12/2007 – 12/2015	LK HEF	301, 302, 303, 304, 305, 306, 308, 311, 313, 314, 315, 316	VM
			NVV	310, 312	
304	Stadtbus Bad Hersfeld	12/2013 – 06/2014 Interimsbeauftragung	LK HEF	320, 350.1, 350.2, 350.2ab, 350.3, 350.4, 350.5, 350.7	Rhön-Energie Bus
		07/2014 – 06/2022 Konzessionslaufzeit			
405	Schwalm-Ost	02/2008 – 12/2015	NVV	470*	RKH
408	Homberger Hochland	12/2011 – 12/2016 (opt. bis 12/2019)	NSE	423*	RKH
	(ohne Zuordnung)	12/2012 – 12/2020	NVV	300	
	(ohne Zuordnung)	bis 12/2015	LK HEF	376 (Bürgerbus)	HEG

<sup>1</sup> AT: zuständiger Aufgabenträger bzw. Organisation mit Aufgabenträgerfunktionen  
<sup>2</sup> KI: Konzessionsinhaber  
\* Für das Linienbündel sind nur jene Linien aufgelistet, die im Landkreis Hersfeld-Rotenburg verkehren.

Tab. II-7: Linienbündel und Aufgabenträger der auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg verkehrenden Linien (Stand: Dezember 2014)

[eigene Zusammenstellung]

Die auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg verkehrenden Linien des strabengebundenen ÖPNV sind in acht Linienbündeln organisiert. Mit Ausnahme des Linienbündels „Stadt Bad Hersfeld“ sind die Linienbündel, an denen der Landkreis Hersfeld-Rotenburg als Aufgabenträger beteiligt ist, Mischbündel, in denen auch Linien unter der Aufgabenträgerschaft des NVV mit zusammengefasst sind. Die Bürgerbuslinie 376, die vom Förderverein Bürgerbus Kirchheim e. V. betrieben wird, ist keinem Linienbündel zugeordnet.

Mit Ausnahme der Linie 310 handelt es sich bei den wenigen regionalen Linien in Aufgabenträgerschaft des NVV auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg um Linien, deren Führung mindestens eine Landkreisgrenze überschreitet.

Die lokalen Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg bilden den größten Anteil aller auf dem Gebiet des Landkreises verkehrenden Linien des strabengebundenen ÖPNV. Diese können wie folgt kategorisiert werden:

- Buslinien für den Jedermann-Verkehr zur Verbindung zwischen Städten und Gemeinden (z. B. zwischen Bad Hersfeld und Ludwigsau, zwischen Rotenburg und Alheim, zwischen Heringen, Philippsthal und Friedewald);



- Orts- und Stadtbuslinien für den Jedermann-Verkehr (in Bad Hersfeld, Bebra, Rotenburg);
- AST-Linien zur Verbindung benachbarter Kommunen und zur Anbindung an Verknüpfungspunkten mit regionalem Verkehrsangebot wie SPNV (z. B. zwischen Bad Hersfeld und den umgebenden Gemeinden im südlichen Kreisgebiet);
- AST-Linien innerhalb von Städten bzw. Gemeinden (in Bad Hersfeld);
- Buslinien, deren Angebot rein auf die Belange des Schülerverkehrs zugeschnitten ist (innerhalb einer Flächenkommune, zwischen Kommunen, auch Kreisgrenzen überschreitend).

### 3.1.3 Betreiberstrukturen

Auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg sind fünf Verkehrsunternehmen bzw. Konzessionäre mit der Betriebsdurchführung beauftragt (Stand: Fahrplanjahr 2014). Die Betreiberstruktur setzt sich wie folgt zusammen:

- Busunternehmen der DB Stadtverkehr GmbH: Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH);
- RhönEnergie Bus GmbH: Tochterbetrieb des kommunalen Versorgungsunternehmens RhönEnergie Fulda GmbH (vormals ÜWAG);
- Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH (VM): Beteiligungsunternehmen der Abellio GmbH, das sich gänzlich im Besitz der Wettbewerbstochter NedRailways der Nederlandse Spoorwegen N. V. (NS) befindet, der staatlichen Eisenbahngesellschaft der Niederlande;
- mittelständisches, personengeführtes lokales Busunternehmen: H. Sandrock GmbH & Co., Omnibusbetrieb KG aus Sontra;
- Hersfelder Eisenbahn GmbH (HEG), die zu 51 % der HLB und zu 49 % dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg gehört.

## 3.2 Liniennetz, Bedienungsangebot und Produkte

### 3.2.1 Raumerschließung und Haltestellenabstände

Durch das Haltestellennetz erfolgt der Zu- und Abgang der Fahrgäste zum ÖPNV-System. Ein Maß für die Raumerschließung einer Linie sind die Haltestellenabstände. In Tab. II-8 sind die mittleren Haltestellenabstände in Bezug auf repräsentative Fahrten der ausgewählten Linien gegenübergestellt.

Kurze Haltestellenabstände findet man primär bei Stadtbuslinien zur Erschließung kleiner Kernstädte, denn dort sind kurze An- und Abmarschwege zu bzw. von den Haltestellen ein wesentliches Systemkriterium. Es ergibt sich eine gute Raumabdeckung innerhalb der Siedlungsbereiche (z. B. durch die Linie 350.1 im Stadtteil Hohe Luft in Bad Hersfeld). Haltestellenabstände bei Linien, die Stadtteile miteinander verbinden, sind demgegenüber in der Regel etwas länger (z. B. Linie 350.3 nach Petersberg und Eichhof in Bad Hersfeld; seit Dezember 2013 bis Sorga und Kathus).



Bei klassischen Überlandfahrten, die Gemeinden und Ortsteile miteinander verbinden, sind die Haltestellenabstände durchweg länger (z. B. Linien 330, 340). Des Weiteren wird bei diesen Verbindungslinien in der Regel auf eine gesonderte Feinerschließung innerhalb geschlossener Ortschaften verzichtet. Bei Bedarf sind – beispielsweise beim Vorhandensein schulpflichtiger Kinder – auch an Weilern, Einzelgehöften o. ä. sowie an Einrichtungen mit Publikumsverkehr entlang des Linienweges Haltestellen eingerichtet.

Linie	verkehrliche Funktion	Bedienungsgebiet	mittlerer Haltestellenabstand
350.1	Stadtbus, Erschließung	Kernstadt Bad Hersfeld	~ 440 m
350.3	Stadtbus, Erschließung und Verbindung von Stadtteilen	Stadtgebiet Bad Hersfeld	~ 500 m
320	Stadt-Umland-Linie, Erschließung des Umlandes einer Mittelstadt im ländlichen Raum	Bad Hersfeld – Ludwigsau	~ 1.370 m
330	Regionalbus, Verbindung von Städten und Gemeinden im ländlichen Raum	Bad Hersfeld – Friedewald – Heringen – Obersuhl	~ 1.050 km
340		Bad Hersfeld – Schenkklengsfeld – Hohenroda – Philippsthal	~ 1.230 km

Tab. II-8: Mittlere Haltestellenabstände ausgewählter Linien

[eigene Zusammenstellung]

### 3.2.2 Liniensteckbriefe

Detaillierte Angaben zu den auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg verkehrenden Linien sind in den Liniensteckbriefen in **➔ Anlage II-09** zusammengestellt.

### 3.2.3 Anschlüsse und Verknüpfungen

Wichtige Anschluss- und Verknüpfungsbeziehungen zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV-System sowie zwischen den Linien des straßengebundenem ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind in Tab. II-9 zusammengestellt. Die Sortierung folgt alphabetisch nach den Städten und Gemeinden.

Bei schulbezogenen Verbindungen werden hin und wieder Haltestellen als Umsteigepunkte zwischen einzelnen Linien genutzt, die ansonsten keine systematischen Umsteigehaltestellen sind und deren Fahrten auf die Abwicklung des Ausbildungsverkehrs abzielen. Für die nachfolgende Tabelle besteht daher nicht der Anspruch, dass singuläre Umsteigehaltestellen zwischen sich kreuzenden Linienwegen von Fahrten im schulbezogenen Linienverkehr vollständig aufgeführt sind. Ferner können Haltestellen entlang parallel geführter Linienwege auch zum Umstieg zwischen den dort fahrenden Linien dienen. Auch kann zwischen Linien, die an räumlich benachbarten, aber getrennten Haltestellen halten, umgestiegen werden, wobei dafür längere Fußwege anfallen.

Je nach Bedeutung in Hinblick auf Lage, Einzugsbereich, Bedienungsfrequenz und Fahrgastaufkommen einer Haltestelle des straßengebundenem ÖPNV bestehen auch Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln im Vor- und Nachlauf einer Reise. Dies trifft in



erster Linie auf den Radverkehr zu, denn beim straßengebundenen ÖPNV sind kombinierte Fahrten von MIV und ÖV über die Schnittstelle „Park+Ride“ oder „Kiss+Ride“ im Vergleich zum SPNV von geringerer Bedeutung, so dass dafür auch kaum gewidmete Flächen eingerichtet sind. Dazu trägt auch das in der Regel dichte Haltestellennetz im Busverkehr bei, in der Start- und Zielpunkte zumeist fußläufig erreichbar sind.

Stadt/Gemeinde	Stadt-/Ortsteil mit Haltestelle	Verknüpfte Linien	
		Schiene	Straße (Bus, AST)
Alheim	Heinebach Bf.	R5	304, 305, 306
Bad Hersfeld	Bad Hersfeld Bf.	R5 (R7, RE50, ICE)	Stadtbus: 350.2, 350.7 Bus: 300, 320, 330, 340, 345, 360, 365, 370, 376, 380, 390 AST: 329, 339, 349, 359.1-2, 369, 379, 389
	Bad Hersfeld Breitenstraße	-	Stadtbus-Rendezvous: 350.1, 350.2, 350.2ab, 350.3, 350.4, 350.5, 350.7 Bus: 300, 320, 330, 340, 345, 360, 365, 370, 380, 390 AST: 329, 339, 349, 359.1-2, 369, 379, 389
Bebra	Bebra Bf.	R5, R6, R7 (RE50, IC)	250, 310, 311, 313, 314, 315, 316
Breitenbach a. Herzbg.	Breitenbach Kirche	-	390, 391
Cornberg	-	-	-
Friedewald	Friedewald Sparkasse	-	Bus: 300, 330, 341 AST 339
Hauneck	-	-	-
Haunetal	Neukirchen Bf.	R5 (R7)	365, 385, 384 (381)
Heringen (Werra)	Heringen Am Anger	-	312, 330, 331, 335
Hohenroda	-	-	-
Kirchheim	Kirchheim Feuerwehr	-	380, 382, 383, 470
Ludwigsau	Friedlos Bf.	R5 (R7)	320
	Friedl. Raiffeisenbank	-	320 (Linienäste)
Nentershausen	Nentershausen Markt	-	260, 315
Neuenstein	-	-	-



Stadt/Gemeinde	Stadt-/Ortsteil mit Haltestelle	Verknüpfte Linien	
		Schiene	Straße (Bus, AST)
Niederaula	Niederaula Rathaus	-	Bus: 380, 381, 382, 383, 390, 391 AST: 389
Philippsthal (Werra)	Heimboldshausen Bf.	-	300, 330, 335, 340
Ronshausen	-	-	-
Rotenburg an der Fulda	Rotenburg Bf.	R5	301, 303, 304, 305, 308, 316
Schenklengsfeld	Schenkl. Ortsmitte	-	340, 341, 345
Wildeck	Bosserode Bf.	R6	310, 312
	Obersuhl Bf.	R6	260, 330
Eiterfeld (FD)	Eiterfeld Ortsmitte	-	360, FD 70, FD 71
Vacha (WAK)	Vacha Bahnhof	-	300, 340, WAK-Linien

Tab. II-9: Verknüpfungspunkte des ÖPNV-Systems im Landkreis Hersfeld-Rotenburg und in angrenzenden Kreisen (Stand: Jahresfahrplan 2015)

[eigene Zusammenstellung]

Eine vereinfachte, angebotsseitige Kategorisierung der Umsteigepunkte des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg stellt sich auf Grundlage der Aufstellung in Tab. II-9 wie folgt dar:

- Verknüpfungspunkte erster Ordnung haben primär regionale Funktionen. Dort kann über den ganzen Tag hinweg systematisch zwischen dem SPNV und dem straßengebundenen ÖPNV umgestiegen werden (z. B. an den Bahnhöfen in Bad Hersfeld, Bebra, Rotenburg an der Fulda, Wildeck-Obersuhl).
- Verknüpfungspunkte zweiter Ordnung sind jene, an denen nur zwischen den Linien des straßengebundenen ÖPNV an zentralen Haltestellen systematisch über den Tag hinweg umgestiegen werden kann (z. B. Bad Hersfeld Breitenstraße, Kirchheim Feuerwehr, Nentershausen Markt, Philippsthal Heimboldshausen Bf., Ludwigsau-Friedlos Raiffeisenbank).
- Bei der dritten Ordnung handelt es sich um – in Bezug auf das Gesamtsystem gesehen – nachrangige Verknüpfungspunkte hauptsächlich zwischen Linien des straßengebundenen ÖPNV, an denen entweder zu bestimmten Zeiten einzelne Übergänge gezielt hergestellt werden (z. B. Niederaula Rathaus, Ludwigsau-Friedlos) oder an denen sich aufgrund von Überlagerungen mehrerer Linien unterschiedlicher Fahrtrichtungen eher „zufällige“ Umsteigemöglichkeiten je nach Fahrtrichtung ergeben (z. B. in Heringen, an verschiedenen Haltestellen im Stadtgebiet Bad Hersfelds).



### 3.2.4 Anschlusssicherung im Busverkehr

An ausgewählten Netzknoten im Landkreis Hersfeld-Rotenburg gibt es definierte Anschlussbeziehungen zwischen den Buslinien. Diese werden auch im Verspätungsfall – soweit betrieblich vertretbar – gewährleistet (vgl. auch Kap. II 3.2.3), weil es sich um kurze Umstiege zu den Uhrzeiten der Taktsymmetrien an diesen Knotenpunkten handelt, auf die auch in den Fahrplanmedien als Anschlussbeziehung hingewiesen wird.

Die in Tab. II-10 aufgelisteten Anschlussbeziehungen, die den ganzen Tag über regelmäßig wiederkehren, betreffen regionale und lokale Linien mit zum Teil längeren Laufwegen. Anschlussbeziehungen zwischen Linien des Schülerverkehrs, die lediglich einzelne Fahrten angehen, sind nicht dargestellt, ebenso nicht mögliche Umsteigebeziehungen zu bedarfsgesteuerten Zu- und Abbringerfahrten (AST), weil beide Produkte anderen betrieblichen Bedingungen unterliegen. Beispielsweise besteht am Netzknoten Friedewald Sparkasse eine abgestimmte Anschlussbeziehung zwischen den regionalen Linien 300 und 330 in beide Richtungen. Die Buslinien 250, 310, 311, 313, 314 und 315 warten am Bahnhof Bebra die Regionalzüge der Linien R5, R6 und R7 ab, im umgekehrter Richtung jedoch nicht.

Netzknoten	beteiligte Linien
<b>Anschlusssicherung Bus -&gt; Bus</b>	
Bad Hersfeld Breitenstraße	Stadtbus-Rendezvous (Ausnahme Linie 350.5)
Friedewald Sparkasse	300 <-> 330
Kirchheim Feuerwehr	380 <-> 470
Ludwigsau-Friedlos Raiffeisenbank	320 (Linienäste)
Nentershausen Markt	260 (Linien- und Mobilfalt-Fahrten)
Niederaula Rathaus	380, 390 <-> 382, 383, 391, AST 389
Philippsthal-Heimboldshausen Bahnhof	300 <-> 335
<b>Anschlusssicherung Zug -&gt; Bus</b>	
Alheim-Heinebach Bahnhof	R5 -> 305, 306
Bad Hersfeld Bahnhof	R5 -> 300, 330, 340, 345, 360, 365, 370, 380, 390 und Stadtbus 350.2, 350.7
Bebra	R5, R6, R7 -> 250, 310, 311, 313, 314, 315
Haunetal-Neukirchen Bahnhof	R5 -> 365, 384, 385
Rotenburg an der Fulda Bahnhof	R5 -> 301, 303, 304, 305
Wildeck-Bosserode	R6 -> 312
Wildeck-Obersuhl	R6 -> 260

Tab. II-10: Definierte Anschlussbeziehungen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (Stand: Jahresfahrplan 2015)

[eigene Zusammenstellung; nach Informationen des NVV]

### 3.2.5 Angebotsniveau

Die Angebotsdichte bzw. die Fahrtenfolge im straßengebundenen ÖPNV bleibt im ländlichen Raum in der Regel hinter jener des Verdichtungsraumes Kassel zurück. Das Stadtbussystem in Bad Hersfeld stellt dabei punktuell eine Ausnahme dar. Die Bahn- und Buslinien sowie die Fahrgastströme sind im Landkreis Hersfeld-Rotenburg vorwiegend auf die drei Mittelzentren und Einwohnerschwerpunkte Bad Hersfeld, Bebra und Rotenburg an der Fulda ausgerichtet.

Nur wenige Linien im Kreisgebiet besitzen als regionale Linien in Ergänzung zum Schienenverkehr eine wesentliche Bedeutung im ÖPNV-System, insbesondere in der Verbindungsfunktion zu den zentralen Orten auf einwohnerstarken Achsen (300, 310, 330, 360, 380).

Bei vielen der im Landkreis verkehrenden Linien liegt der Angebotsschwerpunkt im morgendlichen und mittäglichen Ausbildungsverkehr. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen werden diese Linien in der Regel nicht bedient (z. B. 302, 306, 331, 382, 391). Daneben gibt es Linien mit einem Verkehrsangebot an Schul- und Ferienwerktagen, das über den reinen Schulverkehr hinausgeht und somit sowohl für den Berufs- als auch für den Freizeit- und Versorgungsverkehr ein gewisses Grundangebot bietet. Dabei handelt es sich überwiegend um Relationen in die zentralen Orte abseits der Hauptachsen (305, 310, 320, 370).

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

Das Fahrtenangebot der einzelnen Linien geht aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage II-09** hervor.

### 3.2.6 Taktsymmetrien an Verknüpfungspunkten

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

Ein ITF-System mit strengen Taktsymmetrien findet eine sinnvolle Anwendung mit nachfragesteigernden Wirkungen in flächenhaften, polyzentrischen Netzen mit gleichberechtigten Knoten und Verbindungslinien, die nicht von einem Knoten mit starkem Zielverkehrsaufkommen dominiert werden (monozentrische Angebotsstruktur), auf den ein Großteil der Linien radial ausgerichtet ist. Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist mit den Mittelzentren und Netzknoten Bad Hersfeld, Bebra und Rotenburg a. d. F. durchaus eine polyzentrische Netzstruktur gegeben, auch wenn Bad Hersfeld unter den angesprochenen Städten eine dominierende Stellung einnimmt.

An den folgenden Beispielen werden praktizierte Ansätze von Taktsymmetrien an ausgewählten Netz- bzw. Verknüpfungsknoten aufgezeigt.



**Beispiel 1 für Taktsymmetrie: Bebra Bahnhof**

SPNV				Regionaler Busverkehr
R5		R6	R7	250
Fulda -> Kassel	Kassel -> Fulda	nach/aus Eisenach	nach/aus Göttingen	nach/aus Sontra
'56 bzw. '57 <sup>1</sup> '57 bzw. 58 <sup>1</sup>	'58 '58 bzw. 59 <sup>1</sup>	'50 '06	'47 bzw. '49 <sup>1</sup> '03 bzw. 05 <sup>1</sup>	'47 <sup>2</sup> '07 <sup>2</sup>
grün: Ankunftsminute      rot: Abfahrtsminute <sup>1</sup> alternierende Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten <sup>2</sup> alle 120-Minuten				
lokaler straßengebundener ÖPNV (Bus, AST)				
310	311	313	314	315
nach/aus Ronshausen	nach/aus Bebra-Blankenheim	nach/aus Göttinger Bogen	nach/aus Industriegebiet	aus/nach Nentershausen
~'47 <sup>3</sup> '07 <sup>3</sup>	'30 <sup>3</sup> '07 <sup>3</sup>	'27 <sup>3</sup> '07 <sup>3</sup>	'50 <sup>3</sup> '32 <sup>3</sup>	~'37 bzw. '47 <sup>4</sup> 07 <sup>4</sup>
grün: Ankunftsminute      rot: Abfahrtsminute <sup>3</sup> i. d. R. alle 120-Minuten, zusätzliche Verdichterfahrten <sup>4</sup> vormittags 120-Min.-Takt, nachmittags zeitweise 60-Min.-Takt, vormittags unterschiedliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten				

Tab. II-11: Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Bus an Schulwerktagen am Netzknoten Bebra Bahnhof (Stand: Jahresfahrplan 2015)

[eigene Zusammenstellung]

Am Netzknoten Bebra Bahnhof verkehren vier Linien des SPNV: Die Züge der R5 zwischen Kassel und Fulda passieren im Stundentakt den Bahnhof Bebra in beide Richtungen. Darüber hinaus werden einzelne Verstärkerfahrten auf der Relation Bebra – Fulda angeboten (R7, RE50). Das Regelangebot der R6 Bebra – Eisenach und der R7 Bebra – Göttingen besteht aus einem 60-Minuten-Takt.

Es gibt Anschlussbeziehungen aller Züge untereinander in beiden Richtungen mit Wartezeiten unter 20 Minuten. Auch die Übergänge zum straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST) sind systematisch und auf die Regionalbuslinien 250, 310 und 315 ausgelegt. Fahrgäste, die mit einem der Züge am Bahnhof in Bebra ankommen, können zumeist innerhalb von 10 bis 20 Minuten ihre Fahrt in Richtung Ronshausen oder Nentershausen fortsetzen; gleiches gilt für die Gegenrichtung. Für die im 120-Minuten-Takt verkehrende Linie 250 ergeben sich entsprechende Umsteigebeziehungen jeweils zur geraden Stunde. Die morgens und nachmittags stündlich verkehrende Stadtverkehrslinie 314 weist morgens gezielte Anschlüsse von den Zügen in das Industriegebiet Bebra Nord auf, nachmittags – entsprechend umgekehrt – Anschlüsse zu den Zügen. Alle anderen Buslinien, die den Bahnhof in Bebra anfahren, weisen unterschiedliche An- und Abfahrtszeiten über den Tag hinweg auf; systematische Verknüpfungen zum SPNV bzw. den anderen Buslinien sind daher nicht immer gegeben.



**Beispiel 2 für Taktsymmetrie: Bad Hersfeld Breitenstraße**

Rendezvous der Stadtbuslinien in Bad Hersfeld						
350.1	350.2	350.3	350.4	350.5	AST 359.2	320
nach/aus Frauenberg/ Hohe Luft	nach/aus Klinikum/ Johannesberg	nach/aus Eichhof/ Kathus	nach/aus Heenes	nach/aus Guldene Kammer	nach/aus Tageberg	nach/aus Ludwigsau
'28 / '30	'28 / '30	'28 / '30			'25 / '30	'28 / '30
'58 / '00	'58 / '00	'58 / '00	('40) / '00 <sup>1</sup>	'58 / ('42) <sup>1</sup>	'55 / '00	
grün: Ankunftsminute      rot: Abfahrtsminute						
<sup>1</sup> Fahrzeugübergang Linie 350.4 auf Linie 350.5, daher außerhalb der Rendezvous-Symmetrie						

Tab. II-12: Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen den Stadtbuslinien an Werktagen am Netzknoten Bad Hersfeld Breitenstraße (Stand: Jahresfahrplan 2015)

[eigene Zusammenstellung]

An der nahe der Innenstadt gelegenen Haltestelle „Breitenstraße“ findet das Stadtbusrendezvous statt, in das neben den an Werktagen halbstündlich verkehrenden Linien 350.1, 350.2 und 350.3 auch die AST-Linie 359.2 integriert ist. Diese verkehrt ebenfalls halbstündlich in beide Richtungen. Die stündlich verkehrenden Linien 350.4 und 350.5 sind teilweise in das Rendezvous einbezogen. Aus der Guldene Kammer kommend trifft das Fahrzeug der Linie 350.5 zur Minute .58 an der Breitenstraße ein, um dann als Linie 350.4 zur Minute .00 in Richtung Heenes abzufahren. In Gegenrichtung bedienen die beiden Linien die Breitenstraße außerhalb des Rendezvous.

Die auf den Schulverkehr ausgerichteten Linien 350.2ab und 350.7 weisen unterschiedliche An- und Abfahrtszeiten auf und sind somit nicht in das systematische Rendezvous einbezogen. Gleiches gilt auch für die AST-Linie 259.1; diese verkehrt ausschließlich abends und am Wochenende.

Neben den genannten Stadtbus-Linien ist außerdem die regelmäßig im 60-Minuten-Takt verkehrende Regionalbus-Linie 320 in das Rendezvous an der „Breitenstraße“ einbezogen.

Alle anderen Buslinien, die die Haltestelle „Breitenstraße“ anfahren, weisen zwar oftmals ähnliche An- und Abfahrtszeiten über den Tag hinweg auf, diese liegen jedoch außerhalb der Systemzeiten. Eine tagesdurchgängige Vertaktung der Linien ist meistens nicht gegeben, systematische Umsteigeverbindungen zu den übrigen Buslinien bestehen somit eher nicht. Trotz alternierender An- und Abfahrtszeiten der Linien sind die meisten Verbindungen auf die Züge der R 5 in Richtung Fulda und Kassel am Bahnhof in Bad Hersfeld ausgerichtet. Hier bestehen weitere Umsteigemöglichkeiten zu regionalen Linien bzw. zum SPNV (vgl. Aufstellung in Tab. II-9 in Kap. II 3.2.3).



**Beispiel 3 für Taktsymmetrie: Rotenburg Bahnhof**

SPNV		lokaler straßengebundener ÖPNV (Bus, AST)			
R5		301	303	304	305
Fulda -> Kassel	Kassel -> Fulda	nach/aus R.-Dankerode	Stadtverkehr	nach/aus A.-Obergude	nach/aus A.-Heinebach
	'51 bzw. '52 <sup>1</sup> '51 bzw. 52 <sup>1</sup>	'45 <sup>2</sup> '07 <sup>2</sup>	'00 bzw. '05 '07	verschiedene '07 <sup>3</sup>	'15 bzw. '45 <sup>3</sup> '07 <sup>3</sup>
'03 bzw. '04 <sup>1</sup> '03 bzw. 04 <sup>1</sup>					
<p>grün: Ankunftsminute      rot: Abfahrtsminute</p> <p><sup>1</sup> alternierende Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten</p> <p><sup>2</sup> 60- bzw. 120-Minuten-Takt</p> <p><sup>3</sup> größere Vormittagslücke</p> <p><sup>4</sup> unregelmäßig, 60- bzw. 120-Minuten-Takt</p>					

Tab. II-13: Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Bus an Schulwerktagen am Netzknoten Rotenburg Bahnhof (Stand: Jahresfahrplan 2015)

[eigene Zusammenstellung]

Die SPNV-Linie R5 fährt den Bahnhof in Rotenburg an der Fulda in Richtung Fulda bzw. Kassel zu unterschiedlichen Zeiten an; die entzerrten Fahrplanlagen erschweren daher einen systematischen ITF-Knoten wie in Bebra. Die Linie 301 Rotenburg – Rotenburg-Dankerode sowie die Stadtverkehrslinie 303 sind richtungsbezogen auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV ausgerichtet. Direkte und abgestimmte Anschlussbeziehungen mit kurzen Wartezeiten bestehen zwischen der R5 in/aus Richtung Bad Hersfeld und Fulda und der Linie 301. Außerdem können Fahrgäste zwischen der R5 aus Richtung Bad Hersfeld mit kurzen Wartezeiten auf die Stadtverkehrslinie 303 in Richtung Herz-Kreislauf-Zentrum (HKZ) umsteigen.

Trotz der variierenden Ankunftszeiten am Bahnhof Rotenburg bestehen z. T. gute Anschlussbeziehungen zwischen der Linie 304 und dem SPNV. Kurze Umsteigemöglichkeiten ergeben sich zur R5 in/aus Richtung Bad Hersfeld, die Anschlüsse zur R5 in Richtung Kassel sind mit durchschnittlich 15 Minuten etwas länger.

Die Linien 302 und 305, die außerdem den Bahnhof in Rotenburg anfahren, weisen zwar unterschiedliche An- und Abfahrtszeiten über den Tag hinweg auf, dennoch ist eine Orientierung auf die Züge der SPNV-Linie R5 erkennbar.

### 3.2.7 Mindestangebot regionaler Buslinien

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

 Festbedienung

 Bedarfsbedienung

Für den „klassischen“ Regional- bzw. Überlandbus, dessen Angebot sich sowohl an Fahrgäste im Jedermann-Verkehr als auch im Ausbildungsverkehr richtet, wird zwar zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (2013/2014) keine gezielte Produktwerbung mehr durchgeführt („*RegioBus*“), jedoch erfüllen regionale Linien dieser Art in Aufgabenträgerschaft des NVV (vgl. Kap. II 3.1.1) hinsichtlich der Angebotsqualität einige Mindestkriterien:

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

### 3.2.8 Produkte und andere besondere Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV

Auf dem Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes verkehren Angebote des straßengebundenen ÖPNV nach § 42 PBefG, die besondere Qualitätsmerkmale aufweisen und seitens des NVV als profilierte Produkte hervorgehoben und beworben werden.

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg verkehren lediglich zwei der so gesondert profilierten Produkte: Neben dem *StadtBus* als „Hauptprodukt“ (vgl. *Universität Kassel 2001*, S. 62 f.), steht dem Fahrgast darüber hinaus das *Anrufsammeltaxi* (AST) zur Verfügung, das als „Nebenprodukt“ eingestuft ist (vgl. *Universität Kassel 2001*, S. 64 ff.). Beide Angebotsformen werden in Tab. II-14 hinsichtlich ihrer Produkt- bzw. Qualitätsmerkmale dargestellt. Die dazugehörigen Angebotsmerkmale sind teilweise exemplarisch zu verstehen.



profilierendes Haupt- bzw. Nebenprodukt	Produkt- bzw. Qualitätsmerkmale	Beispiele (Linien)
<p><i>StadtBus</i> (Hauptprodukt)</p>	<p>eigenständiges Bussystem zur Erschließung der Kernstädte und ggf. zur Anbindung von Stadtteilen</p> <p>hohe Erschließungswirkung durch kurze Haltestellenabstände</p> <p>Rendezvous-Prinzip (sofern sinnvoll)</p> <p>konsequente Vertaktung (im 30- bzw. 60-Minuten-Takt)</p> <p>Ausrichtung auf die Belange der lokalen Verkehrsnachfrage (direkte Erreichbarkeit der Innenstadt und von publikumswirksamen Einrichtungen)</p> <p>systematische Anschlüsse zum SPNV</p> <p>Bedienung orientiert an Geschäftsöffnungszeiten (8 bis 19 Uhr)</p> <p>ggf. kleinere Fahrzeuge (Midibusse)</p> <p>ortsbezogenes Corporate-Design</p>	<p><i>StadtBus</i> Bad Hersfeld: 350.1, 350.2, 350.2ab, 350.3, 350.4, 350.5, 350.7</p> <p>Rendezvous an der Innenstadt Haltestelle „Breitenstraße“</p>
<p><i>AnrufSammelTaxi (AST)</i> (Nebenprodukt)</p>	<p>bedarfsgesteuert, nur auf Bestellung</p> <p>im Tagesverkehr in Räumen geringer Nachfrage</p> <p>im Schwachlastverkehr zu Zeiten geringer Nachfrage</p> <p>breites Einsatzspektrum von innerstädtischer Erschließung bis zwischengemeindlicher Verbindung</p> <p>linien- oder flächenhafte Bedienung</p> <p>fährt von Verknüpfungshaltestellen ab (SPNV, Bus)</p> <p>vertaktetes Fahrplangerüst</p> <p>kleine Fahrzeuge (bis hin zu Taxi-Pkw)</p> <p>zuschlagspflichtig</p>	<p>zuschlagspflichtiges AST abends und an Wochenenden sowie auf einzelnen Teilabschnitten als Ergänzung zum <i>StadtBus</i> Bad Hersfeld (AST 359.1-2)</p> <p>Anbindung der Städte und Gemeinden im südlichen Kreisgebiet an Bad Hersfeld sowie an den dortigen Bahnhof (AST-Linien 329, 339, 349, 369, 379, 389)</p>

Tab. II-14: Profilierte Haupt- und Nebenprodukte des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigene Zusammenstellung; nach Universität Kassel 2001, S. 62 ff.]

Neben den profilierten NVV-Produkten existieren im Landkreis Hersfeld-Rotenburg Angebotsformen, die zwar vergleichbare Merkmale aufweisen, jedoch nicht einer besonderen Kommunikation unterliegen. In Tab. II-15 sind weitere besondere Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV nach § 42 PBefG aufgeführt. Linien, deren Bedie-



nung sich hauptsächlich auf ein Stadt- oder Gemeindegebiet beschränkt, können ebenso als Stadt- bzw. Ortsbus bezeichnet werden, sind aber nicht an die strengeren Produktvorgaben gebunden, die für einen *StadtBus* gelten (z. B. 30-Minuten-Takt, Rendez-vous-Prinzip, Corporate-Design). Der Bürgerbus Kirchheim beruht auf dem ehrenamtlichen Engagement der Bürger vor Ort und wird durch einen Verein getragen.

besondere Angebotsform	Merkmale	Beispiele (Linien)
Orts-/Stadtbus	<p>vergleichbar <i>StadtBus</i> in Tab. II-14</p> <p>Verbindung von Stadt-/Ortsteilen</p> <p>Anbindung an einen Knoten (SPNV, Bus)</p> <p>überwiegend 60-Minuten-Takt</p> <p>Anbindung an regionales ÖV-Netz</p>	<p>303 Stadtverkehr Rotenburg a. d. F.</p> <p>313, 314 Stadtverkehr Bebra</p>
Bürgerbus	<p>Einsatz eines Kleinbusses mit acht Fahrgastplätzen, so dass kein Busführerschein erforderlich ist</p> <p>Verkehrsunternehmen hält Konzession und erledigt Technik und Recht</p> <p>Bürger übernehmen ehrenamtlich neben Fahrdienst auch Planung, Marketing</p> <p>wenn nach § 42 PBefG konzessioniert, dann gilt i. d. R. auch Verbundtarif</p> <p>richtet sich an den Jedermann-Verkehr</p>	<p>376 Bürgerbus Kirchheim (jedoch nach § 39 PBefG genehmigter Sondertarif)</p>
„Schulbus“	<p>zeitlich und räumlich auf die Belange des ausbildungsbezogenen Verkehrs ausgerichtete Fahrten</p> <p>primär in ländlicheren Gebieten oder bei sehr hoher Nachfrage zur Ergänzung des Regelangebotes auch im Verdichtungsraum eingesetzt</p> <p>verkehrt nur an Schulwerktagen</p> <p>auf einen Schulstandort ausgerichtet</p> <p>eigene Liniennummer oder Integration in eine Linie des Regelangebotes</p> <p>Verknüpfungen zum übrigen ÖV-Angebot nur dann, wenn erforderlich</p> <p>steht aus beförderungs- und tarifrechtlicher Sicht allen Nutzern offen</p>	<p>381 aus dem südöstl. Gemeindegebiet zu Grund- u. Gesamtschule Niederaula</p> <p>382 aus dem nordwestl. Gemeindegebiet und Teilen von Kirchheim zum Schulstandort Niederaula</p> <p>383 Schulverkehr für Schulen in Niederaula</p> <p>384 Schulverkehr für Grundschule in Neukirchen</p> <p>391 Schulverkehr für Schulen in Niederaula und Breitenbach</p>

Tab. II-15: Übrige Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV im LK Hersfeld-Rotenburg [eigene Zusammenstellung]



### 3.2.9 Sonderformen der straßengebundenen Personenbeförderung

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

- Aus einigen Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg (Alheim, Bebra, Ronshausen, Rotenburg a. d. F., Wildeck) gibt es gesonderte Berufs- oder Werksverkehre nach § 43 PBefG zur Firma B. Braun in Melsungen (Schwalm-Eder-Kreis).
- Aus einigen Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg gibt es gesonderte Berufs- oder Werksverkehre nach § 43 PBefG zur Firma Amazon in Bad Hersfeld.
- Schulbezogene Beförderungsangebote, die der Freistellungs-Verordnung (FrStllgV) und nicht dem PBefG unterliegen, werden vom Schulträger bezahlt und bei Omnibusbetrieben direkt bestellt. Für die Zielgruppe ist die Nutzung kostenfrei. Für andere Fahrgäste bestehen keine Mitfahrtmöglichkeiten. Diese sog. freigestellten Schulverkehre umfassen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg Fahrten zwischen Wohnort und Grund- sowie Förderschulen (vgl. Tab. II-16).

Schulstandort/Ziel	Bedienungsgebiet (Linienweg)	Bedienungszeitraum
Gesamtschule Geistal, Konrad-Duden-Schule und Grundschule Linggschule in Bad Hersfeld	Bad Hersfeld – Wehneberg – Gesamtschule Geistal – Linggschule	schultäglich
Grundschule Landeck (Vorklasse) in Schenklengsfeld	Philippsthal – Röhrigshof – Heiboldshausen – Schenklengsfeld	schultäglich
Grundschule in Ludwigsau (und mit Umstieg in Linie 320 Gesamtschulen in Bad Hersf.)	Ludwigsau-Emmrichsrode – Oberthalhausen – Niederthalhausen	schultäglich
Steiglederschule Friedewald (Grundschule)	Friedewald-Lautenhausen – Hillartshausen – Motzfeld – Friedewald	schultäglich
Friedrich-Fröbel-Schule (Schule für Lernhilfe) in Bad Hersfeld	Niederaula – Bad Hersfeld	schultäglich
Friedrich-Fröbel-Schule (Schule für Lernhilfe) und Ernst-von-Harnack-Schule (Grundschule) in Bad Hersfeld	Kernstadtgebiet Bad Hersfeld	schultäglich



Schulstandort/Ziel	Bedienungsgebiet (Linienweg)	Bedienungszeitraum
Grundschule in Mansbach und Gesamtschule in Schenklengsfeld	Hohenroda-Glaam – Schwarzengrund – Soislieden	schultäglich
August-Wilhelm-Mende-Schule (Schule für Praktisch Bildbare) in Bebra	bedarfsorientiert aus allen Städten und Gemeinden des Kreisgebietes nach Bebra	schultäglich
Heinrich-Auel-Schule (Schule für Lernhilfe) in Rotenburg a. d. F.	Wildeck – Ronshausen – Bebra - Rotenburg a. d. F.	schultäglich

Tab. II-16: Freigestellte Verkehre zu Schulen im LK Hersfeld-Rotenburg (Stand: September 2014) [eigene Zusammenstellung]

### 3.3 Infrastruktur

#### 3.3.1 Haltestellen

Stadt bzw. Gemeinde	Anzahl		Anzahl Haltestellenpositionen mit ...				
	Haltestellen	Positionen	Informationsvitrienen	Fahrgastunterständen	Sitzgelegenheiten	Hochborde <sup>8</sup>	taktilen Leitsystemen
Alheim	20	32	9	20	37	11	3
Bad Hersfeld	155	249	43	62	146	35	15
Bebra	56	91	8	30	58	14	6
Breitenbach a. H.	10	17	-	10	10	1	-
Cornberg	8	14	1	6	17	3	-
Friedewald	10	20	-	5	6	1	-
Hauneck	13	21	5	11	12	2	-
Haunetal	27	45	7	21	29	4	4
Heringen (Werra)	35	63	4	24	50	2	2
Hohenroda	11	18	3	10	16	-	-
Kirchheim	22	32	19	26	45	4	5
Ludwigsau	32	50	7	25	62	1	-

<sup>8</sup> Haltestelle mit mindestens einem barrierefreien Kriterium: niederflurgerechter Hochbord (Höhe mindestens 18 cm) und/oder barrierefreie Zuwegung über erhöhten Bordstein



Stadt bzw. Gemeinde	Anzahl		Anzahl Haltestellenpositionen mit ...				
	Haltestellen	Positionen	Informationsvitri- ninen	Fahrgastunter- ständen	Sitzge- legen- heiten	Hoch- borde <sup>a</sup>	taktilen Leitsys- temen
Nentershausen	16	30	5	13	15	4	4
Neuenstein	19	32	10	14	17	-	-
Niederaula	19	33	6	12	22	3	2
Philippsthal (Werra)	19	34	8	16	38	4	-
Ronshausen	8	11	1	8	16	1	-
Rotenburg a. d. F.	48	71	1	23	37	-	-
Schenklengsfeld	24	38	8	18	31	1	-
Wildeck	22	38	4	17	23	6	3
<b>LK HEF-ROF</b>	<b>574</b>	<b>939</b>	<b>149</b>	<b>371</b>	<b>687</b>	<b>97</b>	<b>44</b>

Tab. II-17: Haltestellen des straÙengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigene Zusammenstellung; Daten nach HMS des NVV; Stand 13.11.2014]

In den 20 Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg gab es laut Haltestellenmanagement-System (HMS) des NVV zum Stichtag 13.11.2014 zusammenge- nommen rund 570 Haltestellen des straÙengebundenen ÖPNV mit insgesamt etwa 940 Haltestellenpositionen. Es handelt sich um eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Auswertung, da Veränderungen bei den Haltestellen, ihren Positionen und vor allem bei deren Ausstattungsmerkmalen tagesaktuell erfolgen.

Die meisten Haltestellen und Haltestellenpositionen entfielen auf die Kreisstadt Bad Hersfeld (ca. 150 Haltestellen, annähernd 250 Positionen). In keiner der anderen Kom- munen gibt es eine vergleichbare Haltestellendichte. Neben der Größe des Gemar- kungsgebietes und den vielen Stadtteilen trägt auch das dichte Haltestellennetz für die Stadtbuslinien in Bad Hersfeld zu der hohen Zahl an Haltestellenpositionen bei, die zu einer feinräumigen Erschließung der Kernstadt sowie auch der bedienten Stadtteile bei- tragen.

Auch die beiden Mittelzentren Bebra und Rotenburg a. d. F. weisen mit rund 50 Halte- stellen und 91 bzw. 71 Haltepositionen eine vergleichsweise gute Haltestellendichte auf, das Mittelzentrum Heringen verfügt über eine der Größe der Stadt entsprechende Anzahl an Haltestellen.

Die Haltestellen im Nahverkehrsraum weisen je nach Funktion der Haltestelle unter- schiedliche Ausstattungsstandards auf. Insgesamt gibt es zum Stand November 2014 im Landkreis etwa 150 Informationsvitri- nen, 380 Fahrgastunterstände und annähernd 700 Sitzgelegenheiten. Mit Ausnahme der Gemeinden Breitenbach am Herzberg und Frie- dewald verfügte jede Stadt bzw. Gemeinde über mindestens eine Informationsvitrine im NVV-Design. Annähernd ein Drittel aller Vitri- nen befand sich in Bad Hersfeld (43).

Auffällig ist die vergleichsweise gute Ausstattung der Haltestellen in Kirchheim. Neben einer hohen Dichte an Informationsvitri- nen – etwa 70 % aller Haltestellen in der Ge-

meinde verfügen über mindestens eine dieser Vitrinen – ist auch die Anzahl an vorhandenen Sitzgelegenheiten anteilig im Vergleich zu den vorhandenen Haltepositionen als überdurchschnittlich hoch zu bewerten. Demgegenüber sind die Haltestellen im Mittelzentrum Rotenburg a. d. F. hier eher unterversorgt. Lediglich der Bahnhof verfügt über eine Vitrine mit weitergehenden Fahrgastinformationen, darüber hinaus gibt es an einer Vielzahl von Haltestellen im Stadtgebiet keine Sitzgelegenheiten.

Der Anteil der mit niederflurgerechten Hochbordsteinen (Höhe mindestens 18 cm) ausgestatteten Haltestellen ist im Landkreis Hersfeld-Rotenburg immer noch vergleichsweise gering, wobei die Anzahl der ausgebauten Haltestellen in den letzten Jahren deutlich gesteigert wurde (seit 2011 ca. 50 Haltestellen). Mit rund 100 ausgebauten Haltepositionen sind mittlerweile etwa 10 % aller Haltepositionen für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer barrierefrei ausgebaut, so dass beim Einsatz der Kneeling-Technik am Niederflurfahrzeug im Idealfall ein nahezu barrierefreier Übergang zwischen Fahrzeug und Bussteig hergestellt wird (vgl. Abb. II-16).

Als ungünstig ist auch der Ausbauzustand im Hinblick auf taktile Leitsysteme im Kreisgebiet zu bewerten: Lediglich 5 % der Haltepositionen sind mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet.



Abb. II-16: Beispiele für ausgebaute Haltestellenpositionen aus Bad Hersfeld (oben links), Haun-eck (oben rechts), Ludwigsau (unten links) und Nentershausen (unten rechts)

[Fotos: NVV]

### 3.3.2 Verknüpfungshaltestellen

Haltestellen mit direkten Verknüpfungsfunktionen zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV und mit entsprechend kurzen Wegen zwischen den Verkehrsmitteln befinden sich an den Bahnstationen in (vgl. auch Abb. II-17)

- Alheim-Heinebach,
- Bad Hersfeld,
- Bebra,
- Haunetal-Neukirchen,
- Rotenburg an der Fulda,
- Wildeck-Bosserode,
- Wildeck-Obersuhl.



Abb. II-17: Beispiele für ausgebaute Verknüpfungshaltestellen: Alheim-Heinebach (oben links), Bad Hersfeld (oben rechts), Bebra (unten links), Wildeck-Bosserode (unten rechts)

[Fotos: NVV]

## 4 Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage

### 4.1 Regionale Mobilitätskennwerte

Die Stichprobe der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2008 wurde für Hessen aufgestockt, um regional differenzierte Ergebnisse zu erhalten (vgl. *infas* 2010). Die MiD 2002 und 2008 folgen der Systematik der zuvor ausschließlich westdeutschen „Kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten“ (KONTIV) der Jahre 1976, 1982 und 1989. Die nächste MiD ist für 2015 vorgesehen.

In diesem Unterkapitel werden ausgewählte Mobilitätskennwerte aus der MiD 2008 für das Untersuchungsgebiet mit Fokus auf den ÖPNV präsentiert. Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg gibt es keine eigenen Auswertungen. Die entsprechenden regionsspezifischen Auswertungen liegen in unterschiedlichen regionalen Zuschnitten vor:

- Region Osthessen mit den Landkreisen Fulda und Hersfeld-Rotenburg sowie den Altkreisen Gelnhausen, Schlüchtern und Lauterbach;
- Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbunds (Zuschnitt s. Kap. II 1.1).

Dabei dürfte die Region Osthessen noch relativ homogen zusammengesetzt sein (mit Ausnahme der Stadt Fulda). Die in Tab. II-18 ausgewählten Mobilitätskennwerte für Osthessen werden in Vergleich gesetzt zum Land Hessen gesamt, zum NVV-Gebiet (so weit vorhanden) sowie zum Ballungsraum Rhein-Main. Die Werte für den NVV-Raum sind vor dem Hintergrund eines heterogenen Verkehrsgebietes zu interpretieren, das sowohl den großstädtischen Kern eines Verdichtungsraumes (Stadt Kassel) als auch ländliche Kreise umfasst. Die Aufnahme des Rhein-Main-Gebietes soll die Spannweite des Mobilitätsverhaltens zwischen dem ländlich strukturierten Osthessen einerseits und einem großstädtischen Ballungsraum andererseits hervorheben.

Die Ausprägungen für die Inanspruchnahme und die Wahrnehmung des ÖPNV im Betrachtungsraum Osthessen liegen fast durchgehend unterhalb der NVV-weiten und der hessenweiten Durchschnittswerte.

In Osthessen fällt bei nur 6 % aller zurückgelegten Wege die Wahl auf den ÖV<sup>9</sup>. Das dominierende Verkehrsmittel ist eindeutig der MIV mit 66 % (Selbst- und Mitfahrer). Nahezu zwei Drittel der Bürger (über 14 Jahre alt) nutzen in Osthessen öffentliche Verkehrsmittel „(fast) nie“, während es auf gesamthessischer Ebene etwa 40 % sind. Eine (fast) tägliche Nutzung des ÖV entfällt in ländlichen Räumen größtenteils auf Wege zu/ von den Ausbildungsstätten, während in Ballungsräumen der Berufspendelverkehr hinzukommt. Diese raumstrukturell bedingte Spannweite reichte von 7 % in Osthessen bis 18 % im Rhein-Main-Gebiet. Dies korreliert mit dem Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte, die in Osthessen bei 8 % und im Rhein-Mai-Gebiet bei 22 % liegt. Die subjektive Bewertung der Erreichbarkeit des eigenen Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV wird in ländlichen Räumen wie Osthessen zu 70 % als „(sehr) schlecht“ bis „gar nicht“ eingestuft. Daher ist die Aktivierung eines hohen Nutzerpotenzials bei diesen Wegezwecken auch kaum möglich.

<sup>9</sup> ÖV ist sowohl Nah- als auch Fernverkehr (SPFV, Flugzeug), wobei die Anteile aller Fernverkehrsmittel i. d. R. nur sehr gering ins Gewicht fallen.



Merkmale	Osthessen	NVV-Gebiet	Land Hessen	Ballungsraum Rhein/Main
Haushalte mit mindestens 1 Pkw	91 %	85 %	85 %	80 %
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte <sup>1</sup>	8 %	11 %	17 %	22 %
Hauptverkehrsmittel (Modal Split) nach unternommenen Wegen <sup>2</sup>				
MIV Fahrer	48 %	44 %	42 %	38 %
MIV Mitfahrer	18 %	17 %	16 %	14 %
ÖV (gesamt)	6 %	7 %	9 %	12 %
Fahrrad	5 %	5 %	7 %	9 %
zu Fuß	23 %	27 %	26 %	27 %
Nutzungshäufigkeit des ÖPNV ... <sup>1</sup>				
... „(fast) täglich“	7 %	9 %	14 %	18 %
... „1-3 Tage pro Woche“	3 %	9 %	12 %	16 %
... „1-3 Tage pro Monat“	9 %	12 %	15 %	21 %
... „seltener als monatlich“	18 %	19 %	17 %	16 %
... „(fast) nie“	63 %	51 %	42 %	29 %
Anteil der Wohnbevölkerung mit empfundener Distanz zur nächstgelegenen Haltestelle des ... <sup>1</sup>				
... schienengeb. ÖPNV < 1 km	25 %	k. A.	34 %	50 %
... straßengeb. ÖPNV < 400 m	52 %	k. A.	60 %	66 %
Empfundene Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV vom Wohnort aus <sup>1</sup>				
„(sehr) gut“, „einigermaßen“	31 %	k. A.	49 %	60 %
„(sehr) schlecht“, „gar nicht“	69 %	k. A.	51 %	40 %
Empfundene Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf mit dem ÖPNV vom Wohnort aus <sup>1</sup>				
„(sehr) gut“, „einigermaßen“	46 %	k. A.	55 %	58 %
„(sehr) schlecht“, „gar nicht“	54 %	k. A.	35 %	42 %
<sup>1</sup> nur Personen ab 14 Jahren				
<sup>2</sup> Personen ab 0 Jahre; ohne Wirtschaftsverkehr, jedoch inkl. regelmäßiger beruflicher Wege				

Tab. II-18: Ausgewählte regionale Mobilitätskennwerte im Vergleich

[eigene Zusammenstellung; Daten nach infas 2010]

### Mobilitätsverhalten im Gendervergleich

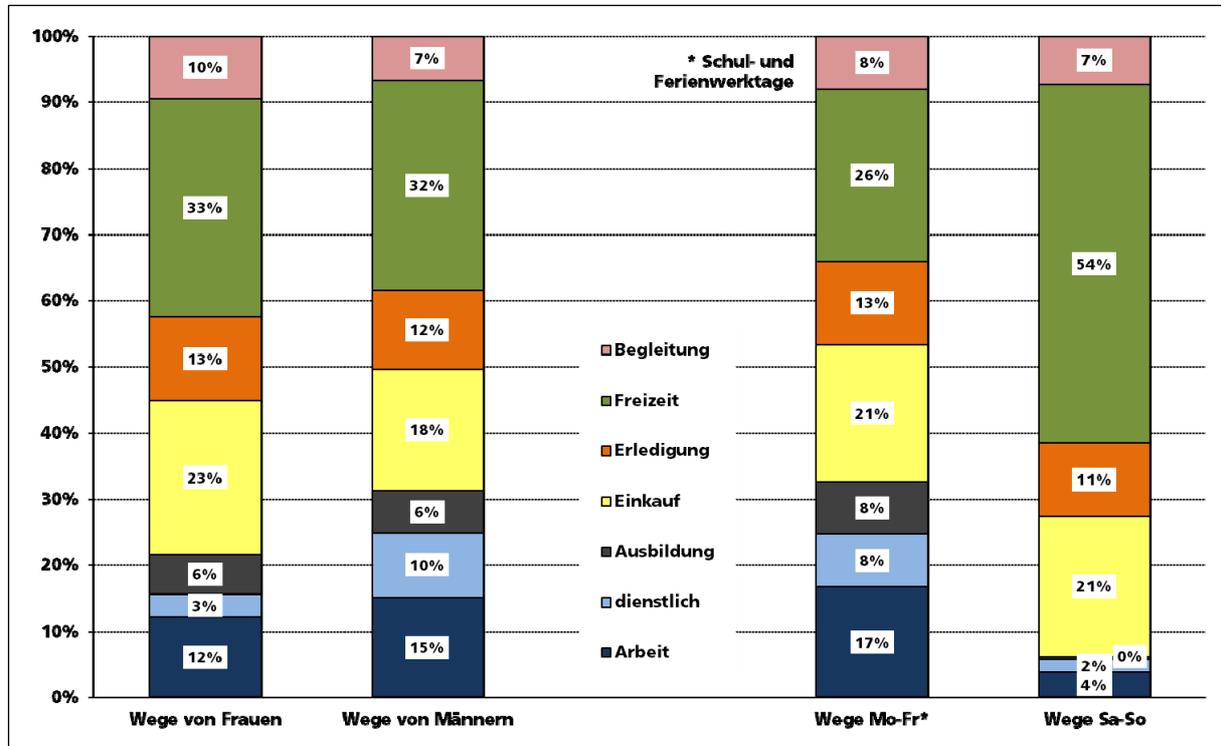


Abb. II-18: Zusammensetzung des Wegeaufkommens in Hessen nach Wegezwecken [eigener Entwurf; Daten nach infas 2010b]

Aus den linken Säulendiagrammen in Abb. II-18 geht hervor, dass Frauen und Männer unterschiedliche Mobilitätsverhaltensweisen an den Tag legen. Dies bezieht sich vor allem auf berufsbezogene Wege, Einkaufs- sowie Begleitwege: Der Anteil beruflicher Wege an allen zurückgelegten Wegen liegt bei Männern bei 25 %, bei Frauen dagegen nur bei 15 %. Einkaufswege werden von Frauen zu 23 % unternommen, von Männern zu 18 %. Die Begleitwege nehmen bei Frauen etwa 10 % des Wegeaufkommens ein, bei Männern sind es 7 %. Hierzu wurden alle Wochentage berücksichtigt (Mo-Fr, Sa, So/F).

In Hinblick auf eine genderorientierte<sup>10</sup> Nahverkehrsplanung greift das *BMFSFJ* (2010) folgende Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern auf Basis empirischer Untersuchungen zusammenfassend auf:

*„Frauen und Männer sind unterschiedlich mobil: Öffentliche Verkehrsmittel werden in erster Linie von Frauen genutzt, Frauen gehen auch häufiger zu Fuß als Männer und sind eher mit kleinen Kindern unterwegs. Zudem fühlen sie sich häufiger als Männer bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in ihrer Sicherheit gefährdet.“*

*Frauen verfügen für den alltäglichen Gebrauch wesentlich seltener über ein Auto als Männer. Gleichzeitig haben sie aufgrund der immer noch vorherr-*

<sup>10</sup>Unter „Gender“ ist der soziale und ökonomische und nicht der biologische Geschlechterbegriff zu verstehen.



*schenden geschlechtsspezifischen Rollenverteilung die Hauptverantwortung für die Koordinierung aller familiären Aktivitäten. Daraus ergeben sich geschlechtsspezifisch unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen z.B. an das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs.*

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

### Freizeitverkehr

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

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

Die Daten der MiD 2008 zeigen für Hessen sehr deutlich (vgl. rechte Säulendiagramme in Abb. II-18), dass beispielsweise (ÖPNV-affine) Ausbildungswege mit nur 8 % einen geringen Teil des gesamten Wegeaufkommens der Bevölkerung an Werktagen – Schul- und Ferienwerkstage zusammengenommen – ausmachen. Andererseits ist der (weniger ÖPNV-affine) Freizeitverkehr mit 26 % an Werktagen und mit 54 % an Wochenenden das Segment mit dem höchsten Anteil am gesamten Wegeaufkommen.

Bei punktuellen Ereignissen wie Volksfesten, großen Kultur- oder Sportveranstaltungen mit hoher Publikumswirksamkeit können Fahrgäste in Teilsegmenten des Freizeitverkehrs auch im ländlichen Raum leichter gewonnen werden, bspw. während des Lullusfestes in Bad Hersfeld oder im Rahmen der Skisprungwettbewerbe in Willingen. Zusatz- und Sonderfahrten können das Regelangebot zeitlich, räumlich und kapazitativ ergänzen. Darauf abgestimmte tarifliche Sonderregelungen tragen ein Übriges bei.

Diese Aussage trifft ebenso auf Nachtverkehre zu, die von den Innenstädten aus in den Nächten vor den Wochenenden und Feiertagen Verbindungen zurück in die Umlandgemeinden herstellen oder die vereinzelt in Touristengebieten verkehren. Im NVV-Gebiet sind dies zum Beispiel die Nachtschwärmerlinien, die von der Kasseler Innenstadt aus in die Städte und Gemeinden des Landkreises Kassel fahren, oder die Nachtbuslinien aus dem Hochsauerlandkreis nach Willingen.

## 4.2 Pendlerverflechtungen

### 4.2.1 Pendler im Berufsverkehr

#### 4.2.1.1 Pendelbeziehungen innerhalb des Landkreises Hersfeld-Rotenburg

Die Statistiken der Bundesagentur für Arbeit enthalten die gemeldeten Wohn- und Arbeitsorte aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (vgl. Kap. II 1.3)<sup>11</sup>. Die daraus gewonnenen Pendlermatrizen für diese wichtige Beschäftigtengruppe lassen Schlüsse über die Intensität von Verflechtungen im Berufsverkehr zwischen Kreisen und Gemeinden sowie innerhalb von Gebietskörperschaften zu. Diese Pendlermatrix ist eine reine Beziehungsmatrix, die keine Aussagen zu Verkehrsstärken oder zu tatsächlich durchgeführten Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort innerhalb einer Zeiteinheit zulässt (z. B. im Sinne einer Tages- oder Jahresmatrix). Andere, kleinräumige Datengrundlagen auf der Ebene von Gemeinden sind nicht verfügbar, denn die letzte, empirisch erhobene Berufspendlermatrix über alle Beschäftigten fand im Rahmen der bundesdeutschen Volks- und Arbeitsstättenzählung 1987 statt. Angaben aus dem jährlichen Mikrozensus sind nicht für kleinräumige Betrachtungen und konkrete Planungsräume zu verwenden.

Zum Stichtag 30.06.2013 gab es gut 13.600 Pendelbeziehungen von Beschäftigten, die ihren Wohnort außerhalb des Landkreises Hersfeld-Rotenburg und ihren Arbeitsort innerhalb hatten (Einpendler). Demgegenüber waren etwa 11.200 Auspendler gemeldet. Die vielfältige Wirtschaftsstruktur des Landkreises, die – nicht zuletzt aufgrund der günstigen Verkehrslage im Verkehrsknotenpunkt der Autobahnen Nord-Süd und Ost-West sowie der EU-Osterweiterung – immer weiter in Richtung Logistik forciert werden konnte, hat maßgeblich Einfluss darauf, dass der Landkreis als einziger im NVV-Gebiet (Ausnahme: Stadt Kassel) ein positives Pendlersaldo aufweisen kann.

Neben den im Westen und Süden an den Landkreis Hersfeld-Rotenburg angrenzenden Landkreisen Schwalm-Eder und Fulda, die tendenziell eher auf die westlichen Städte und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg ausgerichtet sind, stellen vor allem auch die östlichen Städte und Gemeinden, wie Heringen und Philippsthal, wichtige Arbeitsplatzstandorte für den benachbarten Wartburgkreis dar.

Abb. II-19 zeigt im Flächendiagramm das Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern je Gemeinde. Je mehr die „grüne Farbe“ zunimmt, desto höher ist das relative Auspendlersaldo einer Gemeinde. Je mehr die „rote Farbe“ zunimmt, desto höher ist das relative Einpendlersaldo einer Gemeinde.

Das deutlich höchste Einpendlersaldo verzeichnet im Landkreis Hersfeld-Rotenburg die Gemeinde Philippsthal (3,4) ganz im Osten des Landkreises, gefolgt von der Kreisstadt Bad Hersfeld (3,3). Darüber hinaus weisen die Gemeinde Friedewald (1,5), die Stadt Bebra (1,2) sowie die aufgrund ihrer verkehrlichen Lage logistischen Arbeitsplatzschwerpunkte Kirchheim (1,1) und Neuenstein (1,1) positive Pendlersalden auf. Die Nachbargemeinden der Kreisstadt, Ludwigsau (0,2), Schenklingfeld (0,2) und Haunetal (0,1), sowie die in Randlagen gelegenen Gemeinden Breitenbach am Herzberg (0,2) und Ho-

<sup>11</sup>Nachfolgend bezieht sich der im Text verwendete Begriff „Beschäftigte“ ausschließlich auf die „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“ gemäß der Statistik der Bundesagentur für Arbeit. Es sind alle Pendlerbewegungen >100 erfasst.



henroda (0,2) sind „typische“ Wohngemeinden mit überwiegender Wohnfunktion und sehr hohen Auspendlerquoten.

Grundsätzlich zeigt sich im Landkreis das typische Bild, dass um die arbeitsplatzreichen Städte und Gemeinden – im Landkreis sind das im Norden Bebra und Rotenburg a. d. F., in der Mitte Bad Hersfeld, Neuenstein und Kirchheim sowie im Osten insbesondere Philippsthal – jeweils Gemeinden mit der Hauptfunktion „Wohnen“ liegen.

Die Karte enthält darüber hinaus die wichtigsten Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb der Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg. Es sind alle Pendlerbewegungen mit einer Stärke über 100 Beziehungen erfasst. Binnenpendler innerhalb der Städte und Gemeinden sind nicht verzeichnet (vgl. Kap. II 4.2.1.3).

Die Kreisstadt Bad Hersfeld spielt eine bedeutende Rolle als Arbeitsplatzstandort für die benachbarten Städte und Gemeinden. Die Relation von Ludwigsau (Wohnort) nach Bad Hersfeld (Arbeitsort) gehört mit mehr als 900 Einpendlern zu den ausgeprägtesten Binnenpendlerströmen, aber auch aus Bebra, Niederaula, Rotenburg a. d. F., Haunack und Schenklangsfeld sind Einpendlerzahlen über 500 zu verzeichnen. Demgegenüber pendelt eine ganze Reihe Einwohner Bad Hersfelds auch nach Niederaula und nach Bebra aus. Starke Beziehungen mit jeweils mehr als 500 Pendlern je Richtung bestehen insbesondere auch zwischen den beiden Mittelzentren im Norden des Landkreises, Bebra und Rotenburg a. d. F. Diese gegenläufigen Ströme führen abschnittsweise zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen und der öffentlichen Verkehrsmittel, weil sich das Verkehrsaufkommen auf mehrere Lastrichtungen verteilt.

Ein weiteres Einpendlerzentrum stellt die Gemeinde Philippsthal (Werra) dar, deren Einzugsbereich sich auch auf den thüringischen Wartburgkreis erstreckt. Darüber hinaus sind zudem die Städte Bebra, Heringen (Werra) und Rotenburg a. d. F. sowie die Gemeinde Niederaula wichtige Einpendlerorte für die Bevölkerung des Landkreises.

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

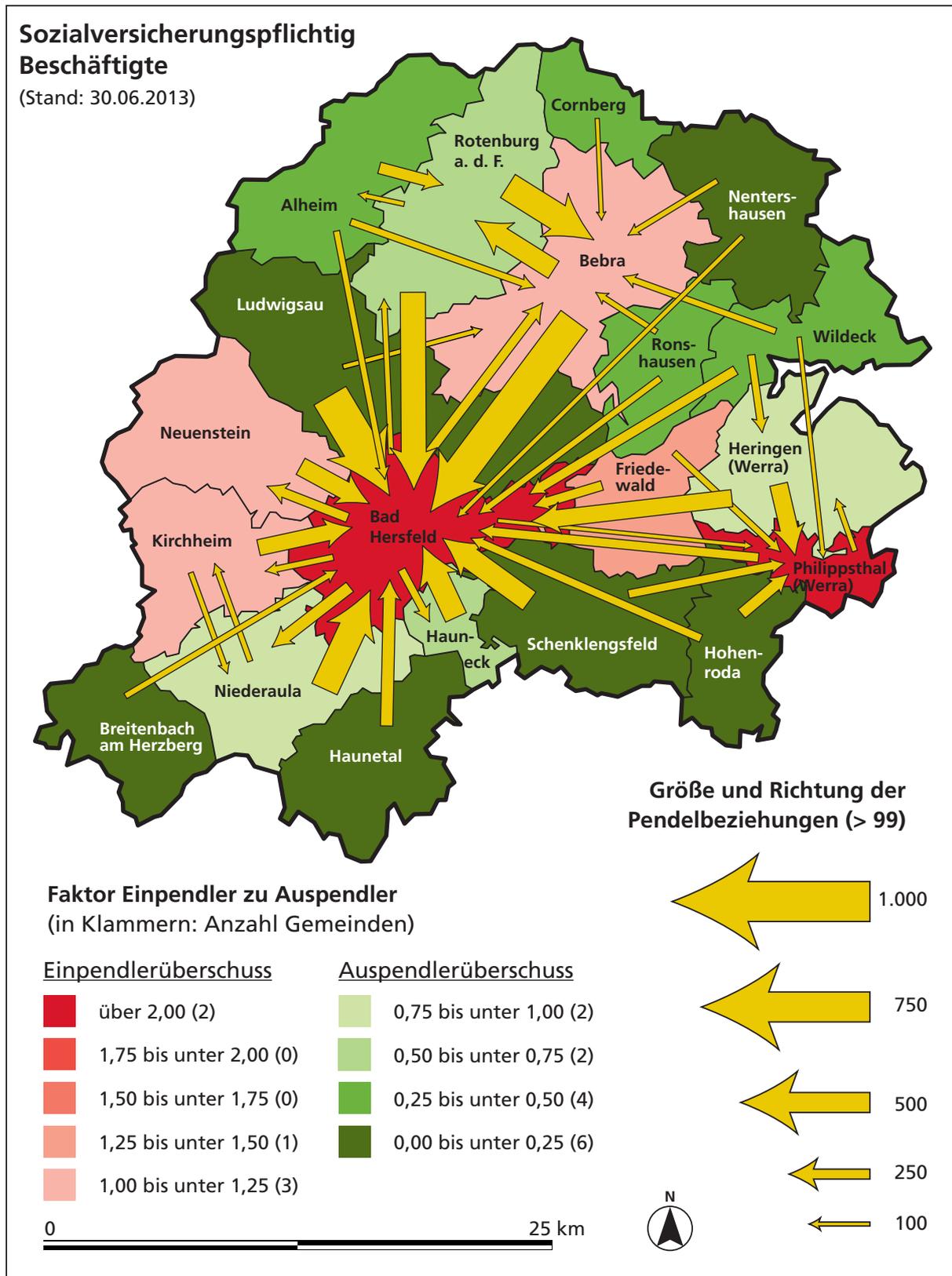


Abb. II-19: Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter zwischen den Städten und Gemeinden im Landkreises Hersfeld-Rotenburg

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2013]



#### 4.2.1.2 Kreisgrenzen überschreitende Ein- und Auspendelbeziehungen

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg kann als einziger Landkreis im NVV-Gebiet insgesamt ein positives Pendlersaldo bei dem die Kreisgrenzen überschreitenden Pendleraufkommen aufweisen. In der Summe über alle Städte und Gemeinden des Landkreises gab es am Stichtag 30.06.2013 rund 24.800 Pendelbeziehungen von Beschäftigten über die Kreisgrenzen hinweg, davon waren rund 13.600 Einpendler in den Landkreis (ca. 55 %).

Die auf das Untersuchungsgebiet gerichteten Einpendlerströme zielen maßgeblich auf Bad Hersfeld; annähernd 4.000 Beschäftigte aus angrenzenden Landkreisen – alleine aus dem Wartburgkreis gut 1.600 – pendelten in die Kreisstadt ein (vgl. Abb. II-20).

Daneben spielt auch die Gemeinde Philippsthal (Werra) eine bedeutende Rolle für die im westlichen Wartburgkreis lebende Bevölkerung. Die registrierte Einpendlerzahl übertraf hier mit gut 1.000 Einpendlern die Zahl der in Philippsthal wohnenden und arbeitenden Bevölkerung deutlich (etwa 670 Binnenpendler).

Auspendlerströme zu den Nachbarkreisen sind vor allem in den grenznahen Städten und Gemeinden zu erkennen. Ziele sind im Wesentlichen die Arbeitsplatzschwerpunkte im Landkreis Fulda, aber auch der Schwalm-Eder-Kreis bietet gerade für die nordwestlichen Städte und Gemeinden attraktive Arbeitsplatzstandorte (z. B. in Melsungen). Von gewisser Bedeutung für die östlichen Landkreisgemeinden sind außerdem der thüringische Wartburgkreis und die kreisfreie Stadt Eisenach.

Dagegen sind sowohl der im Norden angrenzende Werra-Meißner-Kreis als auch der Vogelsbergkreis, der das Untersuchungsgebiet im Süden tangiert, als Arbeitsplatzstandorte für die Einwohner aus dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg von eher nachrangiger Bedeutung.

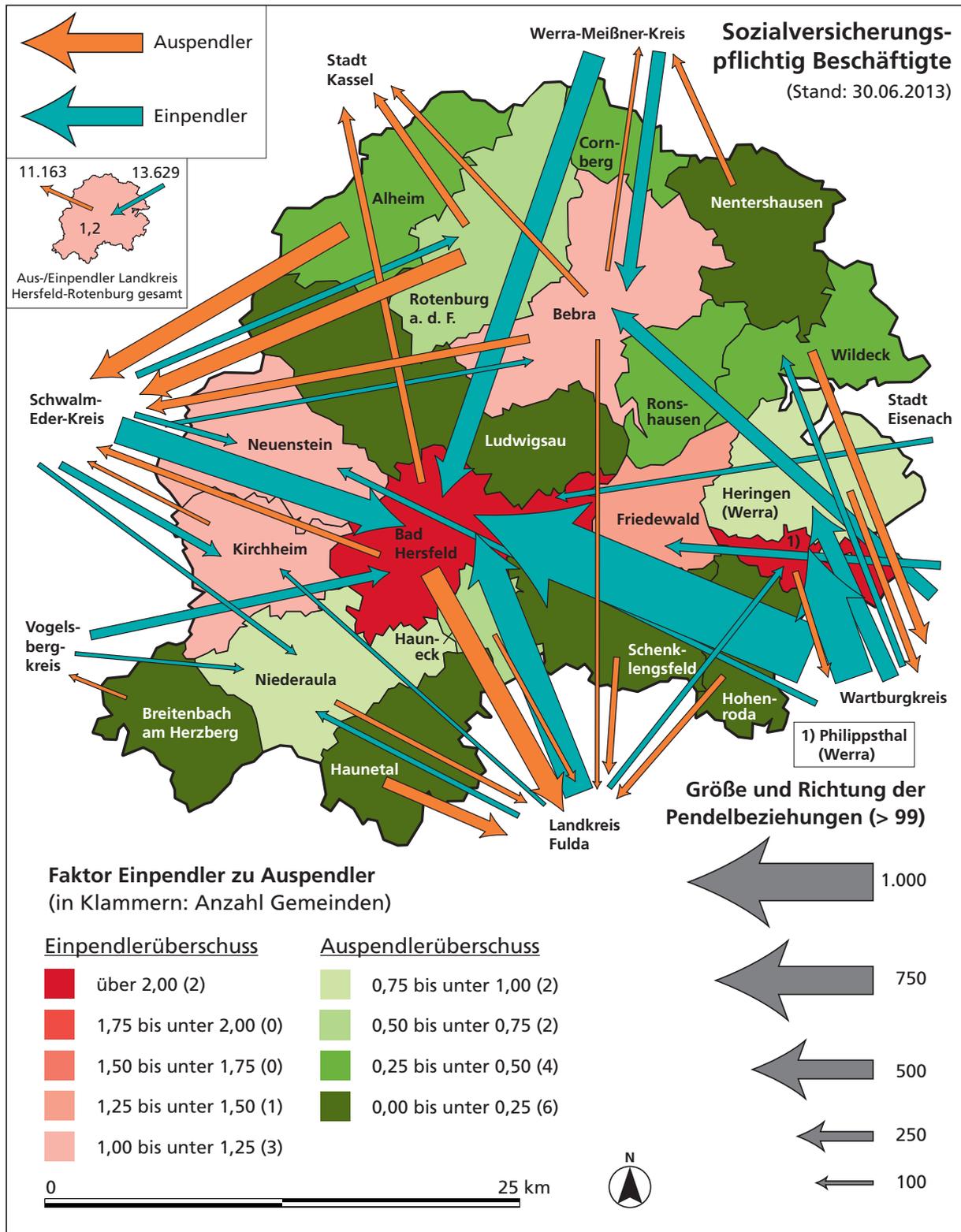


Abb. II-20: Kreisgrenzen überschreitende Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2013]

### 4.2.1.3 Binnenpendlerbeziehungen innerhalb der Städte und Gemeinden

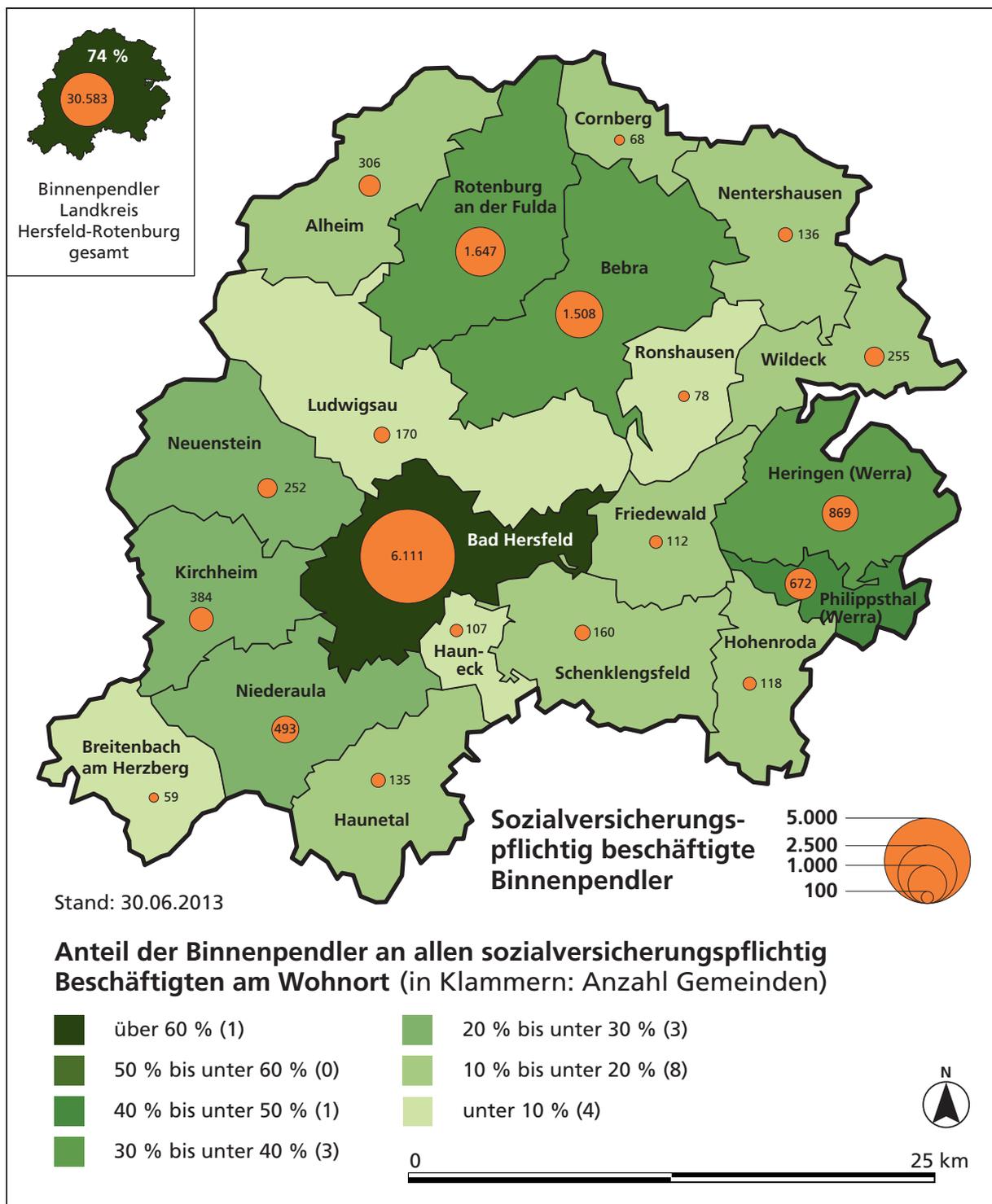


Abb. II-21: Binnenpendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in den Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2013]



Innerhalb des Landkreises Hersfeld-Rotenburg verzeichnet die Statistik der Bundesagentur für Arbeit annähernd 30.600 Binnenpendlerbeziehungen (Stand: 30.06.2013), d. h., diese Zahl an Beschäftigten hatte sowohl ihren Wohn- als auch Arbeitsort innerhalb der Kreisgrenzen. Dies entsprach 73 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf dem Kreisgebiet. Nähere Erläuterungen allgemeiner Art zu den Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Bundesagentur für Arbeit und zu den thematischen Karten sind in Kapitel II 4.2.1.1 zu finden.

Innerhalb der einwohnerstärkeren Städte des Landkreises Hersfeld-Rotenburg, die zugleich auch Arbeitsplatzschwerpunkte darstellen, sind darüber hinaus erhebliche Binnenpendlerströme festzumachen (in Klammern: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit gleichem Wohn- und Arbeitsort): Bad Hersfeld (ca. 6.100), Rotenburg a. d. F. (ca. 1.600) und Bebra (ca. 1.500).

Die höchsten Binnenpendleranteile haben erwartungsgemäß auch die Städte und Gemeinden, die sich aufgrund ihrer Arbeitsplatzdichte als Einpendlerschwerpunkte herauskristallisiert haben. Neben Bad Hersfeld (62 %) und Philippsthal (44 %) gehören hierzu auch die Mittelzentren Rotenburg a. d. F. (35 %), Bebra (35 %) und Heringen (34 %). Die Gemeinden mit vorherrschender Wohnfunktion, wie Ludwigsau (8 %), Hau-neck (9 %), Breitenbach a. H. (9 %) und Ronshausen (10 %), weisen auch die geringsten Binnenpendleranteile auf.

### 4.2.2 Pendler im Ausbildungsverkehr

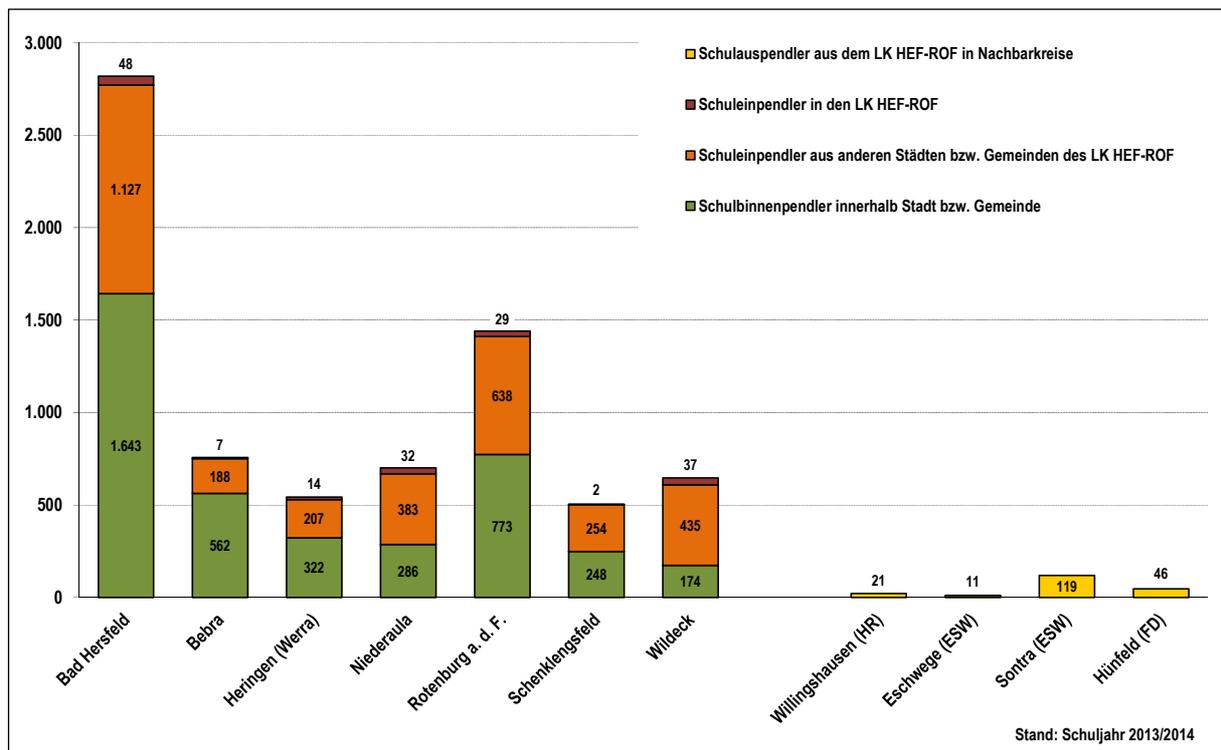


Abb. II-22: Ausbildungspendler zu den allgemein bildenden Mittel- und Oberstufenschulen im Schuljahr 2013/2014

[eigene Zusammenstellung; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]



Fahrgäste mit Fahrtzweck „Schule“ stellen eine wichtige Kundengruppe des ÖPNV im Allgemeinen und des straßengebundenen ÖPNV im Besonderen dar, vor allem je weiter ein Ballungsraum entfernt ist und das Angebot im straßengebundenen ÖPNV zunehmend – wenn nicht gar nahezu vollständig – auf diese Kundengruppe ausgerichtet ist.

Die Verflechtungen im allgemein bildenden Schulverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind für die Mittel- und Oberstufenschulen in der Tabelle in → **Anlage II-12** gemeindescharf wiedergegeben, sofern für eine Relation mehr als neun Schülern ausgewiesen sind. Datenstand ist das Schuljahr 2013/2014. Aussagen hinsichtlich Schülerverflechtungen über die Landesgrenzen hinweg sind aufgrund der vorliegenden Datenlage nur in der Tendenz möglich.

In Abb. II-22 sind diese Verflechtungen zusammengefasst graphisch aufbereitet. Bei den Verflechtungen wird unterschieden zwischen

- Binnenpendlern innerhalb einer Stadt bzw. Gemeinde (unabhängig davon, ob der Schulweg mit ÖPNV zurückgelegt wird);
- Schuleinpendlern aus den übrigen Kommunen des Landkreises Hersfeld-Rotenburg;
- Schuleinpendlern über die Kreisgrenzen bzw. aus Nachbarkreisen in den Landkreis Hersfeld-Rotenburg;
- Schulauspendlern aus dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg zu Schulstandorten in hessische Nachbarkreise.

Die freie Wahl einer allgemein bildenden Schule nach der Primarstufe bewirkt zum Teil komplexe Fahrgastströme im Kreisgebiet sowie ggf. auch zu Schulen außerhalb des Kreisgebietes. Im Schuljahr 2013/2014 besuchten etwa 43 % (ca. 3.200 Schüler) aller im Landkreis Hersfeld-Rotenburg wohnhaften Schüler eine Schule in einer anderen Stadt bzw. Gemeinde innerhalb des Landkreises, aus dem Landkreis heraus in andere hessische Landkreise pendelten etwa 3 % der Schüler (ca. 240 Schüler). Etwa 54 % aller Schüler mit Wohnort im Landkreis Hersfeld-Rotenburg besuchten im Schuljahr 2013/2014 eine allgemein bildende Mittel- oder Oberstufe in ihrer jeweiligen Wohngemeinde.

Neben der Adam-von-Trott-Gesamtschule in Sontra (Werra-Meißner-Kreis) sind die wichtigsten Standorte für Schulauspendler aus dem Kreisgebiet heraus das Philipp-Melanchthon-Gymnasium in Gerstungen, das Johann-Gottfried-Seume-Gymnasium in Vacha (beide Wartburgkreis) sowie das Wigbert-Gymnasium in Hünfeld (Landkreis Fulda).

Die Bedeutung des Landkreises als Schulstandort für Kreisgrenzen überschreitende Schuleinpendler ist vergleichsweise gering, nur etwa 170 Schüler an Schulen des Landkreises Hersfeld-Rotenburg wohnten in angrenzenden hessischen Landkreisen (ohne Schüler der Hermann-Lietz-Schule). Lediglich die Hermann-Lietz-Schule (Internat) in Hohenwehrda in der Gemeinde Haunetal findet über die Landkreisgrenzen hinweg regen Zuspruch (ca. 100 Schuleinpendler aus anderen Landkreisen). Da es sich bei dieser Gesamtschule (Mittelschule) um eine reine Internatsschule handelt, ist deren Bedeutung für den ÖPNV jedoch sehr gering.

Nicht bestätigt hat sich die naheliegende Vermutung, dass das Berufliche Gymnasium Bebra, das zum Schuljahr 2009/2010 den Unterricht aufgenommen hat, neue Pendlerströme erzeugen und somit neue Nachfrage generieren würde. Auch der zum Schuljahr 2007/2008 neu eingerichtete doppelqualifizierenden Bildungsgang aus Gymnasium und CTA-Ausbildung an der Werrataleschule in Heringen hat sich insgesamt zwar weiter etabliert, die Nachfrage über die Kreisgrenze hinweg ist jedoch annähernd gleich geblieben.

Bei den meisten Schulstandorten ergibt sich hinsichtlich des Verhältnisses Binnenpendler zu Schuleinpendlern ein weitgehend homogenes Bild. Sowohl in Bad Hersfeld als größtem Schulstandort als auch in Rotenburg a. d. F., Bebra und Heringen ist der Anteil der Binnenpendler leicht höher als der Anteil der einpendelnden Schüler. Etwas überraschend ist die Bedeutung des Standortes Wildeck als wichtiges Schuleinpendlerziel für die umliegenden Städte und Gemeinden: Annähernd 450 Schüler pendeln nach Wildeck zur Blumenstein-Gesamtschule ein; das sind weit mehr, als Schüler aus der Gemeinde selber kommen (ca. 170 Schüler). Die Nachbarstädte Bebra und Heringen verzeichnen trotz gymnasialer Oberstufe deutlich weniger Schuleinpendler.

### 4.2.3 Motorisierungsrate und PKW-Verfügbarkeit

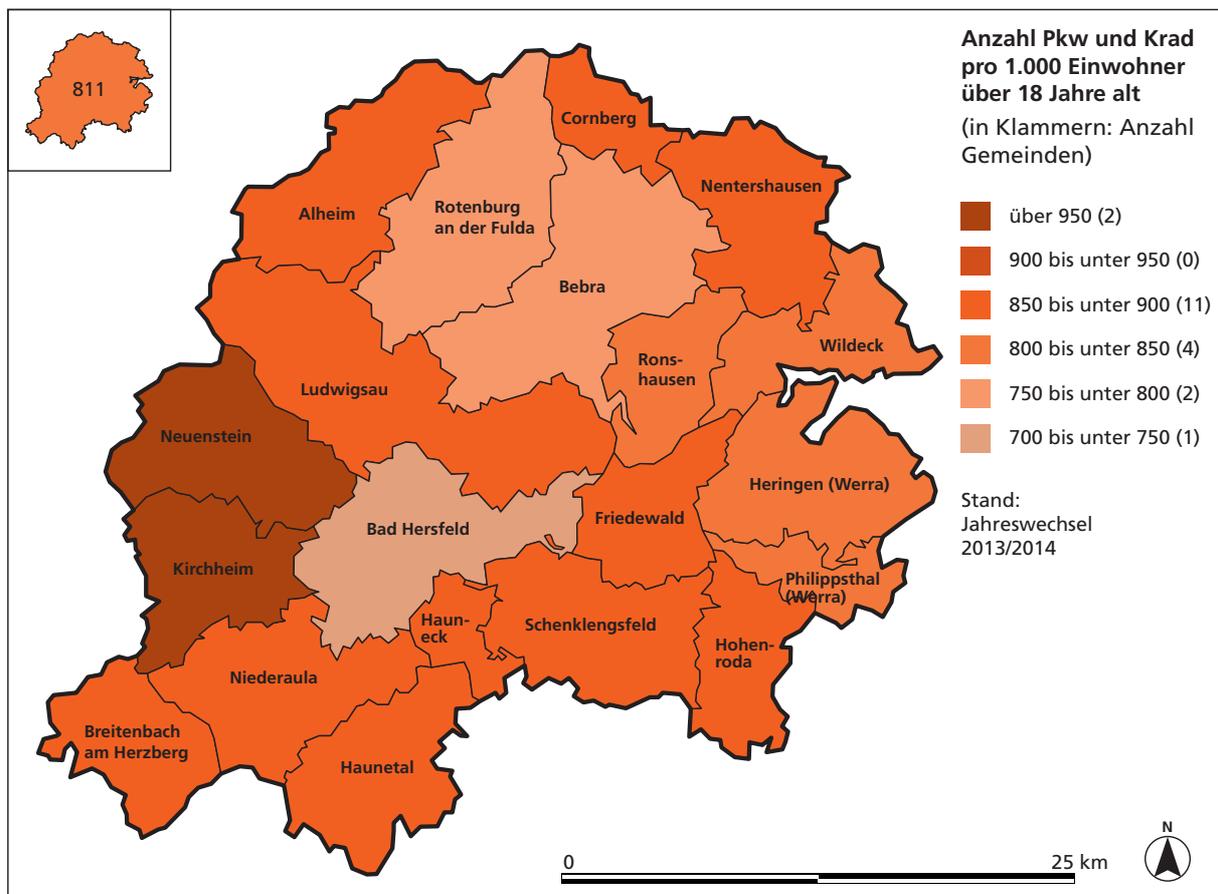


Abb. II-23: Motorisierungsrate in den Städten und Gemeinden des LK Hersfeld-Rotenburg [eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt und Kraftfahrtbundesamt]

Die Motorisierungsrate ist ein Maß für die Pkw-Verfügbarkeit in einer Region. Die Daten im Flächendiagramm der thematischen Karte in Abb. II-23 setzen sich aus privaten und gewerbliche Pkw zuzüglich privater Krad zusammen und beziehen sich auf die Wohnbevölkerung über 18 Jahre, um Verzerrungen durch Minderjährige zu vermeiden. Datenstand ist der Jahreswechsel 2013/2014. Zudem wird vereinfacht angenommen, dass die vorhandenen gewerblich gemeldeten Pkw auch privat genutzt werden können. Die vorliegende Auswertung gibt keine Auskunft zu der tatsächlichen Verfügbarkeit motorisierter Verkehrsmittel in einem Haushalt oder durch einzelne Haushaltsmitglieder.



Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg liegt die Pkw-Dichte mit 811 Pkw+Krad pro 1.000 Einwohner deutlich über den Werten für Hessen mit 703 Pkw+Krad pro 1.000 Einwohner. Auch im Vergleich zu den anderen Landkreisen im NVV-Gebiet ist die Pkw-Verfügbarkeit im Untersuchungsgebiet vergleichsweise hoch (Pkw- und Krad-Dichte pro 1.000 Einwohner am 01. Januar 2014 im NVV-Gebiet ohne Stadt Kassel: 799).

Den mit Abstand höchsten Motorisierungsgrad in ganz Nordhessen weisen die beiden Gemeinden Kirchheim und Neuenstein (beide 977) auf. Auf fast jeden erwachsenen Einwohner kommt hier ein Fahrzeug. Beide Gemeinden sind Standorte für große logistische Unternehmen. Kirchheim ist darüber hinaus Stammsitz der bundesweit agierenden Bickhardt Bau AG, die gewerbliche Fahrzeugflotten betreibt, die den Motorisierungsgrad in beiden Gemeinden nach oben hin ausschlagen lässt.

Demgegenüber ist für die im Osten an beide Gemeinden angrenzende Kreisstadt Bad Hersfeld mit lediglich 731 Pkw pro 1.000 Einwohner über 18 Jahre einer der geringsten Werte für die Pkw-Verfügbarkeit im NVV-Gebiet zu verzeichnen. Hier können das hochwertige Angebot im Schienenverkehr sowie das ebenfalls gute Angebot im Stadtverkehr (*StadtBus* Bad Hersfeld) Verkehrsanteile sichern.

Die Motorisierungsrate hängt nicht nur mit der Raumstruktur und der Siedlungsdichte, sondern auch mit der Erwerbsstruktur und dem ÖV-Angebot zusammen: Kommunen ohne Schienenanbindung, mit wenigen Arbeitsplätzen vor Ort, überdurchschnittlich hohen Anteilen an erwerbstätiger Bevölkerung und somit beträchtlichen Auspendleranteilen haben generell höhere Motorisierungsraten (z. B. Haunack, Ludwigsau, Haunetal, Breitenbach a. H., Nentershausen) als jene mit hohem lokalem Arbeitsplatzangebot und entsprechend vielen Binnenpendlern (z. B. Bebra, Rotenburg a. d. Fulda, Philippsthal).

In der Tendenz ist eine Abhängigkeit zum Schienenverkehr erkennbar: Die Städte und Gemeinden mit überdurchschnittlichen Pkw-Dichten liegen vorrangig im Süden des Kreisgebietes, die Städte und Gemeinden mit Schienenanbindung, die überwiegend im nördlichen Kreisgebiet gelegen sind, weisen eine eher unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit auf (vgl. → **Anlage II-13**). Weitere Trends in der Verteilung der Pkw-Dichte können nicht abgeleitet werden.

#### 4.2.4 Verkehrsnachfrage im MIV

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

## 4.3 Verkehrsnachfrage im ÖV

### 4.3.1 Nachfrage im SPNV

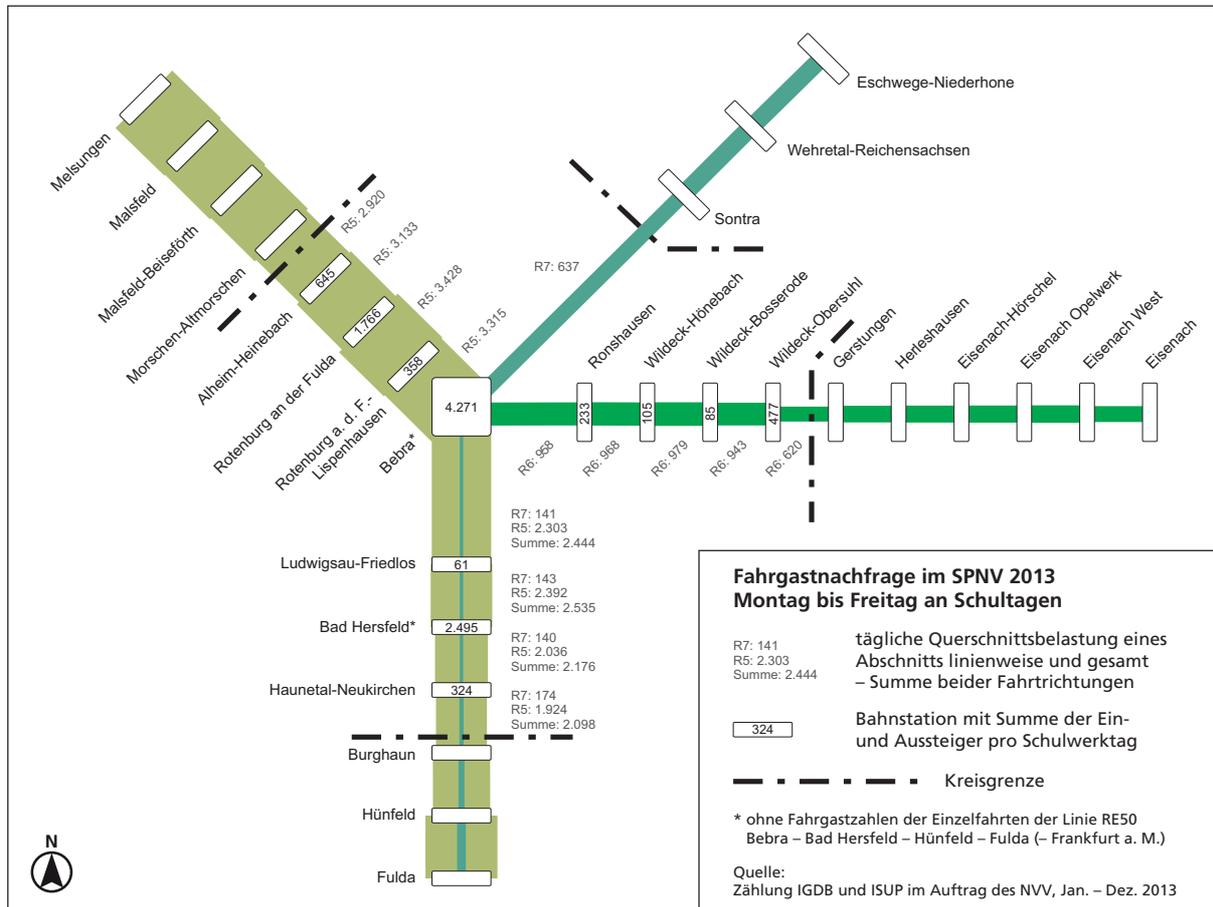


Abb. II-24: Fahrgastnachfrage im SPNV auf Bahnstrecken im Landkreis Hersfeld-Rotenburg 2013 [NVV 2013; verändert und ergänzt]

Für den SPNV liegt verbundweit Zahlenmaterial aus Fahrgasterhebungen vor, die 2013 im Auftrag des NVV durchgeführt wurden. In Abb. II-24 sind die Belastungszahlen für die Bahnstationen und die Querschnitte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg graphisch aufbereitet. Die Werte der Querschnittsbelastungen bzw. der Belastungsbänder sind zusätzlich für jede schienengebundene Linie ausgewiesen, die im Landkreis Hersfeld-Rotenburg verkehrt (R5, R6, R7). In die vorliegende Zählung sind die Einzelfahrten zwischen Bebra und Fulda der RMV-Linie RE50 und alle Fernverkehrszüge (IC, ICE) nicht aufgenommen.

Die Summe über alle Ein- und Aussteiger (inkl. Umsteiger zwischen den Linien des SPNV) betrug an einem durchschnittlichen Schulwerktag im Kreisgebiet rund 10.800 Fahrgäste. Dreh- und Angelpunkt ist der Bahnhof Bebra, an dem sich alle den Landkreis durchquerenden Schienenstrecken treffen und untereinander Anschluss haben.



Gemäß den vorliegenden Daten waren im Kreisgebiet im SPNV die am meisten frequentierten Bahnhöfe Bebra (ca. 4.300 Fahrgäste), Bad Hersfeld (ca. 2.500) und Rotenburg a. d. F. (ca. 1.800). Der Bahnhof Bebra vereint etwa 40 % der kreisweiten Ein- und Aussteiger im SPNV auf sich. Alle anderen Bahnhaltepunkte im Kreisgebiet sind deutlich weniger frequentiert.

Die am geringsten nachgefragten Bahnhaltepunkte sind die Bahnstationen Ludwigsau-Friedlos an der Strecke Bebra – Bad Hersfeld – Fulda (R5, R7) und Wildeck-Bosserode an der Strecke Bebra – Eisenach (R6). Beide hatten je unter 100 Reisende pro Schulwerktag.

Insgesamt zeigt sich ein Bild, bei dem die beiden auf die benachbarten Oberzentren Kassel und Fulda ausgerichteten Bahnstrecken im SPNV relativ gleichmäßig nachgefragt sind. Die Linie R5 in Richtung Kassel weist dabei leicht höhere Werte auf als in der Summe R5 und R7 zusammen in/aus Richtung Fulda zusammen. Die Nachfrage nimmt zwar mit zunehmender Entfernung von Bebra leicht ab, aber im Zulauf auf das Oberzentrum Kassel steigt diese ab der Grenze zum Schwalm-Eder-Kreis wieder an. Deutlich geringer ist die Querschnittsbelastung, also die Besetzung der Züge zwischen den Bahnstationen, auf der Linie R6 Bebra – Eisenach mit einer durchschnittlichen Besetzung von knapp unter 1.000 Fahrgästen (auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg). Die durchschnittliche Besetzung auf der R7 Bebra – Eschwege (– Göttingen) ist auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg mit etwa 650 Fahrgästen in der Summe über beide Richtungen vergleichsweise gering.

#### 4.3.2 Nachfrage im straßengebundenen ÖPNV

Nachfolgend werden die wesentlichen Eckpunkte der Nachfragesituation für den straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg zusammenfassend dargestellt. Zu berücksichtigen ist, dass die Daten zur Fahrgastnachfrage auf den Bus- und AST-Linien in Aufgabenträgerschaft des NVV und des Landkreises Hersfeld-Rotenburg in unterschiedlichen Tiefen und aus verschiedenen Jahren vorliegen, so dass zur besseren Interpretation der Daten der zum Zeitpunkt der Erhebung gültige Fahrplan zu berücksichtigen ist.

Im Zuge eines gesonderten Planungsprojektes des NVV und des RMV in den Übergangsbereichen der Landkreise Hersfeld-Rotenburg, Schwalm-Eder und Vogelsberg wurden in den Jahren 2010 und 2011 entlang der Bedienkorridore

- Bad Hersfeld – Niederaula – Breitenbach am Herzberg und
- Bad Hersfeld – Haunack

Nachfrageuntersuchungen mit Zählungen und Befragungen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebungen fließen in die nachfolgenden Unterkapitel ein.

Für die Buslinien im nördlichen Kreisgebiet liegen hingegen nur wenige Nachfragedaten vor. Die folgenden Ausführungen stellen daher eine exemplarische Auswahl der Fahrgastnachfrage über verschiedenen Linienarten im Landkreis dar, können jedoch keinen umfassenden Überblick über das gesamte Fahrgastaufkommen, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Linien, geben.

Darüber hinaus wurden und werden von der Kreisverwaltung und vom NVV für spezielle Fragestellungen der Angebotsplanung, wie z. B. zur Bemessung von Fahrzeugkapazitäten, zur Klärung der Inanspruchnahme einzelner Fahrten oder von Umsteigebeziehungen, punktuelle Erhebungen durchgeführt. Deren Ergebnisse sind in den nachfolgenden Unterkapiteln wegen ihrer speziellen Fragestellungen nicht näher aufgeführt.

### 4.3.2.1 Regionale Buslinien

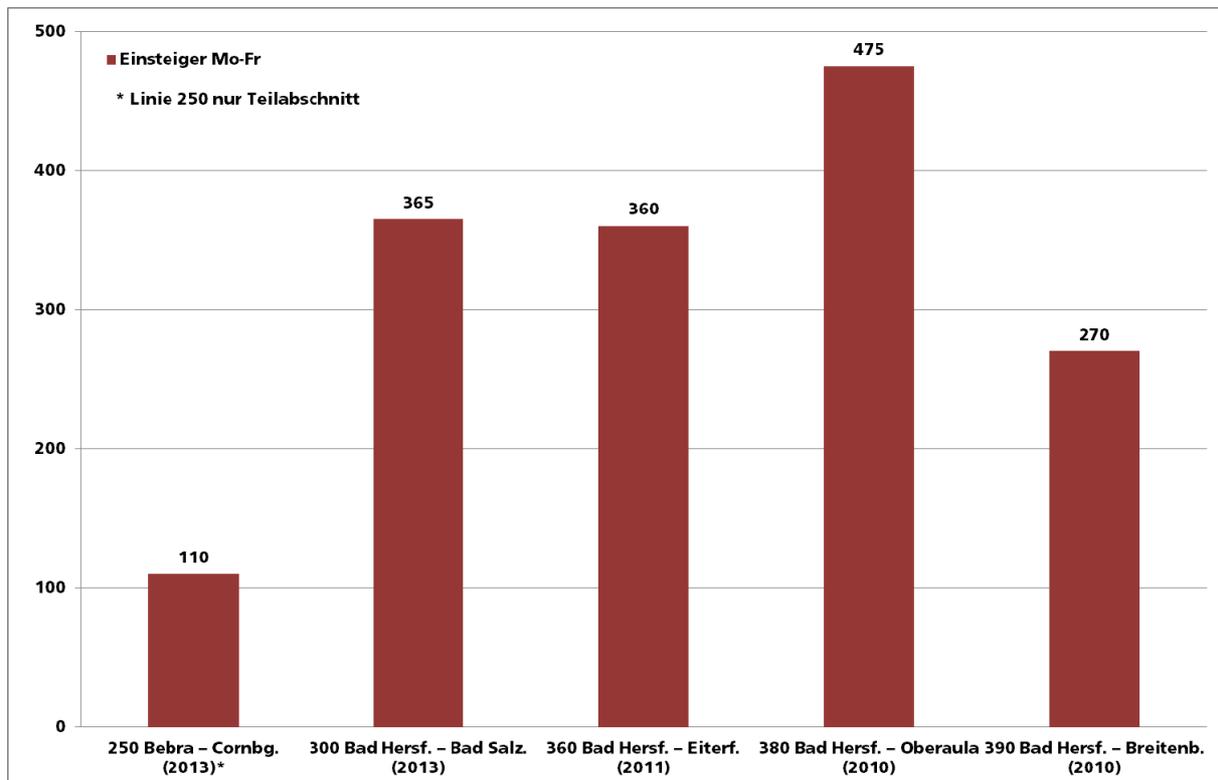


Abb. II-25: Fahrgastnachfrage regionaler Buslinien im LK Hersfeld-Rotenburg

[eigener Entwurf; nach Daten des NVV und des LK Hersfeld-Rotenburg, verschiedene Jahre]

Die in Abb. II-24 dargestellten Fahrgastzahlen stellen über alle Ein- und Aussteiger gemittelte Werte für einen durchschnittlichen Schulwerktag für ausgewählte regionale Buslinien in Aufgabenträgerschaft des NVV dar.

Für die Buslinien 250 (nur für den Abschnitt im Landkreis Hersfeld-Rotenburg), 300 (Gesamtrelation, ohne Zusatzfahrten nur auf thüringischem Gebiet), 360, 380 und 390 (vor der Durchbindung nach Alsfeld) liegen Fahrgast- und teilweise auch Befragungsdaten aus verschiedenen Erhebungsjahren vor. Für die regionalen Buslinien 260, 310, 312 (nur für Ausbildungsverkehr) und 330 liegen hingegen noch keine Fahrgastdaten vor.

Die Fahrgastzahlen für die Linie 250 beziehen sich nur den Abschnitt zwischen Bebra und Cornberg. Die Linie führt weiter in den Werra-Meißner-Kreis (Sontra, Herleshausen). Auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg wird das Grundzentrum Cornberg (ohne SPNV-Anschluss) an das Mittelzentrum Bebra angebunden. Die 110 Einsteiger fallen für einen Schulwerktag auf den ersten Blick zwar verhältnismäßig gering aus, aber das Quellpotenzial dieses Abschnittes (ohne die Kernstadt Bebra) liegt bei unter 1.500 Einwohnern.

Die „Bäderlinie“ 300 führt seit Dezember 2012 auf der B 62 von Bad Hersfeld über Friedewald, Philippsthal und Vacha nach Bad Salzungen. Im hessischen Abschnitt werden nur vertaktete Regelfahrten angeboten (an Werktagen im 2-Stunden-Takt, an Wochenenden im 3-Stunden-Takt). Auf dem thüringischen Abschnitt Vacha – Bad Salzungen ist der Fahrplan der Linie 100 (dortige Bezeichnung) erheblich verdichtet. Entlang des hes-



sischen Bedienkorridors nehmen lokale Buslinien den Großteil des Ausbildungsverkehrs auf. Die hier präsentierten Fahrgastzahlen decken alle durchgehenden Fahrten zwischen Bad Hersfeld und Bad Salzungen in ihrer gesamten Länge ab. Die Linie hatte in 2013 an einem durchschnittlichen

- Schulwerktag ca. 365 Einsteiger (davon 40 % auf dem Abschnitt Bad Hersfeld – Vacha),
- Samstag ca. 100 Einsteiger (dito, 40 %) und
- Sonntag ca. 65 Einsteiger (dito, 20 %).

Die Linie 360 verbindet im 2-Stunden-Takt Bad Hersfeld mit den Ortsteilen der Gemeinde Hauneck und dem Grundzentrum Eiterfeld im Landkreis Fulda. Im Abschnitt zwischen Bad Hersfeld und Hauneck-Sieglos wird das Angebot durch die lokale Buslinie 365 ergänzt (vgl. Kap. II 4.3.2.2), so dass sich dort an Werktagen zeitweise eine Abfahrt pro Stunde und Richtung ergibt. Die Linie 360 hatte zum Zeitpunkt der Erhebung in 2011 etwa 360 schulwerktägliche Einsteiger.

Die beiden regionalen Buslinien 380 und 390 verbinden die Gemeinden Breitenbach am Herzberg, Kirchheim und Niederaula im südwestlichen Kreisgebiet mit Bad Hersfeld. Im Korridor zwischen Bad Hersfeld und Niederaula ergänzen sie sich an Werktagen zu einem stündlichen Angebot. Die Linie 390 endete bis Dezember 2013 in Breitenbach, von dort nach Alsfeld fuhr die RMV-Linie 395. Lokale Linien übernehmen weitere Anteile des Ausbildungsverkehrs in den drei Umlandgemeinden (vgl. Kap. II 4.3.2.2). Die Erhebungen im Jahr 2010 umfassten neben Zählungen auch Befragungen (Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle, Umsteigevorgänge zu/von anderen ÖPNV-Linien, Nutzergruppe). Von den rund 475 schulwerktäglichen Einsteigern auf der Linie 380 entfielen 75 % auf den Ausbildungsverkehr und 25 % auf den Jedermann-Verkehr (darin enthalten sind auch Kinder und Jugendliche, die nicht auf dem Weg zu/von der Schule sind). Bei der Linie 390 wurden rund 270 Einsteiger gezählt. Die Aufteilung nach Nutzergruppen bzw. Fahrtzwecken ergibt etwa 65 % Ausbildungsverkehr und 35 % Jedermann-Verkehr.

Vergleicht man die Fahrgastnachfrage mit dem zugrundeliegenden Bedienungsangebot der regionalen Buslinien, so zeichnet sich eine für den ländlichen Raum zwar typische, aber doch eher geringe Nutzung des ÖPNV ab – und dies obwohl die regionale Buslinien entlang noch relativ dichter und nachfragestarker Siedlungs- und Verkehrsachsen fahren. Die Fahrtenfolge im 2-Stunden-Grundtakt ist im Verhältnis zum aktivierbaren Fahrgastpotenzial seiner Intensität nach weitgehend als angemessen zu betrachten.

#### 4.3.2.2 Lokale Buslinien

In Abb. II-26 wird die schulwerktägliche Fahrgastnachfrage für eine Auswahl an lokalen Linientypen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg dargestellt:

- „Überland-Linien“ (320, 331/335, 340, 345),
- Stadtverkehrslinien (303, 313, 314),
- Linien für den Ausbildungsverkehr (381, 382, 383, 391).

Ein besonders hohes Fahrgastaufkommen entfällt auf die „Überland-Linie“ 320, die die Ortsteile der Gemeinde Ludwigsau mit der Kernstadt Bad Hersfeld verbindet, wohin sich neun von zehn Schülern aus Ludwigsau nach der Grundschule hin orientieren (ca. 370). Die drei angebotenen Fahrtenpaare an Samstagen kamen 2012 zusammen auf nur rund 40 Einsteiger.

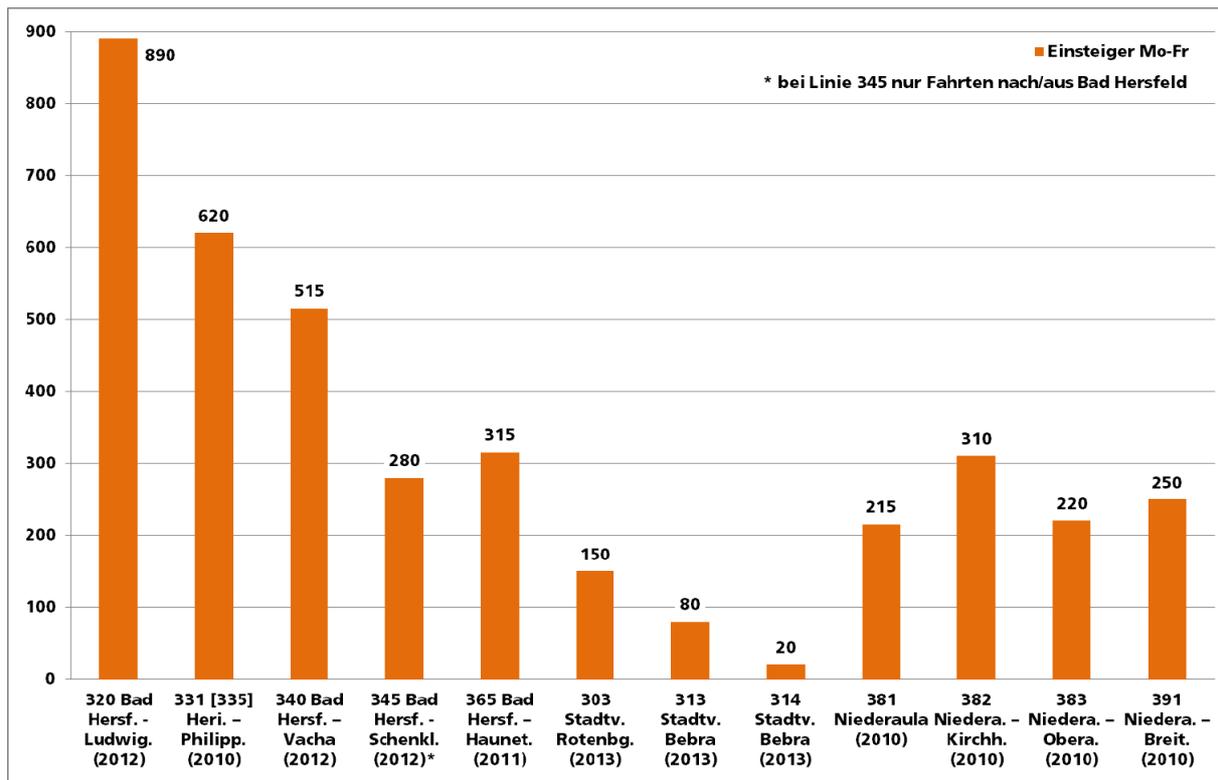


Abb. II-26: Fahrgastnachfrage lokaler Buslinien im LK Hersfeld-Rotenburg

[eigener Entwurf; nach Daten des NVV und des LK Hersfeld-Rotenburg, verschiedene Jahre]

Die Linie Heringen – Philippsthal trug zum Zeitpunkt der Erhebung (2010) die Liniennummer 331. Mit der Neuordnung des Busverkehrs im südöstlichen Kreisgebiet zum Dezember 2012 sind deren Leistungen auf die Linie 335 übergegangen. Die hohe Nachfrage von über 600 Einsteigern lag vor allem in der Anbindung der Gesamtschule im Mittelzentrum Heringen, aber auch in der Anbindung der Grundschule in Philippsthal, der beruflichen Schule in Philippsthal-Heimboldshausen und in Anschlussbeziehungen nach/aus Bad Hersfeld in Friedewald (330).

Die Linien 340 und 345 bedienten bis Dezember 2012 in einem Korridor die Gemeinden Schenklengsfeld – Hohenroda – Philippsthal – Vacha. Das umstrukturierte Angebot orientiert sich im Falle dieser Gemeinden über weite Strecken an der vorangegangenen Bedienung. Für die Linie 345 geben die Fahrgastzahlen nur Auskunft über die Besetzung der durchgehenden Fahrten nach/aus Bad Hersfeld.

Die Linie 365 Bad Hersfeld – Hauneck – Haunetal wird im Abschnitt zwischen Bad Hersfeld und Hauneck durch die regionale Linie 360 ergänzt (vgl. Kap. II 4.3.2.1). Da es im Grundzentrum Haunetal-Neukirchen eine Zugangsstelle zum SPNV (R5) gibt, liegt das Quellpotenzial in den bedienten Ortsteilen der Gemeinde Haunetal ohne Zugang zum SPNV sowie in der Gemeinde Hauneck. Die Linie fährt in Bad Hersfeld das Schulzentrum Obersberg an, so dass eine Mehrheit der Fahrgäste Schüler der dortigen weiterführenden Schulen ist.

Die Stadtverkehrslinie 303 für die gesamte Kernstadt Rotenburg a. d. F. kommt an Schulwerktagen auf etwa 150 Einsteiger pro Tag, an Samstagen auf nur rund 35. Aufkommensschwerpunkte an Schulwerktagen sind der Bahnhof, die Albert-Schweitzer-

Schule und das Bediengebiet nördlich der Fulda (Herz-Kreislauf-Zentrum u. a.). Die Kernstadt von Bebra wird durch die Linien 313 (Wohngebiete) und 314 (Industriegebiet) erschlossen. Die Nachfrage beträgt zusammen nur rund 100 Einsteiger, wovon jedoch etwa 20 % Beschäftigte im Industriegebiet sind.

Die Linien 381, 382, 383 und 391 sind ihrem Fahrplankonzept nach für den Ausbildungsverkehr im südwestlichen Kreisgebiet in den Gemeinden Breitenbach, Kirchheim, Niederaula und Oberaula (Schwalm-Eder-Kreis) zuständig. Der Jedermann-Verkehr wird von den regionalen Buslinien 380 und 390 wahrgenommen. Bei Befragungen im Jahr 2010 kam heraus, dass auf diesen vier Linien zusammen etwa ein Zehntel der Fahrgäste mit Fahrtzwecken im Jedermann-Verkehr unterwegs sind.

#### 4.3.2.3 Stadtbus Bad Hersfeld

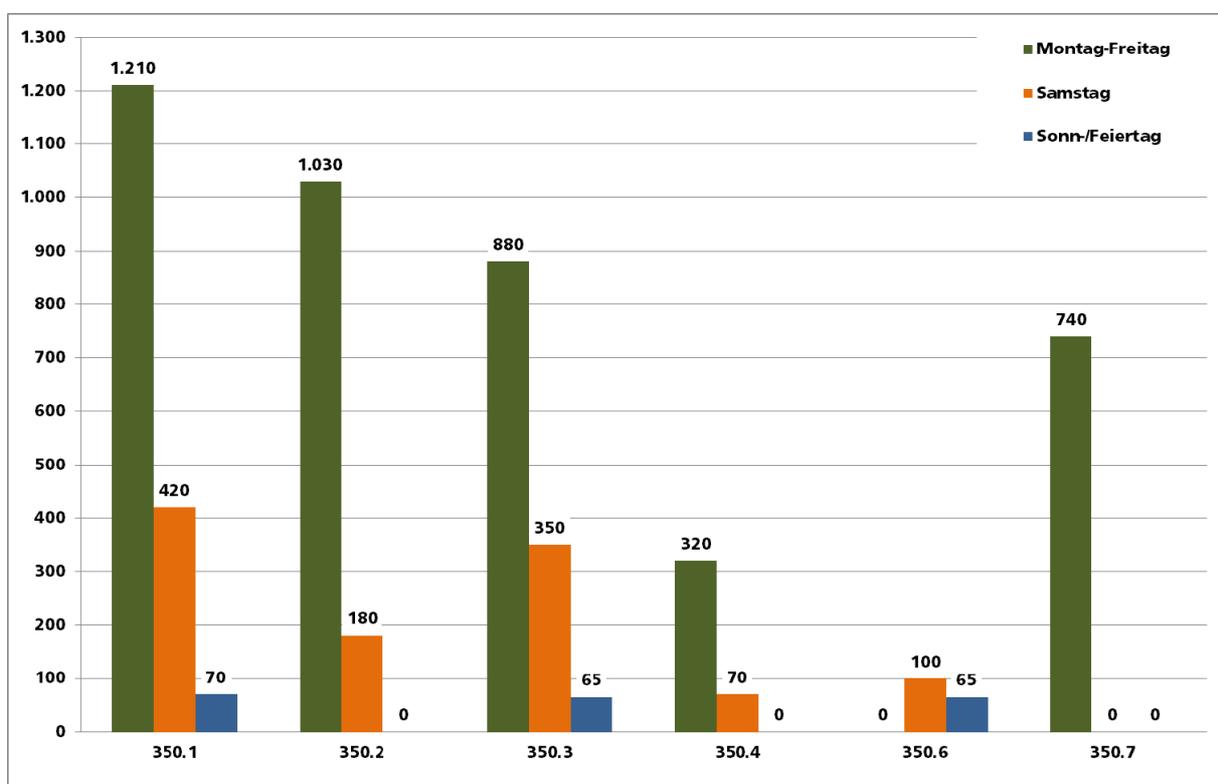


Abb. II-27: Fahrgastnachfrage StadtBus Bad Hersfeld

[eigener Entwurf; nach Daten der *Wirtschaftsbetriebe Bad Hersfeld* 2012]

Für das Stadtbussystem in Bad Hersfeld liegen aus wiederkehrenden Zählungen zur Erfassung des Schwerbehindertenanteils hinreichende Informationen zur Fahrgastnachfrage auf den einzelnen Linien vor (vgl. Abb. II-27). Die hier präsentierten Daten stammen aus dem Jahr 2012 und bilden somit noch das Vorgängerkonzept ab. Diese Daten wurden auch zur Überplanung des Stadtbussystems herangezogen. Das modifizierte System wurde zum Dezember 2013 eingeführt. Daten aus der Schwerbehindertenerhebung 2014 lagen zum Zeitpunkt der Fertigstellung des NVP-Entwurfes noch nicht vor. Die Größenordnungen des Fahrgastaufkommens für die Linien 350.1, 350.2 und 350.4 dürften auch nach der Umstrukturierung an Aussage behalten.



An einem durchschnittlichen Schulwerktag nutzten in der Summe über alle Linien fast 4.200 Fahrgäste das Stadtbussystem, an einem Samstag gut 1.100 und an einem Sonntag etwa 200. Der Umsteigeranteil zwischen den Linien an der Rendezvous-Haltestelle in der Breitenstraße wurde nicht erfasst.

Die nachfragestärkste Linie mit rund 1.200 Einsteigern ist die 350.1, die als Durchmesserlinie sowohl die Stadtteile Hohe Luft und Petersberg (Bereich Dreherstr.) als auch das Wohngebiet Frauenberg/Falkenblick erschließt und an die Innenstadt anbindet. Diese vereinigt fast 30 % aller Einsteiger im Stadtbussystem auf sich. Die Linie 350.2 bestand bis Dezember 2013 aus den Teil-Linien 350.2a, 350.2b und 350.2ab, die einerseits auch die Kernstadt erschlossen und andererseits die Anbindung des Stadtteils Johannesberg vornahmen (vornehmen). Diese kamen zusammen auf über 1.000 schulwerktägliche Einsteiger, was einem Viertel der Gesamtnachfrage gleichkommt. Die Linie 350.6 war eine Wochenendlinie in Ergänzung zu den Teil-Linien der Linie 350.2. Die Linie 350.7 diente dem ausbildungsbezogenen Verkehr, darunter auch als Verbindung zwischen dem Bahnhof und den weiterführenden Schulen auf dem Obersberg für Schuleinpendler.

#### 4.3.2.4 Lokale AST-Linien im südlichen Kreisgebiet

Das Einsatzfeld von Anruf-Sammel-Taxen im Bedarfsbetrieb ist im Landkreis Hersfeld-Rotenburg vielseitig. Das Spektrum zieht sich

- von eigenständigen AST-Linien mit ganztägigem Fahrtenangebot an allen Tagen im Jahr (im LB 301 im südlichen Kreisgebiet)
- über ergänzende AST-Fahrten im Spät- oder Wochenendverkehr einer regulären Buslinie (im LB 301 im südlichen Kreisgebiet)
- bis hin zu einzelnen, ergänzenden Fahrten auf besonders nachfrageschwachen Relationen (im LB 303 im nördlichen Kreisgebiet).

Hinsichtlich der räumlichen Verkehrsfunktion wird das AST als Stadt- bzw. Ortsverkehrslinie oder im Nachbarortsverkehr eingesetzt (vgl. u. a. Kap. II 3.2.8).

Daten hinsichtlich der Nutzung des AST liegen in unterschiedlicher Tiefenschärfe vor. Die Daten entstammen den Fahrtbuchungen und werden durch die Verkehrsunternehmen für die Abrechnung mit dem Auftraggeber aufbereitet. Für die eigenständigen AST-Linien im südlichen Kreisgebiet in und um Bad Hersfeld (Linienbündel 301) werden monatliche (und jährliche) Buchungsstatistiken zur Abrechnung der erbrachten Leistungen mit den Gebietskörperschaften geführt.

Auf den AST-Linien im Linienbündel 301 wurden 2012 7.770 Fahrten durchgeführt und dabei 12.760 Fahrgäste befördert. In 2013 wurden bereits 8.510 Fahrten durchgeführt und 14.580 Fahrgäste befördert.<sup>12</sup> Zwischen 2012 und 2013 hat sich die Zahl der durchgeführten AST-Fahrten um knapp 10 % erhöht, die der beförderten Personen um 14 %. Die durchschnittliche Besetzung betrug 2012 1,6 Fahrgäste je Fahrt, in 2013 1,7. Für ein AST ist dies ein relativ hoher Wert, denn oftmals liegt die Besetzung bei nur 1,1 Fahrgästen. Die Besetzung spiegelt auch die Angebotsstruktur wieder: Die Umlandgemeinden Bad Hersfelds werden abends und an Wochenenden sternförmig bedient, wobei nur Fahrten nach/aus der Bad Hersfelder Innenstadt zulässig sind. Damit wird eine Bündelung der Nachfrage erreicht. Die Buchungsdaten für 2014 lagen bei der Erarbeitung der Bestandsaufnahme Anfang 2015 noch nicht vollständig vor.

<sup>12</sup>Die Zahlen sind der besseren Lesbarkeit halber gerundet.

### 4.3.2.5 Bürgerbus Kirchheim

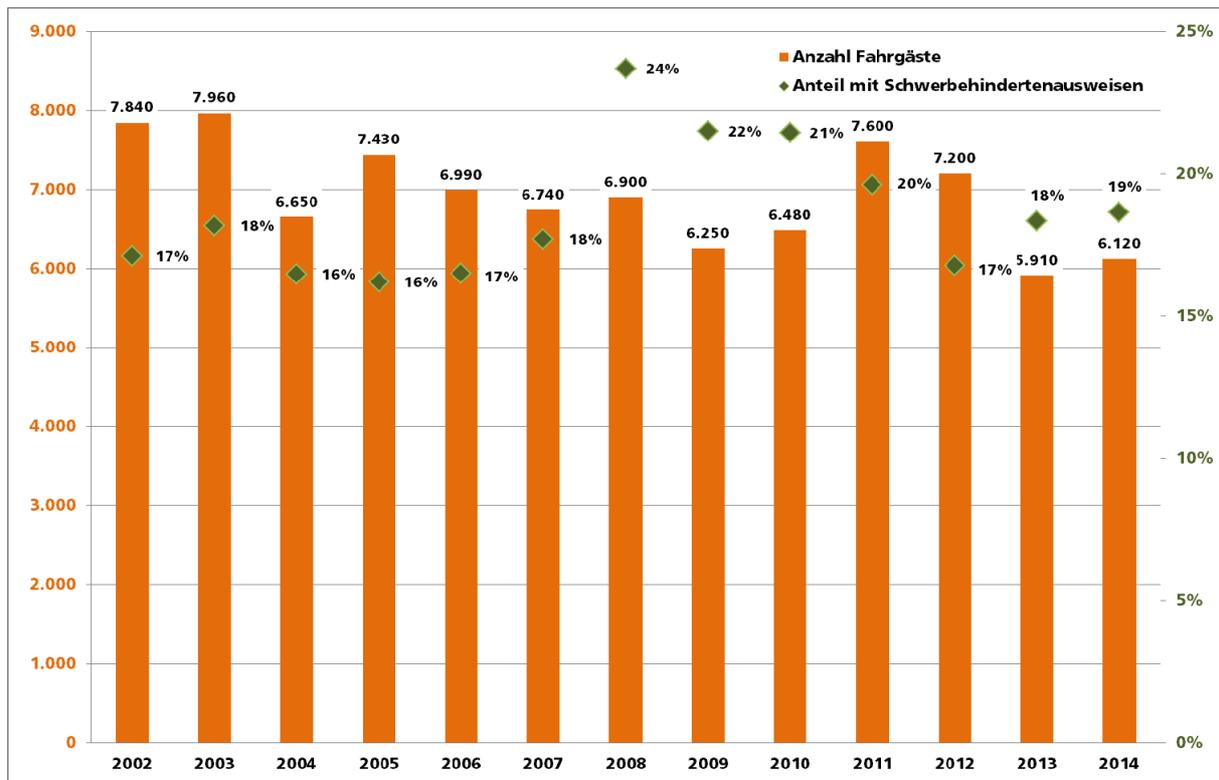


Abb. II-28: Fahrgastnachfrage des Bürgerbusses Kirchheim 2002-2014

[eigener Entwurf; nach Daten des Landkreises Hersfeld-Rotenburg gerundet]

Die Bürgerbuslinie 376, die vom Bürgerbusverein Kirchheim e. V. betrieben wird, bedient mit zwei Fahrtenpaaren pro Werktag (Mo-Fr) ein Gebiet mit den Gemeinden Kirchheim, Breitenbach (nur Ortsteil Machtlos), Oberaula (Schwalm-Eder-Kreis) und Bad Hersfeld (nur Kernstadt als Start- bzw. Zielpunkt). Etliche kleinere Ortsteile der Gemeinden Kirchheim und Oberaula erhalten mit der Bürgerbuslinie 376 eine Grundversorgung im ÖPNV, die nicht auf Schulwerkstage beschränkt ist. Merkmale des Angebotes sind ein dichtes Netz an Haltestellen (darunter auch jene des „konventionellen“ ÖPNV) und ein Sondertarif, nach dessen Bestimmungen zwar keine Verbundfahrtscheine anerkannt werden, dafür aber Schwerbehindertenausweise.

Die Fahrgastnachfrage und der Fahrkartentyp werden für jede Fahrt dokumentiert. In Abb. II-28 ist an einer Zeitreihe die jährliche Gesamtnachfrage und der Anteil an Fahrgästen mit Schwerbehindertenausweisen von 2002 bis 2014 abzulesen. Die höchste Nachfrage wurde 2003 mit fast 8.000 Einsteigern erreicht. Dies sind im Schnitt über 30 Fahrgäste pro Betriebstag. Die Nachfrage in 2013 fiel mit knapp 6.000 Fahrgästen bisher am geringsten aus (entspricht etwa 24 Fahrgäste pro Betriebstag). Der Anteil an Fahrgästen, die mit einem Schwerbehindertenausweis unterwegs sind, schwankt zwischen 16 % (2004, 2005) und 24 % (2008). Der für den Zwischenorts- bzw. Überlandverkehr ausgesprochen hohe Anteil an beförderten Personen mit einem Schwerbehindertenausweis ist ein Indiz dafür, dass das Angebot besonders von Seniorinnen und Senioren angenommen wird.

#### 4.4 Kundenzufriedenheit im ÖPNV

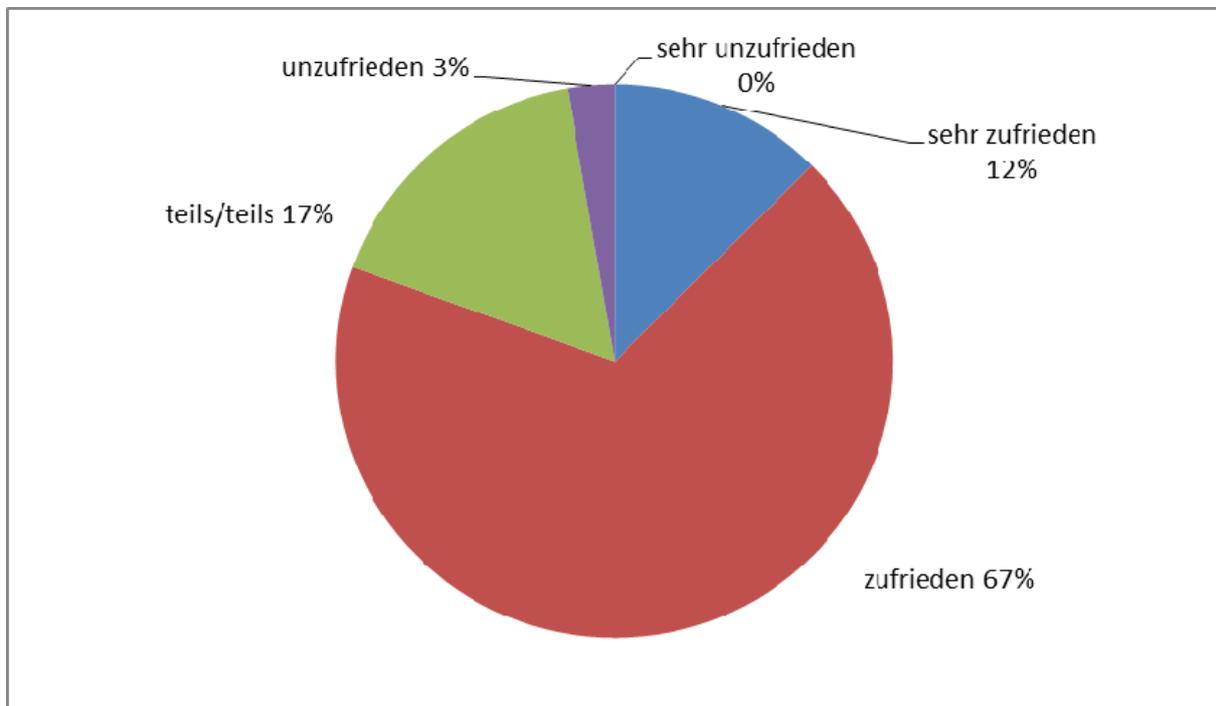


Abb. II-29: Gesamtzufriedenheit der Kunden im NVV-Gebiet im Herbst 2013

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

Erstmals im Jahr 2008 – und seitdem regelmäßig alle zwei Jahre im Herbst – führt der NVV eine umfassende Studie zur Kundenzufriedenheit durch. Seit 2011 wird darüber hinaus in den dazwischen liegenden Jahren eine eingeschränkte Studie durchgeführt. Die Erhebung findet durch mündliche Interviews in den Fahrzeugen statt. Die Auswahl der interviewten Kunden erfolgt nach dem Zufallsprinzip. Im Vorfeld der Erhebungsaktion werden Quoten bezüglich Alter, Geschlecht, Linien und Befragungszeiten vereinbart, so dass methodisch von einer quotierten Stichprobe gesprochen wird. Zur Ermittlung einer quantitativ messbaren Kundenzufriedenheit je Themenfeld wird in der Befragung eine fünfstufige Zufriedenheitsskala von „sehr unzufrieden“ (= 1) bis „sehr zufrieden“ (= 5) benutzt.

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

Das wichtigste Merkmal – die Gesamtzufriedenheit – erreicht mit fast 80 % zufriedenen und sehr zufriedenen Kunden einen aus Sicht des NVV hervorragenden Wert (vgl. Abb. II-29).

Nur etwa 3 % der Kunden ist explizit unzufrieden; sehr unzufriedene Kunden konnten messbar nicht ermittelt werden. Ein Fünftel der Kunden bewegt sich bei der Wertung „teils/teils“. Der Mittelwert entspricht mit 3,9 fast dem Skalenwert „zufrieden“ (4,0).



Im Zeitvergleich zeigt sich bei der Gesamtzufriedenheit über die Jahre eine stabile positive Bewertung (vgl. Tab. II-22).

<b>Gesamtzufriedenheit</b>	<b>2008</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Mittelwert	3,89	3,92	3,93	3,95	3,89
Anteil positiver Antworten	80,1%	81,3%	82,8%	84,5%	80,2%

Tab. II-19: Kundenzufriedenheit im Zeitvergleich

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

Neben der Gesamtzufriedenheit werden im Rahmen des Kundenbarometers diverse Faktoren zur Messung der Zufriedenheit erhoben. Im Ergebnis der Kundenbarometer werden die Basisleistungen des Fahrbetriebs, d. h. Netzabdeckung, Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten, Pünktlichkeit, Schnelligkeit der Zielerreichung und Einsatzzeiten, von den Kunden durchgehend zwar positiv, aber vergleichsweise kritisch bewertet. Dadurch bestehen Möglichkeiten, Gesamtzufriedenheit und Kundenbindung durch entsprechende Optimierungen in diesen Bereichen auf dem aktuell hohen Niveau zu festigen. Im Bereich der Serviceleistungen wurde und werden die Interaktionen des Fahr- und Begleitpersonals (Freundlichkeit, Geben von Zusatzinformationen, Hilfs- und Auskunftsbereitschaft, Flexibilität, Fahrstil) teilweise nicht zufriedenstellend bewertet. Diese Merkmale beeinflussen die Gesamtzufriedenheit und bilden daher Raum für Verbesserungen. Eine deutlich negative Imagezuweisung besteht im Hinblick auf die Preiswertigkeit.

Die Kunden registrieren positive Entwicklungen vor allem im Bereich der Hauptleistungen:

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

Auch im Benchmark ist die Zufriedenheit der Nahverkehrskunden im NVV gut: Das ÖPNV-Kundenbarometer von TNS Infratest aus dem Jahr 2009, in dem fünf Verkehrsverbünde enthalten sind, ermittelt einen Gesamtzufriedenheitsmittelwert von 3,85 und konnte im Jahr 2012, dem bisher besten Ergebnis, sogar noch leicht gesteigert werden. Die Ergebnisse hier liegen leicht unter dem Wert für den NVV. Die Gesamtzufriedenheit der Kunden der KVG liegt in der parallel durchgeführten Studie mit 3,85 ebenfalls leicht unter dem Wert für den NVV.

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

## 5 Umsetzungsgrade der empfohlenen Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2001

Im Angebotskonzept eines jeden verabschiedeten Nahverkehrsplans werden Maßnahmen festgehalten, die in den Folgejahren bzw. im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans verwirklicht werden sollen. Im vorliegenden Kapitel wird geprüft, welche der konkret benannten Maßnahmen des lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg aus dem Jahr 2001 umgesetzt, zum Teil umgesetzt oder nicht umgesetzt wurden.

Da der lokale Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg (2001) eine Reihe von Maßnahmen enthält, die nachrichtlich aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV von 2000 für das Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg entnommen wurden, teilt sich die folgende Evaluierung über den Grad der Umsetzung in einen „regionalen“ und einen „lokalen“ Teil. Für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem „regionalen Teil“ ist in erster Linie der NVV als Aufgabenträger für den SPNV und den regionalen straßengebundenen ÖPNV verantwortlich, für jene aus dem „lokalen Teil“ der Landkreis Hersfeld-Rotenburg als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV. Es werden an dieser Stelle nur Maßnahmen aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV überprüft, die entweder für das gesamte Verbundgebiet im Allgemeinen (im Wesentlichen jedoch ohne Stadt Kassel) oder für das Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg im Besonderen vorgesehen waren.

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

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

#### 5.1.1 Infrastruktur

##### Strecken für den schienengebundenen ÖPNV

Für den schienengebundenen Personennahverkehr wurden Zielzustände für die einzelnen Verkehrsmittel benannt. Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg beinhaltet das Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans 2001 für den SPNV im Wesentlichen eine Bestandsfortschreibung. Es wurden weder neue RegioTram-Strecken noch Straßenbahnerweiterungen realisiert.

##### Einrichtung neuer Haltepunkte

Der zusätzlich angestrebte Haltepunkt Ludwigsau-Mecklar wurde nicht realisiert.



#### **Ausstattung der Bahnstationen**

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

#### **Ausstattung der Bus- und Straßenbahnhaltestellen**

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

Im Zuge von Haltestellenmodernisierungsprogrammen wurden im Zeitraum von 2008 bis 2013 insgesamt 61 Fahrgastwartehallen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg erneuert, davon 15 mit GVFG- bzw. FAG-Fördermitteln.

Darüber hinaus findet seit einigen Jahren das Thema barrierefreier Haltestellenausbau in einigen Kommunen des Landkreises Berücksichtigung. Insbesondere in Alheim, Bad Hersfeld und Bebra wurden punktuell Haltestellen umgebaut.

#### **Fahrzeugstandards im SPNV**

Gemäß regionalem Nahverkehrsplan des NVV (2000) sollte grundsätzlich nur noch renoviertes oder neues Wagenmaterial eingesetzt werden, lokbespannte Züge sollten durch Triebzüge ersetzt werden. Neue Triebzüge sollten Eigenschaften wie geringe Anschaffungs- und Betriebskosten, hohes Sitzplatzangebot, Niederflurbereiche und starkes Beschleunigungsvermögen (für attraktive Reisegeschwindigkeiten bei dichter Haltestellenfolge) aufweisen. Des Weiteren sollten die Fahrzeuge automatisch kuppelbar sein und über einheitliche Schnittstellen verfügen.

Diese Anforderungen wurden für fast alle Linien im Verbundgebiet umgesetzt. Dabei bilden die vier Regionalzuglinien des Nordosthessennetzes (R1, R5, R6, R7) mit den Fahrzeugen des Typs „FLIRT“ und die vier RegioTram-Linien das attraktive Rückgrat des nordhessischen SPNV-Angebotes. Auch die nicht elektrifizierten Linien auf dem Netz der Kurhessenbahn und auf der Relation Kassel – Leinefelde – Erfurt werden mit modernen Triebwagen befahren. Seit Dezember 2012 wird die Regional-Express-Linie 30 Kassel – Marburg – Frankfurt am Main mit neuen Fahrzeugen befahren. Lediglich auf den zwei Regional-Express-Linien RE1 Kassel – Eichenberg – Halle (Saale) und RE3 Kassel – Warburg – Hagen verkehren noch Fahrzeuge, die nicht alle der oben genannten Anforderungen erfüllen. Diese Bestandsleistungen wurden nicht im Wettbewerb vergeben.



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

### Fahrzeugstandards im straßengebundenen ÖPNV

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

Lediglich im Linienbündel 304 Stadtbus Bad Hersfeld gab es in der Vergangenheit für die Stadt-Umland-Linie 320 sowie für die Verstärkerlinien im Ausbildungsverkehr 350.2ab und 350.7 keine expliziten Standards. Diese wurden erst mit der Ausschreibung des Linienbündels 304 (Stadtbus Bad Hersfeld) im Jahr 2013 eingeführt. Der *StadtBus* Bad Hersfeld hat ein eigenes Corporate Design, mit dem grundsätzlich alle im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge, einschließlich jener auf den oben genannten Linien, ausgestattet sind.

### 5.1.2 Betrieb

#### Maßnahmen für das Angebot im regionalen straßengebundenen ÖPNV

Aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV (2000) wurde das Angebotskonzept für die regionalen Buslinien in den lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg (2001) übernommen. Die Umsetzungen der entsprechenden Vorplanungen sind in Tab. II-20 kurz evaluiert.

Netzhierarchie	Linienverlauf	Stand der Umsetzung
regionale Hauptlinien	Bad Hersfeld – Heringen (Werra) (R7) 60-Minuten-Takt	größtenteils umgesetzt Mit der Linie 330 werden Bad Hersfeld und Heringen sowie zusätzlich Obersuhl bedient. Ein durchgehender 60-Min.-Takt ist nicht gewährleistet. Der angebotene 120-Min.-Takt wird jedoch morgens und nachmittags verdichtet.
	Bad Hersfeld – Philippsthal – Vacha (R8) 60-Minuten-Takt	größtenteils umgesetzt Die Linie 300 bedient die dargestellte Relation. Ein durchgehender 60-Min.-Takt ist nicht gewährleistet. Der angebotene 120-Min.-Takt wird jedoch morgens und nachmittags durch die Linie 340 verdichtet.



Netzhierarchie	Linienverlauf	Stand der Umsetzung
regionale Hauptlinien (Forts.)	Bad Hersfeld – Niederaula – Breitenbach – Alsfeld (R9) 120-Minuten-Takt	umgesetzt Die Linie 390 bedient die dargestellte Relation tagesdurchgängig im 120-minuten-Takt. Im Zuge der Neuvergabe sind die bisherigen Linien NVV 390 und RMV 395 im Dez. 2013 in eine neue durchgehende Linie RMV 390 übergegangen.
	Bad Hersfeld – Kirchheim – Oberaula – Schwalmstadt (R10) 60-Minuten-Takt	mit Umstieg in Kirchheim zwischen den Linien 380 und 470 teilweise umgesetzt (120-Min.-Takt)
	Bad Hersfeld – Niederaula – Kirchheim – Homberg (Efze) (R11)	nicht umgesetzt
regionale Ergänzungslinie	Ludwigsau – Homberg (Efze) – Alheim – Rotenburg a. d. F.	nicht umgesetzt
	Bebra – Cornberg – Sontra – Eschwege	teilweise umgesetzt Die Gemeinde Cornberg weist keinen Bahnhaltepunkt auf. Vor diesem Hintergrund wurde der Erhalt der durchgehenden Verbindung gefordert. Umgesetzt wurde der Abschnitt Bebra – Cornberg – Sontra mit der Buslinie 250. Eschwege ist mit Umsteigevorgängen zu erreichen.

Tab. II-20: Stand der Umsetzung von Maßnahmen im regionalen straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigene Zusammenstellung]

## 5.2 Umsetzungsgrade vorgesehener Maßnahmen im lokalen straßengebundenen ÖPNV

### 5.2.1 Maßnahmen für das linienbezogene Angebot im straßengebundenen ÖPNV

Die im lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg (2001) vorgeschlagenen Maßnahmen sind in Tab. II-21 aufgelistet und hinsichtlich ihres Umsetzungsgrades kommentiert. Die Gliederung der Maßnahmen orientiert sich an der im regionalen Nahverkehrsplan (2000) vorgesehenen verbundweiten Netzhierarchie (lokale Hauptlinien, Stadtbussysteme, lokale Ergänzungssysteme).



Netzhierarchie	Maßnahme	Stand der Umsetzung
lokale Hauptlinien (angebotsorientierte Maßnahmen)	angebotsorientierte Verdichtung Heringen – Wildeck-Bosserode (– Bebra)	teilweise umgesetzt Es wurde die regelmäßige Anbin- dung des Bahnhofs Wildeck-Ober- suhl realisiert, wodurch eine zwei- stündige Verbindung zwischen He- ringen und Bebra über Wildeck- Bosserode mit Umstieg in Wildeck- Obersuhl gewährleistet ist. Zudem besteht weiterhin eine un- regelmäßige Verbindung zwischen Heringen und Wildeck-Bosserode mit Linie 312 an Schulwerktagen.
	Vacha – Philippsthal – Ph.-Heim- boldshausen – Heringen (Werra)	teilweise umgesetzt Es wurde eine regelmäßige Verbin- dung im 120-Min.-Takt mit syste- matischen Anschlüssen in Ph.-Heim- boldshausen zwischen den Linien 300 und 335 realisiert.
StadtBus-Systeme und Stadtverkehre	Stadtbuskonzept für Rotenburg a. d. Fulda	teilweise umgesetzt Mit der Linie 303 wurde eine Stadt- verkehrslinie eingeführt, die mon- tags bis samstags stündlich die Grundversorgung verschiedener Be- reiche und Einrichtungen im nord- westlichen und südöstlichen Kern- stadtgebiet gewährleistet.
lokale Ergänzung- linien (bedarfsorientierte Maßnahmen)	Anbindung der Orte Nentershausen sowie B.-Braunhausen, B.-Gilters- hausen, B.-Imshausen und B.-Solz an das MZ Bebra	mit Linie 315 umgesetzt
	Stärkung der Verbindungsachse zwischen dem Nordosten des Land- kreises Hersfeld-Rotenburg und Sontra bzw. Eschwege im Werra- Meißner-Kreis	teilweise umgesetzt Mit den regionalen Buslinien 250 Bebra – Sontra und 260 Wildeck – Nentershausen – Sontra ist ein Teil des nordöstlichen Kreisgebietes an Sontra und mit der Bahn an Esch- wege angebunden. Während aus Richtung Nentershausen Bahn- anschlüsse nach Eschwege gewährlei- tet sind, bestehen diese aus Rich- tung Cornberg nur zeitweise (Um- stieg in Linie 240 in Sontra-Wich- mannshausen).
	Verdichtung des ÖPNV-Angebotes in der Gemeinde Ludwigsau im Tagesverkehr	mit Linie 320 umgesetzt



Netzhierarchie	Maßnahme	Stand der Umsetzung
bedarfsgesteuerte Linien (AST)	AST Ludwigsau: Bedienung im Spätverkehr und am Wochenende	mit AST-Linie 329 umgesetzt
	Angebotsverdichtung der Linie 320 zur Gewährleistung der Anbindung aller Ortsteile der Gemeinde Ludwigsau im 60-Minuten-Takt	weitgehend umgesetzt zwischen Bad Hersfeld und Ludwigsau-Rohrbach angenäherter 60-Min.-Takt, ab Rohrbach Anbindung der Ortsteile an Schultagen etwa stündlich, an Ferientagen etwa alle zwei Stunden
	Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Haunetal an Bad Hersfeld in der Hauptverkehrszeit durch einen Bus, verstärkt durch bedarfsgesteuerte Fahrten	nicht umgesetzt Einige Ortsteile sind über die Linie 385 im 60- oder 120-Min.-Takt an den Bahnhof H.-Neukirchen angebunden. Hier bestehen Anschlüsse an die R5 nach Bad Hersfeld. Einige weitere OT verfügen mit der Linie 365 über eine Direktanbindung nach Bad Hersfeld, die OT Ober- und Unterstoppel jedoch nur zu Schulzeiten mit der Linie 384.
	AST-Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Haunetal an Bad Hersfeld im Spät- u. Wochenendverkehr	mit AST-Linie 369 umgesetzt
	Verbesserung der Anbindung von H.-Fischbach und H.-Rotensee an das GZ Hauneck-Unterhaun	Verbesserung der Anbindung im Spät- und Wochenendverkehr mit AST-Linie 369 teilweise umgesetzt Das AST fährt nur nach Bad Hersfeld, keine Zwischenortsbedienung möglich, also auch nicht zwischen H.-Unterhaun und H.-Fischbach. Verbesserung der Anbindung von H.-Rotensee wurde durch zusätzliche Fahrten der Linien 360 und 365 umgesetzt (nach Einrichtung einer Wendemöglichkeit in Rotensee).
	Verbesserung der Anbindung der Stadtteile von Rotenburg a. d. F. durch Integration bedarfsgesteuerter Kurse in den Linienfahrplan (Ziel: 60-Minuten-Takt; Spät- und Wochenendverkehr)	teilweise umgesetzt Verbesserte Anbindung an die Kernstadt Rotenburg aus den Stadtteilen Dankerode, Erkshausen, Schwarzenhasel und Seifertshausen durch Einrichtung einiger Ferienbedarfsfahrten. Am Samstag lediglich zwei Fahrtenpaare, an Sonn- und Feiertagen keine Bedienung. Eine bedarfsgesteuerte Verdichtung aus den Stadtteilen Atzelrode und Mündershausen wurde nicht umgesetzt.



Netzhierarchie	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Einrichtung und Weiterentwicklung von AST-Verkehren	Verbesserung der innergemeindlichen Erschließung von Kirchheim, durch AST von den Ortsteilen Allendorf, Gershausen, Großmannsrode, Kemmerode, Reckerode, Reiboldshausen und Rotterterode sowie Verknüpfung mit den Bushauptlinien in Kirchheim (R10).	durch die Bürgerbuslinie 376 teilweise umgesetzt
	Optimierung des AST-Verkehrs in der Gemeinde Schenklengsfeld	teilweise umgesetzt Nicht umgesetzt wurden die Zulassung aller Verbindungen zwischen den OT von Schenklengsfelds sowie die Bedienung aller Ortsteile im 60-Min.-Takt.
	Optimierung des AST-Verkehrs in der Gemeinde Friedewald	teilweise umgesetzt Hingegen wurde die Bedienung aller Ortsteile im 60-Min.-Takt nicht umgesetzt.
	Einrichtung eines AST-Verkehrs in der Gemeinde Hohenroda	nicht umgesetzt
	Einrichtung eines AST-Verkehrs in der Gemeinde Philipsthal	nicht umgesetzt

Tab. II-21: Stand der Umsetzung von Maßnahmen im lokalen straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigene Zusammenstellung]

### 5.2.2 Linienkonzept

Das Linienkonzept für den straßengebundenen ÖPNV, das im Fahrplanjahr 2010 im Landkreis Hersfeld-Rotenburg vorhanden ist, orientiert sich eindeutig an den Vorgaben aus dem lokalen Nahverkehrsplan des Jahres 2001. Auf die Umsetzungen von Maßnahmen aus dem regionalen Nahverkehrsplan (2000) wurde mit der geplanten Anpassung des Busnetzes reagiert. An Stellen, an denen die Ziele des regionalen Nahverkehrsplanes nicht erreicht wurden (z. B. eine durchgängige Verbindung Bad Hersfeld – Niederaula – Breitenbach – Alsfeld erst am Dez. 2013), musste in der Folge der Busverkehr gebietsweise anders geplant und umgesetzt werden, als dies im lokalen Nahverkehrsplan (2001) vorgesehen war.

Das Liniennetzkonzept für den straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg kann somit größtenteils als umgesetzt gelten.

### 5.2.3 Verknüpfungskonzept zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln

Für die in Tab. II-23 aufgeführten Bahnstationen und Bushaltestellen wurden im lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg (2001) abgestimmte Anschlussbeziehungen gefordert, die auch auf den regionalen Nahverkehrsplan des NVV (2000) aufsetzen.

verknüpfte Verkehrsmittel	vorgesehene Verknüpfungspunkte	Stand der Umsetzung
SPNV (regionaler NVP)	Bad Hersfeld (R7 / R51)	teilweise umgesetzt
	Bebra (R1 / R6 / R7 / R51)	teilweise umgesetzt
zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV (Bus, AST)	Alheim-Heinebach	umgesetzt (unabhängig vom NVP 2001) Buswendeschleife am Bahnhof; regelmäßige Anschlüsse zwischen der R5 und den Buslinien 305 und 306, die z. T. auch für den Ausbildungsverkehr von Bedeutung sind
	Bad Hersfeld	umgesetzt
	Bebra	umgesetzt
	Haunetal-Neukirchen	umgesetzt (unabhängig vom NVP 2001) systematische Anschlüsse zwischen R5 und 385 nach Einkürzen des Linienwegs 385 (Zubringer zum Bf. Neukirchen); Anschlüsse zwischen R5 Buslinien 384 und teilw. 365.
	Rotenburg a. d. F.	umgesetzt
	Wildeck-Bosserode	umgesetzt
	Gerstungen (WAK)	umgesetzt
	Vacha (WAK)	umgesetzt

Tab. II-22: Stand der Umsetzung von Maßnahmen für Anschlussbeziehungen

[eigene Zusammenstellung]

Darüber hinaus wurden im Rahmen des lokalen NVP 2001 auch einige Anschlussbeziehungen für Verknüpfungshaltestellen Bus/Bus definiert, die größtenteils umgesetzt wurden. Ausnahmen bestehen bei Linien, die nicht eingerichtet wurden (z. B. AST in der Gemeinde Hohenroda).



### 5.3 Maßnahmen benachbarter Aufgabenträger

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg (2001) greift ebenfalls Planungen aus den Nahverkehrsplänen benachbarter Aufgabenträger auf und stellt diese dar, sofern sein Gebiet davon betroffen ist.

Von Relevanz für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind einzelne Maßnahmen aus den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger Vogelsbergkreis, Landkreis Fulda und Wartburgkreis.

Der zum Zeitpunkt 2001 gültige lokale NVP für den Vogelsbergkreis sah eine direkte Verbindung Bad Hersfeld – Niederaula – Breitenbach – Grebenau – Alsfeld im 120-Minuten-Takt vor. Die Maßnahme wurde mit den Linien NVV 390 und RMV 395 (mit Umstieg in Breitenbach) teilweise umgesetzt. Das geforderte Bedienungsangebot wurde jedoch nicht durchgängig eingehalten. Im Zusammenhang mit dem neuen Betriebskonzept seit Dezember 2013 sind die bisherigen Linien NVV 390 und RMV 395 in eine neue durchgehende Linie RMV 390 überführt, die an allen Tagen im durchgehenden 120-Minuten-Takt fährt.

Die bedarfsorientierte Bedienung der Linie 321 mit 4 bis 6 Fahrtenpaaren pro Werktag zwischen Eiterfeld (LK Fulda) und Bad Hersfeld wurde in der Form nicht realisiert. Zwischen Bad Hersfeld und Eiterfeld verkehrt stattdessen die regionale Buslinie 360 an Werktagen in Festbedienung.

Die im Nahverkehrsplan des Wartburgkreises (mit Gültigkeit um 2001 herum) dargestellte Regionalbuslinie Vacha – Philippsthal – Bad Hersfeld wurde mit den Linien 300 und 340 realisiert. Der angedachte durchgehende 60-Minuten-Takt ist nicht gewährleistet, dafür wird der 120-Minuten-Takt der Linie 300 an Schulwerktagen morgens und nachmittags durch Fahrten der Linie 340 verdichtet.

Eine umsteigefreie Verbindung Gerstungen – Heringen (Werra) wurde nicht umgesetzt. Mit der Linie 330 wird neben Bad Hersfeld und Heringen zusätzlich auch Wildeck-Obersuhl angefahren. Dort kann in die SPNV-Linie R6 nach/aus Richtung Gerstungen und Eisenach umgestiegen werden. Auch auf der Linie 330 wurde jedoch kein durchgehender 60-Minuten-Takt eingeführt, sondern der angebotene 120-Minuten-Takt wird morgens und nachmittags verdichtet. Unabhängig davon werden im Gebiet um Gerstungen, Wildeck und Heringen (Werra) einzelne Fahrten im Ausbildungsverkehr (zum/vom Gymnasium in Gerstungen) angeboten, darunter durch die Linie WAK 68.



### III Anforderungsprofil

#### 1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan

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

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

Kapitel	Thema	nachrichtliche Übernahme aus regionalem NVP des NVV
III 6.6	Mindestbedienstandards für den SPNV	X
III 7.3	Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG	X
III 7.7.1	Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastrelevanter Verkehrsinfrastrukturen Bahnstationen	X
III 7.8	Marketing	(X)



Kapitel	Thema	nachrichtliche Übernahme aus regionalem NVP des NVV
III 7.9	Fahrgastinformation	(X)
III 7.10	Tarif	X
III 7.11	Vertrieb	(X)
X nachrichtliche Übernahme aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV (X) Querschnittsthema regionaler/lokaler NVP		

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

[eigene Zusammenstellung]

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

## 2 Grundziele und Leitbilder

### 2.1 Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit

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

Das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ vom 01.12.2005<sup>13</sup> ordnet die Ziele für den ÖPNV wie folgt ein (§ 3 HÖPNVG):

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

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

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

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

Die überregionale, in der Regel schienengebundene Erreichbarkeit benachbarter Oberzentren muss somit ebenfalls aus den Städten und Gemeinden des ländlichen Raumes sichergestellt werden. Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind dies die regionalen Oberzentren Kassel und Fulda.

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

<sup>13</sup> zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I S. 466)



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

## 2.2 Anforderungen durch demographische Entwicklungen

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

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

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

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

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

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



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

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

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

### 2.3 Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen

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

### 2.4 Finanzierungsvorbehalt

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

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

Wichtige Finanzierungsquellen für alle lokalen Aufgabenträger sind



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

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

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

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

Daher ist es unabdingbar, dass der Besteller im Vorfeld der Vergabe den Umfang und die Struktur der zu beauftragenden Leistung in einem verkehrsplanerischen Prozess – unter Beachtung der Vorgaben des Nahverkehrsplans – der tatsächlichen bzw. prognostizierten Fahrgastnachfrage und der daraus abzuleitenden Einnahmesituation gegenüberstellt, bevor eine mehrjährige vertragliche Bindung an ein Leistungsvolumen und eine bestimmte Betriebsform erfolgt. Dies setzt detaillierte Kenntnisse über die Raumstruktur, das Fahrgastaufkommen und dessen Zusammensetzung im Ist-Zustand und für einen Prognosehorizont voraus. In der Phase der Angebotsplanung für die auszuschreibenden Leistungen sind daher Umstellungen bisher fest bedienter Linienbusfahrten auf Bedarfsbedienung durch AST oder Rufbus besonders unter Grenzkostenbetrachtungen



zu prüfen (Flexibilisierung des Angebots). Bei instabilen Verhältnissen hinsichtlich des Fahrgastaufkommens, der Einnahmesituation und der Finanzierungsquellen ist als ein Ausweg eine kürzere Vertragslaufzeit in Betracht zu ziehen.

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

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

## 3 Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV

### 3.1 Ausreichende Bedienung

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

In § 1 Abs. 1 RegG heißt es einleitend:

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

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

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

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

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

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

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

- Durch den Aufgabenträger wird eine Festlegung dahingehend getroffen, was dieser in Bezug auf die von ihm zu verantwortenden Systemkomponenten Verkehrsinfrastruktur – in Abstimmung mit den dafür zuständigen Baulastträgern wie Städten und Gemeinden – und Verkehrsangebot als „ausreichend“ bzw. „angemessen“ im Sinne der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems und der Schaffung diesbezüglicher quantitativer und qualitativer Mindestanforderungen und -standards ansieht. Bei dieser Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung“ handelt es sich um ein Handlungskonzept unter Maßgabe des finanziellen Rahmens während der Laufzeit des Nahverkehrsplans.
- Bei der Genehmigung einer Linie des straßengebundenen ÖPNV durch die Genehmigungsbehörden muss die Verkehrsleistung, also das Verkehrsangebot dieser Linie, eine „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen“ (§ 8 Abs. 3



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

### 3.2 Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG

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

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

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

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

### 3.3 Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger

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

*„Die Aufgabenträger nehmen die Belange nach § 7 Abs. 1<sup>14</sup> gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr und sind auf einen Ausgleich der unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr in den unterschiedlichen Räumen bedacht. Verkehrsverbände sind der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) [...]“*

Zum anderen fallen die lokalen Linien dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg als Aufgabenträger zu. Eine Abgrenzung zwischen „regionalen“ und „lokalen“ Linien wird in § 2 Abs. 4 HÖPNVG getroffen:

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

<sup>14</sup>Schienerpersonennahverkehr, Verbundbusverkehr und regionaler Busnahverkehr



Gemäß diesen Definitionen des Hessischen ÖPNV-Gesetzes vom 01.12.2005, das zuletzt durch Gesetz vom 29. November 2012 geändert wurde, ist der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) zuständige Aufgabenträgerorganisation für den gesamten SPNV in Nordhessen und für diejenigen Linien des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg, die als regionale Linien in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen sind.

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

### 3.4 Barrierefreiheit

Der Barrierefreiheit kommt bei der baulichen und betrieblichen Ausgestaltung sowie bei der Informationsdistribution des öffentlichen Verkehrssystems eine besondere Bedeutung zu. Grundlage dafür ist das Behindertengleichstellungsgesetz, das Barrierefreiheit wie folgt definiert (§ 4 BGG):

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

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

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

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

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

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



dige Barrierefreiheit zu erreichen. [...] Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen."

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

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

### Rechtliche Bestimmungen zur Barrierefreiheit bei Busfahrzeugen

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

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

Der hier erwähnte Anhang zur StVZO verweist auf die Richtlinie 2001/85/EG<sup>15</sup> des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen (außer dem Fahrersitz), also mit Kraftomnibussen. Die technischen Bestimmungen gemäß Anhang VII der Richtlinie sind in diesem Zusammenhang anzuwenden.

Die Richtlinie 2001/85/EG unterscheidet – ähnlich wie die StVZO – bei den Kraftomnibussen zwischen Stadtbussen (Klasse I)<sup>16</sup>, Bussen für den „Überlandverkehr“ (Klasse II)<sup>17</sup> und Reisebussen (Klasse III)<sup>18</sup>.

<sup>15</sup>Durch Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vom 13.07.2009 ist Richtlinie 2001/85/EG mit Wirkung vom 01.11.2014 aufgehoben.

<sup>16</sup>Klasse I: „Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen“ (Anhang I Nr. 2 Ziffer 2.1.1.1. der Richtlinie 2001/85/EG).

<sup>17</sup>Klasse II: „Fahrzeuge, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut und so ausgelegt sind, dass die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang und/loder in einem Bereich, der nicht größer ist als der Raum von zwei Sitzbänken, möglich ist“ (Anhang I Nr. 2 Ziffer 2.1.1.2. der Richtlinie 2001/85/EG).

<sup>18</sup>Klasse III: „Fahrzeuge, die ausschließlich für die Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind“ (Anhang I Nr. 2 Ziffer 2.1.1.3. der Richtlinie 2001/85/EG).



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

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

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

*„Es steht den Mitgliedstaaten frei, für die Verbesserung der Zugänglichkeit von anderen Fahrzeugen als denen der Klasse I die geeignetste Lösung zu wählen. Wenn jedoch andere Fahrzeuge als Fahrzeuge der Klasse I mit Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und/oder Rollstuhlfahrer ausgestattet sind, müssen diese Fahrzeuge den einschlägigen Vorschriften des Anhangs VII entsprechen.“*

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

## **4 Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV**

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

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

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

Eine Barrierefreiheit für möglichst alle Benutzergruppen im konsequenten Verständnis des BGG und des HessBGG mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet ist nur äußerst langfristig und mit sehr hohem Investitionsaufwand zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wird für den mittelfristigen Planungshorizont des vorliegenden Nahverkehrsplans das Ziel der Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ im Kreisgebiet im Kontext mit der oben formulierten langfristigen Zielsetzung definiert.

Unter „weitgehend“ wird hier verstanden, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Nutzer weitreichend im Kreisgebiet – also an Haltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen – die Barrierefreiheit in der Nutzbarkeit des ÖPNV inklusive der Fahrgastinformationen gewährleistet wird. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Nutzer mit Rollstuhl, mit Geh- oder Sehbehinderung (Blinde) und/oder mit Gehörlosigkeit bzw. Schwerhörigkeit. In Bereichen des straßengebundenen ÖPNV (Fahrzeuge und Haltestellen), in denen eine Barrierefreiheit (noch) nicht gewährleistet ist, sind Hilfestellungen durch das Fahrpersonal vorzusehen. Hilfestellungen können auch durch dritte Personen geleistet werden, um eine noch nicht umgesetzte Barrierefreiheit zu kompensieren, sofern es sich nicht um fahrzeuggebundene Einstiegshilfen handelt, die nur vom Fahrpersonal bedient werden dürfen.

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

- Bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes bzw. entsprechend der einschlägigen Vorschriften zwingend vorzusehen.



- Bei Umbauten an Verkehrsanlagen und an Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs zum Bahnsteig bzw. zur Haltestellenkante sowie weitgehend eine durchgängige Orientierungsmöglichkeit für Blinde bzw. Sehbehinderte und Gehörlose umzusetzen.
- Bei bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle, kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Wegekettensysteme werden von „Informationsketten“ begleitet. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen müssen sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Benutzer dargereicht werden (sog. „Zwei-Sinne-Prinzip“)<sup>19</sup>. Die Informationssysteme sind einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden bzw. abzubauen sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sind somit auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterzuentwickeln (Anspruch der Standardisierung).

---

<sup>19</sup>Wesentliche Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens mit zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ darzureichen (vgl. *BMVBS* 2008, S. 21).

## 5 Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht von Gender Mainstreaming

Unter der Begrifflichkeit „Gender Mainstreaming“ ist im Allgemeinen eine Vorgehensweise zu verstehen, bei der die Gleichstellung als Staatsaufgabe im Sinne des Art. 3 Abs. 2 GG<sup>20</sup> besonders von allen öffentlichen Akteuren bei ihrem Handeln sicherzustellen und zu realisieren ist. Dadurch soll auf die systematische Beachtung der unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern bei Planung, Umsetzung und Bewertung des eigenen Handelns hingewirkt werden (vgl. *BMFSFJ* 2010). Dabei ist die geschlechterdifferenzierte Folgenabschätzung von Planungsschritten und den darauf basierenden Handlungen mit dem Ziel des Abbaus ungleicher Lebensbedingungen unerlässlich. Im Rahmen der Nahverkehrsplanung sind die alltägliche Mobilität und die Bewegungsfreiheit zu jeder Tages- und Nachtzeit von allen Nutzergruppen sicherzustellen.

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

Aus verschiedenen, in der Fachliteratur dokumentierten Verkehrserhebungen geht hervor, dass Frauen aller Altersstufen oftmals als die dominierende Nutzergruppe im Jermann-Verkehr im ÖPNV auftreten (vgl. Kap. II 4.1). Auf genderbezogene Belange, insbesondere der Frauen als Hauptnutzer, ist daher in der Nahverkehrsplanung besonders Rücksicht zu nehmen. Deshalb wird aus Sicht der Nahverkehrsplanung empfohlen, das ÖPNV-System einer Planungsregion zusammen mit fachkundigen Vertreterinnen und Vertretern auf mögliche Schwachstellen unter dem Blickwinkel einer genderorientierten Angebotsgestaltung systematisch zu überprüfen und zu kartieren. Unter Maßgabe des finanziellen Rahmens sind erkennbare Mängel zu beseitigen. Das subjektive Sicherheitsempfinden und -bedürfnis tatsächlicher und potenzieller Nutzerinnen und Nutzer aller Altersgruppen ist von den in die (Nah-)Verkehrsplanung involvierten Akteuren aufzunehmen und in ihrem Handeln zu berücksichtigen. Auch Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit für Nachfrager beider Gender sind in diesem Zusammenhang von grundlegender Bedeutung.

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

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

<sup>20</sup> „Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin“ (Art. 3 Abs. 2 GG).



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

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

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

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

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

## 6 Mindeststandards für die Verkehrsbedienung

### 6.1 Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienstungsstandards

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

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

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

- Das Fahrtenangebot soll im Zeitfenster der Mindestbedienung (vgl. Kap. III 6.4.2) vertaktet sein, d. h., dass alle Züge und Busse einer Linie und Richtung in regelmäßigen Zeitabständen verkehren (z. B. alle 30, 60 oder 120 Minuten).
- Bei einem Integralen Taktfahrplan (ITF) sind die im Takt fahrenden Linien verschiedener Richtungen an Netzknoten so miteinander verknüpft, dass diese dort zur selben Zeit eintreffen und abfahren und „Rundumanschlüsse“ mit kurzen Übergängen ermöglichen.
- Die Fahrtenfolgen der einzelnen Linien sollen einer einheitlichen Taktfamilie angehören, um Anschlüsse an Netzknoten zwischen Linien kompatibel herzustellen, die nicht dieselbe zeitliche Fahrtenfolge aufweisen.
- Grundtakt eines jeden ITF-Systems ist der 60-Minuten-Takt, weshalb sich als Taktfamilie eine Fahrtenfolge im Abstand von 15, 30, 60 und 120 Minuten anbietet, damit eine gegenseitige und verbundweite Kompatibilität der Anschlüsse gewährleistet ist. Das 10-/20-Minuten-Taktraster sollte nur in Ausnahmefällen angewandt werden, wobei 40-Minuten-Takte möglichst zu vermeiden sind, denn diese sind nur alle 120 Minuten mit dem 60-Minuten-Takt kompatibel.
- Ankünfte und Abfahrten finden über den ganzen Tag (HVZ und NVZ) an jeder Haltestelle zur selben Taktminute statt. Dazu wird es notwendig sein, bei den konsequent vertakteten Linien eventuell bestehende unterschiedliche Fahrzeitprofile für HVZ,

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

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

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

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

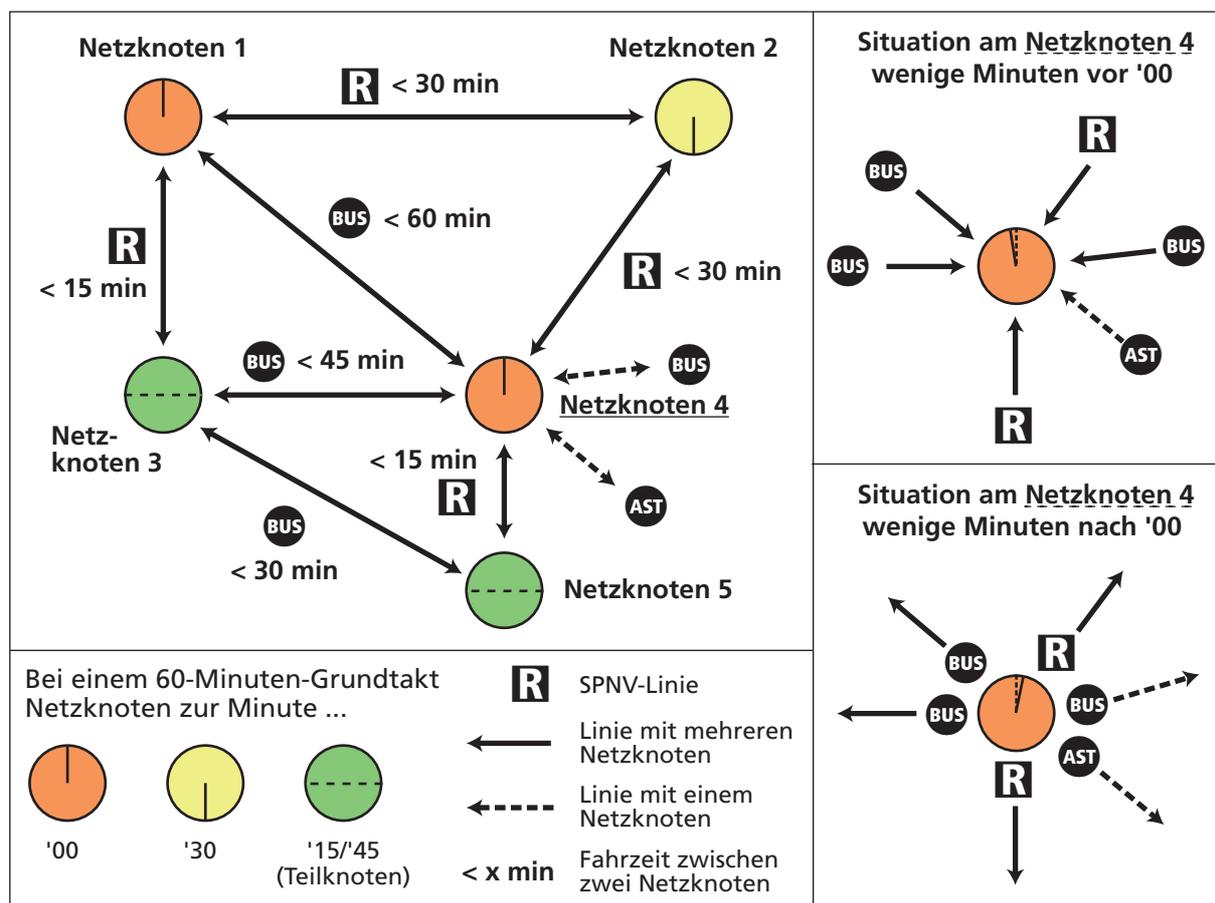


Abb. III-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems [eigener Entwurf]

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



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

## 6.2 Verbindungen zwischen zentralen Orten

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

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

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

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

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

Kassel). Die Kreisstadt Bad Hersfeld nimmt als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums in diesem Fall eine Sonderrolle ein.

Vor allem im SPNV ergeben sich verschiedene Verbindungen zwischen zentralen Orten gleicher Hierarchiestufe aufgrund der Lage der Bahnstrecken entlang von Verkehrs- und Siedlungsachsen, z. B. KBS 610 Kassel – Melsungen – Rotenburg an der Fulda – Bebra – Bad Hersfeld – Hünfeld – Fulda. Des Weiteren ist im regionalen Nahverkehrsplan des NVV für den SPNV ein eigenes Anforderungsprofil formuliert, das in den hier vorliegenden lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg nachrichtlich übernommen wird und das in keinem Widerspruch zu den Mindeststandards im Verbindungsmodell steht (vgl. Kap. III 6.6).

### 6.3 Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen

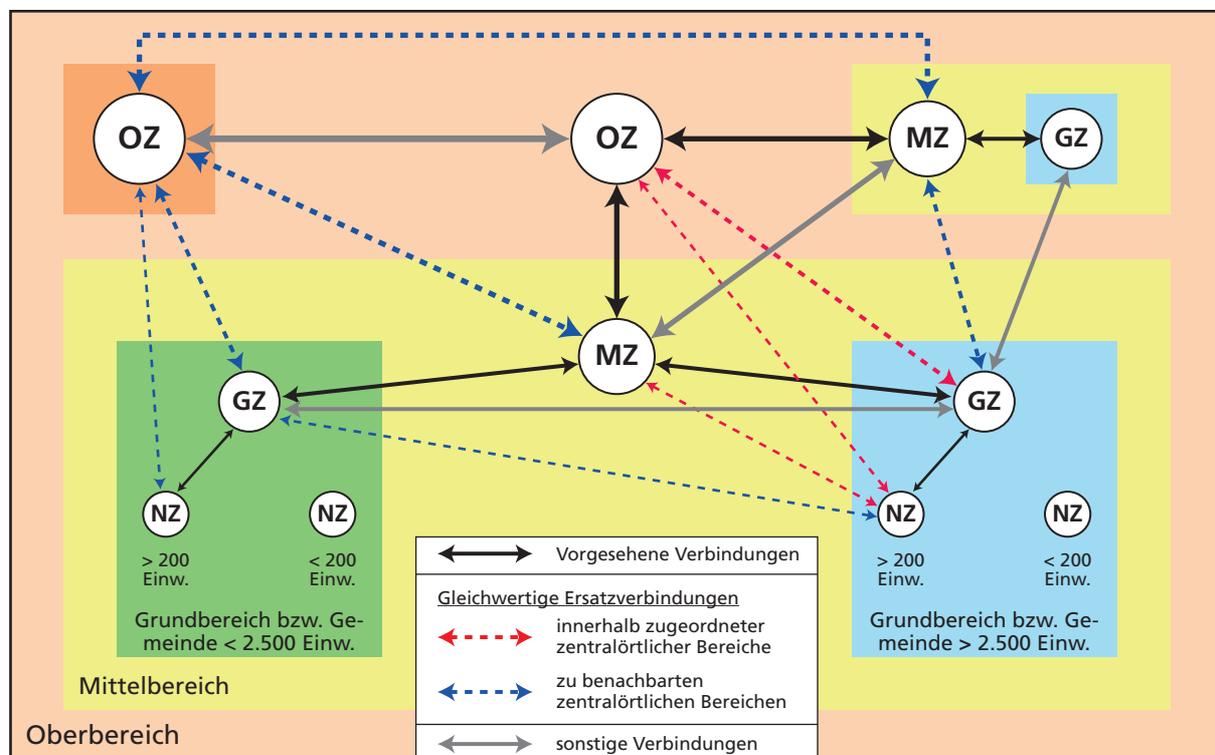


Abb. III-2: Schematisches Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten

[eigener Entwurf]

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



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

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

In diesem Anforderungsprofil sind innergemeindliche Verbindungen explizit mit aufgenommen. Ortschaften mit zusammenhängender Bebauung sind erst dann an das ÖPNV-System für den Jedermann-Verkehr anzubinden, wenn diese mehr als 200 Einwohner haben (vgl. VDV 2001, S. 12; FGSV 2010, S. 15). Liegen solch kleine Orte entlang des Verlaufes einer Linie des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST), können diese an das ÖPNV-Netz angebunden werden.

Von den 162 Stadt- und Ortsteilen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg haben etwa 50 (30 %) weniger als 200 Einwohner. Dort leben summiert knapp 5.600 Einwohner (Haupt- und Nebenwohnsitze), die nur ca. 4 % der Gesamteinwohner des Landkreises entsprechen. Im Umkehrschluss sind 96 % aller Einwohner gemäß dem Anforderungsprofil an ein regelmäßig verkehrendes ÖPNV-Angebot für den Jedermann-Verkehr anzubinden. Die ausdrückliche Einbeziehung der Einwohner der Stadt- und Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen (NZ) über 200 Einwohnern das Verbindungsmodell gewinnt dadurch an Gewicht, weil dort mit 61.600 Einwohnern ca. 45 % der Wohnbevölkerung eine im Nahverkehrsplan verankerte ÖPNV-Anbindung erhalten.

Für die Anforderungen an innergemeindliche Verbindungen, also zwischen den Orten der Stufen NZ und GZ, wird zwischen einwohnerstärkeren und einwohnerschwächeren Kommunen unterschieden, um dadurch Mindestanforderungen zu differenzieren. Die Grenze wird bei 2.500 Einwohnern festgelegt. Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg haben nur die Gemeinden Breitenbach am Herzberg, Cornberg und Friedewald weniger als 2.500 Einwohner (Summe aus Haupt- und Nebenwohnsitzen). In Nordhessen stellt jedes Stadt- bzw. Gemeindegebiet zugleich immer auch seinen eigenen Grundbereich dar.

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

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

ausgewichen wird und die Verbindungen dorthin die Mindestanforderungen besser erfüllen.

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



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

Stadt bzw. Gemeinde	nicht-zentrale Stadt-/Ortsteile über 200 Einw.	Gemeindehauptort bzw. zugeordnetes Grundzentrum	zugeordnetes Mittelzentrum (jeweils Kernstadt)	zugeordnetes Oberzentrum
Alheim	Baumbach, Hergerhausen, Niederellenbach, Niedergude, Oberellenbach, Obergude, Sterkelshausen	Heinebach	Rotenburg a. d. F.	Kassel
Bad Hersfeld	Allmershausen, Asbach, Beiershausen, Eichhof, Heenes, Hohe Luft, Johannesberg, Kathus, Kohlhausen, Petersberg, Sorga	Bad Hersfeld		Fulda
Bebra	Asmushausen, Blankenheim, Breitenbach, Giltershausen, Iba, Lüdersdorf, Solz, Weiterode	Bebra		Kassel
Breitenbach a. H.	Gehau, Hatterode, Oberjossa	Breitenbach	Bad Hersfeld	Fulda
Cornberg	Königswald, Rockensüß	Cornberg	Sontra (ESW)	Kassel
Friedewald	Lautenhausen, Motzfeld	Friedewald	Bad Hersfeld	Fulda
Hauneck	Eitra, Oberhaun, Rotensee, Sieglos	Unterhaun	Bad Hersfeld	Fulda
Haunetal	Holzheim, Odenachsen, Rhina, Wehrda	Neukirchen	Bad Hersfeld	Fulda



Stadt bzw. Gemeinde	nicht-zentrale Stadt-/Ortsteile über 200 Einw.	Gemeindehauptort bzw. zugeordnetes Grundzentrum	zugeordnetes Mittelzentrum (jeweils Kernstadt)	zugeordnetes Oberzentrum
	←————→ ←————→ ←————→			
Heringen (Werra)	Herfa, Kleinensee, Leimbach, Lengers, Widdershausen, Wölfershausen	Heringen (Werra)		Fulda
Hohenroda	Ausbach, Mansbach	Oberbreitzbach, Ransbach	Heringen (Werra)	Fulda
Kirchheim (Hessen)	Frielingen, Gershausen, Heddersdorf, Willingshain	Kirchheim	Bad Hersfeld	Fulda
Ludwigsau	Ersrode, Gerterode, Meckbach, Mecklar, Niederthalhausen, Rohrbach, Tann	Friedlos, Reilos	Bad Hersfeld	Fulda
Nentershausen	Süß, Weißenhasel	Nentershausen	Sontra (ESW)	Kassel
Neuenstein	Gittersdorf, Mühlbach, Raboldshausen, Untergeis	Obergeis	Bad Hersfeld	Fulda
Niederaula	Hattenbach, Kerpenhausen, Kleba, Mengshausen, Niederjossa	Niederaula	Bad Hersfeld	Fulda
Philippsthal (Werra)	Gethsemane, Harnrode, Heimboldshausen, Röhrigshof	Philippsthal	Heringen (Werra)	Fulda
Ronshausen	Machtlos	Ronshausen	Bebra	Kassel
Rotenburg a. d. F.	Braach, Erkshausen, Lisperhausen, Schwarzenhasel, Seifertshausen	Rotenburg an der Fulda		Kassel
Schenklengsfeld	Erdmannrode, Hilmes, Konrode, Landerhausen, Malkomes, Wehrshausen, Wippershain, Wüstfeld	Schenklengsfeld, Oberlengsfeld	Bad Hersfeld	Fulda
Wildeck	Bosserode, Hönebach, Raßdorf, Reichelsdorf	Obersuhl	Heringen (Werra)	Kassel

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

## **6.4 Abhängigkeit der Mindestbedienstandards von der Raumstruktur**

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

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg gehört gänzlich dem ländlichen Raum an, so dass für den vorliegenden lokalen Nahverkehrsplan die für diesen Strukturraum geltenden Mindeststandards anzuwenden sind.

### **6.4.1 Erschließungsqualität**

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

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

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

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



Strukturraum	Zentralitätsstufe des Stadt- bzw. Ortsteils	Mindesterschließungsgrad	Radius um Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung	
			SPNV (RE, R)	straßengeb. ÖPNV (Bus, AST)
ländlicher Raum	MZ	70 % Innenstadt: 80 %	1.000 m	500 m Innenstadt: 300 m
	GZ, NZ > 200 Einw.	70 %	1.250 m	750 m

Tab. III-3: Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg relevante NVV-weite Mindestanforderungen an Erschließungsqualitäten im ÖPNV

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

In Tab. III-3 sind die Mindestanforderungen der NVV-weiten räumlichen Erschließungskriterien wiedergegeben, soweit diese für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg als ländlichen Raum eine Relevanz entfalten. Der Mindesterschließungsgrad in allen Orten über 200 Einwohner wird unabhängig ihrer Zentralitätsstufe auf 70 % gesetzt (Ausnahme: Innenstädte der Mittelzentren: 80 %). In den als Mittelzentren eingestuften Kernstädten von Bad Hersfeld, Bebra, Heringen (Werra) und Rotenburg an der Fulda wird der Erschließungsradius um regelmäßig angefahrene Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV auf 500 m, in den Alt- bzw. Innenstadtbereichen auf 300 m festgelegt, in allen anderen Orten auf 750 m. Der SPNV (RE, R) erreicht mit seinen Zugangsstellen erfahrungsgemäß eine höhere Anziehungs- und Bündelungswirkung als der straßengebundene ÖPNV und wird zum Zurücklegen längerer Distanzen in Anspruch genommen, weshalb die Erschließungsradien um die Bahnstationen auf 1.000 m in den mittelzentralen Stadtteilen und in allen übrigen Orten auf 1.250 m erhöht werden.

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

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

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

### 6.4.2 Verbindungsqualität

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

- Bedienungszeiträume,
- Anzahl Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen,



- maximale Umsteigehäufigkeiten und
- maximale Fahrzeiten.

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

Aus Fahrgastsicht sollten die Reisezeiten im ÖPNV die Fahrzeiten im motorisierten Individualverkehr nicht um das 2,5-Fache übersteigen, denn oberhalb davon ist zumindest eine „Akzeptanzsituation“ des ÖPNV gegenüber dem MIV kaum mehr gegeben. Dies wird ab dem Zwischenortsverkehr aufwärts bedeutsam. Bei einem Faktor unterhalb von 1,5 ist dagegen von einer wahrnehmbaren Konkurrenzfähigkeit zum MIV auszugehen, bei der der Reisezeitaspekt einen positiven Einfluss zugunsten des ÖPNV ausübt. Dazwischen entscheiden weniger allein die Reisezeitverhältnisse als vielmehr andere objektive und subjektive Faktoren das Verkehrsmittelwahlverhalten (z. B. Kosten, zu erwartende Parkplatz- und Verkehrssituation, individuelle Präferenzen). Reisezeiten im ÖPNV und MIV werden von den Nutzern allerdings selten objektiv verglichen, als vielmehr subjektiv wahrgenommen und beurteilt. Außerdem fällt die Reisezeit je nach Verbindung höchst unterschiedlich aus, z. B. ob Start- und Zielpunkte mit längeren Vor- und Nachläufen zu bzw. von den Haltestellen verbunden sind oder ob eine Verbindung nur mit vielen Umsteigevorgängen zu bewältigen ist.

Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg kommen nur die Mindestverbindungsqualitäten für den ländlichen Raum im NVV-Gebiet in Betracht, obwohl darin auch Verbindungen zum Oberzentrum Kassel im Verdichtungsraum enthalten sind. Maßgebend ist dabei stets die Zugehörigkeit des Ortes einer unteren Hierarchiestufe zu einem Strukturraum aus Quellverkehrssicht (Startpunkt für eine Verbindung zu einem Ort höherer Zentralitätsstufe).

Tab. III-4 enthält Mindestbedienzeiträume und Taktfolgen für die einzelnen Relationen zwischen den Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Es wird nach Wochentagen unterschieden (Mo-Fr, Sa, So/F). Weil es sich bei den hier festgelegten Mindestverbindungsqualitäten ausschließlich um jene für den Jedermann-Verkehr handelt, wird nicht zusätzlich zwischen Schul- und Ferienwerktagen differenziert.

Landkreisweit gibt es ein Grundgerüst an Verbindungen im 120-Minuten-Takt (2-Stunden-Takt) bzw. von 0,5 Abfahrten pro Stunde. Eine Unterteilung der Bedienung und Fahrtenfolge nach Verkehrszeiten – Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) oder Schwachverkehrszeit (SVZ) – ist für den Jedermann-Verkehr in ländlichen Räumen nicht notwendig. Die einzige Variation liegt in der Länge der Bedienzeiträume, die so angegeben sind, dass sich der Betriebsbeginn auf die erste Ankunft am zentralen Ort höherer Stufe und sich das Betriebsende auf die letzte Abfahrt vom zentralen Ort höherer Stufe bezieht.

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



Mindestbedienstandard ländlicher Raum		Stunde																								max. Umstieg	max. Fahrzeit
Relation		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
Mo-Fr	NZ* < 2.500 GZ																							1	30		
	NZ* > 2.500 GZ																							1	30		
	GZ MZ																							1	30		
	MZ OZ																							1	90		
Sa	NZ* < 2.500 GZ																							1	30		
	NZ* > 2.500 GZ																							1	30		
	GZ MZ																							1	30		
	MZ OZ																							1	90		
So/F	NZ* < 2.500 GZ																							1	30		
	NZ* > 2.500 GZ																							1	30		
	GZ MZ																							1	30		
	MZ OZ																							1	90		

**Erläuterungen:**

**Relation:**  
 Mindeststandard auf jeweiliger Relation:  
 NZ < 2.500 Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion) in einer Gemeinde mit insgesamt weniger als 2.500 Einwohnern  
 NZ > 2.500 Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion) in einer Gemeinde mit insgesamt mehr als 2.500 Einwohnern  
 NZ\* Es werden nur NZ > 200 Einwohner betrachtet.  
 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] 4 2 1 0,5  
 [15] [30] [60] [120]  
 Abweichungen morgens und abends von +/- 30 Minuten möglich

**Umstieg:**  
 Angabe der maximal zulässigen Umstiege innerhalb einer Relation.  
 Bei einer Reisekette über den zentralen Ort hinaus werden maximal zulässige Umstiege je Relation addiert.

**Fahrzeit:**  
 Angabe der maximal zulässigen Fahrzeit innerhalb einer Relation.

Tab. III-4: Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg relevante Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im ÖPNV

[eigener Entwurf]

Die maximalen Umsteigevorgänge zwischen zentralen Orten benachbarter Stufe liegen bei jeweils einem Umstieg. Bei einer Fahrt von einem Stadt- oder Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion zu einem Oberzentrum könnten sich die Umsteigevorgänge rein rechnerisch auf fünf aufsummieren. Dies wird aber auf dem Gebiet des NVV nur auf einen vernachlässigbaren Bruchteil aller möglichen Verbindungen im Zulauf auf ein Oberzentrum zutreffen, da Linien teilweise durchgebunden sind und somit Umsteigevorgänge an einem zentralen Ort höherer Stufe entfallen. Ebenso wird die Obergrenze für die Verbindung von einem nicht-zentralen Stadt- oder Ortsteil zu einem Oberzentrum von insgesamt 2,5 Stunden nur selten erreicht bzw. überschritten, sofern die Umstiege an den Netzknoten der ITF-Systematik folgen, wobei kurze und gesicherte Umstiege zwischen den korrespondierenden Linien die Regel sind (vgl. Kap. III 6.1). Außerdem sind gemäß Verbindungsmodell für räumlich periphere Bereiche des NVV-Gebietes benachbarte Oberzentren als gleichwertige Ersatzziele zugelassen (vgl. Kap. III 6.3).

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

- aus Anforderungen an das Bedienkonzept im SPNV (vgl. Kap. III 6.6),

- aus höherer potenzieller bzw. tatsächlicher Fahrgastnachfrage auf einer Verkehrsachse oder
- im Zulauf auf einen zentralen Ort höherer Stufe (MZ, OZ).

Die Fahrzeiten zwischen den zentralen Orten bestimmen sich maßgebend aus der räumlichen Entfernung zueinander, besonders zu einem der beiden für Nordhessen ausgewiesenen Oberzentren (Kassel oder Fulda), und dem tatsächlichen Verlauf der Verkehrsinfrastrukturen aufgrund topographischer Gegebenheiten. Grundsätzlich müssen Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage in einem stetig ablaufenden Planungsprozess in Übereinstimmung gebracht werden.

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

Im Nahverkehrsraum Hersfeld-Rotenburg befinden sich Einrichtungen und Nutzungsbereiche mit hohem Zielverkehrsaufkommen, für die aufgrund ihrer Bedeutung und Lage zu Innenstädten, Siedlungsgebieten und Verkehrswegen besondere Bedienungs- und Erschließungsstandards formuliert werden können. Diese können dadurch erforderlich werden, weil die Ziele entweder aufgrund ihrer Lage an Stadt- bzw. Ortsrändern oder abseits von Siedlungsgebieten von den Mindeststandards des Verbindungsmodells zwischen den zentralen Orten (vgl. Kap. III 6.4) nicht explizit erfasst werden oder die eine darüber hinaus gehende Bedienung aus Nachfrage- bzw. Kundensicht sinnvoll erscheinen lassen. Außerdem kann aus Gründen der Verkehrssicherheit eine zielnahe Erschließung notwendig sein.

Es dreht sich im Wesentlichen um

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

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

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

- personalintensive Bürostandorte (flexible Arbeitszeiten),
- Betriebe der produzierenden Wirtschaft (Schichtbetrieb),



- Betriebe mit hohem Anteil außerhalb Beschäftigter (z. B. Baugewerbe, Außendienstmitarbeiter),
- Betriebe mit hohem Anteil an Saisonkräfte und/oder hoher Fluktuation,
- Betriebe mit überwiegend weiblichen Beschäftigten oder
- personalexensive, aber großflächige Logistikstandorte

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

### 6.6 Mindestbedienstandards für den SPNV

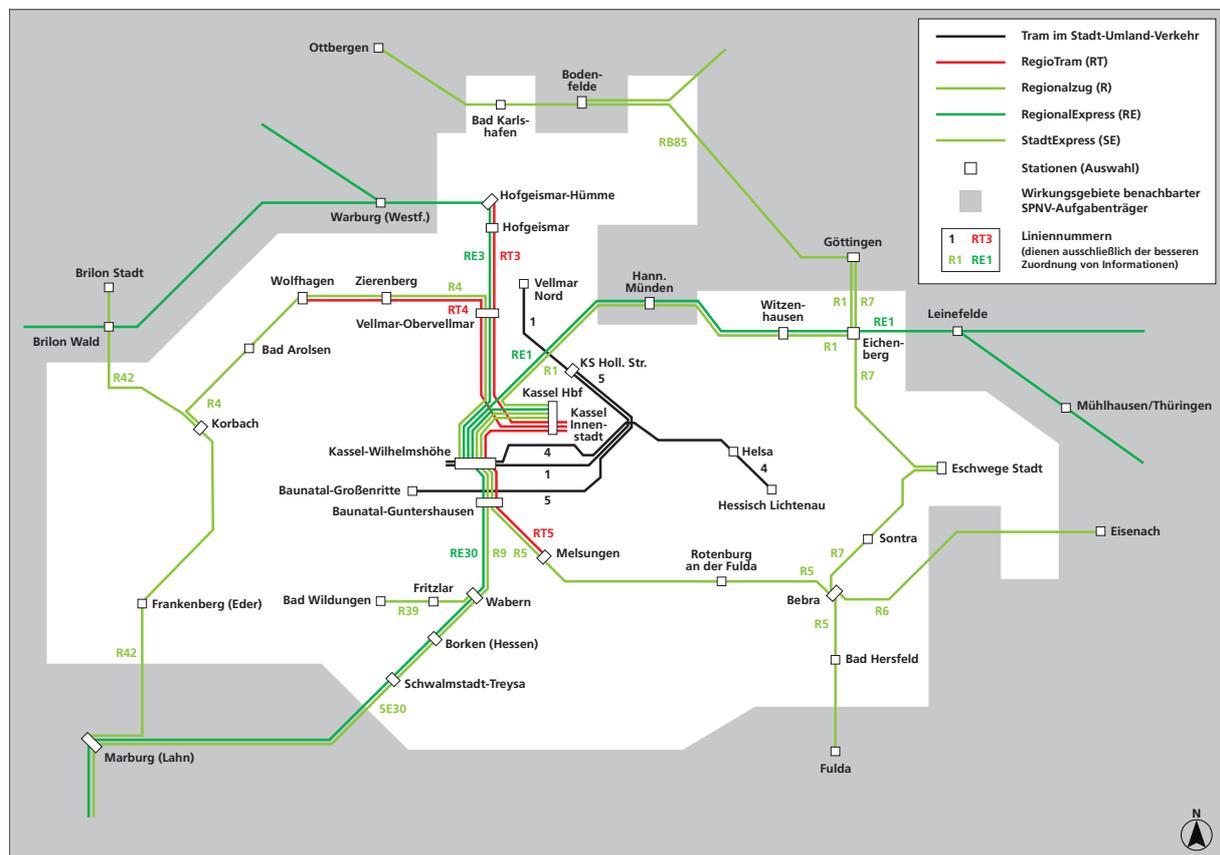


Abb. III-3: Schematisierter Plan über den Zielzustand der SPNV-Bedienung im NVV-Gebiet [eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

Der SPNV stellt in aller Regel das angebots- und nachfrageseitige Rückgrat des ÖPNV-Systems eines Nahverkehrsraumes dar. Aufgrund dieser herausragenden Rolle des SPNV für das NVV-Gebiet im Allgemeinen sowie für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg im Besonderen wird das Grundgerüst strecken- und produktbezogener Mindeststandards bereits in das Anforderungsprofil aufgenommen. Aufgabenträger für den SPNV ist der NVV (vgl. Kap. III 3.3).



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

- der inneren Erschließung der Region Nordhessen über die
- Anbindung nahezu aller Mittelzentren sowie zahlreicher, an den Eisenbahnstrecken gelegenen Grundzentren bis hin zu
- Verbindungen zu den Oberzentren der benachbarten Regionen reichen.

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

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

Auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg wird systematisch nur das SPNV-Produkt „Regionalzug“ angeboten, dessen Eigenschaften im Folgenden beschrieben werden:

Der Regionalzug (R)

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

Im Jahresfahrplan 2014 gehen von Kassel *RegionalExpress*-Verbindungen zu den Oberzentren Frankfurt am Main, Gießen, Marburg (jeweils über Wabern und Schwalmstadt-Treysa), Hagen und Halle (Saale) aus. Ein perspektivisches Ziel künftiger Angebotsgestaltung im SPNV ist es, eine direkte Anbindung an das Oberzentrum Erfurt (über Bebra und Eisenach) als Ersatz für die auf dieser Relation schrittweise wegfallenden Fernverkehrszüge zu schaffen.

## 6.7 Besondere Grundsätze für Planung und Ausgestaltung des schulbezogenen Linienverkehrs

Zwischen dem Jedermann-Verkehr und dem Schülerverkehr gibt es hinsichtlich der Anforderungen an das ÖPNV-System erhebliche Schnittmengen. Dennoch erfordern Teile des Schülerverkehrs davon abweichende Vorgaben. Diese ergeben sich insbesondere dann, wenn das für den Jedermann-Verkehr konzipierte Regelangebot aufgrund von Siedlungsstrukturen, Schulstandorten, Linienführungen oder Zeitlagen für die spezifischen Belange des Schülerverkehrs nicht oder nur bedingt geeignet ist. Daher werden die Mindeststandards für die Verkehrsbedienung an dieser Stelle um besondere Anforderungen an das Angebot für den schulbezogenen Linienverkehr ergänzt. Für die Ausgestaltung und die Abwicklung des eigens in den ÖPNV integrierten Verkehrs zu und



von den allgemein bildenden und beruflichen Schulen gelten für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg – unter gegebenen finanziellen Umständen – folgende Leitvorgaben:

- Die grundsätzliche Verkehrssicherheit eines jeden Schülers auf dem gesamten Schulweg genießt oberste und uneingeschränkte Priorität.
- Gesetzliche Grundlage für die Schülerbeförderung ist § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG), dessen Bestimmungen zu beachten sind.
- Die Schülerbeförderung hat laut § 161 Abs. 4 Satz 2 HSchG vorrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen. Bei fehlendem oder dafür unzureichendem Regelangebot sind Fahrten im öffentlichen Linienverkehr durchzuführen, die sich an den Besonderheiten der jeweiligen Schulstandorte und an deren maßgebenden Einzugsgebieten orientieren.
- Bei sehr geringem Bündelungspotenzial sind Möglichkeiten anderer Beförderungsarten zu prüfen und ggf. anzubieten. Absehbar instabile Schulstandortsituationen sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen, weshalb auf eine Flexibilität bei der Angebotserbringung zu achten ist.
- Den besonderen Erfordernissen der einzelnen Schulstufen ist in Planung und Abwicklung des schulbezogenen Verkehrs Rechnung zu tragen.
- Ein eigens für den Ausbildungsverkehr bereitgestelltes Fahrtenangebot des öffentlichen Linienverkehrs ist auf die Schulanfangs- und -schlusszeiten abzustimmen.
- Wartezeiten der Schüler vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende sind im Kontext einer wirtschaftlichen Fahr- und Umlaufplanung möglichst akzeptabel aus Sicht der Schüler zu gestalten.
- Die Bedienungsgebiete der Buslinien und der Fahrten, die speziell für den Schülerverkehr eingerichtet sind, haben die maßgebenden Herkunftsorte der Schüler eines Schulstandortes abzudecken.
- Durch die freie Schulwahl nach der Grundstufe können sich zwischen Wohnorten und weiterführenden Schulen Verkehrsbeziehungen ergeben, die ein geringes relationsbezogenes Aufkommen und damit auch nur ein entsprechend niedriges Bündelungspotenzial erreichen. Sollen eigens für dieses Nachfragepotenzial Linien des straßengebundenen ÖPNV neu eingerichtet werden, müssen diese ebenso wie andere Linien auch ein wirtschaftlich vertretbares Aufwand-Ertrags-Verhältnis aufweisen (vgl. § 161 Abs. 4 HSchG).
- Im Grundschulbereich sind Umsteigeverbindungen zu vermeiden.
- Umsteigebeziehungen zwischen Linien sind zeitlich und hinsichtlich der Verkehrssicherheit an den Umsteigepunkten zu optimieren.
- Die Gesamtreisezeiten zwischen den Wohnorten und den Schulstandorten sollen im Interesse der Kinder und Jugendlichen ihrer Länge nach und der Altersgruppe entsprechend zumutbar sein.
- In Anbetracht einer volks- und betriebswirtschaftlich vertretbaren Fahrzeugauslastung werden ausreichende Beförderungskapazitäten durch Sitz- und Stehplätze bereitgestellt, die sich an der Länge der individuellen, fahrzeugbezogenen Beförderungszeit orientieren.
- Rationalisierungsmaßnahmen im schulbezogenen Verkehr mit dem Ziel einer gleichmäßigeren Auslastung des Fahrzeugsparks und dadurch eines gleichmäßigeren Einsatzes des Fahrpersonals sind im Interesse einer sparsamen Verwendung öffentlicher



Mittel anzustreben, in dem eigens dafür vorgehaltene Kapazitätsspitzen abgebaut werden. Geeignete Maßnahmen sind im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger auszuarbeiten und umzusetzen (z. B. Schulzeitenstaffelungen).

## 7 Qualitatives Grundangebot

### 7.1 Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen

Die Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen stellen das Bindeglied zwischen den Mindeststandards für die Verkehrsbedienung in Kapitel III 6 und der Angebotskonzeption in Kapitel V dar, in der jeder Linie im Wirkungsbereich des Aufgabenträgers Funktionen und Angebotsstandards im Einzelnen zugeordnet werden. Die in Tab. III-5 aufgegriffenen Aspekte zu Netzebenen, Verkehrsmitteln, Angebotstypen usw. haben übergeordneten Charakter und sind deswegen im Anforderungsprofil der Angebotskonzeption vorangestellt.

Das Verkehrsangebot im gesamten NVV-Gebiet wird in hierarchische Netzebenen eingeteilt, denen Verkehrsmittel und Angebotstypen zugeordnet sind. Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind folgende Netzebenen von Interesse:

- Netzebene 1 ist der SPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV, wovon der konventionelle Zugverkehr mit Regionalzügen („R“) die Netzebene 1a bildet.
- Netzebene 3 ist der zwischengemeindliche, straßengebundene ÖPNV außerhalb des Verdichtungsraumes um die Stadt Kassel.
- Netzebene 4 ist der straßengebundene ÖPNV primär auf dem Gebiet einer Stadt oder Gemeinde unabhängig des Raumstrukturtyps.

Netzebene	Verkehrsmittel	Angebotstyp	Grundtakt (Mo-Fr)	verkehrliche Funktionen	Angebotsmerkmale
<b>Schienenpersonennahverkehr (SPNV)</b>					
1a		Regionalzug (R)	60 min	s. Kap. III 6.6	s. Kap. III 6.6
<b>straßengebundener ÖPNV außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel</b>					
3a		Expressbus	Einzelfahrten in Lastrichtung bei durchgehend bedienten Linien: 60-120 min	schnelle Verbindungen zu Mittel- und Oberzentren	wenige (zentrale) Haltestellen fährt ggf. über Bundesfernstraßen (BAB) merkbarer Reisezeitvorteil hochwertige Fahrzeuge CD
3a		Regiobus	60-120 min	Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren	Qualitätsprodukt im Busverkehr außerhalb Verdichtungsraum KS Angebot auch an Wochenenden CD



Netzebene	Verkehrsmittel	Angebotstyp	Grundtakt (Mo-Fr)	verkehrliche Funktionen	Angebotsmerkmale
<b>spezifische Angebote des straßengebundenen ÖPNV für den Freizeitverkehr</b>					
3b		Nachtbus	Einzelfahrten	i. d. R. in Nächten vor Sa, So, F für nächtlichen Freizeitverkehr	garantierte Anschlüsse spezifische Sicherheitsstandards Taxiruf-Service
3b		Ausflugsbus	Einzelfahrten oder Fahrten im Takt	Anbindung, Erschließung von Naherholungszielen, touristischen Gebieten	saisonal, ggf. nur an Wochenenden ggf. mit Fahrradanhänger regionale Bezeichnungen, Markennamen
<b>innerstädtischer bzw. inngemeindlicher straßengebundener ÖPNV</b>					
4a		Stadtbus (Stadtverkehr)	30-60 min	Erschließung der Kernstadt Verbindung von Stadtteilen	Innenstadterschließung kurze Haltestellenabstände Rendezvous-Prinzip, falls mehrere Stadtbuslinien vorhanden hochwertige Fahrzeuge CD mit kommunaler Identität
4b		Ortsbus (Ortsverkehr)	60 min	Verbindung zwischen OT Anbindung an Netzknotten	für verkehrliche Verhältnisse in Flächengemeinden (in Anlehnung an StadtBus)
<b>differenzierte und bedarfsorientierte Angebote des straßengebundenen ÖPNV</b>					
2-4		Anruf-Sammel-Taxi (AST)	AST-Linie 60-120 min als Ergänzung einer Buslinie verschieden	breites Einsatzfeld eigenständige AST-Linien oder Ergänzung von Buslinien	bedarfsgesteuert, mit Voranmeldung Fahrplan- und Haltestellenbindung Integration in Verbundtarif ggf. zuschlagspflichtig max. Anmeldefrist 60 min, anzustreben 30 min, Frühfahrten am Vorabend Einsatz von Pkw bis Kleinbus
3-4		Rufbus	wie Regiobus, Stadtbus, Ortsbus, Bürgerbus oder sonstige Buslinie		Kombinationen aus Fest- und Bedarfsbedienung Fahrplan-/Haltestellenbindung max. Anmeldefrist 60 min, anzustreben 45 min Ausstiegswunsch ggf. auch über Fahrer anmelden



Netzebene	Verkehrsmittel	Angebotstyp	Grundtakt (Mo-Fr)	verkehrliche Funktionen	Angebotsmerkmale
3-4		Bürgerbus (nach § 42 PBefG)	Einzelfahrten oder Taktfahrplan	Ergänzung Regelangebot zwischenörtliche Verbindung Erschließung Stadt-/Gemeindegebiete	i. d. R. Festbedienung mit Fahrplan- und Haltestellenbindung Bedarfsbedienung möglich, dann Voranmeldeverfahren dichtes Haltestellennetz Integration in Verbundtarif oder Anwendung eines Haustarifs Kleinbus mit max. 8 Sitzplätzen
<b>übriger Busverkehr ohne Produktanforderungen</b>					
2-4		sonstige Buslinie	Einzelfahrten ohne durchgehende Vertaktung	zwischenörtliche Verbindung Erschließung Stadt-/Gemeindegebiete	i. d. R. auf Bedürfnisse des Ausbildungsverkehrs abgestimmt

Tab. III-5: Übersicht über NVV-weite Angebotstypen auf dem Gebiet des LK Hersfeld-Rotenburg [eigene Zusammenstellung]

Den Verkehrsmitteln und Angebotstypen werden in Tab. III-5 werktägliche Grundtakte gemäß Verkehrsnachfrage, verkehrliche Funktionen (Verbindung, Erschließung) und hervorzuhebende Angebotsmerkmale zugeschrieben. Einige Angebotstypen des straßengebundenen ÖPNV, wie zum Beispiel das AST, sind für mehrere Netzebenen geeignet (3 bis 4). Tab. III-5 stellt eine Auswahl möglicher Angebotstypen dar, denn zukünftig sind weitere Formen oder Mixe denkbar und je nach Situationsbezug kombinierbar.

Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV entfalten die Anforderungen an die Netzebenen 3 und 4 unmittelbare Wirkung, die in der Angebotskonzeption in Kapitel V Berücksichtigung finden. Von den Anforderungen an die Netzebene 1a (SPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV) ist der Landkreis Hersfeld-Rotenburg über das Territorialprinzip mittelbar berührt.

## 7.2 Platzkapazitäten im straßengebundenen ÖPNV

Die nachfolgenden Vorgaben zur planerischen Dimensionierung der Platzkapazitäten – Sitz- und Stehplätze sowie Plätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste betreffend – beziehen sich auf das ÖPNV-Angebot, das sich gezielt auch an den Jedermann-Verkehr richtet. Vergleichbare Anforderungen an ausreichende Platzkapazitäten im rein schulbezogenen Linienverkehr sind dagegen Bestandteil des Kapitels III 6.7.

Im straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum kommt es außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit bei der Beförderung von Fahrgästen im Jedermann-Verkehr erfahrungsgemäß nur vereinzelt zu hohen Besatzzahlen. Dennoch können zu gewissen Zeiten auf entsprechenden Buslinien durch Überlagerungen von Fahrgastaufkommen im Jedermann-Verkehr und im Ausbildungsverkehr Besetzungsgrade auftreten, die oberhalb einer Grenze liegen, die aus Sicht eines Fahrgastes im Jedermann-Verkehr für eine längere Verweildauer aufgrund der Fahreigenschaften eines Busses als nicht mehr zumutbar einzustufen ist. Dies ist dann der Fall, wenn bei einer Busfahrt regelmäßig



- neben allen Sitzplätzen zusätzlich
- über 50 % der fahrzeugseitig zugelassenen Stehplätze
- länger als 15 Minuten Fahrt im Stadtverkehr oder
- länger als 30 Minuten im Zwischenorts- bzw. Überlandverkehr

belegt sind. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und aus begründbaren planerischen Zwängen heraus dürfen diese Richtwerte für einige Streckenabschnitte ausnahmsweise kurzzeitig überschritten werden. Bei wiederkehrenden, „systematischen“ Überbesetzungen auf längeren Abschnitten ist seitens des Aufgabenträgers gegenzusteuern, um die an den Jedermann-Verkehr gestellten Qualitätsanforderungen zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Qualität der Betriebsdurchführung im Busverkehr ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften auf 60 km/h begrenzt ist, wenn Fahrgäste keinen Sitzplatz einnehmen können (vgl. § 3 Abs. 3 Ziffer 2b StVO). Die Vorteile einer Führung über Autobahnen oder autobahnähnlicher Straßen können somit nur generiert werden, wenn eine Sitzplatzgarantie gewährleistet werden kann.

Bei Großveranstaltungen und zu Sondersituationen (z. B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausdrücklich nicht.

## 7.3 Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG

Die Ausführungen in den nachfolgenden Unterkapiteln III 7.3.1 bis III 7.3.4 beziehen sich ausdrücklich auf die von DB Station & Service AG betriebenen Stationen entlang der Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG, absatzweise auch auf jene der DB Regio-Netz Infrastruktur GmbH („Kurhessenbahn“).

### 7.3.1 Ausstattungsstandards an Bahnstationen

Die DB Station & Service AG als wichtigster Betreiber von Bahnstationen im NVV-Gebiet gibt eine kategorisierte Stationsausstattung vor, wobei insbesondere die kleinen Bahnstationen mit einer niedrigen Kategorie eingestuft sind (Kategorie 6), für die nur eine geringe Ausstattung vorzuhalten ist. Deshalb wird der NVV auch künftig bestrebt sein, diese Standards mit zusätzlichen Maßnahmen, wie dem Aufstellen von zusätzlichen Sitzgelegenheiten, Informationsvitriolen und/oder Uhren, sinnvoll zu ergänzen.

Die NVV-weite Grundausstattung für Bahnstationen setzt sich zusammen aus

- Bahnsteiginfrastruktur bestehend aus einem Bahnsteig oder aus mehreren Bahnsteiganlagen in Höhe von 38 cm (für RegioTram), 55 cm (für RegioTram, R und RE) oder 76 cm (bei Fernverkehrshalten);
- Einrichtungen für die Fahrgastinformation, mindestens in Form einer einheitlichen NVV-Vitrine mit festgelegten Inhalten wie Fahrplan, Tarifinformation, Schienennetzplan usw. sowie zusätzlich in Form von Beschallungsanlagen und Dynamischer Schriftanzeiger (DSA), die einen Verspätungsfall akustisch angeben und anzeigen;
- einer Stationswegeleitung mit ausreichender Anzahl von Bahnhofsnamensschildern, Gleisbezeichnungen, Wegeleitung und Hinweisen auf weiterführende Verkehrsarten und Serviceeinrichtungen;



- angemessene Ausstattung mit überdachten Wartehallen und Sitzgelegenheiten;
- ergänzende Bahnsteigmöblierung in Form von Abfallbehältern und Uhren.

An den Bahnstationen sind ebenfalls ausreichende Anlagen für die Fahrradabstellung in Form von überdachten Fahrradabstellanlagen und ggf. Fahrradboxen vorzusehen (Bike+Ride) sowie bei entsprechender Größe und Bedeutung der Bahnstation auch Anlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr (Park+Ride mit Behindertenparkplätzen).

Durch die Modernisierungsmaßnahmen in den Jahren 1998 bis 2006 wurden nahezu alle Bahnstationen mit dieser Grundausstattung versehen. In den kommenden Jahren wird es in erster Linie notwendig sein, Bahnstationen und deren Zugangsanlagen weitgehend barrierefrei sowohl für Fahrgäste mit Geh- als auch mit Sehbehinderung zu gestalten und die Aufenthaltsqualität durch Erneuerung der Bahnsteigausstattung zu verbessern.

Bedingt durch das Stationskategoriesystem der DB Station & Service AG und die damit verbundene Zuordnung von Ausstattungsstandards hält es der NVV für erforderlich, dass die DB Station & Service AG in den kommenden Jahren ihr Stationspreissystem modifiziert. Der hohe Standard, der an den Stationen im NVV-Gebiet bereits heute existiert, muss auch zukünftig vorgehalten, gesichert und gepflegt werden. Deshalb ist es aus Sicht des NVV nicht angemessen, dass an kleinen Stationen mit wenigen Reisenden zukünftig nur noch eine Minimalausstattung von der DB Station & Service AG installiert und betrieben wird. Hierzu versucht der NVV mit weiteren Aufgabenträgern für den SPNV bundesweit aktiv zu werden, um Mindeststandards unabhängig vom Kategorie-Preismodell der Bahnstationen umzusetzen und vorzuhalten.

### **7.3.2 Bauliche Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit an Bahnstationen**

Die seit Mitte/Ende der 1990er Jahre laufenden Bestrebungen zur Modernisierung und zum barrierefreien Ausbau der Bahnstationen im NVV-Gebiet für Nutzer mit Gehbehinderungen und für Rollstuhlfahrer sollen in Zukunft auch weiter fortgesetzt werden.

Bei Modernisierungsmaßnahmen an Bahnstationen ist zu differenzieren

- zwischen der Einstiegssituation vom Bahnsteig in das Fahrzeug sowie
- zwischen der Zugangssituation vom öffentlichen Straßenraum zum Bahnsteig.

Darüber hinaus erfolgt eine Unterscheidung, ob auf diesen Wegen Barrieren mit einfachen Hilfsmitteln umgangen werden können oder die Zugänge in keiner Form barrierefrei sind. So können z. B. Treppen mit Schiebeanlagen für Fahrräder und Kinderwagen eingerichtet werden, die zwar einen kurzen Weg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ermöglichen, aber für Behinderte nur bedingt geeignet sind. Erst wenn beide Wegebeziehungen durchgehend barrierefrei und damit behindertengerecht sind, ist eine Station aus Sicht des NVV insgesamt als vollständig behindertengerecht für Rollstuhlfahrer und für Personen mit Gehbehinderungen anzusehen. Eine nur „weitgehende“ Barrierefreiheit muss daher einschränkend mit der Bezeichnung „kinderwagengerecht“ geführt werden. Des Weiteren können im Zuge von Modernisierungen der Bahnsteige Schieberampen an Treppen angebracht werden, die für kurze Wege bei Außenbahnsteigen sorgen, die bedingt behindertengerecht zugänglich werden.

An neuen Stationen wird grundsätzlich ein voll umfänglicher barrierefreier Ausbau vorgenommen und dies bei Bahnsteigmodernisierungsmaßnahmen berücksichtigt. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass sich Barrierefreiheit auch durch die Anlage von taktilen



Leitsystemen für Sehbehinderte ausgezeichnet, die bei allen umgebauten Stationen zur Selbstverständlichkeit werden.

Zur Weiterführung der Modernisierungen der Bahnstationen im NVV-Gebiet werden in den kommenden Jahren mehrere Bahnhöfe modernisiert (im Landkreis Hersfeld-Rotenburg: Bebra) oder es werden ergänzende Bahnsteigmaßnahmen durchgeführt werden (im Landkreis Hersfeld-Rotenburg: Rotenburg an der Fulda-Lispenhausen).

Um die fußläufige Erreichbarkeit von Bahnstationen zu verbessern, werden auch künftig Umbaumaßnahmen an Fußgängerunterführungen so ausgelegt, dass durch beidseitige Zugänge zur Bahnstation deren Lagegunst im Stadt- oder Gemeindegebiet deutlich angehoben wird.

### 7.3.3 Individuelle Lösungen bei Modernisierungen von Bahnstationen

Vor dem Hintergrund der in Kapitel III 7.3.1 dargelegten unterschiedlichen Auffassungen zur Ausstattung von Bahnstationen sind auch die Probleme bei weiteren Aus- und Umbaumaßnahmen zur Schaffung von Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer und für Personen mit Gehbehinderungen zu sehen. Obwohl zahlreiche Regelwerke in Europa genaue Vorgaben für die technischen Anlagen und die Barrierefreiheit vorsehen, besagt die im Einvernehmen mit dem Gesetzgeber aufgestellte Konzernrichtlinie 813.0202 der Deutschen Bahn AG, dass Stationen mit weniger als 1.000 Ein- und Aussteigern nicht behindertengerecht ausgebaut werden müssen.

Mit Zeichnung der Rahmenvereinbarung Hessen im August 2011 ist es den drei Verkehrsverbänden in Hessen in Zusammenarbeit mit dem Land Hessen und der DB Station & Service gelungen, knapp 100 Bahnhöfe aufzunehmen, die bis 2019 modernisiert und teilweise auch unter finanzieller Mitwirkung der betreffenden Kommune barrierefrei ausgebaut werden sollen. Dieser vorgesehene barrierefreie Ausbau ist unabhängig von der jeweiligen Ein- und Aussteigerzahl an der betreffenden Bahnstation.

Bis zum Jahr 2010 ist es im NVV-Gebiet nicht gelungen, mit kostengünstigen Lösungen, wie z. B. mit steileren Rampen an komplexen Verkehrsanlagen (Mittelbahnsteige entlang von Hauptstrecken), eine vereinfachte Form für eine „behindertenfreundliche“ Nutzbarkeit herzustellen, die auch Fahrgästen mit Kinderwagen, Gepäck, Einkaufsrollern oder Fahrrädern entgegen kommen. Daher ist ebenso keine Barrierefreiheit für Nutzer mit Gehbehinderungen und für Rollstuhlfahrer im Sinne des BGG vorhanden. Auch hierfür gibt es internationale Regelwerke, die die Vorschriften der DB Station & Service AG geprägt haben, die eine Anwendung von Rampen mit 11 % Gefälle rechtlich nicht erlauben. Die gemäß derzeitigen Regelwerken erforderlichen Rampenneigungen von maximal 6 % und der damit einhergehende Einbau von Zwischenpodesten im Abstand von 6 m stellen verhältnismäßig große Eingriffe in bestehende Infrastrukturanlagen dar, so dass derartige Umbauten immer mit einem sehr großen Raum- und Kostenaufwand einhergehen. Dadurch entsteht die Situation, dass die Investitionsprogramme des Bundes und der Länder auf einen mittel- bis langfristigen Zeitraum ausgelegt werden müssen, da im Rahmen der Herstellung von Barrierefreiheiten die Modernisierung der gesamten Altanlagen erfolgt.

Der NVV wird von daher auch weiterhin versuchen, mit einfachen und vereinfachten Lösungen Barrierefreiheit an den Stationen herzustellen und verweist hier auf die gelungene Umsetzung von schienengleichen Bahnsteigzugängen im Bereich der Nebenbahnen im Netz der Kurhessenbahn (höhengleiche Querungen gesichert durch Drängelgitter unter Signaldeckung).

### **7.3.4 Neubau und Reaktivierungen von Bahnstationen**

In den vergangenen Jahren wurden auf dem Gebiet des NVV mehrere Bahnstationen neu errichtet oder reaktiviert. Der NVV vertritt die Auffassung, dass sich Investitionen in die Infrastruktur überall dort lohnen, wo die Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte Anpassungen bei der Anbindung an den SPNV nach sich ziehen muss. Insbesondere durch die RegioTram, aber ebenso durch andere leistungsfähige und beschleunigungsstarke Schienenfahrzeuge ist es nun möglich, mit geringen Fahrzeitverlängerungen häufiger zu halten. Von daher werden auch in den kommenden Jahren weitere Neubauten und Reaktivierungen im Verbundgebiet anstehen, sofern noch zu erstellende Verkehrsprognosen ein ausreichendes Fahrgastpotenzial dafür ermitteln.

### **7.3.5 Verknüpfungsschnittstelle zwischen Bahn und Bus**

Neben der Schaffung der räumlichen Nähe zwischen Bahn und Bus, der Anlage von barrierefreien Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in Zug oder Bus spielt bei der Verknüpfung zum straßengebundenen ÖPNV die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) eine zentrale Rolle (vgl. Kap. III 7.9.3). Nur mit Hilfe dynamischer Anzeiger wird es in Zukunft gelingen, das Thema Anschlusssicherung an wichtigen Verknüpfungspunkten des ÖPNV-Systems zu verankern. Dabei muss es Ziel sein, neben einheitlichen Anzeigen im NVV-Gebiet den Fahrgästen betreiber- und verkehrsmittelunabhängige Informationen über Ankunftszeit, Verspätungen, Art des Verkehrsmittels und Anschlüsse in Echtzeit zu übermitteln. Die derzeit noch bestehenden rechtlichen Unsicherheiten sowie technische Rahmenbedingungen (einheitliche, betreiberunabhängige Datenlieferungen) werden dabei noch zu lösen sein.

## **7.4 Mindeststandards für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV**

### **7.4.1 Allgemeine Anforderungen**

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV sind als Zugangsstellen und Umsteigepunkte essentielle Netzelemente mit hoher Systemwirkung. Dort warten und informieren sich Fahrgäste. Sie sind „Visitenkarten“ des ÖPNV. Alle Empfehlungen und Vorgaben im Nahverkehrsplan zu den Haltestellen sind unter der Maßgabe zu sehen, dass sich diese Infrastrukturen im Eigentum und in der Planungshoheit der Städte und Gemeinden befinden (vgl. Kap. III 7.7.2).

Haltestellen sind so anzulegen, dass

- sie hinsichtlich Erreichbarkeit und Aufenthalt verkehrssicher sind (gegenüber Gefahren durch den Straßenverkehr),
- sich Fahrgäste bei Zugang und Aufenthalt objektiv und subjektiv sicher fühlen (soziale Sicherheit),
- keine Konfliktsituationen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen entstehen,
- Belange mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt bzw. eingehalten werden,
- die im Zuge von Gender Mainstreaming aufgestellten Anforderungen Beachtung finden (vgl. Kap. III 5),



- sie lage- und verkehrsgünstig zu Quell- und Zielorten liegen,
- sie sich baulich in das Stadt- bzw. Ortsbild integrieren, dennoch aus Gründen der Verkehrssicherheit zwar auffällig, aber dennoch dezent gestaltet sind.

Im Sinne des Verbundcharakters sind NVV-weite standardisierte Ausstattungen vorzunehmen und einzuhalten (vgl. Kap. III 7.4.4), wobei der konkrete Situationsbezug einer Haltestelle berücksichtigt werden muss.

In Zusammenhang mit den hier definierten Mindeststandards für Haltestellen wird auf die Informationen der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung zur Förderung von Haltestellen und zur Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen in der jeweils aktuellen Fassung verwiesen.

#### 7.4.2 Priorisierung von Haltestellentypen

Die Frage, ob eine Haltestelle am Fahrbahnrand, als Buskap oder als Busbucht anzulegen ist, hängt von mehreren Faktoren ab und erfordert stets eine Einzelfallprüfung. Dazu lassen sich u. a. die Lage der Haltestelle im (Straßen-)Raum, die Klassifizierung der Straße, das Verkehrsaufkommen, die verkehrliche Bedeutung, die Funktion der Haltestelle oder die dort verkehrenden Produkte (z. B. Stadtbus) nennen.

Aus Sicht der Nahverkehrsplanung sind Bushaltestellen primär am Fahrbahnrand anzulegen. Die Anlage von Kaphaltestellen ist besonders entlang von bebauten, innerörtlichen Straßen mit seitlichen Parkstreifen geeignet, da

- durch ein Vorziehen des Wartebereichs der Haltestelle bis zum Fahrbahnrand der Platzbedarf für die fahrgeometrisch aufwendigen Ein- und Ausfahrflächen einer Busbucht entfällt,
- ein nahezu spaltfreies (barrierefreies) Heranfahren an die Bordsteinkante gewährleistet ist,
- das Kap eine wirksame Maßnahme zur Verminderung von Störpotenzialen ist und
- damit zur Einhaltung der Fahrzeiten beiträgt.

Busbuchten weisen dagegen eine Reihe von Nachteilen auf, denn diese

- haben einen höheren Platzbedarf, so dass Flächen für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen,
- erfordern einen höheren baulichen Aufwand,
- erschweren das Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und niederflurgerechter Hochbord zur Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs, wodurch die Gefahr der Beschädigung von Anlage und Fahrzeug besteht (Bordhöhen von über 16 cm sind wegen Überstreifen der Haltestellenflächen beim Ein- und Ausfahren i. d. R. nicht realisierbar, an unebenen Straßen sind faktisch häufig nur 14 cm möglich),
- werden häufig von anderen Verkehrsteilnehmern beparkt, wodurch ein spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante fahrdynamisch verhindert wird und ein barrierefreies Ein- und Aussteigen nicht mehr möglich ist,
- behindern den Bus bei der Wiedereinfädelung in den fließenden Straßenverkehr, wodurch sich Verspätungen ergeben.

Aus diesen Gründen sollten Busbuchten nur noch dann gezielt angelegt werden, wenn



- betriebliche Besonderheiten (notwendige Standzeiten der Fahrzeuge, Umsteigehaltestellen),
- verkehrliche Argumente (hohes Fahrgastaufkommen, viele Barzahlungsvorgänge),
- verkehrssicherheitsrelevante Aspekte (z. B. an Schulen, bei Haltestellen an Außerortsstraßen),
- straßenverkehrstechnische Restriktionen gemäß den Regelwerken und Richtlinien zum Straßenentwurf, wie der RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) oder der RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen),
- in Kombination mit baulichen Gegebenheiten (ausreichend Platz für Wartefläche vorhanden)<sup>21</sup>

eindeutig überwiegen.

Aus diesen Gründen wird eine Empfehlung für das Halten am Fahrbahnrand und für Buskaps ausgesprochen, die im Zuge von Neuanlagen und Modernisierungen zu berücksichtigen ist. Buskaps treten bei Haltestellen in verdichteten Gebieten immer mehr in Erscheinung und haben sich wegen der überwiegenden Vorteile für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen bewährt.

### 7.4.3 Kategorisierung der Haltestellen

Haltestellenkategorie	Merkmale
<b>SF</b>	reine Ausstiegshaltepositionen (sog. Sonderform)
<b>A</b>	geringe Fahrgastfrequentierung geringe bis mittlere Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten keine Umsteigebeziehungen reine AST-Haltestellen fallen in diese Kategorie
<b>B</b>	mittlere bis hohe Fahrgastfrequenz mittlere bis hohe Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Linien vorhanden
<b>C</b>	ZOB, wichtige Netzknoten räumlich zentral gelegen hohe Fahrgastfrequenz hohe Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten Umsteigebeziehungen zwischen mehreren Linien deutlich vorhanden

Tab. III-6: Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale

[eigener Entwurf; in Anlehnung an MVV 2000, S. F 8]

<sup>21</sup> Wartefläche mindestens 2,5 m breit, keine Mischfläche mit Geh- oder Radweg, ausreichende Flächen für eine 180-Grad-Wende eines Rollstuhls



Die im regionalen Nahverkehrsplan des NVV aus dem Jahr 2000 vorgenommene Einteilung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in vier Kategorien wird beibehalten (vgl. NVV 2000, S. F 8). Jeder Haltestellenkategorie werden anschließend Mindestausstattungsmerkmale zugeordnet (vgl. Kap. III 7.4.4).

Tab. III-6 gibt einen Überblick über die vier Haltestellenkategorien „SF“, „A“, „B“ und „C“. Haltestellen vom Typ „SF“ sind reine Ausstiegspositionen und daher als Sonderform anzusehen, die oftmals einer Haltestelle vom Typ „A“, „B“ oder „C“ angehören. Die drei anderen Haltestellenkategorien unterscheiden sich in erster Linie aufgrund ihrer angebots- und nachfrageseitigen Frequentierung, deren Abgrenzung zueinander auf qualitativen Skalen beruht.

#### 7.4.4 Kategoriebezogene Mindestausstattungsmerkmale

Die Mindestausstattungsmerkmale pro Haltestellenkategorie sind getrennt nach unmittelbarem Haltestellenbereich und weiterem Haltestellenumfeld aufgeführt. Die Aufstellung der kategoriebezogenen Ausstattungsvorgaben für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in Tab. III-7 orientiert sich wiederum an jenen des regionalen Nahverkehrsplan des NVV aus dem Jahr 2000 (vgl. NVV 2000, S. F 9). Bereits vorhandene bauliche Gegebenheiten an den Haltestellen – ungünstige Bauform, fehlende niederflurgerechte Hochbordsteine oder fehlende taktile Leitstreifen – können in ihrem Bestand verbleiben. Die formulierten kategoriebezogenen Mindeststandards in Bezug auf bauliche Gestaltung und auf die barrierefreie Anlage (für Rollstuhlfahrer, Geh- und Sehbehinderte) kommen daher bei Neureinrichtung oder bei Modernisierungsprogrammen zum Tragen.

Zur Mindestausstattung der Haltestellen gehören folgende standardisierte Komponenten im NVV-Design:

- Haltestellenmast bzw. Haltestellenstele,
- H-Schild,
- Haltestellennamensschild,
- Fahrplankasten bzw. Fahrgastinformationsvitrine,
- Wegeleitung (Schilder).

Diese Komponenten dienen der Wiedererkennung und der Fahrgastführung im Sinne einer hochwertigen Visitenkarte des straßengebundenen ÖPNV im NVV-Gebiet. Die Komponenten sind Voraussetzung für eine einheitliche Bestückung mit Fahrgastinformationsmedien (vgl. auch Kap. III 7.9.1).

Infrastruktur-/Ausstattungs-elemente	SF	A	B	C
<b>bauliche Anlage des Haltestellenbereichs</b>				
(verkehrs-)sichere Anlage	X	X	X	X
konfliktarme Gestaltung (Ein-/Aussteiger)		(X)	X	X
behindertenfreundliche Anlage (niederflurgerechte Hochborde mit mindestens 18 cm Höhe, taktile Leitstreifen usw.)	(X)	(X)	X	X
befestigte Wartefläche	(X)	(X)	X	X



Infrastruktur-/Ausstattungs-elemente	SF	A	B	C
hindernisfreie Fläche mind. 2,5 x 2,5 m in Höhe der zweiten Bustür (für 180-Grad-Wende für Rollstuhlfahrer)	(X)	(X)	X	X
überdachter Wartebereich mit transparenten Seitenwänden		(X)	X	X
Sitzgelegenheit im Wartebereich		(X)	X	X
Beleuchtung im überdachten Bereich (sofern außerhalb geschlossener Ortschaften technisch realisierbar)		(X)	X	X
Beleuchtung des Haltestellenbereichs (sofern außerhalb geschlossener Ortschaften technisch realisierbar)	X	X	X	X
optische/bauliche Abgrenzung gegenüber sonstigem Verkehrsraum	(X)	(X)	X	X
<b>Ausstattungs-komponenten</b>				
Haltestellenmast im NVV-Design	X	X	X	X
beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine im NVV-Design	*	(X)	X	X
Fahrplankasten im NVV-Design (anstatt Vitrine)	*	X		
Abfallbehälter (ggf. im NVV-Design)	*	(X)	X	X
Angaben über Linienbedienung (über die Aushangfahrpläne hinaus)	(X)	(X)	(X)	X
Aushangfahrplan	(X)	X	X	X
Liniennetzplan	*	(X)	X	X
Tarifinformation	*	(X)	X	X
Haltestellenübersichtsplan	*		(X)	X
betriebliche Hinweise (Sonderinformationen)	(X)	X	X	X
DFI-Anzeige mit akustischer Ausgabe	*		(X)	X
Bussteig- bzw. Haltepositionsbezeichnung	*	(X)	(X)	X
Wegweiser innerhalb größerer Haltestellenbereiche	*		(X)	X
Umgebungsplan (Stadt-/Ortsplan)	(X)	(X)	(X)	X
Beschriftung „Nur Ausstieg“	X			
Lautsprecher	*			(X)
Uhr	*			(X)
Fahrkartenautomat	*			(X)
behindertengerechte Toilette	*			(X)



Infrastruktur-/Ausstattungs-elemente	SF	A	B	C
Videoüberwachung (unter Beachtung des Datenschutzes)	*			(X)
Notrufsäule	*			(X)
<b>Haltestellenumfeld</b>				
(verkehrs-)sichere Zuwegung	X	X	X	X
Fernhinweis auf die Haltestelle				X
Wegweiser zur Haltestelle			(X)	X
Wegweiser zu Zielen	(X)	(X)	(X)	X
Flächen für Bike+Ride	*	(X)	(X)	X
Hinweis auf Bike+Ride im Straßenraum	*	(X)	(X)	X
Flächen für Park+Ride	*		(X)	X
Hinweis auf Park+Ride im Straßenraum	*		(X)	X
Flächen für Kiss+Ride (Kurzzeitparkplätze)	*			(X)
Hinweis auf Kiss+Ride im Straßenraum	*			(X)
Taxistand	*			(X)
Fahrkartenvorverkaufsstelle	*			(X)
X Mindestausstattung (X) situations- oder nachfragebedingte Zusatzausstattung				
* Ausstattungselement richtet sich bei Ausstiegspositionen (SF) ggf. nach der Kategorie der Haltestelle (A, B, oder C), der die Ausstiegsposition angehört.				

Tab. III-7: Mindeststandards für die verbundweite Ausstattung der Haltestellen des straßenge-bundenen ÖPNV

[eigener Entwurf; in Anlehnung an NVV 2000, S. F 9]

Bei den Haltestellen der Kategorie „A“ ist ein niederflurgerechter bzw. barrierefreier Neu- oder Ausbau im Zuge von Modernisierungsprogrammen dann vorzusehen, wenn diese Haltestellen ein für diese Kategorie relativ hohes Fahrgastaufkommen (über 100 schulwerktägliche Ein- und Aussteiger) oder eine erkennbare Bedeutung für mobilitäts-eingeschränkte Nutzer aufweisen. Haltestellen an Schulen stellen aufgrund der Ver-kehrsspitzen und der damit verbundenen hohen punktuellen Fahrzeugfrequenzierung eine Besonderheit im Haltestellennetz dar und müssen im Falle von Aus- und Umbauten der Haltestellenpositionen individuell betrachtet werden. In Kombination mit dem Ein-satz von Niederflurfahrzeugen sind Haltestellen, die mit niederflurgerechtem Hochbord (als Buskapstein oder als Formstein vom Typ „Kasseler Bord“ oder ähnlicher Bauart mit mindestens 18 bis 20 cm Höhe) und mit taktilen Leitstreifen versehen sind, für Ein- und Ausstiegsvorgänge dann in Hinblick auf den Systemzugang weitgehend als „barriere-frei“ anzusehen (vgl. Abb. III-4). Damit entsprechen diese Haltestellen den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans (vgl. Kap. III 3.4 und III 4).

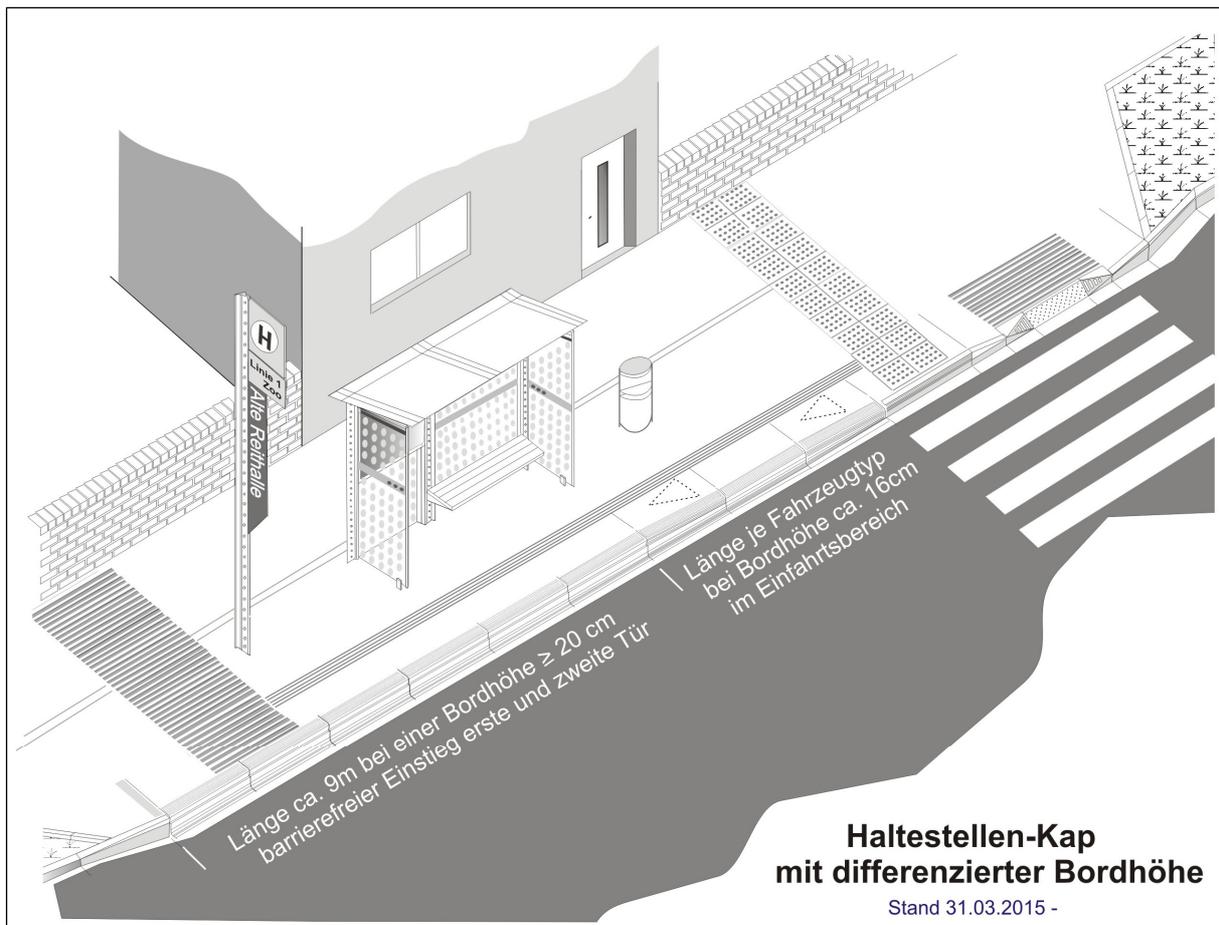


Abb. III-4: Musterbeispiel zur Gestaltung einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand  
[Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement 2015, S. 6]

Die neuen Förderrichtlinien von Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement sehen notwendige Bordsteinhöhen von 22 bis 25 cm über Fahrbahnniveau vor, mindestens jedoch von 20 cm [vgl. *Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement 2015, S. 4*]. Dabei ist eine Beschädigung der Kraftomnibusse an Karosserie und Türen zu vermeiden, weshalb die Anlage einer Haltestelle mit unterschiedlichen Bordsteinhöhen empfohlen wird: Im Anfahrbereich ist eine niedrigere Bordsteinhöhe anzulegen (vgl. Abb. III-4). Eine Anhebung der Warteflächen bzw. der Bordsteinhöhen auf ein Niveau von 18 cm sollte gemäß der neuen Förderrichtlinie von Hessen Mobil nur an Haltestellenpositionen erfolgen, an denen infolge ungünstiger straßenbaulicher Bedingungen für die Betriebsabwicklung (vor allem für Anfahrten an die Haltestelle) eine Anhebung auf über 20 cm (noch) nicht umsetzbar ist.

Um einheitliche Standards zur Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum in Hessen zu gewährleisten, bietet Hessen Mobil den Kommunen den Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ an (vgl. *Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung 2006*).

## 7.5 Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV

Für das Verbundverständnis sind im gesamten NVV-Gebiet Mindestkriterien an die Qualität der im straßengebundenen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge zu erfüllen. Deshalb haben die Fahrzeuge verschiedene Mindestanforderungen an Fahrgastkomfort, Fahrgast- und Verkehrssicherheit, Technik und Umweltschutz zu erfüllen, die im Einzelnen aus der Matrix in → **Anlage III-1** hervorgehen<sup>22</sup>. Bei den Abgasnormen der Dieselmotoren gelten die zum Zeitpunkt der Erstzulassung aktuellen EU-weiten Bestimmungen, wobei höherwertige, von der Fahrzeugindustrie angebotene Standards ebenso zur Anwendung kommen können (z. B. EEV statt Euro 5). Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, z. B. durch Stromspeicher, Gas oder Wasserstoff, oder mit Hybridantrieben senken den Verbrauch an erdölbasierten Kraftstoffen und tragen zu einer Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrssektor bei. Aus diesen Gründen bekennt sich der Landkreis Hersfeld-Rotenburg grundsätzlich zum Einsatz alternativer Antriebe in den ÖPNV-Fahrzeugen.

Unabhängig der im Anforderungsprofil des vorliegenden Nahverkehrsplans aufgestellten Mindestanforderungen sind die gesetzlichen Bestimmungen der StVO, der StVZO und der BOKraft einzuhalten. Dem Aufgabenträger bzw. dessen LNO steht es im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs frei, Fahrzeuge zu fordern, die höherwertige Ausstattungen aufweisen oder höhere Umweltstandards erfüllen. Diese Aussage gilt analog für die Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit höherwertiger Ausstattung oder mit höheren Umweltstandards einsetzen können.

### Bildung von Fahrzeugkategorien

Die Fahrzeuge sind in folgende drei Hauptkategorien<sup>23</sup> eingeteilt:

- Mit Kategorie „A“ werden alle Busfahrzeuge für den Linienverkehr (außer Minibus) versehen, die hohe und zeitgemäße Qualitätsanforderungen erfüllen und die im Regelverkehr einzusetzen sind. Es handelt sich im Normalfall um Neufahrzeuge oder um neuwertige Fahrzeuge. Diese sind deshalb vor allem für Linien und Kurse bestimmt, die sich besonders auch an Fahrgäste im Jedermann-Verkehr richten.
- Unter die Kategorie „B“ fallen alle Busfahrzeuge, die zeitweise als Verstärker- oder Ersatzfahrzeuge zum Einsatz kommen. Außerhalb von Ballungsräumen können Verstärkerfahrzeuge bei schulrelevanten Fahrten zu den Verkehrsspitzen eingesetzt werden, umlaufbedingt daraufhin auch bei Fahrten für den Jedermann-Verkehr. Bei den Fahrzeugen der Kategorie „B“ sind Abstriche beim Fahrzeugalter, beim Fahrgastkomfort und bei der Abgasnorm gegenüber Fahrzeugen der Kategorie „A“ möglich, da es sich bei den Fahrzeugen der Kategorie „B“ um Gebrauchtfahrzeuge handelt.

<sup>22</sup>Aus Gründen der Lesbarkeit und der Übersichtlichkeit sind die aufgestellten Mindestanforderungen in einer Anlage zu finden, wodurch deren Bedeutung aber nicht reduziert wird.

<sup>23</sup>Die hier genannten Fahrzeugkategorien dienen der Unterscheidung von Fahrzeugtypen und den ihnen zugewiesenen Mindestausstattungen im Rahmen der Nahverkehrsplanung im NVV-Gebiet. Diese Fahrzeugkategorien sind daher nicht mit jenen der EU-Richtlinien deckungsgleich (vgl. Kap. III 3.4).



- Fahrzeuge der Kategorie „C“ sind für den Bedarfsverkehr (AST) oder für einzelne fest bediente Kurse mit geringem Fahrgastaufkommen vorgesehen, für die der abweichende Fahrzeugeinsatz gegenüber den Fahrgästen kommuniziert ist. Unter die Kategorie „C“ fällt auch der Minibus. Diese Fahrzeuge der Kategorie „C“ sind in der Regel nicht Bestandteil der Flotte eines Verkehrsunternehmens, sondern gehören zumeist zum Fuhrpark des mit der Leistung betrauten Unterauftragnehmers aus dem Taxi- bzw. Mietwagengewerbe. Diese Aspekte wurden bei der Formulierung der Mindestanforderungen an diese Fahrzeugkategorie mit einbezogen.

Auf die Kategorien folgen Unterkategorien, die die Fahrzeugtypen näher spezifizieren (z. B. Standardbus für Regional-/Überlandverkehr oder für Stadtverkehr, Midibus usw.). Die Mindestanforderungen an die Fahrzeugqualitäten je Haupt- und Unterkategorie gehen im Detail aus der Matrix in → **Anlage III-1** hervor. Die je Linie in Frage kommende Fahrzeugkategorie (A, B, C) wird im Angebotskonzept angegeben (vgl. Kap. V). Die geforderten Fahrzeugzusatzausstattungen wie Klimaanlage, Kneeling oder bei Bedarf LSA-Beeinflussung sind im laufenden Betrieb ihren jeweiligen Bestimmungen nach zu nutzen.

### Barrierefreie Nutzung

Den Belangen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ist beim Fahrzeugeinsatz besonders Rechnung zu tragen (vgl. Kap. III 4). Durch EU-Richtlinie 2001/85/EG und StVZO ist für Stadtbusse bereits verpflichtend, mobilitätseingeschränkten Personen – in erster Linie Personen mit Gehbehinderungen und Rollstuhlfahrern – eine barrierefreie Nutzung inklusive des Zugangs zum Fahrzeug zu ermöglichen (vgl. Kap. III 3.4). Bei „Überlandbussen“ ist eine barrierefreie Nutzung rechtlich nicht zwingend vorgeschrieben. Nur wenn diese explizit freiwillig vorgesehen wird, etwa durch den Aufgabenträger oder durch das Verkehrsunternehmen, müssen die entsprechenden Einrichtungen in den Fahrzeuge für den „Überlandverkehr“ denselben technischen Vorschriften und Regelwerken folgen, die für Stadtbusse Anwendung finden.

Im Anforderungsprofil für die Fahrzeuge des straßengebundenen ÖPNV im NVV-Gebiet ist der Ermessensspielraum hinsichtlich einer barrierefreien Nutzung bei den „Überlandbussen“ dahingehend differenziert berücksichtigt, dass alle Fahrzeuge der Kategorie „A“ die gesetzlichen Standards an eine barrierefreie Nutzbarkeit erfüllen müssen. Bei den Fahrzeugen der Kategorien „B“ und „C“<sup>24</sup> ist – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – die Anwendung dieser Anforderung dem Aufgabenträger Landkreis Hersfeld-Rotenburg bzw. den Verkehrsunternehmen bei Leistungen, die nicht dem Vergabewettbewerb unterliegen, freigestellt.

<sup>24</sup>Bei der Fahrzeugkategorie „C“ ist nur der Minibus von dieser Bestimmung betroffen.

## **7.6 Mindestanforderungen an die Verkehrsdurchführung**

Bezüglich Qualitätssicherung, Leistungsdurchführung und Anforderungen an das Fahrpersonal stellt der Landkreis Hersfeld-Rotenburg eine Reihe von Kriterien für den straßengebundenen ÖPNV auf (vgl. Kap. III 7.6.1 bis Kap. III 7.6.3), die im Kundeninteresse als Mindestanforderungen zu betrachten sind. Dabei ist sicherzustellen, dass die einheitlichen Mindestqualitätskriterien auch bei unterschiedlichen Konstellationen zur Anwendung kommen, also

- im Zuge des Ausschreibungswettbewerbs Eingang in die Verträge zwischen Besteller (Aufgabenträger, LNO) und Ersteller (Verkehrsunternehmen) finden,
- im Falle von Direktvergaben als Auflage dienen oder
- bei „eigenwirtschaftlichen“ bzw. „kommerziellen“<sup>25</sup> Verkehrsleistungen üblicherweise als Auflage an den Bestand einer Konzession geknüpft ist, etwa wie die Verpflichtung zur Einhaltung des Verbundtarifs.

### **7.6.1 Mindestanforderungen an die Qualitätssicherung im straßengebundenen ÖPNV**

#### **7.6.1.1 Pünktlichkeit und Anschlussicherung durch die „5-Minuten-Garantie“ des NVV**

Auf dem Gebiet des NVV und somit auch im Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind alle Verbindungen im ÖPNV in die „5-Minuten-Garantie“ eingebunden (vgl. Kap. III 7.8.3). Es handelt sich um eine freiwillige Leistung des NVV gegenüber den Nahverkehrskunden, im Rahmen derer Fahrgäste ab einer Verspätung von fünf Minuten den entrichteten Fahrpreis oder bei einem verpassten Anschluss nach 20 Uhr eine Taxifahrt erstattet bekommen können. Alle Verkehrsunternehmen unterliegen diesen verbundweiten Qualitätsanforderungen an Pünktlichkeit und Anschlussicherung, weshalb diese im laufenden Betrieb zu berücksichtigen sind. Vor allem die in den Fahrplanmedien veröffentlichten und angebotenen Umsteigeverbindungen sind durch die Anschlussverkehrsmittel auch unternehmensübergreifend sicherzustellen.

Eine Ausnahme bei der durchgehenden Anwendung der „5-Minuten-Garantie“ stellen AST-Fahrten dar. Aufgrund der bedarfsorientierten Angebotsform des AST werden in einigen Bedienungsgebieten nur Rahmenfahrpläne erstellt. Aus den konkreten Fahrtwünschen ergeben sich die tatsächlich abzufahrenden Linienwege und anzufahrenden Haltestellen, so dass es aus systembedingten Umständen in Einzelfällen zu Verzögerungen bei der Ankunftszeit an der Zielhaltestelle von mehr als fünf Minuten gegenüber den Angaben in den Rahmenfahrplänen kommen kann. Dennoch genießen eventuelle Anschlussbeziehungen zum Linienverkehr höchste Priorität.

#### **7.6.1.2 Zustand der eingesetzten Fahrzeuge**

Alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge haben in einem technisch und betrieblich einwandfreien sowie sauberen Zustand zu sein, darüber hinaus äußerlich und im Inneren gepflegt in Erscheinung zu treten. Vor dem morgendlichen Betriebsbeginn ist diese

<sup>25</sup>Zum Zeitpunkt der Erstellung des Anforderungsprofils (2. Quartal 2010) ist noch nicht klar, auf welchen der beiden Begriffe der Gesetzgeber sich letztlich festlegen wird.



Anforderung unabdingbar. Sichtliche, die Nutzung beeinträchtigende und schwerwiegende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Einsatzzeiten tagsüber bei der nächstmöglichen Gelegenheit zu entfernen (z. B. an Endhaltestellen). Ist dies nicht möglich, muss das Fahrzeug unverzüglich ausgesetzt bzw. aus dem Umlauf herausgenommen und mit einem anderen, sauberen Fahrzeug getauscht werden. Auffällige und mutwillig herbeigeführte Vandalismusschäden wie zerschlissene Sitze sind ebenso unverzüglich zu beheben, andere beschädigte oder funktionsuntüchtige Inneneinrichtungsgegenstände sind dabei ebenfalls instand zu setzen. Ein Austausch des Fahrzeugs im laufenden Betrieb wird dann als notwendig erachtet, wenn eine erkennbare Anzahl der Sitze oder andere fahrgastrelevante Fahrzeugeinrichtungen Beschädigungen aufweisen, die das Maß des Erträglichen überschreiten. Einzelheiten ergeben sich aus den Verkehrs- bzw. Dienstleistungsverträgen zwischen Leistungsbesteller und Verkehrsunternehmen.

In den Fahrzeugen ist ein der Jahreszeit angemessenes Raumklima durch Einschalten von Klimaanlage, Lüftungs- oder Heizsystem durch das Fahrpersonal sicherzustellen. Der Aufenthalt der Fahrgäste ist in Anbetracht der vorherrschenden Witterung angenehm zu gestalten. Fahrgastrelevante Ausstattungsmerkmale, wie Haltestellenanzeige, Kneeling, Rampe, Videoanlage u. a., müssen zum Betriebsbeginn einsatzbereit sein. Schäden an diesen sind unverzüglich und nachhaltig zu beheben. Im Interesse einer kunden- und qualitätsorientierten Dienstleistungserbringung sollten die Mängel daher spätestens nach 48 Stunden behoben sein.

#### **7.6.1.3 Beschwerdemanagement und Qualitätsmanagementsystem**

Die Entgegennahme und die Weiterbearbeitung von Beschwerden, Anregungen und Hinweisen der Fahrgäste in schriftlicher, mündlicher, telefonischer oder digitaler Form liegen bei regionalen Linien in der Verantwortung des NVV, bei lokalen Linien in der Verantwortung der lokalen Aufgabenträger bzw. deren LNO. Die Aufgabenträger bzw. die LNO können sich dabei Dritter bedienen. Für die Annahme und Weiterleitung an diese Stellen sind alle Mitarbeiter eines Verkehrsunternehmens mit Kundenkontakt mitverantwortlich, ebenfalls das Fahrpersonal (der verkehrlichen Einzelsituation entsprechend).

Alle Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet des NVV haben an dem verbundweiten Qualitätsmanagementsystem (QMS) in partnerschaftlicher Gegenseitigkeit teilzunehmen. Dazu tragen sie mit entsprechenden Datenlieferungen an den NVV bei. Für die laufende Verbesserung der Qualität der angebotenen Leistungen sind die eingehenden Beschwerden statistisch auszuwerten. In einem rückgekoppelten Verfahren sind bekannt werdende betriebliche Qualitätsmängel durch die Verkehrsunternehmen zu beheben. Eingegangene Beschwerden sind innerhalb von einer Woche zu bearbeiten.

#### **7.6.2 Mindestanforderungen an die Leistungsdurchführung im straßengebundenen ÖPNV**

Die im Folgenden aufgestellten Vorgaben zur Leistungsdurchführung im straßengebundenen ÖPNV setzen u. a. technische Systeme voraus, die zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans in ländlichen Räumen noch nicht überall vorhanden waren. Eine Umsetzung der davon betroffenen Vorgaben wird im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans angestrebt, wenn die technischen Voraussetzungen erfüllt sind.

### **7.6.2.1 Einrichtung und Besetzung einer Betriebsleitstelle**

Alle auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg konzessionierten Verkehrsunternehmen haben eine Betriebsleitstelle zu unterhalten, die das Bindeglied zwischen Fahrbetrieb und der Disposition darstellt. Diese ist zu den Betriebszeiten der jeweiligen Linien des Verkehrsunternehmens für alle Angelegenheiten rund um Betriebssteuerung, Betriebsüberwachung, Anschlusssicherung sowie für kurzfristige Personal- und Fahrzeugdisposition zuständig. Die Betriebsleitstelle ist mit einem Disponenten mit ausreichenden Entscheidungskompetenzen zur Sicherung eines störungsarmen Betriebes zu besetzen, der in seiner Arbeit durch ein dem Betriebsgeschehen angemessenes System unterstützt wird (z. B. durch ein RBL). Mehrere Unternehmen können eine gemeinsame Betriebsleitstelle einrichten. Ein Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens mit Betriebsleiterbefugnissen muss jeden Punkt des Bedienungsgebietes „seiner“ Linien innerhalb einer Stunde erreichen können.

Es muss eine lückenlose und störungsfreie Kommunikation zu allen eingesetzten Fahrzeugen des Verkehrsunternehmens im Bedienungsgebiet sichergestellt sein, sofern dies nicht durch äußere Umstände wie topographische Gegebenheiten oder Lücken in der Abdeckung der Mobilfunknetze abschnittsweise behindert wird. Außerdem muss es eine Kommunikation mit den Betriebsleitstellen anderer im Bedienungsgebiet tätiger Verkehrsunternehmen geben, damit unternehmensübergreifende Anschlüsse im Verspätungsfall abgesichert werden. Eine entsprechende Kommunikationsmöglichkeit ebenfalls mit den Transportleitungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist für die beidseitige Anschlusssicherung zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV wünschenswert. Die Betriebsleitstelle hat innerhalb einer angemessenen Reaktionszeit kundenbezogene Angelegenheiten zu klären, die mit dem Fahrbetrieb in Verbindung stehen.

Während der Schwachlastzeiten oder während der Betriebszeiten von Nachtverkehren, in denen nur einzelne Fahrzeuge im Einsatz sind, kann auf eine durchgehende örtliche Besetzung der Betriebsleitstelle verzichtet werden, sofern stattdessen ein reaktionsfähiges Bereitschaftssystem vorhanden ist, bei dem beispielsweise ein mit betrieblicher bzw. dispositiver Handlungskompetenz ausgestatteter Mitarbeiter jederzeit per Mobilfunk o. ä. von den Busfahrern erreicht werden kann.

### **7.6.2.2 Pünktlichkeit, Verspätungs- und Störungsmanagement**

Die Pünktlichkeit im laufenden Betrieb wird wie folgt definiert:

- Als genau pünktliche Abfahrtszeit gilt verbindlich die 15. Sekunde der jeweils angegebenen Fahrplanminute.
- Verfrühungen sind nicht zulässig.
- Die Toleranzzeit einer „pünktliche Abfahrt“ beträgt beim Stadtbus o. ä. Verkehren drei Minuten, beim Regionalbus bzw. bei Überlandfahrten fünf Minuten.

Bei einer unvorhergesehenen Störung des Betriebsablaufs unabhängig von der Ursache hat das Fahrpersonal unverzüglich die Betriebsleitstelle zu unterrichten, die die Informationen an den Aufgabenträger bzw. an dessen LNO weiterleitet. Daraufhin haben die Verkehrsunternehmen entweder einen eingeschränkten (Regel-)Betrieb oder einen Notbetrieb herzustellen und so lange aufrechtzuerhalten, bis der Regelbetrieb wieder in vollem Umfang gefahren werden kann. Eine Ersatzbeförderung der Fahrgäste muss innerhalb einer angemessenen Zeit gewährleistet sein, die sich an dem Bedienungsgebiet (Stadt, Land) und an der Taktfolge der von der Störung betroffenen Linie orientiert.



Die Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal und mit Hilfe der Leitstelle über eine Störung in Kenntnis zu setzen. Dazu gehört auch die Mitteilung über Abweichungen, Ausfälle, Ersatzmaßnahmen und alternativen Fahrmöglichkeiten. Ist eine Buslinie in ein dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI) eingebunden, sind die geänderten Betriebszustände über die an das DFI-System angeschlossenen Ausgabemedien kund zu tun.

### 7.6.3 Mindestanforderungen an das Fahrpersonal im straßengebundenen ÖPNV

Auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg darf im Linienbusverkehr nur entsprechend ausgebildetes und qualifiziertes Fahrpersonal zum Einsatz gelangen, das der ordnungsgemäßen Erfüllung seiner anspruchsvollen Aufgabenfelder in einem zeitgemäßen und kundenorientierten ÖPNV gewachsen ist. Die Verkehrsunternehmen haben diese grundlegende Vorgabe bei Auswahl und Einsatz sicherzustellen und innerbetrieblich zu überwachen.

Auf Grund langjährig geübter Vertragspraxis darf die Untergrenze der Entlohnung des Fahrpersonals die Mindestvergütung je Stunde nach Maßgabe der jeweils geltenden Tarifverträge (Mantel- und Entgelttarifvertrag) für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e. V. (LHO) nicht unterschreiten. Diese Forderungen gelten analog für den abgestimmten Einsatz von Subunternehmern, sofern diese regelmäßig einen Teil der Fahrleistung des Konzessionärs mit Kraftomnibussen erbringen.

Das neue Hessische Vergabe- und Tariftreuegesetz<sup>26</sup> regelt die Tariftreue über den reinen Stundensatzbezug hinausgehend u. a. auch für Aufträge im öffentlichen Personennahverkehr, wobei die Einzelheiten gesondert vom zuständigen Landesministerium (HMWEVL) bekannt gemacht werden. Die entsprechenden Regelungen finden erst für Vergabeverfahren Anwendung, die nach dem 01. September 2015 eingeleitet werden. Mit Stand 01.06.2015 liegt noch keine Bekanntmachung vor, welche konkreten Regelungen zur Tariftreue im hessischen ÖPNV dann anzuwenden sind. Für (Sub-)Unternehmen aus dem Taxen- und Mietwagengewerbe, die AST-Fahrten durchführen, ist darüber hinaus insbesondere das Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns<sup>27</sup> zu berücksichtigen.

Im Einzelnen sind folgende Kriterien gegenüber dem Aufgabenträger (bzw. Besteller) nachweislich zu erfüllen:

- Das Fahrpersonal muss über hinreichende Ortskenntnisse verfügen, sich im NVV-Tarif (bzw. bei Bedarf in den Tarifen der Nachbarverbände, sofern diese in Randgebieten des NVV-Gebietes zur Anwendung kommen), im Fahrplangefüge der Linien, beim Liniennetz und bei Anschlussbeziehungen eines Verkehrsgebietes auskennen. Das Fahrpersonal muss außerdem in der Lage sein, dem Fahrgast einen richtigen Fahrschein auszustellen und sachlich korrekte, kundenorientierte Auskünfte zum Tarif und zur nachgefragten Verbindung zu erteilen. Hierfür sind angemessene Kenntnisse der deutschen Sprache und Schrift notwendig.
- Die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen inklusive des Fahrpersonals sind durch regelmäßige Schulungen und Fortbildungen entsprechend ihren Einsatzfeldern auf einem aktuellen fachlichen Kenntnisstand zu halten. Dies betrifft betriebliche, kundenbezogene, sicherheitsrelevante, tarifliche sowie technische Themenfelder. Zu-

<sup>26</sup>Hessische Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG) vom 19. Dezember 2014 (GVBl. I S. 354)

<sup>27</sup>Mindestlohnengesetz (MiLoG) vom 11. August 2014 (BGBl. I S. 1348)



sammen mit dem Fahrpersonal sind in regelmäßigen Abständen Trainings im Umgang mit Konflikt- und Stresssituationen abzuhalten. Dies betrifft ebenso den angebrachten Umgang mit Kindern und Jugendlichen im schulbezogenen Linienverkehr oder mit (minderjährigen) Fahrgästen im abendlichen Freizeitverkehr.

- Das eingesetzte Fahrpersonal muss ein gepflegtes Erscheinungsbild abgeben und die Bestimmungen zum Nichtraucherschutz im Fahrzeug auch während der Pausen einhalten. Das Personal hat insoweit Unternehmensbekleidung zu tragen, sofern beim Verkehrsunternehmen solches im Allgemeinen getragen wird. Für einen Mitarbeiter im Kundenkontakt ist mindestens eine angemessene Bekleidung zu gewährleisten.
- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen kundenfreundlich und hilfsbereit zu zeigen. Fahrgästen mit offensichtlichen Mobilitätseinschränkungen ist, sofern die betriebliche Lage es zulässt, bei Ein- und Ausstieg Hilfe durch das Fahrpersonal anzubieten. Das Fahrpersonal hat Rollstuhlfahrer bei Ein- und Ausfahrt in bzw. aus dem Bus durch Ausklappen oder Ausfahren der Rampe aktiv zu unterstützen. Die Kneeling-Technik ist daher einzusetzen, sofern Ein- oder Aussteigevorgänge von erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen an nicht niederflurgerechten Haltestellen zu erwarten sind.
- Über kurzfristig eingetretene Änderungen im Betriebsablauf – z. B. bei Anschlüssen, Haltestellen, Linienweg, Verspätungen – hat das Fahrpersonal die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren sowie einen aktuellen Lagestand bei der Betriebsleitung einzuholen.
- Das Fahrpersonal hat offensichtliche Belästigungen von Fahrgästen durch andere Fahrgäste wahrzunehmen und diesen entgegenzuwirken, z. B. durch Aufforderung zum Aussteigen aus dem Fahrzeug, durch Benachrichtigung der Betriebsleitung oder durch Verständigung der Polizei.
- Die aufgestellten Anforderungen gelten in abgewandelter Form ebenfalls für Fahrpersonale von Unternehmen des Taxen- und Mietwagengewerbes, die als Unterauftragnehmer von Konzessionären bei Bedarfsverkehren zum Einsatz gelangen (AST).

## 7.7 Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastrelevanter Verkehrsinfrastrukturen

### 7.7.1 Bahnstationen

Der gesamte Betrieb von Stationen im Eisenbahnbereich (Reinigung, Reparatur, Wartung, Winterdienst usw.) sowie alle Aufgaben der Verkehrssicherungspflicht obliegen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die zugleich Eigentümer der eisenbahnverkehrlichen Bestandteile einer Bahnstation sind (Bahnsteige, Bahnsteigzuwegungen, Ausstattungseinrichtungen). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen finanzieren ihre Aktivitäten durch die Stationspreise, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen für jeden Zughalt entrichten müssen.

Auf dem Gebiet des NVV sind die DB Station & Service AG, die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurahessenbahn“) und die HLB Basis AG für die Bewirtschaftung aller Bahnstationen eigenverantwortlich zuständig. Hierauf hat der NVV als Aufgabenträger für den SPNV zwar keinen rechtlichen Einfluss, kann aber im Interesse der Nahverkehrskunden auf die Einhaltung gewisser Mindeststandards bei Pflege und Wartung hinwirken und unterstützend tätig sein.



Die pflegerische Betreuung des Umfeldes einer Bahnstation mitsamt den Abstellflächen für Pkw und Fahrräder obliegt den Städten und Gemeinden. Für das Gesamtbild einer Bahnstation ist das Umfeld in einem angemessenen Zustand zu halten.

#### **7.7.2 Qualitätssicherung bei den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV**

Seit etwa dem Jahr 2000 bestehen verbundweit Verträge zwischen dem NVV einerseits und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden bzw. den Landkreisen andererseits über die laufende Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST). Im Fall des Landkreises Hersfeld-Rotenburg bestehen Verträge zwischen NVV und Landkreis sowie zwischen Landkreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Das Instrument der Qualitätssicherungsverträge mit der darin geregelten Verteilung der Zuständigkeiten zwischen den Akteuren soll in Zukunft in gleicher Art und Weise fortgeführt werden (vgl. Tab. III-8).

Alle Bus- und AST-Haltestellen in Nordhessen sind im Eigentum derjenigen Stadt bzw. Gemeinde, auf deren Gemarkungsgebiet sie sich befinden. Dies betrifft sowohl die bauliche Anlage im öffentlichen Straßenraum (Wartebereich, Bordsteine, Leitstreifen, Rampen usw.) als auch die fahrgastrelevanten Ausstattungen wie Masten, H-Schilder, Fahrplankästen, Vitrinen für die Fahrgastinformation, Wartehallen und Abfalleimer (vgl. Kap. III 7.4.1). Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg finanziert auch weiterhin die gesamten Materialkosten bei Reparaturen der Haltestellenausstattung, die im Landkreis Hersfeld-Rotenburg tatsächlich anfallen. Die Städte und Gemeinden übernehmen weiterhin die Kosten für die Neueinrichtung von Haltestellen und die Nachrüstung mit Masten im NVV-Design.

Die Arbeitskosten für Reparaturen und für die Beseitigung der Vandalismusschäden an (nahezu) allen fahrgastrelevanten Haltestellenkomponenten werden auch künftig vom NVV finanziert. Die Wartehallen werden in Eigenregie durch die Städte und Gemeinden repariert (z. B. Glasbruch), die die Materialien dafür selbst beschaffen und bereithalten müssen. Der Grund hierfür sind zu viele verschiedene Wartehallentypen.

Die turnusmäßige Reinigung und die Bestandspflege des Haltestellenbereichs und der Ausstattungskomponenten obliegen – analog der übrigen kommunalen (Verkehrs-)Infrastrukturen – den Städten und Gemeinden. Zu diesen Aufgaben gehören beispielsweise die Reinigung, die Entfernung von Laub, Müll und sonstigen Verschmutzungen.

Die Lagerhaltung für die standardisierten Haltestellenkomponenten wird vom NVV vorfinanziert und dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg (bei Reparaturen) bzw. den Städten und Gemeinden je nach Verbrauch in Rechnung gestellt (außer für Wartehallen). Der NVV ist außerdem für die Beschaffung aller Materialien für die Haltestellenausstattung zuständig.

Für die operativen Arbeiten in Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb der Haltestelleninfrastruktur (Entgegennahme von Schadensmeldungen, Reparaturen, Graffiti-entfernung, Behebung von Vandalismusschäden) kann sich der NVV eines Dienstleisters bedienen. Neben den Mitarbeitern der Städte und Gemeinden können ebenso das Fahrpersonal und die Fahrgäste Schadensmeldungen abgeben.

Hinsichtlich der Wartehallen wird der NVV nur im Falle der Entfernung von Graffiti aktiv, wofür er auch die Arbeitskosten trägt. Alle anderen Angelegenheiten in Verbindung mit den Wartehallen ist Aufgabe der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde.



Akteur	Funktionen	Aufgaben
NVV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertragspartner bei dem Qualitätssicherungsvertrag mit dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg</li> <li>• Vertragspartner für Dienstleister, der operative Aufgaben ausführt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beschafft die Materialien für die Ausstattung und übernimmt deren Lagerung</li> <li>• stellt dem Landkreis die Materialien für Reparaturen in Rechnung, die auf den Landkreis entfallen</li> <li>• übernimmt Arbeitskosten für Reparaturen und Schadensbeseitigungen an den Ausstattungskomponenten (Graffiti-Entfernung – auch an Wartehallen; Ersatz von Materialien usw., jedoch nicht für Wartehallen)</li> <li>• kann sich für die operativen Arbeiten eines Dienstleisters bedienen</li> </ul>
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertragspartner bei dem Qualitätssicherungsvertrag mit dem NVV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bezahlt die Materialien für die Reparaturen der Haltestellenausstattung, die auf den Landkreis entfallen</li> </ul>
Städte und Gemeinden im Landkreis Hersfeld-Rotenburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertragspartner bei den Kooperationsverträgen mit dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg</li> <li>• rechtliche Eigentümer der Haltestellen auf ihren jeweiligen Gemarkungsgebieten inklusive aller Ausstattungskomponenten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• übernehmen die Kosten bei Neueinrichtung von Haltestellen und für die Nachrüstung mit Masten im NVV-Design</li> <li>• übernehmen die regelmäßige Reinigung und Pflege des Haltestellenbereichs und aller Ausstattungskomponenten analog der übrigen kommunalen (Verkehrs-)Infrastrukturen</li> <li>• reparieren in Eigenverantwortung Wartehallen (z. B. Glasbruch)</li> <li>• melden Schäden, Mängel, Änderungen an den NVV bzw. an dessen Dienstleister</li> </ul>
Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sind von den Pflichten nach § 32 BOKraft entbunden</li> </ul>	

Tab. III-8: Akteure, deren Funktionen und Aufgaben bei der Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigener Entwurf; nach Angaben des NVV und des Landkreises Hersfeld-Rotenburg]

Zur Pflege der Haltestelleninfrastruktur wurde im NVV bereits ab dem Jahr 2000 ein Haltestellenmanagementsystem (HMS) aufgebaut und regelmäßig aktualisiert. Dieses System wird künftig zu einem zentralen Instrument der verbundweite Qualitätssiche-

zung für die Haltestellen erweitert, in dem u. a. folgende, stets aktuell gehaltene Informationen abrufbar sein werden:

- Daten zur Identifizierung der Haltestelle,
- Haltestellenausstattung,
- Elemente der Fahrgastinformation,
- Angaben zur Bedienung durch Linien des straßengebundenen ÖPNV,
- Fotos zu jeder Haltestellenposition.

Das Haltestellenmanagementsystem ist internetbasiert und soll allen beteiligten Akteuren Leserechte gewähren. Des Weiteren wird das System eine Möglichkeit bieten, direkt von einer aufgerufenen Haltestellenposition aus Schäden und Mängel an eine zentrale Stelle zwecks Behebung zu melden.

## 7.8 Marketing

### 7.8.1 Marketingziele im ÖPNV und Zuständigkeiten

*„Marketing ist die Kunst, Kunden auf gewinnbringende Weise zu finden und zufrieden zu stellen.“<sup>28</sup>*

Der NVV und die auf dem Verbundgebiet wirkenden Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) organisieren Mobilitätsdienstleistungen. Der ÖPNV steht in starker Konkurrenz vor allem zum motorisierten Individualverkehr. Nur wenige Kunden – hauptsächlich jene, die aus verschiedenen Gründen keine Verkehrsmittelwahlfreiheit haben – sind ersatzlos auf Bus und Bahn angewiesen. Der weitaus überwiegende Teil der Bevölkerung, der individuell zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wählen kann, ist daher mit Marketinginstrumenten wie Produkt-, Service-, Kontrahierungs-, Distributions- und Kommunikationspolitik als Nahverkehrskunde zu gewinnen, zufrieden zu stellen und dauerhaft zu halten.

Das Verbundmarketing ist eine zentrale Aufgabe des NVV, die in Abstimmung mit den Lokalen Nahverkehrsorganisationen und den Verkehrsunternehmen erfolgt. Diese Akteure – darunter ebenfalls der Landkreis Hersfeld-Rotenburg – müssen sowohl in die strategischen Überlegungen als auch in die Schulungen eingebunden werden, darüber hinaus in den Informationsfluss über die Maßnahmen selbst.

In Ergänzung des zentralen Verbundmarketings kann die lokale Ebene (LNO, Stadt oder Gemeinde bei innerörtlichen ÖPNV-Angeboten) eigene Internetauftritte gestalten, unter der Dachmarke „NVV“ Printmedien herausgeben, eine Geschäftsstelle unterhalten oder Eigenwerbung in und an den Fahrzeugen anbringen<sup>29</sup>.

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg verfolgt zusammen mit dem NVV mit einer aufgabenträger- und anbieterübergreifenden Konzeption die Ziele

- ständige Information des Verkehrsangebots,
- Verbesserung der Image- und Sympathiewerte,

<sup>28</sup>Allgemeingültiger und viel zitierter Lehrsatz zu Marketing.

<sup>29</sup>Die Möglichkeit von Fremdwerbung an/in Fahrzeugen bleibt davon unberührt (→ **Anlage III-1**).



- Abbau der subjektiven und objektiven Zugangshemmnisse zum ÖPNV,
- Stärkung des Vertrauens in die Leistungsfähigkeit, Preiswürdigkeit und Kundentreue des Systems,

um die Verkehrsnachfrage mindestens zu halten und mehr noch, um neue Fahrgäste zu gewinnen. Grundlagen für erfolgreiche Marketingaktivitäten sind Analysen des Verkehrsmarktes, laufende Marktbeobachtungen und Kundenzufriedenheitsanalysen. Damit werden Schwachstellen in der Nachfrage sichtbar und es kann durch Maßnahmen gegengesteuert werden. Ohne entsprechende „Werkzeuge“ laufen diese Marketingaktivitäten ins Leere.

### 7.8.2 Verfolgung eines gesamtheitlichen Marketingansatzes

Das Leitziel für künftige Marketingaktivitäten ist der gesamtheitliche Ansatz durch Hervorhebung der systemimmanenten Vorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV und der Vorteile eines Verkehrsverbundes für den Kunden. Dazu zählen

- ein Fahrplan,
- eine Fahrkarte und
- ein abgestimmtes Angebot mit Sicherstellung der nachgefragten Reisekette.

In diesem Kontext liegen weitere hervorzuhebende Vorteile eines Verbundes und seiner Verkehrsangebote, denn letztere umfassen mehr als nur ein „ausreichendes“ Grundangebot in den ländlichen Räumen des Verbundgebietes, sondern reichen zu einer verhältnismäßig dichten Fahrtenfolge – und dies nicht nur im Verdichtungsraum Kassel. Trotz oder gerade wegen des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs in Nordhessen ist die Betonung der angestrebten Stabilität des hohen Angebotsniveaus im gesamten Verbundraum ein wichtiger Bestandteil einer strategischen Marktorientierung. Dazu sind das Preis-Leistungs-Verhältnis und die qualitativen Vorteile des Angebots heraus zu stellen (z. B. neue Fahrzeuge, RegioTram, Nachtschwärmer, Stadtbusse, Ergänzungsverkehre wie AST oder Rufbus). Für die Umsetzung eines gesamtheitlichen Marketings bedeutet dies, dass die Dachmarke „NVV“ mit ihrem einheitlichen Erscheinungsbild konsequent angewendet wird.

### 7.8.3 Vermarktung des Gesamtangebotes

Die Vermittlung des Gesamtangebots steht im Vordergrund der Vermarktungsstrategien. Der potenzielle Kunde soll einen leichten Zugriff auf die für ihn notwendigen und zweckmäßigen Informationen erhalten können, im Vorfeld beginnend mit seiner Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl, weiter über die Betreuung während seiner Reise bis hin zum Abschluss seiner Fahrt.

- Von zu Hause aus: Zugang erfolgt über alle elektronischen Informationswege (Handy, Internet). Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Auskunftssysteme sind Printmedien (u. a. Linienfahrpläne) beizubehalten.
- Beratungsstellen: Dazu gehören neben dem NVV-Callcenter mit Personal besetzte Verkaufs- und Informationsstellen am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, am Bahnhof Kassel Hbf., in der Kasseler Königstraße und an weiteren zentralen Bahnhöfen bzw. Umsteigeknoten in den Mittelzentren des Verbundgebietes. Es sollte mindestens ein personenbedientes Service-Center pro Verbundlandkreis geben. Diese Funktion kann auch durch die Geschäftsstelle der LNO erfüllt werden.



- Betreuung vor Fahrtantritt: An den Zugangsstellen zum ÖPNV-System sind wichtige Informationen zu wiederholen: Beschilderungen der Zuwege, Wiedererkennung als NVV-Haltestelle, Fahrplan, Liniennetz und Servicenummern, die einfache und nutzerfreundliche Bedienung von Fahrkartenautomaten und die korrekte Beschilderung der Fahrzeuge. Künftiges Ziel muss es sein, an wichtigen Stationen den statischen Soll-Fahrplan durch eine dynamische Ist-Fahrplan-Anzeige zu ergänzen (vgl. Kap. III 7.9.3).
- Betreuung während der Fahrt: Akustische und optische Haltestellenansagen in den Fahrzeugen, Ausweisung von Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Ausweisung von Nutzflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder.
- Zu jedem Zeitpunkt während der Fahrt einschließlich der Zu- und Abwege: Betreuung über Telefon bzw. Handy (SMS) und ggf. über Personal.

Das zur Fahrgastbetreuung eingesetzte Personal muss entsprechend und kontinuierlich geschult sein, schließlich verkörpert es das unmittelbare Bindeglied des Verbundes zu seinen Fahrgästen. Die Schulungen sollten nicht alleine fachliche Themen umfassen, sondern auch den freundlichen und kompetenten Auftritt beinhalten.

Kundengarantien, wie die bereits verbundweit praktizierte „5-Minuten-Garantie“ (vgl. Kap. III 7.6.1.1), sind beizubehalten, weiterzuentwickeln und entsprechend zu kommunizieren, so dass beim Kunden das sichere Gefühl entsteht, dass ihm auch bei Schlecht- oder Nichterbringung der ihm angebotenen Leistung kompetent geholfen wird.

#### 7.8.4 Vermarktung von Teilangeboten

Die Vermarktung spezieller Angebote (Verbesserungen, Neuerungen, Fokus auf bestimmte Nutzergruppen, tarifliche Vorteile) sind als Aufsatz und Ergänzung zur Kommunizierung des Gesamtangebots unerlässlich, nicht nur zur (Re-)Aktivierung der Nachfrage, sondern auch zur Vermittlung der Lebendigkeit und Innovationsfreudigkeit des Verbundes und seiner lokalen Partner. Die Vermarktung von Teilangeboten durch lokale Aufgabenträger, durch Städte und Gemeinden richtet sich nach dem Zuschnitt der lokalen Verkehre. Dabei sind folgende Parameter zu beachten:

- Besonderes Augenmerk muss auf die Erschließung von Potenzialen im Freizeitverkehr gerichtet werden. Soweit ausreichende Nachfragepotenziale nachweisbar vorhanden sind und entsprechende fahrplanmäßige Angebote auch vorgehalten werden (z. B. Ausflugsbusse), sollten diese aktiv beworben werden, zweckmäßigerweise auch in Zusammenarbeit mit Betrieben in der Zielregion (gemeinsame Vermarktung).
- Der Verbleib von Schülern und Auszubildenden als Kunden des ÖPNV nach deren Schul- bzw. Ausbildungszeit sollte Anlass und Ziel spezieller Ansprachen für diese Nutzergruppe sein.
- Der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung steigt nachhaltig, sehr viele von ihnen haben ein hohes Mobilitätsbedürfnis, wollen sich aber nicht mehr dem Stress des Autofahrens aussetzen. Sie sind dem ÖPNV gegenüber aufgeschlossen, haben aber Angst, sich in diesem System souverän zurechtzufinden. Die Nordhessenkarte 60+ hat für diese Zielgruppe die maßgeschneiderte Antwort. Das Angebot soll weiter vertieft und verfolgt werden.
- Die Darstellung verbesserter, fahrplanmäßiger Angebote (kürzere Reisezeiten) erhält dann eine hohe Aufmerksamkeit, wenn diese im Vergleich zu Reisezeiten im MIV positiv kommuniziert werden können.



- Schließlich verfügt der Verbund über herausragende Qualitäten (Fahrzeuge, Tarif, Pünktlichkeit, besondere Produkte usw.), die lohnen, in regelmäßiger Wiederholung offensiv distribuiert zu werden.

Essentielle Voraussetzung der Vermarktung von Teilangeboten im ÖPNV ist deren glaubwürdige Existenz. Das explizit herausgestellte Angebot muss nachprüfbar besser sein als im Vorher-Zustand oder fühlbar besser sein als das der Konkurrenz. Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, dürfte die Klientel ohne größere Streuverluste erreicht werden können.

## 7.9 Fahrgastinformation

### 7.9.1 Printmedien

Zentrales Element der Kommunikation mit den Kunden sind die Fahrgastinformationsmedien, verbundweit standardisiert, mit gleichen Piktogrammen und Symbolen für einen einheitlichen Auftritt im Verbundgebiet und somit auch im Tarifgebiet. An den Zugangstellen zum ÖPNV-Netz hilft eine ebenfalls einheitliche Infrastruktur, hier Vitrinen, die Informationsträger gleichsam genormt und umfassend zu präsentieren:

- haltestellenbezogene oder linienbezogene Fahrpläne;
- produktbezogene Linienhänge (R, RT, Tram, Bus, Stadtbus, AST);
- Liniennetzpläne schematisch und/oder topografisch (Landkreis, Stadtbusstadt, NVV-Schienennetzplan);
- Tarifaushänge;
- Sonderinformationen (z. B. Baustellenfahrplan, Linienwegsänderungen, Nichtbedienung von Haltestellen, Verbundwerbung).

Für Layout und Gestaltung der Printmedien haben die Ersteller (LNO, Verkehrsunternehmen) die Gestaltungsvorgaben des NVV zu beachten. Die Anordnung der Printmedien in den Vitrinen je nach Standort ist → **Anlage III-2** zu entnehmen.

Für den Kunden sollten vor allem die Linienfahrpläne, Tarifinformationen sowie die Liniennetzpläne für die persönliche Nutzung erwerbbar sein.

Für die Erstellung eines Fahrplanbuches und der Linienfahrpläne werden durch den jeweiligen Aufgabenträger die Fahrplanseiten im PDF-Dateiformat im vorgegebenen Buchlayout zugeliefert. Diese sind den Kunden auch im Internet zur Verfügung zu stellen. Die Entscheidung, welche Linien in welchen Printmedien veröffentlicht werden, obliegt den zuständigen Aufgabenträgern.

### 7.9.2 Fahrplanauskunft im Internet

In der verbund- bzw. hessenweiten Fahrplanauskunft sollen alle öffentlichen Verkehrslinien abrufbar sein. Diese werden zentral im Verbunddatenpool gesammelt, gepflegt und in die Auskunft eingestellt. Auch hier ist die rechtzeitige Lieferung der Fahrplandaten nach Verbundvorgaben von den lokalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen einzuhalten, um das gesamte Angebot umfassend und rechtzeitig beauskunftet zu können.

### 7.9.3 Dynamische Fahrgastinformation

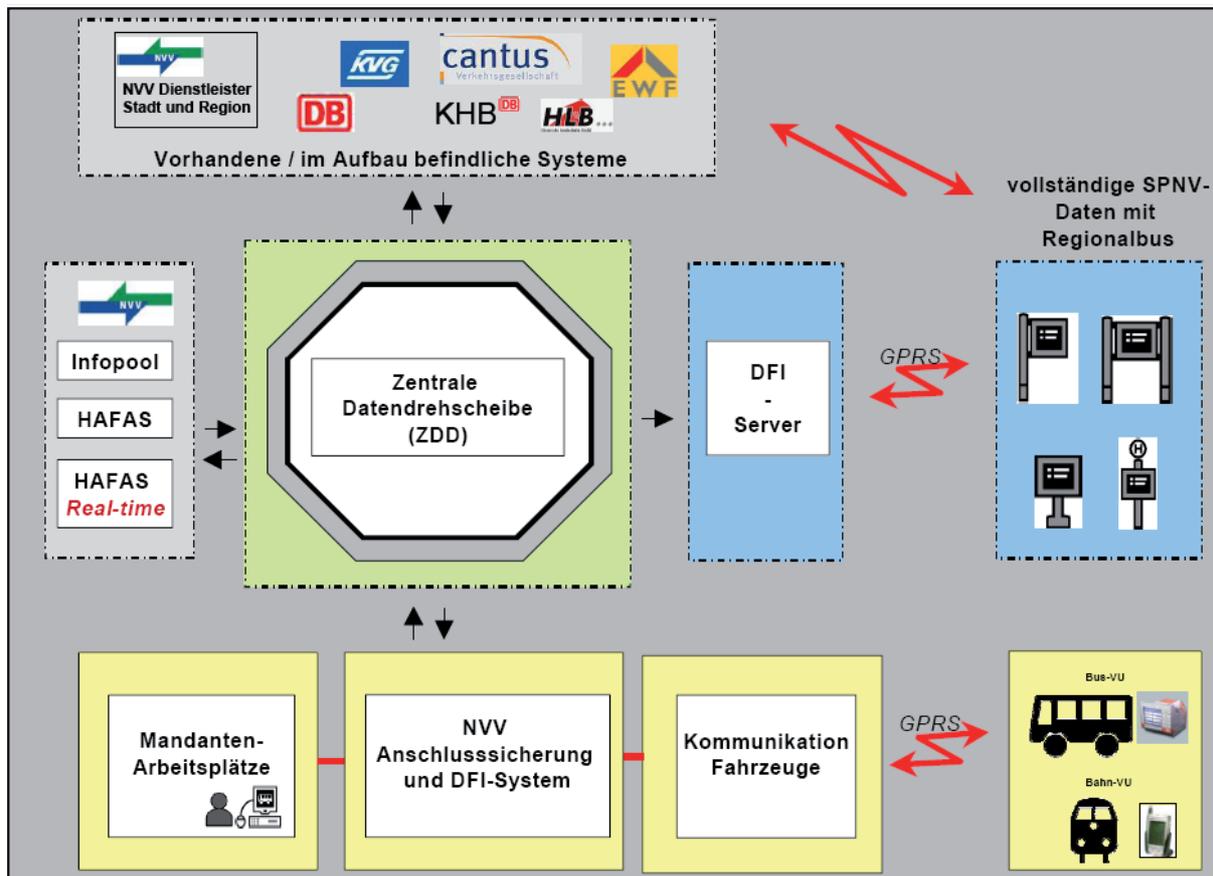


Abb. III-5: Prinzipskizze der Zentralen Datendrehscheibe (ZDD) zur Realisierung von DFI [NVV 2009]

Der NVV startete in 2011 mit dem Aufbau eines einheitlichen und flächendeckenden dynamischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystems. Die Einführung und den Betrieb übernimmt der Verbund. Hierbei sollen neben dem SPNV auch der straßengebundene ÖPNV mitsamt den bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen vorhandenen bzw. geplanten und dafür geeigneten IT-Systemen einbezogen werden. Die dynamischen Daten zur Fahrplanlage aller Verkehre sollen sowohl über das Internet, über mobile Endgeräte als auch über ortsfeste dynamische Fahrgastinformationstafeln (DFI-Tafeln) abrufbar sein bzw. ausgegeben werden. Neben einheitlichen Anzeigen sollen betreiber- und verkehrsmittelunabhängige Informationen über Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Verspätungen, Art des Verkehrsmittels und Anschlüsse in Echtzeit übermittelt werden. Künftig kann damit die Anschlusssicherung von Bahn auf Bus an ausgewählten Verknüpfungspunkten technisch unterstützt werden.

Um dieses Projektziel zu erreichen, sollen die bestehenden und die im Aufbau befindlichen IT-Systeme über standardisierte Schnittstellen an einen zentralen Informationsknoten, einer „Zentralen Datendrehscheibe“ (ZDD), angebunden werden, die autonom die Rolle der Informationsverbreitung wahrnimmt. Die prinzipielle Systemarchitektur der Zentralen Datendrehscheibe als „Herzstück“ des Dynamischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystems kann Abb. III-5 entnommen werden. Der NVV beabsich-



tigt, Verkehrsunternehmen, die über kein eigenes IT-System verfügen, mit der erforderlichen Technik bzw. mit Mandantenarbeitsplätzen auszurüsten.

## 7.10 Tarif

Ein Verbundtarif muss für alle Kunden einfach, verständlich und nachvollziehbar gestaltet sein. Dies gilt ebenso bei dessen Weiterentwicklung. Das Sortiment aus Einzel- und Zeitkarten hat mit dem Ziel einer hohen Marktdurchdringung und Ergiebigkeit möglichst viele unterschiedliche Kundengruppen anzusprechen. Die Tarifgestaltung wird als ein wesentliches Instrument im Marketing gesehen, um die in Kap. III 7.8 formulierten strategischen Grundsätze sicher zu stellen. Entsprechend bedürfen die Weiterentwicklung des Verbundtarifs und die damit verknüpften Marketingaktivitäten des Verbundes und seiner Partner eine enge gegenseitige Abstimmung.

### 7.10.1 Zuständigkeiten bei Verbundgesellschaft

Im Hessischen ÖPNV-Gesetz ist dem Verbundtarif und der Tarifsystematik im Allgemeinen ein eigener Absatz gewidmet (§ 4 Abs. 5 HÖPNVG):

*„Das Fahrpreissystem (Beförderungstarife) ist so zu gestalten, dass innerhalb der Verkehrsverbünde mit einem Fahrschein, auch einem solchen in elektronischer Form, alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind (Verbundtarif). Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Verbundtarif anzuwenden. Die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein. An den Grenzen der Verkehrsverbünde sind Übergangstarife oder andere gemeinsame Tarifangebote zu schaffen. Darüber hinaus sind Tarife anzustreben, die landesweit gelten (Hessentarif). Für die Beförderung von bestimmten Personengruppen, insbesondere von Auszubildenden, können Zeitfahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen angeboten werden.“*

Gemäß § 7 Abs. 1 HÖPNVG obliegt es den Verkehrsverbänden, den Verbundtarif, herkömmliche und elektronische Fahrscheine und elektronische Fahrscheinsysteme festzulegen sowie Vereinbarungen über die Anerkennung von Verbundtarifen, Übergangstarifen und landesweit gültigen Tarifen abzuschließen. Die Verkehrsverbünde beteiligen die Lokalen Nahverkehrsorganisationen an der Entscheidungsfindung zu wichtigen tariflichen (sowie verkehrlichen) Vorhaben (vgl. § 7 Abs. 4 HÖPNVG).

Die Bestimmung des Fahrkartensortiments im Einzelnen, die Festlegung der Höhe und die Gestaltung der Fahrpreise, der Zuschnitt der Tarifzonen, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen liegen in der operativen Verantwortung des NVV und seiner Gremien. Kleinere Veränderungen und Anpassungen beim Fahrscheinsortiment, bei der Zielgruppenabdeckung oder bei den Tarifbestimmungen sind Teil eines permanenten Anpassungs- und Optimierungsprozesses und werden ebenso durch den NVV erledigt.

Die Lokalen Nahverkehrsorganisationen können in Absprache und im Einvernehmen mit dem NVV zu besonderen Ereignissen zeitlich begrenzte tarifliche Sonderangebote auflegen.

Alle Verkehrsunternehmen, bei denen der NVV-Tarif zur Anwendung kommt, sind zur Teilnahme an den Einnahme-Aufteilungs-Verfahren verpflichtet.



### 7.10.2 Verkehrsunternehmen- und aufgabenträgerübergreifender Tarif

Durch den Tarif des NVV ist gewährleistet, dass Beförderungsangebote verschiedener Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im NVV-Gebiet mit einem Fahrschein zum einen durchgehend und zum anderen verkehrsunternehmens- sowie aufgabenträgerübergreifend genutzt werden können. Der NVV-Tarif ist somit der einzig gültige Nahverkehrstarif für den Binnenverkehr im NVV-Gebiet.

In Gemeinden, die an Nachbarverbände angrenzen, sind Abweichungen von diesem Prinzip dahingehend weiterhin zulässig, dass Tarife der Nachbarverbände im Binnenverkehr dieser Gemeinden Anwendung finden können, sofern ein Großteil der übrigen Quelle-Ziel-Beziehungen besonders auf diese Nachbarräume ausgerichtet ist. Dies gilt analog für grenznahe Gemeinden anderer Verbund- oder Aufgabenträgergebiete, die hohe Verflechtungen mit dem NVV-Gebiet aufweisen.

Im straßengebundenen ÖPNV sind alle Linienverkehre gemäß § 42 PBefG, die gänzlich oder überwiegend Leistungen auf dem NVV-Gebiet erbringen, nur dann zu genehmigen, wenn vom potenziellen Konzessionär gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des NVV-Tarifes eingehalten werden. Dies gilt für alle Formen der Erlangung einer Konzession, d. h. nach Direktvergaben, Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb. Für ein- und ausbrechende Linienverkehre nach § 42 PBefG, die nur einen geringen Teil ihrer Leistung auf dem NVV-Gebiet erbringen, sind im Einzelfall gesonderte Tarif- und Anerkennungsregelungen zu treffen.

Ebenso ist der Verbundtarif im SPNV unabhängig vom Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl zwischen allen Bahnstationen auf dem hessischen Gebiet des NVV als auch von und zu gesondert ausgewiesenen Bahnstationen außerhalb des hessischen Verbundgebietes anzuwenden (Hann. Münden, Staufenberg, Warburg).

## 7.11 Vertrieb

Der Erwerb eines Fahrscheins soll für alle Nahverkehrskunden im NVV-Gebiet auf einfachem Weg entweder vor Fahrtantritt oder unmittelbar nach Fahrtantritt problemlos und unkompliziert möglich sein.

Der persönliche Kontakt im Vertrieb erfolgt im Wesentlichen über die Fahrer der Busunternehmen. Eine Ausweitung der dezentralen Vertriebsstellen, etwa in öffentlichen Einrichtungen der Städte und Gemeinden, ist in Hinblick auf die Etablierung weiterer personengebundener Vertriebswege begrüßenswert. Dabei ist es aber unabdingbar, dass die Kunden auch bei diesen Stellen kompetente und geschulte Ansprechpartner für das vorgesehene Vertriebsportfolio vorfinden.

An die Vertriebswege und an das Vertriebsportfolio werden folgende Anforderungen gestellt:

- Auf allen Buslinien, bei denen der NVV-Tarif zur Anwendung kommt, muss das komplette Fahrkartensortiment verkauft werden, wovon nur Jahreskarten ausgenommen sind. Der operative Vertrieb durch das Fahrpersonal erfolgt mittels Fahrscheinendrucker (vgl. Kap. III 7.5).
- Bei AST-Verkehren muss sichergestellt sein, dass der Fahrgast beim Fahrer zumindest eine Einzelfahrkarte zu jedem beliebigen Zielort im Kreisgebiet lösen kann.
- Bei Fahrten im SPNV muss gewährleistet sein, dass der Fahrgast entweder an den Bahnstationen oder in den Fahrzeugen seinen gewünschten Fahrschein erwerben



kann, wobei wiederum die gesamte Tarifpalette angeboten werden muss (ausgenommen Jahreskarten).

- In den Kundenzentren des NVV muss das komplette Fahrscheinsortiment vorgehalten werden (inkl. Jahreskarten). Die Kundenzentren haben eine fachkundige Beratung zu gewährleisten. Bei ausreichendem Nachfragepotenzial am Standort ist zu prüfen, ob die Kundenzentren sukzessive zu Mobilitätszentralen weiterentwickelt werden, die ein breiteres Portfolio in allen Fragen rund um die lokale bzw. regionale Mobilität anbieten.

In mehreren Verbundräumen in der Bundesrepublik Deutschland laufen Testversuche mit verschiedenen Formen von elektronischem Ticketing. Erst nach Erlangung der Serienreife dieser Vertriebskanäle wird sich der NVV mit möglichen Umsetzungsvarianten in Hinblick auf eine Einführung im eigenen Verbundgebiet beschäftigen. Der NVV hat 2012 das Handy-Ticket eingeführt, bei dem es sich um eine Form des elektronischen Ticketings handelt (Vertriebskanal).

## 8 Regieleistungen und Vertragsmanagement

Das öffentliche Verkehrssystem in Nordhessen soll auch künftig höchsten Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltstandards genügen. Im Rahmen der zentralen Leistungsmerkmale des ÖPNV ist durch entsprechende Regelungen dafür Sorge zu tragen, dass dem subjektiven und objektiven Sicherheits-, Sauberkeits- und Informationsbedürfnis der Fahrgäste entsprochen wird (vgl. § 4 Abs. 2 HÖPNVG). Im Rahmen der Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers hat dessen Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) – bzw. für regionale Linien der NVV als Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisation zugleich – gemäß § 7 Abs. 1; 2 HÖPNVG

- die Nahverkehrsleistungen nach Quantität und Qualität festzulegen,
- Vergabeverfahren für das Erbringen von Nahverkehrsleistungen vorzubereiten und durchzuführen,
- zu überwachen, dass die Leistungserbringung in der vereinbarten Quantität und Qualität erfolgt,
- Vereinbarungen mit Verkehrsinfrastrukturunternehmen abzuschließen,
- Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen über das Erbringen von Nahverkehrsleistungen abzuschließen.

Gemäß § 11 Abs. 1 HÖPNVG sichern hierbei die Aufgabenträger – d. h. im vorliegenden Fall der Landkreis Hersfeld-Rotenburg für die lokalen Linien und der NVV für die regionalen Linien – die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Gemäß § 9 HÖPNVG gehört zu den Aufgaben der LNO bzw. des NVV die Bestellung von Verkehrsleistungen, deren Finanzierung – einschließlich der Regiekosten – von den Aufgabenträgern getragen wird (vgl. § 11 Abs. 1 HÖPNVG). Zu den Regiekosten zählen auch die Pflichten, die sich aus den Inhalten der kraft Gesetzes abzuschließenden Verkehrsverträge ergeben. Laut § 9 HÖPNVG zählt hierzu die Überwachung

- des Umfangs der fahrplanmäßigen Nahverkehrsleistungen und der zu erbringenden Serviceleistungen (zum Beispiel Vertrieb und Fahrgastinformationen),
- der Qualität der Leistungen und deren Kontrolle, einschließlich Art und Form der Datennachweise,
- der Anreize zur Kundenorientierung und Weiterentwicklung von Leistung und Qualität,
- der Angebotsgestaltung auch bei unvorhergesehenen Änderungen,
- der vereinbarten Leistungen nebst deren Sanktionierung bei Nicht- und Schlechtfüllung sowie
- der Art und des Umfangs der gegebenenfalls gewährten ausschließlichen Rechte.

Zur Unterstützung der Planungsaufgaben der Aufgabenträgerorganisation sind datengenerierende Maßnahmen durchzuführen, die zum Teil auf die Verkehrsunternehmen übertragen werden können. Dazu zählt insbesondere die Durchführung von Fahrgastzählungen und -erhebungen, die Melde- und Nachweispflichten, insbesondere zur tatsächlichen Nachfrage einschließlich des verwendeten Fahrscheinsortiments.



Hinsichtlich der Ausgestaltung vertraglich vereinbarter Serviceleistungen wie der Fahrgastinformation muss gewährleistet sein, dass die Belange behinderter Menschen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt werden (vgl. § 4 Abs. 6 HÖPNVG).

Für die den LNO übertragenen Aufgaben sind diesen ausreichend Personale zur Verfügung zu stellen. Zur zeitnahen Erfüllung aller Regiefunktionen, der Angebotsplanungen, der Begleitung von Ausschreibungsverfahren, des Vertragsmanagements, der Sicherstellung der laufenden Finanzierung, der Ausübung von Kontrollfunktionen, nicht zuletzt der Steuerung von Marketingaktivitäten und Bereitstellung von Serviceleistungen für die Fahrgäste etc. sollen geschulte, fachkundige Mitarbeiter in den LNO mitarbeiten können. Dieses gilt analog für den NVV als Aufgabenträgerorganisation für die regionalen Linien.

## IV Schwachstellenanalyse

### 1 Funktion der Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse wird hauptsächlich unter Maßgabe des Anforderungsprofils vorgenommen (vgl. Kap. III). Es handelt sich um einen Soll-Ist-Vergleich, bei dem der Ist-Zustand des bestehenden ÖPNV-Systems mit dem Soll-Zustand gemäß den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil in Relation gesetzt wird. Liegt der Ist-Zustand unterhalb des Soll-Zustandes, ist eine Schwachstelle identifiziert, für deren Behebung im Angebotskonzept planerische Maßnahmen erarbeitet sind (vgl. Kap. V). Darüber hinaus werden weitere Schwachstellen und Mängel im ÖPNV-System mit aufgenommen, die von den Städten und Gemeinden oder anderen Stellen benannt wurden.

Basis für die Mängelanalyse sind das Verkehrsangebot im Fahrplanjahr 2013 und die infrastrukturellen Gegebenheiten in den Jahren 2012 bis 2014. Im Allgemeinen gilt für die Aufnahme und Benennung von Mängeln das Territorialprinzip, d. h. nachweisbare Unzulänglichkeiten im ÖPNV-System auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg werden unabhängig davon betrachtet, welcher Akteur für welchen Teilbereiche zuständig ist, z. B. welche Linie des straßengebundenen ÖPNV welchem Aufgabenträger federführend zugeordnet ist. Spezifische Aussagen zum SPNV sind im Hinblick darauf als eine nachrichtliche Übernahme aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV zu verstehen, weil sich die Anforderungen an den SPNV aus diesem Planwerk ergeben.

Eine in diesem Sinne vollständige Erfassung aller Schwachstellen und Defizite des ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg würde eine detaillierte Analyse aller Komponenten und Teilsysteme voraussetzen. Aufgrund der Vielzahl an Vorgaben, der Größe des Untersuchungsgebietes und des Angebotsumfanges ist dies faktisch nicht durchführbar, weshalb bei der vorliegenden Mängelanalyse ein integriertes Vorgehen gewählt wurde. Neben Schwerpunktsetzungen werden dabei verschiedene Vorgaben aus dem Anforderungsprofil zusammengefasst behandelt.

## 2 Vorgaben zur Barrierefreiheit

Die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV-Systems ist als ein langfristig angelegter Prozess anzusehen, der viele Teilkomponenten umschließt, angefangen bei der baulichen Infrastruktur (Bahnhöfe und Bushaltestellen inklusive deren Zuwegungen) über die Fahrzeuge bis hin zur Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip, dynamische Fahrgastinformation, gedruckte und digitale Medien). Daher ist auch die Identifizierung mit anschließender Beseitigung entsprechender Schwachstellen ein prozesshafter Vorgang, der in diesem Nahverkehrsplan mit angestoßen werden soll.

Das PBefG<sup>30</sup> sieht gemäß § 8 Abs. 3 vor, dass bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen ist. Nach Einschätzung des Landkreises Hersfeld-Rotenburg kann diese Forderung aufgrund der umfassenden Anforderungen und der hohen Investitionen in die ortsfesten Infrastrukturen der Städte und Gemeinden in einem ländlichen Verkehrsgebiet nur langfristig erreicht werden.

Die Komplexität bei der Schaffung eines barrierefreien ÖPNV wird dadurch erhöht, dass die Gruppe aller Mobilitätsbehinderten sehr heterogen zusammengesetzt ist (vgl. *Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung* 2006, S. 21). Zu den mobilitätsbehinderten Personen im engeren Sinne werden jene gerechnet, die

- bewegungsbehindert (geh-, steh-, greifbehindert),
- wahrnehmungsbehindert (blind, gehörlos, seh-, hör-, orientierungsbehindert),
- sprachbehindert,
- geistig und/oder psychisch behindert sind.

Die Gruppe der mobilitätsbehinderten bzw. -eingeschränkten Personen im weiteren Sinne setzt sich zusammen aus

- Älteren,
- klein- und großwüchsigen Personen,
- Analphabeten,
- werdenden Müttern,
- Menschen mit temporären Erkrankungen, mit unfall- oder rehabilitationsbedingten Einschränkungen,
- Personen mit Kleinkindern, Kinderwagen oder schwerem Gepäck.

Die aufgeführten Personengruppen haben aufgrund ihrer spezifischen Mobilitätsbehinderungen teils unterschiedliche Anforderungen an „ihre“ jeweilige Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV. Dennoch bleibt festzuhalten, dass ein barrierefreier ÖPNV – in einem ersten Schritt für einen Teil der mobilitätseingeschränkten Personen – normalerweise auch anderen Nutzergruppen zugutekommt, unabhängig davon, ob sie eine anders gelagerte Mobilitätseinschränkung aufweisen oder keinen mobilitätsbezogenen Einschränkungen unterliegen.

<sup>30</sup>Stand: PBefG vom 21.03.1961 (BGBl. I S. 241), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154)



Im Zuge der Fortschreibung eines Nahverkehrsplans kann nicht die Aufgabe geleistet werden, für alle Komponenten des ÖPNV-Systems in einem Landkreis und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine dezidierte Schwachstellenliste zu erstellen. In Bezug auf die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird stattdessen auf allgemeine und übergeordnete Mängel verwiesen, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen (vgl. Tab. IV-1).

Teilbereich	exemplarische Schwachstelle	betroffene Gruppe
Informationskette	fehlende barrierefreie Internetauftritte und internetbasierte Fahrplanauskunftssysteme	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten
	keine optische und/oder akustische FGI am Bahnsteig oder im Fahrzeug	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten, Gehörlose, Hörbehinderte, Orientierungslose
	ungeschultes, nicht-sensibilisiertes Fahr- und Servicepersonal bei mündlichen Auskünften	Sprach-, Hörbehinderte, geistig und/oder psychisch Behinderte, Orientierungslose, Analphabeten
	hoch montierte Fahrgastinformationen an den Zugangsstellen zum ÖPNV	Rollstuhlfahrer, kleinwüchsige Personen, Kinder
	Printmedien: wenig kontrastreich, kleine Schrift	Sehbehinderte, ggf. Ältere
Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu den Zugangsstellen des ÖPNV-Systems	bauliche Barrieren wie Treppenstufen (z. B. bei Unterführungen, topografischen Niveauunterschieden)	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, ggf. Ältere
	Rampenneigungen über 6 %	Rollstuhlfahrer, Personen mit schwerem Gepäck
	fehlende oder unzureichende Straßenbeleuchtung	Seh-, Orientierungsbehinderte (Subjektives Sicherheitsempfinden ist nicht gegeben.)
Bahnhöfe	Bahnsteige sind nicht barrierefrei erreichbar (fehlende Rampen oder Aufzüge)	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, ggf. Ältere
	Bahnsteighöhen korrespondieren nicht mit den Einstiegshöhen der Züge	Blinde, Sehbehinderte
	fehlende taktile Leitsysteme	Blinde, Sehbehinderte
Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV	fehlende niederflurgerechte Hochborde (Höhe mindestens 18 cm) <sup>1</sup>	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, ggf. Ältere
	fehlende taktile Leiteinrichtungen <sup>1</sup>	Blinde, Sehbehinderte



Teilbereich	exemplarische Schwachstelle	betroffene Gruppe
Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV (Forts.)	fehlende oder unzureichende Ausleuchtung des Haltestellenbereiches (innerhalb geschlossener Ortschaften)	Seh-, Orientierungsbehinderte
		(Subjektives Sicherheitsempfinden ist nicht gegeben.)
Fahrzeuge im SPNV	Hochflurfahrzeuge	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, ggf. Ältere Blinde, Sehbehinderte
	Einstiegshöhe korrespondiert trotz Niederflerausführung nicht mit den Bahnsteighöhen	
Busfahrzeuge	Hochflurfahrzeuge	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen und Gepäck, ggf. Ältere
	Fahrzeuge im Stadtverkehr, die nicht den Anforderungen des § 30d Abs. 4 StVZO und des Anhangs VII zur Richtlinie 2001/85/EG entsprechen. <sup>2</sup>	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, ggf. Ältere, Blinde, Sehbehinderte
	Fahrzeuge im Überlandverkehr, bei denen im Rahmen des Ermessensspielraums auf die Anforderungen nach Anhang VII zur Richtlinie 2001/85/EG verzichtet wird. <sup>2</sup>	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen und Gepäck, ggf. Ältere, Blinde, Sehbehinderte
Fahrzeuge im AST-Einsatz	Einsatz von Pkw	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Großwüchsige, Personen mit Kinderwagen oder mit viel Gepäck
<sup>1</sup> Dies betrifft Busbahnhöfe und Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. <sup>2</sup> Aufgrund des Umfangs der rechtlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit bei Busfahrzeugen wird an dieser Stelle auf die Ausführungen im Anhang VII zur Richtlinie 2001/85/EG verwiesen. Eine Zusammenfassung befindet sich in Kap. III 3.4.		

Tab. IV-1: Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV

[eigene Zusammenstellung]

## 3 Mindeststandards für den Jedermann-Verkehr

### 3.1 Erschließungsqualität

Eine Analyse der räumlichen Abdeckung der Siedlungsbereiche im Landkreis Hersfeld-Rotenburg basiert auf den für ländliche Räume relevanten Radien und Mindesterschließungsgraden, die um regelmäßig bediente Zugangsstellen gezogen werden (vgl. Kap. III 6.4.1). In Tab. IV-2 ist nach Stadt bzw. Gemeinde aufgelistet, ob und welche Schwachstellen es in der räumlicher Erschließung der Siedlungsbereiche durch Bahnstationen und Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV gibt.

Insgesamt finden sich im Landkreis Hersfeld-Rotenburg relativ wenige Defizite in der räumlichen Erschließung. Die aufgeführten Schwachstellen beziehen sich zum einen auf Siedlungsrandbereiche, einwohnerschwache Ortsteile und Siedlungsplätze außerhalb der geschlossenen Bebauung, da letztere beiden nicht an Verbindungsstraßen mit ÖPNV-Linien liegen und zudem über keine Haltestellen für den Linienverkehr verfügen.

Ortsteile ohne Anbindung an den allgemeinen Linienverkehr sind

- Hohenroda-Glaam (ca. 85 Einw.),
- Hohenroda-Soislieden (ca. 25 Einw.),
- Ludwigsau-Oberthalhausen (ca. 110 Einw.).

Die Erschließungsdefizite betreffen zum anderen einige Arbeitsplatzschwerpunkte und publikumswirksame (Freizeit-)Einrichtungen, die über keine Haltestellen verfügen oder die sich außerhalb der Haltestelleneinzugsradien befinden.

Hervorzuheben sind u. a.

- nördliche Teile des Gewerbegebietes entlang der B 62 (vor der BAB 4) in Friedewald,
- Gewerbe-/Industriegebiet zwischen Niederaula und der AS Niederaula an der B 62,
- Internatsschule Schloss Hohenwehrda in Haunetal,
- Hotelpark und Feriendorf Hohenroda-Oberbreitzbach.

Die Möglichkeiten zur Behebung vorhandener Erschließungsdefizite sind im Einzelfall zu prüfen. Einzelne Defizite können z. B. durch Verlängerungen vorhandener Linien oder durch Änderungen von Linienführungen behoben werden. Letzteres sollte allerdings nicht zulasten der Verbindungsfunktion gehen. Erschließungslücken entlang der Linienführung können durch das Einrichten weiterer Haltestellen i. d. R. problemlos geschlossen werden. Diese Aufgabe obliegt den Städten und Gemeinden.

Mit der Einführung des Pilotprojektes *Mobilfalt* im April 2013 auf dem Gebiet der Gemeinde Nentershausen konnte auch das häufig in ländlich geprägten Räumen bestehende Defizit, dass kleinere Stadt- bzw. Ortsteile unzureichend angefahren werden, weitgehend ausgeräumt werden – zumindest für den Zeitraum des Pilotprojektes.

Einzelne Stadt- bzw. Ortsteile (über 200 Einwohner) werden aufgrund ihrer verkehrsgeographischen Lage weiterhin (nahezu) ausschließlich nur im schulbezogenen Linienverkehr angefahren, d. h., dass diese Ortsteile an Ferienwerktagen über kein ÖPNV-Angebot verfügen (vgl. ausführlich Kap. IV 3.2).



Stadt/Gemeinde	Schwachstellen in der räumlichen Erschließung
Alheim	-
Bad Hersfeld	Teile des Gewerbe-/Industriegebietes Süd zwischen BAB 4 und B 62
Bebra	-
Breitenbach a. H.	Burg Herzberg („Schloss Herzberg“)
Cornberg	-
Friedewald	nördl. Teil des Gewerbegebietes entlang B 62 (vor der BAB 4) westlicher Teil des Kernortes Friedewald (Alte Hersf. Str., Heiderain)
Hauneck	Gewerbegebiet an der Blauen Liede
Haunetal	Schloss Hohenwehrda (Internatsschule)
Heringen (Werra)	Kernstadt Heringen rechts d. Werra: Gebiet entlang des Riedwegs
Hohenroda	OT Glaam (ca. 85 Einw.) und Soislieden (ca. 25 Einw.) ohne Haltestellen Streusiedlungen zwischen Mansbach und dem Ulstertal (Siffig) Hotelpark und Feriendorf Hohenroda bei Oberbreitzbach
Kirchheim	Gipfel des Eisenberges zwischen Gemeinden Kirchheim und Neuenstein Feriendorf am Eisenberg (nördlich von Willingshain gelegen) nördl. Siedlungsgebiet von Gershausen (Langenberg, Sauerbach)
Ludwigsau	OT Oberthalhausen (ca. 110 Einw.) ohne Haltestelle
Nentershausen	Industriebetrieb bei Gunkelrode zwischen Bebra-Iba und N.-Bauhaus
Neuenstein	Gipfel des Eisenberges zwischen Gemeinden Kirchheim und Neuenstein Logistikstandort zw. Aua und Obergeis (Gls Germany-Straße, B 324)
Niederaula	Gewerbe-/Industriegebiet zw. Niederaula und AS Niederaula (B 62)
Philippsthal (Werra)	-
Ronshausen	-
Rotenburg a. d. Fulda	Alheimer Kaserne (steht zur Schließung an, Nachnutzung noch offen) Wohngebiet zwischen L 3208 und K 6 (Weihergrund)
Schenklengsfeld	-
Wildeck	-

Tab. IV-2: Schwachstellen in der räumlichen Erschließung der Städte u. Gemeinden (Stand 2014)  
[eigene Zusammenstellung]

### 3.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualitäten richten sich nach der zentralörtlichen Einstufung der Stadt- und Ortsteile und der zentralörtlichen Bereiche (Grund-, Mittel-, Oberbereiche) gemäß dem Regionalplan für Nordhessen (vgl. Kap. III 6.4.2). Anhand des Jahresfahrplans 2013 wurden die Verbindungen zu und von den jeweils höherrangigen zentralen Orten abgefragt, d. h. zwischen einem

- Stadt-/Ortsteil (OT) ohne zentralörtliche Funktionen und einem Grundzentrum (GZ),
- Grundzentrum und einem Mittelzentrum (MZ),
- Mittelzentrum und einem Oberzentrum (OZ).

In → **Anlage IV-1** sind die Verbindungsqualitäten für alle im Landkreis Hersfeld-Rotenburg abgefragten Relationen nach vier Stufen bewertet. Einbezogen sind alle Stadt- und Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern. Bei unzureichenden Verbindungsqualitäten wurden gleichwertige Ersatzverbindungen zu anderen zentralen Orten geprüft und benannt. Für die Ortsteile ohne zentralörtlichen Funktionen im südlichen Kreisgebiet, die zu Schwachlastzeiten<sup>31</sup> mit AST-Fahrten an das Mittelzentrum Bad Hersfeld angebunden sind (dabei sind keine innergemeindliche Bedienung möglich), wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit in der jeweils letzten Zeile eine zusammenfassende Beurteilung über alle Ortsteile einer Gemeinden abgegeben.

Tab. IV-3 enthält eine Zusammenstellung herauszuhebender Mängel und Schwachstellen bei den Verbindungen je Stadt bzw. Gemeinde. Eine qualitative Zusammenfassung der Bewertungen geben die thematischen Karten in Abb. IV-1 ab.

Bei einem Abgleich der in Kapitel III 6.4.2 formulierten Anforderungen an die Verbindungsqualitäten und dem Verkehrsangebot im Status quo (Jahresfahrplan 2013) zeigen sich mehrere Schwachstellen in der ÖPNV-Bedienung im Landkreis Hersfeld-Rotenburg:

Das Mittelzentrum Heringen (Werra) liegt aus verkehrsgeographischer Sicht besonders ungünstig zu einem (vollwertigen) Oberzentrum<sup>32</sup>. Sowohl Fulda als auch Kassel sind mit Umstiegen, langen Fahrtzeiten und somit nur in einem eingeschränkten Zeitfenster erreichbar. Darüber hinaus ist Heringen an Wochenenden und Feiertagen nur im 3-Stunden-Takt an Bad Hersfeld angebunden (Linie 330/340).

Die Grundzentren Breitenbach, Cornberg, Hohenroda-Oberbreitzbach, Kirchheim und Nentershausen weisen an Wochenenden und Feiertagen entweder gar keine oder keine vollständige Anbindung auf. Durch das seit April 2013 laufende Pilotprojekt *Mobilfalt* ist Nentershausen zwar mittels dieser alternativen Bedienform vom Mittelzentrum Sontara im Werra-Meißner-Kreis aus stündlich erreichbar, dies wird aber in → **Anlage IV-1** nicht eigens ausgewiesen. Seit Dezember 2013 profitiert Breitenbach am Herzberg von der neuen, durchgehenden regionalen Buslinien 390 Bad Hersfeld – Alsfeld, die ebenfalls an Wochenenden im 2-Stunden-Takt verkehrt.

Die Grundzentren im südöstlichen Kreisteil – Friedewald, Hohenroda-Ransbach, Philippstahl sowie Schenkklengsfeld/Oberlengsfeld – sind an Wochenenden und Feiertagen nur alle 3 Stunden mit dem Mittelzentrum Bad Hersfeld verbunden (Linien 300 330/340).

<sup>31</sup>i. d. R. abends an Werktagen, nachmittags bzw. ganztägig an Samstagen sowie ganztägig an Sonn- und Feiertagen

<sup>32</sup>Bad Hersfeld und Eisenach sind Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums

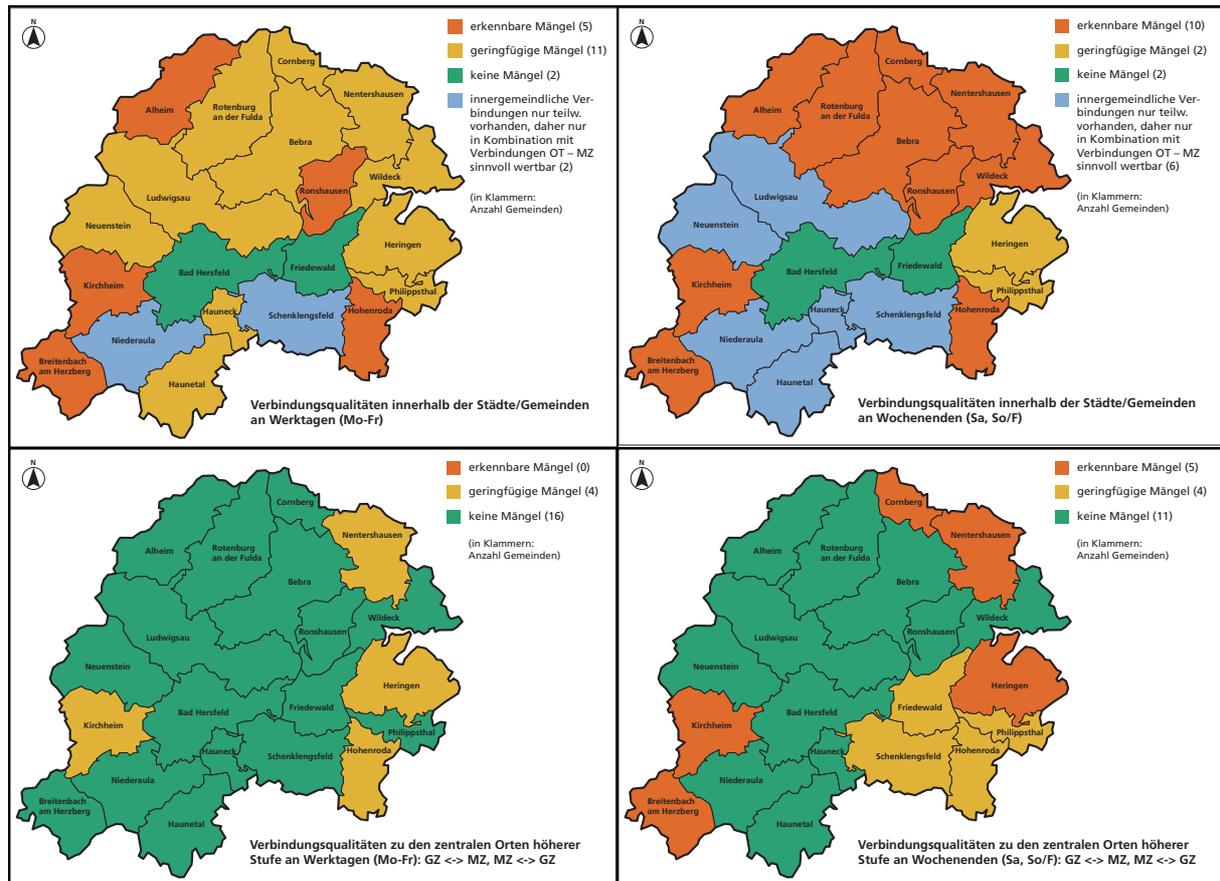


Abb. IV-1: Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten (Fahrplanjahr 2013)

[eigener Entwurf]

Besonders Stadt- und Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen im nördlichen und östlichen Kreisteil sind von Schwachstellen in der Bedienung für den Jedermann-Verkehr betroffen. Zwar verfügen einige Stadt- und Ortsteile außerhalb der Schulzeiten über lediglich defizitäre, auf verschiedenen Relationen auch über gar keine ÖPNV-Verbindungen im Jedermann-Verkehr in das zugehörige Grundzentrum (Kernstadt/Kernort). Bei einigen Orten ist stattdessen eine Anbindung an das nächstgelegene Mittelzentrum deutlich besser ausgebaut (wie im Fall der Alheimer Ortsteile an Rotenburg a. d. F. oder im südlichen Kreisteil an Bad Hersfeld).

Die Defizite bei jenen Verbindungen, bei denen Stadt- bzw. Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen erkennbar besser als an ihr gemeindliches Grundzentrum, sind vor dem Hintergrund einzuordnen, dass die räumliche Nähe zu den höherrangigen Zentren und das dortige attraktivere Zielpotenzial (Einzelhandel, Dienstleistungen, Freizeit, Netzknoten) eine deutlich stärkere Orientierung auf diese bewirkt. Die „Ersatzrelationen“ in das Mittelzentrum weisen daher in der Regel auch weniger bis gar keine nennenswerten Schwachstellen auf. Darüber hinaus spielt eine Rolle, dass Fahrten mit dem AST nur auf bestimmten Relationen gestattet sind (nur zu/von Bad Hersfeld bzw. Rotenburg). Fahrten innerhalb einer Gemeinde bzw. zwischen Ortsteilen sind bei den AST-Linien bisher nur in Ausnahmefällen buchbar. Diese Einschränkungen werden in den Fahrplanmedien auch kommuniziert.



Stadt/Gemeinde	Mängel/Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten	
	zu/von Ort höherer Zentralität	bei Stadt-/Ortsteilen (über 200 Einw.)
Alheim	-	an Sa nachmittags sowie besonders an So/F
Bad Hersfeld	-	vereinzelt bei kernstadtnahen Stadtteilen (Hohe Luft, Johannesberg, Petersberg) an Wochenenden
Bebra	-	an Sa nachmittags sowie besonders an So/F
Breitenbach a. H.	an Samstagnachmittagen u. So/F ganztags	OT Gehau ohne Angebot Jedermann-Verkehr übrige OT vor allem an Sa, So/F
Cornberg	an Samstagnachmittagen u. So/F ganztags	OT Königswald ohne Angebot für Jedermann-Verkehr OT Rockensüß vor allem an Sa, So/F
Friedewald	an Sa, So/F 180-Min.-Takt	-
Hauneck	-	Mo-Fr abends, Sa, So/F sind alle OT mit AST an das MZ Bad Hersfeld angebunden (keine innergemeindliche Verbindungen buchbar)
Haunetal	-	Mo-Fr abends, Sa, So/F sind alle OT mit AST an das MZ Bad Hersfeld angebunden (keine innergemeindliche Verbindungen buchbar)
Heringen (Werra)	OZ Fulda oder Kassel wegen verkehrsgeographischer Lage schwierig an Sa, So/F 180-Min.-Takt	OT Kleinensee ohne Anbindung an Jedermann-Verkehr übrige OT vor allem an Sa, So/F
Hohenroda	GZ Ransbach an Sa, So/F nur 180-Min.-Takt	GZ Oberbreitzbach und OT Mansbach an Sa, So/F ohne Anbindung
Kirchheim	So/F keine Anbindung	alle OT und Seepark im Iba-Tal (K 32) OT im Aulatal an Sa, So/F OT Willingshain an allen Tagen
Ludwigsau	-	OT Ersrode nur Einzelfahrten Mo-Fr abends, Sa, So/F sind alle OT mit AST an das MZ Bad Hersfeld angebunden (keine innergemeindliche Verbindungen buchbar)
Nentershausen	an Sa, So/F keine Anbindung mit Bus, seit April 2013 testweise mit <i>Mobilfalt</i> -Fahrten	dito
Neuenstein	-	Mo-Fr abends, Sa, So/F sind alle OT mit AST an das MZ Bad Hersfeld angebunden (keine innergemeindliche Verbindungen buchbar)



Stadt/Gemeinde	Mängel/Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten	
	zu/von Ort höherer Zentralität	bei Stadt-/Ortsteilen (über 200 Einw.)
Niederaula	-	Mo-Fr abends, Sa, So/F sind alle OT mit AST an das MZ Bad Hersfeld angebunden (keine innergemeindliche Verbindungen buchbar)
Philippsthal (Werra)	an Sa, So/F 180-Min.-Takt nach Bad Hersfeld	OT Gethsemane ohne Anbindung an Jedermann-Verkehr übrige OT an Sa, So/F im 180-Min.-Takt
Ronshausen	-	OT Machtlos ohne Anbindung an Jedermann-Verkehr
Rotenburg a. d. Fulda	-	an Sa nachmittags sowie besonders an So/F
Schenklengsfeld	an Sa, So/F 180-Min.-Takt	Mo-Fr abends, Sa, So/F sind alle OT mit AST an das MZ Bad Hersfeld angebunden (keine innergemeindliche Verbindungen buchbar)
Wildeck	-	OT Raßdorf ohne Anbindung an Jedermann-Verkehr OT Richelsdorf keine Anbindung an Sa, So/F

Tab. IV-3: Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (ab 200 Einwohner aufwärts; Stand Jahresfahrplan 2014)

[eigene Zusammenstellung]

## 4 Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg wurden bis 2005 sukzessive nahezu alle Haltestellenmasten des straßengebundenen ÖPNV modernisiert. Neben Fördermitteln vom Land Hessen flossen in das damalige Investitionsprogramm auch Eigenmittel der Kommunen ein. Das vormals uneinheitliche Erscheinungsbild der Haltestellen wurde durch einen standardisierten Auftritt im Corporate-Design des NVV abgelöst (vgl. Kap. II 3.3). Im Zuge dessen wurde auch die Fahrgastinformation an den Haltestellen systematisiert.

Mit Ausnahme der Gemeinden Breitenbach am Herzberg und Friedewald gibt es in allen anderen Städten und Gemeinden im Landkreis Hersfeld-Rotenburg an mindestens einer (zentralen) Haltestelle eine Fahrgastinformationsvitrine, die umfangreiche Auskünfte enthält (vgl. Kap. II 3.3). Insbesondere an Haltestellen in kleineren Ortsteilen sowie außerhalb fehlen Fahrplaninformationen jedoch häufig – ausgenommen sind die Aushangfahrpläne.

Die meisten Umsteigehaltestellen und die aufkommensstärkeren Haltestellen sind mit Wartehallen und Sitzgelegenheiten ausgestattet.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit muss die Situation im gesamten Untersuchungsgebiet als stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Ein großer Teil der Bushaltestellen ist (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut. Die überwiegende Zahl der Haltepositionen besitzt eine zu geringe Bordsteinhöhe, um den Belangen der Barrierefreiheit für geh- und mobilitätseingeschränkte Personen gerecht zu werden. Mit rund 100 ausgebauten Haltepositionen – entspricht 10 % aller Haltestellen im Kreisgebiet – ist der Anteil der mit niederflurgerechten Hochborden ausgestatteten Zugangsstellen als vergleichsweise gering zu bewerten (Stand November 2014), insbesondere vor dem Hintergrund, dass über ein Drittel aller ausgebauten Haltestellen in Bad Hersfeld zu finden sind (vgl. Kap. II 3.3.1 zur Haltestelleninfrastruktur). Auch der Anteil an Haltestellen mit taktilen Leitsystemen ist mit lediglich 5 % als stark defizitär einzustufen.

Erkennbar sind jedoch die Bestrebungen der Kommunen im Landkreis, den Ausbauzustand der Haltestellen – insbesondere in Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung – auch in der Region wirksam zu verbessern. Innerhalb des Zeitraumes von 2009 bis 2014 wurden etwa 50 Haltestellen im Untersuchungsgebiet mit niederflurgerechten Hochbordsteinen ausgestattet. Dennoch ergibt sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG – angesichts von rund 940 Haltestellenpositionen – ein deutlicher Handlungsbedarf. Die nachfolgenden Ausführungen zeigen exemplarisch noch vorhandene typische Defizite bei den Haltestellen auf.

Bei der Umsetzung der Modernisierungsmaßnahmen ist zu berücksichtigen, dass die Oberfläche eines Haltestellenbereichs in die Verantwortung des Straßenbaulastträgers fällt (der ggf. mit der Kommune identisch sein kann), während für alle Komfortausstattungen an den Haltestellen die Städte und Gemeinden zuständig sind.

## 4.1 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit

Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit treten häufig bei Haltestellenpositionen auf, die sich an anbaufreien Außerortsstraßen befinden. Diese Haltestellenpositionen bestehen baulich zumeist nur aus einem Masten mit dem vorgeschriebenen Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) am Fahrbahnrand (vgl. Abb. IV-2). In der Regel fehlen gegenüber Haltestellen in bebauten Gebieten

- befestigte Warteflächen,
- Gehwege,
- Querungsanlagen,
- Beleuchtungen und
- Schutzmöglichkeiten vor schlechter Witterung.

Durch die bauliche Situation und den fließenden Verkehr ergeben sich für die Fahrgäste einige Komforteinbußen in der Reisekette und zwar

- beim Zu- und Abgang zu/von der Haltestelle,
- beim Warten sowie
- beim Ein- und Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug.

Zum einen nehmen diese Haltestellen eine wichtige Funktion der räumlichen Erschließung wahr. Außerorts gelegene Einrichtungen und kleinere Siedlungsplätze (Aussiedlerhöfe o. ä.) werden durch diese „einfachen“ Haltestellen angebunden – vor allem im schulbezogenen Linienverkehr –, so dass deren Andienung unverzichtbar ist.

Zum anderen ist die Fahrgastfrequentierung oft sehr gering (unter fünf Fahrgästen pro Tag und Fahrtrichtung), weshalb ein vollwertiger Ausbau von den Straßenbaulastträgern und Kommunen aus finanziellen Gründen nur selten in Erwägung gezogen wird.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Außerortshaltestellen wird die Anregung an die Straßenverkehrsbehörden herangetragen zu prüfen, ob bei diesen Haltestellen Hinweise oder ggf. auch Geschwindigkeitsbeschränkungen eingerichtet werden können.



Abb. IV-2: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortsstraßen

[Fotos: NVV]

## 4.2 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität



Abb. IV-3: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität

[Fotos: NVV]

Eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste liegt dann vor, wenn die Haltestellenbereiche

- abseitig gelegen,
- schlecht einsehbar,
- nicht ausreichend beleuchtet sind und daher
- kein ausreichendes (subjektives) Sicherheitsgefühl aufkommen lassen.

Zudem wird die Aufenthaltsqualität an Haltestellen durch gänzlich fehlende Unterstände und Sitzgelegenheiten negativ beeinflusst. Die aufgezählten Aspekte sind vor allem in Hinblick auf die Etablierung eines gendergerechten ÖPNV-Systems von Bedeutung (vgl. Kap. III 5). Konkret beziehen sich die Defizite bei der Aufenthaltsqualität oftmals auf vorhandene Fahrgastunterstände bzw. Wartehallen (vgl. Fotos in Abb. IV-3),

- die keine transparenten Seitenwände haben,
- deren bauliche Gestaltung nicht mehr zeitgemäß ist,
- die sich in einem ungepflegten Zustand befinden,

- die nicht stufenfrei erreichbar sind,
- die für den Busfahrer beim Heranfahren nicht einsehbar sind,
- die keinen ausreichenden Wetterschutz bieten,
- die ggf. keine Sitzgelegenheiten bieten.

### 4.3 Fehlende Barrierefreiheit



Abb. IV-4: Beispiele für stark frequentierte Haltestellen in ausbaufreiem Zustand: Innenstädte, an sozialen Einrichtungen und an Schulzentren

[Fotos: NVV]

Zur Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet ist es erforderlich, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste die Nutzbarkeit des ÖPNV ermöglicht wird (vgl. Kap. III 4). Ein wesentlicher Teilbaustein zur Gewährleistung dieser Barrierefreiheit ist der Ausbauzustand der Bushaltestellen. Insbesondere Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (im Rollstuhl sitzend, mit Geh- und Sehbehinderungen), die ohne niederflurgerechte Hochborde und ohne taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) sind, stellen demzufolge eine Systemschwachstelle dar. Hierzu gehören insbesondere die nachfolgend aufgeführten Haltestellen:

- zentrale Omnibusbahnhöfe und Umsteigehaltestellen;

- stark frequentierte Haltestellen in Innenstädten oder an Schulzentren (vgl. Abb. IV-4);
- Haltestellenpositionen an sozialen und anderen publikumsintensiven Einrichtungen (z. B. an Krankenhäusern, Einrichtungen für Behinderte und Senioren, Schwimmbädern, Stadthallen, im Umfeld von Versorgungsmöglichkeiten).

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist eine Reihe zentraler Omnibusbahnhöfe und Umsteigehaltestellen zum Zeitpunkt der Erstellung der Schwachstellenanalyse (III. Quartal 2014) weitgehend niederflurgerecht bzw. barrierefrei gestaltet:

- Alheim-Heinebach Bahnhof,
- Bad Hersfeld Bahnhof/Busbahnhof,
- Bad Hersfeld Breitenstraße,
- Bebra Bahnhof,
- Wildeck-Bosserode Bahnhof.

Hingegen sind folgende Verknüpfungspunkte bisher noch nicht ausgebaut (vgl. auch Abb. IV-5):

- Friedewald Sparkasse,
- Haunetal-Neukirchen Bahnhof,
- Kirchheim Feuerwehr,
- Niederaula Rathaus,
- Philippsthal-Heimboldshausen Bahnhof,
- Rotenburg a. d. F. Bahnhof,
- Wildeck-Obersuhl Bahnhof.



Abb. IV-5: Beispiele für Umsteigehaltestellen ohne Barrierefreiheit: Friedewald Sparkasse (links) und Rotenburg a. d. F. Bahnhof (rechts)

[Fotos: NVV]

Einige der im Landkreis Hersfeld-Rotenburg bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellenpositionen verfügen nicht über taktile Leiteinrichtungen, so dass die barrierefreie Nutzbarkeit für einen nennenswerten Teil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste nur bedingt gewährleistet ist (vgl. Kap. IV 4.4).

## 4.4 Unzureichender Ausbaustand

Haltestellen laufen Gefahr, ihren Bestimmungszweck nicht voll erfüllen zu können, falls die in den aktuellen „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* niedergelegten Abmessungen für Anlagen des ÖPNV nicht eingehalten werden (vgl. FGSV 2006, S. 94 ff.).



Abb. IV-6: Beispiele für ausgebaut Haltestellen mit eingeschränkter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste

[Fotos: NVV]

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg wurden in den Jahren vor 2014 bereits Haltestellenpositionen sukzessive erneuert. Vor allem wurden diese mit niederflurgerechten Hochbordsteinen für einen niveaufreien Übergang zwischen Bussteig und Fahrzeug versehen (Bordsteinhöhe mindestens 18 cm). Vereinzelt kommt es vor, dass ausgebaut Haltestellenpositionen den ihnen zugedachten Aufgaben nicht voll gerecht werden können:

- Die Haltestellen sind so angelegt, dass die niederflurgerechten Hochborde<sup>33</sup> fahrgeomtrisch nicht optimal angefahren werden können, z. B. in Knotenpunktbereichen

<sup>33</sup>Niederflurgerechte Hochborde müssen eine Höhe von mindestens 18 cm aufweisen. Bei nicht richtliniengerecht angelegten Busbuchten müssen zur Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche und zur Vermeidung von Schäden an

oder bei zu kurz angelegten Busbuchten, die den Anforderungen der RAST 06 an ausgebaute Haltestellenpositionen nicht entsprechen (vgl. Foto links oben in Abb. IV-6).

- Die erforderliche Mindestbreite des ausgebauten Bussteigs von 2,5 m wird durchgängig oder punktuell (z. B. durch Einbauten) deutlich unterschritten (vgl. Foto rechts oben, links unten und rechts unten in Abb. IV-6). Auf solchen Bussteigen ist auf der Höhe der zweiten Bustür eine Wendemöglichkeit für Rollstuhlfahrer oder für Kinderwagen daher nicht mehr gegeben.
- Die Länge des niederflurgerechten Hochbordes ist für die dort verkehrenden Fahrzeuge (z. B. für Gelenkbusse), für eine dichte Fahrzeugfolge oder für das Abwarten von Anschlüssen an einer Haltestellenposition nicht ausreichend ausgelegt.
- Bei Haltestelle mit niederflurgerechten Hochborden in Kurvenlagen lässt sich bei zu kleinen Krümmungsradien kein barrierefreier Übergang zwischen allen Türen des Fahrzeugs und dem Bussteig herstellen, da die Spaltbreiten zu groß sind (vgl. Foto links unten in Abb. IV-6).
- Bei Haltestellen mit niederflurgerechten Hochborden geht beim Kneeling, dem seitlichen Absenken des Fahrzeugs, unter gewissen Umständen eine Verletzungsgefahr für wartende Fahrgäste aus, falls die niederflurgerechten Hochborde nicht aus Randsteinen bestehen, die nach unten abgerundet sind. Außerdem sind Beschädigungen der Reifenflanken möglich.
- Haltepositionen mit zu kleinen Warteflächen sind einem hohen Fahrgastaufkommen nicht gewachsen oder für einen intensiven Fahrgastwechsel nicht geeignet.
- Etliche Haltestellen wurden zwar (richtlinienkonform) neu angelegt oder ausgebaut, dennoch fehlen taktile Elemente für sehbehinderte Fahrgäste (vgl. Foto rechts unten in Abb. IV-6).
- Haltestellen wurden mit taktilen Elementen versehen, die jedoch nicht durchgehend als eine geschlossene Kette ausgebildet sind.

## 4.5 Eingeschränkte verkehrliche Funktionalitäten

Die Nutzung von Haltestellen kann durch mehrere Faktoren eingeschränkt sein. Folgende Kombinationen treten dabei auf:

- Eine Haltestelle kann durch einen Bus – dauerhaft oder temporär – nicht ordnungsgemäß angefahren werden, weil die baulichen Zustände der Straßeninfrastruktur oder Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr) dies nicht erlauben.
- Durch fehlende Fahrbahnmarkierungen wird ein innerörtlicher Haltestellenbereich optisch nicht herausgehoben, so dass keine klare Abgrenzung zum ruhenden Verkehr entsteht (vgl. Foto oben links in Abb. IV-7).
- Die Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu einer Haltestelle in geschlossenen Ortschaften sind weder behinderten- noch gendergerecht, weil Gehwege fehlen,

---

den Fahrzeugen die Hochborde mit Höhen unter 18 cm eingebaut werden. Dadurch können die niederflurgerechten Hochborde ihre zugedachte Funktion unter Umständen nicht voll erfüllen.

Gehwegbreiten zu schmal sind, Fußwege keine Beleuchtung haben oder Stufen Hürden darstellen (vgl. Fotos unten in Abb. IV-7).

- Eine Haltestelle kann die ihr zugewiesene verkehrliche Funktion nicht erfüllen, da diese beispielsweise fußläufig nur durch Umwege erreichbar ist oder sich nicht in räumlicher Nähe ihres Bestimmungsorts befindet.
- Haltestellen sind – zum Teil jahreszeitlich bedingt – durch Vegetation verdeckt und vom öffentlichen Straßenraum kaum mehr als solche zu erkennen (vgl. Foto oben rechts in Abb. IV-7).



Abb. IV-7: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität

[Fotos: NVV]

## 4.6 Keine durchgängige Außendarstellung

Haltestellen werden als „Visitenkarten“ des ÖPNV bezeichnet, deren optisches Erscheinungsbild zugleich eine wirksame Form der Außendarstellung ist (zu einer unzeitgemäßen Erscheinung der Wartehallen vgl. auch Kap. IV 4.2). Im NVV-Gebiet folgt ein Großteil der Haltestellenmasten einem verbundweit standardisierten System mit hohem Wiedererkennungswert für Fahrgäste und Öffentlichkeit (vgl. Kap. III 7.4).

Uneinheitliche Haltestellenmasten und -beschilderungen erschweren eine durchgehende Außendarstellung in einem einheitlichen NVV-Erscheinungsbild. In diesem Zusammenhang sind zu erwähnen:

- Haltestellenposition haben kein Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO), kein Haltestellennamensschild und/oder keinen Fahrplankasten, obwohl eine fahrplanmäßige Bedienung vorgenommen wird (vgl. Fotos oben in Abb. IV-8).
- Haltestellenpositionen werden dauerhaft nur mit provisorischen Masten markiert, obwohl es sich um reguläre, fahrplanmäßig angefahrne Haltestellen handelt (vgl. Foto unten links in Abb. IV-8).
- Haltestellenpositionen des allgemeinen Linienverkehrs sind nicht in der üblichen NVV-Außendarstellung gehalten (vgl. Foto unten rechts in Abb. IV-8). Einige davon lassen sich noch an Schulen antreffen, die aus Zeiten des freigestellten Schülerverkehrs herrühren.



Abb. IV-8: Beispiele für Haltestelle ohne durchgängige Außendarstellung im Corporate Design  
[Fotos: NVV]

## 4.7 Unzureichende Informationsmöglichkeiten

Wegekettens gehen stets eng mit Informationsketten einher, weshalb nutzungsrelevante Fahrgastinformationen an den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum zumindest durchweg in visueller Form vorzuhalten sind (vgl. auch § 40 Abs. 4 PBefG). Die Informationssysteme sollen vorzugsweise einem einheitlichen Gestaltungsschema folgen, um sowohl eine hohe Wiedererkennbarkeit als auch eine leichte Nutzbarkeit gewährleisten zu können (vgl. Kap. III 4 und III 7.9.1).

Die Informationsmöglichkeiten an Haltestellen sind dann als unzureichend oder gar als mangelhaft einzustufen, wenn

- haltestellen- oder linienbezogene Fahrpläne fehlen (vgl. linkes Foto in Abb. IV-9);
- Fahrgastinformationen bei Dunkelheit nicht lesbar sind;
- diese von Rollstuhlfahrern nicht erreichbar oder erkennbar sind, weil abseitig gelegen oder nicht stufenfrei erreichbar (vgl. rechtes Foto in Abb. IV-9);
- diese von kleinwüchsigen Nutzern, Personen im Rollstuhl und Kindern nicht erkennbar sind, weil zu hoch angebracht;
- Sondersituationen nicht bekannt gegeben werden (z. B. Baustellen, Linienwegsänderungen, Nichtbedienung);
- Vitrienen, Fahrplankästen oder Wegeleitungen (Beschilderungen) zerstört oder anderweitig unbrauchbar sind.



Abb. IV-9: Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten

[Fotos: NVV]

## 5 Schwachstellen und Mängel aus Sicht der Städte und Gemeinden

Im Rahmen einer Fragebogenaktion mit Rücklauf im 4. Quartal 2013 und 1. Quartal 2014 unter allen Stadt- und Gemeindeverwaltungen des Landkreises Hersfeld-Rotenburg zur Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans wurden ebenfalls Schwachstellen, Probleme, Defizite und Mängel im bestehenden ÖPNV-Angebot abgefragt. Im Einzelnen waren die Städte und Gemeinden aufgefordert, kritische Sachverhalte zu benennen hinsichtlich

- Fahrtenangebot (z. B. Fahrplan),
- Verbindungen (z. B. zu den zentralen Orten),
- Erschließung (z. B. durch fehlende Haltestellen),
- (Fahrgast-)Information,
- Haltestellen,
- Fahrzeuge und Reisekomfort,
- Tarife.

In → **Anlage IV-2** sind die entsprechenden Fragebogenrückläufe gemeindeweise wiedergegeben. Zusammengefasst beziehen sich die von den Stadt- und Gemeindeverwaltungen genannten Kritikpunkte auf

- fehlende Früh- und Spätverbindungen,
- geringe Taktfrequenzen,
- mangelnde Anbindung von Stadt- und Ortsteilen im Jedermann-Verkehr, besonders an Ferienwerktagen und an Wochenenden,
- fehlende Anbindung einzelner Freizeitziele, vor allem an Wochenenden,
- umständliche Erreichbarkeit zentraler Orte höherer Stufen,
- keine Verbindungen nach Fulda und in das Rhein-Main-Gebiet,
- lange Reise- und Wartezeiten im Verkehr zu/von Schulen,
- überbesetzte Fahrten im ausbildungsbezogenen Verkehr,
- noch nicht behindertengerechte Erreichbarkeit und Ausstattung von Haltestellen,
- fehlende Andienung zur zweiten Schulstunde,
- Lage, Ausbauzustand und Funktionalität von Haltestellen,
- Gefahrenpunkte an einzelnen Haltestellen,
- unpassender Fahrzeugeinsatz,
- lückenhafte Informationen zu tariflichen Angeboten und bei Tarifierhöhungen.

## V Angebotskonzept

### 1 Zuständigkeiten und Angebotsformen

#### Zuständigkeiten der Aufgabenträger

Der Lokale Nahverkehrsplan behandelt originär die Linien des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST) in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg.

Der SPNV ist nicht Gegenstand des vorliegenden Lokalen Nahverkehrsplans, sondern des Regionalen Nahverkehrsplans des NVV. Dies trifft ebenso auf den regionalen Busverkehr in federführender Aufgabenträgerschaft des NVV zu, auch wenn das Angebotskonzept zwischen dem NVV und dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg einvernehmlich erarbeitet wurde.

#### Ineinandergreifen der Bestandteile des projektierten ÖPNV-Angebotes

Das im lokalen Nahverkehrsplan projektierte ÖPNV-Angebot im Landkreis Hersfeld-Rotenburg setzt sich aus unterschiedlichen Angebotsformen zusammen, die

- verkehrliche Funktionen übernehmen,
- konzeptionell abgestimmt ineinandergreifen,
- sich zur Erfüllung der dem ÖPNV zugewiesenen Aufgaben gegenseitig ergänzen.

Die überregionale Erreichbarkeit des Landkreises aus den Richtungen Kassel, Südhessen (RMV-Gebiet), Südniedersachsen und Thüringen ist durch vier Bahnkorridore sichergestellt. Über die SPNV-Linien R5, R6, R7 und RE50 (Einzelfahrten) ist der Landkreis direkt an den ICE-Bahnhof in Kassel-Wilhelmshöhe, den Kasseler Hbf. und an die regionalen Knotenbahnhöfe in Eisenach, Fulda und Göttingen angebunden (vgl. Kap. V 2).

Im nördlichen Kreisgebiet ist der Knoten- und Umsteigebahnhof Bebra von besonders hoher Netzwirkung sowohl für die Nord-Süd-Verbindungen Kassel – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda (R5) und Göttingen – Eschwege – Bebra (R7) als auch für die Ost-West-Verbindung (Kassel –) Bebra – Eisenach (R6).

Bei der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG im Kreisgebiet handelt es sich durchweg um zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecken. Entlang dieser Strecken sind im Landkreis Hersfeld-Rotenburg noch einige Zugangsstellen in einwohnerschwächeren Orten ohne zentralörtliche Funktionen verblieben (Wildeck-Bosserode, Wildeck-Hönebach, Rotenburg-Lispenhausen). Neben punktueller Erschließungsfunktion übernehmen die Regionalzüge (R5, R6, R7) überwiegend Verbindungsfunktionen zwischen den Knotenbahnhöfen sowie den Grund-, Mittel- und Oberzentren wahr. Im nördlichen Kreisgebiet ist entlang der Bahnstrecke Bebra – Sontra (– Eschwege – Göttingen) keine Zugangsstelle zum SPNV mehr vorhanden.

Die regionalen Buslinien des NVV (vgl. Kap. V 3) übernehmen auf den nachfragestärkeren Verkehrsachsen abseits der Bahnlinien Aufgaben der

- Verbindung zwischen Mittelzentren,



- Bedienung der dazwischen liegenden Grundzentren,
- Herstellung vertakteter Anschlüsse an Netzknoten (vgl. Kap. V 5),
- Verbindung zu Städten, Gemeinden und Netzknoten außerhalb des Kreisgebietes.

Durch die Regelfahrten im 2-Stunden-Takt an allen Werktagen auf den regionalen Buslinien wird – vergleichbar dem Angebotsniveau im SPNV – in Gebieten ohne Bahnanbindung eine dem ländlichen Raum angemessene Bedienung der Städte und Gemeinden sichergestellt. Auch an Wochenenden werden diese Verbindungen zumeist im 2-Stunden-Takt angeboten, bei zwei regionalen Buslinien im östlichen Kreisgebiet (300, 330) bleibt es ausnahmsweise vorerst bei einem 3-Stunden-Takt.

Die lokalen Bus- und AST-Linien haben ihre Bedienungsgebiete überwiegend in den Zwischenräumen der nachfragestärkeren Verkehrsachsen oder teilen sich – abgestimmt – die korridorbezogene Bedienung mit SPNV-Linien und regionalen Buslinien (vgl. Kap. V 4). Mehrere Grundzentren, darunter Hohenroda-Oberbreitzbach/Ransbach, Neuenstein-Aua/Obergeis und Schenkklengsfeld/Oberlengsfeld, liegen nicht an regionalen Bedienachsen und werden daher über lokale Buslinien mit dem Mittelzentrum Bad Hersfeld verbunden. Das Angebot vieler lokaler Buslinien ist auf die größte Kundengruppe im Nahverkehr in ländlich strukturierten Gebieten ausgerichtet, dem Ausbildungsverkehr zu/von den Standorten aller Schulformen.

Bei den lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV liegt eine grundsätzliche „Aufgabenteilung“ zwischen Bus mit Festbedienung und flexibler Bedienung mittels AST vor:

Besonders an Schulwerktagen – auf mehreren lokalen Linien im südlichen Kreisteil auch an Ferienwerktagen und an Samstagen – fällt dem Bus die Grundbedienung zu. Zu Zeiten und auf Abschnitten schwacher Nachfrage werden durch das AST alle Orte in einem Bedienraum mindestens alle zwei Stunden gemäß den Vorgaben des Anforderungsprofils (Verbindungsqualitäten) angefahren (vgl. ausführlich Kap. V 4.1).

In Bad Hersfeld, Bebra und Rotenburg an der Fulda werden für die innere Erschließung der Kernstädte entsprechende ÖPNV-Linien vorgehalten, deren Angebotsniveau sehr unterschiedlich ist. In der Kreisstadt Bad Hersfeld bedienen fünf Stadtbuslinien für den Regelverkehr (zzgl. zweier Verstärkerlinien für den Ausbildungsverkehr) in dichtem Haltestellenabstand das gesamte Kernstadtgebiet (Innenstadt, Wohngebiete) und die publikumswirksamen Einrichtungen (darunter Bahnhof, Klinikum, Kurpark, Obersberg Schulen, Schwimmbad, Stadthalle). Außerdem ist die überwiegende Mehrzahl der (äußeren) Stadtteile angebunden. Dieses innerstädtische Verkehrsangebot zielt hauptsächlich auf die kleinräumige Mobilität (alle Fahrtzwecke) der Bevölkerung ab, wobei Verknüpfungen zum regionalen Schienen- und Busverkehr bestehen. In Bebra und in Rotenburg übernehmen die Stadtverkehrslinien bestimmte Funktionen, primär die Anbindung publikumswirksamer Einrichtungen, wie das Industriegebiet in Bebra oder das Herz-Kreislauf-Zentrum (HKZ) in Rotenburg.

Mehrere in den Landkreis Hersfeld-Rotenburg „einbrechende“ Linien des straßengebundenen ÖPNV befinden sich in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise bzw. Verkehrsverbünde. Eine Linie (RMV 390) stellt eine Regelverbindung zu Städten und Gemeinden im RMV-Gebiet sowie zum dortigen Netzknoten (Alsfeld) her. Die „Bäderlinie“ 300 ist im Landkreis Hersfeld-Rotenburg als regionale Buslinie in „voller“ Aufgabenträgerschaft des NVV und daher keine „einbrechende“ Linie. Die anderen Linien dienen ausschließlich dem Kreisgrenzen überschreitenden Ausbildungsverkehr (vgl. Kap. V 4.3).



## Liniensteckbriefe

Für alle Linien des straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg sind die angebotsseitigen Eckdaten in einzelnen „Steckbriefen“ festgehalten. Diese enthalten Angaben zu

- Linienverlauf (mit ortsteilscharfer Kartendarstellung);
- Linienbündel;
- Fahrzeugkategorie;
- Angebotstyp und Netzebene (gemäß Kap. III 7.1);
- Verkehrstage, Betriebszeiten und Fahrtenfolge;
- Verknüpfungspunkte, grundsätzliche Anschlussmöglichkeiten zwischen Verkehrsmitteln und ggf. (vertaktete) Anschlüsse zwischen einzelnen Linien;
- verkehrliche Funktionen, anzubindende Einrichtungen bzw. Gebiete, Bemerkungen und Änderungen gegenüber dem Fahrplanjahr 2015 (sofern zutreffend).

In der → **Anlage V-1** sind die Konzeptionen in Form von „Steckbriefen“ für den gesamten straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet – nach Liniennummern aufsteigend sortiert – zusammengefasst.

## 2 Angebot für den Schienenpersonennahverkehr

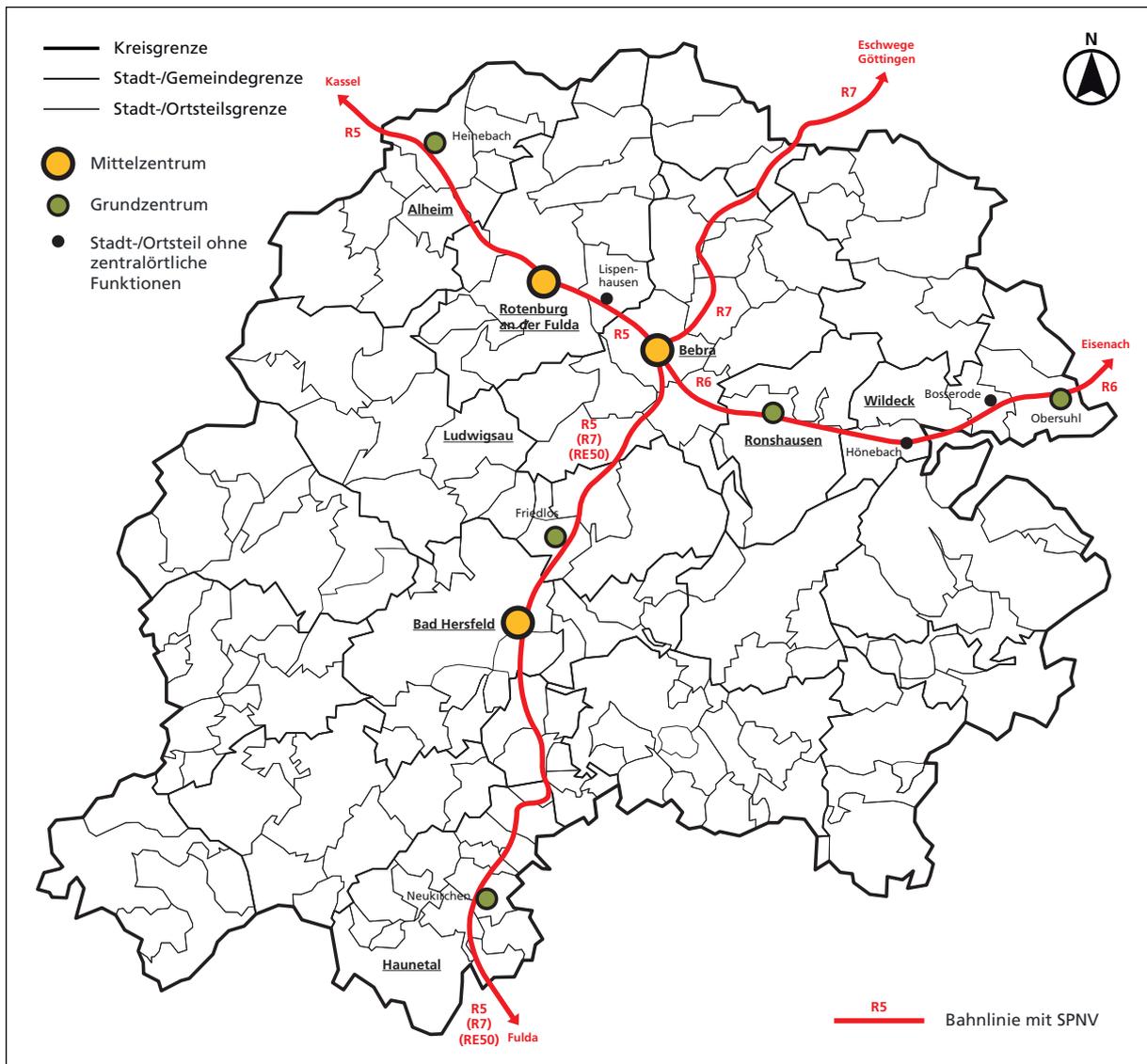


Abb. V-1: Zielnetz für den SPNV im Landkreis-Hersfeld-Rotenburg

[eigener Entwurf]

Aufgabenträger für den SPNV ist der NVV. Die mittel- und langfristigen Planungen zum SPNV sind im Regionalen Nahverkehrsplan niedergelegt. Die für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg relevanten Angaben werden nachrichtlich und zusammengefasst in den Lokalen Nahverkehrsplan übernommen, um ein Gesamtbild des ÖPNV-Angebotes im Kreisgebiet zu vermitteln. Das Zielnetz geht aus Abb. V-1 hervor.

Für das Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg bilden vier SPNV-Linien das Angebot auf der Schiene:

- R5 Kassel – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda,
- R6 Bebra – Eisenach,
- R7 Göttingen – Eschwege – Bebra (– Bad Hersfeld – Fulda),



- RE50 Bebra – Bad Hersfeld – Fulda – Frankfurt am Main (nur einzelne Zugpaare).

Linie	Linienverlauf	geplante Änderungen	Umsetzungshorizont
R5	Kassel – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda	-	-
R6	Bebra – Eisenach	-	-
R7	Göttingen – Eschwege – Bebra (– Bad Hersfeld – Fulda)	-	-
RE50	Bebra – Bad Hersfeld – Fulda – Frankfurt am Main	-	-
RE5	Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt	neue, zusätzliche RE-Linie für Gesamtrelation	k. A.

Tab. V-1: SPNV-Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]

Gegenüber dem Bestandsangebot (Jahresfahrplan 2015) sind beim SPNV vom NVV keine Änderungen am Rahmenangebot vorgesehen (vgl. Tab. V-1).

Die Schließung von Taktlücken zur Herstellung eines durchgehenden Stundentaktes auch an Samstagnachmittagen auf der R6 wird wegen geringer tatsächlicher Nachfrage bis auf weiteres zurückgestellt.

Auf der R7 sind keine Änderungen an der Bediensystematik geplant, weshalb der Taktversatz (30-90-Minuten-Rhythmus) auf dem nördlichen Abschnitt zwischen Eschwege und Göttingen beibehalten wird. Durch die versetzten Zeitlagen werden an den Umsteigeknoten in Göttingen und Bebra – und in Folge auch in Bad Hersfeld und Fulda – Anschlüsse mit kurzen Übergängen ermöglicht, darunter zum/vom Fernverkehr (ICE, IC).

Zusätzlich zur R5 und R6 ist im Regionalen Nahverkehrsplan des NVV eine neue RE-Linie 5 perspektivisch vorgesehen, die – ggf. gemeinsam mit bestehenden und zusätzlichen, in den NVV-Tarif zu integrierenden Fernverkehrsleistungen – ein schnelles Angebot zwischen Kassel und Erfurt über Bebra und Eisenach herstellen soll. Mit dieser Linie werden die beiden Fernverkehrsknoten Kassel und Erfurt miteinander verbunden. Am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe würden Anschlüsse im Zeitknoten zur Minute „hh:00“ erreicht.

Für die Gesamtrelation der neuen RE5-Linie Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt im 2-Stunden-Takt gab es zum Zeitpunkt der Aufstellung des Regionalen Nahverkehrsplans des NVV jedoch keine realistische Finanzierungsperspektive.

### 3 Angebot für den regionalen straßengeb. ÖPNV

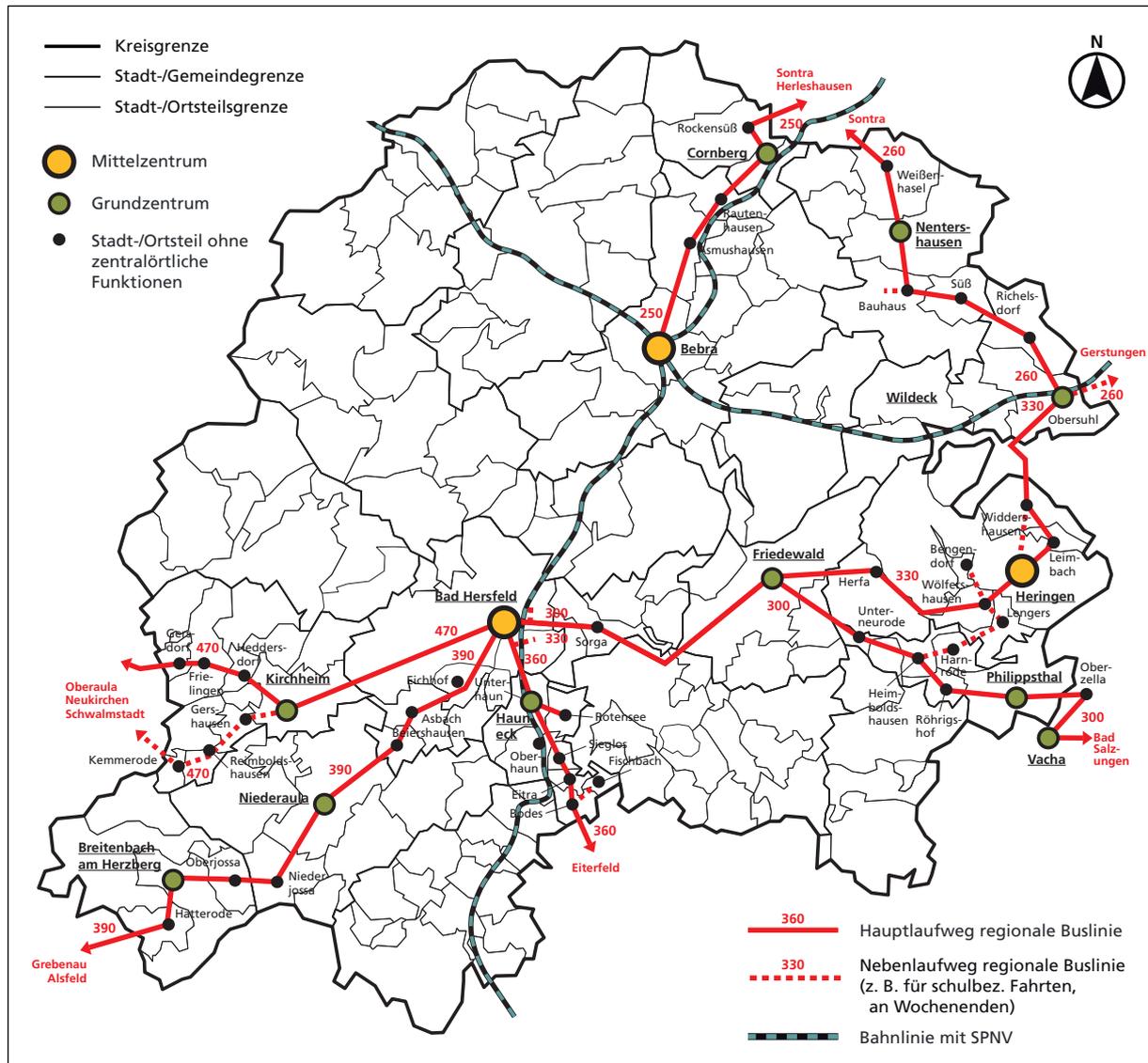


Abb. V-2: Zielnetz für den regionalen straßengebundenen ÖPNV im LK Hersfeld-Rotenburg [eigener Entwurf]

Das Zielnetz für den regionalen Busverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg besteht künftig aus sieben Linien, die an Werktagen ein vertaktetes Fahrtenangebot alle 120-Minuten aufweisen. Im südlichen Kreisgebiet laufen die regionalen Linien sternförmig auf die Kreisstadt Bad Hersfeld (Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums) zu. Die maßgebenden Anschlüsse zum SPNV werden an den Bahnhöfen in Bad Hersfeld, Bebra, Wildeck-Obersuhl und Sontra (Werra-Meißner-Kreis) hergestellt. Zwischen zwei regionalen Buslinien (300, 330) bestehen in Friedewald abgestimmte Umsteigebeziehungen. Dadurch wird in Teilen des Kreisgebietes ein regionales Grundnetz aus fest bedienten Schienen- und Buslinien geschaffen (vgl. Abb. V-2). Zu Zeiten schwacher Nachfrage, vor allem an den Wochenenden, werden auf einigen regionalen Buslinien anstatt fest bedienter Busfahrten flexible AST-Fahrten angeboten (250, 260, 360).



Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für alle regionalen Buslinien hervor.

Die Umsetzung der Maßnahmen im regionalen Busverkehr obliegt dem NVV als regionaler Aufgabenträgerorganisation. Die für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg relevanten Angaben werden nachrichtlich in den Lokalen Nahverkehrsplan übernommen. Folgende Änderungen gegenüber dem Jahresfahrplan 2015 (Bestand) sind hervorzuheben:

Im östlichen Kreisgebiet wurde das Verkehrsangebot der regionalen Buslinien bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 umgestaltet:

- Rückgrat der Bedienung ist die neue „Bäderlinie“ 300 Bad Hersfeld – Friedewald – Philippsthal – Vacha – Bad Salzungen (Wartburgkreis), die über die B 62 geführt wird und somit deutlich schneller ist als vormalige Verbindungen zwischen Bad Hersfeld und dem östlichen Kreisgebiet. Teilleistungen der vormals regionalen Buslinie (340) wurden darin integriert.
- Die Linie 330 bindet das Mittelzentrum Heringen, das über keinen SPNV-Anschluss verfügt, zum einen an die Kreisstadt Bad Hersfeld, zum anderen an die Bahnstation in Wildeck-Obersuhl an. In nachfrageschwächeren Zeiten an Werktagen erfolgt die Verbindung nach/aus Bad Hersfeld mittels eines abgestimmten Umstiegs zu/von der Linie 300 in Friedewald. An Wochenenden verkehrt die Linie 330 in Kombination mit der lokalen Buslinie 340 über Schenkklengsfeld.

Für das südwestliche Kreisgebiet sind zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 mehrere Umstrukturierungen des Leistungsangebotes vorgesehen bzw. wurden bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt:

- Die Linie 470 wird von Kirchheim als Expressbus über die BAB 4 nach Bad Hersfeld verlängert. Damit wird eine umsteigefreie Verbindung zwischen den beiden Mittelzentren Schwalmstadt und Bad Hersfeld geschaffen. Fahrgäste aus Kirchheim werden besonders von der schnellen und direkten Führung nach Bad Hersfeld profitieren.
- Im Zuge dessen geht die Linie 380 Bad Hersfeld – Niederaula – Kirchheim, die weiterhin das Fulda- und das Aulatal bedienen wird, in die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg über.
- Die bisherigen Linien NVV 390 und RMV 395 wurden in Breitenbach am Herzberg durchgebunden, so dass im Dezember 2013 mit der neuen Linie RMV 390 eine durchgehende Verbindung zwischen Bad Hersfeld und Alsfeld (Vogelsbergkreis) entstand.

Im nördlichen Kreisgebiet stehen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 folgende Änderungen bei den regionalen Buslinien an:

- Die Linien 250 und 260, die auch im südlichen Teil des Werra-Meißner-Kreis verkehren, erhalten ein Fahrtenangebot auch an Wochenenden und Feiertagen auf ihrem gesamten Linienweg. Wegen des relativ geringen Fahrgastpotenzials wird die Bedienung mit bedarfsgesteuerten AST-Fahrten erfolgen.
- Die Linien 310 und 312 (als Erweiterung der Linie 331) werden künftig in der Aufgabenträgerschaft des LK Hersfeld-Rotenburg geführt, wobei es bei der Linie 310 zu einer Reduzierung des schienenparallelen (Regelverkehrs-)Angebotes kommen wird.

Aus Tab. V-2 sind die Änderungen ersichtlich, die sich für das Rahmenangebot des regionalen Busverkehrs im Landkreis Hersfeld-Rotenburg gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2015, dem Basisjahr für die Bestandsaufnahme, ergeben werden. Die Änderungen am Rahmenangebot werden nach dem Auslaufen der jeweiligen Bestandsverträge bzw. Bestandskonzessionen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 realisiert.



Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
250	Bebra – Cornberg – Sontra – Herleshausen	Ausweitung des Bedienzeitraums Mo-Sa	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		neues Fahrtenangebot an So/F auf gesamter Linie	
260	Sontra – Nentershausen – Wildeck (– Gerstungen)	Ausweitung des Bedienzeitraums Mo-Sa	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		neues Fahrtenangebot an So/F auf gesamter Linie	
300	Bad Hersfeld – Friedewald – Philippsthal – Vacha – Bad Salzungen („Bäderlinie“)	-	(Linie verkehrt seit Fahrplanwechsel 12/2012)
310	Bebra – Ronshausen (– Wildeck)	Linie geht in die Aufgabenträgerschaft des LK Hersfeld-Rotenburg über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
312	Wildeck – Dankmarshausen – Heringen	Linie geht in die Aufgabenträgerschaft des LK Hersfeld-Rotenburg über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Leistungen werden als Erweiterung der Linie 331 Bestandteil des LB 302	
330	Bad Hersfeld – Friedewald – Heringen – Wildeck	-	(Linie verkehrt seit Fahrplanwechsel 12/2012)
360	Bad Hersfeld – Hauneck – Eiterfeld	Anbindung von Hauneck-Rotensee im Regelverkehr	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		erweitertes Fahrtenangebot an Sa	
		Einführung eines Fahrtenangebotes an So/F	
380	Bad Hersfeld – Niederaula – Kirchheim	Linie geht in die Aufgabenträgerschaft des LK Hersfeld-Rotenburg über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
390	Bad Hersfeld – Niederaula – Breitenbach – Grebenau – Alsfeld	umsteigefreie Verbindung Bad Hersfeld – Alsfeld unter Integration der Leistungen der ehem. Linien 390 (NVV) und 395 (RMV)	(Linie verkehrt seit Fahrplanwechsel 12/2013)
470	Schwalmstadt – Neukirchen – Oberaula – Kirchheim – Bad Hersfeld	Verlängerung von Kirchheim nach Bad Hersfeld als Expressbus über BAB 4	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Neuordnung Bedienung im Ausbildungsverkehr in der Gemeinde Kirchheim zw. Linien 380, 382, 383, 470	

Tab. V-2: Regionaler straßengebundener ÖPNV im LK Hersfeld-Rotenburg: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]

## 4 Angebot für den lokalen straßengeb. ÖPNV

### 4.1 Angebotsstrategien für die Kreisgebiete

Die Umsetzung der Maßnahmen für den lokalen straßengebundenen ÖPNV fällt in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Im südlichen und nördlichen Kreisgebiet werden unterschiedliche Angebotsstrategien verfolgt:

Im südlichen Kreisteil ist das ÖPNV-Angebot monozentrisch auf die Kreisstadt Bad Hersfeld ausgerichtet, von der aus sowohl regionale als auch lokale Buslinien mindestens alle 2 Stunden sternförmig in die umliegenden Gemeinden fahren. Das Bedienegebiet ist durch eine für ländliche Räume noch relativ hohe Fahrgastnachfrage gekennzeichnet, die – von innergemeindlichen Ausbildungsverkehren abgesehen – raumstrukturell bedingt besonders stark auf Bad Hersfeld (Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums) ausgerichtet ist. Durch Linienüberlagerungen entstehen Stundentakte auf den Abschnitten

- Bad Hersfeld – Haunack an Werktagen mit Linien 360 und 365 und
- Bad Hersfeld – Niederaula an Werktagen und Samstagen mit Linien 380 und 390.

Das Fahrtenangebot der regionalen und lokalen Buslinien im südlichen Kreisgebiet wird durch AST-Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises ergänzt. Durch Mitfinanzierung seitens der dortigen Städte und Gemeinden reichen die Bedienzeiträume der AST-Linien bis in die späten Nachtstunden hinein und gehen somit weit über die Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten hinaus (vgl. Kap. III 6.4.2). Die ausgedehnten Bedienzeiträume leisten einen Beitrag zur nächtlichen Verkehrssicherheit Jugendlicher und junger Erwachsener.

Das nördliche Kreisgebiet hingegen weist mit den benachbarten Mittelzentren Bebra und Rotenburg an der Fulda sowohl hinsichtlich des Angebotes als auch der Nachfrageströme eine bipolare Struktur auf. Die lokalen ÖPNV-Linien bedienen hauptsächlich die abseits der Regional- bzw. SPNV-Achsen gelegenen Stadt- und Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen. Wegen des im Vergleich zum südlichen Kreisteil geringeren Fahrgastpotenzials brauchen auf mehreren Linien fest bediente Busfahrten nur zu Zeiten des Ausbildungsverkehrs angeboten zu werden, während zu den komplementären Zeiten sowie an Wochenenden nachfragegesteuerte AST-Fahrten den Fahrplan „auffüllen“. Aus Gründen eines effizienten Fahrzeugeinsatzes wird es voraussichtlich mindestens an Schulwerktagen eine durchgehende Busbedienung geben.

Der vorliegende Nahverkehrsplan sieht eine Aufstockung des Angebotes für den Jedermann-Verkehr im nördlichen Kreisteil vor, da die Stadt- und Ortsteile ohne SPNV-Anschluss bisher über keine adäquate Anbindung an Wochenenden verfügen und auch an Werktagen die Verbindungsqualitäten nicht den Vorgaben des Anforderungsprofils entsprechen. Eine Ausdehnung der Betriebszeiten des AST über das Anforderungsprofil hinaus bis in die späten Nachtstunden hinein ist wegen der geringen und dispersen Nachfrage vorerst nicht vorgesehen. Die Städte und Gemeinden können einzelne Spätfahrten, z. B. an Wochenenden, jedoch bei entsprechender finanzieller Beteiligung individuell hinzubestellen lassen.

## 4.2 Angebot für das südliche Kreisgebiet

### 4.2.1 Buslinien mit Regelfahrtenangeboten

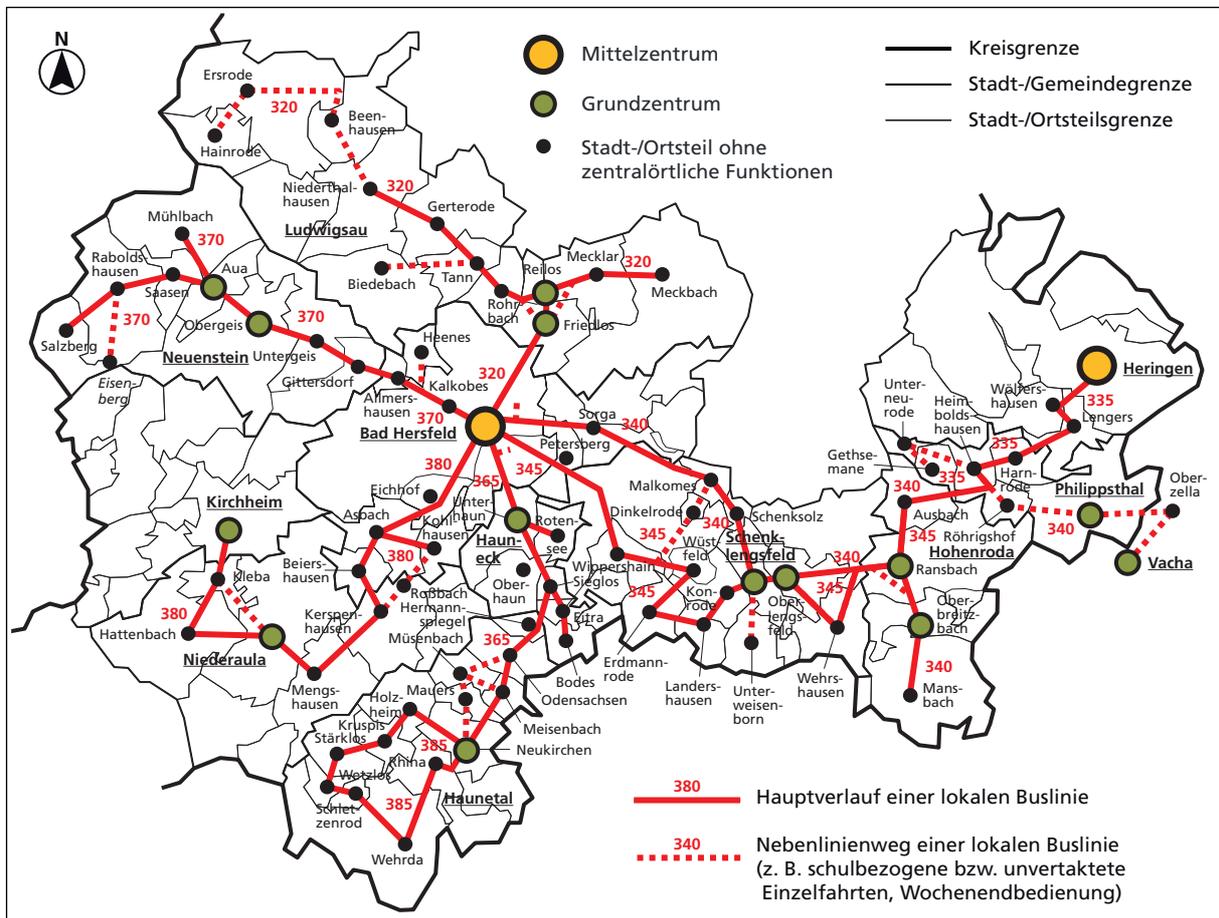


Abb. V-3: Zielnetz für lokale Buslinien mit Regelfahrtenangeboten im südlichen Kreisgebiet (ohne Stadtbuslinien in Bad Hersfeld)

[eigener Entwurf]

Acht lokale Buslinien im südlichen Kreisgebiet (ohne Stadtbuslinien in Bad Hersfeld) in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg weisen ein Fahrtenangebot auf, das alle Nachfragegruppen anspricht, d. h. sowohl Ausbildungsverkehr als auch Jedermann-Verkehr (vgl. Abb. V-3). Bei den Linien 320, 335, 340, 345 und 385 wird es künftig keine Änderungen am Rahmenangebot geben.

Bei den Linien 365 und 370, die dem Linienbündel 301 „Fulda, Aula“ angehören, sind zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verschiedene gelagerte Angebotserweiterungen vorgesehen:

- Die Linie 365 erhält ein aufgestocktes Fahrtenangebot an Werktagen. Darüber hinaus wird die Bedienung von Hauneck-Rotensee nochmals leicht ausgeweitet.
- Das Fahrtenangebot der Linie 370 in die Gemeinde Neuenstein wird an Werktagen und Samstagen erweitert sowie ein Fahrtenangebot (mit Bus) an Sonn- und Feiertagen.



gen eingeführt. Für drei Fahrtenpaare ist eine ganzjährige Verlängerung der Linienführung zum Eisenberg an Wochenenden und Feiertagen vorgesehen.

Ebenfalls mit Ablauf der Bestandskonzession zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wird die Aufgabenträgerschaft an der Linie 380 (ebenfalls Linienbündel 301) vom NVV auf den Landkreis Hersfeld-Rotenburg übergehen. Damit entfallen die Kreisgrenzen überschreitenden Fahrten in den Schwalm-Eder-Kreis, die in die regionale Linie 470 integriert werden. Die Bedienung für den Ausbildungsverkehr auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchheim wird zwischen den Linien 380, 382, 383 und 470 neu geordnet (vgl. auch Kap. V 4.2.4).

Die Leistungen der ausschließlich auf dem Gebiet der Stadt Bad Hersfeld verkehrenden Linie 355 sind seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in das Stadtbussystem integriert, womit diese Linie entfallen konnte. Hierfür wurde die Stadtbuslinie 350.3 vom Petersberg nach Sorga und Kathus verlängert (Regelfahrten) und die Verstärkerlinie 350.7 an Schulwerktagen um entsprechende Fahrten ergänzt (vgl. auch Kap. V 4.2.3).

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor. Tab. V-3 enthält die geplanten Änderungen beim Verkehrsangebot der lokalen Buslinien im südlichen Kreisgebiet gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2015.

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
320	Bad Hersfeld – Ludwigsau	Übernahme innerstädtischer Bedienfunktionen (Zellersgrund) in Bad Hersfeld von Stadtbuslinie 350.4	(seit Fahrplanwechsel 12/2013)
335	Philippsthal – Heringen	-	-
340	Bad Hersfeld – Schenk-lengsfeld – Hohenroda (– Philippsthal – Vacha)	-	-
345	Bad Hersfeld – Schenk-lengsfeld – Hohenroda	-	-
355	Bad Hersfeld – östl. OT von Bad Hersfeld (Sorga, Kathus)	Linie ist entfallen; Leistungen sind in Stadtbuslinien 350.3 und 350.7 integriert	(seit Fahrplanwechsel 12/2013)
365	Bad Hersfeld – Hauneck – Haunetal	erweitertes Fahrtangebot an Mo-Fr	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Ausweitung der Bedienung von Hauneck-Rotensee	
370	Bad Hersfeld – Neuenstein	erweitertes Fahrtenangebot an Mo-Sa	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Einführung eines Fahrtenangebot an So/F	
		Verlängerung der Linienführung zum Eisenberg an Sa, So/F	



Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
380	Bad Hersfeld – Niederaula – Kirchheim	Einzelfahrten Kirchheim – Oberaula entfallen	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Neuordnung der Bedienung im Ausbildungsverkehr auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchheim zwischen Linien 380, 382, 383 und 470	
		Linie geht in die Aufgabenträgerschaft des LK Hersfeld-Rotenburg über	
385	Ortsteile von Haunetal	-	-

Tab. V-3: Lokale Buslinien mit Regelfahrtenangeboten im südlichen Kreisgebiet (ohne Stadtbuslinien Bad Hersfeld): geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]

#### 4.2.2 Linien für das Anruf-Sammel-Taxi (AST)

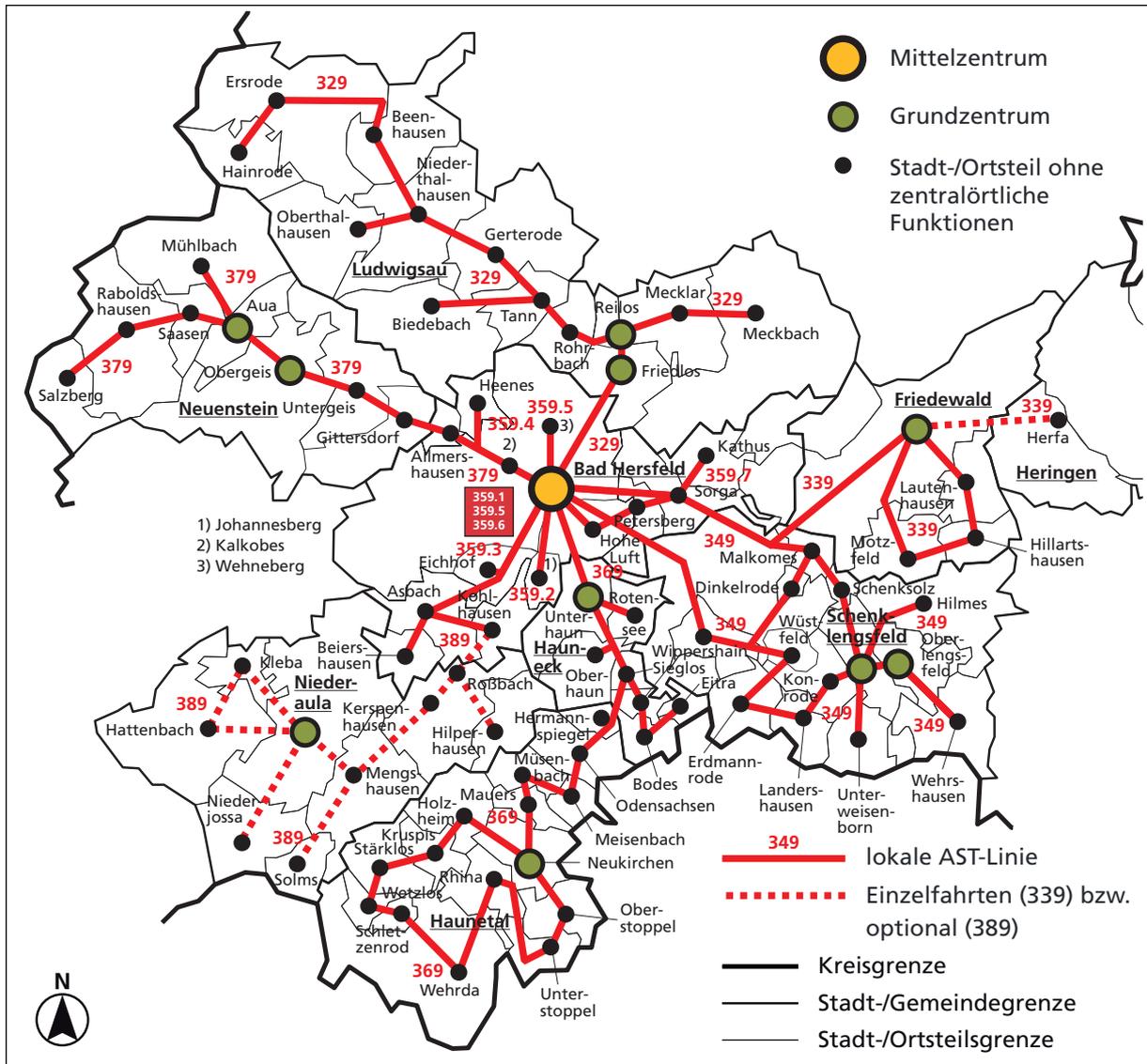


Abb. V-4: Zielnetz für AST-Linien im südlichen Kreisgebiet

[eigener Entwurf]

AST-Linien ergänzen im südlichen Kreisgebiet zu Zeiten und auf Abschnitten schwacher Nachfrage

- regionale und lokale Überland-Buslinien außerhalb deren Bedienzeiten;
- Stadtbuslinien in Bad Hersfeld außerhalb deren Bedienzeiten sowie in räumlicher Ergänzung;
- Linien für den Ausbildungsverkehr, um eine regelmäßige Anbindung kleinerer Ortsteile auch für den Jedermann-Verkehr zu erreichen.

Das Beförderungsangebot richtet sich primär an den Jedermann-Verkehr. Bei sehr geringen Fahrgastpotenzialen im Ausbildungsverkehr kann das AST in diesem Segment ein weiteres Einsatzfeld finden.



Die Bedienung erfolgt nachfragebezogen, weshalb für die Buchung geeignete Kanäle und Stellen vorzuhalten sind.

Die AST-Linien übernehmen folgende verkehrliche Funktionen:

- Herstellung zwischengemeindlicher Verbindungen zum Mittelzentrum Bad Hersfeld und den dortigen Netzknoten, wobei Fahrten zwischen den Ortsteilen der Gemeinden in der Angebotsumsetzung ausgeschlossen werden;
- Anbindung der Bad Hersfelder Stadtteile an die Kernstadt;
- innere Erschließung des Kernstadtgebietes von Bad Hersfeld.

Das Angebot der AST-Linien ist in jedem Fall mit den parallel geführten regionalen und lokalen Überland-Buslinien und den Stadtbuslinien zu koordinieren. Eine Bedarfsbedienung erfolgt nur zu Zeiten und auf Abschnitten ohne fest bediente Busfahrten (Regelfahrten, ausbildungsbezogene Fahrten). In Tab. V-4 sind die Buslinien mit eingetragen, zu denen die AST-Linie eine Ergänzung darstellen.

Das AST-Angebot für die Kernstadt und die Stadtteile Bad Hersfelds wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 grundlegend umstrukturiert (vgl. Tab. V-4):

Die bisherige „Flächenbedienung“ von Haltestellen in der Kernstadt und in den kernstadtnahen Stadtteilen durch die bisherige Linie 359.1 wird aufgehoben. Die AST-Linien werden sich künftig an den Linienführungen der Stadtbuslinien orientieren. Dies erleichtert vor allem die Kommunikation des Angebots gegenüber den Fahrgästen. Eine nennenswerte Leistungsausweitung ist damit nicht verbunden.

Das Angebot der AST-Linien in Bad Hersfeld richtet sich primär an Fahrgäste, die zwischen den kernstädtischen Wohngebieten bzw. den Stadtteilen einerseits und der Innenstadt (Breitenstraße, Bahnhof) andererseits unterwegs sind. Fahrtbuchungen innerhalb der Wohngebiete bzw. Stadtteile sowie zwischen ihnen sind daher nicht vorgesehen. An der zentralen innerstädtischen Haltestelle „Breitenstraße“ wird ein „AST-Rendezvous“ eingerichtet, so dass auch Fahrten zwischen Stadtteilen mit Umstieg möglich sind.

Im Gegenzug wird bei der „Überland-AST-Linie“ 379 die Mitbedienung der Bad Hersfelder Stadtteile Allmershausen, Heenes und Kalkobes entfallen. Deren Bedienung wird durch die neue städtische AST-Linie 359.4 übernommen.

Die AST-Linie 389 wird ab Dezember 2015 nur noch die Bad Hersfelder Stadtteile Asbach, Beiershausen und Kohlhausen bedienen. Eine Weiterführung auf das Gebiet der Gemeinde Niederaula erfolgt nur im Fall einer finanziellen Beteiligung an der Kostenunterdeckung seitens der Gemeinde Niederaula.

Bei den „Überland-AST-Linien“ wird auch künftig die Nutzung dahingehend eingeschränkt sein, dass i. d. R. nur Fahrten mit Bezug zur Bad Hersfelder Innenstadt (Breitenstraße, Bahnhof) gebucht werden können. Fahrten innerhalb der bedienten Umlandgemeinden sowie zwischen ihnen sind daher bis auf weiteres nicht möglich. Bei der Linie 339 sind ausnahmsweise Fahrten aus den Ortsteilen zum Kernort Friedewald und zurück buchbar.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.

Das Verkehrsangebot der AST-Linien gemäß Tab. V-4 steht unter dem Vorbehalt der Mitfinanzierung durch die beteiligten Gebietskörperschaften.



AST-Linie	ergänzte Buslinie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont	
329	320	Bad Hersfeld – Ludwigsau	Aufnahme des OT L.-Oberthalhausen in die Linienführung	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015	
339	300, 330	Bad Hersfeld – Friedewald	-	-	
349	340, 345	Bad Hersf. – Schenklengsfeld	-	-	
359.1	350.1 (W)	Bad Hersfeld Kernstadt (Falkenblick)	Umstrukturierung des AST in der Stadt Bad Hersfeld: Aufgabe der Flächenbedienung in der Kernstadt; AST orientiert sich künftig weitgehend an den Linienführungen der Stadtbuslinien	nach Ablauf der Bestandskonzessionen 12/2015 der AST-Linien 359.1-2	
359.2	350.2	Bad Hersfeld Kernstadt – Johannesberg			
359.3	350.3 (S)	Bad Hersfeld Kernstadt – Eichhof			
359.4	350.4	Bad Hersfeld Kernstadt – Kalkobes – Heenes – Almershsn.			
359.5	350.2 (N), 350.5, 320	Bad Hersfeld Kernstadt (Güldene Kammer, Klinikum, Zellersgrund) – Wehneberg			
359.6	-	Bad Hersfeld Kernstadt (Tageberg, Finkenweg)			neue Liniennummer (ehem. 359.2)
359.7	350.1 350.3 (O)	Bad Hersfeld Kernstadt – Hohe Luft – Petersberg – Sorga – Kathus			wie bei AST 359.1-5
369	360, 365, 385	Bad Hersfeld – Hauneck – Haunetal	-	-	
379	370	Bad Hersfeld – Neuenstein	Bedienung der Bad Hersfelder Stadtteile Almershausen, Heenes u. Kalkobes wird durch neue AST-Linie 359.4 übernommen.	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015	
389	380, 390	Bad Hersfeld Kernstadt – Asbach – Beiershausen – Kohlhausen (– Niederaula)	Bedienung des Gemeindegebiets Niederaula nur bei Mitfinanzierung durch die Gem. Niederaula	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015	
			Bedienung von B. H.-Eichhof durch neue AST-Linie 359.3		
(W) (O)	westlicher östlicher	Linienabschnitt	(N) (S)	nördlicher südlicher	Linienabschnitt

Tab. V-4: AST-Linien im südlichen Kreisgebiet: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]



### 4.2.3 Stadtbussystem Bad Hersfeld

Die Stadtbuslinien für die Kreisstadt Bad Hersfeld befinden sich in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg und werden daher im vorliegenden Nahverkehrsplan originär behandelt. Das Angebot wird dabei im Einvernehmen mit der Stadt Bad Hersfeld ausgestaltet.

Für das Stadtbussystem in Bad Hersfeld nimmt der vorliegende Nahverkehrsplan das Angebot auf, das zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 für acht Jahre implementiert wurde (vgl. Tab. V-5). Gegenüber dem Vorgängersystem sind folgende Änderungen am Rahmenangebot hervorzuheben:

- Die vormaligen Linien 350.2a, 350.2b und 350.6 wurden zu der halbstündlich verkehrenden Linie 350.2 zusammengeführt, die nunmehr an allen Tagen einen einheitlichen Linienweg befährt (Klinikum, Johannesberg). Dies erleichtert die Kommunikation des Angebotes und trägt zu einer einfachen Nutzung des Stadtbusses bei.
- Die Linie 350.3 wurde vom Petersberg über Sorga bis Kathus verlängert, so dass die Bad Hersfelder Stadtteile nun über ein halbstündliches Stadtbus-Angebot verfügen. Die (ehem.) Linie 355 konnte somit entfallen.
- Die Linie 350.4 bedient nicht mehr die Haltestellen entlang der Friedloser Straße (Landratsamt) und im Zellersgrund. Die verkehrlichen Funktionen werden seitdem von der „Überland-Linie“ 320 (Bad Hersfeld – Ludwigsau) mit wahrgenommen. Des Weiteren wurde im Geistal in beide Richtungen eine einheitliche Linienführung auf der Homberger Straße umgesetzt. Die Bedienung des Bereiches „Am Frauenberg“ wird auf bedarfsgesteuerte Bedienung umgestellt und zukünftig über die neue AST-Linie 359.4 abgedeckt (vgl. Kap. V 4.2.2).
- Die Linie 350.5 übernahm die Bedienung zur „Güldenenen Kammer“ von den (ehem.) Linien 350.2b und 350.6.
- In die Verstärkerlinie für den Ausbildungsverkehr 350.7 wurden Leistungen der ehem. Linie 355 in der Relation Kathus – Sorga – Obersberg aufgenommen.

Das Angebotskonzept geht im Einzelnen aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** hervor. Die Verläufe der Linien, die die Kernstadt und die daran angrenzenden Stadtteile erschließen, sind straßen- und haltestellenscharf dargestellt. Eventuelle künftige Änderungen am Straßen- oder Haltestellennetz (Lage, Bezeichnung) sind in angemessener Weise auf die Linienführung zu übertragen.

Linie	Linienverlauf	umgesetzte Maßnahme	Umsetzungszeitraum
350.1	Bad Hersfeld Kernstadt – Petersberg	-	-
350.2	Bad Hersfeld Kernstadt – Johannesberg	Neuordnung der Angebotsstruktur: Zusammenführung der ehem. Linien 350.2a, 350.2b und 350.6 zu einer halbstündlich verkehrenden Linie mit einheitlichem Linienweg an allen Tagen	(seit Fahrplanwechsel 12/2013)



Linie	Linienverlauf	umgesetzte Maßnahme	Umsetzungszeitraum
350.2ab	Bad Hersfeld Kernstadt – Johannesberg	-	-
350.3	Bad Hersfeld Eichhof – Kernstadt – Petersberg – Sorga – Kathus	Übernahme der Bedienung im Abschnitt Petersberg – Kathus – Sorga von ehem. Linie 355, die damit entfällt	(seit Fahrplanwechsel 12/2013)
		Taktverdichtung im übernommenen Linienabschnitt	
350.4	Bad Hersfeld Kernstadt – Kalkobes – Heenes – Almershausen	Entfall der Bedienung entlang der Friedloser Str. und in den Zellersgrund (Übernahme durch Linie 320)	(seit Fahrplanwechsel 12/2013)
		einheitliche Linienführung in beide Richtungen über die Homberger Straße unter Beibehaltung der Bedienung der Geistalschule	
		Umstellung der Bedienung im Bereich „Am Frauenberg“ auf AST (Linie 359.4)	
350.5	Bad Hersfeld Kernstadt	neue Linie: Übernahme der Bedienung von Abschnitten der ehem. Linien 350.2b und 350.6, die beide entfallen sind	(seit Fahrplanwechsel 12/2013)
350.7	OT von Bad Hersfeld	Übernahme von ausbildungsbezogenen Fahrten der ehem. Linie 355	(seit Fahrplanwechsel 12/2013)

Tab. V-5: *Stadtbuslinien in Bad Hersfeld: bereits umgesetzte Maßnahmen*

[eigene Zusammenstellung]

#### 4.2.4 Buslinien für den Ausbildungsverkehr

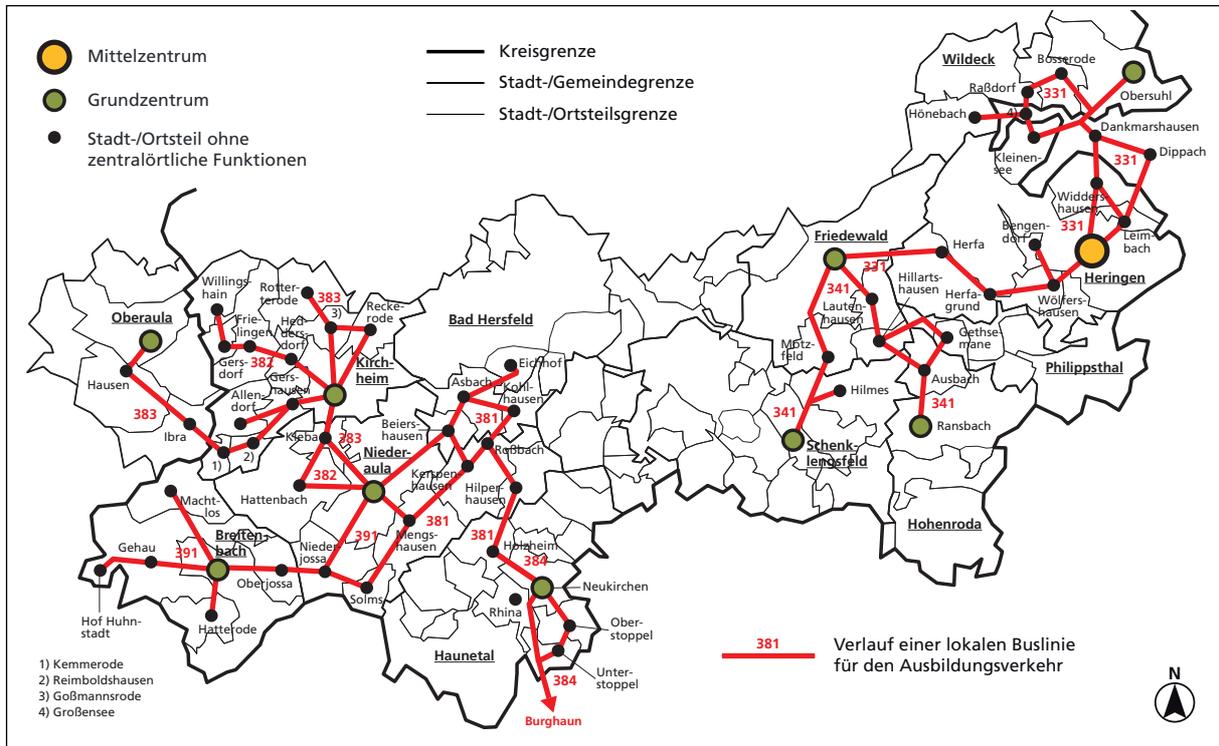


Abb. V-5: Zielnetz für lokale Buslinien des Ausbildungsverkehrs im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (südliche und östliche Kreisteile, ohne Stadtbuslinien)

[eigener Entwurf]

Buslinien für den Ausbildungsverkehr weisen Fahrtenangebote i. d. R. nur an Schultagen auf, in Einzelfällen auch an Ferientagen, sofern Kindergärten zu bedienen sind. Wegen der zweigeteilten Angebotsstruktur gibt es reine, nur dem Ausbildungsverkehr dienende lokale Buslinien lediglich in den südlichen und östlichen Kreisteilen, da im nördlichen Kreisteil alle ausbildungsverkehrsrelevanten Fahrten in Linien mit kombiniertem Angebot aus Bus und AST integriert sind (vgl. Kap. V 4.3).

Der Nahverkehrsplan als Rahmenplan trifft zu Details des Angebots von Ausbildungsverkehrslinien keine Aussagen, sondern benennt gezielt nur Rahmeninformationen pro Linie, vor allem die anzufahrenden Schulen. Die konkrete Angebots- bzw. Fahrplanung wird im Vorfeld der Linienbündelvergaben vorgenommen und jährlich – teilweise unterjährig – angepasst. Das Fahrtenangebot ist auf die Belange der Schüler der zu bedienenden Schulen ausgerichtet. Veränderungen hinsichtlich Unterrichtsbeginn und -ende, Standortfragen, Einzugsgebiete (Wohnorte der Schüler) oder besonderer schulischer Angebote (wie z. B. Nachmittagsbetreuung oder Arbeitsgruppen) wirken sich unmittelbar auf die Fahrplangestaltung aus.

Darüber hinaus können sich Fahrplanänderungen durch Schulzeitenstaffelungen ergeben. Grundlegende Intention dieser Maßnahme ist eine Senkung der Kosten für die Bestellung schulverkehrsbezogener Leistungen durch Abbau von Fahrzeugkapazitäten zu den (morgendlichen) Spitzenzeiten und durch eine gleichmäßigere Auslastung der verbliebenen Fahrzeugflotte. Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg gab es in der Vergangenheit bereits erhebliche Anpassungen der Schulanfangs und -endzeiten, u. a. zur Betriebsaufnahme des LB 303 „Rotenburg – Bebra“ zum Fahrplanwechsel im Dezember



2007. Außerdem wird der Fahrzeugeinsatz im Vergleich zu anderen Verkehrsgebieten in ländlichen Räumen mit der Neukonzeption der Bündel 301 „Fulda – Aula“ und 303 „Rotenburg – Bebra“ nochmals rationalisiert, weshalb zum Zeitpunkt der Fortschreibung des NVP weitere Schulzeitenstaffelungen im größeren Stil nicht absehbar sind.

Die Änderungen am Rahmenangebot der schulbezogenen Linien werden erst nach Ablauf der jeweiligen Bestandskonzessionen zum Dezember 2015 wirksam. Geplante Änderungen beziehen sich auf folgende Linien (vgl. Tab. V-6):

- Die Leistungen der bisherigen Linie 312 aus dem LB 303 „Rotenburg – Bebra“ gehen über in eine Erweiterung der Linie 331 im LB 302 „Hersfeld Ost“, da sich deren hauptsächliches Bediengebiet mit den übrigen Linien des Linienbündels 302 räumlich deckt, so dass Synergien beim Fahrzeugeinsatz erzielt werden können. Dabei wechselt auch die Aufgabenträgerschaft vom NVV zum Landkreis Hersfeld-Rotenburg.
- Bei der Linie 381 wird der Bad Hersfelder Stadtteil Eichhof in die Linienführung mit aufgenommen. Die Fahrten haben als Ziel- bzw. Ausgangspunkt die Gesamtschule in Niederaula.
- Auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchheim wird die Bedienung im Ausbildungsverkehr zwischen den Linien 380, 382, 383 und 470 neu geordnet.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
312	Wildeck – Dankmarshausen – Heringen	Leistungen gehen in die Aufgabenträgerschaft des LK HEF-ROF über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Leistungen werden als Erweiterung der Linie 331 Bestandteil des LB 302	
331	Wildeck – Dankmarshausen – Heringen – OT von Heringen (– Friedewald)	Integration der Leistungen der bisherigen Linie 312 Wildeck – Heringen	nach Ablauf der Bestandskonzession der Linie 312 im Dez. 2015
341	Hohenroda – Friedewald – Schenkklengsfeld	-	-
381	Haunetal – Niederaula – Bad Hersfeld-Eichhof	Verlängerung der Linienführung nach B. H.-Eichhof	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
382	Niederaula – Kirchheim	Neuordnung Bedienung im Ausbildungsverkehr auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchheim zwischen Linien 380, 382, 383 und 470	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
383	Niederaula – Kirchheim – Oberaula		
384	südliche OT von Haunetal (– Burghaun)	-	-
391	Niederaula – Breitenbach	-	-

Tab. V-6: Lokale Buslinien für den Ausbildungsverkehr (ohne Stadtbuslinien Bad Hersfeld): geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]

### 4.3 Angebot für das nördliche Kreisgebiet

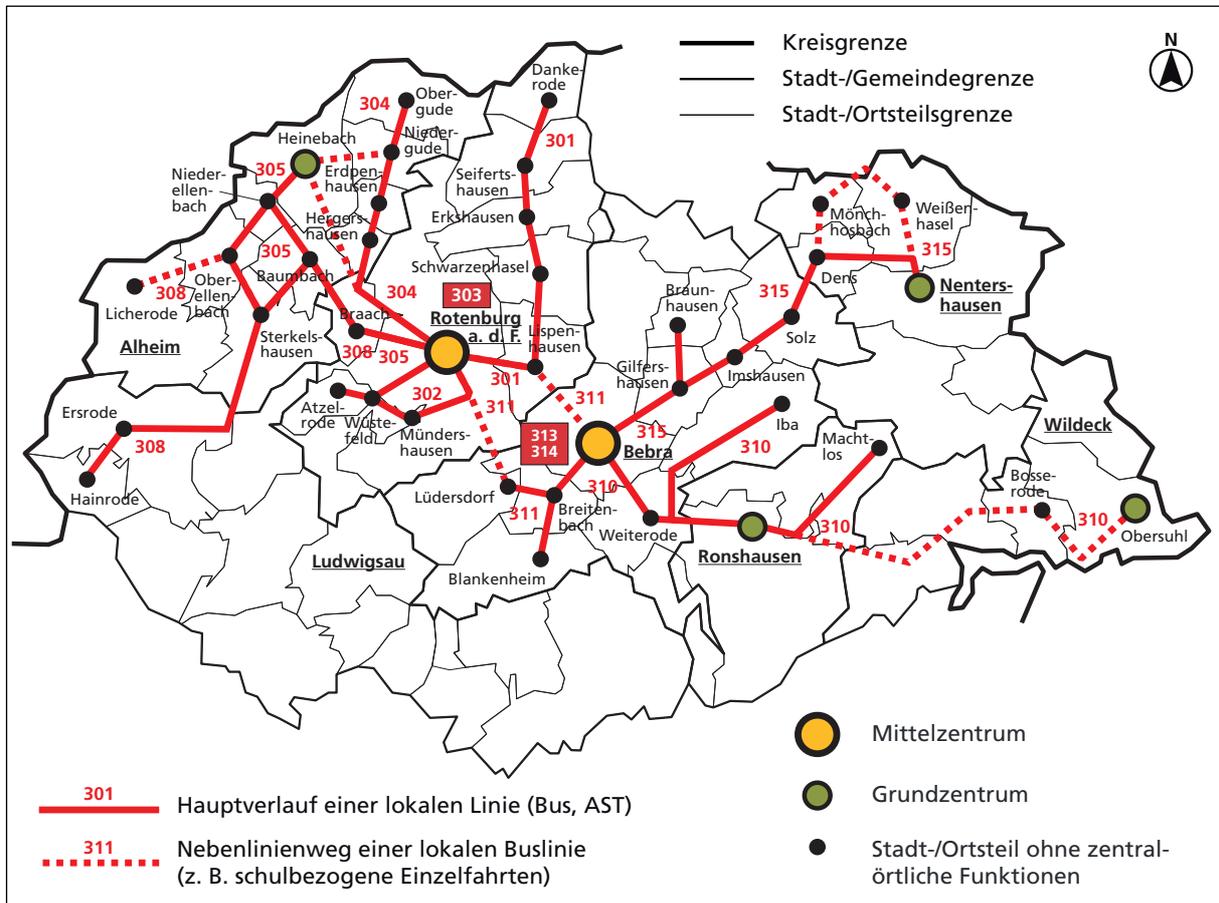


Abb. V-6: Zielnetz für lokale Linien des straßengebundenen ÖPNV im nördlichen Kreisgebiet [eigener Entwurf]

Alle lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV im nördlichen Kreisgebiet sind Bestandteil des Linienbündels 303 „Rotenburg, Bebra“, das zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 neu vergeben werden wird (vgl. Kap. VII). Das künftige Zielnetz ist in Abb. V-6 dargestellt. Drei Buslinien dienen ausschließlich der inneren Erschließung der Kernstädte von Rotenburg a. d. F. (303) und Bebra (313, 314).

Auf acht lokalen Linien soll ein ganztägiges Verkehrsangebot vorgehalten werden, das sich neben dem Ausbildungsverkehr auch an den Jedermann-Verkehr richtet. Diese Linien weisen die Gemeinsamkeit auf, dass sich deren Angebot aus fest bedienten Busfahrten und bedarfsorientierten AST-Fahrten zusammensetzt. Ob eine Fahrplanfahrt als Busfahrt oder als flexible Bedienung angeboten wird, hängt vor allem vom zu erwartenden Fahrgastaufkommen ab. Die Ausdifferenzierung des Fahrtenangebotes variiert nach

- dem Verkehrstag (Schul- oder Ferienwerktag, Samstag, Sonn-/Feiertag),
- der Tageszeit (Haupt- oder Nebenverkehrszeit, Tagesrandlage),
- dem Bedienabschnitt und



- den betrieblichen Rahmenbedingungen (Fahrzeugverfügbarkeiten, wirtschaftliche Busumläufe).

Der Nahverkehrsplan in seiner Eigenschaft als Rahmenplan überlässt die fahrtbezogene Produktwahl (Bus oder AST) der konkreten Angebotsplanung im Rahmen der Linienbündelausschreibungen und der jährlichen Fahrplananpassungen.

Das Verkehrsangebot im nördlichen Kreisgebiet wird hinsichtlich Linienführungen und Angebotsstandards zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 erkennbar umstrukturiert (vgl. Tab. V-7):

- Nahezu alle Ortsteile (über 200 Einw.) im nördlichen Kreisgebiet werden eine Anbindung gemäß den Vorgaben zu den Verbindungsqualitäten aus dem Anforderungsprofil erhalten, die Fahrten ganztägig alle zwei Stunden an allen Wochentagen vorsehen.
- Hierzu muss das Angebot der kombinierten Bus- und AST-Linien 301, 304, 305, 310, 311 und 315 an Werktagen (Mo-Fr) lediglich geringfügig aufgestockt werden, zu meist in Tagesrandlagen. An Samstagen sind hingegen deutliche Fahrplanerweiterungen für ein ganztägiges Fahrtenangebot notwendig. Für die vielen Stadt- und Ortsteile ohne SPNV-Anschluss wird an Sonn- und Feiertagen erstmals eine Bedienung eingeführt. Die Angebotserweiterungen an den Wochenenden werden voraussichtlich fast gänzlich mit AST-Fahrten erfolgen.
- Der Stadtverkehr in Rotenburg a. d. F. wird dahingehend umstrukturiert, dass die Stadtverkehrslinie 303 nur noch den nördlich der Fulda gelegenen Teil der Kernstadt erschließen wird (Anbindung HKZ), während bei den Stadtquartieren südlich der Fulda (VdK-Siedlung) eine Mitbedienung durch die Linie 302 vorgesehen ist. Der Fahrzeugeinsatz kann der relativ geringen Fahrgastnachfrage angepasst werden: Die Beförderungskapazität eines Kleinbusses wird auf beiden Linien als ausreichend angesehen.
- Die Kernstadt von Bebra wird weiterhin durch die Stadtverkehrslinien 313 (Im Göttinger Bogen) und 314 (Industriegebiet) erschlossen. Eine Neuerung betrifft die Bedienung des Wohngebietes „Solzer Berg“, wohin künftig die Linie 315 (Bebra – Nentershausen) anstelle der Stadtverkehrslinie 313 fährt.
- Die bisher regionale Buslinie 310 Bebra – Ronshausen – Wildeck wird in die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg überführt. Damit einhergehend werden die bisherigen schienenparallelen Regelfahrten zur R6 zwischen Bebra und Ronshausen entfallen und auf die beiden östlichen Stadtteile Bebras (Weiterode und Iba) eingekürzt. Der Ronshausener Ortsteil Machtlos wird – über die bisherigen schulbezogenen Fahrten hinaus – mit AST-Fahrten regelmäßig bedient werden.
- Die Linien 306 (Alheim) und 316 (Bebra – Rotenburg), die nur ausbildungsbezogene Fahrten aufweisen, werden entfallen. Deren verkehrliche Funktionen werden durch die Linien 305 (Alheim) bzw. 311 (Bebra – Rotenburg) übernommen.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.



Linie	Angebotsform	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungs-horizont
301	Bus, AST	Rotenburg a. d. F. – nördliche OT von Rotenburg	geringfügige Angebotsausweitung Mo-Fr	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
			erweitertes Fahrtenangebot an Sa	
			Einführung eines Fahrtenangebots an So/F	
302	Bus, AST	Rotenburg a. d. F. – südliche OT von Rotenburg	südl. OT erhalten erstmals Angebot für Jedermann-Verkehr	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
			erweitertes Fahrtenangebot an Mo-Fr	
			Einführung eines Fahrtenangebots an Sa, So/F	
			Übernahme der Erschließungsfunktion der südl. Kernstadt an Mo-Fr von Linie 303	
			Fahrzeugeinsatz wird der geringen Nachfrage angepasst (Kleinbus ausreichend)	
303	Bus	Rotenburg a. d. F. Kernstadt	Reduzierung der Bedienung auf den Teil der Kernstadt nördlich der Fulda	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
			Bedienung des bisherigen Linienabschnittes südlich der Fulda wird von Linie 302 übernommen	
			Fahrzeugeinsatz wird der geringen Nachfrage angepasst (Kleinbus ausreichend)	
304	Bus, AST	Rotenburg a. d. F. – nördl. OT von Alheim	geringfügige Angebotsausweitung Mo-Fr	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
			Einführung eines Angebotes an Sa, So/F	
305	Bus, AST	Rotenburg a. d. F. – Alheim	geringfügige Angebotsausweitung Mo-Fr	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
			Ausweitung des Fahrtenangebots an Sa	
			Einführung eines Angebotes an So/F	



Linie	Angebotsform	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungs-horizont
305 (Forts.)	Bus, AST	Rotenburg a. d. F. – Alheim	Übernahme des Fahrtenangebots von ehem. Linie 306	dito
306	Bus (AST)	südl. OT von Alheim	Linie entfällt verkehrliche Funktion wird durch Linie 305 übernommen	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
308	Bus, AST	Rotenburg a. d. F. – südl. OT von Alheim – nordwestl. OT von Ludwigsau	geringfügige Änderungen an Linienführung und Fahrtenangebot	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
310	Bus, AST	Bebra – Ronshausen (– Wildeck)	Reduktion der Regelbedienung auf Relation Bebra – B.-Weiterode – B.-Iba Entfall schienenparallele Regelbedienung Bebra – Ronshausen (R6) Aufnahme von R.-Machtlos in eine regelmäßige Bedarfsbedienung (über Ausbildungsverkehr hinaus) Einführung einer Bedienung an Sa und So/F für B.-Weiterode, B.-Iba und R.-Machtlos Linie geht in die Aufgabenträgerschaft des LK HEF-ROF über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
311	Bus, AST	Bebra – südliche OT von Bebra (– Rotenburg a. d. F.)	geringfügige Angebotsausweitung an Mo-Fr Angebotserweiterungen an Sa Einführung eines Angebotes an So/F Übernahme des Fahrtenangebots der ehem. Linie 316	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
313	Bus	Bebra Kernstadt	Entfall der Bedienung des Wohngebietes „Solzer Berg“ (Übernahme durch Linie 315)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
314	Bus	Bebra Kernstadt	-	-



Linie	Angebotsform	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
315	Bus, AST	Bebra – nordöstl. OT von Bebra – Nentershausen	Übernahme der Bedienung des kernstädtischen Wohngebietes „Solzer Berg“ in Bebra von Linie 313	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
			geringfügige Angebotsausweitung an Mo-Fr	
			Ausweitung der Bedienzeiten an Sa für OT von Bebra	
			Einführung einer Bedienung an So/F für OT von Bebra	
316	Bus	Bebra – Rotenburg a. d. F.	Linie entfällt	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
			verkehrliche Funktion wird durch Linie 311 übernommen	

Tab. V-7: Lokale Linien des straßengebundenen ÖPNV im nördlichen Kreisgebiet: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]

## 4.4 Linien benachbarter Aufgabenträger

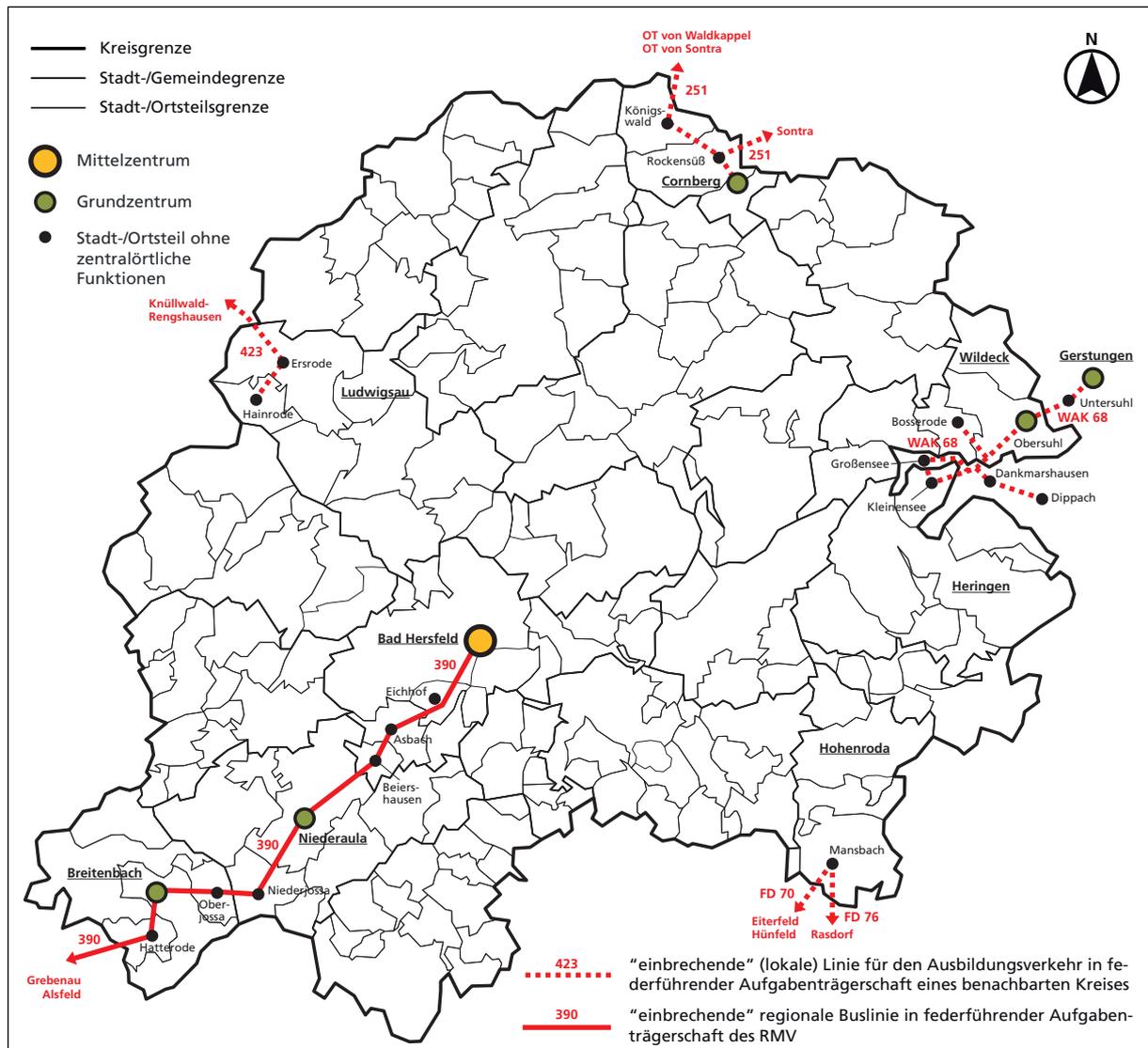


Abb. V-7: „Einbrechende“ Linien in den Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigener Entwurf]

Es fahren sechs Linien des straßengebundenen ÖPNV in den Landkreis Hersfeld-Rotenburg, die sich in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise oder Verkehrsverbünde befinden. Davon dienen fünf Linien ausschließlich dem Ausbildungsverkehr in den Grenzgebieten. Die Umsetzung von Maßnahmen oder die Umstrukturierung des Verkehrsangebotes fällt bei den „einbrechenden“ Linien des straßengebundenen ÖPNV in die Federführung anderer Aufgabenträger. Diese Linien werden in den Lokalen Nahverkehrsplan des Landkreises Hersfeld-Rotenburg daher nur nachrichtlich erwähnt.

Eine Besonderheit stellt die Linie 390 des RMV dar, deren Bedienabschnitt auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg zugleich eine reguläre regionale Buslinie des NVV ist, bei der dieser das Rahmenangebot mitplant und die Leistung mitfinanziert (vgl. Kap. V 3).



Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht die nachrichtlich aufgenommene Angebotskonzeption für die „einbrechenden“ Linien einzeln hervor. Die Tab. V-8 listet die Linien nochmals auf. Gegenüber dem Bestandsangebot im Fahrplanjahr 2015 sind dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg keine Änderungen am Rahmenangebot bekannt.

Linie	Linienverlauf	geplante Änderungen	Umsetzungshorizont
251	Sontra – Cornberg	Integration des bisher freigestellten Schulverkehrs zu/von der Grundschule in Cornberg	(seit dem Schuljahresbeginn 09/2014)
423	(Homburg – ) Knüllwald – OT von Ludwigsau		
FD 70	Hünfeld – Eiterfeld – Hohenroda-Mansbach	-	-
FD 76	(Hünfeld –) Rasdorf – OT von Eiterfeld – Hohenroda-Mansbach	-	-
WAK 68	Gerstungen – Wildeck – Großensee – Dankmarshausen – Dippach	-	-
RMV 390	Alsfeld – Grebenau – Breitenbach – Niederaula – Bad Hersfeld	umsteigefreie Verbindung Alsfeld – Bad Hersfeld unter Integration der Leistungen der ehem. Linien 390 (NVV) und 395 (RMV)	(seit Fahrplanwechsel 12/2013)

Tab. V-8: „Einbrechende“ Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte [eigene Zusammenstellung]

## 5 Verknüpfungskonzept

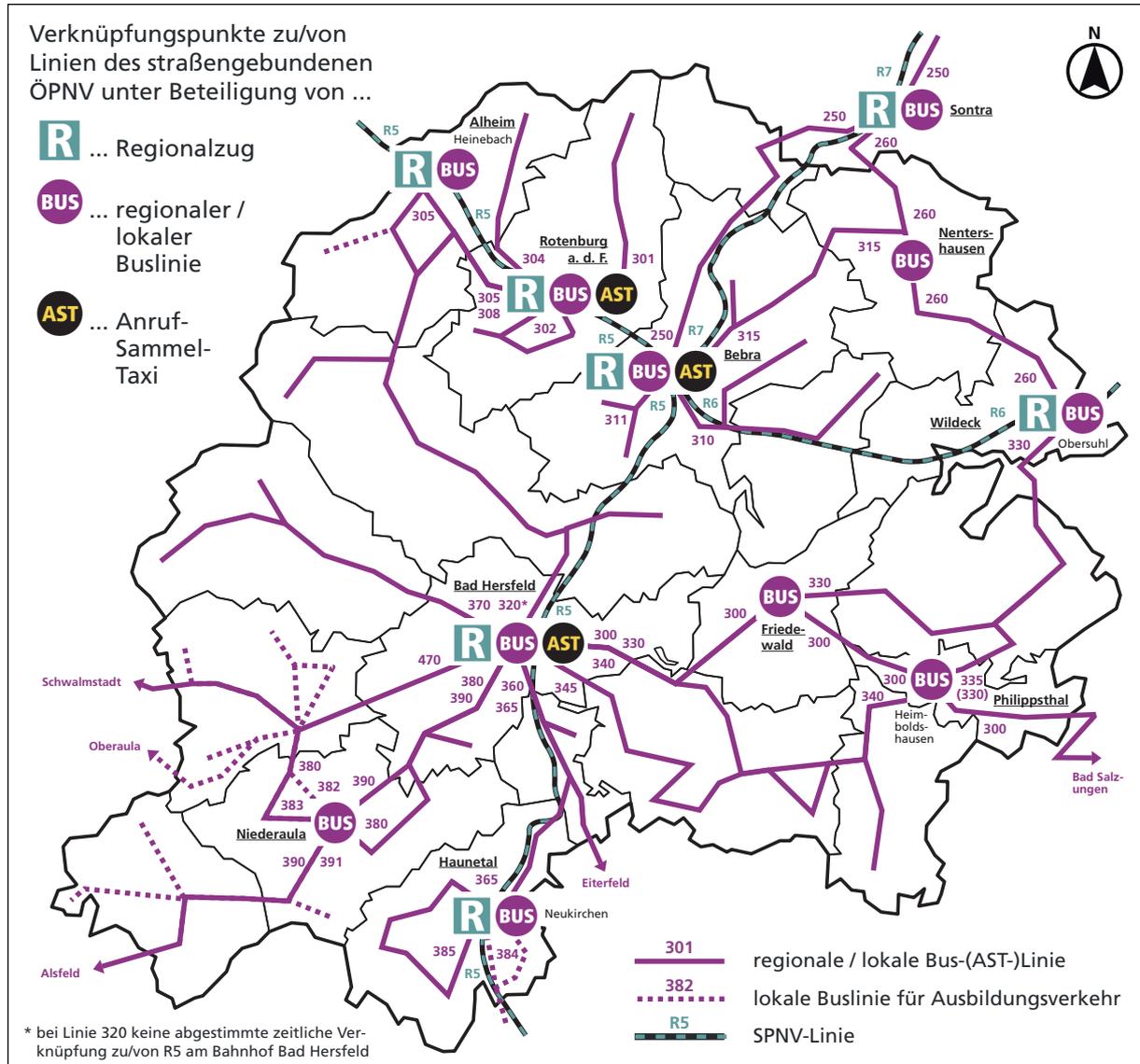


Abb. V-8: (Takt-)Verknüpfungspunkte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigener Entwurf]

Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind zehn maßgebende Verknüpfungspunkte ausgewiesen, an denen Umsteigebeziehungen zwischen ÖPNV-Linien (SPNV, Bus, AST) konzeptionell vorgesehen sind (vgl. Abb. V-8 und Tab. V-9). Umsteigeverbindungen im regionalen ÖPNV-Netz sowie zu/von regelmäßig verkehrenden lokalen Buslinien richten sich besonders auch an den Jedermann-Verkehr. Im schulbezogenen Linienverkehr gibt es zu festgelegten Uhrzeiten auch weitere dezentrale Umsteigepunkte, die vom konkreten Fahrplan und von den Einzugsgebieten der weiterführenden Schulen abhängig sind, so dass diese nicht vollständig im Nahverkehrsplan erfasst sind.

An den Knotenpunkten mit vertakteten Anschlüssen sind die Umsteigezeiten so zu bemessen, dass die Wartezeiten für den Fahrgast nicht überlang ausfallen. Es sind Umstei-



gezeiten von weniger als 20 Minuten vorzusehen. Bei besonders kurzen Umsteigezeiten werden die Fahrpläne im straßengebundenen ÖPNV so gestaltet, so dass geringfügige Verspätungen im Vorlaufverkehrsmittel (beispielsweise im SPNV) ohne nennenswerte Auswirkungen auf das Anschlussverkehrsmittel noch aufgefangen werden können. Die Umsteigebeziehungen werden sowohl betrieblich (von SPNV auf Bus bzw. AST) als auch linienbündelübergreifend (von Bus auf Bus bzw. Bus auf AST) gewährleistet.

#### **Verknüpfungspunkte in Bad Hersfeld**

Zentraler Verknüpfungspunkt für das südliche Kreisgebiet ist der (Bus-)Bahnhof in Bad Hersfeld. Nahezu alle regionalen und lokalen Überland-Linien sollten dort Anschlüsse zu/von der R5 haben. Lediglich bei der Linie 320 in die/aus der Gemeinde Ludwigsau lassen sich aus Symmetriegründen keine abgestimmten Anschlüsse zu/von der R5 realisieren. Diese Linie nimmt stattdessen am Stadtbus-Rendezvous zur halben Stunde („hh:30“) an der Breitenstraße teil, da diese Linie seit der Umstrukturierung des Stadtbussystems zum Dezember 2013 innerhalb des Stadtgebietes Erschließungsfunktionen mit wahrnimmt (vgl. Kap. V 4.2.3).

Die AST-Linien im südlichen Kreisgebiet sind auf die Ankunft der Züge der SPNV-Linie R5 abzustimmen (vorzugsweise aus Richtung Kassel), wobei einheitliche Abfahrtszeiten in alle Richtungen anzustreben sind, um Fahrtwünsche auf verschiedenen Linien korridorbezogen Bündeln zu können.

Das Stadtbus-Rendezvous findet an der innerstädtischen Haltestelle „Breitenstraße“ statt. Zur vollen Stunde („hh:00“) treffen sich dort die Linien 350.1-3, 350.4 (nur abfahrend) und 350.5 (nur ankommend). Zur halben Stunde („hh:30“) sind neben den Linien 350.1-3 auch die Überland-Linie 320 beteiligt (s. o.). Alle regionalen und lokalen Überlandlinien fahren auch die Haltestelle „Breitenstraße“ an, nehmen jedoch nicht am Stadtbus-Rendezvous teil (auch weil die Haltestellenpositionen begrenzt sind). Dennoch ergeben sich linienweise Anschlüsse zwischen Stadt- und Überlandbuslinien mit kurzen Wartezeiten.

Außerhalb der Betriebszeiten des Stadtbusses wird es an der Haltestelle „Breitenstraße“ darüber hinaus ein AST-Rendezvous geben (Linien 359.1-7). Dadurch können dann auch Fahrtwünsche zwischen Stadtteilen realisiert werden.

#### **Verknüpfungspunkte Bebra und Rotenburg a. d. F.**

Bebra und Rotenburg sind die maßgebenden Umsteigepunkte im nördlichen Kreisteil.

Am Bahnhof Bebra findet ein Rundumanschluss zu jeder vollen Stunde („hh:00“) zwischen den SPNV-Linien R5, R6 und R7 statt. Dadurch können alle Linien des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST) an diesem Rundumanschluss partizipieren, in dem diese einige Minuten vor der vollen Stunde am Bahnhof ankommen und einige Minuten nach der vollen Stunde abfahren – Fahrzeitsymmetrien und entsprechende Fahrzeugumlaufzeiten vorausgesetzt. Damit wird der ITF-Knoten im SPNV auf Taktfahrten im straßengebundenen ÖPNV erweitert. Da die Bus- und AST-Linien einen 2-Stunden-Grundtakt aufweisen, ergeben sich zwischen diesen nur teilweise Anschlüsse.

Am Bahnhof Rotenburg a. d. F. erhalten ebenfalls alle Linien mit Taktfahrten Anschlüsse zu/von der Linie R5. Außerdem muss die Verbindung zwischen dem Bahnhof (nördlich der Fulda) und dem Schulzentrum (südlich der Fulda) an Schulwerktagen gewährleistet sein.



Verknüpfungspunkt	Verknüpfungen	Bemerkungen
Alheim-Heinebach (Bahnhof)	R5 ↔ 305	-
Bad Hersfeld (Bahnhof/ZOB)	R5 ↔ 300, 330, 340, 345, 350.2, 360, 365, 370, 380, 390, 470	Anschlüsse Bus (bei Linie 320 keine zeitl. Verkn. zu/von R5)
	R5 ↔ 329, 339, 349, 369, 379, 389	Anschlüsse AST (einheitl. Abfahrtszeiten in Bad Hersfeld)
Bad Hersfeld (Breitenstraße)	350.1 ↔ 350.2 ↔ 350.3 ↔ 350.4 (nur abfahrend), 350.5 (nur ankommend)	Stadtbus-Rendezvous zur vollen Stunde („hh:00“)
	320 ↔ 350.1 ↔ 350.2 ↔ 350.3	Stadtbus-Rendezvous zur halben Stunde („hh:30“)
	359.1 ↔ 359.2 ↔ 359.3 ↔ 359.4 ↔ 359.5 ↔ 359.6 ↔ 359.7	AST-Rendezvous außerhalb der Betriebszeiten der Stadtbuslinien
Bebra (Bahnhof)	R5 ↔ R6 ↔ R7 ↔ 250, 310, 311, 313, 314, 315	maßgebend ist Knoten zur vollen Stunde („hh:00“) im SPNV
Friedewald (Sparkasse)	300 ↔ 330	für Relation Bad Hersfeld – Heringen Mo-Fr außerh. HVZ
Haunetal-Neukirchen (Bf.)	R5, 365 ↔ 384, 385	Linie 384 für Ausbildungsverk.
Kirchheim (Feuerwehr)	(380 ↔ 470)	Verknüpfung nur noch zu einzelnen (schulrelevanten) Zeiten
Nentershausen (Markt)	250 ↔ 315	-
Niederaula (Rathaus)	380, 390 ↔ 382, 383, 391	nur für Ausbildungsverkehr
Philippsthal-Heimboldshausen (Bahnhof)	300 ↔ 335	für Relation Philippsthal (GZ) – Heringen (MZ)
	330 ↔ 340	Linienwechsel des Fahrzeugs für Relation Heringen – Bad Hersf. Mo-Fr (abends) Sa, So/F
Rotenburg a. d. F. (Bahnhof)	R5 ↔ 301, 302, 303, 304, 305, 308	-
Wildeck-Obersuhl (Bahnhof)	R6 ↔ 260, 330	-
Alsfeld (VB)	RB35 ↔ 390	zu/von Vogelsbergbahn
Bad Salzungen (WAK)	STB1 ↔ 300	zu/von Süd-Thüringen-Bahn
Schwalmstadt-Treysa (HR)	RE30/R9 ↔ 470	zu/von Main-Weser-Bahn
Sontra (ESW)	R7 ↔ 250, 260	in/aus Richtung Eschwege
<b>Erläuterungen</b>		
Linie 1 ↔ Linie 2 ↔ Linie 3: Taktverknüpfungen zwischen den Linien 1, 2 und 3		
Linie 1 ↔ Linie 2, Linie 3: Taktverknüpfungen von Linie 1 zu Linie 2 und 3 (und umgekehrt)		
Linie 1 ↔ Linie 2/Linie 3: Taktverknüpfungen von Linie 1 zu Linie 2 oder 3 (und umgekehrt)		

Tab. V-9: Verknüpfungspunkte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

[eigene Zusammenstellung]

## 6 Alternative Bedienformen

Alternative Bedienformen im öffentlichen Verkehrssystem des Landkreises Hersfeld-Rotenburg werden – insbesondere vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklungen – in Zukunft aller Voraussicht nach eine größere Rolle spielen. Deren Implementierung und Weiterentwicklung könnte zum komplementären Erhalt des konventionellen ÖPNV-Angebotes beitragen.

### 6.1 Anruf-Sammel-Taxi

Insbesondere in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage werden derzeit Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre (AST) bereits verstärkt als Ersatz und auch als Ergänzung des fest bedienten Busverkehrs (vgl. Kap. V 4) eingesetzt.

Eine weitere Optimierung der AST-Verkehre im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist durch IT-gestützte zentrale Dispositionssysteme möglich, wobei zusätzliche Synergien durch eine verbundweite Lösung zu erwarten sind.

### 6.2 Bürgerbus

#### 6.2.1 Allgemeine Merkmale

Unter den Begriff „Bürgerbus“ fallen

- eine besondere Angebotsform des „konventionellen“ ÖPNV mit allen Pflichten nach dem PBefG (darunter die Betriebspflicht),
- ein „sozialer Fahrdienst“ für spezielle Zielgruppen als ein i. d. R. vom PBefG freigestellter Verkehr.

Tab. V-10 gibt einen Überblick über wesentliche Merkmale beider Bürgerbusmodelle. Allen Formen gemein ist das ehrenamtliche Engagement der Bürger, die sich vor allem als Fahrer einbringen, aber auch Aufgaben der Angebotsplanung, der Disposition und der Kundenkommunikation übernehmen.

<b>Merkmal</b>	<b>„konventioneller“ ÖPNV</b>	<b>„sozialer Fahrdienst“</b>
Rechtsgrundlagen	Linienverkehr nach § 42 PBefG i. V. m. § 13 PBefG	Freistellungsverordnung
Pflichten	alle Pflichten nach PBefG	-
Verkehrsunternehmen (VU)	wird durch ein professionelles VU rechtlich und technisch betreut	-
Betriebsformen	i. d. R. Festbedienung, optional Abschnitte mit Bedarfsbedienung	nach Fahrplan oder nach Voranmeldung (Bedarfssteuerung)
Betriebstage	i. d. R. werktätlich	oftmals nur an einzelnen Tagen
Tarif	Verbundtarif oder Haustarif	Haustarif, Spende, kostenfrei



Merkmal	„konventioneller“ ÖPNV	„sozialer Fahrdienst“
Fahrgäste	steht allen Fahrgästen offen	ggf. nur für Zielgruppen (z. B. Senioren)
Fahrzeug	Kleinbus max. 8 Fahrgastsitzplätze (Führerscheinklasse „B“)	
Träger	eingetragener Bürgerbusverein mit ehrenamtlichen Organisatoren und Fahrern	wie nebenstehend, anderer sozial ausgerichteter Verein oder Gemeindeverwaltung (mit ehrenamtlicher Unterstützung)

Tab. V-10: Merkmale zweier grundsätzlicher Formen des Bürgerbusses

[eigene Zusammenstellung]

### 6.2.2 Bürgerbus Kirchheim

Der Bürgerbus Kirchheim nahm als Modellprojekt des Landes Hessen unter dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ im Juni 1986 seinen Betrieb auf. Die Gemeinde Kirchheim erfüllte die strukturellen Voraussetzungen, da nur wenige Ortsteile mit einer Buslinie im öffentlichen Personennahverkehr erschlossen waren.

Die Bürgerbus-Linie 376 ist nach § 42 PBefG konzessioniert. Als Konzessionsinhaber fungiert die Hersfelder Eisenbahn-Gesellschaft mbH (HEG), deren Anteile zu 51 % von der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) und zu 49 % vom Landkreis Hersfeld-Rotenburg gehalten werden. Die HEG

- stellt den Betriebsleiter,
- übernimmt die Fahrzeugbeschaffungen,
- wickelt die Einnahmen und die Ausgaben ab, einschließlich Buchführung und Rechnungslegung,
- regelt Steuer- und Versicherungsangelegenheiten.

Träger des Bürgerbusses ist der Förderverein Bürgerbus Kirchheim e. V., der neben Organisation und Abwicklung des Fahrbetriebes auch die Angebotskonzeption und die Weiterentwicklung des Tarifes verantwortet.

Die Finanzierung des Bürgerbusverkehrs auf der Linie 376 erfolgt durch den Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Die weiteren am Bürgerbusverkehr beteiligten Gebietskörperschaften (Gemeinde Kirchheim, Gemeinde Oberaula, Schwalm-Eder-Kreis) übernehmen derzeit zusammen 50 % der ungedeckten Kosten.

Die Linie 376 Oberaula – Kirchheim – Bad Hersfeld weist als zusätzliches Verkehrsangebot bisher keine Vollintegration in den NVV auf. Neben der Liniennummer gemäß der Systematik des NVV (376) wird der Fahrplan zwar über den NVV kommuniziert, ist bisher aber nicht in den elektronischen Auskunftsmedien enthalten. Anstatt des NVV-Tarifes kommt ein Haustarif zur Anwendung.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht die Angebotskonzeption für die Bürgerbus-Linie 376 hervor.



### 6.3 „NVV-Mobilfalt“

Mit „Mobilfalt“ wurde vom NVV zusammen mit lokalen Projektpartnern für drei Pilotregionen ein neues Nahverkehrskonzept entwickelt. Die Pilotregionen liegen hauptsächlich im Werra-Meißner-Kreis (Witzenhausen, Sontra/Herleshausen). Seit April 2013 gibt es Mobilfalt zu Testzwecken auch im Landkreis Hersfeld-Rotenburg auf der Relation Sontra - Nentershausen in Ergänzung zur regionalen Buslinie 260.

Zentrale Intention des Konzeptes ist eine Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit dem bestehenden öffentlichen Verkehrssystem im Verbundgebiet. Bisherige fahrplangebundene und bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote werden im vorhandenen NVV-Tariffsystem um Fahrten im PKW oder im Taxi ergänzt.

Die nähere Angebotskonzeption ist im Regionalen Nahverkehrsplan des NVV, Fortschreibung 2013-2018, Kapitel V 3.9, enthalten.

Ob das Mobilfalt-Konzept als eine Möglichkeit einer alternativen Bedienform auf den bisherigen Pilot-Linien dauerhaft zum Tragen kommen wird, bleibt einer Auswertung der Ergebnisse der Testphase vorbehalten.

## 7 Verkehrsinfrastruktur

### 7.1 Anschlussicherung mittels Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)

Die Anschlussicherung ist nicht nur für den Fahrgast von Bedeutung, der bei Verspätung seinen Anschluss noch erreichen möchte. In einem regionsweiten ÖPNV-System können nicht alle nachgefragten Relationen umsteigefrei angeboten werden. Um den stets als Nachteil oder gar als Hürde empfundenen Umsteigevorgang reibungslos und zeitlich kurz zu halten, sind Anschlüsse abzustimmen und betrieblich abzusichern. Schließlich setzt sich ein Teil der Nachfrage im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV aus Fahrgästen mit Vor- und Nachlaufahrten zusammen.

Das Fahrpersonal der Bus- und AST-Linien hat nach betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge und Anschlussbusse zu warten. Die Wartezeiten werden bemessen nach

- der Bedeutung des Anschlusses,
- den weiteren Anschlussbindungen entlang des Linienweges,
- der Fahrzeugumlaufbindungen und
- der Tageszeit.

In einer Abwägungssituation muss dann dem Anschluss Vorrang vor der Pünktlichkeit des abfahrenden Kurses gegeben werden. Die Prioritätenfolge der Anschlussicherungen hängt von der Anzahl der Umsteiger und vom zeitlichen Abstand nachfolgender Fahrten ab, auf die der Fahrgast ersatzweise zurückgreifen müsste.

In ländlichen Räumen kommen bei den Verkehrsunternehmen rechnergestützte Betriebsleitsysteme zum Einsatz, die der verkehrlichen Situation angepasst sind (sog. RBL „light“). Eine verbundweite „Zentrale Datendrehscheibe“ (ZDD) übernimmt die Datenverarbeitung und versorgt die DFI-Server und die Echtzeit-Fahrplanauskunft. Dadurch soll den Fahrgästen und dem Fahrpersonal nicht nur über die DFI-Anzeigetafeln an den Umsteigehaltestellen Informationen über Ankunfts- und Übergangszeiten zur Verfügung gestellt werden, sondern auch über das Internet, wodurch weitere Ausgabe-medien gespeist werden können (PC, mobile Endgeräte).

Es ist beabsichtigt, ortsfeste Anzeigen für DFI an zentralen Umsteigehaltestellen aufzustellen. Darunter fallen Umsteigepunkte sowohl zwischen SPNV und Bus als auch zwischen Bus und Bus. Hierfür kommen vorrangig in Betracht:

- Alheim-Heinebach (Bahnhof),
- Bad Hersfeld (Bahnhof/ZOB und Breitenstraße),
- Bebra (Bahnhof),
- Friedewald (Sparkasse),
- Rotenburg an der Fulda (Bahnhof),
- Wildeck-Obersuhl (Bahnhof).

## 7.2 Bahnstationen

Die nachrichtliche Aufnahme von Modernisierungsmaßnahmen für Bahnstationen in den vorliegenden lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg beschränkt sich auf die Verkehrsstation Rotenburg a. d. Fulda-Lispenhausen an der Bahnstrecke Bebra – Kassel:

Dieser Haltepunkt verfügt im Status quo über zwei Außenbahnsteige, wovon nur jener am Richtungsgleis Bebra (Gleis 1) barrierefrei modernisiert ist: Bahnsteighöhe 55 cm und taktiles Leitsystem (bei einer Standardbahnsteiglänge von 140 m).

Hingegen erfüllt der Außenbahnsteig am Richtungsgleis Kassel (Gleis 2) nicht mehr die Ansprüche an eine zeitgemäße SPNV-Zugangsstelle: Bahnsteighöhe 34 cm, kein fester Bodenbelag, keine taktiles Leitsystem.

Im modernisierten Zustand soll die Verkehrsstation Lispenhausen über zwei Außenbahnsteige mit je 55 cm Höhe und taktilen Leitsystemen verfügen. Diese Bahnsteighöhe erlaubt einen weitgehend niveaugleichen Übergang in die auf der R5 verkehrenden Elektrotriebzüge.

Nach Angaben des NVV wird die Finanzierung des Neubaus des Außenbahnsteigs am Richtungsgleis Kassel zu 100 % durch die DB Station & Service AG übernommen. Der Sachstand zum Projekt im März 2015 war, dass sich zu diesem Zeitpunkt die Planungsunterlagen für den Bahnsteigneubau bereits in der Erstellung befinden. Der Baubeginn ist für Ende 2017 vorgesehen, so dass die Maßnahme in 2018 abgeschlossen sein sollte.

## 7.3 Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Investitionen in die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV obliegen den Städten und Gemeinden als Eigentümer der Haltestelle und ihrer Bestandteile (vgl. Auflistung der Vorhaben in Kap. V 7.4). Bei Modernisierungsmaßnahmen sind daher die Vorgaben des Anforderungsprofils zu beachten (vgl. Kap. III 7.4.4). An dieser Stelle sei nochmals auf wichtige bauliche und gestalterische Aspekte sowie auf die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste hingewiesen:

- Ausbau einer Haltestelle bei nachgewiesener verkehrlicher Sinnhaftigkeit;
- vorrangige Anlage am Fahrbahnrand;
- im Fall des Ausbaus von Haltestellenpositionen in Busbuchten hinreichende Bemessung der fahrgeometrischen Ein- und Ausfahrbereiche gemäß RAS 06;
- Einbau niederflurgerechter Hochborde (Höhe mindestens 18 cm) in gerade verlaufenden Straßenabschnitten (nicht in Krümmungen oder Kurvenlagen);
- Länge der niederflurgerechten Hochborde analog zu den eingesetzten Busfahrzeugen;
- ausreichend breite Warteflächen (mindestens 2,5 m);
- transparenter Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten;
- Ausbildung der taktilen Leitelemente als geschlossene Kette;
- bei Haltestellen sowohl innerorts als auch außerorts (größter Handlungsbedarf): verkehrssichere Anlage und Zugangsmöglichkeiten.

## 7.4 Investitionsplanungen der Städte und Gemeinden

Im Zuge der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg wurde im 4. Quartal 2013 (mit Nachfassungen im 1. Quartal 2014) bei den Städten und Gemeinden abgefragt, ob

- sich zu dem Zeitpunkt aktuelle Infrastrukturplanungen im Bereich des ÖPNV in Bearbeitung bzw. in Erstellung befinden (z. B. neue Haltestellen, Wartehallen),
- bereits für die Jahre 2014 bis 2019 Investitionsmaßnahmen im ÖPNV angemeldet seien (z. B. für Haltestellen, Bahnhofsumfelder).

In Tab. V-11 sind die Antwortrückläufe und Nachträge der Städte und Gemeinden aufgelistet. Die genannten Planungen beziehen sich mehrheitlich auf Einzelmaßnahmen, worunter Verlegungen, Erneuerungen, Errichtungen, niederflurgerechte Ausbauten von Bushaltestellen oder das Aufstellen von Wartehallen fallen. Hierzu sei ergänzt, dass kleinere, singuläre Vorhaben keine Förderung aus Landesmitteln GVFG-Kompensationsbeitrag nach § 5 Abs. 3 Entflechtungsgesetz (GVFG-Komp./FAG) erhalten, falls deren Kosten den Schwellenwert von 100.000 Euro unterschreiten.

Maßnahmen zur Erneuerung von Haltestellen werden auch im Zuge der Sanierung von Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen durchgeführt oder im Rahmen von Dorferneuerungsprogrammen umgesetzt.

In der Kreisstadt Bad Hersfeld ist für den Zeitraum 2014-2019 eine Reihe von Maßnahmen eingeplant, deren voraussichtliche Kosten jeweils beziffert sind und die Stadt hierfür eine Förderung erwartet: Die Errichtung eines P+R-Platzes an der Bismarckstraße (Westseite Bahnhof) wird mit 1 Mio. Euro veranschlagt, wovon 50 % gefördert werden sollen. An der Abzweigung der Carl-Benz-Straße von der B27 soll beidseitig eine neue Haltestelle angelegt werden (Kosten ca. 200 Tsd. Euro bei einer Förderung von 40 %). Damit wird eine weitere Erschließungslücke im ansonsten dichten Haltestellennetz geschlossen. Darüber hinaus plant die Stadt Bad Hersfeld in den kommenden Jahren die Errichtung bzw. den Austausch von zehn Fahrgastwartehallen. Hierfür sind insgesamt 300 Tsd. Euro vorgesehen bei einer unterstellten Förderquote von 50 %.

In Bebra werden im Zuge der umfassenden Modernisierungen der Verkehrsstation (Bahnsteige, Unterführung, Zuwegungen) auch das Bahnhofsumfeld und die Schnittstellen zum MIV und zum straßengebundenen ÖPNV erneuert. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erstreckt sich über einen längeren Zeitraum, zumindest von 2011 bis 2015. Gegen Ende des 4. Quartals 2013 war der P+R-Platz „Ost“ zu drei Vierteln abgeschlossen. Es standen noch folgende weitere Maßnahmen an: Die Errichtung eines P+R-Platzes „West 1“ befand sich in Ausführungsplanung (Umsetzungshorizont 2015). Die Errichtung eines ZOB und die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes werden zu je 85 % gefördert. Der P+R-Platz „West 2“ wird ebenfalls zu 85 % gefördert, die förderfähigen Kosten betreffend, wobei eine Kappungsgrenze angesetzt ist.

In der Stadt Heringen (Werra) wurden bzw. werden 2013/2014 mehrere Wartehallen aufgestellt. Für den daran anschließenden Zeitraum sind gemäß der Angaben der Stadt Heringen zwar noch keine Infrastrukturvorhaben im ÖPNV fest eingeplant. Da die Ortsdurchfahrten (OD) der L 3172 und der L 3255 in der Kernstadt von Heringen (Hauptstraße, Leimbacher Straße, Wölfershäuser Straße) voraussichtlich ab 2014 erneuert werden, könnten an den dortigen Haltestellen erneuerungsbedürftige Wartehallen ebenfalls ersetzt werden.



In der Gemeinde Ludwigsau sind zwei Buswendeplätze geplant, einer im OT Biedebach und einer im OT Reilos. Hinzu kommt eine Buswarte im OT Beenhausen. Die Gesamtkosten aller drei Maßnahmen belaufen sich auf rund 153 Tsd. Euro, wovon 75 % durch Fördergelder gedeckt werden sollen.

Stadt/Gemeinde	aktuelle Maßnahmen (2013/2014)	Investitionen 2014-2019
Alheim	Modernisierung des Empfangsgebäudes Bf. Alheim-Heinebach (seit 2010/2011 in der Diskussion)	-
Bad Hersfeld	-	<p>P+R-Anlage Bismarckstraße; Gesamtkosten 1 Mio. Euro; Förderanteil 50 %; Antrag liegt Hessen Mobil seit Mai 2015 vor</p> <p>Errichtung einer neuen Haltestelle (beidseitig) an der Ecke B27/ Carl-Benz-Str.; Gesamtkosten 200 Tsd. Euro; Förderanteil 40 %</p> <p>10 Fahrgasthallen, verteilt über das gesamte Stadtgebiet; Gesamtkosten 300 Tsd. Euro; Förderanteil 50 %</p>
Bebra	Errichtung P+R-Platz „ Ost“ Umsetzungszeitraum 2011-2015 Ende 2013 zu 75 % fertiggestellt und teilweise in Betrieb, Abschluss Ende 2015	<p>Errichtung P+R-Anlage „West 1“ Ausführungsplanungen in 2014; Umsetzung und Fertigstellung in 2015 (Gesamtkosten u. Förderung k. A.)</p> <p>Errichtung P+R-Anlage „West 3“ ; Förderantrag bei Hessen Mobil im Mai 2014 gestellt; Umsetzung und Fertigstellung in 2015; Gesamtkosten ca. 0,4 Mio. Euro</p> <p>Errichtung ZOB; Fertigstellung in 2015; Förderanteil 85 %; Gesamtkosten ca. 0,5 Mio. Euro</p> <p>Umgestaltung Bahnhofsvorplatz; Förderantrag bei Hessen Mobil im Mai 2014 gestellt; Fertigstellung in 2015; Förderanteil 85 % Gesamtkosten ca. 2,1 Mio. Euro</p> <p>neue Haltestelle in der Bismarckstraße; Kosten 2 Tsd. Euro (keine Förderung)</p>
Breitenbach am Herzberg	-	-



Stadt/Gemeinde	aktuelle Maßnahmen (2013/2014)	Investitionen 2014-2019
Cornberg	Erneuerung Haltestelle „Marktplatz“ (Ende 2013 abgeschlossen)	-
Friedewald	-	-
Haunack	-	(Aufstellung enthält keine Maßnahmen mit Bezug zum ÖPNV)
Haunetal	-	Errichtung einer neuen Buswarte-halle im OT Unterstoppel, Gesamtkosten ca. 5 Tsd. Euro perspektivisch: Anlage einer Bus-wendeschleife im OT Rhina
Heringen (Werra)	Aufstellung neuer Wartehallen an folgenden Haltestellen (in Klammern: Jahr der Umsetzung): Kleinensee „Berkaer Str.“ (2013) Lengers „Werk Messer“ (2014) Lengers „Ortsmitte“ (2014) Lengers „Werrabrücke“ (2014)	Für den Zeitraum 2013 bis 2018 sind noch keine Infrastrukturvorhaben zum ÖPNV geplant. Da jedoch die OD Heringen im Bereich der Hauptstr./Leimbacher Str. sowie die Wölfershäuser Str. voraussichtlich ab 2014 erneuert werden, könnten auch hier in diesem Zusammenhang Wartehallen erneuert werden. Die Maßnahme in der Wölfershäuser Str. wurde in das IV-Förderprogramm von Hessen Mobil aufgenommen. Die Umsetzung ist für das Jahr 2015 vorgesehen.
Hohenroda	-	-
Kirchheim	-	Erneuerung von Bushaltestellen
Ludwigsau	-	Buswendeplatz im OT Biedebach; Gesamtkosten: 84 Tsd. Euro Buswendeplatz im OT Reilos; Gesamtkosten: 51 Tsd. Euro Buswarte-halle im OT Beenhausen; Gesamtkosten 18 Tsd. Euro Umsetzung und Fertigstellung o. g. Maßnahmen noch in 2015
Ludwigsau (Forts.)		davon jeweils 75 % zur Förderung beantragt
Nentershausen	Errichtung einer Buswarte-halle an der Haltestelle im OT Weißenhasel (abgeschlossen)	-
Neuenstein	-	-
Niederaula	Errichtung einer Wartehalle an der Hst. „Friedhof“ in der Ziegenhainer Str. im OT Niederaula	-



Stadt/Gemeinde	aktuelle Maßnahmen (2013/2014)	Investitionen 2014-2019
Philippsthal (Werra)	-	Erneuerung der Haltestelle „Kirche“ in der Götzmannstraße im OT Gethsemane; voraussichtliche Kosten 50 Tsd. Euro  Verlegung der Haltestelle „Abzw. Nippe“ in der Eisenacher Straße im OT Heimbaldshausen; voraussichtliche Kosten 10 Tsd. Euro  eventuelle Förderanteile waren im Nov. 2013 noch nicht bekannt
Ronshausen	Schaffung von 3 bis 4 P+R-Stellplätzen am Haltepunkt Ronshausen, Fahrtrichtung Eisenach  Verhandlungen mit der DB AG sind vorerst wegen deren inakzeptabler Forderungen beendet (Kosten, Gestattungen, Verträge)	-
Rotenburg an der Fulda	-	-
Schenklengsfeld	-	-
Wildeck	Erneuerung der Haltestelle „Kantor-Meyne-Straße“ an der L 3251 (Eisenacher Str.) im OT Obersuhl; Ausführung in 2014	-

Tab. V-11: Von den Städten und Gemeinden mitgeteilte Planungen und Investitionen in Bezug auf die ÖPNV-Infrastruktur

[eigene Zusammenstellung; nach Angaben der Städte und Gemeinden aus dem 4. Quartal 2013 und 1. Quartal 2014; Ergänzungen aus dem Anhörungsverfahren durch *Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement* vom Juli 2015]

## 7.5 Investitionsplanungen des Aufgabenträgers

Seitens des Aufgabenträgers Landkreis Hersfeld-Rotenburg gibt es keine Investitionsplanungen für ÖPNV-bezogene Infrastrukturen.

## VI Linienbündelung

### 1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem PBefG<sup>34</sup> zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Verkehrsleistungen. So wird in § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG den von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) die Zuständigkeit für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zugewiesen. Diese definieren hierzu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG wäre eine Genehmigung des Verkehrs zu versagen, wenn der beantragte Verkehr u. a. einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Durch ein integriertes Nahverkehrsangebot soll eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden, so dass die Belastung der öffentlichen Haushalte möglichst gering ausfällt. Dies soll insbesondere erreicht werden durch

- Verkehrskooperationen,
- gegenseitige Abstimmungen,
- einen Verbund der Beförderungsentgelte (i. e. Tarifkooperation bzw. Verkehrs- und Tarifverbund) und
- Koordination der Fahrpläne.

Durch die in § 9 Abs. 2 PBefG enthaltene Möglichkeit der Konzessionserteilung für mehrere, gebündelte Linien, mit der verkehrlich miteinander verflochtene Leistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können, entsteht innerhalb eines Linienbündels regelmäßig auch eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Zuordnung.

Seit der Neufassung des PBefG zum 01.01.2013 ist die Bedeutung des Nahverkehrsplans bei der Genehmigung einer Verkehrsleistung gegenüber der vorherigen Rechtslage gestiegen. Durch § 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG wird der zuständigen Genehmigungsbehörde eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen ermöglicht. Hierbei ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen (vgl. dazu auch § 14 HÖPNVG). Dieser bildet gemäß § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Das Zusammenspiel der vorstehenden Normen ermöglicht es, durch eine auf sachlicher Grundlage bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgte Linienbündelung diese bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen und somit ein Bindeglied zwischen der Planung des Aufgabenträgers und der Konzessionierung durch die Genehmigungsbehörde herzustellen.

<sup>34</sup> Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

## **2 Zweck der Linienbündelung**

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften, gleichmäßigen, für den Fahrgast durchgängigen und kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragschwachen Linien. Sowohl im Hinblick auf die mögliche Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge gemäß § 13 PBefG als auch im Hinblick auf Ausschreibungen von Verkehrsleistungen definieren Linienbündel zugleich die Anforderungen einer im öffentlichen Verkehrsinteresse liegenden, ausreichenden Verkehrsbedienung. Im Vorfeld von eigenwirtschaftlichen Antragstellungen oder Ausschreibungen bieten Linienbündel Schutz vor sog. „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Basis ausschließlich die Konzessionen rentabler Linien sichern und die Finanzierung der verbliebenen, unrentablen Linien allein der öffentlichen Hand überlassen.

Werden in einem Bündel rentable mit weniger rentablen Linien zusammengefasst, so wird für den Fall einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung das konzessionierte Verkehrsunternehmen seine Gewinne aus dem rentablen Linienbereich in die Finanzierung der ertragsärmeren Bereiche einbringen müssen.

Für den Fall einer gemeinwirtschaftlichen Antragstellung wird der Auftraggeber die höheren Zahlungen für ertragsarme Linienbereiche durch geringere Zahlungen für rentablere Linienbereiche abmildern und so den Gesamtzuschuss der öffentlichen Hand reduzieren. Die Linienbündelung im Nahverkehrsplan ermöglicht bei der Konzessionerteilung eine Abwehr von Genehmigungsanträgen auf ertragsstarke Einzellinien des Bündels und verhindert deren Herauslösen aus dem wirtschaftlichen Verbund der Linien.

## **3 Informationspflicht der zuständigen Behörde**

Aus Gründen der Transparenz sind Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Linienverkehrskonzessionen eines Linienbündels jedem Interessenten in einem transparenten Verfahren in gleicher Weise zugänglich zu machen.

So hat ausweislich der am 03.12.2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Artikel 7 Abs. 1 und 2, jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht öffentlich zugänglich zu machen über die

- in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie
- diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte.

Ferner hat jede zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:



- Name und Anschrift der zuständigen Behörde,
- Art des geplanten Vergabeverfahrens,
- von der Vergabe möglicherweise betroffene Dienste und Gebiete.

Darüber hinausgehende Anforderungen ergeben sich aus dem zum 01.01.2013 reformierten PBefG. So soll die Veröffentlichung nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten. Diese Frist gibt vor, dass eigenwirtschaftliche Anträge für Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen sind.

Ferner sollen in der Vorabbekanntmachung die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für

- Fahrplan,
- Beförderungsentgelt und
- Standards

angegeben werden. Es kann darüber hinaus angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie).

Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans oder durch einen Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

Auf landesrechtlicher Ebene folgt eine Veröffentlichungspflicht aus dem „Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3. Dezember 2009“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) vom 29.12.2009. Dieser bezieht sich auf die PBefG-Fassung in der bis zum 31.12.2012 geltenden Version und ist zum Inkrafttreten der PBefG-Reform am 01.01.2013 nicht aufgehoben worden. In Kapitel 4 des Leitfadens werden ein (Regel-)Antragszeitraum, abweichende Antragszeiträume sowie Verkehre ohne Antragszeitraum behandelt. In Kapitel 5 wird das Verhältnis eigenwirtschaftlicher Anträge (dort entsprechend der früheren Terminologie noch als „kommerzielle Anträge“ bezeichnet) zu gemeinwirtschaftlichen Anträgen behandelt.

Die inhaltliche Bedeutung des hessischen Leitfadens ist durch die Reform des bundesgesetzlichen PBefG seit dem 01.01.2013 gesunken, so dass auf diesen inhaltlich nicht näher eingegangen wird.

## 4 Methoden der Linienbündelung

### 4.1 Bildung der Ausschreibungslose

Mit einem (nicht mehr in Kraft befindlichen) Erlass vom 17.02.2006 („Güttler-II“) hatte das HMWVL im Interesse der Chancenwahrung mittelständischer Verkehrsunternehmen empfohlen, dass ein Linienbündel möglichst keine größere Fahrplanleistung als 700.000 Nutzwagenkilometer pro Jahr haben sollte. Dieser kilometrische Wert ist nicht mehr normativ geregelt, kann jedoch inhaltlich noch über § 8 Abs. 2 HÖPNVG als Anhaltspunkt verwendet werden, wonach mittelständische Strukturen des Verkehrsgewerbes zu unterstützen sind.

Dort, wo eine Fahrplanleistung von nicht mehr als 700.000 Nutzwagenkilometer p. a. nicht zu realisieren ist und größere Abweichungen bestehen, sollte den Verkehrsunternehmen innerhalb eines Linienbündels die Angebotsabgabe auf Teilleistungen ermöglicht werden. Im Rahmen einer Ausschreibung kann dies durch die Bildung von Losen geschehen, die jeweils verkehrlich selbständige Teile der Gesamtleistung beinhalten.

Im Rahmen der Stellung eines eigenwirtschaftlichen Antrags ist dies nicht möglich, da ansonsten nicht sichergestellt ist, dass sämtliche Linien eines Bündels bedient werden. In diesem Fall könnte die Linienbündelung umgangen werden, wenn die eigenwirtschaftliche Erbringung einzelner Verkehrsleistungen genehmigt werden würde, da die Genehmigung sich entgegen dem wirtschaftlichen Sinn der Linienbündelung auch auf einzelne Linien beziehen könnte. Dies wird seit dem 01.01.2013 durch § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG unterbunden, wonach die Genehmigung zu versagen ist, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

### 4.2 Ermessensspielräume

Bei der Planung von Linienbündeln bzw. bei der Zusammenstellung einzelner Linien zu Linienbündeln handelt es sich stets um nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffende Entscheidungen. Die Linienbündelung darf daher keinesfalls beliebig erfolgen.

Die Kriterien zur Linienbündelung, die bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen sind, gehen aus den nachfolgenden Passagen hervor.

#### Integration der Bedienung

Eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht und ein einheitlicher Marktauftritt im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG lässt sich bei Bedienung der Linien durch ein und dasselbe Unternehmen am einfachsten sicherstellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es insbesondere im Rahmen von Verkehrsverbänden auch andere wirksame Instrumente zur Sicherung der Verkehrsintegration gibt.



Die Bedienung aus einer Hand in einem abgegrenzten Verkehrsraum kann jedoch ein entscheidendes Element bei einer Ausschreibung auf Netto-Basis oder bei einer Brutto-Vertragslösung mit Malus- und ggf. auch mit Bonusregelungen für Veränderungen bei den Fahrgastzahlen darstellen. Die Übernahme der Erlösverantwortung ist nur im Gleichklang mit einer entsprechenden Marketingverantwortung sinnvoll.

#### **Enge verkehrliche Verflechtung von Linien**

Wenn die betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen aufweisen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist (z. B. bei Stadtverkehren), kommt diesem Kriterium hohe Bedeutung zu, da für die Herstellung der integrierten Bedienung kein anderes, ähnlich wirksames Mittel als die Linienbündelung verfügbar ist.

#### **Betriebliche Optimierung**

Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG bildet dieser Umstand ein entscheidendes Kriterium für die Linienbündelung. Es ist allerdings darzulegen, inwieweit die Linien- und Fahrplangestaltung im Einzelfall tatsächlich eine betriebliche Optimierung erlaubt. Maßgeblich ist hier in der Regel, inwieweit durch die verbundene Produktion Spitzenfahrzeuge in der Hauptverkehrszeit eingespart werden können und ob Aufwandsreduktionen durch linienübergreifende Fahrzeugumläufe und Personaleinsätze möglich sind.

Eher zufällige Durchbindungen in der Schwachverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlafes zu dieser nachfrageschwachen Verkehrszeit.

#### **Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien**

Unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ist die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien eine zulässige Herangehensweise. Der Querfinanzierung von Linien sind allerdings enge Grenzen gesetzt. Ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen Linien ist nur dann zu rechtfertigen, wenn ein nennenswerter Anteil der Fahrgäste auch in den Genuss dieses Solidarausgleichs kommt, d. h. wenn in nennenswertem Umfang Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen. Die zur Querfinanzierung herangezogenen Übergewinne auf der ertragsstarken Linie können nur dann zustande kommen, wenn Umfang und Qualität des Bedienungsangebotes auf dieser Linie (künstlich) begrenzt werden.

#### **Zubringer- und Hauptlinien**

Werden wirtschaftlich schwache Zubringerlinien und deren ertragsstarke Hauptlinie nicht gebündelt, so führt dies dazu, dass der Aufgabenträger die unrentablen Zubringerlinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu finanzieren und auszuschreiben hat. Durch den hohen Zubringerwert profitiert allerdings der Betreiber der (eigenwirtschaftlichen) Hauptlinie von diesem gemeinwirtschaftlichen Verkehr. Es kommt zu einer



indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich. Im Falle der Ausschreibung der Zubringerlinien hätte der Inhaber der Hauptlinie einen Wettbewerbsvorteil, weil er sein Angebot unter Einbeziehung der zubringerbedingten Gewinne auf der Hauptlinie günstiger kalkulieren kann als andere Bieter. Aus diesem Grund sind derart wirtschaftlich miteinander verflochtene Linien zu bündeln.

### **Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung**

Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit (Art. 12 GG, Art. 3 Abs. 1 GG bzw. Art. 2 Abs. 1 GG) sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat in diesem Sinne dafür Sorge zu tragen, die Gewerbefreiheit nachhaltig zu sichern. Bei der Linienbündelung sind daher auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einzubeziehen. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur und mittelständischer Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist daher tragfähiger Erwägungsgrund bei der Bündelung von Linien. Auch wenn großflächige verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen in einem einheitlichen Bedienungsgebiet gegeben sind, wie z. B. im großstädtischen Verkehr, sind dennoch regelmäßig mehrere Linienbündel innerhalb des Liniennetzes zu bilden.

### **Berufszugang und Wettbewerbsförderung**

Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie den Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb ist nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien zu gewährleisten, denn bei der Gestaltung des ÖPNV ist dem Gedanken der Wettbewerbsförderung Rechnung zu tragen (vgl. BT-Drucksache 12/6269, Seite 143 zu § 8 PBefG). Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Unternehmer stellt allerdings noch keine Wettbewerbsverfälschung dar. Wenn aber der Zuschnitt des Linienbündels einen derart geringen Leistungsumfang aufweist, dass sich selbst unter den vorhandenen Unternehmen in der Region kein echter Wettbewerb entwickeln kann, ist die Bündelung rechtlich nicht mehr vertretbar.

## **4.3 Rechtsfehlerhafte Kriterien**

Rechtsfehler bei der Bündelung liegen vor, wenn sich der Aufgabenträger an nicht sachgerechten Kriterien orientiert, die den Zielsetzungen des § 8 PBefG zuwiderlaufen bzw. die von den Bestimmungen des § 9 PBefG nicht gedeckt sind. Außerdem darf keine unzulässige Einschränkung der Chancengleichheit von Wettbewerbern bzw. des Grundrechts auf freie Berufsausübung vorgenommen werden.

So dürfen Linienbündel nicht unter dem Aspekt der Erhaltung bisheriger Genehmigungsstrukturen den Bestandsunternehmen „zugeführt“ werden. Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrentenschutz durch § 9 Abs. 2 PBefG gedeckt, da diese Norm keine Gebietskonzession einführt.

Eine Bündelung von Linien, für die kein hinreichender verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang nachgewiesen werden kann, rechtfertigt nicht den damit verbundenen Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit und ist als rechtsfehler-



haft einzustufen. So ist beispielsweise die willkürliche Zusammenfassung der in einem Verkehrsgebiet nicht zuordenbaren, „übriggebliebenen“ Linien zu einem „Restbündel“ oder zu mehreren „Restbündeln“ oder – hilfsweise – die unbegründete Zuordnung zu einem ordnungsgemäß gebildeten Bündel nicht sachgerecht. In diesem Falle kann davon ausgegangen werden, dass mit der Unterlassung einer Bündelung keine wirtschaftlichen oder verkehrlichen Nachteile verbunden sind.

Rechtsfehlerhaft ist es zudem, bei der Bildung von Linienbündeln und deren Genehmigung davon auszugehen, dass nur nicht kostendeckende Linien, die vor einer Neukonzessionierung als gemeinwirtschaftliche Verkehre betrieben wurden, in Linienbündel einbezogen werden dürfen und kostendeckende Linien, die vor einer Neukonzessionierung als eigenwirtschaftliche Einzellinien betrieben wurden, von vornherein außer Betracht zu bleiben hätten. Zu achten ist jedoch auf eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten, falls mehrere Linien mit unterschiedlicher Laufzeit in einem Bündel zusammengefasst werden sollen. Aus diesem Grund kann eine Linienbündelung mitunter erst nach mehreren Jahren im Rahmen einer Neukonzessionierung vorgenommen werden, wenn für alle zur Bündelung vorgesehenen Linien die auslaufenden Genehmigungen am gleichen Tag enden.

## 5 Linienbündel im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Die im vorliegenden Nahverkehrsplan aufgestellte Linienbündelung umfasst die Linien des straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg und des NVV, bei letzteren nur jene mit maßgebender Bedienung im Kreisgebiet. Die „einbrechenden“ Linien in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Verkehrsverbände oder Landkreise sind nicht Gegenstand dieses Kapitels.

Die einzelnen Linienbündel für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind in den Linienbündelsteckbriefen in **→Anlage VI-1** detailliert beschrieben. Die darin enthaltenen Informationen beziehen sich auf den im Angebotskonzept projektierten Zielzustand. Daher sind auch die Umsetzungshorizonte für die vorgesehenen Maßnahmen zu beachten.

Die in den Bündelsteckbriefen ausgewiesenen Konzessionslaufzeiten (entweder Beginn oder Ende) richten sich nach den Laufzeiten aktueller Genehmigungsurkunden. Im Übrigen sind darin die Angebotskonzepte berücksichtigt. Abweichungen von dieser Regel kommen ggf. zum Tragen, sofern

- ein Verkehrsvertrag vorzeitig aufgelöst und damit die Bestandskonzession ebenfalls hinfällig werden sollte oder
- ein Verkehrsvertrag nach regulärem Ablauf für einen befristeten Zeitraum verlängert werden sollte.

Eine „Interims-Linienbündelung“ zwischen dem Inkrafttreten des Nahverkehrsplans und dem je Linienbündel angegebenen Zielzustand wird nicht eigens aufgestellt. In dieser Zeit gelten die Bestandslinienbündel fort.

Die Basis für die vorliegende Linienbündelung bildet das kreisweite Linienbündelungsverfahren, das vom Landkreis Hersfeld-Rotenburg gemeinsam mit dem NVV in den Jahren 2001/2002 als Vorbereitung auf den Wettbewerb durchgeführt wurde. An dem Verfahren wurden die vorhandenen Unternehmer gemäß § 8 Abs. 3 PBefG beteiligt.

Bei der vorliegenden Linienbündelung handelt sich um eine Fortschreibung der durch Beschluss des Kreisausschusses des Landkreises Hersfeld-Rotenburg vom 24.01.2002 gebildeten Linienbündel, wobei es keine grundsätzlichen Änderungen an den Bündelzuschnitten gibt. Einige Modifikationen gegenüber den Bestandsbündeln stehen in Zusammenhang mit den im Angebotskonzept projektierten Maßnahmen, worunter fallen:

- Einrichtung neuer Linien (359.3-7),
- Wechsel der Aufgabenträgerschaften (310, 340, 380, 390),
- Umstrukturierung von Bedienebenen (Stadtbus Bad Hersfeld, nördliches Kreisgebiet),
- Einstellung von Linien in ihrer bisherigen Form (306, 316, 355),
- Wechsel von Leistungen (Entfall Linie 312 im LB 303 und Übernahme der Leistungen durch Linie 331 im LB 302).

Die Linien des regionalen und lokalen straßengebundenen ÖPNV sind zu vier Bündeln zusammengefasst (vgl. Tab. VI-1). Weitere Einzelheiten gehen aus den Linienbündel-



steckbriefen in → **Anlage VI-1** hervor, darunter Konzessionslaufzeiten, zuständige Aufgabenträgerorganisation, Leistungen, Linienverläufe.

Die Angabe der jährlichen Nutzwagenleistung (Nkm) ist als eine Richtgröße aufzufassen. Deren tatsächliche Höhe wird erst im Zuge der konkreten Angebotsplanung ermittelt. Die Angaben der voraussichtlichen jährlichen Besetzkilometer beim AST sind grobe Schätzungen, die sich aus der durchschnittlichen Inanspruchnahme der vergangenen Jahre ableiten (2012-2013).

Linienbündel		Linien
301	Fulda – Aula	Bus: 360, 365, 370, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 391 AST: 329, 359.1-7, 369, 379, 389
302	Hersfeld Ost	Bus: 330, 331, 335, 340, 341, 345 AST: 339, 349
303	Rotenburg – Bebra	301, 302, 303, 304, 305, 308, 310, 311, 313, 314, 315
304	Stadt Bad Hersfeld	Bus: 320, 350.1, 350.2, 350.2ab, 350.3, 350.4, 350.5, 350.7
-	-	300, 376

Tab. VI-1: *Linienbündel für den straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (ab Fahrplanwechsel Dez. 2015)*

[eigene Zusammenstellung]

## VII Maßnahmenwirkung und -bewertung

### 1 Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage

#### 1.1 Demographischer Wandel und Mobilitätsverhalten

Die Auswirkungen des demographischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Im Fall des Landkreises Hersfeld-Rotenburg wird dies im kommenden Jahrzehnt besonders deutlich:

- Die Konsequenzen aus den soziodemographischen Prozessen auf das Verkehrsgeschehen treten zwar nicht schlagartig auf, sondern verlaufen schleichend, aber kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten – im Gegensatz beispielsweise zu einer Standortschließung (Betrieb, Kaserne) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort.
- Die Einwohnerzahl nahm im Landkreis Hersfeld-Rotenburg von 2002 bis 2012 um 6 % ab, wobei einige Städte und Gemeinden Einwohnerverluste von bis zu 15 % verzeichnen mussten. Von 2010 bis 2020 werden landkreisweit weitere Einwohnerrückgänge um rund 8 % prognostiziert, die besonders Gemeinden in den östlichen und nördlichen Kreisteilen betreffen werden (-12 % oder mehr).
- Der Rückgang der Wohnbevölkerung geht in der Regel mit einer Abnahme des gesamten Verkehrsaufkommens einher (Anzahl Wege bzw. Anzahl Fahrten)<sup>35</sup>. Davon unberührt kann sich die Verkehrsleistung weiterhin erhöhen, weil die pro Person zurückgelegten täglichen Wegelängen stetig ansteigen, zumindest bei den sog. „mobilen“ Personen, die außerhäusliche Aktivitäten (zwecks Ausbildung, Beruf, Einkauf, Freizeit) unternehmen.
- Das Hauptkundenpotenzial speziell des straßengebundenen ÖPNV außerhalb großstädtischer Ballungsräume stellen Kinder und Jugendliche dar, die öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zu ihren Schul- und Ausbildungsstätten sowie in ihrer Freizeit nutzen. Von den Einwohnerrückgängen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist besonders die Altersgruppe der unter 20-Jährigen betroffen. Der Einfluss auf den ÖPNV im Falle von Änderungen im Schulsystem oder bei den Schulstandorten – zumeist durch sinkende Schülerzahlen ausgelöst – ist in Kapitel VII 1.3 gesondert erläutert.
- Die Anzahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter geht ebenfalls weiter zurück. Sie stellen sowohl die Gruppe der überdurchschnittlich mobilen Personen<sup>36</sup> als auch das Fahrgastpotenzial bei berufsbedingten Wegen. Eine Erhöhung der Erwerbstätigen-

<sup>35</sup>Die letzten bundesweiten Mobilitätshebungen (MiD) zeigen, dass die persönliche Mobilität – gemessen in Anzahl der Wege pro Person – in den letzten Jahren nur leicht angewachsen ist.

<sup>36</sup>Erwerbstätige Frauen stellen die Gruppe mit den meisten Wegen pro Tag (hochmobile Personengruppe), da sie berufliche Wege mit Einkaufen und Erledigungen, Freizeit, Bringen und Abholen kombinieren.



quote kann diesen Trend wieder in Ansätzen ausgleichen. Hierbei ist aber die raumstrukturell bedingte unterschiedliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrssystems für beruflich induzierte Wege zu berücksichtigen, denn dieses nimmt bei diesem Wegezweck innerhalb ländlicher Räume im Vergleich zu Verdichtungsräumen nur eine nachgeordnete Rolle ein und wird nennenswert nur für längere Berufswege in die Oberzentren genutzt.

## 1.2 Künftige Senioren generationen und ÖPNV-Nutzung

Einwohner nach Altersgruppen	Ausgangswerte 2009*	Projektionswerte 2020*	Veränderungen 2009-2020	
			absolut	relativ
unter 20 Jahre	23.400	18.100	-5.300	-22,6 %
20 bis unter 40 Jahre	27.000	23.700	-3.300	-12,2 %
40 bis unter 60 Jahre	35.700	32.800	-2.900	-8,1 %
60 bis unter 80 Jahre	28.300	29.400	1.100	3,9 %
80 Jahre und älter	8.600	9.000	400	4,7 %
<b>gesamt</b>	<b>123.000</b>	<b>113.000</b>	<b>-5.300</b>	<b>-8,1 %</b>

\* jeweils auf volle 100 gerundet

Tab. VII-1: Eckdaten der Bevölkerungsentwicklung im LK Hersfeld-Rotenburg bis 2020

[eigene Zusammenstellung; Daten nach HA Hessen Agentur 2010, S. 60, gerundet]

Typisch für ländlich-periphere Räume wie dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist die rückläufige Einwohnerentwicklung sowohl bei Kindern und Jugendlichen als auch bei der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (vgl. Tab. VII-1), obwohl es viele Arbeitsplätze vor Ort gibt. Die Anzahl der über 60-Jährigen und der über 80-Jährigen (Hochbetagte) werden ungeachtet einer sinkenden Gesamteinwohnerzahl um jeweils rund 4 % zunehmen. Es kann aber nicht damit gerechnet werden, dass die größer werdende Gruppe der älteren Senioren die schwindende Nachfrage seitens der Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV mengenmäßig ansatzweise ersetzt.

Neben den prognostizierten Zahlenverhältnissen spricht für diese These allgemein, dass immer mehr Senioren – besonders auch in ländlichen Räumen – über einen Führerschein und auch noch im höheren Alter über einen permanenten Zugang zu einem Pkw verfügen, der weiterhin in ihrer Alltagsmobilität regelmäßig zum Einsatz kommt. In Ostthesen waren 2008 weniger als Zehntel aller Haushalte ohne Zugang zu einem eigenen Pkw (vgl. Tab. II-18 in Kap. II 4.1). Seit 2008 hat die allgemeine Motorisierungsrate weiter zugelegt.

Der sich zunehmend erhöhende Führerscheinbesitz trifft in besonderem Maße auf Seniorinnen zu. Durch den sog. Kohorteneffekt werden am Ende des Jahrzehnts nahezu 9 von 10 Seniorinnen (Frauen über 60 Jahre alt) über einen Führerschein verfügen, erst recht in ländlichen Räumen. Dann werden sie mit den Männern gleichauf liegen, bei denen 2008 bundesweit bereits eine Führerscheinquote von über 90 % ermittelt wurde (Frauen über alle Altersgruppen 2008 noch 83 %). Nicht zu vernachlässigen ist, dass ein Großteil der künftigen Senioren generation (beide Gender) außerhalb der Ballungsräume über Jahrzehnte einen „automobilen“ Lebensstil adaptiert hat, dessen Routinen



auch nach Ausscheiden aus dem aktiven Erwerbsleben fortgeführt werden. *infas* (2010, S. 68) stellt in der Sonderauswertung der MiD 2008 für Hessen heraus:

*„Im Altersverlauf zeigen sich [...] deutliche lebensphasenabhängige Entwicklungen bei der Verkehrsmittelnutzung. Im Vergleich zur MiD 2002 ist bei den Senioren in Hessen eine ähnliche Entwicklung des Modal Splits zu beobachten wie auf Bundesebene: Der Weegeanteil, der von Senioren individuell motorisiert zurückgelegt wird, ist innerhalb der letzten sechs Jahre gestiegen [...]“.*

Die Ergebnisse der MiD 2008 zeigen ferner, dass die Außer-Haus-Anteile und die Mobilitätsraten unter Senioren von 2002 bis 2008 bundesweit merklich zugenommen haben. Diese und andere, aktuelle Mobilitätsbefragungen lassen den Schluss zu, dass die Mobilitätsraten der mobilen Senioren in den letzten Jahren weiter gestiegen sind, besonders in den Städten, wo die Nahmobilität deutlich ausgeprägter ist. Gerade die mobilen männlichen Senioren sind dabei sogar mobiler als mobile männliche Erwerbstätige, bezogen auf die Anzahl der unternommenen Wege.<sup>37</sup>

Gegenüber den Erwerbstätigen ist der Anteil der Immobilien unter den Hochbetagten (über 80 Jahre alt) jedoch deutlich höher. Die Wegehäufigkeit in Bezug auf alle Personen verringert sich mit zunehmendem Alter allmählich, da nicht jeden Tag außerhäusliche Wege unternommen werden müssen, so dass der Anteil der täglich mobilen Personen signifikant zurückgeht. So entfallen die Gründe für tägliche Wege, wie das Aufsuchen des Arbeitsplatzes. Auch die zurückgelegten Entfernungen nehmen nach Wegfall der maßgebenden Gründe deutlich ab. Stattdessen findet im Alltag eine vermehrte Orientierung auf das Wohnumfeld bzw. innerhalb der Wohngemeinde statt.

Bei kurzen Wegen im Wohnumfeld hat es der ÖPNV aber mit systembedingten Nachteilen zu tun, vor allem außerhalb von Großstädten und größeren Mittelstädten mit entsprechenden ÖPNV-Angeboten, die auch für kürzere Distanzen ausgelegt sind (dichte Fahrtenfolgen in einem engmaschigen Haltestellennetz). Im Nahbereich bis zu 1 km überwiegen deutlich über alle Raumkategorien das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren, die zusammen auch noch bei Wegen bis zu einer Länge von 2 km einen sehr hohen Anteil an der Verkehrsmittelwahl haben (vgl. *infas* 2010, S. 62).

### **1.3 Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV**

Externe und interne Entwicklungen des Schulsystems und der Schulstandorte beeinflussen die Verkehrsnachfrage im ÖPNV-System hinsichtlich Fahrgastaufkommen, Wegelängen oder Bedienzeiten und ziehen Angebotsanpassungen besonders im straßengebundenen ÖPNV nach sich. Eine Auswahl wichtiger Einflussfaktoren und deren Auswirkungen werden in Tab. VII-2 stichwortartig besprochen, wobei diese Liste allgemein und nicht konkret auf den Landkreis Hersfeld-Rotenburg zu verstehen ist.

<sup>37</sup>Eine „mobile“ Person unternimmt im Gegensatz zu einer „immobilen“ Person mindestens einen außerhäuslichen Weg am Tag.



<b>Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem</b>	<b>Auswirkungen auf den ÖPNV</b>
sinkende Schülerzahlen	weniger Schüler mit Anspruch auf Schülerbeförderung geringeres Verkehrsaufkommen und niedrigere Fahrgeldeinnahmen weniger Kapazitätsbereitstellung und langfristig voraussichtlich geringerer Fahrzeugbedarf zur Spitzenstunde Ergänzung von Linienverkehren durch flexible Bedienung
Schließung von Schulstandorten	höhere Verkehrsleistung (Pkm) zusätzliche Beförderungsleistungen zu anderen Schulstandorten in einer Übergangsphase ggf. Anstieg oder Stagnation bei der Anzahl der Fahrschüler trotz insgesamt sinkender Schülerzahlen hohe Betriebskosten pro Fahrgast bei Fahrten mit geringer Besetzung, wenn niedriges Fahrgastaufkommen räumlich dispers verteilt ist
Neugründung von Schulen in privater bzw. in freier Trägerschaft	ausgeprägte Differenzierung der Schülerverkehrsverflechtungen (größere Einzugsbereiche) erhöhter Betriebsaufwand
Ausdifferenzierung der schulischen Angebote an verschiedenen Standorten	höhere individuelle Verkehrsleistung pro Fahrschüler geringeres Bündelungspotenzial ggf. gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten, Abnahme der Lastrichtungsspitzen
Inanspruchnahme der freien Schulwahl (in Hessen derzeit nicht bei Grundschulen und beruflichen Schulen in öffentlicher Trägerschaft, nur bei allgemein bildenden weiterführenden Schulen)	höherer Aufwand, Nachfrage und Angebot im Ausbildungsverkehr aufeinander abzustimmen geringeres Bündelungspotenzial aufgrund komplexer und disperser Quelle-Ziel-Ströme Wünsche aus Eltern- und Schülerschaft zur Schaffung neuer Verbindungen, obwohl Bündelungspotenzial insgesamt gering bleibt
Zunahme des Nachmittagsunterrichts und nachmittäglicher Betreuungsangebote	zeitliche Verlagerung der Nachfrage von den Mittags- auf die Nachmittagsstunden Streuung des nachmittäglichen Verkehrsaufkommens, gleichmäßigere Flottenauslastung zusätzliche Fahrten an Nachmittagen, entsprechend höhere Fahrleistung



Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
sofern ein Gymnasium acht Jahrgangsstufen anbietet („G8“)	um eine Jahrgangsstufe reduziertes Fahrgastaufkommen im schulbezogenen Verkehr ggf. Rückverlagerung von MIV-Mitfahrten auf den ÖPNV, da weniger Schüler das Führerscheinalter erreicht haben werden
inklusive Bildung <sup>38</sup>	Beförderung von Schülern mit Mobilitätseinschränkungen oder anderen Beeinträchtigungen vorzugsweise im allgemeinen Linienverkehr nach § 42 PBefG und im SPNV anstatt im freigestellten Schülerverkehr
	Einsatz von barrierefreien bzw. entsprechend geeigneten Fahrzeugen im Busverkehr und beim AST (sofern AST für die Beförderung von Schülern mit Behinderungen vorgesehen ist) barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entlang von Linien für den Ausbildungsverkehr

Tab. VII-2: Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV

[eigene Zusammenstellung]

## 1.4 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung

Für die Bewertung der zukünftigen Entwicklung von Mobilität und Motorisierung der Bevölkerung liegen keine spezifischen Daten für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg vor. Aufbauend auf den bundesweiten Mobilitätsuntersuchungen (MiD) können jedoch allgemeine Entwicklungstendenzen herausgearbeitet werden, die vom Grundsatz auch für das Untersuchungsgebiet zu erwarten sind.

Der demographische Wandel wird in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Im Kontext mit den Entwicklungen der oben dargestellten Rahmenbedingungen sind folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu erwarten:

- der Motorisierungsgrad der privaten Haushalte wächst weiter;
- der Berufsverkehr verliert weitere an Bedeutung, insbesondere in den frühen Morgenstunden (vor und während der morgendlichen HVZ);
- die Verkehrsspitzen werden sich mengenmäßig abflachen, vor allem in den Nachmittagsstunden (mittägliche bzw. nachmittägliche HVZ);
- der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr gewinnt gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung, die prognostizierte Zunahme der Ein-Personen-Haushalte führt zu deutlich mehr Versorgungswegen;

<sup>38</sup>Inklusive Bildung bedeutet in diesem Kontext, dass für Kinder und Jugendliche mit Beeinträchtigungen die Möglichkeit geschaffen werden muss, eine Regelschule zu besuchen, falls der ausdrückliche Wunsch seitens der Schüler oder der Eltern danach besteht.



- Prognose: Zunahme des Fahrtenbedarfs an werktäglichen Vormittagen, insbesondere durch ältere Seniorinnen;
- die Dezentralität der Verkehrsverteilung im Einkaufs- und Freizeitverkehr nimmt zu und erschwert damit eine Bündelung der Verkehrsströme;
- zukünftig werden das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Personenverkehr weiter zunehmen, dabei wird insbesondere der Freizeitverkehr deutlich an Bedeutung gewinnen;
- die in den letzten zehn Jahren erkennbaren Trends eines verstärkten multimodalen Verkehrsverhaltens und einer intensiveren ÖPNV-Nutzung bei den jüngeren Altersgruppen sowie einer höheren Pkw-Affinität und einer geringeren ÖPNV-Affinität in der Mobilität bei den Senioren könnten sich noch stärker ausprägen.

Für die schulverkehrsrelevante Altersgruppe wird bis zum Jahr 2020 ein deutlicher Rückgang um bis zu 18 % prognostiziert (vgl. *Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 177 ff.), der in der Konsequenz vorraussichtlich starke Rückgänge im Bereich des Schülerverkehrs bedingen wird (vgl. Kap. VII 1.3). Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen sollte die zukünftige Busnetzgestaltung im Landkreis Hersfeld-Rotenburg – soweit möglich – rechtzeitig im Kontext mit eventuellen infrastrukturellen Veränderungen erfolgen.

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

Tab. VII-3: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2020 nach Altersgruppen

[eigene Zusammenstellung]

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg wird auch für die Altersgruppe der zunehmend mobileren, „jungen Senioren“ (60- bis unter 80-Jährige) bis zum Jahr 2020 eine Zunahme um über 1.000 Personen erwartet (vgl. Tab. VII-1 in Kap. VII 1.2). In der Altersgruppe der Hochbetagten (über 80-Jährige) wird eine leichte Einwohnerzunahme um rund 400 Personen zu verzeichnen sein. Senioren nehmen heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil und leben nicht mehr so zurückgezogen wie noch vor wenigen Jahrzehnten üblich. Die Mobilität der Senioren (i. S. der Anzahl der täglichen Wege der mobilen Personen) wird in Zukunft leicht zunehmen, bei den jüngeren Senioren möglicherweise sogar auf das Niveau der jüngeren bis mittleren Altersgruppen.

Darüber hinaus wird sich das Verkehrsverhalten der künftigen Senioren spürbar ändern. Deren ÖPNV-Affinität wird im ländlichen Raum weiter zurückgehen (Anteil an Selbstfahrern steigt, Hochbetagte tendenziell eher als Mitfahrer denn als Umsteiger auf



ÖPNV), so dass trotz steigender Bevölkerungszahlen in der Altersgruppe der Hochbetagten die ÖPNV-Nutzung bis zum Jahr 2020 tendenziell gleich bleiben wird.

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken sich zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV aus. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der weiterhin zunehmenden Flexibilisierung von Arbeit- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrageverlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Normal- und Schwachverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen“). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter“.

Zusammenfassend kann abgeleitet werden, dass die Fahrgastnachfrage im Geltungszeitraum des NVP vor dem Hintergrund der absehbaren Entwicklungen ohne gegensteuernde Maßnahmen deutlich stärker rückläufig sein wird als die Einwohnerzahl – bis zum Jahr 2020 um bis zu 15 %. Der Modal Split verändert sich zuungunsten des ÖPNV, da der Anteil der an den ÖPNV „gebundenen“ Personen stetig abnimmt.

Um zukünftig den Marktanteil des ÖPNV weitgehend stabilisieren zu können, muss sich der ÖPNV an die sich ändernden Rahmenbedingungen anpassen (Demographie, Strukturwandel, verfügbare Einkommen, Mobilitätsverhalten). Aufgrund der im Landkreis Hersfeld-Rotenburg erkennbaren Trends bedeutet dies u. a. eine zunehmende Orientierung des ÖPNV-Angebotes an den wachsenden Markt des Freizeit- und Versorgungverkehrs. Möglichkeiten bietet hier beispielsweise der verstärkte Einsatz flexibler, nachfragegesteuerter Bedienungsformen (wie das AST) als wirksames Mittel zur Kostensenkung und gleichzeitiger Angebotsvorhaltung in Zeiten und Räumen mit geringer Nachfrage.

Angesichts der zunehmend älteren Bevölkerung und in Erfüllung des novellierten Personenbeförderungsgesetzes<sup>39</sup> ist in diesem Zusammenhang eine behindertengerechte Ausgestaltung bzw. die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV ein wichtiges Thema für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

## **1.5 Konsequenzen für die künftige Finanzierung des ÖPNV**

Im Folgenden werden Grundsätze aufgezeigt, die als Basis der Finanzplanung für die kommenden Jahre zu verstehen sind.

Die Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (vgl. Kap. VII 1.4) weisen darauf hin, dass im Landkreis Hersfeld-Rotenburg die ÖPNV-Nachfrage bereits mittelfristig, insbesondere in Folge der sinkenden Schülerzahlen, deutlich rückläufig sein wird. Gegenüber dem Jahr 2014 wird bis zum Jahr 2020 ein Rückgang der Fahrschüler um 1.000 bis 1.500 Personen erwartet. In der Konsequenz vermindert sich die Einnahmesituation für den ÖPNV um die Erlöse aus den Schülerzeitkarten (was aber gleichzeitig zur Entlastung des Haushaltes beim Schulträger führt) und um die gesetzlichen Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr. Dieser Trend wird sich über das Jahr 2020 verstärkt fortsetzen.

Auch im Jedermann-Verkehr ist unter der Annahme einer gleich bleibenden Nutzungsintensität von Fahrgastrückgängen auszugehen, wobei es durch Angebotsausweitungen linienweise und punktuell zu einer erhöhten ÖPNV-Nutzung im Jedermann-Verkehr kommen kann.

<sup>39</sup>PBefG i. d. F. der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154)



Zum aktuellen Zeitpunkt sind weitere Rückgänge bei den gesetzlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (nach § 45a PBefG) noch nicht abschätzbar. Dies betrifft ebenso die Schwerbehindertenbeförderung. Hier sind weitere Anpassungen nicht auszuschließen.

Inwieweit Fahrpreiserhöhungen (ggf. eingegrenzt für bestimmte Kundengruppen) die absehbaren Einnahmerückgänge kompensieren können, kann im Rahmen der Nahverkehrsplanung nicht eingeschätzt werden.

Durch steigende Lohn- und Fahrzeugkosten werden absehbar die Produktionskosten des ÖPNV weiter zunehmen. Diese können erst dann erkennbar gesenkt werden, wenn in den Spitzenzeiten an Schulwerktagen weniger Fahrzeuge benötigt werden (Sprungkosten).

Anhand der aufgezeigten Entwicklung der Rahmenbedingungen wird deutlich, dass ein hoher Handlungsbedarf besteht

- zur weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit in der Erbringung des Verkehrsangebotes;
- zur gezielten Ausrichtung der Verkehrsangebote auf den veränderten Fahrgastmarkt (absehbar größere Potenziale im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr; demographische Entwicklungen) und
- zur nachhaltigen weiteren Verbesserung der Produktivität in der Betriebsdurchführung (z. B. durch Umstellung auf AST, Abbau von Spitzenfahrzeugen).

Durch die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verbesserungsmaßnahmen kann ein Teil der strukturellen Nachfragerückgänge im Jedermann-Verkehr gedämpft und ggf. kompensiert werden.

Insgesamt ist vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklungen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg zukünftig von der Erforderlichkeit einer zusätzlichen Finanzierung zur Absicherung des heutigen Angebotsniveaus auszugehen. Insofern werden die Kosten für den Kreis als Sachaufwandsträger zukünftig merklich ansteigen.

## **1.6 Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand**

Die in den Kapiteln VII 1.1 bis VII 1.5 skizzierten Entwicklungen wirken sich besonders auf die Nutzungszahlen im straßengebundenen ÖPNV aus. Die Verkehrsnachfrage (Fahrgastaufkommen) zu den ausbildungsbezogenen Einrichtungen verhält sich etwa in gleichem Maße wie zur Bevölkerungsentwicklung. Die Verkehrsnachfrage im Jedermann-Verkehr wird – soweit entsprechende Angebotsstrukturen vorhanden sind – bestimmt durch

- das Verhalten der in ihrer Verkehrsmittelwahl freien Entscheider,
- aber auch von Reisezeitvergleichen sowie
- von individuellen Preisvergleichen Pkw- gegen ÖPNV-Nutzungskosten.

Die Intention der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg liegt in einer prinzipiellen Fortführung des seit dem Jahr 2000 systematisch geplanten Angebots, mit partiellen Angebotsausweitungen auf nachfragestärkeren Achsen einerseits und Anpassungen im System (flexible Angebotsformen ersetzen bzw. ergänzen fest bediente Busfahrten) andererseits.

Der straßengebundene ÖPNV im Kreisgebiet lässt sich wie folgt charakterisieren:



- Der regionale straßengebundene ÖPNV ist grundsätzlich vertaktet und wird entlang aufkommensstärkerer Achsen geführt. In Anbetracht des ländlich strukturierten Bedienungsgebietes ist der regionale Busverkehr daher als „angebotsorientiert“ einzustufen.
- Der lokale straßengebundene ÖPNV im südlichen Kreisgebiet im Zulauf auf die Kreisstadt Bad Hersfeld ist der höheren Nachfrage wegen grundsätzlich ebenfalls vertaktet. Der relativ umfangreiche lokale Busverkehr um Bad Hersfeld ist deshalb genauso als „angebotsorientiert“ zu bezeichnen wie der regionale Busverkehr.
- Das Angebot für den lokalen straßengebundenen ÖPNV im nördlichen Kreisgebiet ist hingegen „nachfrageorientiert“ geplant. Das fest bediente Fahrtenangebot mit Bus ist auf Zeiten und auf Abschnitte mit höherem Fahrgastaufkommen ausgerichtet – zumeist im ausbildungsbezogenen Verkehr oder im Zulauf auf die Mittelzentren Bebra und Rotenburg a. d. F.
- Die flexible Bedienung mittels AST stellt ein bedarfsgesteuertes System zur Ergänzung des regionalen und lokalen Busverkehrs dar. Die Durchführung einer Fahrt setzt einen tatsächlichen Bedarf in Form eines angemeldeten Fahrtwunsches seitens des Fahrgastes voraus.

Mit den Angebotsausweitungen beim AST im nördlichen Kreisgebiet wird dessen Systemvorteil dahingehend genutzt, dass es zu einer Erweiterung der Fahrtmöglichkeiten gegenüber den fest bedienten Fahrten im lokalen Busverkehr kommen kann, womit eine gewisse Abfederung der tendenziell negativen Nachfrageentwicklungen erwartet werden darf.

Insofern ist die Intention des Angebotskonzeptes in einem ansatzweisen Ausgleich der Fahrgastverluste aus den Bevölkerungsentwicklungen durch gezielte Verbesserungen im Angebot mit Neukundengewinnung zu verstehen. Im Ergebnis könnte damit die Gesamtnachfrage über alle Angebotsformen (SPNV, Bus, AST) voraussichtlich annähernd in Höhe des Status quo gehalten werden.

Die mit Abstand größte Kundengruppe im Busverkehr in den Landkreisen außerhalb der Ballungsräume bilden Schüler und Auszubildende auf dem Weg zu und von ihren Ausbildungsstätten. Sie sollen während und nach ihrer Ausbildung weiter als Kunden gebunden werden. Durch die Beibehaltung des hohen Angebotsniveaus im SPNV sowie die vorgesehenen Angebotsausweitungen bei den regionalen Buslinien und den lokalen Bus- und AST-Linien an Werktagen und an Wochenenden wird das ÖPNV-System für diese Kundengruppe außerhalb der Zeiten des Ausbildungsverkehrs attraktiver. Dadurch ergeben sich Chancen für den Erhalt des Kundenstamms und für eine erweiterte Nachfrage im Freizeitverkehr – wenn auch nur in beschränkter Größenordnung.

## 2 Maßnahmenwirkung

Das Angebotskonzept sieht verschiedene Maßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr, den regionalen und den lokalen straßengebundenen ÖPNV vor (vgl. Kap. V), hier bezogen gegenüber dem Angebot im Fahrplanjahr 2013. Darüber hinaus listet das Angebotskonzept investive Vorhaben der Städte und Gemeinden auf, die von der Modernisierung von Haltestellen (Anlageform, Wartehallen) bis hin zur Umgestaltung von Bahnhofsumfeldern reichen. Die Wirkungen der Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage werden vorliegend überschlägig umrissen und eingeschätzt.

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um eine moderate Fortentwicklung des Bestandsnetzes, die entweder positive oder nur geringe Auswirkungen auf das gesamte Nachfragevolumen im ÖPNV haben wird. Die nachfrageseitigen Effekte werden nicht schlagartig eintreten, da die Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV erst nach dem Auslaufen der jeweiligen Bestandskonzessionen bzw. -verträge umgesetzt werden. Im Angebotskonzept (Kap. V) ist die voraussichtliche Umsetzung auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 terminiert. Durch die Struktur des Verkehrsangebotes im nördlichen Kreisgebiet, bei der AST-Fahrten fest bediente Busfahrten ergänzen oder ersetzen, können Angebotsanpassungen im straßengebundenen ÖPNV abseits der nachfragestärkeren Bedienachsen ohne negative Auswirkungen auf die Fahrgäste vorgenommen werden.

In Tab. VII-4 sind vergleichbare Einzelmaßnahmen zu Gruppen aggregiert und hinsichtlich ihrer zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen eingeschätzt. Die qualitativ orientierte Prognose gibt an, mit welchen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage im ÖPNV nach erfolgter Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich zu rechnen sein wird.

### Auswirkungen der Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage

Das Rahmenangebot im SPNV (R5, R6, R7, RE50) bleibt in Bezug auf den Landkreis Hersfeld-Rotenburg unverändert. Die Umsetzung einer RE-Linie 5 Kassel – Rotenburg a. d. F. – Bebra – Eisenach – Erfurt ist mangels realistischer Finanzierungsperspektiven bedauerlicherweise bis auf weiteres seitens des federführenden Aufgabenträgers NVV nicht absehbar, obwohl mit hohen Fahrgastpotenzialen zu rechnen wäre. Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg hätte diese RE-Verbindung zwar nur eine geringe Bedeutung für den Binnenverkehr, desto mehr jedoch für den Quell- und Zielverkehr in Richtung Kassel – und in der Verlängerung Nordrhein-Westfalen – sowie Thüringen.

Investive Maßnahmen in die Bahnhofsumfelder wie in Bebra schaffen die notwendigen Schnittstellen zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln (SPNV, straßengebundener ÖPNV, MIV und NMIV) und erweitern das Einzugsgebiet der Bahnstation.

Im regionalen Busverkehr entlang nachfragestärkerer Achsen tragen die avisierten Angebotserweiterungen (Linien 250, 260, 360) in den Tagesrandlagen und an Wochenenden sowie die bereits erfolgte Angebotsausweitung auf der Linie 390 zu einer abschnittsweisen geringen Zunahme der ÖPNV-Nutzung unter den Wahlfreien (und den multimodal orientierten Personen) bei, welche die allgemeinen Rückgang der ÖPNV-Nachfrage in Folge der demographischen Veränderungen ansatzweise abfedern.

In diesem Zusammenhang ist besonders die Verlängerung der regionalen Buslinie 470 von Kirchheim nach Bad Hersfeld herauszuheben. Aufgrund der Führung als Expressbus



über die BAB 4 wird sich die Fahrzeit zwischen Kirchheim und Bad Hersfeld um fast die Hälfte verkürzen (von heute ca. 40 Minuten dann auf gut 20 Minuten). Mit der Umsetzung dieser Maßnahme wird eine erkennbare Zunahme des Fahrgastaufkommens auf der Relation (Schwalmstadt – Oberaula –) Kirchheim – Bad Hersfeld erwartet.

Sehr leichte Fahrgastzuwächse ergeben sich infolge der Angebotsausweitungen auf den lokalen Linien im nördlichen Kreisgebiet, weil Bedienlücken geschlossen oder Wochenendbedienungen aufgenommen werden. Die Nachfragezuwächse bewegen sich auf einem wesentlich geringeren Niveau als im regionalen Busverkehr, da diese Linien überwiegend die dünner besiedelten Achsenzwischenräume mit weniger absoluten Fahrgastpotenzialen bedienen und die Angebotserweiterungen auf Zeiten mit geringerem Fahrgastaufkommen fallen.

Auch die Netzwirkung, die durch konsequente Taktverknüpfungen zwischen SPNV und Bus sowie Bus und Bus gefördert wird, trägt zu einer Stabilisierung der Nachfrage bei. Voraussetzung sind verlässliche Umstiege mit kurzen Wartezeiten an zeitgemäß gestalteten Verknüpfungspunkten. Durch die Ausweitung des Verkehrsangebotes in Tagesrandlagen und an Wochenenden wird die zeitliche Komponente der Netzwirkung des regionalen Verkehrsangebotes deutlich erhöht.

Mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann der demographisch bedingte Nachfragerückgang im Landkreis Hersfeld-Rotenburg zumindest beim Jedermann-Verkehr gedämpft werden. Damit sind jedoch insgesamt keine größeren Nachfragesteigerungen verbunden (Ausnahme bei Linie 470 zwischen Kirchheim und Bad Hersfeld).

Weitere Maßnahmengruppen haben dagegen keine oder nur geringe Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung. Darunter fallen die Neuordnung von Linien und deren Bediengebiete im Ausbildungsverkehr, die Umbenennung von Linien oder der Entfall nachfrageschwacher Einzelleistungen im Busverkehr und deren Ersatz durch AST.

Punktuelle Fahrgastrückgänge sind grundsätzlich dort zu erwarten, wo Leistungen gekürzt oder entfallen werden. Dies trifft vornehmlich auf den Abschnitt Bebra – Ronshausen zu. Die Regelbusverbindungen der Linie 310 zwischen Bebra und Ronshausen parallel zur SPNV-Linie R6 werden nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 nicht fortgeführt. Hierdurch wird sich die Nachfragesituation auf der R6 verbessern. Davon unberührt bleiben die Verbindungen zwischen Iba, Weiterode und der Kernstadt Bebra bestehen. Als Kompensation wird der Ronshausener Ortsteil Machtlos eine bedarfsorientierte Anbindung im Jedermann-Verkehr mit AST erhalten.

Weitere Fahrgastrückgänge in sehr beschränktem Umfang gehen auf Streichungen von Einzelfahrten beim Bus auf lokalen Linien zurück, wobei i. d. R. von den betroffenen Orten ausreichende Verbindungen zu anderen Zielen (zentrale Orte höherer Hierarchiestufe) bestehen.



<b>Legende zur Prognose der allgemeinen Wirkungen der projektierten Maßnahmen auf die ÖPNV-Nutzung <sup>40</sup></b>		
	ÖPNV-Nutzung steigt deutlich an	
	Fahrgastnachfrage steigt leicht an	
	keine Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage	
	Fahrgastnachfrage geht leicht zurück	
	Fahrgastnachfrage geht deutlich zurück	
(aggregierte) Maßnahmen	Erläuterungen	Wirkung
perspektivische Einrichtung einer RE-Linie 5 im 2-Stunden-Takt Kassel – Rotenburg a. d. F. – Bebra – Eisenach – Erfurt	Die Fernverkehrsknoten Erfurt und Kassel würden umsteigefrei miteinander verbunden werden. In Kassel-Wilhelmshöhe bestünden Anschlüsse im Zeitknoten „hh:00“.	
Einrichtung einer schnellen Verbindung Kirchheim – Bad Hersfeld über BAB 4 mit verlängerter Linie 470	Die Fahrzeit zwischen Kirchheim und Bad Hersfeld verkürzt sich um ca. die Hälfte (von ca. 40 min auf ca. 20 min).	
Schaffung umsteigefreier Verbindungen zwischen Mittelzentren, keine Brechung von Linien an der Kreisgrenze (470; bei 300 und 390 bereits umgesetzt)	Fahrgäste erhalten umsteigefreie Verbindungen in beide Richtungen. Zudem können Fahrzeuge in optimierten Umläufen eingesetzt werden.	
Einrichtung zusätzlicher Verbindungen für den Jedermann-Verkehr auf regionalen Buslinien (250, 260, 360) und auf lokalen Linien im nördlichen Kreisgebiet, vor allem Mo-Fr abends und an Wochenenden; darunter auch Einführung Angebot an Sa, So/F	Ein kontinuierliches und zuverlässiges Angebot trägt zur langfristigen Stabilisierung und Erhöhung des Nachfrageniveaus im Jedermann-Verkehr bei. Es können weitere Fahrtbedürfnisse befriedigt werden.	
Verlängerung von Linienführungen, Aufnahme weiterer Ortsteile in das Regelfahrtenangebot regionaler und lokaler Linien, Anbindung touristischer Einrichtungen und Gebiete	Es wird weiteres Quell- und Zielverkehrspotenzial erschlossen, das sich auch im Fahrgastaufkommen niederschlagen wird.	
abgestimmtes Fahrplanangebot auf den Korridoren Bad Hersfeld – Niederaula (380, 390) und Bad Hersfeld – Haunack (360, 365)	Durch Linienüberlagerungen an Werktagen (und teilw. an Samstagen) erfolgt eine Bedienung des Bad Hersfelder Umlandes im Stundentakt.	

<sup>40</sup>Einwohnerückgänge bleiben bei dieser Abschätzung unberücksichtigt.



(aggregierte) Maßnahmen	Erläuterungen	Wirkung
Umstrukturierung des Stadtbussystems Bad Hersfeld zum Dez. 2013: Ausweitung Bediengebiet um die Stadtteile Kathus und Sorga	Zwei Stadtteile mit zusammen ca. 2.400 Einwohnern erhalten eine Anbindung gemäß der Stadtbus-Systematik (konsequente Vertaktung).	↗
Einrichtung und Weiterentwicklung abgestimmter Taktverknüpfungspunkte zwischen SPNV und Bus (AST) sowie zwischen Bus und Bus (AST)	Regionales bzw. kreisweites ÖPNV-Netz bietet an allen Verkehrstagen stündlich oder zweistündlich vertaktete Verbindungen mit kurzen, aber verlässlichen Umsteigezeiten.	↗
Ausbau flankierender, kommunaler Infrastrukturen (Schnittstellen zwischen SPNV, straßengeb. ÖPNV, MIV und NMIV) entlang von Bahnstrecken (hier: Bebra)	Zeitgemäße Anlagen für P+R, B+R und den straßengebundenen ÖPNV erweitern das Einzugsgebiet von Bahnstationen, fördern den Umstieg auf den SPNV und sorgen für ein funktionales Bahnhofsumfeld.	↗
Reduzierung des Aufwandes für Leistungen im schulbezogenen Linienverkehr: Begrenzung der Anzahl An- und Abfahrten; Verschiebung einzelner Schulanfangs- und Endzeiten, um Fahrzeugspitzen zu reduzieren; Anpassung des Fahrzeugeinsatzes	Reaktion auf den demographisch bedingten Rückgang der Schülerzahlen; die betriebswirtschaftlichen Wirkungen können erst im Zuge der konkreten Angebotsplanung (Fahrplanung) ermittelt werden; keine Auswirkungen auf Nachfrageniveau erwartet	→
Umstrukturierung des Angebotes für den Ausbildungsverkehr auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchheim (Linien 380, 382, 383 und 470)	Angebot wird an die demographisch bedingte Abnahme des Fahrgastaufkommens im Ausbildungsverkehr angepasst, weshalb keine direkten Auswirkungen auf die Bestandsnachfrage erwartet werden.	→
Entfall fest bedienter Busfahrten auf lokalen Linien im Rahmen der konkreten Angebotsplanungen (Fahrplanerstellung) im Nachgang zum NVP	Es handelt sich nicht um einen Wegfall von Verbindungen, sondern um eine Umstellung gering nachgefragter Einzelfahrten beim Bus auf AST.	→
Linien oder Linienabschnitte im nördlichen Kreisgebiet entfallen in ihrer bisherigen Funktion, Leistungen werden in andere Linien integriert	Die Integration von Leistungen in andere Linien fällt nachfrageneutral aus.	→
regionale Linien werden lokalisiert und gehen in die Aufgabenträgerschaft des LK Hersfeld-Rotenburg über (310, 312, 380)	Die Zugehörigkeit einer Linie zu einem lokalen Aufgabenträger hat keine Auswirkungen auf die Nachfrage, sofern damit keine Angebotsreduzierungen verbunden sind.	→
Änderung von Liniennummern bei Bus- und AST-Linien im Zuge der Neuordnung von Bediengebieten, vor allem beim AST in Bad Hersfeld	Dies verschafft mehr Transparenz, trägt zur Übersichtlichkeit bei und erleichtert die Kundenkommunikation.	→
Umstrukturierung des Stadtbussystems Bad Hersfeld zum Dez. 2013: Neuordnung der Linien und deren Nr.	dito	→



(aggregierte) Maßnahmen	Erläuterungen	Wirkung
kleinere investive Maßnahmen in die kommunale Infrastruktur für den straßengebundenen ÖPNV: Aus-/Neu-/ Umbau oder Verlegung von Haltestellen (Positionen, Wartehallen)	In Bezug auf das Verkehrsangebot handelt es sich um flankierende Maßnahmen, die aber die Reisequalität erkennbar verbessern und zu einem barrierefreien ÖPNV beitragen.	➔
Reduzierung des Fahrtenangebots auf der (ab Dez. 2015 lokalen) Buslinie 310 zwischen Bebra und Ronshausen durch Entfall der Regelfahrten, um Parallelbedienung zur R6 abzubauen	Bei <u>isolierter</u> Betrachtung nur des Wegfalls der Regelverkehrsleistungen auf der Linie 310 sind Nachfragerückgänge im Jedermann-Verkehr zu erwarten. Im Gegenzug wird die SPNV-Linie R6 leichte Fahrgastzuwächse im Jedermann-Verkehr erfahren.	➡

Tab. VII-4: Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage

[eigener Entwurf]

Nach Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen für den straßengebundenen ÖPNV wird in der Gesamtschau das Fahrgastaufkommen (Summe aus Jedermann-Verkehr und ausbildungsbezogenem Verkehr) im Kreisgebiet bis 2019 dennoch leicht nachlassen (um ca. -5 %). Verantwortlich für den Rückgang sind im Wesentlichen die demographisch bedingten Rückgänge bei ausbildungsbezogenen Wegen (Schülerverkehr), die in ländlichen Kreisen einen dominierenden Anteil an der Gesamtnachfrage im straßengebundenen ÖPNV ausmachen.

Die SPNV-Verbindungen sowie die regionalen Buslinien entlang der nachfragestärkeren Siedlungs- und Verkehrsachsen stehen für leichte Fahrgastzuwächse im Jedermann-Verkehr. Mit den geplanten Angebotserweiterungen auf den regionalen Buslinien werden Chancen für Fahrgastgewinne im Berufs-, Freizeit- und Gelegenheitsverkehr verbunden.

Dem steht bis zum Ende des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplans (2019) ein abnehmendes Fahrgastaufkommen (ca. -15 %) in den Achsenzwischenräumen gegenüber, die hauptsächlich von lokalen Linien bedient werden. Vor allem der lokale Busverkehr ist – mit Ausnahme des Stadtbusses Bad Hersfeld – eindeutig auf den Ausbildungsverkehr ausgerichtet, da für den Jedermann-Verkehr Bedienungen mit AST (an Ferienwerktagen, Wochenenden und Feiertagen) eine ausreichende Verkehrsbedienung bieten.

Grundlage der vorangegangenen Abschätzung sind die Strukturen und die erkennbaren Trends zum Zeitpunkt der Aufstellung des Nahverkehrsplans (z. B. Demographie).

**Verzicht auf Darstellung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen**

Auf die Abschätzung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge wird im vorliegenden Nahverkehrsplan verzichtet.

Die finanziellen Auswirkungen hinsichtlich Ergänzungen oder Streichungen von Einzelfahrten im Busverkehr oder beim AST lassen sich nur innerhalb eines Linienbündels und auf Basis der im jeweiligen Verkehrsvertrag festgelegten Kostensätze für Zu- und Abstellungen pro Nutzwagenkilometer (Bus) bzw. pro Fahrplanfahrt (AST) berechnen und bewerten. Deshalb würde ein kreisweiter Durchschnittskostensatz pro Nkm im Busverkehr keine belastbaren Aussagen für eine spezifische Fahrt generieren.



Bei den Kosten für die Leistungen in einem Linienbündel spielt besonders die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge im Regel- und im Spitzenverkehr eine entscheidende Rolle. Werden aufgrund einer Umstrukturierung oder einer Einzelmaßnahme weniger Fahrzeuge benötigt, können sich merkliche Einsparungen ergeben. Sollen zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, ist hingegen mit Sprungkosten zu rechnen.

Der über das Regelanagebot hinausgehende Fahrzeugeinsatz im schulbezogenen Linienverkehr stellt einen besonders großen Kostenblock dar. Der Fahrzeugeinsatz hängt im entscheidenden Maße ab

- vom Fahrgastaufkommen im Ausbildungsverkehr,
- von der Bündelfähigkeit des Fahrgastaufkommens in Bezug auf die Wohn- und Schulstandorte,
- von den Einzugsgebieten der einzelnen Schulstandorte (zumutbare Reisezeiten),
- von der Teilnahme der Schulen an Maßnahmen zur Schulzeitenstaffelung und
- von den Veränderungen in der Bildungslandschaft im Allgemeinen und bei konkreten Schulstandorten im Besonderen (z. B. ausbildungsbezogene Angebote, Unterrichtsbeginn/-ende, Nachmittagsbetreuung).

Die Umstellung von Einzelfahrten von Bus auf AST fällt aus Kostensicht weniger ins Gewicht als Einsparungen von Spitzenleistungen. Das sehr geringe Nachfrageaufkommen abseits der Regionalachsen kann dennoch mit bedarfsgesteuerten Bedienformen (AST), die an allen Tagen von morgens bis abends angeboten werden, kostengünstiger und flexibler abgedeckt werden als der Einsatz fest bedienter Busfahrten auf demselben Niveau. Dabei sind die Abrufquote und der durchschnittliche Besatz einer nachfragegesteuerte Angebotsform maßgebend.

Fast alle im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen werden erst mit der Neuvergabe der zwei Linienbündel 301 („Fulda – Aula“) und 303 („Rotenburg – Bebra“) zum Dezember 2015 umgesetzt. Deshalb kann im Nahverkehrsplan der konkreten Angebotsplanung im Vorfeld eines Ausschreibungsverfahrens nicht vorgegriffen werden. Erst auf Basis der tatsächlichen Fahrplanung, der Leistungsdaten und des damit verbundenen Fahrzeugbedarfs wird ein Erwartungswert zu den Kosten der Leistungserbringung ermittelt. Dieser darf aus vergaberechtlichen Gründen im Voraus nicht in der Öffentlichkeit kommuniziert werden.



### 3 Maßnahmenbewertung

Hierbei handelt es sich um eine fachliche Prioritätenreihung, in die die (z. T. aggregierten) Maßnahmen zum Leistungsangebot hinsichtlich ihrer Wirkung aus Nachfragesicht einsortiert werden. Im Kapitel V zum Angebotskonzept sind die vorgesehenen Einzelmaßnahmen mit konkreten Umsetzungshorizonten unter Federführung der beiden Aufgabenträger NVV und Landkreis Hersfeld-Rotenburg aufgeführt. Die Umsetzungshorizonte beim straßengebundenen ÖPNV orientieren sich an den (Rest-)Laufzeiten der Bestandskonzessionen bzw. der Verkehrsverträge.

#### 3.1 Umgesetzte und vertraglich fixierte Maßnahmen

In der Phase der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg wurden Maßnahmen bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt:

- Die täglich verkehrende regionale Buslinie 390 bietet auf der Relation Bad Hersfeld – Niederaula – Breitenbach a. H. – Grebenau – Alsfeld umsteigefreie Verbindungen, d. h. keine Brechung mehr an der Kreis- bzw. Verbundgrenze;
- das Stadtbussystem in Bad Hersfeld wurde umstrukturiert, worunter auch eine Verlängerung der Linienführung in die Stadtteile Kathus und Sorga fällt (vgl. ausführlich Kap. V 4.2.3).

#### 3.2 Maßnahmengruppen mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen

Nachfolgend aufgeführte Maßnahmengruppen erzielen linienweise oder punktuelle Nachfragezuwächse und werden daher mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen:

- Einrichtung einer schnellen Verbindung Kirchheim – Bad Hersfeld über die BAB 4 als Expressbus mit der zu verlängernden regionalen Linie 470, wodurch die Fahrzeit zwischen den beiden Orten um etwa die Hälfte verkürzt wird (von ca. 40 min auf ca. 20 min);
- Umstrukturierung des Verkehrsangebotes im nördlichen Kreisgebiet, das gesamte lokale Linienbündel 303 „Rotenburg – Bebra“ betreffend;
- Errichtung zeitgemäßer Schnittstellen zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV durch die Städte und Gemeinden, da diese Anlagen in deren Planungs- und Finanzierungshoheit fallen (vgl. Anmerkung im letzten Absatz von Kap. VII 3.6).

Mit vordringlicher Priorität werden zudem alle angebotsplanerischen Maßnahmen empfohlen, um den Fahrzeugbedarf für den Ausbildungsverkehr zu reduzieren, vor allem in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. Daran schließt sich die Empfehlung an, den (reduzierten) Fahrzeugpark gleichmäßiger einzusetzen und auszulasten. Dafür ist vereinzelt eine Unterstützung durch flankierende Maßnahmen aus dem Schulsystem erforderlich, z. B. geringfügige Anpassung der Schulanfangs- und -schlusszeiten.

### 3.3 Maßnahmengruppen mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen

Mit hoher Priorität zur Umsetzung empfohlen werden Maßnahmengruppen, bei denen moderate Nachfragezuwächse punktuell bzw. linienweise prognostiziert werden. In diese Einstufung gehört die Schaffung zusätzlicher Verbindungen für den Jedermann-Verkehr im straßengebundenen ÖPNV zur Erfüllung der Vorgaben aus dem Anforderungsprofil:

- Angebotserweiterungen durch Schließen von Taktlücken und Ausdehnen von Bedienzeiten an Werktagen (Mo-Fr), an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen;
- Einführung von Wochenendbedienungen, vor allem im nördlichen Kreisgebiet;
- Verlängerung von Linienführungen und Aufnahme weiterer Ortsteile und Gebiete in die Regelbedienung;
- Weiterentwicklung abgestimmter Taktverknüpfungspunkte zwischen SPNV und Bus sowie zwischen Bus und Bus zur Etablierung eines regionalen bzw. kreisweiten Netzes, das an allen Verkehrstagen stündlich oder zweistündlich vertaktete Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten bietet;
- abgestimmtes Fahrplanangebot auf den Korridoren im Fuldataal zwischen Bad Hersfeld und Niederaula (Linien 380, 390) sowie im Haunetal zwischen Bad Hersfeld und Haunack (Linien 360, 365), wo durch Linienüberlagerungen an Werktagen eine Bedienung im Stundentakt erfolgt.

Ebenfalls mit hoher Priorität zur Umsetzung empfohlen werden Maßnahmen, bei denen sich für den Aufgabenträger finanzielle Vorteile ohne gravierende negative Auswirkungen auf die Gesamtnachfrage ergeben. Hierunter fällt der Abbau der schienenparallelen Regelfahrten zur R6 auf der bisher regionalen (ab Dezember 2015 lokalen) Buslinie 310 zwischen Bebra und Ronshausen. Die Anbindung der Bebraer Stadtteile Iba und Weiterode an die Kernstadt wird davon nicht betroffen sein.

Der Entfall von Regel- oder Einzelfahrten im regionalen oder lokalen Busverkehr aufgrund geringer tatsächlicher Fahrgastnachfrage ist unter wirtschaftlichen Erwägungen heraus angezeigt und zur finanziellen Konsolidierung des Gesamtsystems mit hoher Priorität zu empfehlen. Im Sinne des Nahverkehrsplans ist dies unproblematisch, sofern dies keine ungewollten Auswirkungen auf den schulbezogenen Linienverkehr oder auf die Vorgaben zu den Verbindungsqualitäten hat, sofern die betroffenen Orte auch oder ersatzweise durch andere Linien regelmäßig bedient werden.

Die Umstellung fest bedienter Einzelfahrten im lokalen Busverkehr zu Zeiten und in Räumen besonders geringer Nachfrage auf flexible Bedienformen (AST) wird grundsätzlich ebenfalls mit hoher Priorität zur Umsetzung empfohlen, auch um die Vorgaben des Anforderungsprofils zu den Verbindungsqualitäten unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit erfüllen zu können. Voraussetzung einer sinnvollen Umstellung ist jedoch, dass Verbindungen nicht bereits in wirtschaftliche Fahrzeugumläufe integriert sind und sich somit keine Vorteile mehr ergeben (Busfahrt entfällt und wird in eine Leerfahrt umgewandelt, gleichzeitig wird eine Ersatzfahrt mit AST angeboten). Dies muss im Einzelfall im Rahmen der Angebotsplanung geprüft werden.

### 3.4 Maßnahmengruppen mit nachrangiger Priorität zur Realisierung empfohlen

Weitere Maßnahmen, die zur Realisierung empfohlen werden, sind überwiegend als aufkommensneutral eingestuft:

- Die Neuordnung und die Umstrukturierung von Linien, deren Bediengebiete und verkehrliche Funktionen verschaffen mehr Transparenz, tragen zur Übersichtlichkeit bei und erleichtern die Kundenkommunikation.
- Auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchheim wird das Fahrtenangebot für den Ausbildungsverkehr zwischen Linien 380, 382, 383 und 470 neu sortiert. Diese Maßnahme hat keine nennenswerten Auswirkungen auf die Bestandsnachfrage.

### 3.5 Maßnahmen nicht zur Umsetzung empfohlen

Im Angebotskonzept des vorliegenden NVP sind keine Maßnahmen enthalten, die nicht zur Umsetzung empfohlen werden.

### 3.6 Maßnahmengruppen ohne Priorisierung

Hierunter fallen Maßnahmen, die der Kofinanzierung Dritter benötigen, in deren federführende Aufgabenträgerschaft befinden, oder es sich um Projekte in kommunaler Planungshoheit handelt sowie um Initiativen jenseits des konventionellen ÖPNV:

- Die Einrichtung einer RE-Linie 5 im 2-Stunden-Takt Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt ist gemäß Regionalem NVP des NVV wegen der ungeklärten Finanzierung vorerst nur eine Perspektive; dieses Projekt erfordert zudem die Mitwirkung des Landes Thüringen (NVS).
- Aus Sicht des Landkreises Hersfeld-Rotenburg sind Angebotserweiterungen „einbrechender“ Linien des straßengebundenen ÖPNV zwar wünschenswert, die Entscheidung darüber obliegt aber den dafür zuständigen Nachbaraufgabenträgern.
- Die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV ist ein wichtiges Anliegen des Landkreises Hersfeld-Rotenburg. Diese gesamtgesellschaftliche Zielsetzung ist gesetzlich vorgegeben (BGG, PBefG, HÖPNVG) und im vorliegenden Nahverkehrsplan ausführlich niedergelegt (vgl. Kap. III 3.4 und III 4). Entsprechende Investitionen in die Infrastrukturen für den straßengebundenen ÖPNV, wie die Modernisierung von Haltestellen, fallen in die Planungs- und Finanzierungszuständigkeiten der Städte und Gemeinden.
- Letzteres trifft auch auf die Erneuerung der Bahnhofsumfelder und auf die dortigen Schnittstellen zum straßengebundenen ÖPNV und zum Individualverkehr (Fahrrad, MIV) zu. Deshalb sind im NVP beide Maßnahmengruppen formell mit einer neutralen Priorisierung versehen.



## Abbildungsverzeichnis

Abb. II-1: Lage des Landkreises Hersfeld-Rotenburg und Strukturräume im NVV-Gebiet.....	24
Abb. II-2: Entwicklungsachsen im NVV-Gebiet sowie im Landkreis Hersfeld-Rotenburg.....	27
Abb. II-3: Städte und Gemeinden und deren Unterteilung nach Stadt- und Ortsteilen .....	28
Abb. II-4: Zentralörtliche Struktur und Mittelbereiche im Landkreis Hersfeld-Rotenburg.....	29
Abb. II-5: Einwohnerdichten der Städte und Gemeinden.....	32
Abb. II-6: Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg.....	33
Abb. II-7: Altersverteilung der Wohnbevölkerung in den Strukturräumen, Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg (Stand: 31.12.2013; Basis Zensus) .....	35
Abb. II-8: Einwohnerentwicklung der Gemeinden von 2002 bis 2012 .....	36
Abb. II-9: Prognose der Einwohnerentwicklung in den Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg 2010-2020 .....	38
Abb. II-10: Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg.....	40
Abb. II-11: Verteilung der Altersgruppen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg 2000-2030.....	41
Abb. II-12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Gemeinde .....	42
Abb. II-13: Schulformen in den Stadt- und Ortsteilen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg.....	48
Abb. II-14: Schüler an den Schulstandorten im Landkreis Hersfeld Rotenburg.....	52
Abb. II-15: Schienenverkehrsplan Nordhessen (Stand: Fahrplanjahr 2012) .....	58
Abb. II-16: Beispiele für ausgebaute Haltestellenpositionen aus Bad Hersfeld (oben links), Haunack (oben rechts), Ludwigsau (unten links) und Nentershausen (unten rechts) .....	79
Abb. II-17: Beispiele für ausgebaute Verknüpfungshaltestellen: Alheim-Heinebach (oben links), Bad Hersfeld (oben rechts), Bebra (unten links), Wildeck-Bosserode (unten rechts) .....	80
Abb. II-18: Zusammensetzung des Wegeaufkommens in Hessen nach Wegezwecken .....	83
Abb. II-19: Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter zwischen den Städten und Gemeinden im Landkreises Hersfeld-Rotenburg.....	87
Abb. II-20: Kreisgrenzen überschreitende Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter.....	89
Abb. II-21: Binnenpendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in den Städten und Gemeinden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg .....	90



Abb. II-22: Ausbildungspendler zu den allgemein bildenden Mittel- und Oberstufenschulen im Schuljahr 2013/2014.....	91
Abb. II-23: Motorisierungsrate in den Städten und Gemeinden des LK Hersfeld-Rotenburg.....	93
Abb. II-24: Fahrgastnachfrage im SPNV auf Bahnstrecken im Landkreis Hersfeld-Rotenburg 2013.....	95
Abb. II-25: Fahrgastnachfrage regionaler Buslinien im LK Hersfeld-Rotenburg .....	97
Abb. II-26: Fahrgastnachfrage lokaler Buslinien im LK Hersfeld-Rotenburg .....	99
Abb. II-27: Fahrgastnachfrage StadtBus Bad Hersfeld .....	100
Abb. II-28: Fahrgastnachfrage des Bürgerbusses Kirchheim 2002-2014.....	102
Abb. II-29: Gesamtzufriedenheit der Kunden im NVV-Gebiet im Herbst 2013.....	103
Abb. III-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems.....	131
Abb. III-2: Schematisches Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten .....	133
<b>Abb. III-3: Schematisierter Plan über den Zielzustand der SPNV-Bedienung im NVV-Gebiet .....</b>	<b>142</b>
Abb. III-4: Musterbeispiel zur Gestaltung einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand .....	158
Abb. III-5: Prinzipskizze der Zentralen Datendrehscheibe (ZDD) zur Realisierung von DFI .....	172
Abb. IV-1: Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten (Fahrplanjahr 2013) .....	185
Abb. IV-2: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortsstraßen.....	189
Abb. IV-3: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität.....	190
Abb. IV-4: Beispiele für stark frequentierte Haltestellen in ausbaufreiem Zustand: Innenstädte, an sozialen Einrichtungen und an Schulzentren .....	191
Abb. IV-5: Beispiele für Umsteigehaltestellen ohne Barrierefreiheit: Friedewald Sparkasse (links) und Rotenburg a. d. F. Bahnhof (rechts) .....	192
Abb. IV-6: Beispiele für ausgebaute Haltestellen mit eingeschränkter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.....	193
Abb. IV-7: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität .....	195
Abb. IV-8: Beispiele für Haltestelle ohne durchgängige Außendarstellung im Corporate Design .....	196
Abb. IV-9: Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten .....	197
Abb. V-1: Zielnetz für den SPNV im Landkreis-Hersfeld-Rotenburg.....	202
Abb. V-2: Zielnetz für den regionalen straßengebundenen ÖPNV im LK Hersfeld-Rotenburg.....	204
Abb. V-3: Zielnetz für lokale Buslinien mit Regelfahrtenangeboten im südlichen Kreisgebiet (ohne Stadtbuslinien in Bad Hersfeld) .....	208
Abb. V-4: Zielnetz für AST-Linien im südlichen Kreisgebiet.....	211



Abb. V-5: Zielnetz für lokale Buslinien des Ausbildungsverkehrs im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (südliche und östliche Kreisteile, ohne Stadtbuslinien).....	216
Abb. V-6: Zielnetz für lokale Linien des straßengebundenen ÖPNV im nördlichen Kreisgebiet.....	218
Abb. V-7: „Einbrechende“ Linien in den Landkreis Hersfeld-Rotenburg .....	223
Abb. V-8: (Takt-)Verknüpfungspunkte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg.....	225



## Tabellenverzeichnis

Tab. I-1:	Auszug aus den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 213/2008 vom 28. November 2007 .....	17
Tab. II-1:	Mittelbereiche, zugeordnete Grundzentren und zentrale Ortsteile .....	31
Tab. II-2:	Verteilung der Einwohner auf zentrale Orte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg .....	34
Tab. II-3:	Krankenhausstandorte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg .....	53
Tab. II-4:	Radrouten durch den Landkreis Hersfeld-Rotenburg und deren SPNV-Anbindung .....	55
Tab. II-5:	Auswahl an Freizeit- und Erholungsziele und deren ÖPNV-Anbindung .....	57
Tab. II-6:	Kenndaten der SPNV-Linien im Landkreis Hersfeld-Rotenburg .....	60
Tab. II-7:	Linienbündel und Aufgabenträger der auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg verkehrenden Linien (Stand: Dezember 2014) .....	63
Tab. II-8:	Mittlere Haltestellenabstände ausgewählter Linien .....	65
Tab. II-9:	Verknüpfungspunkte des ÖPNV-Systems im Landkreis Hersfeld-Rotenburg und in angrenzenden Kreisen (Stand: Jahresfahrplan 2015) .....	67
Tab. II-10:	Definierte Anschlussbeziehungen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (Stand: Jahresfahrplan 2015) .....	68
Tab. II-11:	Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Bus an Schulwerktagen am Netzknoten Bebra Bahnhof (Stand: Jahresfahrplan 2015) .....	70
Tab. II-12:	Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen den Stadtbuslinien an Werktagen am Netzknoten Bad Hersfeld Breitenstraße (Stand: Jahresfahrplan 2015) .....	71
Tab. II-13:	Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Bus an Schulwerktagen am Netzknoten Rotenburg Bahnhof (Stand: Jahresfahrplan 2015) .....	72
Tab. II-14:	Profilierte Haupt- und Nebenprodukte des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg .....	74
Tab. II-15:	Übrige Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV im LK Hersfeld-Rotenburg .....	75
Tab. II-16:	Freigestellte Verkehre zu Schulen im LK Hersfeld-Rotenburg (Stand: September 2014) .....	77
Tab. II-17:	Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg .....	78
Tab. II-18:	Ausgewählte regionale Mobilitätskennwerte im Vergleich .....	82
Tab. II-19:	Kundenzufriedenheit im Zeitvergleich .....	104
Tab. II-20:	Stand der Umsetzung von Maßnahmen im regionalen straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg .....	108



Tab. II-21: Stand der Umsetzung von Maßnahmen im lokalen straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg.....	111
Tab. II-22: Stand der Umsetzung von Maßnahmen für Anschlussbeziehungen .....	112
Tab. III-1: Übersicht über nachrichtlich übernommene Anforderungen aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV .....	115
Tab. III-2: Gemäß Mindeststandards vorgesehene Verbindungen im LK Hersfeld-Rotenburg .....	136
Tab. III-3: Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg relevante NVV-weite Mindestanforderungen an Erschließungsqualitäten im ÖPNV .....	138
Tab. III-4: Für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg relevante Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im ÖPNV.....	140
Tab. III-5: Übersicht über NVV-weite Angebotstypen auf dem Gebiet des LK Hersfeld-Rotenburg .....	148
Tab. III-6: Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale .....	154
Tab. III-7: Mindeststandards für die verbundweite Ausstattung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV .....	157
Tab. III-8: Akteure, deren Funktionen und Aufgaben bei der Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg.....	167
Tab. IV-1: Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV .....	181
Tab. IV-2: Schwachstellen in der räumlichen Erschließung der Städte u. Gemeinden (Stand 2014) .....	183
Tab. IV-3: Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (ab 200 Einwohner aufwärts; Stand Jahresfahrplan 2014).....	187
Tab. V-1: SPNV-Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte .....	203
Tab. V-2: Regionaler straßengebundener ÖPNV im LK Hersfeld-Rotenburg: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte .....	206
Tab. V-3: Lokale Buslinien mit Regelfahrtenangeboten im südlichen Kreisgebiet (ohne Stadtbuslinien Bad Hersfeld): geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte .....	210
Tab. V-4: AST-Linien im südlichen Kreisgebiet: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte .....	213
Tab. V-5: Stadtbuslinien in Bad Hersfeld: bereits umgesetzte Maßnahmen .....	215
Tab. V-6: Lokale Buslinien für den Ausbildungsverkehr (ohne Stadtbuslinien Bad Hersfeld): geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte .....	217
Tab. V-7: Lokale Linien des straßengebundenen ÖPNV im nördlichen Kreisgebiet: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte .....	222
Tab. V-8: „Einbrechende“ Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte .....	224
Tab. V-9: Verknüpfungspunkte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg .....	227
Tab. V-10: Merkmale zweier grundsätzlicher Formen des Bürgerbusses .....	229



Tab. V-11: Von den Städten und Gemeinden mitgeteilte Planungen und Investitionen in Bezug auf die ÖPNV-Infrastruktur .....	236
Tab. VI-1: Linienbündel für den straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (ab Fahrplanwechsel Dez. 2015) .....	245
Tab. VII-1: Eckdaten der Bevölkerungsentwicklung im LK Hersfeld-Rotenburg bis 2020 .....	247
Tab. VII-2: Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV .....	250
Tab. VII-3: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2020 nach Altersgruppen .....	251
Tab. VII-4: Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage .....	259



## Literaturverzeichnis

BERTOCCHI, Timo (2009): Einsatzbereiche von ÖPNV-Bedienungsformen im ländlichen Raum. Kassel (Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel, Heft 19)

BMFSFJ (= *Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend*) (2010): Gender Mainstreaming. Berlin. URL: <http://www.gender-mainstreaming.net/gm/frauen-und-maenner-im-alltag,did=13480.html> [26.04.2010]

BMVBS (= *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*) (Hrsg.) (2008): Hinweise: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Bremerhaven (Reihe: „direkt“ – Verbesserung der Verkehrsverhältnissen in den Gemeinden, Heft 64).

*Bundesagentur für Arbeit* (o. Jahresangaben): Statistiken zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Nürnberg

FGSV (= *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06. Köln

FGSV (= *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Köln

HA Hessen Agentur GmbH (2010): Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte. Eine Projektion für den Zeitraum von 2010 bis 2030 und eine Trendfortschreibung bis 2050. Wiesbaden (Report Nr. 792)

HA Hessen Agentur GmbH (2014): Hessisches Gemeindelexikon. Wiesbaden. URL: <http://www.hessen-agentur.de/dynasite.cfm?dsmid=18822> [26.01.2015]

*Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement* (2010): Verkehrsmengenkarte für Hessen. Ausgabe 2010. Wiesbaden

*Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement* (2015): Förderung von Haltestellen; Stand Mai 2015. Wiesbaden

*Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation* (2007): Verwaltungskarte von Hessen 1:200.000. Wiesbaden

*Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen* (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen. Wiesbaden

*Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung – Oberste Landesplanungsbehörde* (2000): Landesentwicklungsplan Hessen 2000. Wiesbaden

*Hessisches Statistisches Landesamt* (o. Jahresangaben): Amtliche Statistiken. Wiesbaden

*Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung* (Hrsg.) (2006): Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Wiesbaden (Heft Nr. 54)

infas (= Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) (2010a): Mobilität in Deutschland 2008 – Ergebnisbericht Hessen. Bonn

infas (= Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) (2010b): Mobilität in Deutschland 2008 – Tabellenband Aufstockung Hessen, Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV). Bonn



*infas* und *DLR* (= Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. – Institut für Verkehrsforschung) (2010): *Mobilität in Deutschland 2008 – Tabellenband*. Bonn und Berlin

*Landkreis Hersfeld-Rotenburg* (o. J.): *Schulentwicklungsplan des Landkreises Hersfeld-Rotenburg*. o. O. [Anm.: Schulentwicklungsplan für die Zeit nach 2005]

*Niedersächsisches Frauenministerium* (Hrsg.) (1997): *Weichenstellungen – Frauen verändern den ÖPNV. Planung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Frauensicht*. Hannover

*NVV* (= *Nordhessischer VerkehrsVerbund*) (2000) (Hrsg.): *Nahverkehrsplan. Schlussbericht*. Kassel

*NVV* (= *Nordhessischer VerkehrsVerbund*) (2012): *Tarifbestimmungen VerbundTarif*. Kassel

*Regierungspräsidium Kassel* (= *Geschäftsstelle der Regionalversammlung Nordhessen beim Regierungspräsidium Kassel*) (2009): *Regionalplan Nordhessen 2009*. Genehmigungsvorlage. Kassel

*VDV* (= *Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) (2001): *Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV*. Köln (VDV-Schriften, Heft 4)

*VSP GhK* (= *Fachgebiet Verkehrssysteme und Verkehrsplanung der Universität Gh Kassel*) (2001): *Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg*. Entwurf zum Schlussbericht. Juli 2001. Kassel

### Verzeichnis der Rechtsquellen

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024)

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 05. April 2011 (BGBl. I S. 554)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I 2005, 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I 2012, S. 466)

Hessisches Schulgesetz (Schulgesetz – HSchG), in der Fassung vom 14. Juni 2005 (GVBl. I S. 442), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Dezember 2012 (GVBl. I S. 645)

Hessisches Vergabe- und Tarifreuegesetz (HVTG) vom 19. Dezember 2014 (GVBl. I S. 354)



## Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
AT	Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisation
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	„Bike and Ride“ („Fahrrad und Reisen“)
CD	Corporate Design
CTA	Chemisch-technischer Assistent
DB	Deutsche Bahn AG
DB AG	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DSA	Dynamische Schriftanzeiger (vereinfachte DFI der DB AG)
EA	Kreisfreie Stadt Eisenach
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle („erhöht/verbessert umweltschonendes Fahrzeug“)
EG	je nach Kontext: Europäische Gemeinschaft oder Empfangsgebäude
EKZ	Einkaufszentrum
ESW	Werra-Meißner-Kreis
ET	Elektrotriebwagen/-triebzug
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWf	Energie Waldeck-Frankenberg GmbH
F	Feiertag
FAG	Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz)
FD	Landkreis Fulda
FrStllgV	Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung)
GNO	Gemeinsame Nahverkehrsorganisation
GG	Grundgesetz
GÖ	Landkreis Göttingen
GPRS	General Packet Radio Service („Allgemeiner paketorientierter Funkdienst“)



GPS	Global Positioning System
GS	Grundschule
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GZ	Grundzentrum
HE	Hessen
HEF	Landkreis Hersfeld-Rotenburg
HEF-ROF	Landkreis Hersfeld-Rotenburg
HEG	Hersfelder Eisenbahn GmbH
NHR	Nahverkehr Hersfeld-Rotenburg (Sachgebiet ÖPNV am LK HEF-ROF)
HKZ	Herz- und Kreislaufzentrum Rotenburg an der Fulda
HLB	Hessische Landesbahn GmbH
HMWEVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr u. Landesentwicklung
HNA	Hessische/Niedersächsische Allgemeine Zeitung
HessBGG	Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HR	Schwalm-Eder-Kreis
HSchG	Hessisches Schulgesetz
HVTG	Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
HW	Hauptwohnsitz
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
IC	InterCity
ICE	InterCity-Express
ITF	Integraler Taktfahrplan
KB	Landkreis Waldeck-Frankenberg
KBS	je nach Zusammenhang: Kursbuchstrecke oder Kreisberufsschule
Krad	Kraftrad
KS	Kreisfreie Stadt Kassel oder Landkreis Kassel (je nach Kontext)
KVG	Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
K+R	„Kiss and Ride“ („Bringen/Abholen und Reisen“)
LB	Linienbündel
LCD	Liquid Crystal Display („Flüssigkristallanzeige“)
LE	Low-Entry („Tiefeinstieg“)
LED	Light-Emitting Diode („Leuchtdiode“)
LEP	Landesentwicklungsplan



LK	Landkreis
LHO	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e. V.
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LR	Ländlicher Raum
LSA	Lichtsignalanlage („Ampel“)
LZA	Lichtzeichenanlage („Ampel“)
MiD	Mobilität in Deutschland
MiLoG	Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (Mindestlohngesetz)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag (an Werktagen)
MPS	Mittelpunktschule
MZ	Mittelzentrum
NF	Niederflurfahrzeug
NI	Niedersachsen
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NOM	Landkreis Northeim
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSE	Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH
NSG	Naturschutzgebiet
NVP	Nahverkehrsplan
NVV	Nordhessischer VerkehrsVerbund – Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH
NVZ	Normalverkehrszeit
NW	Nebenwohnsitz
NWM	Nahverkehr Werra-Meißner GmbH
NZ	Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion)
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OR	Ordnungsraum
OT	Ortsteil (Stadtteil)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
P+R	„Park and Ride“ („Parken und Reisen“)
QMS	Qualitätsmanagementsystem



R	Regionalzugstrecke im NVV
RAL	Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regional-Express
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RKH	Regionalverkehr Kurhessen GmbH
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RT	RegioTram (bzw. RegioTram-Fahrzeug)
S	Schulwerktag
Sa	Samstag
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB	Sozialgesetzbuch
SK	Stadtkreis (kreisfreie Stadt)
So	Sonntag
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SZ	Schulzentrum
TH	Thüringen
ÜT	Übergangstarif
ÜWAG	Überlandwerk Fulda Aktiengesellschaft
VB	Vogelsbergkreis
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VM	Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH
VR	Verdichtungsraum
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VU	Verkehrsunternehmen
WAK	Wartburgkreis
WE	Wochenende
ZDD	Zentrale Datendrehscheibe
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



## Verzeichnis der Anlagen

### **I Einleitung und Rechtsrahmen**

- Anlage I-01 Verfahrensbegleitende Materialien: 1. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-02 dito: 2. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-03 dito: 3. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-04 Liste über die am förmlichen Anhörungsverfahren beteiligten Institutionen
- Anlage I-05 Synopse aus Stellungnahmen und Kommentierungen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren

### **II Bestandsaufnahme**

- Anlage II-01 Einwohner der Städte und Gemeinden
- Anlage II-02 Einwohner und Zentralitätsstufen der Stadt- und Ortsteile
- Anlage II-03 Altersverteilung der Einwohner in den Städten und Gemeinden
- Anlage II-04 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort
- Anlage II-05 Schulen und Schülerzahlen
- Anlage II-06 Touristische Eckwerte für die Städte und Gemeinden
- Anlage II-07 Liniennetzplan des NVV für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg
- Anlage II-08 Liste der Bahnstationen im LK Hersfeld-Rotenburg und deren Merkmale
- Anlage II-09 Liniensteckbriefliste mit verkehrlichen Merkmalen der ÖPNV-Linien
- Anlage II-10 Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein-, Aus- und Binnenpendler
- Anlage II-11 Matrix der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Ein- und Auspendler
- Anlage II-12 Schülerverflechtungen der Mittel- und Oberstufenschulen
- Anlage II-13 Motorisierungsraten in den Städten und Gemeinden
- Anlage II-14 Verkehrsmengenkarte (MIV) für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg

### **III Anforderungsprofil**

- Anlage III-01 NVV-weite Mindestanforderungen an die Qualität der im straßengebundenen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge
- Anlage III-02 Fahrgastinformation: Vitrinenbestückungen für die Bereiche Bahn, Regionalverkehr und Stadtbus

### **IV Schwachstellenanalyse**

- Anlage IV-01 Bewertung der Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen
- Anlage IV-02 Benennung von Schwachstellen und Mängeln durch die Städte und Gemeinden



**V            Angebotskonzept**

Anlage V-01    Liniensteckbriefe Angebotskonzept für Bus und AST

**VI            Linienbündelung**

Anlage VI-01    Linienbündelsteckbriefe

**VII           Maßnahmenwirkung und -bewertung**

keine Anlagen