



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

Nachfolgend sind die Stellungnahmen wiedergegeben, die während der Anhörungsphase (26.04. bis 27.05.2013) zum Entwurf des Lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Waldeck-Frankenberg sowie im Nachgang dazu schriftlich bei der IGDB Verkehrsplanung + Beratung eingegangen sind.

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

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
<b>Stellungnahmen allgemeiner Art</b>		
HLB Hessenbus (02.05.2013)	Seitens der HLB Hessenbus GmbH bestehen keine Einwände bzw. Korrekturwünsche.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
RMV (15.05.2013)	Wir haben uns die zur Verfügung gestellten Unterlagen angesehen. Änderungsbedarf konnten wir dabei nicht feststellen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
ZWS (16.05.2013)	Den Entwurf des lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Waldeck-Frankenberg haben wir mit Interesse zur Kenntnis genommen [sinngemäße Wiedergabe; Anm. d. IGDB].  Bezüglich des Entwurfs haben wir keine Einwendungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
RP Kassel (21.05.2013)	Gegen den o. a. Nahverkehrsplan bestehen aus regionalplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nationalparkamt Kellerwald-Edersee (22.05.2013)	Insgesamt wird im vorgelegten Plan in erster Linie auf zwei Aspekte in besonderem Maße eingegangen: 1. auf die Bedeutung des Nahverkehrs in einer der am dünnsten besiedelten Regionen Hessens und 2. auf die hohe Bedeutung als Touristenregion.  Während sehr ausführlich die Bedeutung des ÖPNV für die Versorgung der Bevölkerung eingegangen wird, kommt im weiteren Verlauf des Planes der Bedeutung des Saisonverkehrs in dem nach Frankfurt zweitgrößten Tourismus-Brennpunktes in Hessen geringere Bedeutung zu.	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
Nationalparkamt Kellerwald-Edersee (Forts.)	Es fehlen demnach die Würdigung und die Ideen für den Nahverkehr in der Saison zwischen April und Oktober.	s. o.
NSE (23.05.2013)	Nach Prüfung des uns vorgelegten NVP-Entwurfes für den Landkreis Waldeck-Frankenberg teilen wir Ihnen mit, dass keine Einwände bestehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinde Willingen (23.05.2013)	Die Angelegenheit [Stellungnahme; Anm. d. IGDB] wurde am 15. Mai 2013 im Gemeindevorstand der Gemeinde Willingen (Upland) beraten.  Der Gemeindevorstand hat dabei den Entwurf zustimmend zur Kenntnis genommen.  Einwendungen oder Ergänzungswünsche werden deshalb von uns nicht vorgetragen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinde Allendorf (Eder) (27.05.2013)	Die Entwurfsfassung des NVP mitsamt Anlagen haben wir zur Kenntnis genommen.  Aus den Unterlagen konnten wir für den Bereich der Gemeinde Allendorf (Eder) keine nennenswerten Veränderungen feststellen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Rosenthal (29.05.2013)	Die Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplanes für 2013 bis 2018 wurde am 28. Mai 2013 vom Magistrat der Stadt Rosenthal in dessen 52. Magistratssitzung zur Kenntnis genommen.  Von Seiten der Stadt Rosenthal bestehen keine Änderungswünsche.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Frankenau (12.06.2013)	Aus Sicht der Stadt Frankenau bestehen keine Änderungswünsche am vorgelegten Lokalen Nahverkehrsplan (Fortschreibung für 2013- 2018; Entwurf).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<b>zu Kapitel I „Einleitung und Rechtsrahmen“</b>		
Hessen Mobil 04.06.2013)	S. 14: Der Lenkungskreis tagte <del>2013</del> : Jahreszahl streichen.	Der redaktionelle Fehler wird behoben.



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
<b>zu Kapitel II „Bestandsaufnahme“</b>		
<p>Nationalparkamt Kellerwald-Edersee (22.05.2013)</p>	<p>Zur Beschreibung des Nationalparks Kellerwald-Edersee befindet sich im Kapitel 1.7.3 Nationalpark Kellerwald-Edersee eine etwas schwierig zu verstehende Zeile: „Im südöstlichen Kreisteil erstreckt sich der Naturpark Kellerwald Edersee, dessen unbesiedelter Teil südlich des Edersees 2004 zum Nationalpark und 2011 durch die UNESCO zur Weltnaturerbestätte erhoben wurde“.</p> <p>Das impliziert, der Nationalpark sei auch verwaltungsmäßig dem Naturpark unterstellt und Teil dessen. Wie Sie wissen, ist der Naturpark ein Zweckverband und der Nationalpark eine Landesbehörde.</p> <p>Eine Formulierung, wie z. B. am Südufer des Edersees liegt der 2004 gegründete und seit 2011 zum Welterbegebiet Buchenwälder der UNESCO geadelte Nationalpark-Edersee, umgeben vom gleichnamigen Naturpark, wäre m. E. klarer.</p>	<p>Die redaktionellen Änderungsvorschläge werden übernommen.</p>
<p>Stadt Hallenberg (23.05.2013)</p>	<p>Wie bereits von Ihnen ausgeführt, ist die Zusammenarbeit der Tourismusregionen im Landkreis Waldeck-Frankenberg und im Hochsauerlandkreis aufgrund der ausgeprägten wirtschaftlichen Bedeutung mehr als begrüßenswert.</p> <p>Hierzu zählt selbstverständlich auch ein koordinierter Öffentlicher Personennahverkehr.</p> <p>In den letzten Jahren wurden die Anbindungen der Linie 520 (Hallenberg – Allendorf – Frankenberg) und 586.4 (Münchhausen – Allendorf – Hallenberg) stetig verbessert.</p>	<p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>NVV (24.05.2013)</p>	<p>Aus den Texten der Bestandsaufnahme könnte der Eindruck entstehen, dass eine Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach &lt;&gt; Frankenberg nicht vorgesehen sei. Deshalb bitten wir um folgende Anpassungen:</p>	<p>Die redaktionellen Änderungsvorschläge werden übernommen.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
NVV (Forts.)	<p>Seite 112, Tabelle II-24: Stand der Umsetzung ..., Zeile 2 Korbach Süd – Frankenberg (Eder) / Spalte 3 Stand der Umsetzung: BITTE ERGÄNZEN WIE FOLGT: „in Umsetzung“</p> <p>Seite 112/113, 5.1.4 Zugangsstellen..., 3. Satz / 7. Zeile ff., BITTE ERGÄNZEN WIE FOLGT: „Die neuen Bahnstationen in Frankenberg (Eder) Nord, Vöhl-Ederbringhausen, Vöhl-Herzhäuser und Vöhl-Schmittlotheim konnten noch nicht eingerichtet werden, da die Bahnstrecke Frankenberg (Eder) – Korbach Süd bislang noch nicht dauerhaft für den SPNV reaktiviert worden ist.“</p> <p>Seite 113, Tabelle II-25 Stand der Umsetzung neuer Stationen..., 3. Zeile Frankenberg (Eder) Nord, 5., 6. Und 7. Zeile Vöhl-Ederbringhausen ... -Schmittlotheim / 3. Spalte Stand der Umsetzung, BITTE JEWEILS ÄNDERN IN: „in Umsetzung“</p>	s. o.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (04.06.2013)	<p>Wir begrüßen die ausführliche und differenzierte Erarbeitung des Entwurfs.</p> <p>S. 61: Es wird angeregt, den Graphikausschnitt so zu wählen, dass der SPNV des Kreises deutlicher wird, einschließlich der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte.</p> <p>S. 102: Es wird dargelegt, dass es keine Nachfragedaten für den straßengebundenen ÖPNV (Bus) gibt. Dies ist angesichts der Tatsache, dass 57 Buslinien im Gebiet des Aufgabenträgers verkehren und damit den überwiegenden Teil der Nachfrage bewältigen, ein eklatanter Mangel des NVP.</p> <p>Ohne Kenntnis der aktuellen Nachfrage ist es nicht möglich zu beurteilen, ob eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ besteht. Ggf. sind Hilfsquellen auszuwerten.</p> <p>S. 104: Es wird gebeten darzustellen, mit welchen Fahrzeugen die AST-Verkehre erbracht werden und wie dabei ein barrierefreier ÖPNV sichergestellt wird.</p>	<p>Der Grafikausschnitt bleibt so, da das SPNV-Gesamtnetz im NVV-Gebiet hier Informationswert hat. Die Anl. II-07 enthält einen Liniennetzplan für das Kreisgebiet mit allen Bahnstationen.</p> <p>Für das NVV-Gebiet in seiner Gesamtheit liegen keine vollständig erhobenen Nachfragedaten für den Busverkehr vor und können auch nicht kurzfristig geliefert werden. Dies wäre eine Aufgabe für die nächste NVP-Generation.</p> <p>Im AST-Verkehr werden bereits heute (2013) in einigen Bedienegebieten Fahrzeuge eingesetzt, die zur Beförderung von Elektrorollstühlen zugelassen sind. ...</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)	Die Zahlen für den AST-Verkehr (dies gilt auch für andere Kennwerte) sind inzwischen 4 Jahre alt.	<p>... Die Anzahl entsprechender Fahrzeuge soll im Zuge von Neuvergaben erhöht werden. Das PBefG sieht eine Übergangsfrist bis 2022 vor.</p> <p>Die Bestandsaufnahme hat insgesamt den Datenstand 2009/2010.</p>
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)	S. 108: Da die Ergebnisse des NVV-Kundenbarometers nach Angaben im NVP keine Aussagen für die Zufriedenheit in einzelnen Landkreisen zulassen, wird angeregt, auf das Kapitel 4.5 zu verzichten, zumal die Erhebung bereits aus 2008 stammt.	Die Verzögerungen im Verfahren zur Aufstellung des NVP waren u. a. abhängig von dem zeitintensiven Novelierungsverfahren zum HÖPNVG sowie den komplexen Verhandlungen zwischen Land, NVV und LNO über die Finanzierung des ÖPNV und der sich daraus ergebenden Folgen bzgl. der Definition von lokalen und regionalen Verkehrsangeboten. Die Auszüge aus dem Kundenbarometer passen daher zum Datenstand der Bestandsaufnahme (2009/2010) und bleiben daher im NVP enthalten.
Stadt Korbach (06.06.2013)	<p>Im Entwurf des NVP wird in der gesamten Bestandsaufnahme und in der Schwachstellen- und Mängelanalyse das alte Stadtbussystem beschrieben und erläutert, welches bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 betrieben wurde.</p> <p>Wir bitten eindringlich darum, die gesamte Bestandsaufnahme und auch die Schwachstellen- und Mängelanalyse zu aktualisieren und auf das neue Stadtbussystem abzustimmen.</p> <p>Es ist keinem politischen Gremium zu vermitteln, künftig über einen Plan abzustimmen, der sich mit Rahmenbedingungen beschäftigt, die bereits der Vergangenheit angehören.</p> <p>Da das neue Stadtbussystem in Ihrem Hause entwickelt wurde, liegen Ihnen alle relevanten Daten vor.</p> <p>Zur aktuellen Situation und den Erfahrungen in den ersten Betriebsmonaten stehen wir, bzw. der neue Stadtbusbetreiber BVH, gerne zur Verfügung.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass zum Teil aktuellere statistische Daten zur Verfügung stehen.</p>	Die Bestandsaufnahme basiert bei allen nordhessischen NVP einheitlich auf den Jahren 2009/2010. Eine Überarbeitung dieses Kapitels ist unverhältnismäßig aufwändig und würde voraussichtlich nur geringfügige Änderungen dokumentieren bzw. einen geringen Mehrwert als Basis für das Angebotskonzept liefern. Das neue Stadtbuskonzept wird in der Angebotsplanung ausreichend gewürdigt.



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
Stadt Korbach (Forts.)	<p>Diese für einen Zeithorizont bis 2018 heranzuziehen sollte überprüft werden.</p> <p>Seite 54, Kap. 1.7.2: Bitte Unterpunkt ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• an der gebotenen Möglichkeit der Fahrradmitnahme auf verschiedenen Buslinien im Landkreis</li> </ul> <p>Seite 56, Tabelle II-4: Bitte streichen „(in Bau bis vsl. Oktober 2011)“</p> <p>Seite 58, Tabelle: Bitte bei Korbach ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- einzige Hansestadt Hessens</li> <li>- Einstiegspunkt Ederseebahn-Radweg</li> <li>- Freibad</li> <li>- Hauer Sportzentrum</li> <li>- Georg-Viktor-Turm in Goldhausen</li> </ul>	<p>Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme 2009/2010 waren die Busse noch nicht mit Fahrradträgern ausgerüstet. (vgl. Kap. V 2.11).</p> <p>Die redaktionellen Änderungsvorschläge werden übernommen.</p>
<b>zu Kapitel III „Anforderungsprofil“</b>		
RP Kassel (21.05.2013)	Das auf Seite 120-156 dargestellte Anforderungsprofil im Hinblick auf Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität entspricht weitestgehend den inhaltlichen Vorstellungen des Regionalplans Nordhessen 2009.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
ADFC (24.05.2013)	Anregen möchten wir, auch an ausgewählten Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV jene Standards als Zielvorstellung zu formulieren, wie sie an Haltepunkten des Schienenpersonenverkehrs anzutreffen sind.	Die Ausstattung der Bahnhaltstellen und Bushaltstellen ist abhängig von der Anzahl der Fahrgäste und Umsteiger. Für die stark frequentierten Bushaltstellen gelten bereits vergleichbare Standards (vgl. Kap. III 7.3).
NVV (24.05.2013)	<p>Im Anforderungsprofil zum Vertrieb wird auf Seite 178 (letzter Absatz) geschrieben, dass elektronisches Ticketing erst zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt werden soll, wenn die Testversuche in anderen Verbänden erfolgreich abgeschlossen wurden.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass der NVV in 2012 das Handy-Ticket eingeführt hat. Hierauf könnte in den Nahverkehrsplänen jetzt auch hingewiesen werden, da es sich dabei auch um eine Form des elektronischen Ticketing handelt.</p>	Die redaktionellen Änderungsvorschläge werden übernommen.
Stadt Korbach (06.06.2013)	Der straßengebundene ÖPNV ist an die Erfordernisse der Betriebe und ihrer Belegschaften zu orientieren.	Das ÖPNV-Angebot im Bus- und AST-Bereich ist auf die verschiedenen Anforderungen der Nutzergruppen abgestimmt. ...



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
Stadt Korbach (Forts.)		... Beschwerden und Mängel werden im Rahmen der üblichen Fahrplange- staltung abgearbeitet.
	Die Anbindung der Korbacher Ortsteile mit ihren touristischen Angeboten ist dauerhaft sicherzustellen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (04.06.2013)	S. 129: Dem Thema Barrierefreiheit werden allgemein alleine 5 Seiten gewidmet. Es wird angeregt, auch darzustellen, auf welchen Relationen und/oder zu welchen Zeiten (z. B. an Sonntagen) barrierefreie Reiseketten möglich oder nicht möglich sind.	Barrierefreie Reiseketten ergeben sich aus der konkreten Fahrplan- und Fahrzeugumlaufgestaltung. Beides ist nicht Gegenstand des NVP als Rahmenplan.
	S. 142/143: Es ist zu begrüßen, dass auf die Vorgaben des Regionalplans hinsichtlich der Ausweisung größerer Baugebiete hingewiesen wird.  Es sollte geprüft werden, inwieweit ein Auftrag des Aufgabenträgers aufgenommen wird, bei der Aufstellung von Bauleitplänen entsprechend mitzuwirken, z. B. um den mit 750 m (insbesondere in Kombination mit dem Mindesterschließungsgrad von nur 70 %) großen Erschließungsradius bei kleineren Siedlungen einzuhalten.	Eine direkte Einbindung des Aufgabenträgers in die Bauleitplanung erscheint sinnvoll, zumal die anhörungsberechtigte Verkehrsgemeinschaft Waldeck-Frankenberg keine offizielle Funktion mehr ausübt.
	S. 144: Der Regionalplan sieht vor, dass Reisezeiten zu Oberzentren eine Stunde Dauer nicht wesentlich überschreiten sollen.  Die Vorgabe des NVP ist 90 Minuten. Es sollte dargelegt werden, weshalb als Oberzentrum (nur) Kassel gewertet wird, Marburg hingegen die Rolle einer „Ersatzrelation“ (S. 187) zukommt.  Welche Werte gelten für Relationen wie z. B. GZ<>OZ?	Das dem Landkreis Waldeck-Frankenberg gemäß Regionalplan für Nordhessen zugeordnete OZ ist Kassel. Die „gelebte Realität“ in den südlichen Kreisteilen ist aber Marburg. Von daher ist die Bezeichnung „Ersatzrelation“ durchaus nachvollziehbar und wird im gesamten NVP-Projekt für Nordhessen verwendet.  Fahrzeitvorgaben zwischen einem GZ und einem OZ sind außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel nicht explizit definiert, lediglich zwischen GZ und MZ sowie zwischen MZ und OZ. Die Fahrzeitobergrenzen ergeben sich aus der Summe beider Relationen.
<b>zu Kapitel IV „Schwachstellenanalyse“</b>		
Stadt Bad Arolsen (15.05.2013)	Im aktuellen Entwurf zum NVP wird darauf hingewiesen, dass im Stadtteil Wetterburg das Feriendorf und das Strandbad nicht erschlossen sind.	Anmerkung der EWF dazu unter Kap. V „Angebotskonzept“



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
Stadt Bad Arolsen (Forts.)	Nach wie vor ist es unser grundsätzliches Bestreben, dieses Erschließungsdefizit zu beseitigen.	s. o.
RP Kassel (21.05.2013)	Die sich aus dem Anforderungsprofil aufbauende Schwachstellenanalyse von Seite 185-189 erscheint plausibel.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nationalparkamt Kellerwald-Edersee (22.05.2013)	[Stellungnahmen bei Kap. V „Angebotskonzept“]	
Gemeinde Bad Zwesten (28.05.2013)	[Stellungnahmen bei Kap. V „Angebotskonzept“]	
<b>zu Kapitel V „Angebotskonzept“</b>		
Stadt Brilon (08.05.2013)	<p>Seitens der Stadt Brilon wird die beabsichtigte Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg und die damit geplante Verlängerung der R42 von Korbach nach Brilon-Stadt begrüßt.</p> <p>Somit besteht zukünftig die Möglichkeit von Brilon aus die Universitätsstadt Marburg zu erreichen, was insbesondere für Studierende aus dem hiesigen Raum von Vorteil ist.</p> <p>Auch aus Sicht des Tourismus sowie aus wirtschaftlichen Aspekten (Holztransport) ist die Reaktivierung der Strecke ebenfalls zu befürworten.</p> <p>Mit der Reaktivierung wäre insofern ein 1. Schritt zur Wiederbelebung der ehemaligen Bahnstrecke Frankfurt – Bremen bewerkstelligt.</p>	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.
Stadt Bad Arolsen (15.05.2013)	<p>Insbesondere aufgrund des derzeitigen kompletten Neubaus als Ersatz für das bestehende Strandbad gehen wir von einer steigenden Attraktivität des Freizeitangebotes rund um den Twistesee und einer damit einhergehenden höheren Nachfrage nach Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs aus.</p> <p>Wir bitten daher seitens der EWF zu prüfen, ob im dortigen Bereich Haltestellen für die Besucher des Twistesees geschaffen werden können.</p>	Es wird zurzeit (Juni/Juli 2013) geprüft, ob eine Ausweitung der Linie 560 Willingen – Bad Arolsen zunächst an Wochenenden und Feiertagen bis zum Parkplatz beim Wetterburger Feriendorf umlauftechnisch möglich ist. Ggf. wäre das Konzept bereits zum April 2014 umsetzbar.





Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
Stadt Bad Arolsen (Forts.)	<p>Möglicherweise könnten die Fahrstrecken bestehender Linien verändert oder aber auch neue Linien in Erwägung gezogen werden.</p> <p>Auch für die Attraktivitätssteigerung der seit 1. April dieses Jahres eingeführten Gästekarte „MeineCardPlus“ wäre die Erreichbarkeit des Strandbades sinnvoll.</p>	s. o.
RP Kassel (21.05.2013)	[Stellungnahmen bei Kap. VII „Maßnahmenwirkung und -bewertung“]	
Nationalparkamt Kellerwald-Edersee (22.05.2013)	<p>An keiner Stelle können wir unseren „Kunden“ ein Angebot machen, wie sie z. B. von Kassel ins Wesebachtal (Kleinem, Gellershausen, Frebershausen) kommen und von dort wandern, um z. B. in Bringhausen oder Asel-Süd wieder in den Bus zu steigen.</p> <p>Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass an Wochenenden für Kleingruppen mit dem AST kaum eine Möglichkeit besteht, weil meistens schon besetzt, oder gar mit größeren Gruppen, die oft unsere Zielgruppen sind, weil die mit dem AST nicht bedient werden.</p> <p>Dazu war einmal die Idee des Buchenbusses geboren, der gegenläufig im 2-Stundentakt den Nationalpark umrundet und zusätzlich in Asel-Süd oder Bringhausen Wanderer aufnimmt oder hinbringt.</p>	<p>Die Nachfrage im AST-Verkehr im Wesetal wird erfasst. Eine Überbuchung kann bislang nicht erkannt werden. Bei entsprechendem Bedarf müsste die Linie 512 ausgeweitet werden. Die Linie 512 soll in zwei Linien geteilt werden (512, 513).</p>
	<p>An Spitzentagen ist die Brücke in Hemfurth überlastet und es staut sich der Individualverkehr bis zur Hälfte nach Affoldern und Waldeck zurück. Auch das hat was mit dem fehlenden öffentlichen Nahverkehr zu tun.</p> <p>Die Standseilbahn, die Sperrmauer, die Personenschiffahrt, der Aquapark, der Wildtierpark, der Kletterpark, der Baumkronenpfad, das Sperrmauermuseum, der Strand in Rehbach, die Fähre zur Halbinsel Scheid, der Nationalparkeingang Kirchweg in Bringhausen, der attraktive Radweg R5, alle diese Ziele sind nur über die Brücke in Hemfurth erreichbar.</p> <p>Von hier sollte der ÖPNV ein attraktives Angebot in der Saison anbieten.</p>	<p>Konzepte, die die Führung des MIV betreffen, sind nicht Gegenstand des NVP. Hier sind die anliegenden Städte und Gemeinden sowie Landkreis und Hessen Mobil Ansprechpartner.</p> <p>Gerade Hemfurth ist am Wochenende mit den Linien 510, 521, 556 gut bedient. Eine Ausweitung der Linie 556 (als neue Linie 503) nach Reaktivierung der R42 ist geplant.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
<p>Nationalparkamt Kellerwald-Edersee (Forts.)</p>	<p>Auch das kann mit dem Buchenbus erreicht werden, der über Bad Wildungen, Korbach, Herzhausen fahren sollte.</p> <p>Das Anbieten alleine reicht jedoch nicht, solange diese Möglichkeit nicht intensiv überregional beworben wird.</p> <p>Insgesamt fehlen in dem Plan hierzu Ideen und mit steigenden Besucherzahlen ist abzusehen, dass es zum Verkehrschaos an attraktiven Tagen in der Saison kommt.</p> <p>Der Buchenbus könnte neben des attraktiven Taktes auch noch attraktiver gemacht werden, indem er bestimmte Ziele anfährt, die mit dem PKW nicht erreicht werden (Regelung der Zufahrt zur Sperrmauer, Peterskopfstraße, Rangertouren mit dem Ranger an Bord und Bedarfshaltestellen mit Wanderführungen etc.).</p> <p>Wie Sie selbst in dem Plan schreiben, befindet sich die Erschließung noch nicht auf dem Niveau anderer Nationalparks in der Bundesrepublik Deutschland. Der Buchenbus wäre als Ziel formuliert ein Schritt in Richtung eines angepassten Niveaus.</p>	<p>s. o.</p> <p>Konzepte zur Bewerbung sind nicht Gegenstand des NVP. NVV und EWF leisten mit den entsprechenden Printmedien bereits Pionierarbeit. Nationalpark, Naturpark und Tourismusorganisationen sind ebenfalls gefordert.</p> <p>Konzepte, die die Führung des Gesamtverkehrs und insbesondere des MIV betreffen, sind nicht Gegenstand des NVP. Hier sind die anliegenden Städte und Gemeinden sowie Landkreis und Hessen Mobil Ansprechpartner.</p>
<p>Stadt Hallenberg (23.05.2013)</p>	<p>Die Umsetzung der angedachten Änderung auf die neue Linie 540 mit der Ausweitung des Fahrtenangebotes an Samstagnachmittagen, die Einführung von Fahrten an Sonn- und Feiertagen und vor allem die zusätzlichen Kapazitäten für die Fahrradmitnahme werden von mir sehr begrüßt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>ADFC (24.05.2013)</p>	<p>Die vielschichtige Angebotsplanung berücksichtigt in angemessener Weise die Kombination aus Fahrrad und ÖPNV in der Fläche und als Verkehrsträger im Umweltverbund.</p> <p>Die Fahrradmitnahme in Bussen als Angebotsschwerpunkt zu kennzeichnen, spiegelt den Willen wider, ...</p>	<p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
ADFC (Forts.)	<p>... im Modal Split auch Synergien der verschiedenen Verkehrsträger nachhaltig zur Entfaltung zu bringen.</p> <p>Der Nahverkehrsplan verdeutlicht das Bewusstsein, dass bestehende Infrastrukturen – hier: das Fernradroutennetz sowie die Linienführung im ÖPNV – aus Sicht der Nutzer nur vernetzt zu betrachten und weiterzuentwickeln sind.</p> <p>Die offensive Angebotsgestaltung vor allem im Bereich der Kombination aus Busverkehr und zu befördernder Fahrräder durch Halterungen am Bus oder zur sicheren Abstellung geeigneter Flächen im Fahrzeug ist besonders zu begrüßen, desgleichen das Mitführen von Fahrradanhängern auf Strecken mit entsprechendem Kundenpotential.</p> <p>Im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen hält der ADFC Hessen die aufgeführten Maßnahmen für geeignet, den Willen des Gesetzgebers zu erfüllen und die Attraktivität der Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel zu erhöhen, möglichst mit Einschluss der Fahrradnutzung in die Mobilitätskette.</p>	<p>s. o.</p> <p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>
Gemeinde Allendorf (Eder) (27.05.2013)	<p>Wir erwarten daher, dass das bisherige Angebot des Bus- und AST-Verkehrs für das Gebiet der Gemeinde Allendorf (Eder) auch zukünftig uneingeschränkt aufrechterhalten wird.</p> <p>Neben der wichtigen Ost-West-Verbindung zwischen Frankenberg und Hatzfeld hat dabei auch die Nord-Süd-Verbindung zwischen Münchhausen und Hallenberg Priorität, um den Anschluss an den Bahnhof Münchhausen sicherzustellen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die vorhandenen Verbindungen führen über das MZ Frankenberg. Die Erreichbarkeit des MZ Frankenberg sollte nicht geschwächt werden. Im Falle eines Ausbaus der Nord-Süd-Verbindung würde die Überlagerung der beiden Linienstränge zwischen Battenberg und Frankenberg entfallen und der Takt auf der Linie 540 entsprechend auf eine zweistündige Bedienung ausgedünnt. Die Nord-Süd-Verbindung ist darüber hinaus in Form einer AST-Linie 586.4 bereits verwirklicht. Eine Überbuchung dieser AST-Linie ist nicht bekannt.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
<p>Stadt Battenberg (Eder) (27.05.2013)</p>	<p>Wir erwarten, dass die Anbindung der Stadt Battenberg an den Personenverkehr im seitherigen Umfang durch Bus und Anrufsammeltaxi aufrechterhalten bleibt.</p> <p>Wegen des Bahnhofs in Münchhausen ist eine Bus-/AST-Verbindung von Battenberg nach Münchhausen und umgekehrt von besonderer Bedeutung. Ein Ausbau wäre zu begrüßen.</p> <p>Die Aufrechterhaltung bzw. der Ausbau des Schülertransports von Münchhausen und Hallenberg nach Battenberg und umgekehrt hat für die Gesamtschule Battenberg hohe Priorität, dies bitten wir im Plan zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>s. Antwort der EWF zur entsprechenden Stellungnahme der Gemeinde Allendorf (Eder)</p> <p>Die vorhandenen Verbindungen im Bus- und AST-Verkehr werden nicht ausgedünnt. Die schulischen Anforderungen sind in den Anforderungen an die Linien 540 und 540.x festgehalten.</p>
<p>Gemeinde Bad Zwesten (28.05.2013)</p>	<p>Der Gemeindevorstand der Gemeinde Bad Zwesten hat in seiner Sitzung am 21. Mai 2013 die anliegende Stellungnahme zum Lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg beschlossen.</p> <p>Linie 510, Bad Wildungen – Waldeck – Korbach:</p> <p>Im Rahmen der Verbesserung der Kundenfreundlichkeit wäre eine Verkürzung der Wartezeiten beim Umstieg von der Linie 408 zur Linie 510 und umgekehrt, an den Haltestellen in Bad Wildungen, wünschenswert.</p> <p>Auf der Linie 510 sollten, zur Verbesserung der Barrierefreiheit, Niederflurbusse eingesetzt werden.</p> <p>Linie 583.4, Bad Wildungen – Braunau – Armsfeld (AST):</p> <p>Im Rahmen der Verbesserung der „Kundenfreundlichkeit“ sollte eine Verkürzung der Wartezeiten beim Umstieg von der Linie 408 zur Linie 583.4 und umgekehrt, an der Haltestelle in Bad Wildungen-Braunau, in Erwägung gezogen werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Linien 408 (410 neu) und 510 sind regionale Buslinien und werden vom NVV geplant. Anschlüsse unterliegen einer Vielzahl von Anforderungen und müssen deshalb priorisiert werden (410: Anschluss RE30/R9 Bf. Borken).</p> <p>Auf den Regelfahrten der Linie 510 werden seit 2009 Niederflurfahrzeuge (Kat. A) eingesetzt. Ausnahmen bestehen – wenn überhaupt – nur bei Verstärkerbussen (Kat. B) zur Abdeckung von Verkehrsspitzen im Schülerverkehr. Die Vorgabe des Einsatzes von Niederflurfahrzeugen ergibt sich aus den Anlagen III-01 und V-01.</p> <p>Die AST-Linien sind in Bad Wildungen untereinander verknüpft. Verbesserte Übergänge in Braunau führen zu verpassten Anschlüssen in Bad Wildungen. Auch hier müssen Prioritäten gesetzt werden. ...</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
<p>Gemeinde Bad Zwesten (28.05.2013)</p>	<p>Die Einrichtung einer zusätzlichen AST Haltestelle am „Besucherbergwerk“ in Bergfreiheit wäre im Rahmen der Verbesserung der „Erschließungsqualität“, wünschenswert.</p>	<p>... Die Fahrpläne der Buslinie 408 (410 neu) kann wegen der Anschlussbindung am Bf. Borken zum SPNV nicht verschoben werden.</p> <p>Bergfreiheit ist derzeit (2013) mit zwei Haltestellen erschlossen. Weitere Haltestellen sind ggf. durch die Stadt Bad Wildungen aufzustellen und könnten dann durch AST bedient werden.</p>
<p>Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (04.06.2013)</p>	<p>Es wird angeregt, auch darzustellen, auf welchen Relationen und/oder zu welchen Zeiten (z. B. an Sonntagen) barrierefreie Reiseketten möglich oder nicht möglich sind</p> <p>Dies gilt auch für die Darstellung der Verknüpfungspunkte im AST-System, vor allem zum SPNV (S.232).</p> <p>AST-Verkehre lassen außerdem auch die Mitnahme von Fahrrädern nicht zu (vgl. S. 239).</p> <p>S. 202 ff.: Aus den separat dargestellten Zielnetzen ist das Gesamtangebot einer Relation nicht erkennbar und auch nicht eine zeitliche Differenzierung, z. B. das Angebot an Sonntagen.</p> <p>S. 243: Die Investitionsplanung sollte zumindest mit einer Schätzung der Kosten verbunden sein. Bereits zur Förderung beantragte Maßnahmen sollten gekennzeichnet sein.</p>	<p>s. Anmerkungen zu Kap. III „Anforderungsprofil“</p> <p>Barrierefreiheit wird Hauptthema für die Fortschreibung der nächsten NVP sein, auch weil das PBefG dazu zwischenzeitlich Fristen gesetzt hat.</p> <p>Die im AST-Verkehr eingesetzten Pkw können i. d. R. Haltestellen mit Kassele Hochbord fahrdynamisch nicht anfahren. AST-Fahrzeuge mit Zulassung für E-Rollstühle verfügen deshalb über entsprechende Rampen.</p> <p>Vor allem bzgl. der Fahrradmitnahme muss berücksichtigt werden, dass ein AST-Fahrzeug gegenüber einem KOM bauartbedingte Einschränkungen mit sich bringt. Unverhältnismäßige Anforderungen führen hier gezwungenermaßen zu einer Reduzierung des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum.</p> <p>Eine überlagerte Darstellung der Teilnetze erscheint nicht sinnvoll. Selbst bei einer auf Sa/So/F reduzierten Darstellung wird das flächenhaft vorgehaltene AST-Netz die Bus- und Bahnlinien überblenden.</p> <p>Die nachträgliche Ermittlung der genannten Angaben zu den Infrastrukturinvestitionen der Städte und Gemeinden ist mit einem relativ hohen Aufwand verbunden. Informationen liegen oftmals nicht aktuell oder schlüssig vor. Die Stellungnahme wird jedoch für die Bearbeitung weiterer NVP berücksichtigt.</p>
<p>Stadt Korbach (06.06.2013)</p>	<p>Das mittlerweile umgesetzte neue Konzept [Stadtbuskonzept; Anm. d. IGDB] wird noch immer als Angebotskonzeption geführt. Wäre der NVP schon beschlossen, könnte das akzeptiert werden.</p>	<p>Die Liniensteckbriefe zum Angebotskonzept enthalten Angaben zu allen Buslinien im Kreisgebiet (vgl. Anl. V-01). Veränderungen gegenüber dem Jahresfahrplan 2010 (Bestandsaufnahme) sind dokumentiert.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
Stadt Korbach (Forts.)	<p>Da sich der NVP aber noch immer in der Entwurfsphase befindet, wird erwartet, dass diesbezüglich noch eine Überarbeitung erfolgen wird.</p> <p>Die Stadt Korbach hat sich mit dem neuen Verkehrsvertrag, der bereits im April 2012 geschlossen wurde, für die nächsten acht Jahre, mit einer Verlängerungsoption auf zehn Jahre, gebunden. Dies muss sich im NVP entsprechend niederschlagen.</p>	<p>Der Stadtbus Korbach wurde im Verlauf der Bearbeitungszeit des NVP modifiziert. Dies ist im Angebotskonzept berücksichtigt (vgl. Kap. V 2.6.3).</p> <p>Die Verlängerungsoption auf zehn Jahre wird in Anlage VI-01 zum Linienebündel 502 „Stadtbus Korbach“ vermerkt.</p>
	<p>Die Kreisstadt Korbach geht davon aus, dass es zu keinerlei qualitativen und quantitativen Verschlechterungen des Verkehrsangebotes kommen wird.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die im Nahverkehrsplan projektierten ÖPNV-Angebote optimal ineinandergreifen und abgestimmt sind bzw. dies im weiteren Verfahren erfolgen wird.</p>	<p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>Wir weisen in diesem Zusammenhang nochmals deutlich auf ein zu optimierendes und den Schülerbedürfnissen anzupassendes Angebot hin.</p> <p>Hier besteht unserer Auffassung nach eine deutliche Schwachstelle in der Abstimmung zwischen dem Schulträger der Korbacher Schulen und dem ÖPNV-Aufgabenträger.</p> <p>In der Sitzung zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der Kreisstadt Korbach am 14. Mai 2013 ist dies seitens der Schüler problematisiert worden.</p>	<p>Das ÖPNV-Angebot im Bus- und AST-Bereich ist auf die verschiedenen Anforderungen der Nutzergruppen abgestimmt. Beschwerden und Mängel werden im Rahmen der üblichen Fahrplangestaltung abgearbeitet.</p>
	<p>Wir regen an, dass die Linie R4 weiterhin auch nach dem Fahrplanwechsel 12/2014 die Bahnstation Korbach Süd anbindet.</p>	<p>Der SPNV ist nicht originärer Gegenstand des Lokalen NVP, sondern des Regionalen NVP des NVV. Im Lokalen NVP ist der SPNV nur nachrichtlich aufgenommen.</p>
	<p>[weitere Stellungnahmen s. Kap. VII „Maßnahmenwirkung und -bewertung“]</p>	
BRS (11.06.2013)	<p>Dennoch möchte ich gerne darauf hinweisen, dass wir den Betrieb unserer Linie T92 Diemelstadt-Wrexen – Marsberg-Westheim mit Ablauf der Konzession zum 31.05.13 eingestellt haben.</p>	<p>Der Hinweis zur Einstellung der Linie T92 wird im Angebotskonzept übernommen.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
BRS (Forts.)	<p>Bezugnahmen auf die T92 habe ich u. a. auf den Seiten 72, 74, 75 und 227 des Entwurfs zum neuen NVP gefunden.</p> <p>Darüber hinaus bitte ich zu prüfen, inwieweit mit dem neuen NVP eine bessere Verknüpfung der Linien 520 Frankenberg – Allendorf – Hallenberg und 356 Hallenberg – Winterberg – Olsberg angestrebt werden kann.</p> <p>Unsere Linie 356 Olsberg – Winterberg – Hallenberg ist stündlich mit der Oberen Ruhrtalbahn in Olsberg verknüpft und ermöglicht in Hallenberg attraktive Umsteigezeiten von in der Regel 7 Minuten in Richtung Allendorf/Frankenberg.</p> <p>In Richtung Winterberg/Olsberg hingegen verpasst die Linie 520 aus Frankenberg/Allendorf unseren Anschluss überwiegend um 6 Minuten.</p> <p>Eine spätere Abfahrt unserer Linie 356 ist bedingt durch die stark genutzte Verknüpfung mit dem SPNV in Olsberg leider nicht möglich.</p>	<p>s. o.</p> <p>Die Verknüpfung der Linien 540 und 356 in Hallenberg ist in Kap. V 2.2 (S. 206) und Kap. V 2.8 (S. 228 f.) thematisiert. Die Detailplanung erfolgt im Rahmen der Fahrplangestaltung.</p>
<b>zu Kapitel VI „Linienbündelung“</b>		
-	-	-
<b>zu Kapitel VII „Maßnahmenwirkung und -bewertung“</b>		
RP Kassel (21.05.2013)	<p>Die sich aus dem Anforderungsprofil und der sich daraus aufbauenden Schwachstellenanalyse entwickelte Angebots- und Maßnahmenkonzeption (-wirkung und -bewertung Seite 252-262) vor allem auch unter Berücksichtigung der Demografischen Entwicklung entsprechen den Vorstellungen des Regionalplans Nordhessen.</p> <p>Die Reaktivierung der Schienenstrecke Korbach – Frankenberg ist im Regionalplan Nordhessen 2009 in Text und Karte als Ziel ausgewiesen. Die Prioritätensetzung auf Seite 262 geht mit den Aussagen des Regionalplans konform.</p>	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.
Stadt Korbach (06.06.2013)	3.1 Maßnahmengruppe mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen:	



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
<p>Stadt Korbach (Forts.)</p>	<p>Bei der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach-Frankenberg ist die Modernisierung der Bahnstation Korbach Süd einzuplanen.</p> <p>Flankierende Infrastrukturmaßnahmen mit Verknüpfung zwischen Bahn und Bus sind geplant.</p> <p>Die Kreisstadt Korbach hat dies dem Landkreis Waldeck-Frankenberg mit Schreiben vom 11. April 2013 mitgeteilt.</p> <p>Wir begrüßen es, dass der Landkreis Waldeck-Frankenberg den kommunalen Eigenanteil hierbei tragen wird.</p>	<p>Modernisierungen von Bahnstationen obliegen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (hier: DB RegioNetz Infrastruktur GmbH „Kurshessenbahn“) unter finanzieller Beteiligung des Aufgabenträgers für den SPNV (hier: NVV).</p> <p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>s. o.</p> <p>Eine Übernahme des kommunalen Eigenanteils durch den Landkreis ist irrtümlich in den NVP-Entwurf gelangt und daher unzutreffend.</p>
	<p>3.2 Maßnahmengruppen zur Realisierung empfohlen:</p> <p>Aus touristischen Erfordernissen sind insbesondere folgende Maßnahmen in die Maßnahmengruppe aufzunehmen, da hierdurch Nachfragezuwächse zu erwarten sind:</p>	<p>Die Stellungnahmen sind unten im Einzelnen kommentiert.</p>
	<p>Das Angebot zur Mitnahme von Fahrrädern sollte generell und ganzjährig auf allen Linien angeboten werden.</p>	<p>Das Fahrradbeförderungskonzept des LK Waldeck-Frankenberg dürfte hinsichtlich der flächenhaften Vorhaltung einmalig im Bundesgebiet sein. Eine weitere Ausdehnung auf Verstärkerfahrzeuge und Wintermonate sowie auf Linien mit überwiegend schulischen Beförderungsaufgaben erscheint aus heutiger Sicht nicht sinnvoll (vgl. hierzu auch die Stellungnahme des ADFC).</p>
	<p>Das AST-System sollte für Touristen landkreisweit attraktiver beworben werden. Die hohe Inanspruchnahme des AST in Willingen und Diemelsee zeigt die Bedeutung deutlich.</p>	<p>Konkrete Marketingaktivitäten sind nicht Gegenstand des NVP.</p>
	<p>Das Verkehrsangebot zwischen dem Landkreis Waldeck-Frankenberg und dem Hochsauerlandkreis sollte in stärkerem Maße abgestimmt werden.</p>	<p>Diese Forderung ist Intention des NVP (vgl. Übersichtskarte auf Seite 228 in Kap. V 2.8 mit den überregionalen Verknüpfungspunkten).</p>
	<p>Der Busverkehr zwischen der Kreisstadt Korbach und der Diemelsee-Region ist deutlich zu verbessern (Linie 508).</p>	<p>Die Linie 508 wird als lokale Hauptlinie geführt. Sollten Überbuchungen auf der räumlich parallel verlaufenden AST-Linie 581.9 einen entsprechenden Hinweis geben, wird das Busangebot erweitert.</p>





Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
Stadt Korbach (Forts.)	Am Bahnhof Korbach Süd sollte ein Verknüpfungspunkt Bus/Bahn wegen der zukünftigen touristischen Frequentierung entstehen (Ederseebahn-Radweg, Hessischer Fernradweg R 5, historische Altstadt der einzigen hessischen Hansestadt, Infozentrum Geopark GrenzWelten, Fossilienfundstelle Korbacher Spalte etc.).	Die Anregung wird konzeptionell im Rahmen des Gutachtens „Busangebot nach Reaktivierung R42“ geprüft. Grundsätzlich hat eine Verknüpfung am Hbf./ZOB aber eine höhere Priorität.
Stadt Lichtenfels (25.06.2013)	Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Lichtenfels vermisst im Rahmen der Maßnahmenbewertung zum regionalen [lokalen; Anm. d. IGDB] Nahverkehrsplan Aussagen über die Finanzierung der aufgeführten Maßnahmengruppen.	Sämtliche Maßnahmen stehen selbstverständlich unter dem auf den Seiten 124 ff. erläuterten Finanzierungsvorbehalt (vgl. Kap. III 2.4). Grundsätzlich orientiert sich das Planungskonzept am Bestandsangebot und entwickelt dieses moderat weiter.
	Eine Konzeption für den straßengebundenen ÖPNV zur Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion Kellerwald-Edersee, zu der unserer Auffassung nach auch der Naturpark gehört, kann sicherlich nur dann umgesetzt werden, wenn zeitnah entsprechende Kosten vorgelegt werden. Die auf Seite 263 angesprochenen Maßnahmengruppen mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen, stehen nach Auffassung der Stadt Lichtenfels eindeutig unter dem Finanzierungsvorbehalt.	Auch das Bedienkonzept für den Bus- und AST-Verkehr in der Nationalparkregion ist weitgehend schon vorhanden und wird nachfrageorientiert im Rahmen des Möglichen angepasst.
	Auf Grund der finanziellen Situation sollten nicht nur zusätzliche Verbindungen angesprochen werden, sondern es sollte auch über eine vertretbare Rückführung des Anruf-Sammel-Systems nachgedacht werden, um dieses Angebot weiter aufrechterhalten zu können.	Mit dem geschlossenen AST-Netz liegt für alle Städte und Gemeinden im LK Waldeck-Frankenberg eine einheitlich gute Erschließung durch den ÖPNV vor. Eine Rückführung des AST und ein punktueller Ersatz durch Neuaufbau von Flächenbetriebsformen unter modernen Produktnamen wie „Flexi-Bus“ oder „Multi-Bus“ führen in aller Regel zu einer Verschlechterung des Angebotes und nicht zwangsläufig zu Einsparungen in den kommunalen Haushalten.
	In diesem Bereich vermissen wir Anregungen und Empfehlungen zu Alternativen zum AST-Verkehr z. B. Projekte wie den Multi-Bus des Landkreises Heinsberg (NRW) oder das System „FLEXI-BUS“ des Verkehrsverbundes Mittelschwaben.	Kaum eine alternative Betriebsform hat sich solange am Markt etablieren können wie das oftmals als „vorbildlich“ bezeichnete AST-/Rufbus-Konzept im LK Waldeck-Frankenberg. Die Mehrzahl anderer Projekte wurde/musste nach Auslaufen von staatlichen Fördermitteln oder aufgrund organisatorischer Probleme wieder eingestellt werden.



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von EWF und IGDB
Stadt Lichtenfels (Forts.)		Produkte wie der Einkaufsbus wurden in der Vergangenheit als Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 PBefG (sog. Marktfahrten) durchgeführt und oftmals aus finanziellen Gründen in den Linienverkehr (Bus/AST) integriert oder ganz aufgegeben.
	<p>Bei Maßnahmengruppen ohne Priorisierung ist nach unserer Auffassung der Bereich von evtl. Bürgerbusprojekten nur unzureichend behandelt worden. Dieses in vielen Bereichen sehr erfolgreiche Angebot hätte einer etwas intensiveren Erläuterung bedurft.</p> <p>Auch wenn Bürgerbusse im Land Hessen nicht gefördert werden, ist dieses System eine finanzierbare Möglichkeit das ÖPNV-Angebot zu verbessern.</p> <p>Die Stadt Lichtenfels ist der Auffassung, dass sich der Landkreis Waldeck-Frankenberg um die Umsetzung eines Pilotprojektes „Bürgerbus im ländlichen Raum“ beim Land Hessen stark machen sollte.</p> <p>Auch wenn Bürgerbus-Projekte sicherlich nicht den Komfort des Anruf-Sammel-Taxis bieten, sind sie doch deutlich leichter zu finanzieren.</p> <p>Zudem können ergänzende Produkte, wie etwa der Einkaufsbus, in Zukunft von besonderer Bedeutung sein.</p> <p>Daher ist es angebracht, dass das Land Hessen im ländlichen Raum entsprechende Projekte unterstützen sollte.</p> <p>Die Stadt Lichtenfels erklärt sich bereit, sofern finanzierbar, sich für ein solches Pilotprojekt zu bewerben.</p>	Eine potenzielle Bewerbung der Stadt Lichtenfels um ein Pilotprojekt „Bürgerbus im ländlichen Raum“ wird vom Landkreis begrüßt. Es ist aber zunächst Aufgabe der Stadt Lichtenfels, einen Bürgerbusverein zu gründen und damit die organisatorischen und personellen Voraussetzungen zur Einrichtung entsprechender Angebote zu schaffen. Bei einer sich daran anschließenden Beantragung eines Betriebskostenzuschusses bzw. einer Förderung durch das Land Hessen würde der Landkreis die Stadt unterstützen.
<b>Nachträge durch IGDB</b>		
IGDB (12.06.2013)	<p>Kapitel II „Bestandsaufnahme“: nachtragen lokale Linie 407 in Liniensteckeckbriefliste (einbrechende Fahrten aus dem Schwalm-Eder-Kreis)</p> <p>Kapitel V „Angebotskonzept“: dito, nachrichtliche Aufnahme</p>	