



Verfahrensbegleitende Materialien

2. Sitzung der Regionalkonferenz am 25.01.2011

Einladung, Protokoll und Präsentation

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

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
1644-34/xm – hs

Durchwahl
0 61 03 / 50 67 – 140

Datum
20.12.2010

Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis Waldeck-Frankenberg

Einladung zur 2. Sitzung der Regionalkonferenz

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und im Auftrag der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH laden wir
Sie hiermit herzlich ein für

**Dienstag, den 25. Januar 2011, 14:00 Uhr
Energie Waldeck-Frankenberg GmbH
Großer Besprechungsraum
Arolser Landstraße 27, 34497 Korbach**

Vorschlag zur Tagesordnung

- 1** Begrüßung durch den Geschäftsführer der EWF, Herrn Schaller
- 2** Sachstand bezüglich der Erstellung des Lokalen und des Regionalen NVP; Zuordnung der Themenbereiche
- 3** Auszüge aus der Bestandsaufnahme zum Lokalen NVP
- 4** Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele) für den Lokalen NVP
- 5** Grundzüge der Angebotskonzeption

*IG Dreieich Bahn GmbH
Im Steingrund 3
D-63303 Dreieich
Fon: 0 61 03 / 50 67 - 0
Fax: 0 61 03 / 50 67 - 100
info@igdb.de
www.igdb.de
Sparkasse
Langen-Seligenstadt
Konto-Nr. 046 111 811
BLZ 506 521 24
Handelsregister
Offenbach a.M. HR B 34244
Ust-IdNr.: DE 199033259
Geschäftsführer:
Alex Müller
Dr. Sigurd Neumaier*

- 6** Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen aus dem Kreis der TeilnehmerInnen
- 7** Verschiedenes

Die Sitzung wird voraussichtlich gegen 15:30 Uhr beendet sein.

Wir bitten um eine schriftliche Teilnahmebestätigung per E-Mail an nvp@igdb.de oder mit dem beiliegenden Antwortschreiben bis zum 19. Januar 2011.

Zum TOP 7 „Verschiedenes“: Soweit Sie spezielle Themen in der zweiten Regionalkonferenz behandelt wissen wollen, wären wir über eine stichwortartige Vorabinformation dankbar.

Für Rückfragen und weitere Informationen stehen Ihnen Herr Protzek (05631 / 974 – 258) und Herr Dr. Winter (05631 / 974 – 273) seitens der EWF sowie Frau Huber und Herr Dr. Schmoe (06103 / 5067 – 0) seitens der IGDB gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

IGDB GmbH
Verkehrsplanung + Beratung



Alex Müller
Geschäftsführer

Protokoll

Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Waldeck-Frankenberg

Projekt-ID: 1644-34 **2. Regionalkonferenz (RK)**

Datum / Uhrzeit: 25.01.2011, 14:00 Uhr – 15:30 Uhr

Ort: Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF)
Arolser Landstraße 27, 34497 Korbach

Teilnehmer/-innen: Herr Dr. Kubat, Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg
Herr Schaller, Geschäftsführer EWF
Herr Protzek, EWF
Herr Dr. Winter, EWF
Herr Müller, IGDB
Herr Dr. Schmöe, IGDB
weitere Teilnehmer/-innen siehe **Anlage 1**

Pos.	Beschreibung
1	<p>Begrüßung durch Landrat Herrn Dr. Kubat und durch Herrn Schaller, Geschäftsführer der EWF</p> <p>Herr Dr. Kubat, Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg, begrüßt alle Anwesenden und stellt dem Auditorium die Teilnehmer des Podiums vor. Er führt in das Thema der Sitzung ein, wobei er auf den Projektstand zur Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans und auf die derzeitige Lage des ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg eingeht. In diesem Zusammenhang verweist er auf das seit 1997 schrittweise gewachsene AST-Angebot, das voraussichtlich ab April 2011 durch die Einbeziehung der Kommunen Gemünden (Wohra) und Haina (Kloster) komplettiert werde. Schließlich bezieht Herr Dr. Kubat aus Sicht des Landkreises Stellung zum Stand der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg.</p> <p>Herr Schaller, Geschäftsführer der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF), begrüßt die Anwesenden im Namen der EWF.</p> <p>Im Folgenden wird auf die Anlage 2 zu diesem Protokoll verwiesen (Präsentationsfolien „Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis Waldeck-Frankenberg – 2. Regionalkonferenz – Korbach, 25.01.2011“).</p>
2	<p>Sachstand bezüglich der Erstellung des Lokalen und des Regionalen NVP und Zuordnung der Themenbereiche</p> <p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2, Folien 3-16</p>
3	<p>Auszüge aus der Bestandsaufnahme zum Lokalen NVP</p> <p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2, Folien 17-25</p>

Pos.	Beschreibung
4	<p>Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele) für den Lokalen NVP</p>
	<p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 26-43</p>
5	<p>Grundzüge der Angebotskonzeption</p>
	<p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 44-46</p>
6	<p>Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Herr Schlote (Nationalpark Kellerwald-Edersee) erkundigt sich nach der Einbeziehung touristischen Zahlenmaterials in den NVP. → Herr Müller (IGDB) antwortet, dass vorhandene Zahlen zu touristischen Sachverhalten, beispielsweise zum Gäste- und Besucheraufkommen, als Basisinformationen in den NVP aufgenommen würden. • Herr Plünnecke (Bürgermeister der Gemeinden Vöhl) kritisiert gegenüber den Vertretern des NVV die späte Einbeziehung der Gemeinde Vöhl in das neue touristische ÖPNV-Angebot (von Anfang Mai bis Ende Oktober 2011 wird die Regionalbahnlinie R42 an Wochenenden über Frankenberg hinaus bis nach Vöhl-Herzhausen verlängert, von wo aus Busverbindungen zum Nationalparkzentrum und zum Edersee bis hin zur Sperrmauer geplant sind). Dazu müsse ein Buswendeplatz am Bahnhof in Vöhl-Herzhausen angelegt werden. Durch die ausgebliebene Kommunikation zwischen NVV und der Gemeinde Vöhl bestehe die Gefahr einer insgesamt schlechten Gesamtkonzeption des Angebotes, da der Zeitraum für die Koordination mit touristischen (Marketing-)Aktivitäten zu kurz sei. Dies könne negative Auswirkungen auf eine spätere Reaktivierung der Strecke Frankenberg – Korbach haben. → Herr Roßkoth (Bereichsleiter Verkehrsangebot Bahn beim NVV) verweist auf den saisonalen Charakter des neuen Wochenendangebotes im Freizeitverkehr und dessen eher beschränkte Auswirkungen auf eine eventuelle Reaktivierung der Gesamtstrecke Frankenberg – Korbach. Für das saisonale Angebot und dessen Kommunikation gebe es einen Projektzeitplan, der auch eingehalten werde. • Herr Damm (Aktion für behinderte Menschen Waldeck-Frankenberg e. V.) fordert einen barrierefreien Bahnsteig auch am Gleis 2 im Bahnhof Bad Arolsen, seitdem dort regelmäßig Personenzüge kreuzten. → Herr Roßkoth (Bereichsleiter Verkehrsangebot Bahn beim NVV) räumt ein, dass im Bahnhof Bad Arolsen entgegen der ursprünglichen Konzeption mittlerweile Systemkreuzungen der Personenzüge stattfänden. • Herr Franke (Wirtschaftsförderung und Regionalmanagement Waldeck-Frankenberg GmbH) betont die Bedeutung des regionalen Güterverkehrs für die Bestandssicherung der Bahnstrecke im Oberen Edertal. Eine Reaktivierung Korbach – Frankenberg trage zu einer Stärkung des regionalen Güterverkehrs auf der Schiene insgesamt bei. Außerdem ergebe sich für den Personenverkehr eine umsteigefreie Verbindung von Marburg bis nach Brilon. Die bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf müsse im NVP Berücksichtigung finden

Pos.	Beschreibung
	<p>(s. auch Anlage 2, Folie 49).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herr Kohl (IG Edertalbahn) wundert sich über die Anzahl und die Herkunftsorte der Taxiunternehmer bei AST-Fahrten von Frankenu in Richtung Frankenberg bzw. Korbach. Dadurch entstünden zu viele Leerkilometer. → Herr Protzek (Abteilungsleiter EWF/FÖV) erklärt, dass die Betriebsabwicklung des kreisweiten AST-Systems Grenzen der Bedienegebiete der einzelnen Taxiunternehmen erforderlich mache und sich Situationen wie in Frankenu kaum vermeiden ließen. • Frau Friedrich (Frauenbeauftragte des Landkreises Waldeck-Frankenberg) betont im Interesse des Regionalen Bündnisses für Beruf und Familie die Berücksichtigung der Schichtzeiten der Betriebe bei der Angebotskonzeption. Das ÖPNV-Angebot müsse so ausgestaltet werden, dass Beschäftigte auch bei Schichtbeginn vor 6 Uhr morgens den ÖPNV zur Anfahrt nutzen könnten. Daher seien die Schichtzeiten der Betriebe zu erfragen. • Herr Pollack (Gemeinde Willingen) regt an, dass es bei den gedruckten Fahrplanmedien auch Bereichsfahrpläne geben solle, die das gesamte ÖPNV-Angebot (inkl. AST) in einem Gebiet enthielten. Getrennte Fahrplanbücher für Bus und Bahn einerseits und AST andererseits seien nicht verbraucherfreundlich, erst recht nicht in einer Tourismusregion. • Herr Paulig (Kreistagsfraktion der FDP) möchte in Erfahrung bringen, wie es um die Verteilung lokaler und regionaler Verkehre im Landkreis Waldeck-Frankenberg im Vergleich zum RMV-Gebiet bzw. zu anderen Teilen Hessens bestellt sei. Des Weiteren unterstreicht Herr Paulig die Bedeutung der ÖPNV-Verbindungen zwischen dem Landkreis Waldeck-Frankenberg und den Nachbarlandkreisen in Nordrhein-Westfalen und in Mittelhessen. Dazu müsse die Tarifgrenze zwischen RMV und NVV überprüft werden. → Herr Roßkoth (Bereichsleiter Verkehrsangebot Bahn beim NVV) verweist auf die Übergangstarife zwischen RMV- und NVV-Gebiet sowie auf die Anwendung des DB-Tarifs bei den Bahnlinien, wenn Fahrten über Verbundgrenzen stattfinden. • Herr Zissel (Hauptamtsleiter der Stadt Battenberg) unterstreicht die Bedeutung des Oberzentrums Marburg für die Städte und Gemeinden des Oberen Edertals. Insofern solle die Einrichtung nicht nur einer schulbezogenen Linienverbindung, sondern auch einer regelmäßig verkehrenden direkten Busverbindung nach/von Münchhausen geprüft werden, da die heutige Verbindung zwischen dem Oberen Edertal und Marburg einen Umweg über Frankenberg erfordere. • Herr Kohl (IG Edertalbahn) schlägt eine Überprüfung der tarifarischen Angebote mit besonderem Fokus auf den südlichen Teil des Kreisgebietes vor. Auch bedauert Herr Kohl, dass DB-Fahrscheine in den Bussen nicht anerkannt würden. → Herr Rohde (Bereich Verkehrsangebot Bus beim NVV) ergänzt, dass der Fahrgast bei Fahrten über Verbundgrenzen auch auf die Tarifangebote „Hessenticket“ und „Schönes-Wochenende-Ticket“ der DB AG zurückgreifen könne. → Landrat Herr Dr. Kubat stellt die grundsätzliche Frage, mit welchen Tarifangeboten ein Fahrgast (z. B. ein Tagestourist) aus dem Großraum Frankfurt in

Pos.	Beschreibung
	<p>den Landkreis Waldeck reisen könne, ohne dass ihm Nachteile entstünden. Es müsse attraktive Tarifangebote für diese Gruppe geben.</p> <p>→ Herr Müller (IGDB) bietet an, das Tarifsysteem zum Gegenstand eines Tagesordnungspunktes auf der 3. Regionalkonferenz zu machen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herr Damm (Aktion für behinderte Menschen Waldeck-Frankenberg e. V.) fragt in Bezug auf die Zielvorstellungen einer „weitgehenden“ Barrierefreiheit nach (s. auch Anlage 2, Folie 40), was sich ein mobilitätseingeschränkter Nutzer darunter konkret vorzustellen habe. <p>→ <i>Anmerkung IGDB: Auf der Folie 40 der Anlage 2 ist die Zielsetzung eines „weitgehend barrierefreien“ ÖPNV nur verkürzt wiedergegeben, wohingegen im Textteil des Lokalen NVP diese Thematik im Anforderungsprofil näher ausgeführt ist.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Herr Steuber (Bürgermeister der Stadt Lichtenfels) stellt das AST im Landkreis Waldeck-Frankenberg den Bürgerbussen in Nordrhein-Westfalen gegenüber. Auch wenn dies kein angemessener Vergleich sei, so sei eine Behandlung des Bürgerbusses im Rahmen des NVP und für die 3. Regionalkonferenz empfehlenswert. Hintergrund dafür seien die Zuschüsse der Städte und Gemeinden zum kreisweiten AST-System, bei denen es sich um freiwillige Leistungen handele, die in Zeiten schwieriger Kassenlage nicht garantiert werden könnten. • Herr Nolte (Stadtbaudirektor der Stadt Brilon) berichtet über die anstehende Reaktivierung der Bahnstrecke Brilon-Wald – Brilon Stadt im Personenverkehr voraussichtlich zum Dezember 2011. Dabei werde auch eine neue Schnittstelle zwischen Bus und Bahn in Brilon Stadt errichtet. Herr Nolte erkundigt sich deshalb nach dem Stand der Reaktivierung des Streckenabschnittes Korbach – Frankenberg. <p>→ Herr Roßkothen (Bereichsleiter Verkehrsangebot Bahn beim NVV) referiert, dass Planungen und Fahrplankonzept für die Gesamtstrecke von Marburg bis Brilon-Wald vorlägen. Dieser Ansatz werde weiter geprüft, da es beim vorgesehenen Fahrplankonzept Probleme mit den Anschlüssen in Brilon-Wald in Richtung Hagen bzw. Dortmund gebe. Eine Weiterführung der bisherigen Züge von Korbach über Brilon-Wald bis nach Brilon Stadt sei sinnvoll, weshalb der NVV mit dem zuständigen Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen, dem Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), diesbezüglich in Kontakt stehe. Ein politischer Grundsatzbeschluss zur Reaktivierung des Abschnittes Korbach – Frankenberg stehe jedoch noch aus.</p> <p>→ Landrat Herr Dr. Kubat fügt hinzu, dass man sich bezüglich einer Reaktivierung der Strecke Korbach – Frankenberg derzeit in der Phase der politischen Willensbildung befinde. Dazu gebe es Gespräche mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL). Die Investitionen seien mit rund 14 Mio. Euro veranschlagt, die jährlichen Betriebskosten mit ca. 1,2 bis 1,5 Mio. Euro (je nach Betriebskonzept). Auch das Land Hessen müsse sich zu einer Reaktivierung bekennen. Man befinde sich angesichts des Defizits im Gesamtetat des NVV aber in einem Dilemma. Erst wenn die politischen und finanziellen Grundlagen geschaffen seien, könne man konkrete Schritte unternehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herr Trinks (Leiter der Kur- und Tourismus-GmbH Bad Zwesten) stellt positiv heraus, dass man mit dem ÖPNV überwiegend stündlich bei einer Fahrzeit

Pos.	Beschreibung
	<p>von rund einer Stunde von Bad Zwesten zum Edersee gelangen könne. Negativ sei aber die Ausdünnung des ergänzenden AST-Angebots auf der Linie 408 zu werten. Herr Trinks regt an, eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung zwischen dem Bad Wildunger Stadtteil Bergfreiheit über Bad Zwesten nach Borken zu schaffen. Wichtig sei ihm die direkte Erreichbarkeit von Bergfreiheit für Kurgäste aus Bad Zwesten. Herr Trinks spricht ferner die unzureichende ÖPNV-Erschließung des Wildparks Edersee an (s. auch Anlage 2, Folie 49).</p> <p>→ Herr Gottschalk (Bürgermeister der Gemeinde Edertal) entgegnet, dass die derzeit unzureichende Parkplatzsituation für Busse am Wildpark Edersee, der jährlich rund 180.000 Besucher anziehe, in naher Zukunft so verbessert werde, dass auch Linienbusse den Wildpark wieder problemlos anfahren könnten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landrat Herr Dr. Kubat befürwortet die eingehende Prüfung einer Gästekarte im Landkreis Waldeck-Frankenberg analog der „Sauerland Card“, die eine kostenlose Mitbenutzung des ÖPNV erlaube.
7	Verschiedenes
	<ul style="list-style-type: none"> • Landrat Herr Dr. Kubat bedankt sich für die rege Diskussion, beendet die 2. Sitzung der Regionalkonferenz und verabschiedet die Teilnehmer/-innen.

f. d. R.
Dreieich, 02.02.2011

Dr. Hinrich Schmöe
IGDB GmbH

Anlagen

1. Listen der Teilnehmer/-innen
2. Präsentationsfolien „Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis Waldeck-Frankenberg – 2. Regionalkonferenz – Korbach, 25.01.2011“

Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis Waldeck-Frankenberg

2. Regionalkonferenz

Korbach, 25.01.2011

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



Tagesordnung

- 1. Begrüßung**
- 2. Sachstand und Zuordnung der Themenbereiche**
- 3. Bestandsaufnahme**
- 4. Anforderungsprofil**
- 5. Angebotskonzeption**
- 6. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**
- 7. Verschiedenes**



Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Zuordnung der Themenbereiche
3. Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil
5. Angebotskonzeption
6. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen
7. Verschiedenes

Sachstand Fortschreibung lokaler und regionaler NVP

- Vorliegen von Bestandsaufnahme und Anforderungsprofil
- Zustimmung Kenntnisnahme des Anforderungsprofils für den lokalen NVP im Kreisausschuss Waldeck-Frankenberg am 16.11.2010
- Erstellung Mängelanalyse, Angebotskonzeption und Maßnahmenwirkung
- integrierte und zeitparallele Fortschreibung des regionalen NVP und der lokalen NVP der Verbundlandkreise im sog. Gegenstromprinzip

Rolle des Aufgabenträgers im ÖPNV

- **Der Landkreis Waldeck-Frankenberg ist Aufgabenträger im Sinne des § 5 Abs. 1 Hessisches ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG).**

Der Landkreis in seiner Funktion als Aufgabenträger

- **... stellt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV im Rahmen des NVP sicher,**
- **... ist für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV zuständig,**
- **... kann die Aufgaben durch eine Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) wahrnehmen lassen (im LK Waldeck-Frankenberg: EWF),**
- **... gibt der LNO verbindliche Vorgaben zu Entwicklung und Planung des ÖPNV und zur Ausübung von Bestellerfunktionen,**
- **... stellt den lokalen Nahverkehrsplan auf.**

Aufgabenträgerkonstellation in Nordhessen

- **Die Aufgabenträger (Landkreise und die Stadt Kassel) nehmen die Belange des regionalen Verkehrs gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr (vgl. § 6 Abs. 2 HÖPNVG).**
- **Daher nimmt ein Landkreis die Aufgabenträgerschaft unmittelbar nur für den lokalen straßengebundenen Verkehr wahr (vgl. § 6 Abs. 1 HÖPNVG).**
- **Kreisangehörige Städte und Gemeinden können im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des ÖPNV in eigener Verantwortung wahrnehmen (vgl. § 5 Abs. 3 HÖPNVG).**

Verkehr	Aufgabenträgerschaft
regionaler Verkehr	 NVV
lokale Verkehre	 LK Waldeck-Frankenberg
	 LK Kassel
	 LK Hersfeld-Rotenburg
	 Schwalm-Eder-Kreis
	 Werra-Meißner-Kreis
	 Stadt Kassel
Verkehre im Sinne des § 5 Abs. 3 HÖPNVG im LK Waldeck-Frankenberg	 Stadt Bad Wildungen
	 Stadt Korbach
	 Stadt Frankenberg (Eder)

Exkurs: regionaler und lokaler Verkehr

Gemäß § 2 Abs. 2 HÖPNVG ist derzeit „regionaler Verkehr“

1. Schienenpersonennahverkehr (SPNV),
2. straßengebundener ÖPNV, der die Gebietsgrenze des Aufgabenträgers (Landkreis, kreisfreie Stadt) überschreitet und dessen regionaler Charakter bedeutend ist.

Der übrige straßengebundene ÖPNV ist lokaler Verkehr.

Im Vorgriff auf mögliche, künftige gesetzliche Bestimmungen (Novellierung HÖPNVG) wird bei der anstehenden Nahverkehrsplanung von folgender Regelungen ausgegangen:

Linien des regionalen straßengebundenen Verkehrs sind jene Linien, die im regionalen NVP als solche konkret benannt sind.



Regionalbahlinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg
Stand: 14.08.2009

- Kreisgrenze
- Gemeinde- Gemeindegrenzen
- Regionalbahlinien

SPNV-Linien im LK Waldeck-Frankenberg in Aufgabenträgerschaft des NVV (im Bestand):

- **R4 Korbach – Bad Arolsen – Volkmarsen – Wolfhagen – Kassel**
- **R39 Bad Wildungen – Fritzlar – Wabern**
- **R42 Frankenberg (Eder) – Marburg („Burgwaldbahn“)**
- **R55 Korbach – Willingen – Brilon-Wald („Uplandbahn“)**
- **RE55 (Korbach –) Willingen (Upland) – Brilon-Wald – Hagen/Dortmund**

(RE 55 verkehrt nur vor/an Wochenenden und zusätzlich verstärkt auch in der sog. Club-Saison; federführender Aufgabenträger in NRW ist NWL)



Ohne Maßstab
Kartengrundlage:
Landesvermessungsamt
Hessen (Hg.) 1:200.000

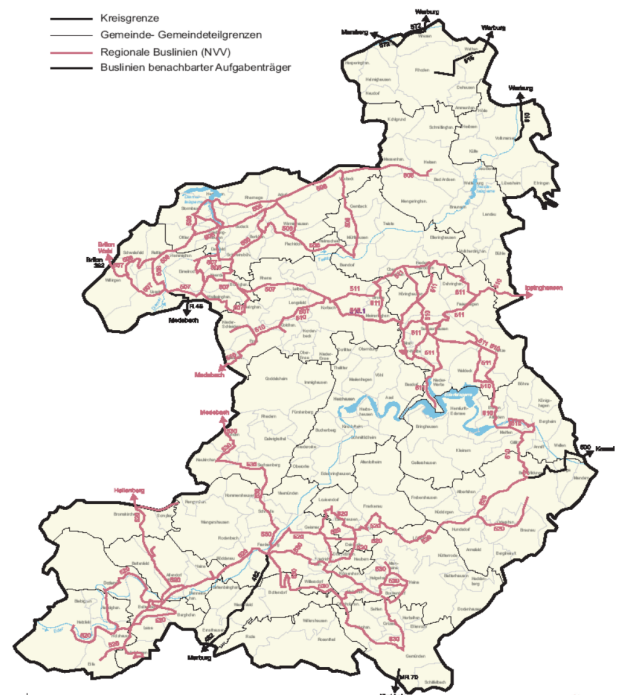


Regionale Buslinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg
Stand: 14.08.2009

- Kreisgrenze
- Gemeinde- Gemeindegrenzen
- Regionale Buslinien (NVV)
- Buslinien benachbarter Aufgabenträger

Buslinien im LK Waldeck-Frankenberg in Aufgabenträgerschaft des NVV (Auswahl im Bestand):

- **150 Volkmarsen – Breuna**
- **408 Bad Wildungen – Bad Zwesten – Borken**
- **500 Bad Wildungen – Fritzlar – Kassel (ExpressBus)**
- **506 Bad Arolsen – Diemelsee – Willingen**
- **507 Korbach – Willingen – Brilon-Wald**
- **510 Bad Wildungen – Edertal – Waldeck – Korbach – Medebach**
- **520 Hatzfeld/Hallenberg – Bromskirchen – Battenberg – Allendorf – Frankenberg – Frankenau – Bad Wildungen**
- **530 Gemünden – Haina – Frankenberg – Lichtenfels – Medebach**



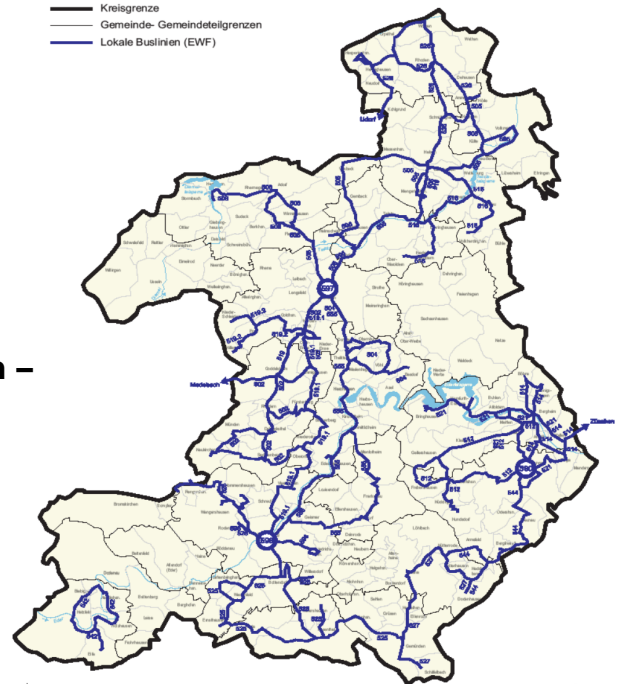
Ohne Maßstab
Kartengrundlage:
Landesvermessungsamt
Hessen (Hg.) 1:200.000





Lokale Buslinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg
 Stand: 14.08.2009

— Kreisgrenze
 — Gemeinde- Gemeindegrenzen
 — Lokale Buslinien (EWF)



Ohne Maßstab
 Kartengrundlage:
 Landesvermessungsamt
 Hessen (Hg.) 1:200.000'



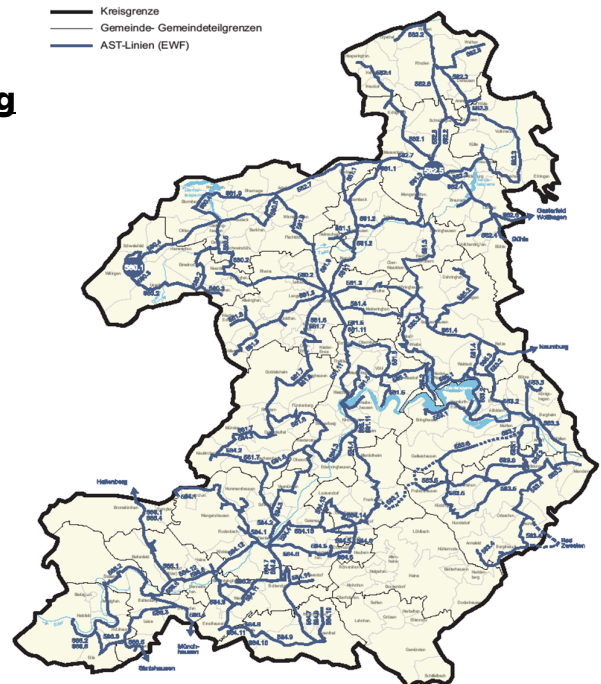
Buslinien in Aufgabenträgerschaft des LK Waldeck-Frankenberg (Auswahl an Verbindungslinien zwischen Städten und Gemeinden im Bestand):

- **502 Korbach – Lichtenfels (abschnittsweise Rufbus)**
- **504 Korbach – Vöhl**
- **505 Korbach – Twistetal – Bad Arolsen – Volkmarsen**
- **508 Korbach – Diemelsee**
- **512 Bad Wildungen – Edertal**
- **521 Bad Wildungen – Edertal (abschnittsweise Rufbus)**
- **526 Bad Arolsen – Diemelstadt**
- **555 Frankenberg (Eder) – Frankenau – Korbach (abschnittsweise Rufbus)**



AST-Linien im Landkreis Waldeck-Frankenberg
 Stand: 14.08.2009

— Kreisgrenze
 — Gemeinde- Gemeindegrenzen
 — AST-Linien (EWF)



Ohne Maßstab
 Kartengrundlage:
 Landesvermessungsamt
 Hessen (Hg.) 1:200.000'



Anruf-Sammel-Taxi (AST) in Aufgabenträgerschaft des LK Waldeck-Frankenberg (im Bestand):

- **580.x Willingen/Diemelsee**
- **581.x Raum Korbach**
- **582.x Raum Bad Arolsen**
- **583.x Raum Bad Wildungen**
- **584.x Raum Frankenberg (Eder)**
- **585.x Waldeck**
- **586.x Oberes Edertal**
- **587.x Gemünden/Haina (in Umsetzung befindlich)**



„Kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger sind, können im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes [...] freiwillig Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen. Die Landkreise haben diese Verkehre bei ihrer Planung zu berücksichtigen. [...]“ (§ 5 Abs. 3 HÖPNVG).



StadtBus-Linien in Bad Wildungen (im Bestand):

- 590.1 Kernstadt Bad Wildungen – Reinhardshausen
- 590.2 Kernstadt Bad Wildungen – Altwildungen
- 590.3 Kernstadt Bad Wildungen
- 590.4 Bad Wildungen – Reitzenhagen



StadtBus-Linien in Korbach (im Bestand):

- 597.1-2 Kernstadt Korbach
- 597.3 Schulverkehrslinie Kernstadt Korbach



Stadtverkehrslinie in Frankenberg (Eder) (im Bestand):

- 596 Kernstadt Frankenberg



„Einbrechende“ Buslinien in den LK Waldeck-Frankenberg aus benachbarten Aufgabenträgergebieten (Auswahl im Bestand):

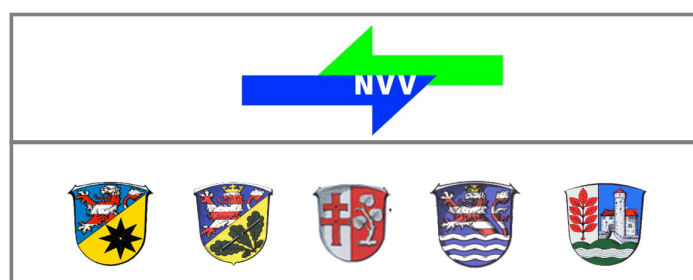
- HSK 382 Willingen (Upland) – Brilon
- HSK N4 Willingen (Upland) – Brilon
- HSK R46 Willingen (Upland) – Medebach
- HSK N7 Willingen (Upland) – Medebach
- HSK T92 Diemelstadt-Wrexen – Marsberg-Westheim
- HSK 385 Diemelsee-Heringhausen – Marsberg-Bredelar
- HSK 397 Bad Arolsen – Marsberg
- NPH 510 Volkmarsen – Warburg
- NPH 515 Diemelstadt – Warburg
- MR 70 Gemünden (Wohra) – Kirchhain
- RMV 482 Frankenberg (Eder) – Marburg
- ZWS R33 Hatzfeld (Eder) – Bad Berleburg

Aufgaben des Nahverkehrsplans (NVP)

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

Fortschreibung der NVP im NVV-Gebiet

- Der regionale NVP des NVV stammt aus dem Jahr 2000.
 - Der lokale NVP für den LK Waldeck-Frankenberg stammt aus dem Jahr 2001.
 - Nach dem Gegenstromprinzip sind die lokalen Nahverkehrspläne aus dem regionalen Nahverkehrsplan zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat (vgl. § 14 Abs. 4 HÖPNVG).
- ➔ Integrierte und zeitparallele Fortschreibung des regionalen NVP für den NVV und der lokalen NVP für die fünf Verbundlandkreise unter fachlicher Begleitung der IGDB.



Tagesordnung

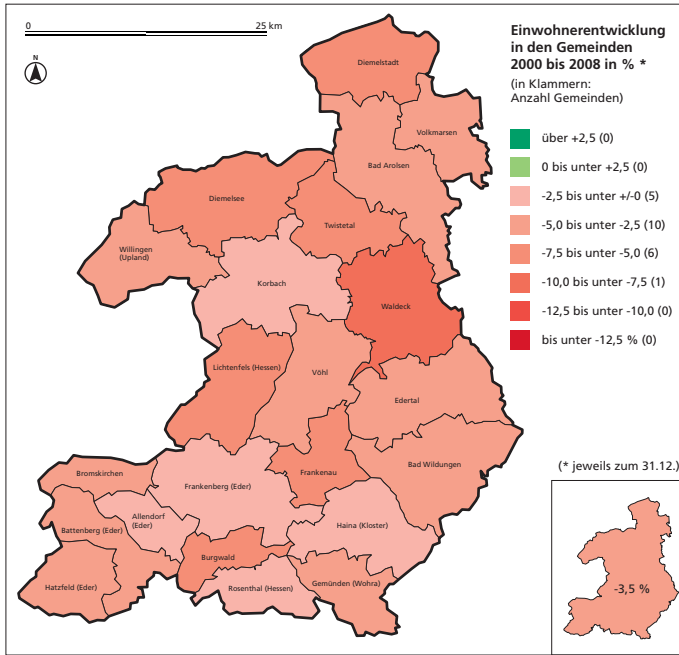
1. Begrüßung
2. Sachstand und Zuordnung der Themenbereiche
3. **Bestandsaufnahme**
4. Anforderungsprofil
5. Angebotskonzeption
6. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen
7. Verschiedenes

Inhalte eines Nahverkehrsplans

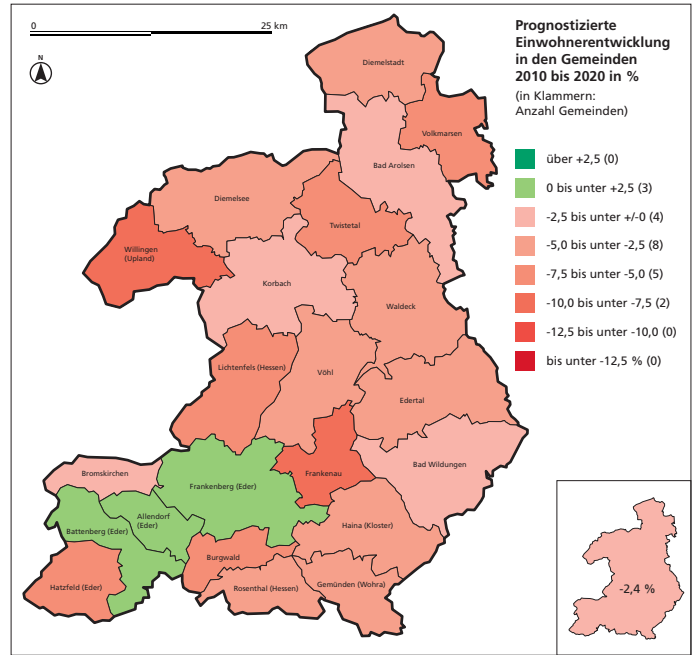
Ein Nahverkehrsplan soll Aussagen u. a. zu folgenden Themen enthalten (vgl. § 14 Abs. 2 HÖPNVG):

1. **Bestandsaufnahme (z. B. Analysen zu Raumstruktur, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage; Prognosen)**
2. Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele der Verkehrsabwicklung („Anforderungsprofil“)
3. Schnittstellen zum überregionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern
4. Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Angebotes
5. Verkehrsentwicklungsprogramm mit angestrebten Maßnahmen zu Angebotsentwicklung und Angebotsverbesserungen („Angebotskonzeption“)
6. Kostenschätzungen für vorgesehene Maßnahmen
7. Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung

Analysen zur Raumstruktur (I): Einwohnerentwicklungen

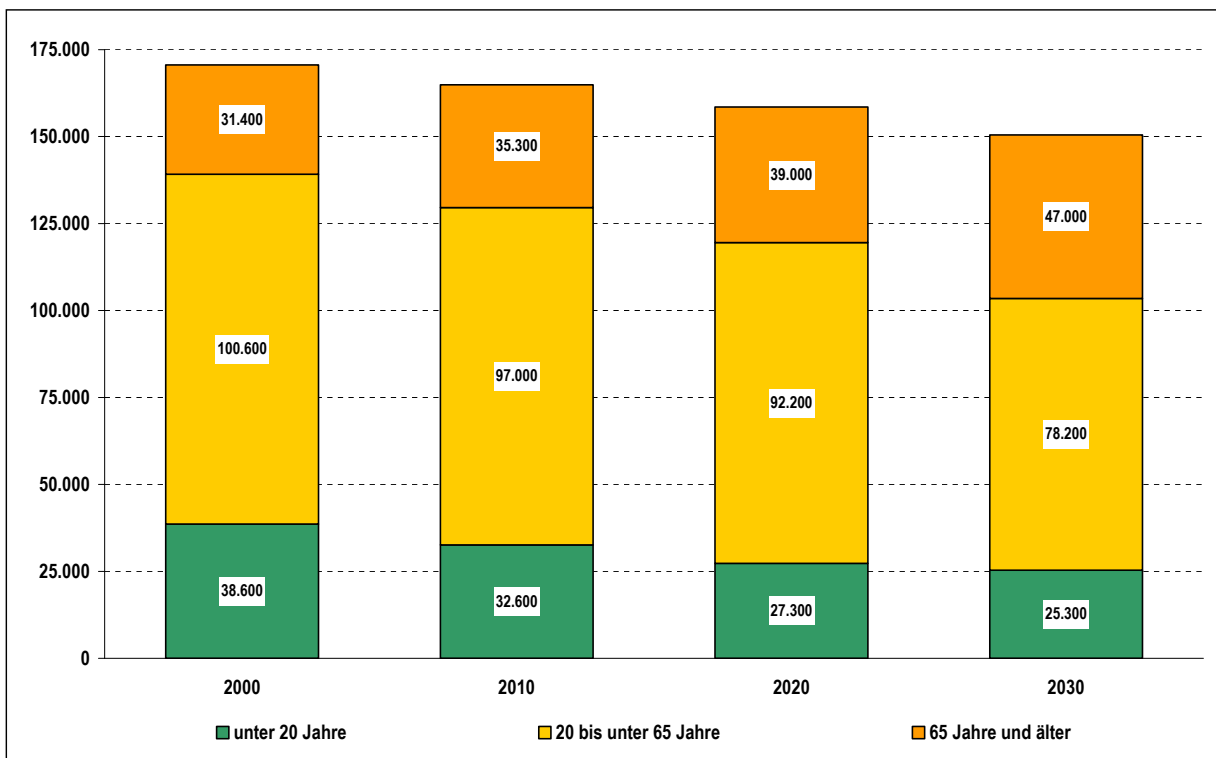


Quelle: Hessisches Stat. Landesamt



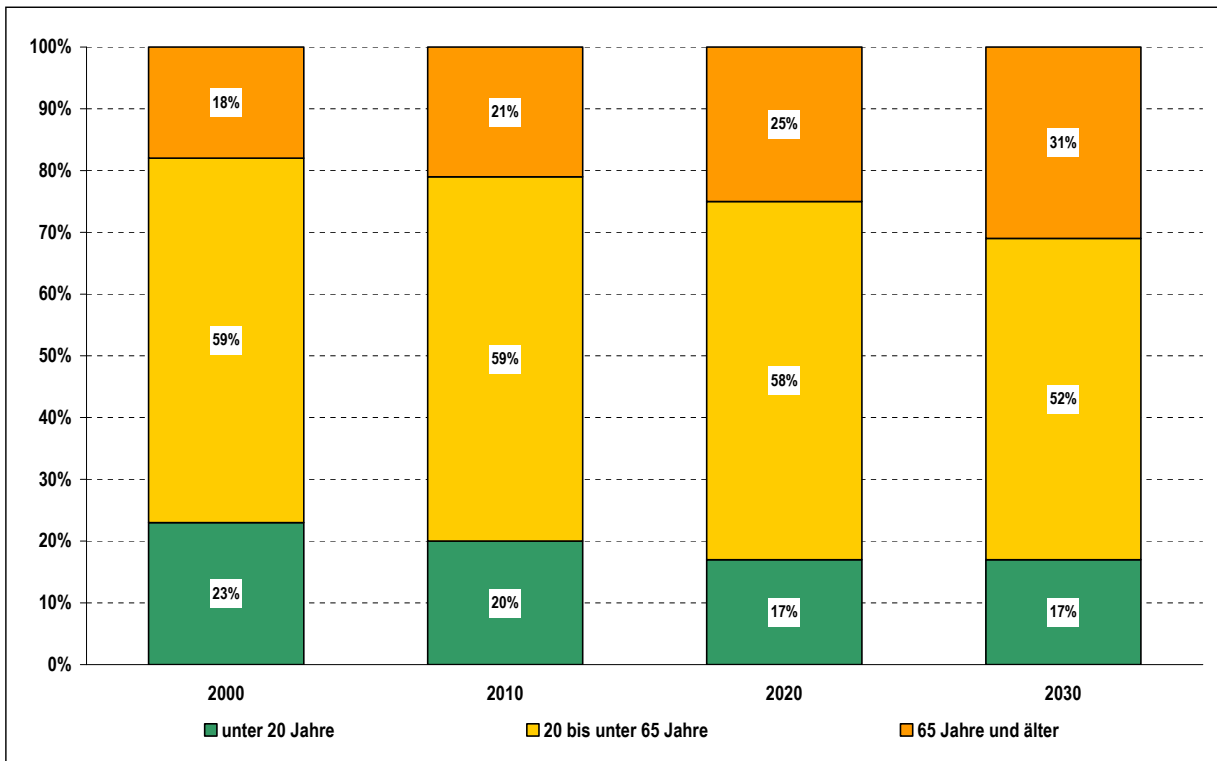
Quelle: Regionalplan für Nordhessen 2009

Analysen zur Raumstruktur (II): Einwohnerentwicklung absolut



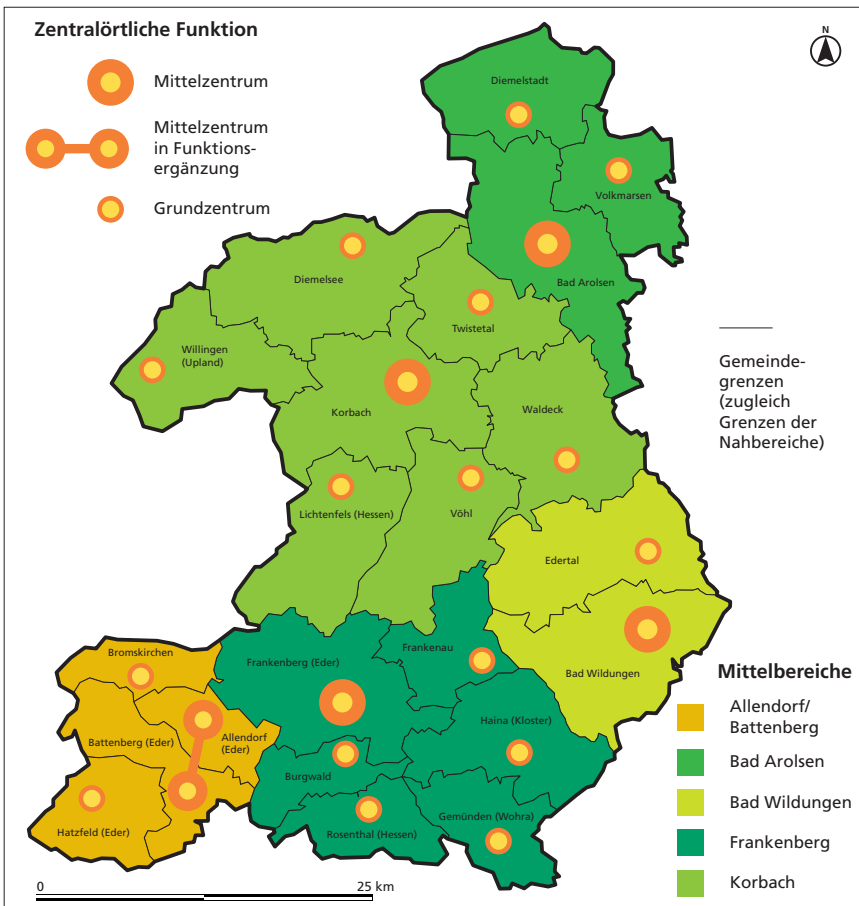
Quelle: HA Hessen Agentur 2007

Analysen zur Raumstruktur (III): Relative Entw. Altersgruppen



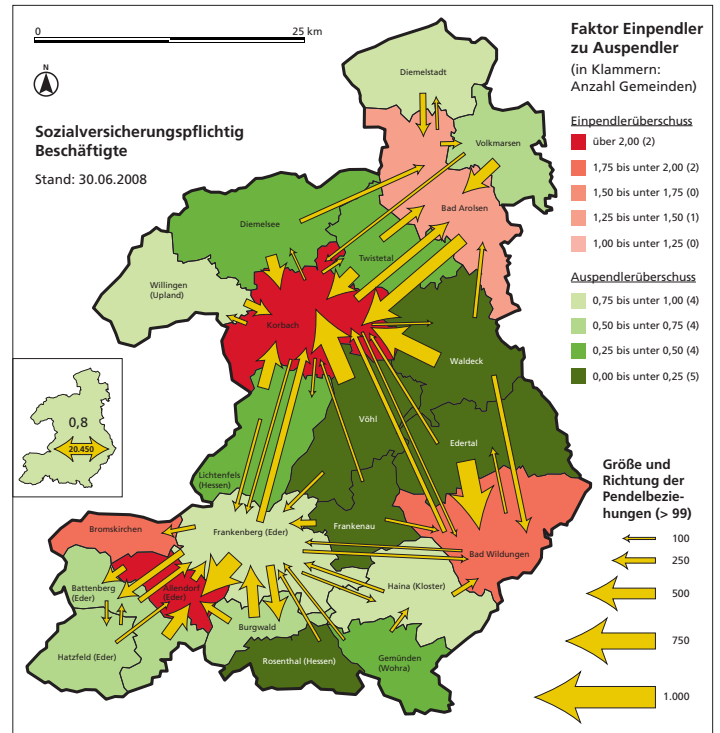
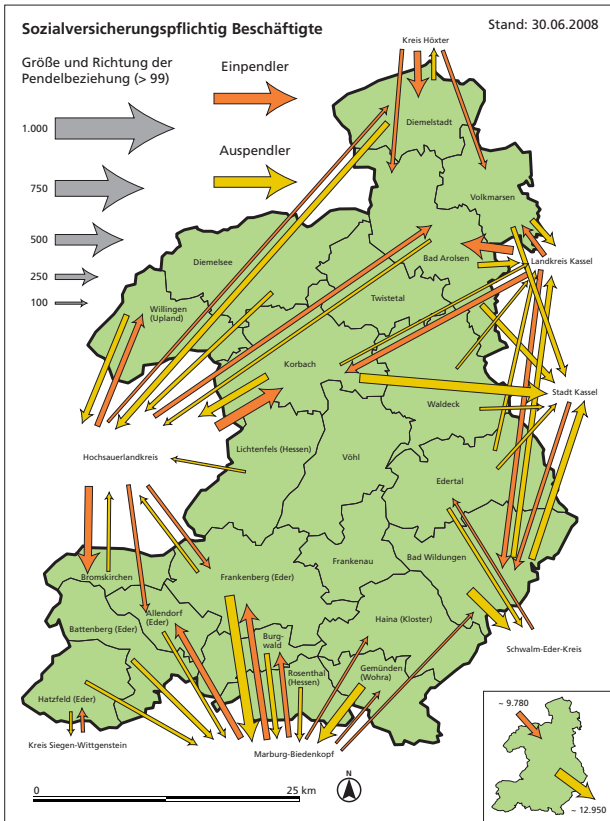
Quelle: HA Hessen Agentur 2007

Analysen zur Raumstruktur (IV): Zentralörtliche Gliederung



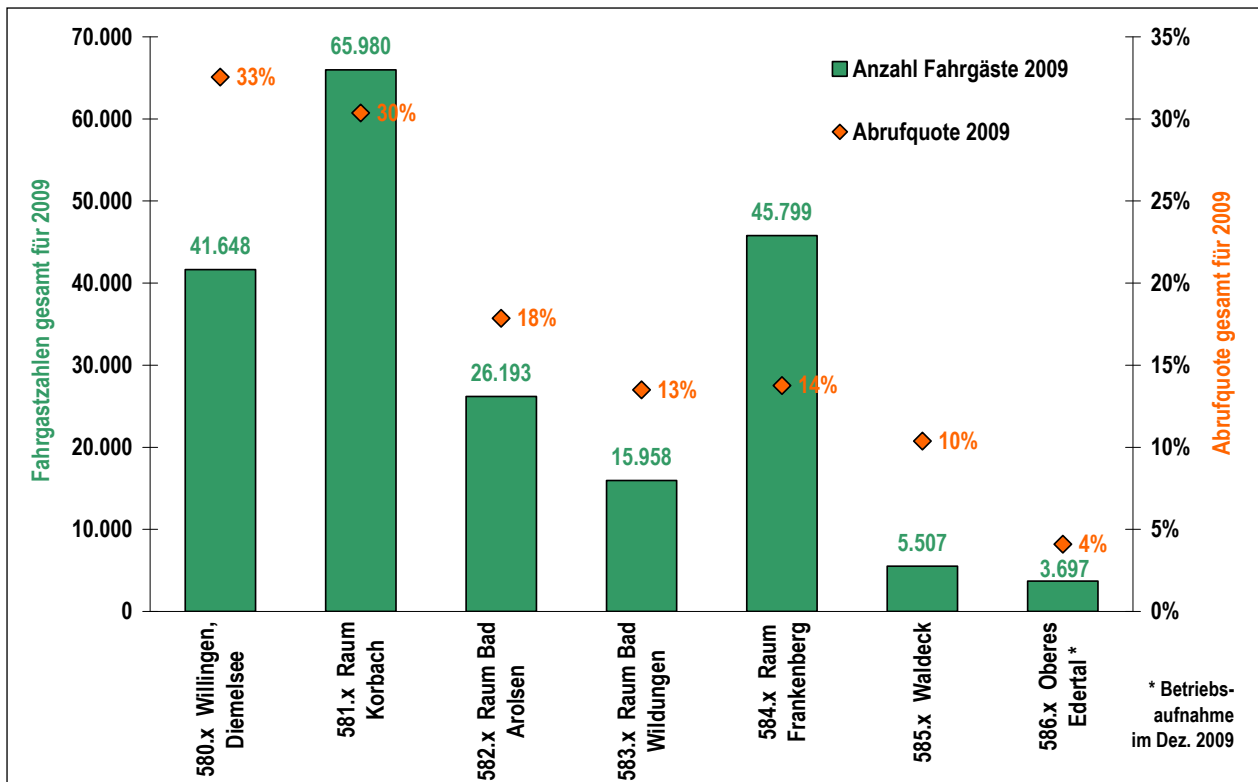
Quelle: Regionalplan für Nordhessen 2009

Analysen zur Raumstruktur (V): Pendlerbeziehungen

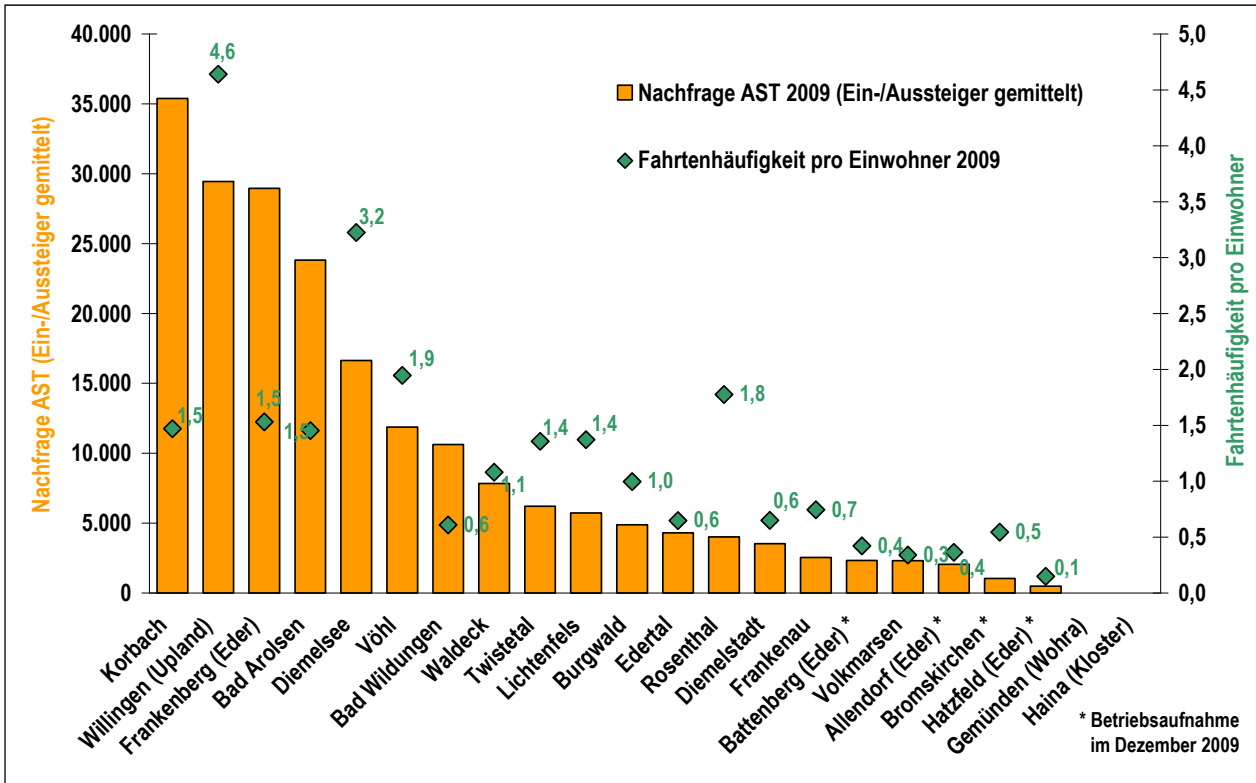


Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Analysen zur Verkehrsnachfrage (I): Fahrgastzahlen AST-Gebiete



Analysen zur Verkehrsnachfrage (II): Inanspruchnahme AST



Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Zuordnung der Themenbereiche
3. Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil
5. Angebotskonzeption
6. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen
7. Verschiedenes

Inhalte eines Nahverkehrsplans

Ein Nahverkehrsplan soll Aussagen u. a. zu folgenden Themen enthalten (vgl. § 14 Abs. 2 HÖPNVG):

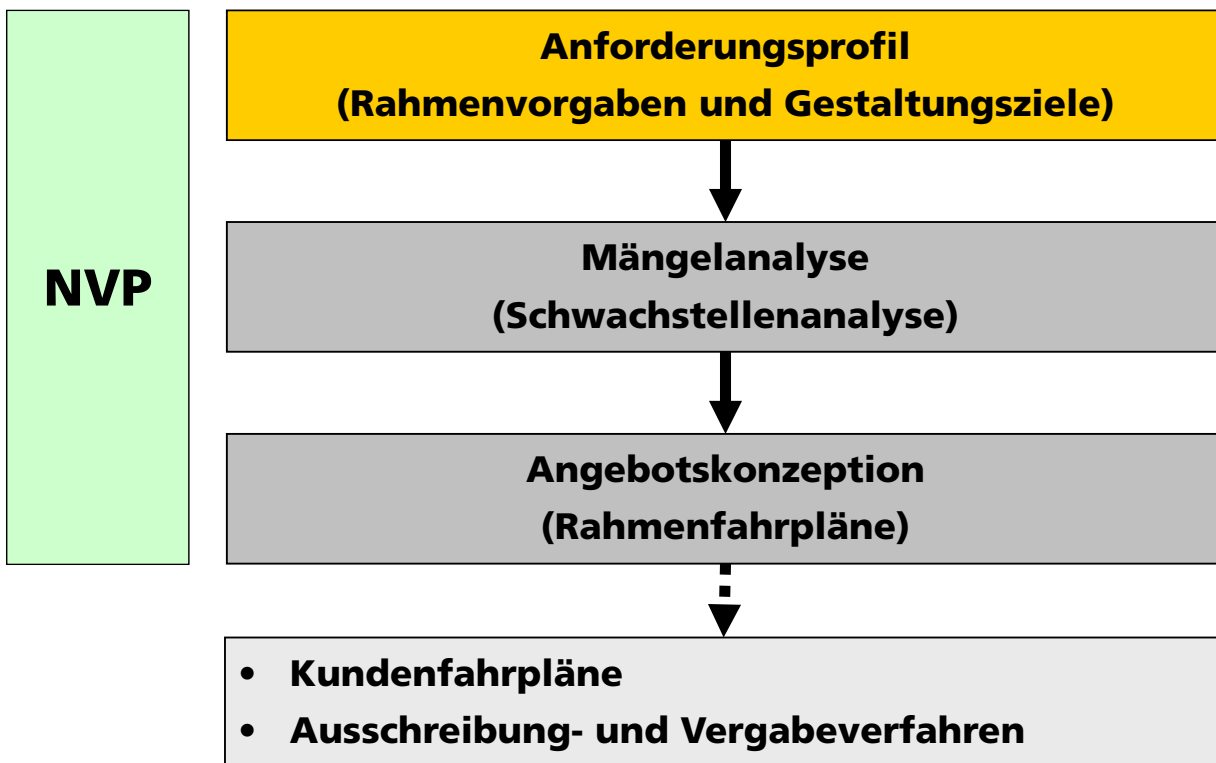
1. Bestandsaufnahme (Analysen zu Raumstruktur, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage; Prognosen)
2. **Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele der Verkehrsabwicklung („Anforderungsprofil“)**
3. Schnittstellen zum überregionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern
4. **Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Angebotes**
5. Verkehrsentwicklungsprogramm mit angestrebten Maßnahmen zu Angebotsentwicklung und Angebotsverbesserungen („Angebotskonzeption“)
6. Kostenschätzungen für vorgesehene Maßnahmen
7. Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung

Stellung und Funktion des Anforderungsprofils innerhalb des NVP

Das Anforderungsprofil

- ... enthält Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele zur Abwicklung des ÖPNV-Angebotes,
- ... stellt die verkehrliche Willensbekundung des Landkreises für die Weiterentwicklung des ÖPNV auf seinem Gebiet auf,
- ... ist eine Rahmenplanung für die Ausgestaltung des ÖPNV im kommenden Jahrzehnt,
- **... ist die Basis für Mängelanalyse, Angebotskonzeption und Kostenkalkulation im NVP.**
- Auf Basis der Festlegungen der Verbindungsqualitäten im Anforderungsprofil werden die Busverkehre neu ausgeschrieben.

Stellung des Anforderungsprofils innerhalb des NVP



Vorteile eines gemeinsamen Anforderungsprofils für alle NVP im NVV-Gebiet

- integrierte und zeitparallele Fortschreibung aller Nahverkehrspläne im NVV-Gebiet
- Anwendung des Territorialprinzips auf die fünf Landkreise und somit auf das gesamte NVV-Gebiet
- „nachrichtliche“ Übernahmen aus regionalem NVP des NVV, wenn lokaler Aufgabenträger nicht originär zuständig ist (Verbindung aus Sektoral- mit Territorialprinzip, z. B. bei SPNV)
- ganzheitliche Betrachtung des ÖPNV eines Landkreises
- Schaffung eines transparenten, kommunizierbaren und verbundweiten Gesamtangebots im ÖPNV
- Erleichterung der Kommunikation des Angebots gegenüber den Nahverkehrskunden
- Stärkung des Verbundcharakters

Inhalte des vorliegenden Anforderungsprofils

- **Übernahme von Vorgaben aus gesetzlichen Bestimmungen (Personenbeförderungsgesetz, Hessisches ÖPNV-Gesetz, Behindertengleichstellungsgesetz)**
- **Übernahme von Vorgaben übergeordneter Planwerke (Regionalplan)**
- **Formulierung allgemeiner Grundziele und Leitbilder:**
 - **Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit**
 - **Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen durch Barrierefreiheit und Gender Mainstreaming**
- **Formulierung von Vorgaben zu quantitativen und qualitativen Mindeststandards der Verkehrsbedienung**
- **Berücksichtigung von Stand der Technik (Fahrzeuge) und aktueller Erkenntnisse der Verkehrswissenschaften (Mobilitätsverhalten)**

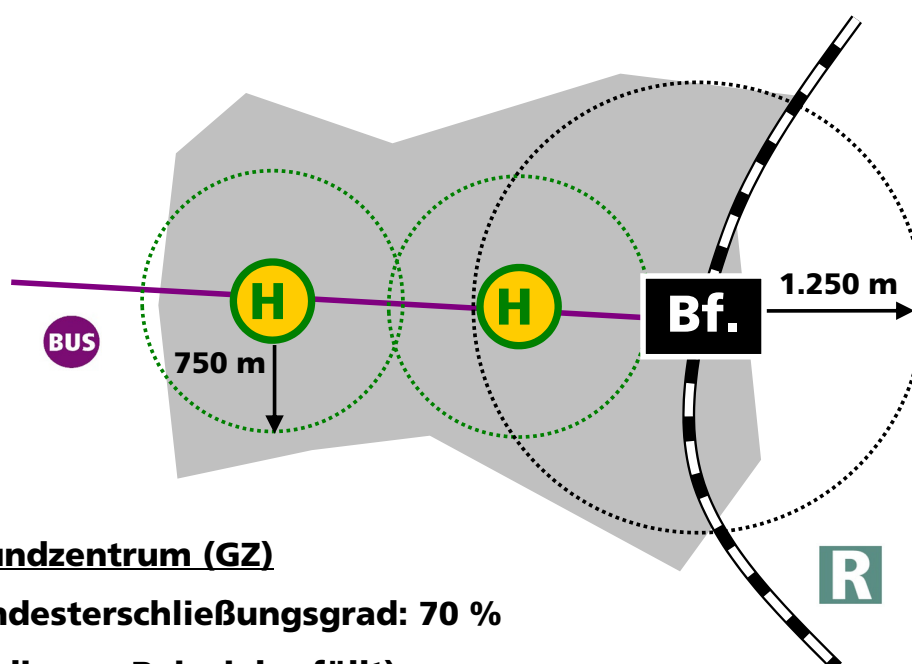
Inhalte des vorliegenden Anforderungsprofils

- **Einbettung in gesellschaftliche und wirtschaftsstrukturelle Wandlungsprozesse (Demographie, Motorisierungsrate)**
 - **Einbeziehung der Belange von Nutzergruppen mit besonderen Ansprüchen (Behindertengleichstellung, mobilitätseingeschränkte Personengruppen, Senioren)**
 - **Formulierung von Vorgaben zur räumlichen Erschließung und zu Verbindungen zu/von zentralen Orten**
- **Gesamtbild des künftigen ÖPNV im LK Waldeck-Frankenberg**

Räumliche Erschließung des Siedlungsgebietes durch Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsgrade (I)

Strukturraum	Zentralitätsstufe des Stadt- bzw. Ortsteils	Mindesterschließungsgrad	Radius um Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung	
			R	BUS AST
ländlicher Raum	Mittelzentrum (MZ)	70 % Innenstadt: 80 %	1.000 m	500 m Innenstadt: 300 m
	Grundzentrum (GZ)	70 %	1.250 m	750 m
	Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktionen (NZ)			

Räumliche Erschließung des Siedlungsgebietes durch Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsgrade (II)

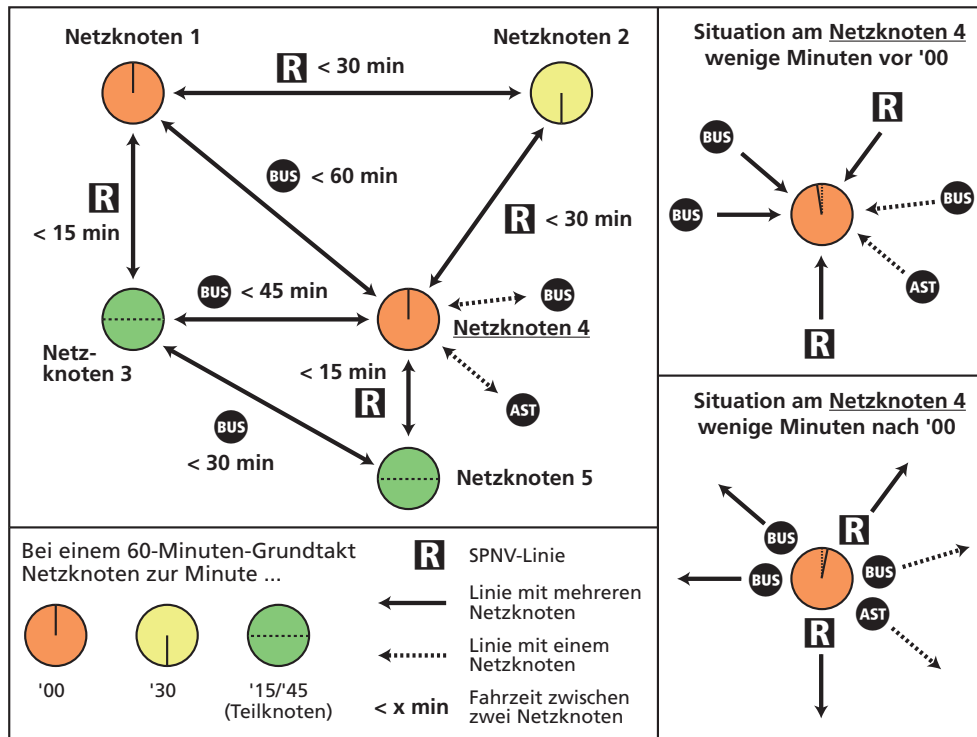


Grundzentrum (GZ)

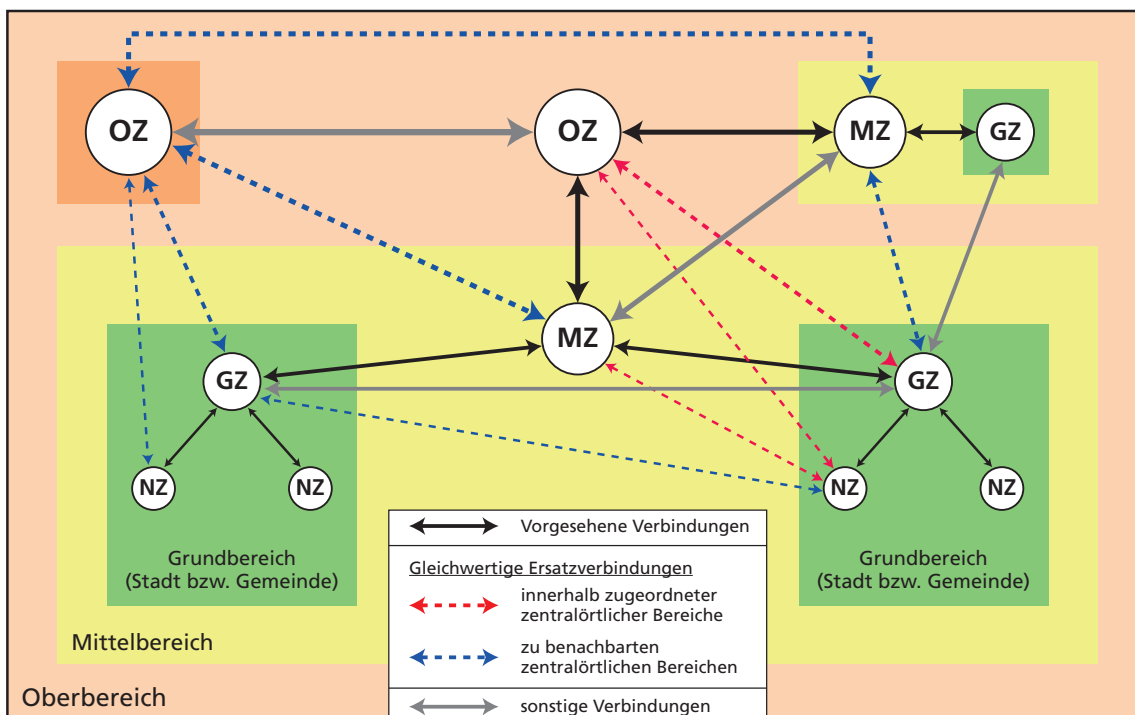
Mindesterschließungsgrad: 70 %

(in diesem Beispiel erfüllt)

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



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



Mindestbedienungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufe im LK Waldeck-Frankenberg – unabhängig ob mit Zug, Bus oder AST

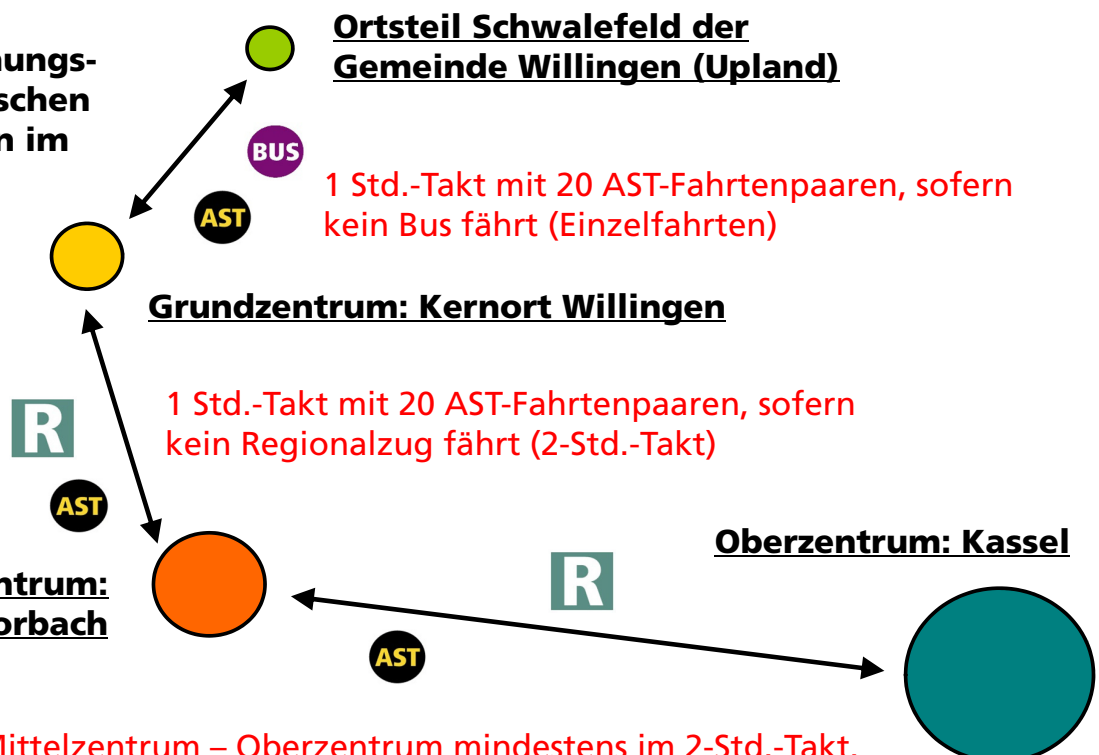
Relation		Stunde																								max. Umstieg	max. Fahrzeit	
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1					
Mo-Fr	NZ GZ																										1	30
	GZ MZ																										1	30
	MZ OZ																										1	90
Sa	NZ GZ																										1	30
	GZ MZ					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

Fazit:

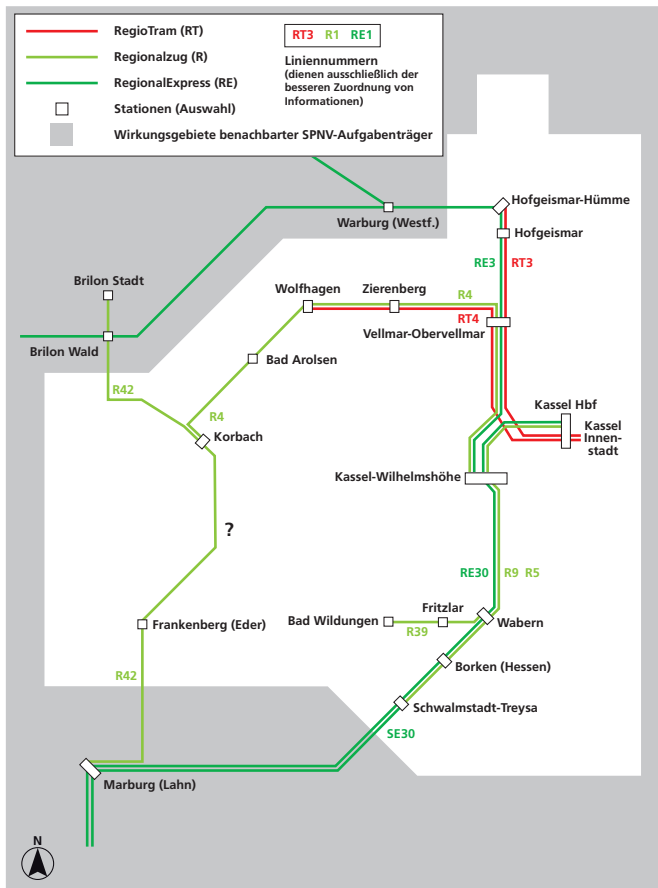
Verbindungen zwischen allen Orten im Landkreis jede Stunde (gelbe Markierungen).

Verbindungen zu den Oberzentren aus dem ländlichen Raum mindestens alle zwei Stunden (blaue Markierung; nachrichtliche Übernahme aus dem Entwurf des Anforderungsprofils für den regionalen NVP des NVV).

Beispiel für Mindestbedienungsqualitäten zwischen zentralen Orten im LK Waldeck-Frankenberg an Werktagen



Verbindungen Mittelzentrum – Oberzentrum mindestens im 2-Std.-Takt, gemäß Entwurf Anforderungsprofil für regionalen NVP des NVV für den SPNV Verbindungen im 1-Std.-Takt; innerhalb LK W-F Verdichtung auf 1-Std.-Takt mit AST an allen Tagen.



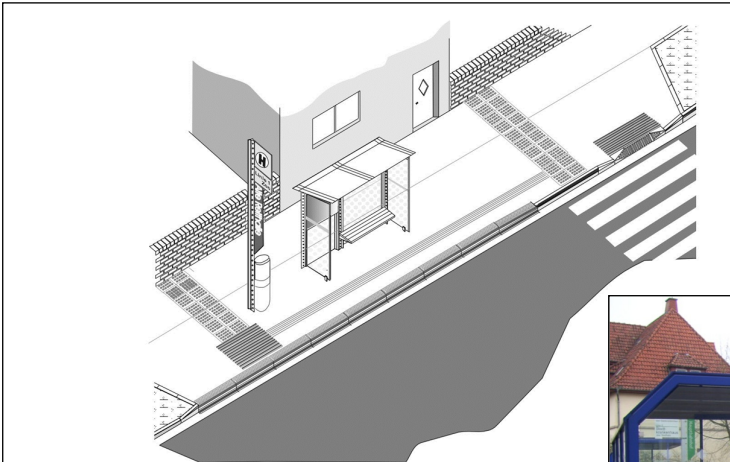
Mindestbedienstandards für den SPNV aus dem Entwurf des Anforderungsprofils für den Regionalen NVP

- Verfolgung eines produktbezogenen Ansatzes bei der Zuordnung von Bedienstandards (RT, R, RE).
- Regionalzug („R“) ist das SPNV-Produkt im LK Waldeck-Frankenberg.
- „R“ verkehrt überwiegend im 60-Minuten-Grundtakt, auf R39, R55 und Korbach – Frankenberg (R42 gepl.) im 120-Minuten-Grundtakt.
- „R“ hält außerhalb des RegioTram-Netzes an allen Stationen.

Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV

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

Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen und deren Anlage am Straßenrand oder als Kap im Zuge beantragter Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen durch Städte und Gemeinden



Zusammenspiel von Bushaltestelle und Fahrzeug am Bsp. Stadtbus Korbach

Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren (taktile Leitstreifen) an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand

Quelle: HLSV 2010



Anforderungen aus Sicht von Gender Mainstreaming

Verkehrsangebot

- **Verkehrsangebote für alle Nutzergruppen und für alle Fahrtzwecke der Grunddaseinsfunktionen, besonders im Nahbereich sowie in verkehrsschwachen Zeiten (ggf. durch flexible Betriebsformen)**
- **Gewährleistung der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit sozialer und anderer dienstleistungsbezogener Einrichtungen, Einkaufsstandorte**

bauliche Gestaltung der Zugangsstellen und der Umsteigepunkte

- **sichere und kurze Zu- und Abwege**
- **helle und funktionierende Beleuchtung**
- **Gewährleistung ungestörter Blickbeziehungen und Einsichten auf die Verkehrsanlagen (soziale Kontrolle)**

Fahrzeuge

- **problemlose Mitnahme von Gepäck, Fahrrädern und Kinderwagen**
- **Übersichtlichkeit bei der Innenraumgestaltung der Fahrzeuge**

Anforderungen an den schulbezogenen Linienverkehr

- Die Verkehrssicherheit eines jeden Schülers auf dem gesamten Schulweg genießt oberste und uneingeschränkte Priorität.
- Gesetzliche Grundlage für die Schülerbeförderung ist § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG).
- Die Schülerbeförderung 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 (vgl. § 161 HSchG).
- Bei sehr geringem Bündelungspotenzial sind Möglichkeiten anderer Beförderungsarten zu prüfen und ggf. anzubieten.
- Die Bedienungsgebiete der Buslinien und der Fahrten, die speziell für den Schülerverkehr eingerichtet sind, haben die maßgebenden Herkunftsorte der Schüler eines Schulstandortes abzudecken.

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Zuordnung der Themenbereiche
3. Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil
5. **Angebotskonzeption**
6. Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen
7. Verschiedenes

Grundzüge der Angebotskonzeption

- **Angebotskonzepte für SPNV und regionale Buslinien werden nachrichtlich aus dem regionalen NVP des NVV übernommen.**
- **„Einbrechende“ Buslinien werden nachrichtlich aus den NVP der benachbarten Aufgabenträger übernommen. Buslinien aus NRW werden aber zu meist „eigenwirtschaftlich“ durch die VU betrieben, daher haben die Aufgabenträger eine geringere Ausgestaltungskompetenz als in Hessen.**
- **Fortführung der flächendeckenden AST-Bedienung im LK Waldeck-Frankenberg im 60-Minuten-Grundtakt als Ergänzung zu Bahn und Bus.**
- **Schließung der räumlichen Bedienungslücken in Gemüden (Wohra) und Haina (Kloster) voraussichtlich ab April 2011 (dann kreisweite Bedienung).**
- **Bedarfsorientierte Bedienung durch AST steht nicht in Konkurrenz zu fest bedienten Fahrten (Ausschluss bei Parallelbedienung +/- 30-45 Minuten).**
- **Bei eventuellen Umstrukturierungen fest bedienter Fahrten lokaler Buslinien ist die Bedienung stets durch das AST-System gewährleistet.**
- **Einrichtung von Nationalpark-, Fahrradbus- und Nachtbuslinie(n).**
- **überörtliche Erreichbarkeit des Landkreises (regionaler NVP des NVV).**

Beispiel Angebotskonzept im NVP: Rahmenfahrplan

Aufgabenträger	LK Wa.-Fr. AST	Rahmenfahrplan
Liniennummer	580.4	anzubindende Einrichtungen bzw. Gebiete
Linienverlauf bzw. Bedienungsgebiet	Willingen (Upland) – Diemelsee	Diemelstausee; alle Einrichtungen im Kernort Willingen mit Haltestellen
verkehrliche Funktionen	Jedermann-Verkehr, Anbindung versch. OT an Willingen	Veränderungen gegenüber Fahrplanjahr 2010
Netzebene	3a	[-]
Angebotstyp	Anruf-Sammel-Taxi	Bemerkungen
Fahrzeugkategorie	C	AST fährt nur dann, wenn es im Abstand von +/- 30 Minuten keine Busfahrt gibt.
Linienbündel	509 AST	
Betriebsleistung [km/a]		

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Systemanschlüsse	Richtungen
Mo-Fr an S	06:00 – 02:00	60'	Willingen Bf.	-	-
Mo-Fr an F	06:00 – 02:00	60'	Diemelsee-Heringhausen Mitte	-	-
Sa	06:00 – 02:00	60'			
So/F	06:00 – 02:00	60'			

Kundenfahrplan (nicht Bestandteil des NVP)

Verkehrsbeschreibung	Montag-Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	U	C	U	C	U	C
Willingen, AST Haltestellen ab	6:28	1:28	6:28	1:28	6:28	1:28
Willingen-Schwaldfeld, Widdkamp	6:33	1:33	6:33	1:33	6:33	1:33
Itterbach	6:33	1:33	6:33	1:33	6:33	1:33
Upländer Hof	6:33	1:33	6:33	1:33	6:33	1:33
Saatenmankel	6:33	1:33	6:33	1:33	6:33	1:33
Püttmann	6:33	1:33	6:33	1:33	6:33	1:33
Willingen-Rattlar, Friedhofplatz	6:37	1:37	6:37	1:37	6:37	1:37
Diemelsee-Ottlar	6:41	1:41	6:41	1:41	6:41	1:41
Alberg-Diemelhof	6:41	1:41	6:41	1:41	6:41	1:41
Diemelsee-Gießinghausen	6:44	1:44	6:44	1:44	6:44	1:44
Am Stein	6:44	1:44	6:44	1:44	6:44	1:44
Diemelsee-Stornbruch, Saatenmankel	6:47	1:47	6:47	1:47	6:47	1:47
Im Friedhof	6:47	1:47	6:47	1:47	6:47	1:47
Diemelsee-Heringhausen, Mitte	6:53	1:53	6:53	1:53	6:53	1:53
Strandbad	6:53	1:53	6:53	1:53	6:53	1:53
Diemelbrücke an	6:53	1:53	6:53	1:53	6:53	1:53

Verkehrsbeschreibung	Montag-Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
U	C	U	C	U	C	
Diemelsee-Heringhausen, Diemelstraße	6:05	1:05	6:05	1:05	6:05	1:05
Strandbad	6:05	1:05	6:05	1:05	6:05	1:05
Itterbach	6:05	1:05	6:05	1:05	6:05	1:05
Diemelsee-Stornbruch, Saatenmankel	6:11	1:11	6:11	1:11	6:11	1:11
Im Friedhof	6:11	1:11	6:11	1:11	6:11	1:11
Diemelsee-Gießinghausen	6:14	1:14	6:14	1:14	6:14	1:14
Am Stein	6:14	1:14	6:14	1:14	6:14	1:14
Diemelsee-Ottlar	6:17	1:17	6:17	1:17	6:17	1:17
Alberg-Diemelhof	6:17	1:17	6:17	1:17	6:17	1:17
Willingen-Rattlar, Friedhofplatz	6:21	1:21	6:21	1:21	6:21	1:21
Willingen-Schwaldfeld, Püttmann	6:25	1:25	6:25	1:25	6:25	1:25
Saatenmankel	6:25	1:25	6:25	1:25	6:25	1:25
Upländer Hof	6:25	1:25	6:25	1:25	6:25	1:25
Itterbach	6:25	1:25	6:25	1:25	6:25	1:25
Widdkamp	6:25	1:25	6:25	1:25	6:25	1:25
Willingen, AST Haltestellen an	6:30	1:30	6:30	1:30	6:30	1:30

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Zuordnung der Themenbereiche
3. Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil
5. Angebotskonzeption
6. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen
7. Verschiedenes

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Zuordnung der Themenbereiche
3. Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil
5. Angebotskonzeption
6. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen
7. Verschiedenes

Von TeilnehmerInnen angemeldete Beiträge und Themen

Pro Bahn & Bus:

- Lückenschluss durch Reaktivierung Korbach – Frankenberg im Personenverkehr und Verbesserung Erreichbarkeit Tourismuszentren

Wirtschaftsförderung Waldeck-Frankenberg:

- Reaktivierung Korbach – Frankenberg auch für den Güterverkehr
- Trassensicherung und Güterverkehr im Oberen Edertal
- Berücksichtigung der Belange von Beruf und Familie in der Angebotskonzeption

Kur- und Tourismus-GmbH Bad Zwesten:

- Verbindung von Bad Zwesten zum Edersee über Bad Wildungen
- Anbindung des Wildparks Edersee bei Edertal-Hemfurth
- AST-Verbindung Bad Zwesten – Bad Wildungen-Bergfreiheit

Rahmenzeitplan

<u>IV. Quartal 2010</u>	Zustimmende Kenntnisnahme des Anforderungsprofils im Kreisausschuss
<u>I. Quartal 2011</u>	2. Regionalkonferenz Abschluss Mängelanalyse Beginn Angebotskonzeption
<u>II. Quartal 2011</u>	Abschluss Angebotskonzeption Beginn Linienbündelung, Investitionen, Maßnahmenbewertung (Rückkopplung)
<u>III. Quartal 2011</u>	Abschluss Linienbündelung, Investitionen, Maßnahmenbewertung 3. Regionalkonferenz NVP in Anhörung
<u>IV. Quartal 2011</u>	Einbringung NVP-Entwurf in Gremien Beschluss regionaler NVP Beschluss lokale NVP