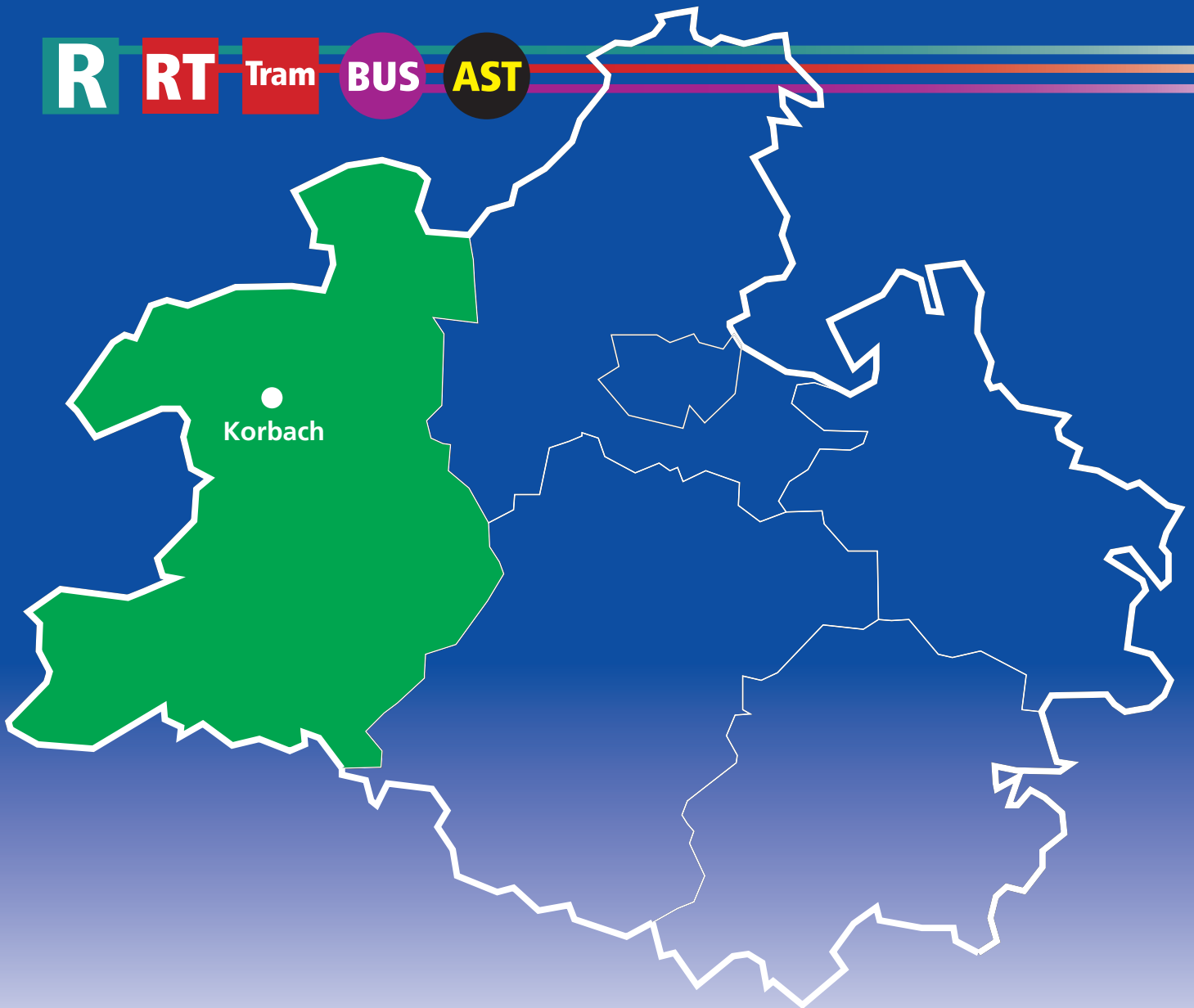


Nahverkehrsplan Kreis Waldeck-Frankenberg 2013-2018

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



NAHVERKEHRSPPLAN

LANDKREIS WALDECK-FRANKENBERG

FORTSCHREIBUNG

2013 – 2018

Bearbeitung



IG Dreieich Bahn GmbH

63303 Dreieich

Dr. Hinrich Schmöe

Alex Müller

Joachim Lips

Felix-Martin Esselborn

Lutz Sebbesse

im Auftrag der



Energie Waldeck-Frankenberg GmbH

34497 Korbach

Dreieich und Korbach, im Juni 2014



Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Titelgrafik | 1 |
| Inhaltsverzeichnis | 3 |
| I Einleitung und Rechtsrahmen | 8 |
| 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 | 13 |
| 2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV..... | 16 |
| 2.1 Europarechtlicher Rahmen..... | 16 |
| 2.2 Bundesrechtlicher Rahmen..... | 18 |
| 2.3 Landesrechtlicher Rahmen | 23 |
| II Bestandsaufnahme | 24 |
| 1 Raumstrukturanalyse | 24 |
| 1.1 Lage des Planungsgebietes im Raum..... | 24 |
| 1.2 Bevölkerungsstruktur | 32 |
| 1.3 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte | 42 |
| 1.4 Versorgungsstrukturen und Einkaufsorientierungen..... | 45 |
| 1.5 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte | 47 |
| 1.6 Gesundheitliche und soziale Einrichtungen..... | 52 |
| 1.7 Tourismus, Naherholung und Freizeit | 54 |
| 2 Schienenpersonennahverkehr | 60 |
| 2.1 Produkte und Besonderheiten | 60 |
| 2.2 Aufgabenträgerschaft und Leistungsvergabe..... | 61 |
| 2.3 SPNV-Linien | 62 |
| 2.4 Stationen | 63 |
| 2.5 Angebotsentwicklung | 63 |
| 3 Straßengebundener ÖPNV | 64 |
| 3.1 Aufgabenträgerschaften, Linienbündel und Verkehrsunternehmen..... | 64 |
| 3.2 Liniennetz, Bedienungsangebot und Produkte | 70 |
| 3.3 Infrastruktur | 85 |
| 4 Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage | 88 |
| 4.1 Kennwerte regionalen Mobilitätsverhaltens | 88 |



| | | |
|------------|--|------------|
| 4.2 | Pendlerverflechtungen | 92 |
| 4.3 | Verkehrsnachfrage im ÖPNV | 100 |
| 4.4 | Kennwerte der Verkehrsnachfrage im MIV | 106 |
| 4.5 | Kundenzufriedenheit im ÖPNV | 108 |
| 5 | Umsetzungsgrade der empfohlenen Maßnahmen aus dem lokalen Nahverkehrsplan 2001 | 111 |
| 5.1 | Umsetzungsgrade der aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV 2000 nachrichtlich übernommenen Maßnahmen | 111 |
| 5.2 | Umsetzungsgrade vorgesehener Maßnahmen im lokalen straßengebundenen ÖPNV | 115 |
| 5.3 | Umsetzungsgrade der aus Nahverkehrsplänen benachbarter Aufgabenträger nachrichtlich übernommenen Maßnahmen | 119 |
| III | Anforderungsprofil | 120 |
| 1 | Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan | 120 |
| 2 | Grundziele und Leitbilder | 122 |
| 2.1 | Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit | 122 |
| 2.2 | Anforderungen durch demographische Entwicklungen | 123 |
| 2.3 | Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen | 124 |
| 2.4 | Finanzierungsvorbehalt | 124 |
| 3 | Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV | 127 |
| 3.1 | Ausreichende Bedienung | 127 |
| 3.2 | Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG | 128 |
| 3.3 | Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger | 128 |
| 3.4 | Barrierefreiheit | 129 |
| 4 | Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV | 132 |
| 5 | Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht von Gender Mainstreaming | 134 |
| 6 | Mindeststandards für die Verkehrsbedienung | 136 |
| 6.1 | Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienungsstandards | 136 |
| 6.2 | Verbindungen zwischen zentralen Orten | 138 |
| 6.3 | Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen | 139 |
| 6.4 | Abhängigkeit der Mindestbedienstandards von der Raumstruktur | 141 |
| 6.5 | Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen | 145 |
| 6.6 | Mindestbedienstandards für den SPNV | 147 |



| | | |
|-----------|---|------------|
| 6.7 | Besondere Grundsätze für Planung und Ausgestaltung des schulbezogenen Linienverkehrs..... | 148 |
| 7 | Qualitatives Grundangebot..... | 150 |
| 7.1 | Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen..... | 150 |
| 7.2 | Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG..... | 153 |
| 7.3 | Mindeststandards für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV..... | 156 |
| 7.4 | Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV | 162 |
| 7.5 | Mindestanforderungen an die Verkehrsdurchführung..... | 164 |
| 7.6 | Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastrelevanter Verkehrsinfrastrukturen | 168 |
| 7.7 | Marketing..... | 171 |
| 7.8 | Fahrgastinformation..... | 174 |
| 7.9 | Tarif..... | 176 |
| 7.10 | Vertrieb..... | 177 |
| 8 | Regieleistungen und Vertragsmanagement..... | 179 |
| IV | Schwachstellenanalyse..... | 181 |
| 1 | Funktion der Schwachstellenanalyse | 181 |
| 2 | Vorgaben zur Barrierefreiheit..... | 182 |
| 3 | Mindeststandards für den Linienverkehr..... | 185 |
| 3.1 | Erschließungsqualität | 185 |
| 3.2 | Verbindungsqualität..... | 187 |
| 3.3 | Bedienstandards im SPNV..... | 189 |
| 4 | Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV..... | 190 |
| 4.1 | Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit..... | 190 |
| 4.2 | Eingeschränkte Aufenthaltsqualität..... | 191 |
| 4.3 | Fehlende Barrierefreiheit | 192 |
| 4.4 | Unzureichender Ausbaustand..... | 193 |
| 4.5 | Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität | 195 |
| 4.6 | Keine durchgängige Außendarstellung | 195 |
| 4.7 | Unzureichende Informationsmöglichkeiten..... | 196 |
| 5 | Schwachstellen und Mängel aus Sicht der Städte und Gemeinden | 198 |
| V | Angebotskonzept..... | 199 |
| 1 | Zuständigkeiten und Angebotsformen | 199 |
| 2 | Verkehrsangebot..... | 202 |



| | | |
|------------|---|------------|
| 2.1 | Schienenpersonennahverkehr | 202 |
| 2.2 | Regionaler Busverkehr | 205 |
| 2.3 | Lokaler Busverkehr | 210 |
| 2.4 | Lokaler AST-Verkehr | 214 |
| 2.5 | Buslinien mit Liniennummer-Differenzierungen | 220 |
| 2.6 | Stadtverkehre | 223 |
| 2.7 | Linien benachbarter Aufgabenträger | 225 |
| 2.8 | (Takt-)Verknüpfungspunkte im Zug- und Busverkehr | 228 |
| 2.9 | Verknüpfungspunkte im AST-System | 231 |
| 2.10 | Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion Kellerwald- Edersee | 233 |
| 2.11 | Fahrradmitnahme im Busverkehr | 238 |
| 2.12 | Jugendtaxi Waldeck-Frankenberg | 240 |
| 2.13 | Bürgerbus | 241 |
| 2.14 | Erörterung der Integration von privaten Pkw-Fahrten in den ÖPNV am Beispiel des Pilotprojektes „NVV-Mobilfalt“ | 242 |
| 3 | Verkehrsinfrastruktur | 243 |
| 3.1 | Anschlusssicherung mittels DFI | 243 |
| 3.2 | Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV | 244 |
| 3.3 | Investitionsplanungen der Städte und Gemeinden | 244 |
| 3.4 | Investitionsplanungen des Aufgabenträgers | 247 |
| VI | Linienbündelung | 248 |
| 1 | Verkehrliche und rechtliche Grundlagen | 248 |
| 2 | Zweck der Linienbündelung | 249 |
| 3 | Informationspflicht der zuständigen Behörde | 249 |
| 4 | Linienbündel im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 251 |
| VII | Maßnahmenwirkung und -bewertung | 253 |
| 1 | Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage | 253 |
| 1.1 | Demographischer Wandel und Mobilität | 253 |
| 1.2 | Künftige Senioren generationen und ÖPNV-Nutzung | 254 |
| 1.3 | Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV | 254 |
| 1.4 | Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand | 256 |
| 2 | Maßnahmenwirkung | 258 |
| 3 | Maßnahmenbewertung | 263 |
| 3.1 | Maßnahmengruppen mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen | 263 |



| | | |
|-------------|--|------------|
| 3.2 | Maßnahmengruppen mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen | 264 |
| 3.3 | Maßnahmengruppen zur Realisierung empfohlen | 264 |
| 3.4 | Maßnahmengruppen ohne Priorisierung..... | 264 |
| VIII | Beschlussfassung | 266 |
| | Abbildungsverzeichnis | 267 |
| | Tabellenverzeichnis | 270 |
| | Literaturverzeichnis..... | 273 |
| | Abkürzungsverzeichnis | 276 |
| | Verzeichnis der Anlagen | 280 |



I Einleitung und Rechtsrahmen

1 Einleitung

1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Der vorliegende zweite Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Waldeck-Frankenberg erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit für die Jahre 2013 bis zunächst 2018.

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. Vom Aufgabenträger, dem Landkreis Waldeck-Frankenberg, wurden die verantwortlichen Aufgabengebiete an die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) übertragen.

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 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 Waldeck-Frankenberg, 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 Waldeck-Frankenberg die Intention, erneute 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 Waldeck-Frankenberg 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 Waldeck-Frankenberg 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 eine Bedienung mit dem Bus nur dann durchgeführt, wenn die Höhe des Fahrgastaufkommens dies erfordert, z. B. zu den Stoßzeiten des Ausbildungsverkehrs. Ansonsten erfolgt die Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angebotsformen (AST), die auch den SPNV und den regionalen Busverkehr zeitlich ergänzen.

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 Waldeck-Frankenberg orientieren sich vom Prinzip her an den Gliederungsvorgaben aus dem HÖPNVG, skalieren diese jedoch auf die Situation eines Verkehrsgebietes im ländlichen Raum.

Bestandsaufnahme

In der Bestandsaufnahme (Kapitel II) werden die Raum- und Verkehrsstrukturen im Landkreis analysiert. Die Aufbereitung umfasst neben demographischen 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 2010) 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 Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg aus dem Jahr 2001 hinsichtlich des Grades ihrer Umsetzung bis zum Jahr 2010 eingestuft.

Anforderungsprofil

Im Anforderungsprofil (Kapitel III) sind normative Vorstellungen und Zielvorgaben für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV auf dem Territorium des Landkreises Waldeck-Frankenberg formuliert (vgl. Kap. I 1.2). Vorgaben zum Schienenverkehr und Tarif sind – im Sinne einer integrierten Behandlung – nachrichtlich 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

In der Schwachstellenanalyse (Kapitel IV) 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 feh-



rende Haltestellen sind daher ebenfalls als ein Hinweis an die Städte und Gemeinden zu verstehen.

Angebotskonzept

Im Angebotskonzept (Kapitel V) 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 Bedienggebiete in Liniensteckbriefen festgehalten sind.

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

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Aufgabenträgerschaft des NVV,
- regionaler Busverkehr in Aufgabenträgerschaft des NVV,
- lokaler Busverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Waldeck-Frankenberg bzw. in Regie der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF),
- dito, jedoch lokaler AST-Verkehr,
- Buslinien (mit Liniennummer-Differenzierungen) für den Ausbildungsverkehr,
- Stadtverkehre in Bad Wildungen, Frankenberg (Eder) und Korbach,
- „einbrechende“ Linien in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Verkehrsverbände und 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.

Weitere Schwerpunkte des Angebotskonzeptes sind:

- (Takt-)Verknüpfungspunkte im Zug- und Busverkehr,
- Verknüpfungspunkte im AST-System,
- Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion Kellerwald-Edersee,
- Fahrradmitnahme im Busverkehr,
- Jugendtaxi Waldeck-Frankenberg.

Abschließend wird auf geplante Infrastrukturmaßnahmen und Investitionen eingegangen. Dazu sind Maßnahmen an Haltestellen in den Städten und Gemeinden aufgelistet, soweit diese von ihnen im Zuge von Umfragen 2009 und 2013 genannt wurden.

Linienbündelung

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 (Kapitel VI).

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 Waldeck-Frankenberg in einer Fortführung der Bestandsbündel besteht, punktuell verändert um die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen.

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

Maßnahmenwirkung und -bewertung

Das künftige Nachfrageniveau im ÖPNV in ländlichen 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 zu Maßnahmengruppen aggregiert, deren Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage abgeschätzt sind (Kapitel VII). Da es sich beim projektierten Verkehrsangebot um eine Weiterentwicklung aus dem Bestand heraus handelt, werden die Nachfrageveränderungen moderat ausfallen. Ausnahmen, die eine deutliche Nachfragesteigerung nach sich ziehen, sind in Zusammenhang mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg für den SPNV zu setzen.

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

Beschlussfassung

Der vorliegende Lokale Nahverkehrsplan wurde mitsamt der aus dem Anhörungsverfahren resultierenden Synopse vom Kreistag des Landkreises Waldeck-Frankenberg am 18. Dezember 2013 beschlossen (Kapitel VIII).

1.4 Beteiligungsverfahren

Alle Bearbeitungsphasen der Erstellung wurden durch Erörterungen zwischen

- dem Landkreis Waldeck-Frankenberg,
- der Energie Waldeck-Frankenberg (EWF),
- dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und



- dem Planungsbüro IGDB

vorbereitet und abgestimmt. Drei 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,
- 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 und 09.01.2013.

Regionalkonferenz

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

- des Landkreises Waldeck-Frankenberg,
- der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF),
- des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV),
- der Städte und Gemeinden,
- der benachbarten Aufgabenträger,
- der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen,
- der Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV,
- der Behinderten-, Fahrgast-, Umwelt- und Verkehrsverbände sowie
- von Verbänden der regionalen Wirtschaft zusammen.

Die Regionalkonferenz tagte an drei Terminen: 16.09.2009, 25.01.2011 und 30.01.2013. Die Tagesordnungen, Präsentationen und Protokolle gehen aus den → **Anlagen I-1 bis I-3** hervor.

Arbeitskreis Nationalparkregion

Anlässlich der (Wieder-)Aufnahme eines fahrplanmäßigen Ausflugsverkehrs zu Beginn der Sommersaison 2011 auf der Eisenbahnstrecke im mittleren Edertal zwischen Fran-



kenberg und Vöhl-Herzhausen bestand erhöhter Bedarf an Erörterungen über die künftige Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion Kellerwald-Edersee mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Am 13.04.2011 und 13.09.2011 fanden daher Sitzungen mit Vertreterinnen und Vertretern u. a.

- der Anliegerkommunen,
- der Nationalparkinstitutionen,
- der Tourismuswirtschaft,
- der Aufgabenträgerorganisationen (EWF, NVV) und
- der Verkehrsunternehmen statt.

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 S. 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.



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 öffent-



liche 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 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) 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 Kreis Waldeck-Frankenberg Gegenstand dieses Nahverkehrsplans ist, als auch die Forde-



nung 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 1 des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) 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 Nahverkehrsbedien-ung“ (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 Waldeck-Frankenberg 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 (hier: die EWF als Aufgabenträgerorganisation) gemäß § 8a Abs. 2 S. 2 unter Verweis auf Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine Vorabkennzeichnung 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 Vorabkennzeichnung 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 die EWF und mittelbar den Landkreis Waldeck-Frankenberg. Die interne Entscheidungsfindung muss so frühzeitig beginnen, dass im Zeitraum zwischen 27 und 24 Monaten vor Betriebsaufnahme eine Vorabkennzeichnung 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.“



2.2.4 Sektorenverordnung

Bei der EWF handelt es sich um einen öffentlichen Auftraggeber i. S. d. § 98 Nr. 2 und 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)¹. Mit ihrem Aufgabengebiet ÖPNV ist die EWF in einem Bereich tätig, der besonderen Regulierungen unterliegt.

Als ein derartiger öffentlicher Auftraggeber gemäß § 98 Nr. 2 und 4 GWB ist die EWF bei der Vergabe von Aufträgen, die im Zusammenhang mit Tätigkeiten auf dem Gebiet des Verkehrs erfolgen, gemäß § 1 Abs. 2 der Vergabeverordnung (VgV)² verpflichtet, die Verordnung über die Vergabe von Aufträgen im Bereich des Verkehrs, der Trinkwasserversorgung und der Energieversorgung (Sektorenverordnung – SektVO)³ anzuwenden.

Diese Verordnung wurde auf Grund von §§ 97 Abs. 6, 127 Nr. 1, 2, 8, 9 GWB erlassen. Sie trifft abweichend von den sonst für öffentliche Auftraggeber geltenden Regelungen der VOB/A oder VOL/A (seltener VOF) nähere Bestimmungen über die Vergabe von Aufträgen u. a. auf dem Gebiet des Verkehrs.

Dabei ist sie nur anzuwenden bei Aufträgen, deren geschätzter Auftragswert oberhalb eines regelmäßig neu festzusetzenden Schwellenwertes liegt, welcher mit Stand April 2013 gemäß § 2 Nr. 2 VgV 200 TEUR beträgt. Hierbei ist bei der Auftragswertberechnung gemäß § 3 Abs. 1 VgV auf die Gesamtvergütung abzustellen, d. h. auf eine Vergütung inklusive aller eventuellen Verlängerungsoptionen.

Dies hat zur Folge, dass die von der EWF betriebenen Verkehrsleistungen in aller Regel oberhalb des Schwellenwertes liegen und damit die Auftragsvergaben nach den Bestimmungen der SektVO durchzuführen sind.

Diese Bestimmungen sind zwar etwas weniger streng als diejenigen etwa der VOL/A, unterwerfen die EWF bei Ausschreibungsverfahren jedoch auch engen formalen Vorgaben an die durchzuführenden Verfahren.

¹ Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 2005 (BGBl. I S. 2114; 2009 I S. 3850), das zuletzt durch Artikel 1 u. Artikel 4 Absatz 2 des Gesetzes vom 5. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2403) geändert worden ist.

² Vergabeverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Februar 2003 (BGBl. I S. 169), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. Juli 2012 (BGBl. I S. 1508) geändert worden ist.

³ Sektorenverordnung vom 23. September 2009 (BGBl. I S. 3110), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 7. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2570) geändert worden ist, als Umsetzung der Richtlinie 2004/17/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (ABl. L 134 vom 30.04.2004, S.1) in deutsches Recht.



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. Im Landkreis Waldeck-Frankenberg sind dies Bad Wildungen, Frankenberg (Eder) und Korbach mit ihren jeweiligen Stadtverkehren.

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. Im Landkreis Waldeck-Frankenberg übernimmt die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) die Aufgaben der LNO. 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 Waldeck-Frankenberg liegt in Nordhessen und gehört dem Regierungsbezirk Kassel an. Im Zuge der hessischen Kreisgebietsreform wurden 1974 die damaligen Landkreise Frankenberg und Waldeck zuzüglich der Stadt Volkmarsen aus dem aufgelösten Landkreis Wolfhagen zum heutigen Landkreis Waldeck-Frankenberg zusammengeschlossen, der mit knapp 1.850 km² damit der flächengrößte Landkreis Hessens ist. Sitz der Kreisverwaltung ist Korbach, eine Außenstelle befindet sich in der ehemaligen Kreisstadt Frankenberg (Eder).

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

Der Landkreis Waldeck-Frankenberg grenzt

- im Norden an den Kreis Höxter (NRW),
- im Nordosten an den Landkreis Kassel,
- im Südosten an den Schwalm-Eder-Kreis,
- im Süden an den Landkreis Marburg-Biedenkopf,
- im Südwesten an den Kreis Siegen-Wittgenstein (NRW) und
- im Westen und Nordwesten an den Hochsauerlandkreis (NRW).

Naturräumlich liegt der Landkreis Waldeck-Frankenberg im Westhessischen Berg- und Senkenland und wird vor allem vom Flusslauf der Eder geprägt, die den südlichen und mittleren Teil des Landkreises in West-Ost-Richtung durchfließt. Nördlich des Ederstausees dehnt sich das Waldecker Tafelland aus, an den Südufern wurde 2004 der Nationalpark Kellerwald-Edersee eingerichtet. Das südöstliche Kreisgebiet wird durch den Gebirgszug des Kellerwaldes eingenommen, der durch das Wohratal vom Burgwald getrennt ist, der wiederum eine naturräumliche Zäsur für den südlichen Kreisteil bildet. Entlang der westlichen Kreisgrenze erstrecken sich die Ausläufer des Rothaargebirges, so dass mit dem Upland um Willingen ein Teil des Hochsauerlandes in das nordwestliche Kreisgebiet hineinragt. Im nördlichen Teil des Kreisgebietes fließen Diemel und Twiste, die ebenfalls beide zu kleineren Seen aufgestaut sind.

Die topographischen Gegebenheiten und die landschaftliche Vielfalt stellen gute Ausgangsbedingungen für den Tourismus dar und bestimmen abschnittsweise die historisch gewachsenen Verkehrswege, die sich in erster Linie die Flusstäler zunutze gemacht haben. Entlang der Eder verlaufen sowohl Bundesstraßen (B 252, B 253) als auch Abschnitte mehrerer Eisenbahnstrecken (Battenberg – Allendorf – Frankenberg; Frankenberg – Korbach abschnittsweise; Bad Wildungen – Fritzlar – Wabern).



1.1.2 Strukturräumliche Zuordnung des Kreisgebietes

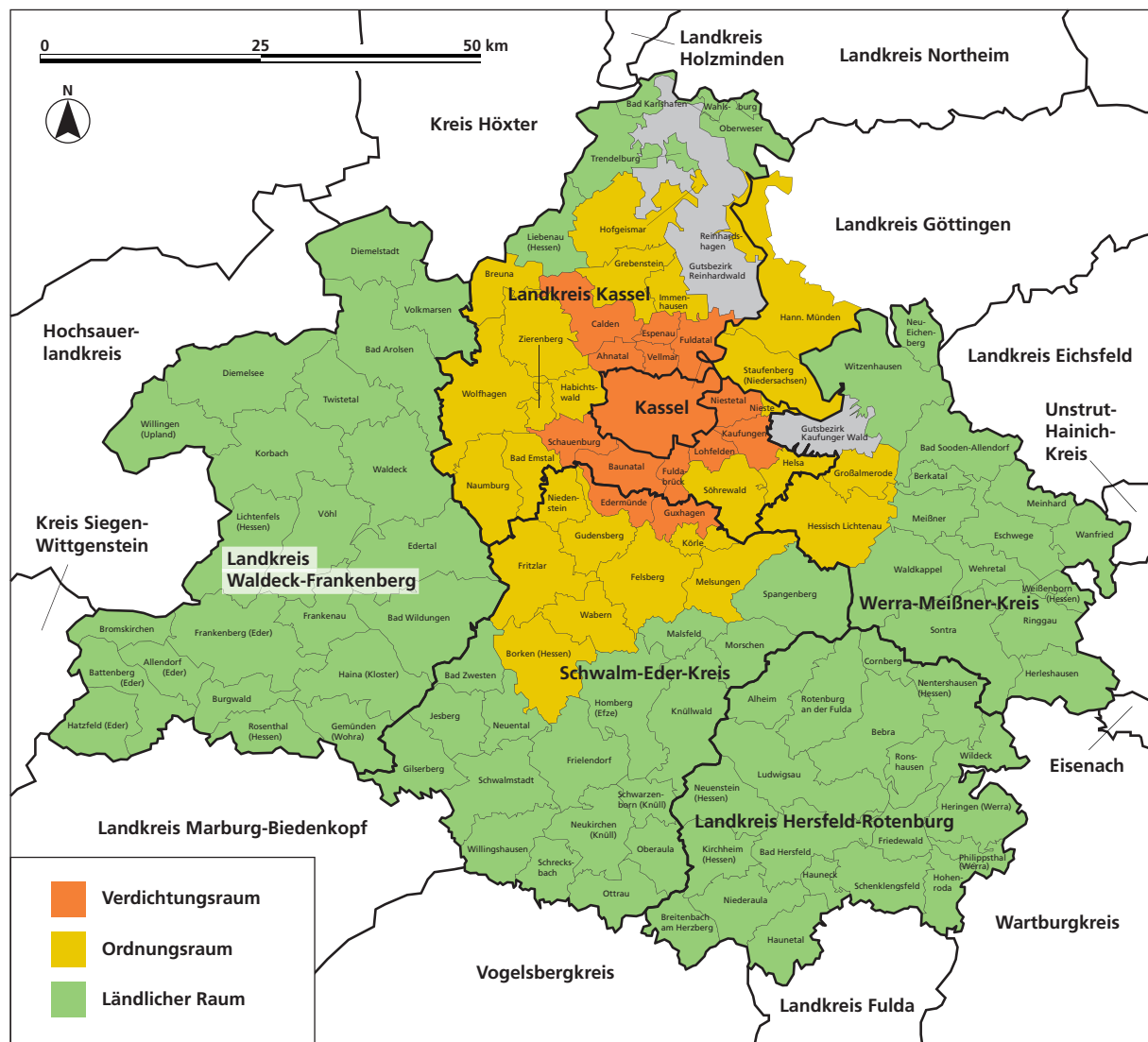


Abb. II-1: Lage des Landkreises Waldeck-Frankenberg und Strukturräume im NVV-Gebiet [eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 19]

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.*). Alle Gebiete außerhalb des Ordnungsraumes sind ländlicher Raum.



Abb. II-1 gibt einen Überblick über die Lage der Strukturräume im gesamten NVV-Gebiet. Wie zu erkennen ist, gehört der Landkreis Waldeck-Frankenberg mit seinen rund 164.650 Einwohnern (Stand: 31.12.2008) in Gänze dem ländlichen Raum an.

Vorgaben zu den Strukturräumen aus dem Regionalplan

Die Entwicklung des ländlichen Raumes als Pendant zum Ordnungsraum soll den hier genannten Grundsätzen folgen (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 wohnortnaher 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 vornehmlich 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 überregionales Verkehrsgeschehen verstanden wird, denn nicht über alle Achsen dieser Kategorie verkehren auch entsprechend hochwertig eingestufte öffentliche Verkehrsmittel.

Die einzige und damit maßgebende Regionalachse im Landkreis Waldeck-Frankenberg verläuft korridorartig entlang der

- B 252 Warburg-Scherfede – Diemelstadt – Bad Arolsen – Korbach – Frankenberg (Eder) – Marburg

und somit auch abschnittsweise entlang der

- Eisenbahnstrecke Bad Arolsen – Korbach – Frankenberg (Eder) – Marburg.

Im Norden wird das Kreisgebiet durch eine Regionalachse entlang der BAB 44 Kassel – Warburg – Paderborn/Dortmund tangiert.

Die überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen im Landkreis Waldeck-Frankenberg ziehen sich in Korridoren entlang der

- KBS 612 Bad Arolsen – Volkmarsen – Wolfhagen bzw. L 3075/3080 Bad Arolsen – Volkmarsen – Wolfhagen/Breuna (Anschlussstelle BAB 44),
- B 251 Brilon – Willingen – Korbach – Waldeck-Sachsenhausen – Wolfhagen,
- B 485 Waldeck-Sachsenhausen – Bad Wildungen,
- B 253 Biedenkopf – Battenberg (Eder) – Allendorf (Eder) – Frankenberg (Eder) – Bad Wildungen – Fritzlar,
- B 236 Hallenberg – Allendorf (Eder) – Battenberg (Eder).

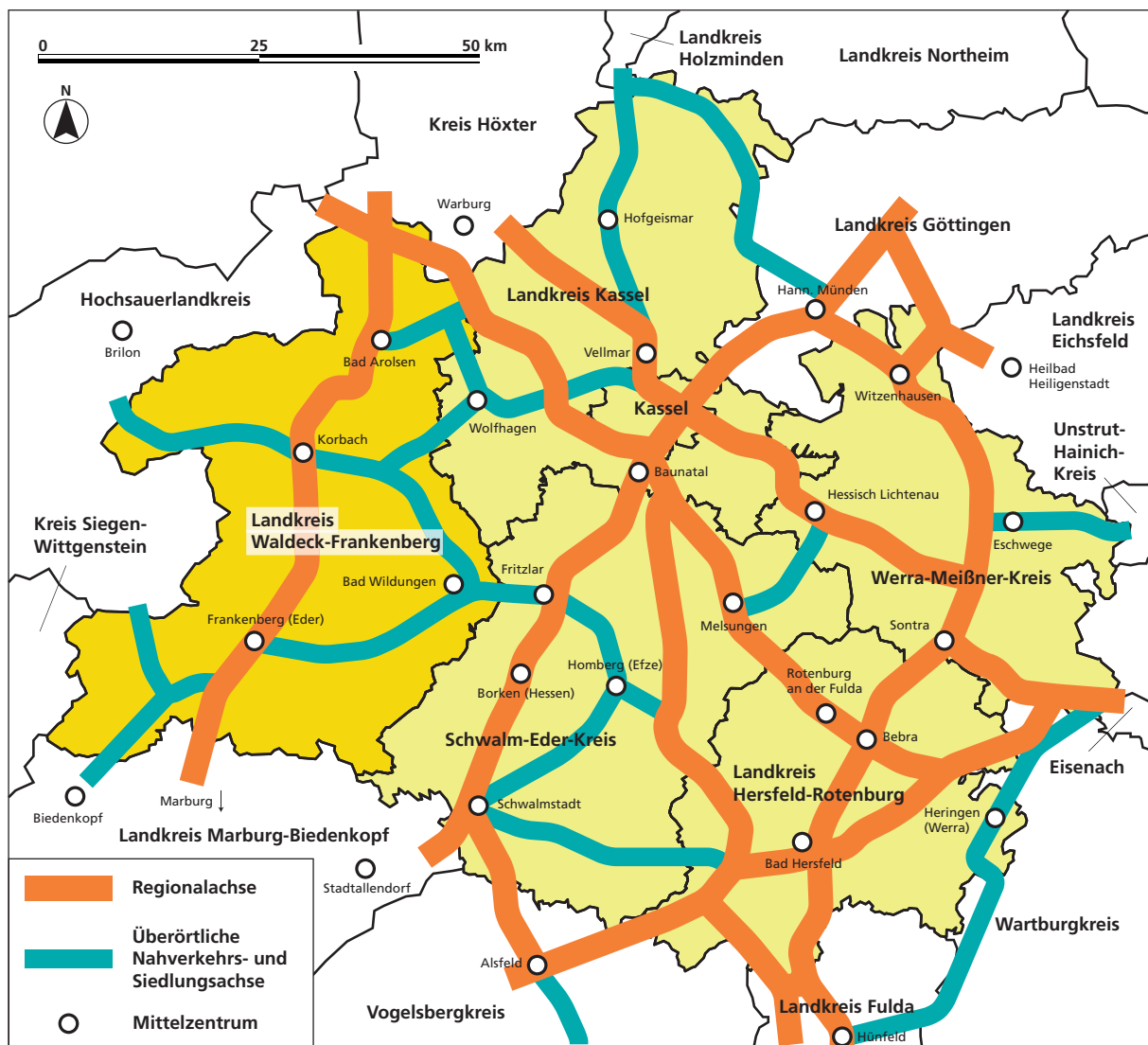


Abb. II-2: Entwicklungsachsen im NVV-Gebiet und im Landkreis Waldeck-Frankenberg
[eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 58]

1.1.4 Administrative Gliederung

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 Grundschulbezirke bzw. der 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 22 Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg gibt es knapp 200 Stadt- und Ortsteile, die einwohnerstatistisch einzeln ausgewiesen sind (vgl. Abb. II-3). Die Spannweite der Anzahl an Stadt- und Ortsteilen reicht von drei in der Stadt Rosenthal bis 15 in der Stadt Korbach und in der Gemeinde Vöhl.

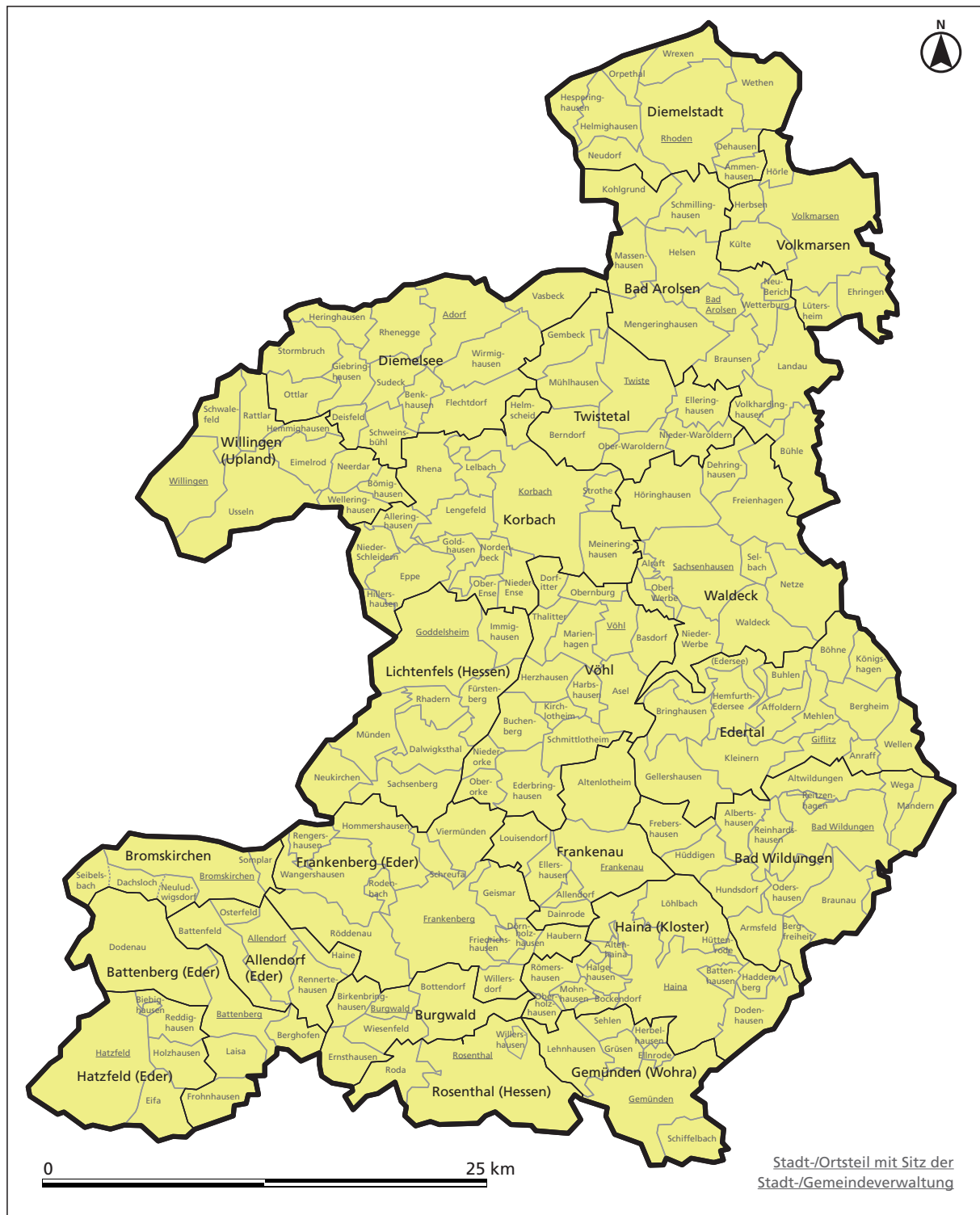


Abb. II-3: Städte und Gemeinden und deren Unterteilung nach Stadt- und Ortsteilen
[eigener Entwurf; nach Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation 2007, verändert und ergänzt]



1.1.5 Zentralörtliche Gliederung

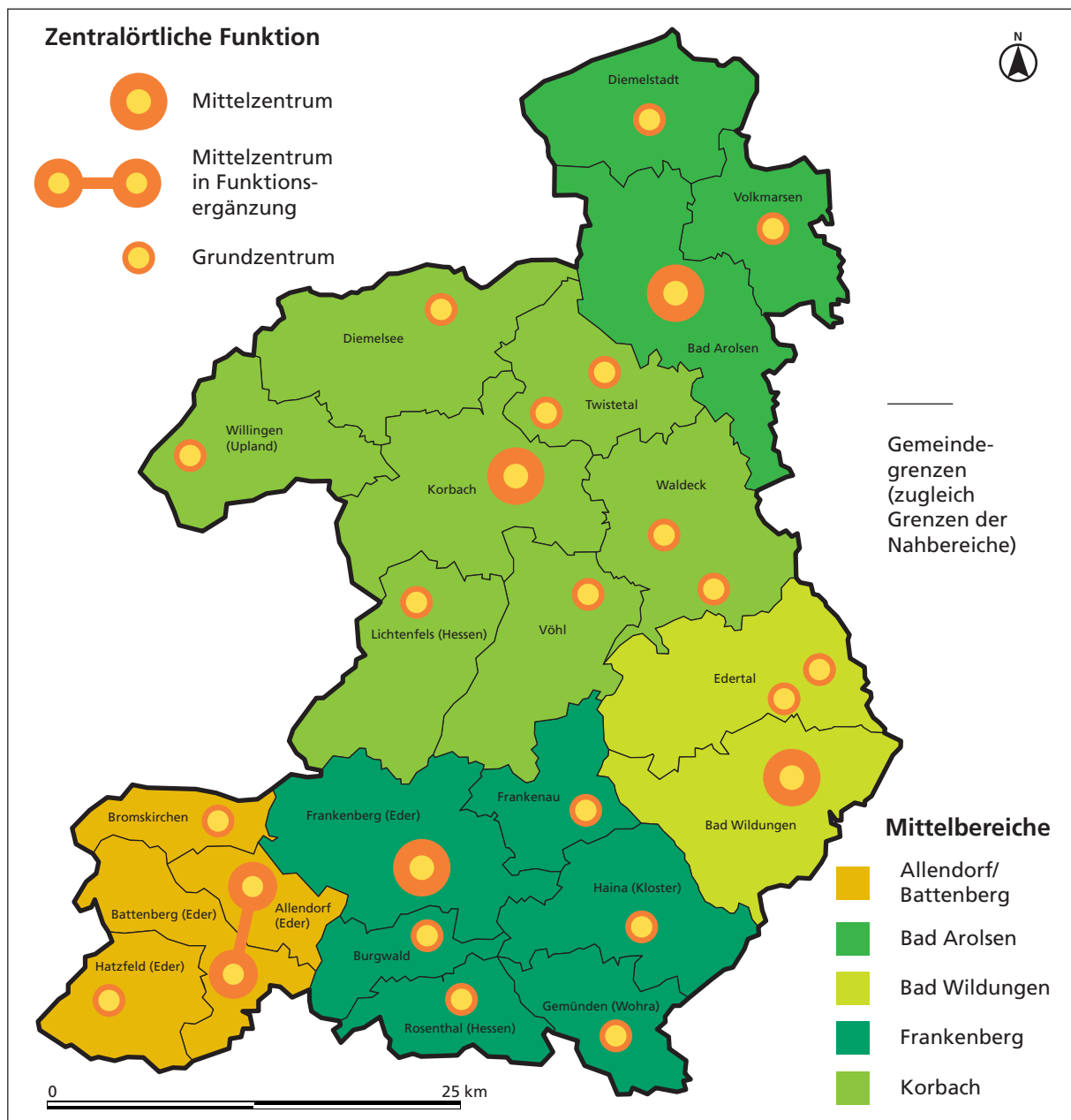


Abb. II-4: Zentralörtliche Struktur und Mittelbereiche im Landkreis Waldeck-Frankenberg
[eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 30]

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.*).

Zum Oberbereich Kassel gehören neben dem Landkreis Waldeck-Frankenberg der Landkreis Kassel, der Schwalm-Eder-Kreis und der Werra-Meißner-Kreis, des Weiteren der



nördliche Teil des Landkreises Hersfeld-Rotenburg und zwei Gemeinden im südlichen Teil des Landkreises Göttingen (Hann. Münden, Staufenberg).

Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg sind fünf Mittelbereiche ausgewiesen, deren Abgrenzungen aus Abb. II-4 hervorgehen:

- Mittelbereich Allendorf/Battenberg mit ca. 16.500 Einwohnern,
- Mittelbereich Bad Arolsen mit ca. 28.700 Einwohnern,
- Mittelbereich Bad Wildungen mit ca. 24.200 Einwohnern,
- Mittelbereich Frankenberg mit ca. 37.300 Einwohnern,
- Mittelbereich Korbach mit ca. 58.000 Einwohnern.

| Mittelbereich | Mittelzentren und mittelzentraler Stadt-/Ortsteil | zugeordnete Nahbereiche | grundzentrale(r) Ortsteil(e) |
|----------------------|---|-------------------------|------------------------------|
| Allendorf/Battenberg | Allendorf und Battenberg in Ergänzung | Bromskirchen | Bromskirchen |
| | | Hatzfeld (Eder) | Hatzfeld |
| Bad Arolsen | Bad Arolsen | Diemelstadt | Rhoden |
| | | Volkmarsen | Volkmarsen |
| Bad Wildungen | Bad Wildungen | Edertal | Bergheim, Giflitz |
| Frankenberg | Frankenberg | Burgwald | Bottendorf |
| | | Frankenau | Frankenau |
| | | Gemünden (Wohra) | Gemünden |
| | | Haina (Kloster) | Haina |
| | | Rosenthal (Hessen) | Rosenthal |
| Korbach | Korbach | Diemelsee | Adorf |
| | | Lichtenfels (Hessen) | Goddelsheim |
| | | Twistetal | Berndorf, Twiste |
| | | Vöhl | Vöhl |
| | | Waldeck | Sachsenhausen, Waldeck |
| | | Willingen (Upland) | Willingen |

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

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

Alle Mittelbereiche bleiben auf das Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg begrenzt. Während der Mittelbereich Korbach insgesamt sieben Nahbereiche umfasst und damit der mit Abstand einwohnerreichste Mittelbereich ist, sind es im Falle Bad Wildungen nur zwei. Der Mittelbereich Allendorf/Battenberg hat rund 16.500 Einwohner und nimmt in Nordhessen dahingehend eine Sonderrolle ein, weil das Mittelzentrum



aus den beiden benachbarten Orten Allendorf und Battenberg in Funktionsergänzung gebildet wird. In jeder Stadt bzw. Gemeinde des Landkreises Waldeck-Frankenberg gibt es ein Grundzentrum, d. h., jedes Stadt- bzw. Gemeindegebiet ist zugleich sein eigener Nahbereich. Die den Mittelbereichen zugeordneten Grundzentren und die jeweils zentralen Ortsteile sind aus Tab. I-1 zu entnehmen. In der Regel sind es die einwohnerstarken, oftmals zugleich auch die namensgebenden Ortsteile (Kernstadt, Kernort), die die grundzentrale Funktion für das Stadt- bzw. Gemeindegebiet wahrnehmen. In den Kommunen Edertal, Twistetal und Waldeck sind jeweils zwei grundzentrale Stadt- bzw. Ortsteile ausgewiesen.

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.“

1.2 Bevölkerungsstruktur

1.2.1 Bevölkerungsdichte

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 Waldeck-Frankenberg ist mit 89 Einwohnern pro km² der am wenigsten dicht besiedelte Landkreis auf dem Gebiet des NVV. Innerhalb des Kreisgebietes lassen sich nur geringfügige Unterschiede ausmachen (vgl. auch Einzelaufstellung zu den Städten und Gemeinden in der Tabelle in → **Anlage II-1**).

Bei den am dichtesten besiedelten Kommunen handelt es sich um die Städte Korbach (194 Einw./km²), Frankenberg (Eder) (152 Einw./km²) und Bad Wildungen (146 Einw./km²). Besonders dünn besiedelte Kommunen mit unter 50 Einwohnern pro km² liegen zum einen in den Mittelgebirgen Burgwald und Kellerwald – Gemeinde Haina (Kloster) mit 40 Einw./km² und die Stadt Rosenthal mit 44 Einw./km² – sowie zum anderen entlang der Kreisgrenzen zu Nordrhein-Westfalen – Stadt Lichtenfels und Gemeinde Diemelsee mit je 43 Einw./km².

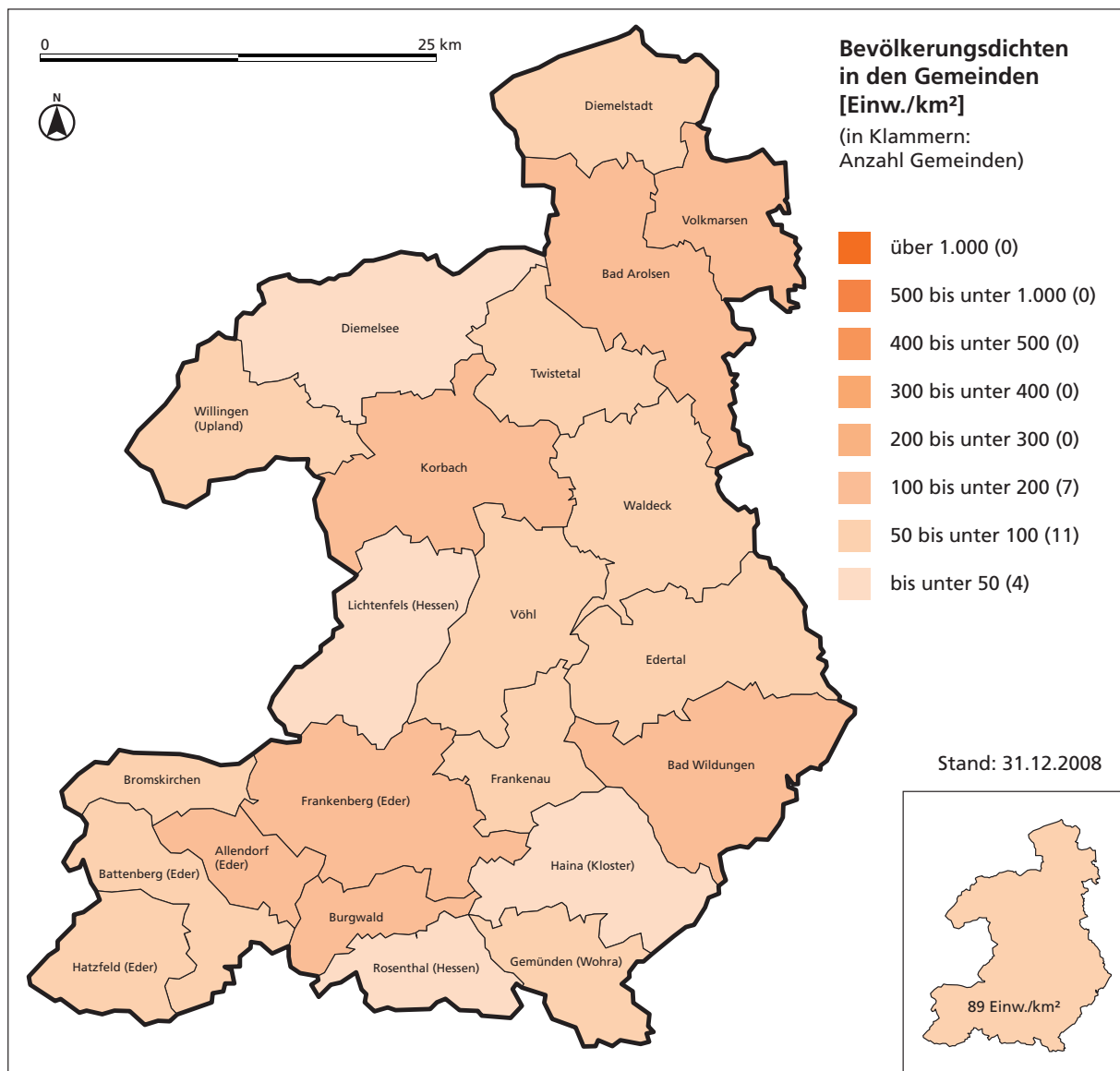


Abb. II-5: Einwohnerdichten der Städte und Gemeinden

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

1.2.2 Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen

Die Einwohnerzahlen der knapp 200 Stadt- und Ortsteile im Landkreis Waldeck-Frankenberg sind in Abb. II-6 kartographisch dargestellt, darüber hinaus in → **Anlage II-2** tabellarisch aufgeführt. 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 Ende 2008 und Ende 2009). Deshalb weichen diese Einwohnermeldedaten von der amtlich statistischen Einwohnerzahl einer Kommune ab. Für planerische Fragestellungen auf kleinräumiger Ebene wird üblicherweise die Summe aus gemeldeten Haupt- und Nebenwohnsitzen herangezogen.

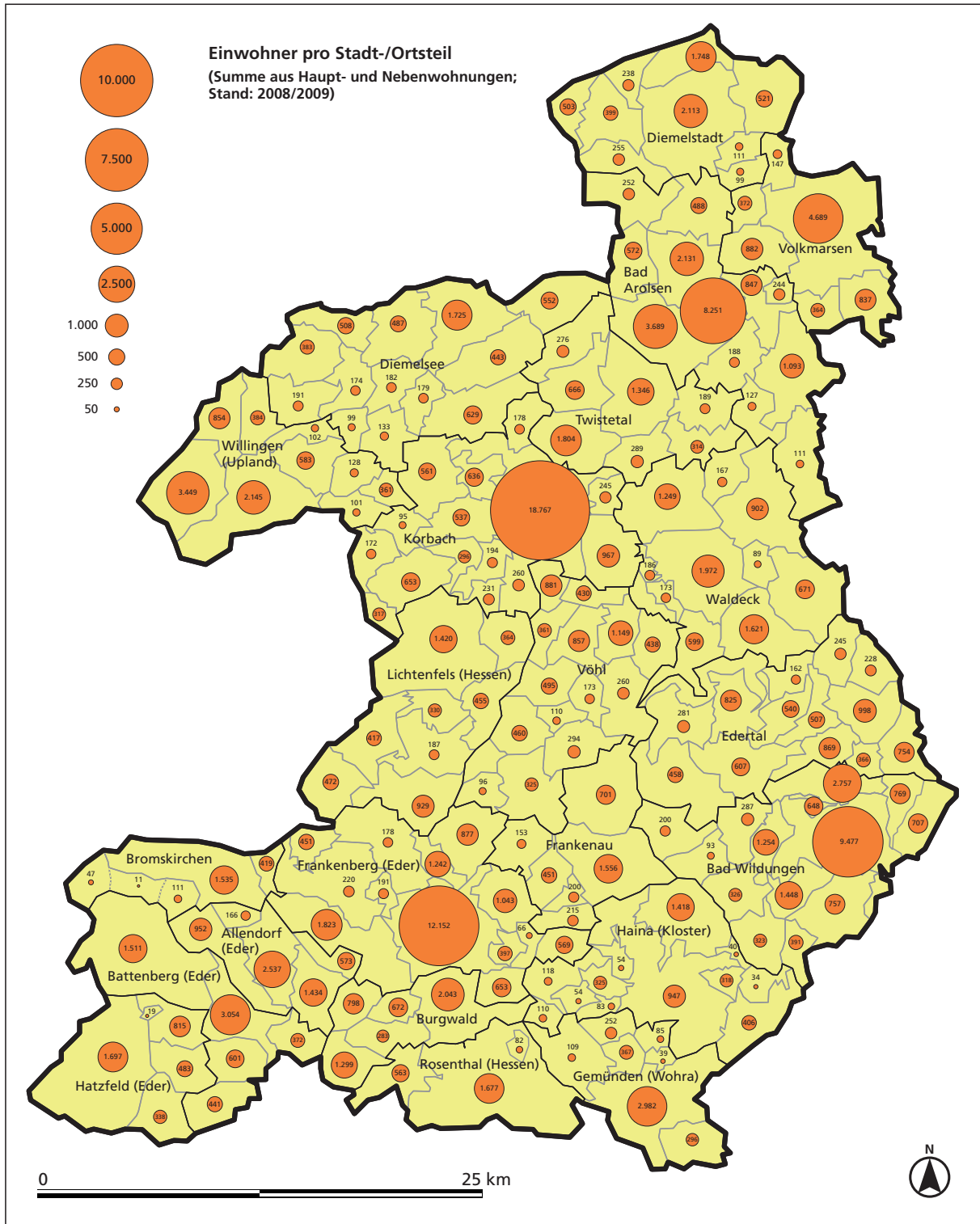


Abb. II-6: Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen

[eigener Entwurf; Einwohnerdaten der Stadt- und Gemeindeverwaltungen mit Stand 2008/2009]



| Ort mit Zentralitätsstufe | Anzahl Orte | Verteilung Orte | Einwohner (HW+NW) | Verteilung Einwohner |
|---------------------------|-------------|-----------------|-------------------|----------------------|
| NZ | 172 | 87 % | 86.874 | 48 % |
| GZ | 19 | 10 % | 37.600 | 21 % |
| MZ | 6 | 3 % | 56.246 | 31 % |
| Summe | 197 | 100 % | 180.720 | 100 % |

Tab. II-2: Verteilung der Einwohner auf zentrale Orte im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung; nach Einwohnerdaten der Stadt- und Gemeindeverwaltungen mit Stand 2008/2009]

Die fünf einwohnerstärksten Stadtteile im Landkreis Waldeck-Frankenberg sind die Kernstädte von Korbach (ca. 18.770 Einw.), Frankenberg (ca. 12.150 Einw.), Bad Wildungen (ca. 9.480 Einw.), Bad Arolsen (ca. 8.250 Einw.) und Volkmarsen (ca. 4.990 Einw.).

Die Verteilung der Einwohner gemäß der zentralörtlichen Einstufung ihres Wohnortes geht aus Tab. II-2 hervor. Fast die Hälfte der Bevölkerung wohnt in Stadt- bzw. Ortsteilen ohne zentralörtliche Funktionen (NZ), rund ein Fünftel in Grundzentren (GZ) und knapp ein Drittel in mittelzentralen Kernstädten bzw. Kernorten (MZ).

1.2.3 Altersstruktur der Wohnbevölkerung

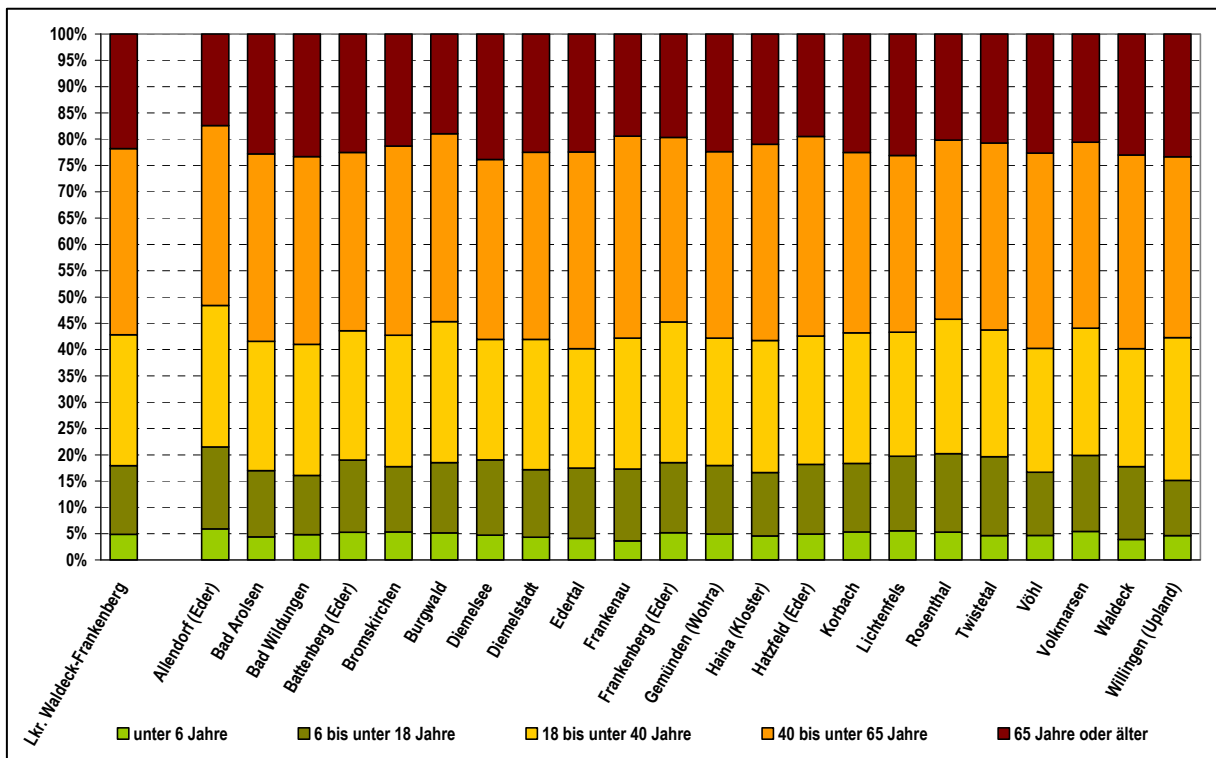


Abb. II-7: Altersverteilung der Wohnbevölkerung (Stand: 31.12.2008)

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]



Bei der Betrachtung der Wohnbevölkerung nach ihrem Altersaufbau werden fünf Gruppen mit Relevanz für den öffentlichen Personenverkehr gebildet (vgl. Abb. II-7). Die Altersgruppen haben – verkürzt ausgedrückt – andere Präferenzen hinsichtlich der Angebots- und Bedienungsstandards im ÖPNV. Im Landkreis Waldeck-Frankenberg gibt es bei der Verteilung der aggregierten Altersgruppen zwischen den Städten und Gemeinden einige Unterschiede. Die Zahlen zur Zusammensetzung der Wohnbevölkerung je Stadt bzw. Gemeinde gehen im Einzelnen aus der Tabelle in → **Anlage II-3** hervor. Auf Basis amtlicher Bevölkerungsdaten mit Stand 31.12.2008 lassen sich folgende Auffälligkeiten herausstellen:

- Die Liste „junger“ Städte und Gemeinden mit einem überdurchschnittlichen Anteil an Einwohnern unterhalb der Volljährigkeit (< 18 Jahre) wird von Allendorf (Eder) mit 22 % und Rosenthal mit 20 % angeführt. Allendorf ist ein traditioneller Industriestandort mit vielen internationalen Arbeitnehmerzuzügen und Familiennachzügen seit den 1950er und 1960er Jahren. Die prozentual gesehen wenigsten Kinder und Jugendlichen wohnen mit 15 % in Willingen (Upland) und mit 16 % in Bad Wildungen. Der Kreiswert liegt bei 18 %.
- Etwa 60 % der Wohnbevölkerung des Landkreises Waldeck-Frankenberg ist im erwerbsfähigen Alter zwischen 18 und 65 Jahren. Die höchsten Anteile dieser Altersgruppe treten in Gemeinden im südlichen Kreisgebiet auf (ab 62 % aufwärts): Frankenau, Burgwald, Haina (Kloster), Hatzfeld, Frankenberg. Die geringsten Anteile mit unter 59 % finden sich in Diemelsee, Lichtenfels und Battenberg.
- Die über 65-Jährigen stellen kreisweit 22 % der Wohnbevölkerung. Jene Städte und Gemeinden mit den höchsten Anteilen an Senioren sind Diemelsee (24 %), Willingen, Bad Wildungen, Lichtenfels, Waldeck und Bad Arolsen (alle bei 23 %). Außergewöhnlich niedrige Anteile sind aufgrund der besonderen demographischen Verhältnisse in Allendorf (Eder) zu finden, wo der Anteil 17 % beträgt, gefolgt von Burgwald, Frankenau, Hatzfeld, Frankenberg (alle 19 % bis 20 %).

Ungleiche Altersverteilungen in den Kommunen haben verschiedene Hintergründe. Diese können u. a. auf punktuelle Besonderheiten (z. B. Kurbäder, Touristenorte), auf die Siedlungs- und Baulandentwicklung, die Ausbildungs- und Erwerbsmöglichkeiten, die Erreichbarkeit von Oberzentren und weiterer Arbeitsplatzschwerpunkte, sowie – teilweise daraus resultierend – auf sog. Kohorteneffekte zurückgeführt werden, bei denen aufgrund eines Ereignisses (z. B. einer Zuzugswelle) eine überdurchschnittlich vertretene Generation durch die Altersgruppen „wandert“.

Obwohl der Landkreis Waldeck-Frankenberg als ein Landkreis im ländlichen Raum hinsichtlich seiner demographischen Zusammensetzung – mit gewissen Unterschieden zwischen nördlichem und südlichem Kreisteil – noch relativ „durchmischt“ ist, so deutet sich an, dass einige Gemeinden demographisch und somit auch infrastrukturell früher als andere vor besonderen Herausforderungen stehen werden. Die eingeschlagenen demographischen Entwicklungspfade werden sich im kommenden Jahrzehnt fortsetzen und deutlicher herausbilden (vgl. auch Kap. 1.2.4 und 1.2.5). Dies wird sich auch im Verkehrsaufkommen und in der Zusammensetzung der Verkehrsnachfrage bei allen Verkehrsmitteln auswirken.



1.2.4 Einwohnerentwicklung seit 2000

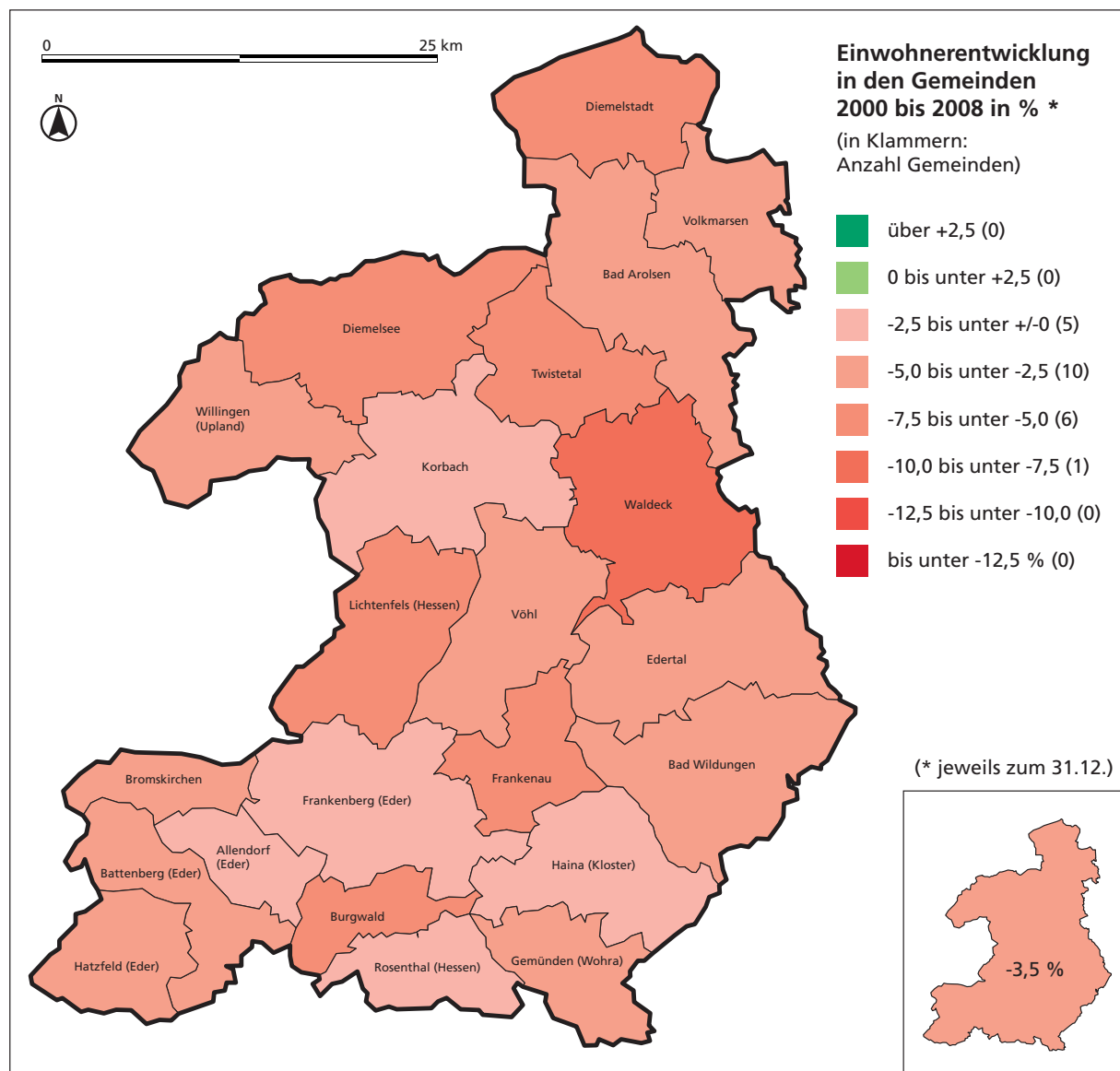


Abb. II-8: Einwohnerentwicklungen in den Städten und Gemeinden von 2000 bis 2008

[eigener Entwurf; Daten nach *Hessischem Statistischem Landesamt*]

Ende Dezember 2000 wohnten im Landkreis Waldeck-Frankenberg laut amtlicher Statistik rund 170.570 Personen, acht Jahre später waren es noch ca. 164.650 Personen und damit 3,5 % weniger. Der Landkreis Waldeck-Frankenberg verbuchte nur verhältnismäßig geringe Einwohnerverluste und liegt damit nur knapp hinter dem Landkreis Kassel (-2,7 %), aber vor dem Schwalm-Eder-Kreis (-4,2 %), dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg (-5,1 %) und dem Werra-Meißner-Kreis (-7,2 %). Innerhalb des Landkreises fiel die Einwohnerentwicklung je nach Stadt bzw. Gemeinde unterschiedlich aus, wobei sich in der Tendenz wieder ein Nord-Süd-Gefälle durchpaust (vgl. Abb. II-8):



Die deutlichsten Einwohnerverluste fanden in Städten und Gemeinden im nördlichen und mittleren Kreisteil statt. Davon besonders betroffen waren Waldeck (-8,2 %), Lichtenfels (-7,0 %), Diemelstadt (-6,3 %), Diemelsee (-5,6 %) und Twistetal (-5,1 %). Dennoch finden sich mit Burgwald (-6,5 %) und Frankenau (-6,0 %) zwei Kommunen im südlichen Kreisteil, die auch überdurchschnittlich hohe Wohnerrückgänge hatten.

In der Spanne des Betrachtungszeitraumes von 2000 bis 2008 wurden zwar in keiner Stadt oder Gemeinde Einwohnerzuwächse verzeichnet, aber Rosenthal (-0,2 %), Allendorf (-0,4 %), Frankenberg (-1,2 %) und Haina (-2,0 %) im südlichen Teil des Kreisgebietes konnten nahezu konstante Einwohnerzahlen vorweisen. Dies trifft ebenfalls auf die Kreisstadt Korbach zu (-1,6 %). Zwischen einzelnen Jahren innerhalb dieses Zeitraumes kamen jedoch durchaus auch Einwohnerzuwächse vor (vgl. Kap. II 1.2.5).

Die metropolfernen Gegenden in den alten Bundesländern sind mittlerweile zunehmend von sich gegenseitig verstärkenden Entwicklungen erfasst, die durch Abwanderungen junger Menschen, besonders junger Frauen, und zu geringen überregionalen Zuzügen knapp zu charakterisieren sind. In der Folge sinken wiederum die Geburtenzahlen. Mit Hinweis auf die Aussagen in Kapitel II 1.2.3 zum Altersaufbau der Wohnbevölkerung rückt der nördliche und „peripherere“ Teil des Landkreis Waldeck-Frankenberg in diese „demographische Risikozone“ vor.

1.2.5 Einwohnerprognose bis 2020

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 Waldeck-Frankenberg von Interesse. Die Voraussprojektion 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 2008 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. 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 optimistische Züge.

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

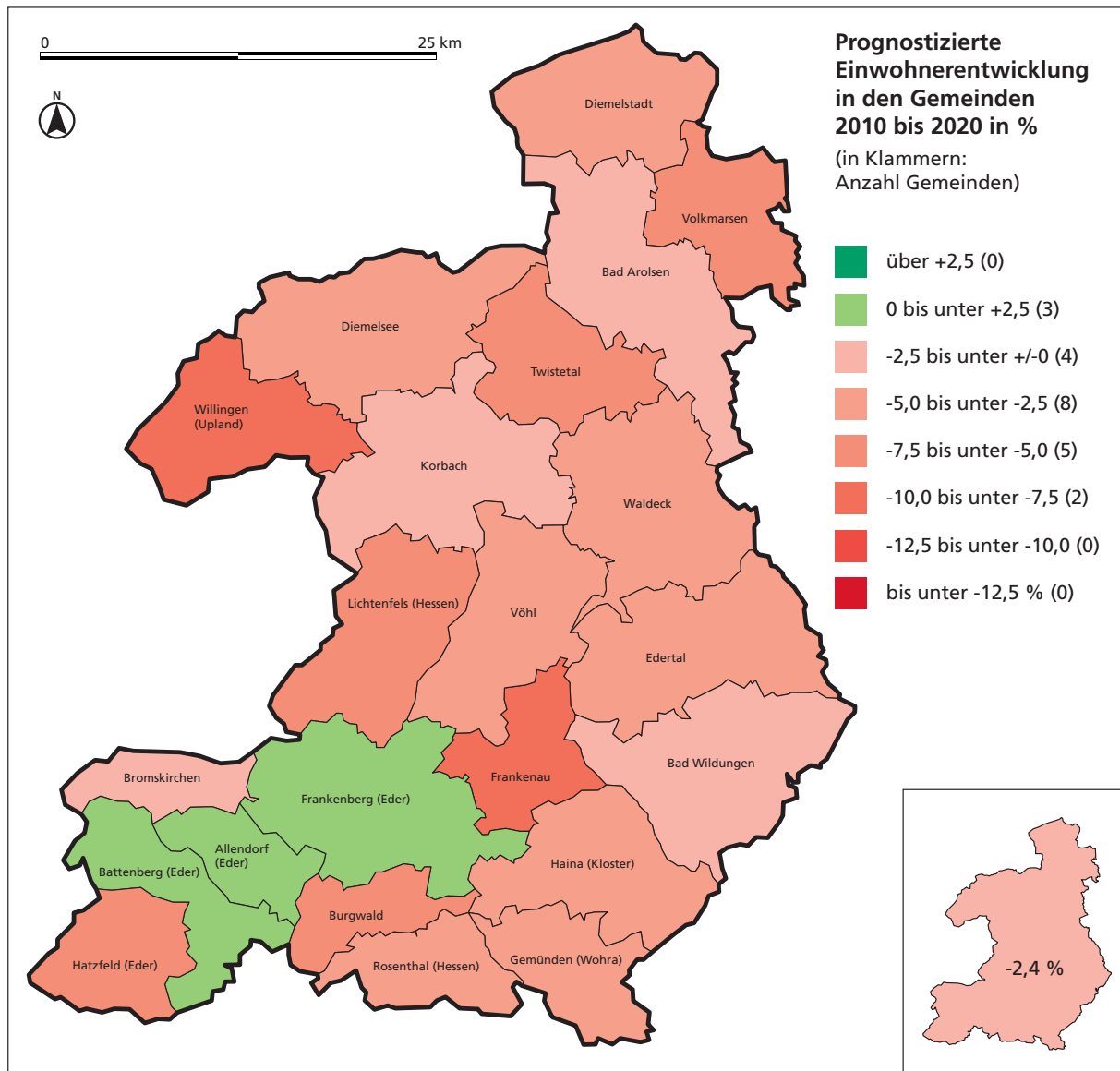


Abb. II-9: Prognose der Einwohnerentwicklungen in den Städten und Gemeinden 2010-2020 [eigener Entwurf; Daten nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 179 ff.]

Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg wird in der Bevölkerungsprognose des Regionalplans Nordhessen für den Zeitraum von 2010 bis 2020 ein geringer Bevölkerungsrückgang von 2,4 % vorhergesagt. Die Entwicklungen in den einzelnen Städten und Gemeinden weichen von diesem Kreiswert aber teilweise merklich ab, wie aus Abb. II-9 hervorgeht.

Die auf den ersten Blick unverständlich wirkenden Einwohnerzuwächse bis maximal +2,5 % zwischen 2010 und 2020 in Allendorf (Eder), Battenberg (Eder) und Frankenberg (Eder) sind darauf zurückzuführen, dass in jeder kleinräumigen Bevölkerungsprognose Einwohnerentwicklungen rechnerisch berücksichtigt werden, die in einem für die Prognose gewählten Stützzeitraum stattfanden. In den ersten Jahren nach 2000 gab es in diesen Kommunen nachweisbare Einwohnergewinne, zum Beispiel zwischen 2000 und 2002 in Allendorf (Eder) von sprunghaften +1,4 %, in Battenberg (Eder) von +0,5 % und



in Frankenberg (Eder) von +0,4 % (Frankenberg 2000 bis 2005 +0,7 %). Demgemäß projiziert die Bevölkerungsprognose eventuelle positive Entwicklungen aus der Vergangenheit in die Zukunft oder schreibt die nachgewiesenen Entwicklungen fort. Vor allem Allendorf (Eder) und Battenberg (Eder) sind eng mit der dortigen Industrie und deren Bedarf an Arbeitskräften verbunden (vgl. Kap. II 1.3), so dass es auch in Zukunft wieder Zeitscheiben geben könnte, in denen es zu Einwohnerzuwächsen kommt.

In der kleinräumigen Bevölkerungsprognose schneiden die übrigen Mittelzentren im Landkreis Waldeck-Frankenberg ohne nennenswerte Einwohnerverluste im kommenden Jahrzehnt ab: Bad Arolsen -1 %, Bad Wildungen -2 %, Korbach < 0 %.

Für einige Städte bzw. Gemeinden werden erkennbare Einwohnerverluste vorhergesagt, die sich bei einigen von ihnen aber schon in der Vergangenheit andeuteten (vgl. Kap. II 1.2.4). In Zukunft gehören Frankenau (-9 %), Willingen (-8 %), Burgwald (-6 %), Hatzfeld (-6 %), Twistetal (-5 %), Volkmarsen (-5 %) und Lichtenfels (-5 %) zu den Kommunen, in denen bis 2020 die höchsten Einwohnerrückgänge erwartet werden.

1.2.6 Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen bis 2030

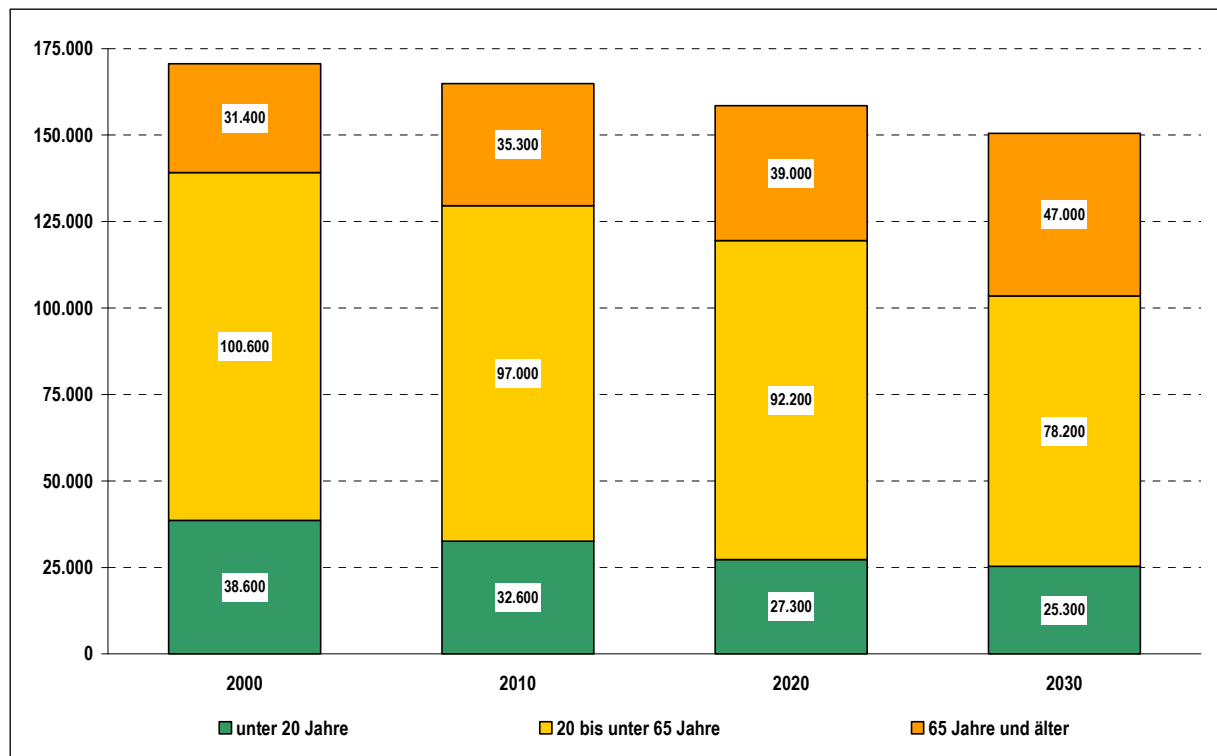


Abb. II-10: Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung im Landkreis-Waldeck-Frankenberg nach Altersgruppen

[eigener Entwurf; Daten nach HA Hessen Agentur 2007, S. 66; gerundet]

Abgesehen von der Frage, wie deutlich die Einwohnerzahlen in den einzelnen Landkreisen Nordhessens in den kommenden Jahrzehnten abnehmen werden (vgl. Kap. II 1.2.5), wird sich der Altersaufbau der Wohnbevölkerung allerdings stetig verschieben. Dieser Aspekt des demographischen Wandels wird allmählich Konsequenzen für alle öffentlichen Dienstleistungen und Infrastrukturen haben, besonders auch auf das öffentliche



Verkehrssystem mit schienen- und straßengebundenen Verkehrsmitteln, denn auf sich ändernde Nachfragestrukturen wird man mit Anpassungen beim Verkehrsangebot und bei der Verkehrsinfrastruktur reagieren müssen.

Gemäß der kleinräumigen Bevölkerungsprognose der *HA Hessen Agentur* (2007, S. 66) für den Landkreis Waldeck-Frankenberg wird die Anzahl der Personen unter 20 Jahre zwischen 2010 und 2020 um rund 5.300 abnehmen (vgl. Abb. II-10). Bei der Gruppe im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 65 Jahren wird sich dieser Wert im selben Zeitraum auf etwa 4.800 Personen belaufen. Trotz weniger werdender Gesamtbevölkerung im Landkreis Waldeck-Frankenberg wird die Zahl der über 65-Jährigen von 2010 bis 2020 um etwa 3.700 Personen anwachsen. Wie aus den Angaben zu den derzeitigen Bevölkerungszusammensetzungen nach Altersgruppen aus Kap. II 1.2.3 hervorgeht, wird die Alterung der Gesellschaft als eine Komponente des demographischen Wandels in den einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg mit verschiedenen Geschwindigkeiten vorstattengehen.

Abb. II-11 gibt die prozentuale Verteilung der in der Bevölkerungsprognose der *HA Hessen Agentur* (2007) für die kreisfreien Städte und Landkreise Hessens abgehandelten drei Altersgruppen von 2000 bis 2030 wieder. Dabei fällt der stetige Rückgang der Altersgruppe der unter 20-Jährigen (von 23 % in 2000 auf 17 % in 2030) und jener der 20- bis 65-Jährigen (von 59 % in 2000 auf 52 % in 2030) auf. Gleichzeitig wächst der Anteil der über 65-Jährigen kontinuierlich an – von 18 % in 2000 auf 31 % in 2030. In dem für den vorliegenden Nahverkehrsplan maßgebenden Prognosejahr 2020 wird der Anteil der Personen jenseits des erwerbsfähigen Alters gemäß heutiger Definition (65 und aufwärts) im Landkreis Waldeck-Frankenberg bei einem Viertel der Gesamtbevölkerung liegen und ein Jahrzehnt später nahezu ein Drittel erreicht haben.

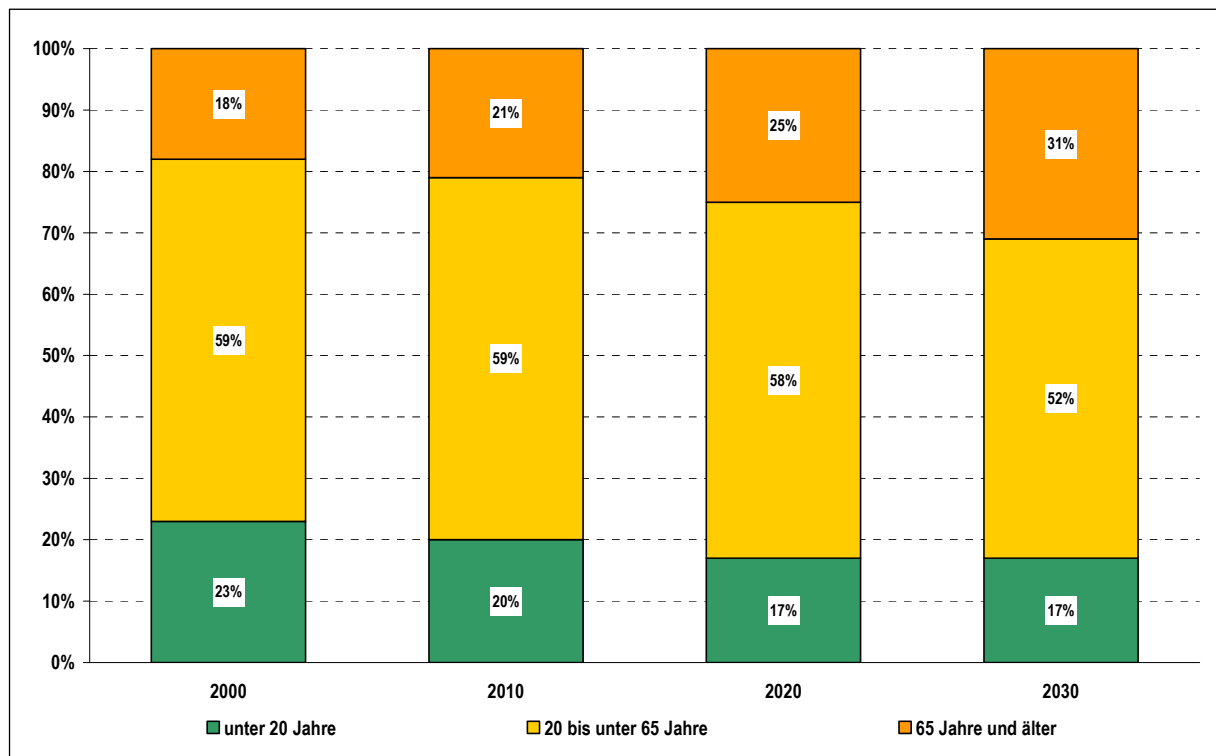


Abb. II-11: Verteilung der Altersgruppen im Landkreis Waldeck-Frankenberg 2000-2030

[eigene Zusammenstellung; Daten nach *HA Hessen Agentur* 2007, S. 66]



1.3 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte

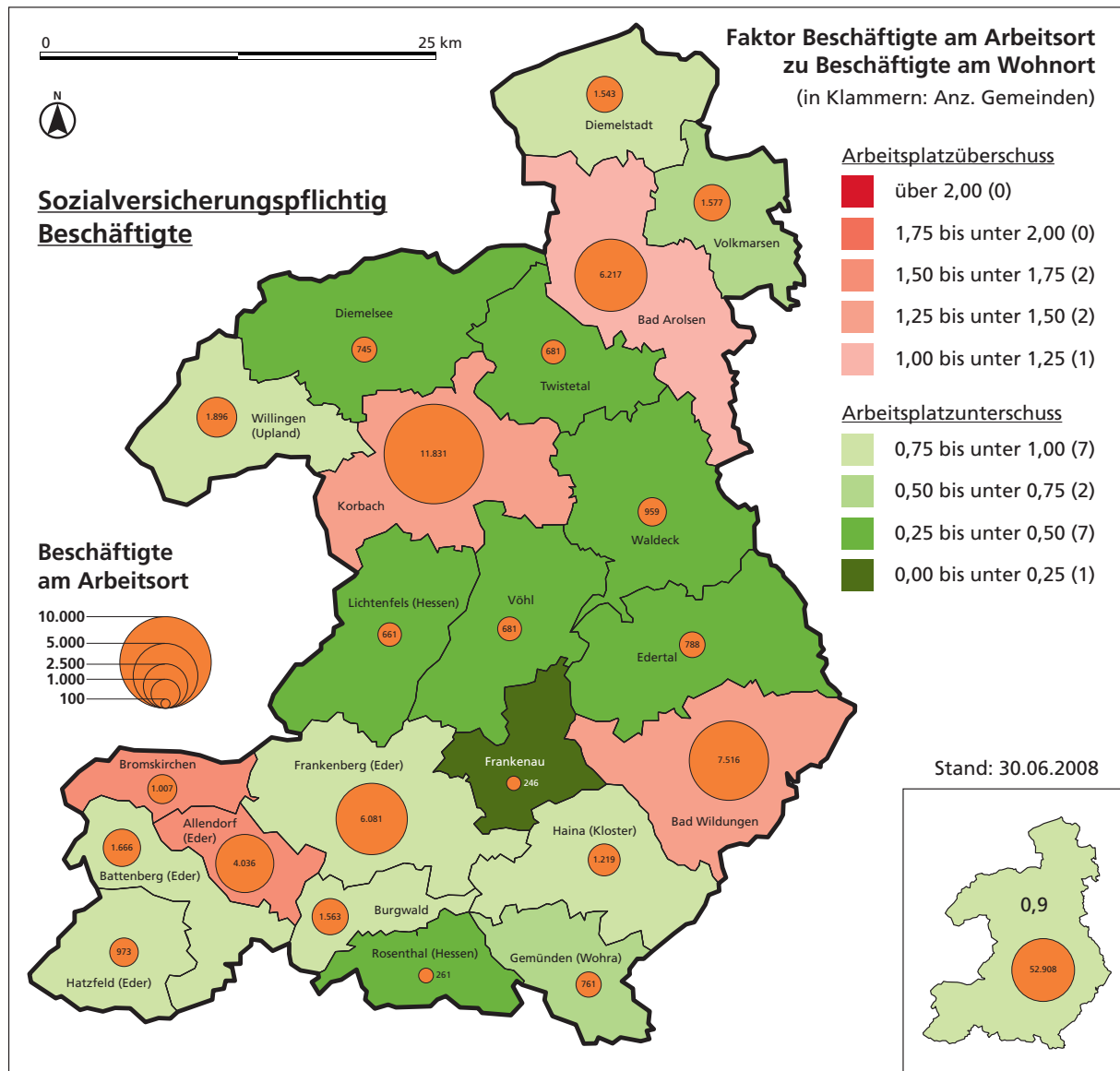


Abb. II-12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Gemeinde

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]

Die einzig verfügbare flächendeckende und aktuelle Statistik zur Beschäftigung auf Gemeindeebene ist jene der Bundesagentur für Arbeit. Diese berücksichtigt allein die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten⁴, 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

⁴ Nachfolgend bezieht sich der im Text verwendete Begriff „Beschäftigte“ ausschließlich auf die „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“ gemäß der Statistik der Bundesagentur für Arbeit.



Gemeindeebene. Für alle erwerbstätigen Personen (im Sinne der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung – VGR) weist die amtliche Statistik nur jene am Arbeitsort auf Kreisebene auf, nicht jedoch auf Gemeindeebene. Die Gesamtzahl an erwerbstätigen Personen am Arbeitsort betrug im Landkreis Waldeck-Frankenberg rund 80.000 (Jahresmittel 2007).

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg waren über 52.900 Beschäftigte am Arbeitsort und nahezu 56.100 am Wohnort gemeldet (Stand: 30.06.2008). Damit betrug das Verhältnis zwischen Beschäftigten am Arbeitsort zu jenen am Wohnort 0,94. Kreisweit liegt somit nahezu ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Beschäftigten vor. Einzelwerte für die Beschäftigten und Entwicklungen seit 2000 auf Gemeindeebene können der Tabelle in → **Anlage II-4** entnommen werden.

In kleineren Städten und Gemeinden kann durch Eröffnung oder Abwicklung einzelner Firmen oder Betriebsstandorte, durch Standortverlagerungen oder Umstrukturierungen innerhalb weniger Jahre die Zahl der Beschäftigten auf einem geringen absoluten Niveau starken Schwankungen unterliegen. Veränderungen der Beschäftigten am Wohnort hängen nicht nur mit der Wirtschaftsentwicklung auf dem Gebiet einer Stadt bzw. Gemeinde zusammen, sondern auch mit der Einstufung der Erwerbstätigen – ob als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte oder nicht – und der demographischen Situation, z. B. mit der Abnahme von Personen im Erwerbsalter.

In der thematischen Karte in Abb. II-12 sind die Beschäftigten am Arbeitsort (Kreisdiagramm) und das Verhältnis von Beschäftigten am Arbeitsort zu jenen am Wohnort (Flächendiagramm) für die Städte und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg aufbereitet. Je dunkler der grüne Farbton wird, desto höher ist der „Überhang“ von Beschäftigten am Wohnort gegenüber jenen am Arbeitsort (Arbeitsplatzunterschuss). Je dunkler der rote Farbton ist, desto mehr dominiert die Arbeitsplatz- gegenüber der Wohnfunktion (Arbeitsplatzüberschuss).

Städte und Gemeinden mit industrieller Prägung wie Allendorf (Eder) oder Bromskirchen haben deutlich mehr Beschäftigte am Arbeitsort als am Wohnort (hier Faktor 1,7 bzw. 1,6). Im Landkreis Waldeck-Frankenberg treten darüber hinaus drei Städte mit Arbeitsplatzüberschüssen in Erscheinung: Korbach (Faktor 1,5), Bad Wildungen (Faktor 1,3) und Bad Arolsen (Faktor 1,2). Die Stadt Frankenberg hat einen knappen Arbeitsplatzunterschuss (0,95). In Abb. II-12 zeigt sich ein Bild, bei dem sich im mittleren Kreisteil um Korbach und Bad Wildungen herum Städte und Gemeinden mit Arbeitsplatzunterschüssen gruppieren, wovon Frankenau den geringsten Faktor im Verhältnis zwischen Beschäftigten am Arbeitsort zu Beschäftigten am Wohnort aufweist (0,2). In Bezug auf die Arbeitsplatzschwerpunkte lässt der Landkreis Waldeck-Frankenberg eine polyzentrische Struktur erkennen, vor allem bedingt durch das industrielle Cluster im Südwesten.

Alle Innenstädte stellen verhältnismäßig hohe Konzentrationen von Arbeitsplätzen des tertiären Sektors dar (Einzelhandel, öffentliche und private Dienstleistungen). Im Landkreis Waldeck-Frankenberg sind dies vor allem die gewachsenen Innenstädte der Mittelzentren Bad Arolsen, Bad Wildungen, Battenberg (Eder), Frankenberg und Korbach, aber auch die Kerne der kleineren Landstädte (Grundzentren) wie jene von Diemelsstadt-Rhoden, Gemünden (Wohra), Hatzfeld (Eder), Volkmarsen oder Waldeck-Sachsenhausen.

Hervorzuheben sind die Wirtschafts- und Erwerbsstrukturen folgender Städte und Gemeinden sowie deren Anbindung an das Netz des öffentlichen Verkehrssystems (in Klammern ist die Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort mit Stand 30.06.2008 für die



gesamte Stadt bzw. Gemeinde angegeben, eine weitere Unterteilung nach Stadt- oder Ortsteilen ist aus statistischen Gründen nicht möglich):

- Die Kreisstadt Korbach (ca. 11.800), darunter in besonderem Maße die Kernstadt, ist der größte Arbeitsplatzschwerpunkt im Landkreis Waldeck-Frankenberg. Neben öffentlichen Verwaltungen und Einrichtungen entfallen in einem Mittelzentrum ebenfalls Arbeitsplätze auf den Einzelhandel und auf private Dienstleistungsanbieter (tertiärer Sektor). Im sekundären Sektor sind die Zweigwerke der Continental AG zu nennen. Darüber hinaus sind bei mittelständischen Firmen der produzierenden Wirtschaft (Elektrotechnik, Maschinen- und Anlagenbau) etliche Arbeitsplätze zu finden. Korbach ist ferner ein Standort der Logistikwirtschaft, zu der auch der Terminal für den kombinierten Güterverkehr Straße/Schiene gehört.
- Die Wirtschaft Bad Wildungen (ca. 7.500) ist vor allem durch medizinische Dienstleistungen (mehr als 4.500 Betten in über 20 Kliniken und Einrichtungen), Kurbetrieb und Tourismus (Hotels, Gastronomie) geprägt. Neben der Kernstadt (Heilbad) bietet vor allem der Stadtteil Reinhardshausen (Heilbad) entsprechende Arbeitsplätze im tertiären Sektor (vgl. Kap II 1.6). In der Kernstadt und im Stadtteil Odershausen sind Firmen der produzierenden Wirtschaft (Kunststoffindustrie) angesiedelt. Bad Wildungen ist als Mittelzentrum mit Einzelhandelseinrichtungen für den mittelfristigen Bedarf ausgestattet (z. B. in der Einkaufszentrum Fürstengalerie). Bad Wildungen ist Sitz der Nationalparkverwaltung Kellerwald-Edersee und der Berufsakademie Nordhessen.
- Die ehemalige Residenz- und Garnisonsstadt Bad Arolsen (ca. 6.200) durchläuft seit der sukzessiven Schließung aller dort vorhandenen Militärstandorte zwischen 1994 und 2005 auf ihrem Stadtgebiet einen Strukturwandel sowohl hinsichtlich der Erwerbsstrukturen als auch der freigewordenen Flächen. In Bad Arolsen sind einige Spezialkliniken mit über 250 Betten und das Rehaszentrum Bathildisheim e. V. mit seinen Einrichtungen angesiedelt. Auf einer der vielen Konversionsflächen werden Strom und Fernwärme aus regenerativen Energien erzeugt. Außerdem befindet sich in Bad Arolsen der Hauptsitz der Hotelkette RAMADA (Hospitality Alliance AG Deutschland). Für das produzierende Gewerbe ist eine Tochterfirma des Konzerns B. Braun Melsungen AG zu nennen.
- Die ehemalige Kreisstadt Frankenberg (Eder) (ca. 6.100) ist als Mittelzentrum Einkaufs-, Dienstleistungs- und weiterhin auch Verwaltungsstandort für den südlichen Kreisteil; außerdem gibt es einen Bundeswehrstandort. Die Erwerbsmöglichkeiten sind daher weit gefächert. Im produzierenden Sektor bieten verschiedene Betriebe Arbeitsplätze u. a. in der Möbelindustrie (Thonet GmbH), des Maschinenbaus und der metallverarbeitenden Industrie.
- Die Wirtschafts- und Erwerbsstruktur der Gemeinde Allendorf (Eder) (ca. 4.000) ist eng mit dem Hauptsitz und den Stammwerken der Viessmann GmbH & Co. KG verbunden, einem Unternehmen der Heiz- und Klimatechnik. In Allendorf wurde daher ein Verkehrslandeplatz für Geschäftsflugzeuge angelegt. Zusammen mit der Nachbarstadt Battenberg (Eder) ist Allendorf Mittelzentrum in Funktionsergänzung.
- In mehreren Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg sind folgende kleinere Arbeitsplatzschwerpunkte hervorzuheben:
 - Battenberg (ca. 1.700) bildet zusammen mit Allendorf (Eder) ein gemeinsames Mittelzentrum für den südwestlichen Kreisteil.



- In Bromskirchen (ca. 1.000) befinden sich Produktionsstätten der metallverarbeitenden (Hoppe AG) und der holzverarbeitenden Industrie (ante-holz GmbH in Somplar).
- In der Gemeinde Diemelsee (ca. 700) hat im Ortsteil Flechtdorf ein Landmaschinenhersteller (Weidemann GmbH) seinen Hauptsitz.
- In Diemelstadt (ca. 1.500) liegt an der BAB 44 im Stadtteil Wrexen ein größeres Gewerbegebiet. Diemelstadt ist ein Standort der Papierindustrie.
- Auf dem Gebiet der Gemeinde Edertal (ca. 800) spielt die Energiegewinnung aus Wasserkraft eine besondere Rolle und in Folge dessen auch der Tourismus entlang des gesamten Edersee (vgl. Kap. II 1.7). Letzteres trifft ebenso auf die Erwerbsmöglichkeiten in Vöhl (ca. 700) und Waldeck (ca. 1.000) zu.
- In den Städten und Gemeinden des südöstlichen Kreisgebietes – Gemünden (Wohra) (ca. 800), Haina (Kloster) (ca. 1.200) und Rosenthal (ca. 300) – sind verschiedene mittelständische Betriebe der metallverarbeitenden Industrie anzutreffen. Ein weiterer Arbeitgeber in Haina sind die zwei psychiatrischen Krankenhäuser des Landeswohlfahrtsverbandes Hessen im ehemaligen Kloster.
- In Lichtenfels (ca. 700) befindet sich im Stadtteil Goddelsheim ein metallverarbeitender Betrieb (Prepart GmbH der August-Friedberg-Gruppe).
- In Volkmarsen (ca. 1.600) ist als ein Arbeitsplatzschwerpunkt das dortige kirchlich geführte Krankenhaus zu nennen.
- Die Gemeinde Willigen (Upland) (ca. 1.900) ist einer der bedeutendsten Fremdenverkehrsorte in Nordhessen sowie im Hochsauerland mit einem überregionalen Einzugsgebiet (vgl. Kap. II 1.7). Da der Wintersport ein besonderes Standbein bildet, haben viele Arbeitsplätze saisonalen Charakter. Der Hauptort Willigen bildet zugleich auch einen kleinen Standort für soziale bzw. gesundheitliche Einrichtungen (u. a. Klinik).

1.4 Versorgungsstrukturen und Einkaufsorientierungen

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

Wichtige Versorgungs- und Einkaufseinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV konzentrieren sich überwiegend auf die fünf Mittelzentren des Landkreises (vgl. Kap. II 1.1.5), die jedoch eine sehr differenzierte Struktur und somit eine unterschiedliche Bedeutung als Zielorte für den ÖPNV aufweisen.

Im Kreisgebiet ist in der Tendenz eine Bipolarität der Einkaufs- und Versorgungsschwerpunkte erkennbar. Die Kreisstadt Korbach übernimmt eine ausgeprägte zentrale Funktion für das nördliche Kreisgebiet, die frühere Kreisstadt Frankenberg (Eder) hat eine ähnliche, jedoch abgeschwächte Funktion im südlichen Kreisgebiet.

Die Kreisstadt Korbach hebt sich hinsichtlich seiner Ausstattung mit Einzelhandels- und Versorgungseinrichtungen gegenüber den übrigen Mittelzentren im Kreisgebiet deutlich ab. Dies betrifft die Anziehungskraft der Innenstadt als Einkaufsstandort, aber auch die Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen im Freizeit- und Versorgungsbereich mit regionalem Einzugsbereich. Insgesamt dürfte das Einzugsgebiet der Kreisstadt über den



raumordnerisch zugewiesenen Mittelbereich Korbach deutlich hinausreichen. In der Innenstadt von Korbach ist ein breiter und teilweise tiefer Branchenmix im Einzelhandel vorhanden, der den kurz-, mittel- und langfristigen Bedarf in vielen Bereichen deckt. Neben der Innenstadt mit den Haupteinkaufslagen in der Fußgängerzone sind außerdem die Fachmärkte an der Peripherie der Kernstadt entlang der nördlichen Ausfallstraßen (Arolser Landstraße, Briloner Landstraße, Flechtdorfer Straße) von Bedeutung. Auch Wohngebiete mit hoher Einwohnerkonzentration, wie z. B. im Bereich der Solinger Straße, sind mit Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen des kurzfristigen Bedarfs ausgestattet. Der Stadtbus Korbach fährt sowohl die Innenstadt als auch Teile der Gewerbegebiete mit großflächigem Einzelhandel an.

Für die übrigen Kreisteile haben die anderen drei Mittelzentren – Bad Arolsen für den Nordosten, Bad Wildungen für den Osten und Allendorf/Battenberg für den Südwesten – Bedeutung für die Versorgung mit Gütern des kurz- und mittelfristigen Bedarfs. Neben typischen Discountern bieten die Städte auch diverse Einzelhandelsgeschäfte mit einem hochwertigen Warenangebot. Die Angebotsvielfalt und der Branchenmix erscheinen jedoch nicht so ausgeprägt wie in Korbach. Eine Besonderheit ist die Funktionsteilung von Allendorf (Eder) und Battenberg (Eder) als Mittelzentrum in Funktionsergänzung, wo es Einkaufsmöglichkeiten u. a. im Allendorfer Ortsteil Battenfeld gibt.

Das Warenangebot in den übrigen Städten und Gemeinden ist im Wesentlichen auf die grundzentralen Einrichtungen und Angebote für den allgemeinen, täglichen Bedarf ausgerichtet. Herauszustellen sind Grundzentren wie Volkmarsen, Waldeck-Sachsenhausen oder Willingen, die überdurchschnittlich starke Versorgungsstrukturen aufweisen. Bedingt durch die touristische Funktion besteht im Ortskern Willingens ein Einzelhandelsangebot, das in Teilen das Niveau eines Mittelzentrums erreicht. Die Ausstattung der Stadt- und Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen mit Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsanbietern schwankt, auch in Abhängigkeit der Einwohnerzahl. Es gibt durchaus Stadt- oder Ortsteile, die ein Angebot aufweisen, das jenes kleinerer Grundzentren gleicht.

Für die Einwohner entlang der Kreisgrenzen sind Mittelzentren wie Fritzlar (Schwalm-Eder-Kreis), Brilon und Marsberg (Hochsauerlandkreis), Warburg (Kreis Höxter) oder Wolfhagen (Landkreis Kassel) als potenzielle Einkaufs- und Versorgungsstandorte von Interesse, die je nach Verbindungsqualität eine höhere oder eine geringere Relevanz für den ÖPNV besitzen. Beim langfristigen Bedarf ist das nördliche Kreisgebiet primär auf das Oberzentrum Kassel ausgerichtet, das südliche hingegen auf Marburg.

Auch im Landkreis Waldeck-Frankenberg ist in vielen Kernstädten und Kernorten 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 in einigen Grundzentren auch innerorts gute Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs bestehen, ziehen in vielen Landstädten und Gemeinden Lebensmittelmärkte und andere Discounters immer mehr an den Ortsrand.

Diese Standortproblematik wirkt dem Bestreben entgegen, den ÖPNV auch außerhalb des Berufs- und Schülerverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung zu stärken. Während durch den privaten Pkw eine 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 nicht nur für den ÖPNV im Besonderen, sondern für den Umweltverbund (NMIV, ÖPNV) im Ganzen besonders deutlich.



1.5 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte

1.5.1 Schulstandorte

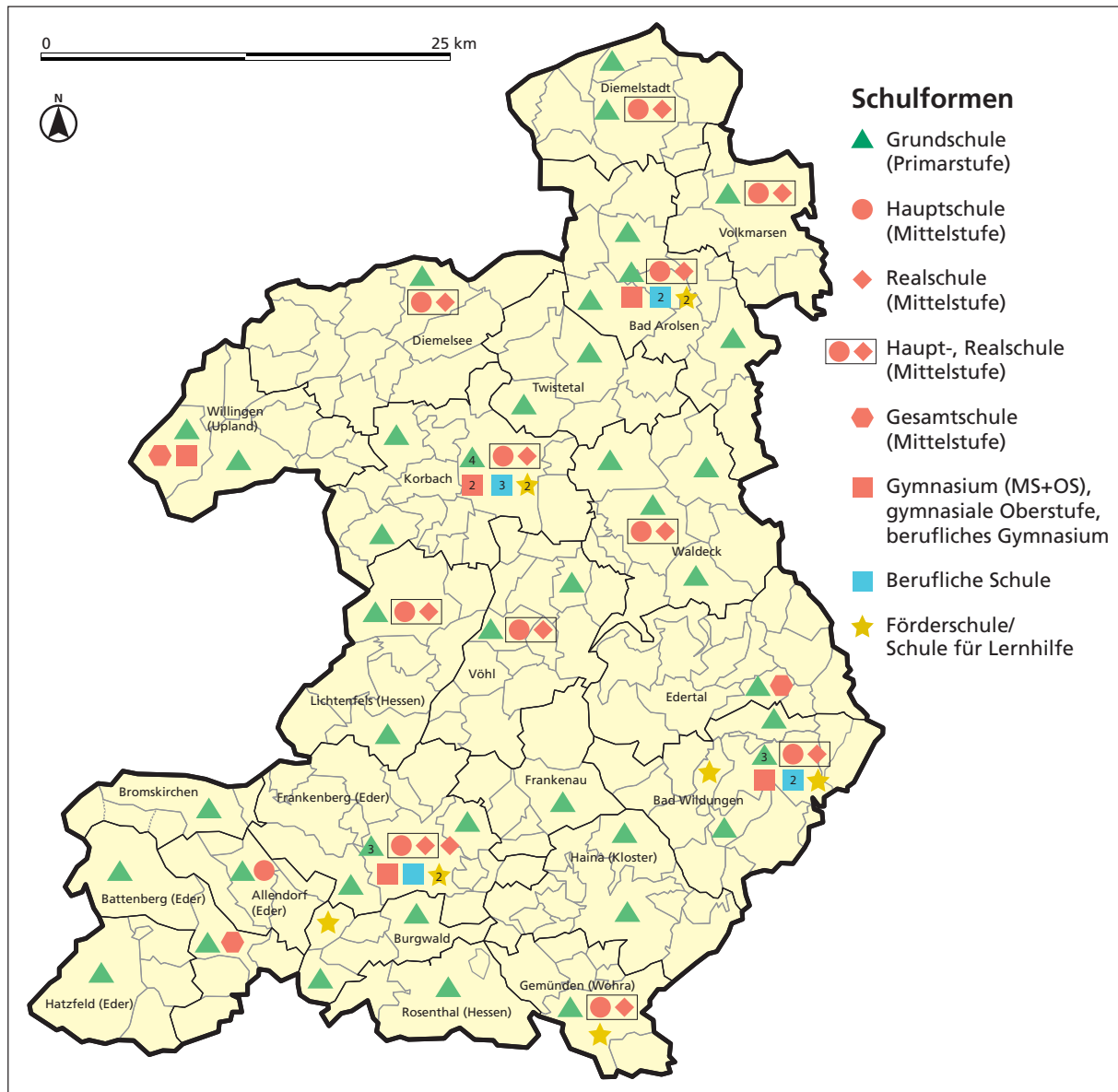


Abb. II-13: Schulformen in den Stadt- und Ortsteilen im Landkreis Waldeck-Frankenberg mit Stand Schuljahr 2009/2010

[eigener Entwurf; Angaben nach Amt für Lehrerbildung]

In der Karte in Abb. II-13 sind alle Schulstandorte auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg stadt- bzw. ortsteilsscharf mit Stand Schuljahr 2009/2010 verzeichnet. In der Tabelle in → **Anlage II-5** sind die Schulen und deren Schülerzahlen aufgelistet. Weil der Ausbildungsverkehr außerhalb der großstädtischen Ballungsräume das dominierende Nachfragesegment im straßengebundenen ÖPNV ist, sind Schulstandorte und



deren Entwicklung für die Nahverkehrsplanung von unmittelbarem Interesse, sofern nicht die Beförderung durch Fahrten im freigestellten Schülerverkehr vorgezogen wird (vgl. Kap. II 3.2.8).

Im Gültigkeitszeitraum dieses lokalen Nahverkehrsplans werden in einigen Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg die Folgen des demographischen Wandels deutlich zu Tage treten (vgl. Kap. II 1.2). Ob und welche Auswirkungen es auf einzelne Schulstandorte geben könnte, ist in den Kap. II 1.5.1.1 und II 1.5.1.2 erläutert.

1.5.1.1 Grundschulen

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg waren im Schuljahr 2009/2010 insgesamt 49 Grundschulen im Sinne räumlicher Standorte in 42 Stadt- bzw. Ortsteilen vorhanden (47 selbstständige Grundschulen zzgl. zweier Außenstellen in Bad Wildungen). Alle 22 Städte und Gemeinden des Landkreises haben auf ihren Gemarkungsgebieten mindestens eine Grundschule, die sich in der Kernstadt bzw. im Kernort oder im einwohnerstärksten Stadt- bzw. Ortsteil befindet. Auf mehreren Stadt- bzw. Gemeindegebieten können Kinder im Primarstufenalter noch relativ wohnortnah eine Grundschule besuchen, denn dort gibt es mindestens zwei in Betrieb befindliche Schulen in verschiedenen Stadt- bzw. Ortsteilen (z. B. in Bad Arolsen und Waldeck in je vier Stadtteilen). Allein in den Kernstädten von Bad Wildungen, Frankenberg und Korbach gibt es drei bis vier Grundschulen. Gemäß Schulentwicklungsplan ist der Schulträger grundsätzlich bestrebt, alle im Jahr 2009 bestehenden Schulstandorte im Primarstufenbereich vorerst zu erhalten (vgl. *Landkreis Waldeck-Frankenberg 2009a*, S. 17 ff.). Dennoch wurde die Grundschule in Haina-Löhlbach am Ende des Schuljahres 2009/2010 aufgrund zu geringer Schülerzahlen geschlossen. Die Schüler besuchen stattdessen die Grundschule in Haina (Kloster).

In Hessen bezieht sich die freie Schulwahl dem Gesetz nach nicht auf Grundschulen, Abweichungen vom Schulbezirk müssen daher beantragt und genehmigt werden. Kindern im Primarstufenalter aus Stadt- bzw. Ortsteilen ohne Grundschule wird entweder eine Grundschule in ihrer Wohngemeinde oder in einer Nachbargemeinde zugewiesen. Die gesetzlich verankerte Notwendigkeit einer Beförderung greift bei Grundschulern in der Regel erst ab einer Distanz von 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).

In der Regel stellt jede Gemeinde einen eigenen Schulbezirk dar, der sich ggf. auf mehrere Grundschulstandorte aufteilt. Im Landkreis Waldeck-Frankenberg weisen zwölf Grundschulen gemäß Schulentwicklungsplan einen über die Gemeindegrenzen hinausreichenden Bezirk auf (entsprechend verkleinert sich der Schulbezirk einer Grundschule in der Nachbarstadt/-gemeinde um die entsprechenden Stadt-/Ortsteile). Regelmäßige Ausbildungsein- oder -auspendler über die Grenzen des Landkreises Waldeck-Frankenberg hinweg im Primarstufenalter gibt es nicht.

1.5.1.2 Weiterführende Schulen

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg sind weiterführende Mittelstufenschulen an 15 Standorten zu finden und zwar in

- Allendorf (Eder) (Hauptschule; mit Ablauf des Schuljahres 2011/12 entfallen),
- Bad Arolsen (Haupt-/Realschule, Gymnasium),



- Bad Wildungen (Haupt-/Realschule, Gymnasium),
- Battenberg (Eder) (Gesamtschule),
- Diemelsee-Adorf (Haupt-/Realschule),
- Diemelstadt-Rhoden (Haupt-/Realschule),
- Edertal-Giflitz (Gesamtschule),
- Frankenberg (Eder) (Haupt-/Realschule, Realschule, Gymnasium),
- Gemünden (Wohra) (Haupt-/Realschule),
- Korbach (Haupt-/Realschule, Gymnasium),
- Lichtenfels-Goddelsheim (Haupt-/Realschule),
- Vöhl-Herzhausen (Haupt-/Realschule),
- Volkmarsen (Haupt-/Realschule),
- Waldeck-Sachsenhausen (Haupt-/Realschule),
- Willingen (Upland) (Gesamtschule).

Die Hauptschulen in Frankenberg-Röddenau und Frankenua wurden zum Schuljahr 2006/2007 für Neuaufnahmen geschlossen. Seit dem Schuljahr 2008/2009 gibt es dort keine Mittelstufenschüler mehr. Ansonsten geht der Schulentwicklungsplan aus dem Jahr 2005 bis zu dessen nächster Fortschreibung von keinen weiteren Schulschließungen bis 2011 aus (vgl. *Landkreis Waldeck-Frankenberg 2005*, S. 8).

Allgemein bildende gymnasiale Oberstufen und ein berufliches Gymnasium als Bestandteil des beruflichen Schulwesens befinden sich in

- Bad Arolsen,
- Bad Wildungen,
- Frankenberg,
- Korbach (seit dem Schuljahr 2003/2004 auch ein berufliches Gymnasium),
- Willingen (Upland).

Hinsichtlich der gymnasialen Oberstufen werden laut Schulentwicklungsplan für den Zeitraum nach 2005 keine Veränderungen erwartet, wobei der Standort in Willingen (Upland) sein Fortbestehen durch eine Spezialisierung sichern kann (vgl. *Landkreis Waldeck-Frankenberg 2005*, S. 238).

Berufliche Schulen im Landkreis Waldeck-Frankenberg sind in den folgenden Städten zu finden (in Klammern Anzahl Schulen bzw. Einzelstandorte), wobei es sich sowohl um Haupt- als auch um Nebenstandorte handelt:

- Bad Arolsen (2),
- Bad Wildungen (2),
- Frankenberg (1),
- Korbach (2 Schulen an 3 Standorten).



Im aktuellen Schulentwicklungsplan für das berufliche Bildungswesen sind keine grundsätzlichen Änderungen in Bezug auf die Standorte vorgesehen, die über einzelne Ausbildungsangebote hinausreichen (vgl. *Landkreis Waldeck-Frankenberg* 2009b).

Durch die Konzentration aller weiterführenden Schulen der Mittelstufe auf 15, der gymnasialen Oberstufen auf fünf und der beruflichen Schulen auf vier Standorte 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 drei Kilometern (vgl. § 161 Abs. 2 HSchG).

Obwohl es bei allgemein bildenden Schulen ab der Mittelstufe in Hessen eine freie Schulwahl gibt, sind in den Schulentwicklungsplänen in der Regel Einzugsgebiete der Mittelstufenschulen stadt- bzw. ortsteilsscharf vorgesehen (abgeleitet aus den Grundschulbezirken), aus denen der Großteil der Schülerschaft stammt. Dies gilt analog auch für die gymnasialen Oberstufen, deren maßgebende Einzugsbereiche sich wiederum über die Mittelstufenschulen ergeben. Dadurch ist das Bedienungsgebiet für schulbezogene ÖPNV-Fahrten zwar abgesteckt, aber bei den meisten Schulen liegt ein erweitertes Einzugsgebiet vor. Von Vorteil ist, dass die größeren Schulstandorte in Städten mit einem konzentrierten SPNV- und ÖPNV-Angebot liegen (in erster Linie Bad Arolsen, Bad Wildungen, Frankenberg, Korbach), wodurch die Erreichbarkeit der Schulen erleichtert und entlang dieser Achsen auch das Einzugsgebiet erweitert wird.

1.5.1.3 Zweiter Bildungsweg und Hochschulen

Für den zweiten Bildungsweg stehen in Kassel und Marburg Abendschulen sowie in Kassel das Hessenkolleg (Fachabitur, Abitur) zur Auswahl. In erstgenannten Einrichtungen können vom Hauptschulabschluss bis zur allgemeinen Hochschulreife alle Schulabschlüsse erlangt werden.

Die Stadt Kassel ist mit der gleichnamigen Universität der einzig größere Hochschulstandort in Nordhessen. Im Wintersemester 2009/2010 waren dort ca. 19.650 Studierende immatrikuliert. Alle Studierenden haben ein Semesterticket, das auch für Fahrten über das Tarifgebiet des NVV hinaus gültig ist.

In Bad Wildungen und in Frankenberg (Eder) sind Außenstellen der Technischen Hochschule Mittelhessen (THM; ehem. FH Gießen-Friedberg) angesiedelt. Nach dem Hochschulstandort Kassel befinden sich die nächstgelegenen Universitäten und größeren Fachhochschulen in Marburg, Meschede, Gießen, Paderborn und Siegen.

1.5.1.4 Schülerzahlen

Die Tabelle in → **Anlage II-5** enthält die Schülerzahlen aller Schulen im Landkreis Waldeck-Frankenberg unabhängig von ihrem Wohnort. Dies ist analog auch für Abb. II-14 der Fall, in der die Schülerzahlen addiert über alle Schulformen für jeden Schulstandort auf Gemeindeebene gezeigt werden. Datenstand ist das Schuljahr 2008/2009, im dem für den Landkreis Waldeck-Frankenberg insgesamt ca. 25.360 Schüler gezählt wurden. Davon entfielen auf

- Grundschulen ca. 6.370 (25 %),
- Mittelstufenschulen ca. 10.550 (42 %),
- gymnasiale Oberstufen ca. 1.510 (6 %),



- berufliche Schulen (inkl. berufliches Gymnasium) ca. 5.890 (23 %) und auf
- Förderschulen oder Schulen für Lernhilfe ca. 1.040 Schüler (4 %).

Als herausragende Schulstandorte dominieren die vier mittelzentralen Städte Korbach (ca. 6.240 Schüler), Frankenberg (Eder) (ca. 5.440), Bad Arolsen (ca. 3.300) und Bad Wilddungen (ca. 2.800), in denen alle Schulformen vertreten sind und in denen rund 70 % aller Schüler im Landkreis Waldeck-Frankenberg gezählt werden.

Danach folgen mit Abstand die Städte und Gemeinden, die weiterführende allgemein bildende Schulen beherbergen (in Klammer gerundete Schülerzahlen 2008/2009): Batzenberg (1.120), Edertal (820), Willingen (730), Lichtenfels (620), Waldeck (610), Volkmarsen (600), Vöhl (500), Gemünden (490), Diemelsee (450), Diemelstadt (450), Allendorf (350).

Diese elf Standorte verbuchen mit ihren rund 6.730 Schülern knapp 27 % aller Schüler am Schulort im Landkreis Waldeck-Frankenberg. Die restlichen ca. 3 % bis 4 % der Schüler (ca. 870, nahezu nur Grundschüler) verteilen sich auf die übrigen 7 Schulstandorte: Burgwald, Twistetal, Hatzfeld (Eder), Haina (Kloster), Rosenthal, Frankenu, Bromskirchen. Die fünf zuletzt genannten Städte bzw. Gemeinden sind von ihren Schülerzahlen her die kleinsten Schulstandorte im Landkreis Waldeck-Frankenberg. Sie beherbergen jeweils nur (noch) eine Grundschule.

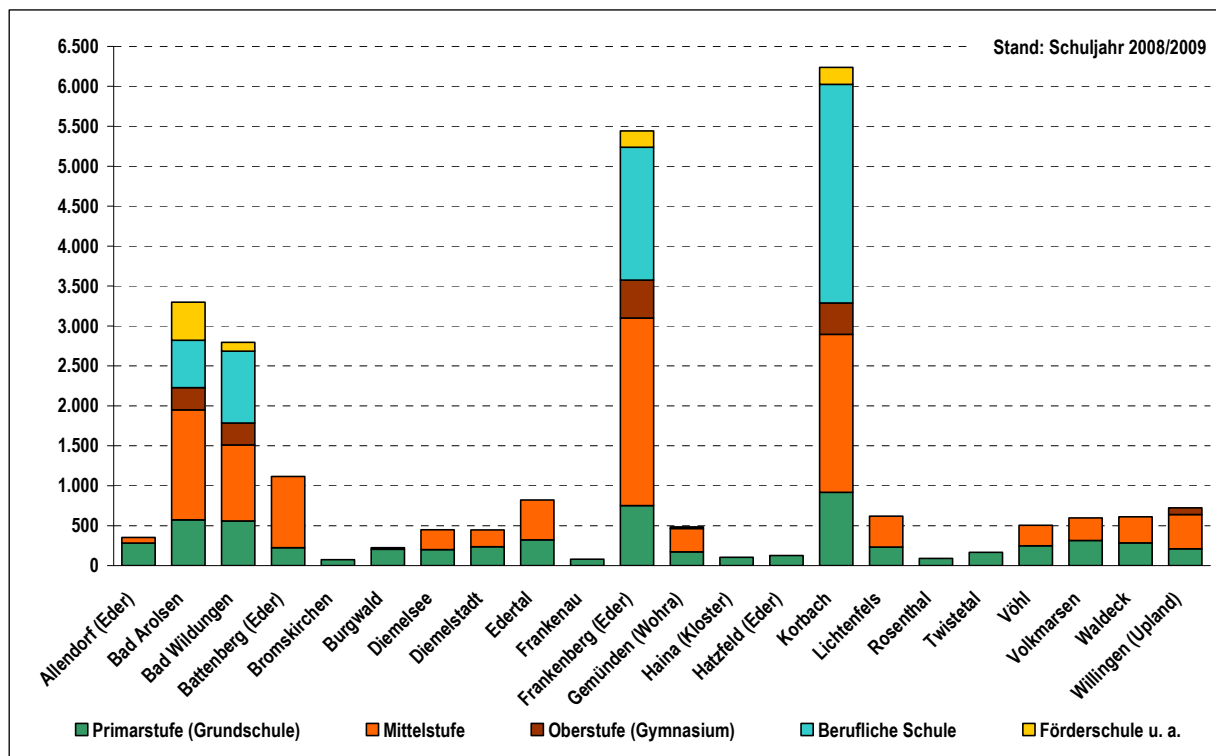


Abb. II-14: Schüler an den Schulstandorten im Landkreis Waldeck-Frankenberg
[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]



1.6 Gesundheitliche und soziale Einrichtungen

Der Gesundheitssektor stellt einen Schwerpunkt in der Wirtschaftsstruktur des Landkreises Waldeck-Frankenberg dar, weshalb dieser vergleichsweise gut mit Einrichtungen der medizinischen Versorgung und Betreuung ausgestattet ist. Für die Nahverkehrsplanung ist eine unmittelbare Anbindung dieser Einrichtungen mit dem straßengebundenen ÖPNV dahingehend von Bedeutung, dass Beschäftigte, Besucher und Patienten bzw. Bewohner zusammen ein nicht zu vernachlässigendes Fahrgastpotenzial bilden. Außerdem wird durch die kleinräumige Anbindung an den ÖPNV die Lagegunst einer Einrichtung erhöht.

Drei Viertel aller im Landkreis ansässigen Krankenhäuser und Kliniken liegen in Bad Wildungen (Kernstadt und Stadtteil Reinhardshausen). Die dortige Bettenzahl summiert sich in 20 Kliniken auf rund 4.500 (vgl. auch Kap. II 1.3). Alle Kliniken im Landkreis verfügen in ihrer unmittelbaren Nähe über eine Anbindung an den straßengebundenen ÖPNV (vgl. Tab. II-3). In diesem Zusammenhang ist die Bad Wildunger StadtBus-Linie 590.1 hervorzuheben, die eine Feinerschließung des Kur- und Klinikstadtteils Reinhardshausen vornimmt und diesen an die Kernstadt und die Netzknoten anbindet.

| Standort | Name der Klinik | Bettenzahl | ÖPNV-Anbindung mit Haltestelle |
|-------------------------------|---------------------------------------|------------|--|
| Bad Arolsen | Krankenhaus Bad Arolsen | ca. 160 | Bus 505, 526, HSK 397, AST „Krankenhaus“ |
| | Schön Klinik | ca. 150 | Bus 505, AST „Wetterburger Straße“ |
| | Schön Klinik Große Allee | ca. 100 | Bus 505, 526, HSK 397, AST „Rathausstraße“ |
| Bad Wildungen (Kernstadt) | Asklepios Fachklinik Fürstendorf | ca. 210 | Bus 590.1-3, AST „Fürstendorf“ |
| | Asklepios Helenenklinik | ca. 140 | Bus 520, 590.1-3, AST „Krankenhaus“ |
| | Asklepios Stadtklinik | ca. 210 | |
| | Klinik am Homberg | ca. 290 | Bus 590.3, AST „Ludwig-Konrad-Str.“ |
| | Mutter-Kind-Klinik Talitha | ca. 80 | Bus 520, 590.1-3, AST „Krankenhaus“ |
| | Neurologische Klinik Westend | ca. 130 | Bus 590.2, AST „Westend“ |
| | Rheumaklinik der DRV Oldenburg-Bremen | ca. 150 | Bus 590.3, AST „Am Katzenstein“ |
| | Wicker-Klinik | ca. 315 | Bus 520, 590.1-3, AST „Krankenhaus“ |
| Bad Wildungen-Reinhardshausen | alle Kliniken in Reinhardshausen | | Bus 590.1, AST |
| | Klinik Reinhardstal | ca. 130 | „Mitte“ |
| | Klinik Wildetal | ca. 250 | „Klinik Wildetal“ |



| Standort | Name der Klinik | Bettenzahl | ÖPNV-Anbindung mit Haltestelle |
|--|---|----------------|------------------------------------|
| Bad Wildungen-Reinhardshausen (Forts.) | Klinik Quellental | ca. 240 | „Klinik Wildetal“ |
| | Klinik Birkental | ca. 260 | „Klinik Birkental“ |
| | Klinikzentrum Mühlengrund | ca. 550 | „Friedhof“, „Klinik Wildetal“ |
| | MediClin Reha-Zentrum am Hahnberg | ca. 310 | „Ziergartenstraße“ |
| | Klinik für Naturheilverfahren | k. A. | „Friedhof“, „Klinik Wildetal“ |
| | Parkland-Klinik | ca. 230 | „Parklandklinik“ |
| | Klinik am Kurpark | ca. 230 | „Ziergartenstraße“ |
| | Klinik Reinhardshöhe | ca. 180 | „Quellenstraße“ |
| | Reha-Klinik Reinhardquelle | ca. 220 | „Schwanenteich“ |
| Werner-Wicker-Klinik | ca. 320 | „Wickerklinik“ | |
| Frankenberg (Eder) | Kreiskrankenhaus | ca. 220 | Bus 596, AST „Krankenhaus“ |
| Haina (Kloster) | Kliniken für Psychiatrie und Psychotherapie | ca. 130 | Bus 530 „Gemeindeverwaltung“ |
| Hatzfeld (Eder) OT Reddinghausen | Fachklinik Reddighausen | ca. 40 | Bus 520, AST „Reddinghsn. Mitte“ |
| Korbach | Hessenklinik Stadt Krankenhaus Korbach | ca. 230 | Bus 597.1, AST „Stadt Krankenhaus“ |
| Volkmarsen | St. Elisabeth Krankenhaus Volkmarsen | ca. 90 | Bus NPH 510, AST „Krankenhaus“ |

Tab. II-3: Klinikstandorte im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung]

Hinsichtlich der wohnortnahen allgemeinärztlichen Versorgung zeichnet sich im Landkreis Waldeck-Frankenberg – wie in vielen agglomerationsfernen Landkreisen in der Bundesrepublik Deutschland auch – vor dem Hintergrund des hohen Durchschnittsalters der niedergelassenen Ärzte und der Nachwuchsprobleme eine sukzessive Verschlechterung der bisher überdurchschnittlichen Versorgung ab. Bereits in den Jahren vor 2010 gab es Probleme bei den hausärztlichen Versorgungsstrukturen in einzelnen ländlichen Gemeinden. Durch die mögliche Aufgabe von Landarztpraxen verlängern sich die Wege für die Patienten, die möglicherweise bis in die Mittelzentren fahren müssen, wo sich auch schon die meisten Facharztpraxen konzentrieren. Hinsichtlich des Versorgungsgrades liegt der Landkreis mit rund 780 Einwohnern je Arzt im Vergleich zu den anderen nordhessischen Kreisen im Mittelfeld⁵.

In etwa zwei Drittel aller Städte und Gemeinden des Landkreises gibt es Wohn- und Pflegeeinrichtungen für Senioren, wobei neben dem wiederum dominierenden Standort Bad Wildungen kleinere Konzentrationen in Bad Arolsen, Diemelstadt, Haina (Kloster) und Korbach auszumachen sind.

⁵ HNA, Ausgabe vom 28.02.2009: „Ärzte wollen nicht aufs Land“



Im Landkreis Waldeck-Frankenberg gibt es für behinderte Menschen mehrere Werkstätten, an denen teilweise Wohnstätten angegliedert sind: Das Lebenshilfe-Werk Kreis Waldeck-Frankenberg e. V. unterhält zwei Hauptwerkstätten in Korbach und in Frankenberg (Eder) sowie darüber hinaus sieben Zweigstätten in Allendorf (Eder), Diemelsee, Frankenau, Frankenberg (Eder), Korbach und Twistetal. Das Bathildisheim e. V. betreibt in Bad Arolsen zwei Werkstätten in der Kernstadt und im Stadtteil Neu-Berich.

Die Hauptwerkstatt in Korbach ist mit der Haltestelle „Lebenshilfe“ unmittelbar an die StadtBus-Linie 1 und das AST angebunden. Eine direkte Anbindung der Hauptwerkstatt in Frankenberg (Eder) an den ÖPNV ist dagegen nicht gegeben. Das Bathildisheim-Zentrum in der Kernstadt von Bad Arolsen befindet sich im Fußwegabstand zum Bahnhof, die nächstgelegene Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV ist „Bahnhofstraße“.

1.7 Tourismus, Naherholung und Freizeit

1.7.1 Tourismusregion Landkreis Waldeck-Frankenberg

Der Landkreis Waldeck-Frankenberg ist der am deutlichsten vom Tourismus geprägte Landkreis Hessens, der 2008 mit über 710.000 Gästeankünften und 3,25 Mio. Übernachtungen die hessische Statistik nach der Stadt Frankfurt am Main anführte. Nahezu alle Teilräume im Landkreis Waldeck-Frankenberg stellen Ziele für den (Nah-)Erholungs- oder Kurtourismus dar, die ihrer Lage und naturräumlichen Ausstattung entsprechend als „Waldecker Land“, „Erlebnisregion Edersee“, „Ederbergland“ oder partiell auch als „Geopark GrenzWelten“ vermarktet werden. Bad Wildungen, Willingen und Vöhl sind hinsichtlich der absoluten Höhe ihrer Ankunfts- und Übernachtungszahlen hervorzuheben.

Die Tabelle in → **Anlage II-6** enthält die amtlich statistischen Summen für Gästeankünfte und Übernachtungen je Stadt bzw. Gemeinde im Landkreis Waldeck-Frankenberg für das Kalenderjahr 2008. 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 Stadt bzw. 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).

1.7.2 Bedeutung des Tourismus für den ÖPNV

Die Bedeutung des Tourismus für Verkehrsnachfrage und -angebot im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg zeigte bzw. zeigt sich in besonderem Maße

- an den Verstärkerzügen an Wochenenden aus Richtung Bestwig und Dortmund auf der „Uplandbahn“ Brilon Wald – Willingen – Korbach (KBS 439),
- an den Sonderzügen auf der „Uplandbahn“ zum Weltcup-Skispringen an der Mühlenkopfschanze bei Willingen (temporäre Nutzung des sonst inaktiven Bahnhaltepunktes Willingen-Stryck),
- an den Nachtbussen aus dem Hochsauerlandkreis nach Willingen (vgl. Kap. II 3.2.7),



- an der hohen Inanspruchnahme des Anruf-Sammel-Taxis in Willingen (Upland) und Diemelsee (vgl. Kap. II 4.3.2),
- am Bedienungsgebiet des StadtBus-Systems in Bad Wildungen und dessen Fahrtenhäufigkeit auch an Wochenenden (z. B. von/nach Reinhardshausen),
- an den saisonalen Regelzugfahrten von 1996 bis 2001 auf einem Teilstück der „Ederseebahn“ und auf dem Kraftwerksanschlussgleis Bad Wildungen – Edertal-Bergheim-Giflitz – Edertal-Hemfurth-Edersee,
- an den sporadisch stattfindenden Sonderzugfahrten
 - auf der „Oberen Edertalbahn“ Frankenberg (Eder) – Battenberg (Eder) (saisonale Regelzugfahrten von 2005 bis 2007),
 - auf der „Unteren Edertalbahn“ Frankenberg (Eder) – Vöhl-Herzhausen (saisonale Regelzugfahrten von 2006 bis 2007 und wieder seit 2011).

1.7.3 Nationalpark Kellerwald-Edersee

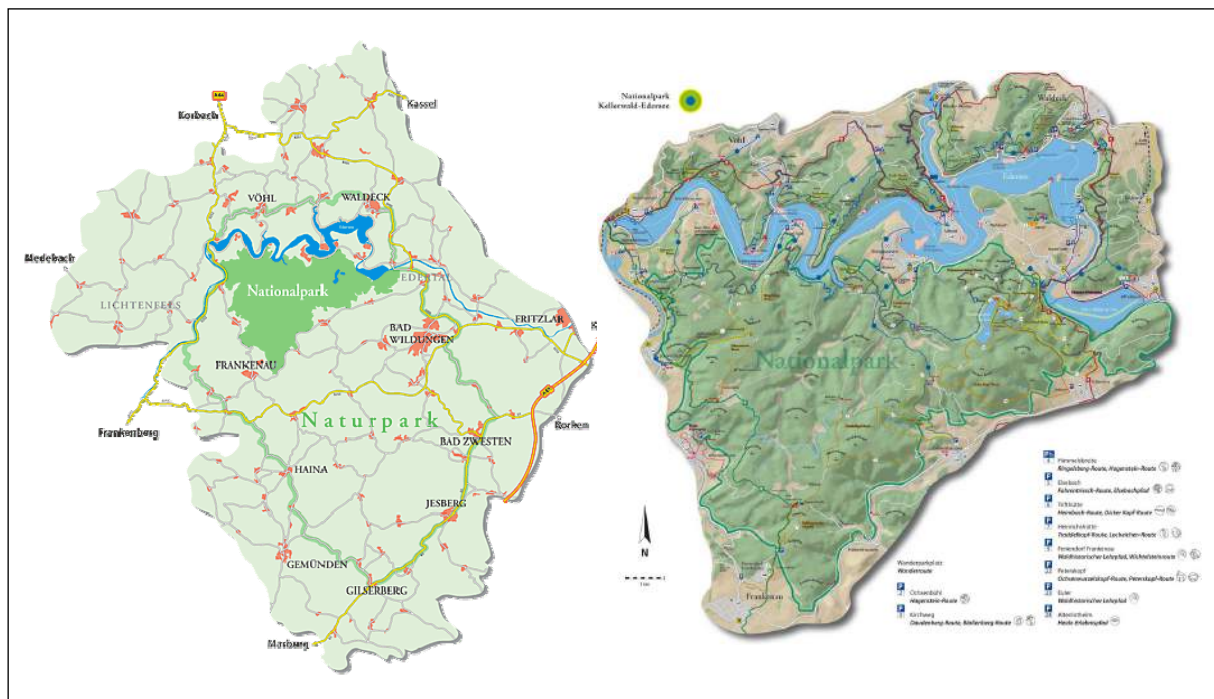


Abb. II-15: Lage des Nationalparks Kellerwald-Edersee

[Nationalpark Kellerwald-Edersee 2010]

Am Südufer des Edersees liegt der 2004 gegründete und seit 2011 zum Welterbegebiet Buchenwälder der UNESCO geadelte Nationalpark-Edersee, umgeben vom gleichnamigen Naturpark (vgl. Abb. II-15). Der Nationalpark erstreckt sich auf einer Fläche von 57,4 km² zwischen den Stadt- bzw. Ortsteilen Bringhausen, Hemfurth-Edersee, Affoldern, Kleinern, Gellershausen (alle Gemeinde Edertal), Bad Wildungen-Frebershausen, Frankenaue, Frankenaue-Altenlotheim, Schmittlotheim, Kirchlotheim, Harbshausen und Asel (letztenannte vier Ortsteile Gemeinde Vöhl). Anfang 2008 wurde südlich von Vöhl-Herzhausen das Nationalparkzentrum eröffnet. Die bisherige Erreichbarkeit der Nationalparkkre-



gion Kellerwald-Edersee und deren innere Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln befindet sich zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme noch nicht auf dem Niveau anderer Nationalparks in der Bundesrepublik Deutschland (z. B. Bayerischer Wald, Berchtesgaden, Harz, Müritz, Sächsische Schweiz). Die an den Rändern des Nationalparkgebietes gelegenen Stadt- und Ortsteile werden von den Buslinien 510, 512, 520, 521 und 555 sowie durch mehrere AST-Linien angefahren.

1.7.4 Fernradrouten

Durch den Landkreis Waldeck-Frankenberg – hauptsächlich entlang der Eder – 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 Waldeck-Frankenberg | Anbindung an Bahnstationen |
|--|--|--|
| Hessische Radfernweg R5: Nordhessenroute Eder-Fulda-Werra | Willingen – Korbach – Vöhl – Edersee, Edertalsperre – Gemeinde Edertal – Bad Wildungen (– Bad Zwesten) | R55 („Uplandbahn“): Willingen, Usseln, Korbach R4: Korbach, Korbach Süd R39: Bad Wildungen, Wega |
| Hessischer Radfernweg R6: Waldecker Land – Rheintal | Diemelstadt – Bad Arolsen – Waldeck – Edertalsperre, Edersee – Gemeinde Vöhl – Frankenberg – Burgwald – Rosenthal (– Wohratal) | R4: Bad Arolsen, Mengerin- ghausen R42 („Burgwaldbahn“): Frankenberg (Eder) u. a. |
| Hessischer Radfernweg R8: Edertal – Westerwald – Bergstraße | Frankenberg – Allendorf – Battenberg – Hatzfeld (– Biedenkopf) | R42 („Burgwaldbahn“): Frankenberg (Eder) u. a. |
| Diemelradweg | Willingen-Usseln – Gemeinde Diemelsee – Diemelstausee, Diemeltalsperre (– Marsberg) | R55 („Uplandbahn“): Usseln |
| Ederradweg | (Bad Berleburg –) Hatzfeld – Battenberg – Allendorf – Frankenberg – Gemeinde Vöhl – Edersee, Edertalsperre – Gemeinde Edertal (– Fritzlar) | R42 („Burgwaldbahn“): Frankenberg (Eder) u. a. R39: Wega, Mandern u. a. |
| Ederseeradweg | Edersee, Kellerwald, Waldeck, Vöhl, Lichtenfels, Frankenau | - |
| Ederseebahn-Radweg | Gemeinde Edertal – Waldeck – Korbach | R4, R55: Korbach, Korbach Süd |

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



1.7.5 Freizeit-, Naherholungs- und Tourismusziele

Neben einzelnen Punkten besonderen Interesses wie Bauwerke oder Freizeitanlagen sind vor allem die historischen Innenstädte Ziele für die alltagbezogene Freizeit (Aufenthalt, Gastronomie, Treffen) gepaart mit Einkaufen, Inanspruchnahme von Dienstleistungen oder Besuch von Veranstaltungen. Hierzu zählen besonders die historischen Innenstädte von Bad Arolsen, Bad Wildungen, Battenberg, Frankenberg, Korbach und Volkmarsen. Nicht nur deshalb sollten die Altstädte auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowohl aus den eingemeindeten Ortschaften (Nahbereich) als auch aus den Nachbargemeinden (Mittelbereich) gut erreichbar sein, denn die Innenstädte stellen des weiteren auch Arbeitsplatzschwerpunkte des tertiären Sektors dar (vgl. Kap. II 1.3).

Zu weiteren publikumswirksamen Einrichtungen mit überwiegend lokaler Bedeutung zählen auch größeren Hallen- und Freibäder in den einwohnerstarken Kommunen. Bei reinen Frei- und Strandbädern ist deren saisonaler Charakter zu berücksichtigen.

Für den ÖPNV sind Standorte mit touristischem Charakter in erster Linie aus publikumswirksamer Hinsicht von Relevanz, in zweiter Linie auch für die dort beschäftigten Personen. In Tab. II-5 wird eine Auswahl an Zielen für Freizeit, Naherholung und Tourismus in den Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg getroffen, die als verkehrsanziehende Orte bzw. Einrichtungen eine gewisse Bedeutung für den ÖPNV haben. Dazu wird auch deren Anbindung an das ÖPNV-System genannt.

| Stadt/Gemeinde | Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit Relevanz für ÖPNV | ÖPNV-Anbindung Jedermann-Verkehr |
|-------------------|--|---|
| Allendorf (Eder) | Viessmann InfoCenter | Bus 520, AST |
| Bad Arolsen | barocke Residenzstadt mit Schloss Freizeitbad Arobella Twistestausee mit Freizeitanlagen und Strandbad bei Wetterburg historischer Stadtteil Landau (Freibad) historischer Stadtteil Mengerlinghausen (Freibad) | R4 Bf. Bad Arolsen, Bus 505, 526, HSK 397, AST R4 Bf. Külte-Wetterburg, Bus 505, AST AST R4 Bf. Mengerlinghausen, Bus 505, AST |
| Bad Wildungen | Kurstadt mit historischer Stadtkulisse (Kernstadt, Reinhardshausen), Kurpark Freizeitanlage „Heloponte“ „Quellen Therme“ in Reinhardshausen Schloss Friedrichstein in Altwildungen Besucherbergwerk in Bergfreiheit Nationalpark Kellerwald-Edersee Naturpark Kellerwald-Edersee | R39 Bf. Bad Wildungen, Bus 408, 500, 510, 520, 521, AST Bus 590.2 Bus 590.1 Bus 510, 590.2 Bus 544, AST s. Kap. II 1.7.3 Bus 512, 520, 544, AST |
| Battenberg (Eder) | historische Stadtkulisse, Schlossgarten Hallen- und Freibad in Battenberg Freibad im Luftkurort Dodenau | Bus 520, AST Bus 520, AST Bus 520, AST |



| Stadt/Gemeinde | Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit Relevanz für ÖPNV | ÖPNV-Anbindung Jedermann-Verkehr |
|--------------------|---|---|
| Bromskirchen | - | - |
| Burgwald | Burgwaldregion | R42 Bf. Birkenbringhausen, Ernsthausen, Wiesenfeld, Bus 525, AST |
| Diemelsee | Diemelstausee, Sperrmauer, Strandbad in Heringhausen Besucherbergwerk in Adorf Naturpark Diemelsee | Bus 506, 508, HSK 385, AST Bus 508, AST Bus 506, 508, HSK 385, AST |
| Diemelstadt | historische Stadtkulisse Rhoden Freibäder in Rhoden und Wrexen | Bus 526, NPH 515, AST Bus 526, AST |
| Edertal | Natur-/Nationalpark Kellerwald-Edersee Ortsteil Hemfurth-Edersee mit Edertalsperre, Wasserkraftwerk am Affolder See, Standseilbahn zum Oberbecken, Aquapark, Badestrand Rehbach, Wildtierpark, Baumkronenweg | s. Kap. II 1.7.3 Bus 521, AST |
| Frankenau | Natur- und Nationalpark Kellerwald-Edersee Feriendorf „Am Sternberg“, Infozentrum „KellerwaldUhr“ (bis Nov. 2011) | s. Kap. II 1.7.3 Bus 555 (520), AST |
| Frankenberg (Eder) | historische Stadtkulisse Ederberglandbad | R 42 Bf. Frankenberg (Eder), Bus 520, 530, 555, 596, AST |
| Gemünden (Wohra) | historische Stadtkulisse Naturpark Kellerwald-Edersee mit Kellerwaldsteig | Bus 530, MR-70 Bus 530, MR-70 |
| Haina (Kloster) | historisches Ortskulisse, Klosteranlage Naturpark Kellerwald-Edersee mit Kellerwaldsteig | Bus 530 Bus 530, 544 |
| Hatzfeld (Eder) | historische Stadtkulisse, Burgruine | Bus 520, AST |
| Korbach | einzigste Hansestadt Hessens mit historischer Stadtkulisse Wolfgang-Bonhage-Museum Sport- und Freizeitbad, Freibad, Sportzentrum Hauer „Korbacher Spalte“ (Geopark) Jugendherberge in der Altstadt Einstiegspunkt Ederseebahn-Radweg Besucherbergwerk Eisenberg und Georg-Viktor-Turm bei Goldhausen Naturpark Diemelsee | R4, R55 Bf. Korbach, Korbach Süd und Bus 502, 504, 505, 507, 508, 510, 555, AST Kernstadterschließung durch StadtBus-Linien 597.1, 597.2 Bus 510, AST Bus 506, 507, 508, AST |



| Stadt/Gemeinde | Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit Relevanz für ÖPNV | ÖPNV-Anbindung Jedermann-Verkehr |
|--------------------|---|---|
| Lichtenfels | Region „Waldeckische Schweiz“ | Bus 502, 530, AST |
| Rosenthal | Burgwaldregion | AST |
| Twistetal | Freibad in Berndorf Freibad in Twiste | Bus 505, AST R4 Bf. Twiste, Bus 505, AST |
| Vöhl | Natur-/Nationalpark Kellerwald-Edersee Edersee Nationalparkzentrum bei Herzhausen „Henkel Erlebnisbad“ in Vöhl Freibad in Marienhagen Maislabyrinth bei Basdorf Jugendherberge, Badestrand in Asel Jugendburg Hessenstein b. Ederbringhsn. | s. Kap. II 1.7.3 (Bus 555), AST Bus 555, AST Bus 504, AST Bus 504, AST Bus 504, AST AST Bus 555 (AST) |
| Volkmarsen | historisches Stadtbild mit Burgruine Freibad „Burgschwimmbad“ Freizeitanlage „Am Sauerbrunnen“ | R4 Bf. Volkmarsen und Bus 150, 505, NPH 530, AST - |
| Waldeck | Schloss Waldeck Edersee mit Strandbad und Bergbahn Freibad in Freienhagen Sommerrodelbahn in Nieder-Werbe Jugendherberge bei Waldeck | Bus 510, AST (Bus 510) AST Bus 510, AST AST AST |
| Willingen (Upland) | heilklimatischer Kurort, Wintersportort Skigebiete, Sportevents, Gastronomie, Diskotheken Seilbahn auf den Ettelsberg, Wild- und Freizeitpark, Besucherbergwerk, Sommerrodelbahn, „Lagunen-Erlebnisbad“ Mühlenkopfschanze Usseln: Diemelquelle, Milchmuseum Jugendherberge in Schwalefeld Radwegnetz „Bike Arena Sauerland“ Naturpark Diemelsee Uplandsteig | R55 und Verstärkerzüge aus NRW zum Bf. Willingen Bus 506, 507, HSK R46, HSK N4, HSK N7, HSK 382, AST Hp. Willingen-Stryck (nur Sonderverkehr) R55 Bf. Usseln, Bus 507, HSK R46, AST (Bus 506) AST |

Tab. II-5: Auswahl an Freizeit-, Naherholungs- und Tourismuszielen und deren ÖPNV-Anbindung (Stand: Fahrplanjahr 2010)

[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. → **Anlage II-7**). Die Organisation des SPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg obliegt dem NVV. Im vorliegenden Kapitel wird die Angebotssituation im Landkreis 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

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg verkehren vier Schienenlinien, die im NVV als Produkt Regionalzug (R) eingestuft sind. Sie stellen auf bestimmten Teilrelationen die Mobilität innerhalb des Kreises sicher, und garantieren darüber hinaus die externe Erreichbarkeit. Über Verknüpfungspunkte werden weitere ca. 20 Schienenlinien des NVV sowie die Verkehrsangebote benachbarter SPNV-Aufgabenträger erreicht.

Für die Bestellung der vier in den Landkreis verkehrenden SPNV-Linien verantwortet der NVV im Jahr 2010 auf seinem Wirkungsgebiet etwa 1,2 Mio. Zugkilometer.

Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg und seine angrenzenden Bereiche sind nachfolgende Besonderheiten im Schienenverkehr hervorzuheben:

- Auf dem Gebiet des Landkreises befindet sich mit der sog. „Kurahessenbahn“ eines der von der Deutschen Bahn AG geschaffenen „RegioNetze“, die den Zweck verfolgen, durch eine veränderte Organisationsstruktur als integrierter Dienstleister für Infrastruktur und Betrieb zu agieren. Durch eine höhere Flexibilität und durch direkte Ansprechpartner für die Kunden sollen Bahnstrecken mit ausschließlich regionaler Bedeutung effizienter und attraktiver betrieben und bewirtschaftet werden. Die „Kurahessenbahn“ zeichnet auf den Strecken nach Bad Wildungen, Frankenberg und Korbach für Verkehrsangebot und Infrastruktur verantwortlich (mittels der rechtlich getrennten Gesellschaften DB RegioNetz Verkehrs GmbH und DB RegioNetz Infrastruktur GmbH).
- Auf dem seit 1987 im Regelfahrplan nicht bedienten Abschnitt der unteren Edertalbahn zwischen Frankenberg (Eder) und Vöhl-Herzhausen fanden in den Jahren 2005 bis 2007 an Wochenenden in den Sommermonaten touristische Sonderverkehre statt. Seit 2011 wird die R42 Marburg – Frankenberg (Eder) saisonal an Sonn- und Feiertagen wieder nach Vöhl-Herzhausen verlängert.

Überregionaler Verknüpfungspunkt für den Landkreis mit Anschluss an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG stellt der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe dar. Weitere relevante Fernverkehrshalte für den Kreis sind Wabern im Schwalm-Eder-Kreis sowie Marburg außerhalb des Verbundgebiets.

Einen Überblick über die regionalen Eisenbahnverkehre im Fahrplanjahr 2011 im NVV-Gebiet gibt Abb. II-16.

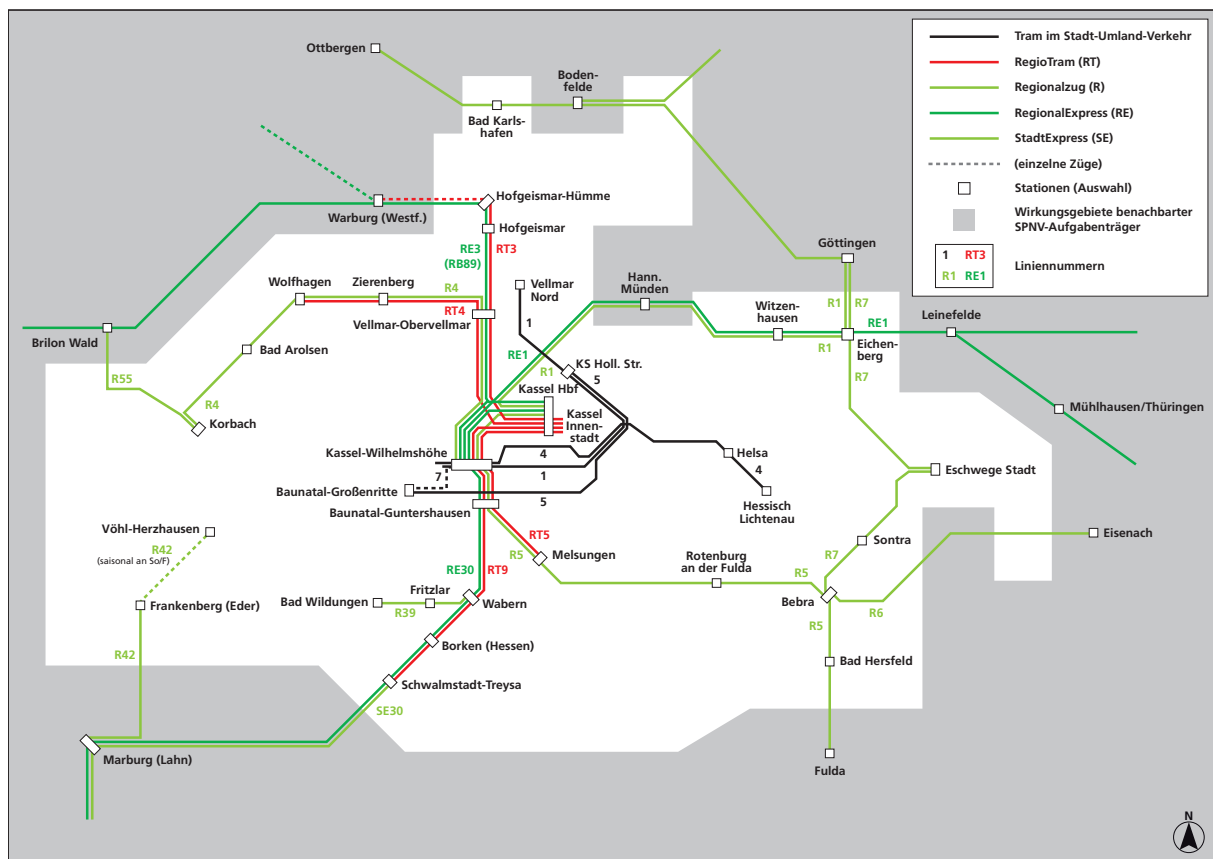


Abb. II-16: Schienenverkehrsplan Nordhessen (Stand: Fahrplanjahr 2011)

[eigener Entwurf]

2.2 Aufgabenträgerschaft und Leistungsvergabe

Zuständiger Aufgabenträger für den SPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg ist der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). Zwei SPNV-Linien überschreiten auch Aufgabenträgergrenzen. Für alle Schienenlinien im Landkreis übernimmt der NVV die Federführung für die Leistungsvergabe. Alle im Personenverkehr befahrenen Abschnitte sind eingleisige nicht-elektrifizierte Nebenstrecken.

Es handelt sich um die folgenden Linien:

- R4 Korbach Süd – Bad Arolsen – Volkmarsen – Wolfhagen – Kassel;
- R42 Frankenberg – Marburg (unter Beteiligung des RMV);
- R55 Korbach – Willingen – Brilon Wald (unter Beteiligung des NWL);
- R39 Bad Wildungen – Wabern.

R4, R42 und R55 sind Linien im „Korbacher Netz“. Die R39 ist eine Einzellinie im „Eder-Netz“. Alle Linien werden durch die DB RegioNetz Verkehrs GmbH betrieben („Kurhessenbahn“).

Für einzelne Streckenkorridore existieren neben der Relationsbenennung zusätzlich bestimmte Streckenbezeichnungen,



- „Twistetalbahn“ für den Abschnitt Korbach – Volkmarsen,
- „Burgwaldbahn“ für den Abschnitt Frankenberg – Marburg,
- „Uplandbahn“ für den Abschnitt Korbach – Brilon Wald.

Die SPNV-Linien dienen im Besonderen – in Verbindung mit Sonderverkehren und zusätzlichen Halten – auch der touristischen Erschließung des Landkreises. Eine Übersicht darüber findet sich in Kap. II 1.7.2.

2.3 SPNV-Linien

Auf Teilen der durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurhessenbahn“) betriebenen Strecken verkehren im Auftrag des NVV bis 2015 drei Linien der DB RegioNetz Verkehrs GmbH („Kurhessenbahn“). Sie bilden zusammen das Korbacher Netz. Linie R4 verbindet Kassel-Wilhelmshöhe (einzelne Fahrten auch Kassel Hbf) mit Korbach über Wolfhagen. Darüber hinaus bedienen die Linien R42 und R55 die Mittelzentren Korbach und Frankenberg mit den außerhalb des NVV-Gebiets liegenden Knotenbahnhöfen Marburg und Brilon Wald. Damit werden 136 km des Netzes der Kurhessenbahn von ca. 250 km im Rahmen des Verkehrsvertrags für das Korbacher Netz betrieben. Zum Einsatz kommen Diesel-Triebwagen der DB-Baureihen 628 (zumeist auf der Linie Marburg – Frankenberg) und 646 („GTW 2/6“).

Die Linie R39 bildet das Eder-Netz. Sie stellt die Anbindung an den Fernverkehrshalt in Wabern her. Ein Fahrtenpaar ist an Wochenwerktagen bis Kassel Hbf durchgebunden. Für diese Linie R39 besteht ein eigener Verkehrsvertrag mit der DB RegioNetz Verkehrs GmbH („Kurhessenbahn“). Der Bruttovertrag läuft bis zum Fahrplanwechsel 2015. Nach Ablauf der Verkehrsverträge des Korbacher Netzes und des Eder-Netzes besteht die Absicht, die Linien gemeinsam mit der Linie Marburg – Erndtebrück in einem neuen „Nordwest-Hessen-Netz“ (NWH) zu vergeben. Der derzeitige Betrieb erfolgt mit Diesel-Triebwagen der DB-Baureihe 646 („GTW 2/6“).

| Linie | weitere AT | Linienlänge ¹ [km] | | Zugkm/a 2010 | |
|---------------------------------------|------------|-------------------------------|---------------|------------------|------------------|
| | | gesamt | im NVV | gesamt | im NVV |
| R4 Korbach Süd – Wolfhagen – Kassel | - | 72,69 | 72,69 | 833.267 | 833.267 |
| R42 Frankenberg – Marburg | RMV | 33,41 | 11,57 | 309.026 | 105.958 |
| R55 Korbach – Willingen – Brilon Wald | NWL | 29,95 | 24,44 | 176.969 | 135.202 |
| R39 Bad Wildungen – Wabern | - | 17,19 | 17,19 | 125.374 | 125.374 |
| Summe | | 153,24 | 125,89 | 1.444.636 | 1.199.801 |

¹ Regellaufweg

Tab. II-6: Kenndaten für die SPNV-Linien im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

In den Steckbriefen in → **Anlage II-8** ist das Verkehrsangebot der SPNV-Linien im Landkreis für das Fahrplanjahr 2010 beschrieben. Erhebungen zur Verkehrsnachfrage im SPNV werden im Kap. II 4.3.1 vorgestellt.



2.4 Stationen

Bahnhöfe mit Kreuzungsmöglichkeit befinden sich in Korbach, Willingen, Willingen-Usseln, Bad Arolsen, Volkmarsen, Bad Wildungen-Wega und Frankenberg (Eder). Darüber hinaus werden 10 Haltepunkte bedient.

Die Tabelle in → **Anlage II-9** gibt einen Überblick über die bedienten Bahnstationen im Landkreis Waldeck-Frankenberg. 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.

2.5 Angebotsentwicklung

Für das SPNV-Angebot im Landkreis Waldeck-Frankenberg lassen sich seit 2000 mit der Modernisierung wesentlicher Teile der Strecken- und Stationsinfrastruktur, aber auch aufgrund von zwischenzeitlichen, monetär bedingten Leistungseinschränkungen besondere Meilensteine in der Angebotsentwicklung dokumentieren. Vorausgegangen war die Reaktivierung des Streckenabschnittes Korbach – Volkmarsen im Jahr 1998 (nach Einstellung des SPNV 1987), die seitdem einerseits eine direkte Verbindung von Korbach in das Oberzentrum Kassel und andererseits eine Umsteigeverbindung weiterer Kreisteile an den Verknüpfungspunkt Brilon Wald in NRW ermöglichte.

Wichtige Veränderungen bei Infrastruktur und Verkehrsangebot werden in Tab. II-7 vorgestellt.

| Monat, Jahr | Angebotsveränderung |
|-------------|---|
| Mai 2000 | sicherheitsbedingte Sperrung Korbach – Willingen |
| Dez. 2000 | Gründung der „Kurahessenbahn“ |
| 2003 | Ertüchtigung Strecke Korbach – Brilon Wald als Pilotstrecke für den elektronisch signalisierten Zugleitbetrieb mit Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit |
| Dez. 2003 | Wiederinbetriebnahme des Abschnittes Korbach – Willingen |
| Dez. 2005 | deutliche Angebotseinschränkungen infolge der Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes |
| Dez. 2006 | Abschluss der Streckensanierung Volkmarsen – Vellmar-Obervellmar |
| Dez. 2008 | Betriebsübertragung der R39 auf die Kurhessenbahn |
| Dez. 2009 | Abschluss der Modernisierung der Zugleittechnik Korbach – Obervellmar |
| Okt. 2010 | Abschluss der Streckenmodernisierung Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg |
| Mai 2011 | saisonale Verlängerung der R42 an So/F Frankenberg – Vöhl-Herzhausen |

Tab. II-7: Angebotsentwicklung im SPNV 2000-2011 im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung]



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 (2010) vorherrschende 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 lokalen Aufgabenträgerbereiches als regional eingestuft werden (vgl. § 3 Abs. 1), sofern 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 Waldeck-Frankenberg zu verstehen.

Das darauf folgende „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ (HÖPNVG) vom 01.12.2005 nimmt eine anders lautende Unterscheidung regionaler und lokaler Verkehre bzw. Linien vor. Im damaligen § 2 Abs. 2 heißt es dazu:

„Regionaler Verkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der

1. [...];

2. auf einer Linie mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen oder Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes [...] erbracht wird, die die Gebietsgrenze des Aufgabenträgers überschreitet und deren regionaler Charakter bedeutend ist.

Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr. In Zweifelsfällen entscheidet die nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständige Genehmigungsbehörde.“

Die Gesetzesfassung, die bis zum 31.12.2009 gültig war, stimmt bei der zitierten Definition regionaler und lokaler Linien mit der Fassung wortgleich überein, deren neue Gültigkeit (auf Grund einer Novelle) bis zum 05.12.2012 reicht. Abänderungen der Kriterien für regionale und lokale Linien wurden nicht vorgenommen.

In der seit dem 06.12.2012 gültigen Fassung wird die Unterscheidung zwischen regionalen und lokalen Verkehren in § 2 Abs. 4 ÖPNVG neu definiert:

„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.“



Die Aufgabenträgerschaft für lokale Verkehre obliegt den Landkreisen und kreisfreien Städten sowie den Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern (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 Waldeck-Frankenberg wird die Aufgabenträgerschaft für die lokalen Verkehre im Auftrag des Landkreises durch eine lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) wahrgenommen, die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF).

3.1.2 Zuordnung der Linien zu Linienbündeln und Aufgabenträgern

3.1.2.1 Bus-Linienbündel

Auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg verkehren 57 Buslinien gemäß § 42 PBefG (Stand: Fahrplanjahr 2010). Davon sind

- 22 lokale Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Waldeck-Frankenberg bzw. der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF),
- 4 lokale Buslinien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Bad Wildungen,
- 3 lokale Buslinien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Korbach,
- 1 lokale Buslinie in Aufgabenträgerschaft der Stadt Frankenberg,
- 13 regionale Buslinien in Aufgabenträgerschaft des NVV,
- 2 regionale Buslinien (MR-70, 482) in Aufgabenträgerschaft des RMV,
- 2 lokale Buslinien (MR-58, MR-62) in Aufgabenträgerschaft des LK Marburg-Biedenkopf,
- 2 Buslinien (510, 515) in Aufgabenträgerschaft des Nahverkehrsverb. Paderborn-Höxter,
- 7 Buslinien (R46, T92, 382, 385, 397, N4, N7) in Aufgabenträgerschaft des Hochsauerlandkreises,
- 1 Buslinie (R33) in Aufgabenträgerschaft des Kreises Siegen-Wittgenstein bzw. des Zweckverbandes Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS).

Tab. II-8 enthält die Zuordnung von 43 Buslinien zu den Linienbündeln und Aufgabenträgern mit Bezug zum NVV. Die Sortierung erfolgt linienbündelweise, wobei zu den Bündeln der benachbarten Aufgabenträger im NVV-Gebiet nur die Linien aufgelistet sind, soweit diese im Landkreis Waldeck-Frankenberg eine Bedienung vornehmen. Die betrachteten Buslinien sind in 14 Bündeln organisiert (ohne Linien der räumlich benachbarten Aufgabenträger). In sieben Bündeln sind lokale Buslinien der EWF enthalten, wovon zwei Mischbündel unter Beteiligung des NVV als weiteren Aufgabenträger sind. Von allen aufgelisteten Linien weist lediglich die regionale Linie 408 auch eine AST-Bedienung auf, die nicht unter die AST-Bündel fällt (vgl. Kap. II 3.1.2.2). Die Komplexität der Organisation des straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg erfordert in Tab. II-8 neben der Angabe des Verkehrsunternehmens auch jene der Konzessionäre und Betriebsführer. Die EWF übernimmt sowohl Funktionen der LNO für den Landkreis Waldeck-Frankenberg als auch Teilfunktionen eines Verkehrsunternehmens. Letzteres ist dann der Fall, wenn sie die Betriebsführerschaft für eine Linie innehat, um den steuerlichen Querverbund zu nutzen⁶.

⁶ vgl. Beschlussvorlage Nr. 405/04 des Landkreises Waldeck-Frankenberg vom 29.11.2004



| Linienbündel | | Konzessionslaufzeit | Linien | Aufgabenträger ¹ | Konzessionär | Betriebsführer ² | Verkehrsunternehmen |
|--------------|---------------------------|---------------------|--|----------------------------------|------------------|-----------------------------|---------------------|
| Nr. | Bez. | | | | | | |
| 1 | Bad Wild. – Fritzlar – KS | 12/2008 – 12/2016 | 500* | NVV | HLB | - | HLB |
| 7 | Bad Wild. – Borken | 02/2008 – 12/2015 | 408* | NVV | RKH | - | RKH |
| 104 | Wolfhager Land | 04/2006 – 12/2013 | 150* | NVV | HLB | - | HLB |
| 501 | Burgwald – Oberes Edertal | 02/2009 – 12/2016 | 525, 528, 542 | EWV | EWV | - | Schulmeyer |
| 502 | Stadtbus Korbach | 12/2006 – 12/2012 | 597.1-3 | Stadt Korbach ³ | Henze-Reisen | - | Henze-Reisen |
| 503 | Stadtbus Frankenberg | 12/2006 – 12/2011 | 596 | Stadt Frankenberg ³ | Kahlhöfer Reisen | - | Kahlhöfer Reisen |
| 504 | Stadtbus Bad Wildungen | 04/2009 – 04/2017 | 590.1-4 | Stadt Bad Wildungen ³ | BWV | - | BWV |
| 505 | Kellerwald | 12/2008 – 12/2016 | 527, 544 | EWV | BWV | EWV | BWV |
| 506 | Oberes Edertal | 02/2009 – 12/2016 | 520, 520.1-4, 530, 530.1 | NVV | Schulmeyer | - | Schulmeyer |
| 507 | Korbach – Frankenberg | 12/2008 – 12/2016 | 502, 504, 519.1-2, 555 (502.1, 504.1, 555.1) | EWV | EWV | - | RKH |
| 508 | Edersee – Waldeck | 02/2009 – 12/2014 | 510 | NVV | HLB | - | HLB |
| | | | 511 | EWV | | | |
| 509 | Upland – Diemelsee | 01/2010 – 12/2012 | 506, 507 | NVV | EWV | - | RKH |
| | | | 508 | EWV | | | |
| 510 | Volkmarsen – Bad Arolsen | 12/2007 – 12/2012 | 505, 516, 526 (505.1) | EWV | RKH | EWV | RKH |
| 511 | Edertal | 12/2008 – 12/2014 | 512, 514, 521 | EWV | BWV | EWV | BWV |

¹ oder mit Aufgabenträgerfunktionen betraute Stelle
² nur bei Übertragung der Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Ziffer 3 PBefG
³ im Sinne des § 5 Abs. 3 HÖPNVG
* Für das Bündel sind nur jene Linien gelistet, die im LK Waldeck-Frankenberg verkehren.
(...) Linie besteht nur aus sog. unveröffentlichten Fahrten (Schulverkehrslinie)

Tab. II-8: Linienbündel und Aufgabenträger der auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg verkehrenden Buslinien (Stand: 05/2010)

[eigene Zusammenstellung]



Bus-Linienbündel im Landkreis Waldeck-Frankenberg

Stand: 31. Mai 2010

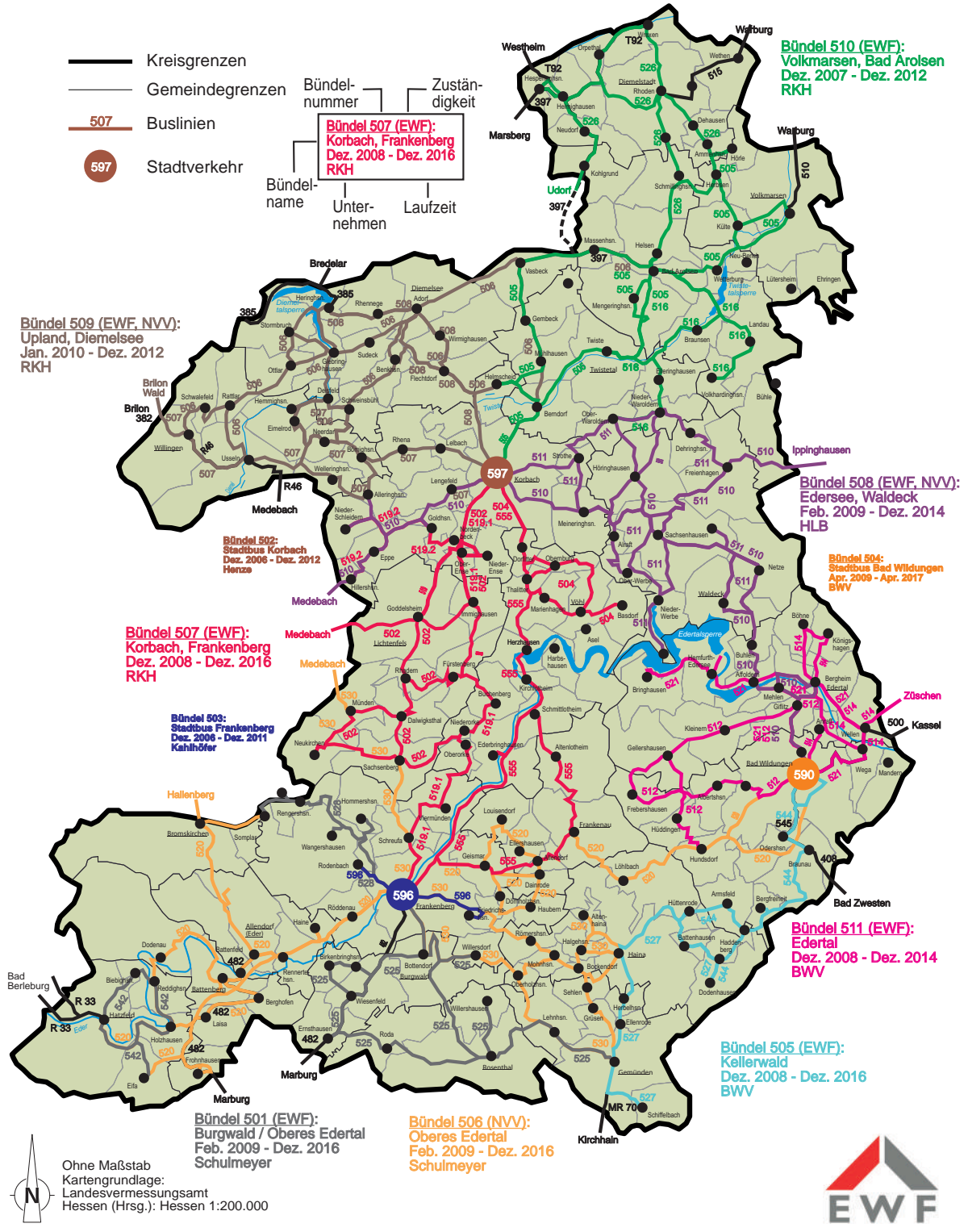


Abb. II-17: Bus-Linienbündel im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[EFW 2010; verändert]



3.1.2.2 AST-Linienbündel

Die EWF hat 52 separate AST-Linien eingerichtet (Stand: 2010), die in sieben AST-Bündeln organisiert sind und nahezu alle AST-Fahrten auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg enthalten (außer AST auf der regionalen Linie 408; vgl. Kap. II 3.1.2.1). Außerdem zeichnet die EWF für die AST-Linien als Betriebsführer verantwortlich. Im April 2011 nahmen sechs weitere Linien im Raum Haina (Kloster) Und Gemünden (Wohra) den Betrieb auf. Diese Linien sind noch keinem Linienbündel zugeordnet, sondern es liegen Einzelgenehmigungen vor. Tab. II-9 gibt Auskunft darüber, welche Konzessionäre und AST-Unternehmen für die einzelnen Bündel zuständig sind.

| AST-Bündel | | Konzessionslaufzeit | Linien | Aufgabenträger ¹ | Konzessionär | Betriebsführer ² | AST-Unternehmen |
|----------------|--------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--|
| Nr. | Bez. | | | | | | |
| 505 | Kellerwald | 12/2008 – 12/2016 | 584.4-6, 584.13-14 | EWF | EWF | - | Kunst |
| 506 | Oberes Edertal | 12/2007 bzw. 12/2008 – 12/2015 | 584.1, 584.7-12, 586.1-6 | EWF | RKH | EWF | Heinl, Kunst ³ |
| 507 | Korbach – Frankenberg | 12/2008 – 12/2016 | 581.5-8, 581.11, 584.2-3, 585.1 | EWF | EWF | - | Kahlhöfer, Kunst, Taxi Team Korbach ³ |
| 508 | Edersee – Waldeck | 07/2007 – 12/2014 | 581.4, 585.2-3 | EWF | RKH | EWF | Kahlhöfer |
| 509 | Upland – Diemelsee | 01/2010 – 12/2012 | 580.1-5, 581.9, 582.7 | EWF | EWF | - | Bohne, Taxi Team Korbach, Wechsel ³ |
| 510 | Volkmarsen – Bad Arolsen | 12/2007, 12/2008 09/2009 – 12/2012 | 581.1-3, 582.1-6, 582.8 | EWF | 581.1-3: RKH übrige: EWF | RKH - | Kahlhöfer |
| 511 | Edertal | 07/2007 bzw. 12/2008 – 12/2014 | 583.1-6 | EWF | 583.6: EWF übrige: RKH | - EWF | Hansmann |
| - ⁴ | Haina/Gemünden | 04/2011 – 12/2018 | 587.1-6 | EWF | EWF | - | BWV |

¹ oder mit Aufgabenträgerfunktionen betraute Stelle
² nur bei Übertragung der Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Ziffer 3 PBefG
³ je nach Linie verschieden
⁴ Einzelgenehmigungen (seit April 2011)

Tab. II-9: AST-Linienbündel der auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg
 [eigene Zusammenstellung, Angaben nach EWF]



AST-Linienbündel im Landkreis Waldeck-Frankenberg

Stand: 06. Dez. 2010

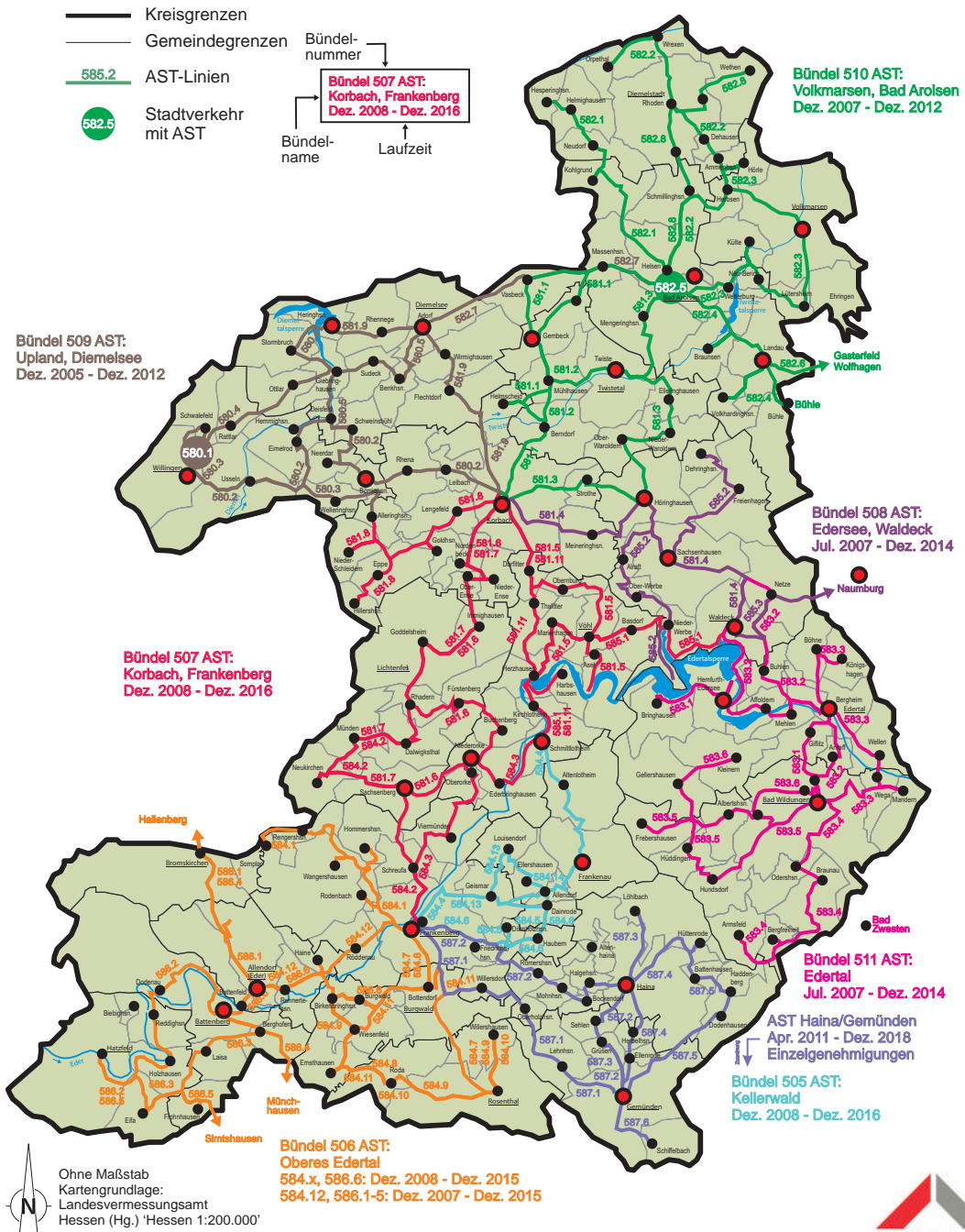


Abb. II-18: AST-Linienbündel im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[EWF 2010; leicht verändert]



3.1.3 Betreiberstrukturen

Auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg sind nach wettbewerblichen Verfahren vier Verkehrsunternehmen mit der Betriebsdurchführung des Busverkehrs beauftragt (Stand: Mai 2010). Die Betreiberstruktur setzt sich wie folgt zusammen:

- Busunternehmen der DB Stadtverkehr GmbH: Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) mit Tochterbetrieb Georg Schulmeyer GmbH;
- Bussparte der landeseigenen Hessischen Landesbahn GmbH (HLB): HLB Hessenbus GmbH;
- mittelständische, personengeführte Busunternehmen: Kahlhöfer Reisen GmbH & Co KG aus Korbach und Henze-Reisen GmbH aus Fulda (Landkreis Kassel).

Die Bad Wildunger Verkehrsunternehmen GmbH (BWV) als Teil des kommunalen Querverbundunternehmens Bad Wildunger Kraftwagen-Verkehrs- und Wasserversorgungsgesellschaft mbH (BKW) ist sowohl Konzessionsinhaber als auch Verkehrsunternehmen für die StadtBus-Linien in Bad Wildungen (Bündel 504). Für die lokalen Buslinien rund um Bad Wildungen (Bündel 505, 511) ist die BWV Konzessionsinhaber und Verkehrsunternehmen, Betriebsführer ist die EWF.

Bei den einbrechenden Linien aus den Gebieten der benachbarten Aufgabenträger liegen folgende Betreiberstrukturen vor:

- Busunternehmen der DB Stadtverkehr GmbH: BahnBus Hochstift GmbH (BBH), Westfalen Bus GmbH (WB), Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS);
- kommunales Verkehrsunternehmen: Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG);
- mittelständisches Verkehrsunternehmen als Zusammenschluss personengeführter Busunternehmen: Arbeitsgemeinschaft Linienverkehr Oberhessen GmbH & Co. oHG (ALV);
- Beteiligungsunternehmen einer ausländischen Staatsbahn: Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH (VM), die der Abellio GmbH angehört (niederländische Staatsbahn).

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-10 sind die mittleren Haltestellenabstände in Bezug auf einen exemplarischen Kurs der ausgewählten Linien gegenübergestellt.

Kurze Haltestellenabstände findet man 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. Linien 597.1-2 in Korbach).

Bei klassischen Überlandfahrten, die Städte und Gemeinden sowie deren Stadt- und Ortsteile miteinander verbinden, sind die Haltestellenabstände durchweg länger (z. B. Linien 520, 555). 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.

Bei Expressbuslinien werden nur wenige, zentral gelegene Sammelhaltestellen bedient, an denen auch Umsteigeverbindungen zu anderen Linien bestehen. Dadurch erweitert sich das Einzugsgebiet dieser Haltestellen (Linie 500).

| Linie | verkehrliche Funktion | Bedienungsgebiet | mittlerer Haltestellenabstand |
|-------|---|--|--|
| 597.2 | Stadtbus, Erschließung | Kernstadt Korbach | ~ 340 m |
| 520 | Regionalbus, Verbindung von Mittel- und Grundzentren im ländlichen Raum | Hatzfeld – Battenberg – Al-lendorf – Frankenberg | ~ 1.550 m |
| 555 | | Korbach – Vöhl – Frankenau – Frankenberg | ~ 2.220 m |
| 500 | Expressbus, Verbindung von Mittelzentren mit Oberzentrum mit wenigen Halten | Bad Wildungen – Fritzlar – Kassel | ~ 2.510 m (Bad Wildungen – Kassel Auestadion) |

Tab. II-10: Mittlere Haltestellenabstände ausgewählter Linien

[eigene Zusammenstellung]

3.2.2 Liniensteckbriefe und Liniennetzpläne

Detaillierte Angaben zu den auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg verkehrenden Linien sind in den Liniensteckbriefen in → **Anlage II-8** zusammengestellt. Die Linienführungen gehen zum einen aus dem kundenbezogenen Liniennetzplan für die Bahn- und Buslinien in → **Anlage II-7** sowie aus den beiden Karten in Abb. II-17 in Kap. II 3.1.2.1 (für Bus) und in Abb. II-18 in Kap. II 3.1.2.2 (für AST) hervor.

3.2.3 Anschlüsse und Verknüpfungen

Wichtige Anschluss- und Verknüpfungsbeziehungen zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV-System sowie zwischen den Bus- und AST-Linien untereinander im Landkreis Waldeck-Frankenberg sind in Tab. II-11 zusammengestellt. Die Sortierung folgt alphabetisch nach den Städten und Gemeinden. Es sind auch Verknüpfungspunkte in Nachbarkreisen genannt, sofern diese eine Bedeutung für die auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg verkehrenden Bus- und AST-Linien haben. Nachrangige Verknüpfungspunkte von AST-Linien sind in Tab. II-11 nicht vollständig enthalten.

Bei schulbezogenen Verbindungen werden hin und wieder Haltestellen als Umsteigepunkte zwischen einzelnen Linien genutzt, die ansonsten keine systematischen Umsteigehaltestellen sind. Für Tab. II-11 wird daher nicht der Anspruch formuliert, dass singuläre Umsteigehaltestellen zwischen sich kreuzenden Fahrten im schulbezogenen Linienverkehr vollständig aufgeführt sind. Darüber hinaus können einige Haltestellen auch zum Umstieg zwischen abschnittsweise parallel geführter Linien dienen. Auch kann zwischen Linien, die an räumlich benachbarten, aber getrennten Haltestellen halten, umgestiegen werden, wobei dafür in der Regel etwas längere Fußwege zwischen den Haltestellepositionen anfallen.



Je nach Bedeutung in Hinblick auf Lage, Einzugsbereich, Bedienungsfrequenz und Fahrgastaufkommen einer Haltestelle des straßengebundenem ÖPNV bestehen Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln im Vor- und Nachlauf einer Fahrt. In erster Linie ist erfolgt dies zum Radverkehr, denn beim straßengebundenen ÖPNV sind kombinierte Fahrten von MIV und ÖPNV über die modalen 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 Zielpunkt zumeist fußläufig erreichbar sind.

| Stadt bzw. Gemeinde | Stadt-/Ortsteil mit Haltestelle | Verknüpfte Linien | | |
|---------------------|---------------------------------|-------------------|---|--------------------------------|
| | | SPNV | Bus | AST |
| Allendorf (Eder) | Allendorf Bf., Mitte | - | 520, RMV 482 | 584.12, 586.1, 586.4, 586.6 |
| Bad Arolsen | Bad Arolsen Bf. | R4 | HSK 397, 505, 506, 526 | 581.1, 581.3, 582.1-5, 582.7-8 |
| | Landau Unter dem Hagen | - | 516 | 582.4, 582.6 |
| Bad Wildungen | Bad Wildungen Bf. | R39 | 408, 500, 510, 520, 521, 590.1 | 583.1-6 |
| | Bad Wildungen Breiter Hagen | - | 408, 500, 510, 512, 514, 520, 521, 544, 590.1-3 | 583.1-6 |
| | Bad Wildungen Treffpunkt | - | 512, 520, 544, 590.1-4 | 583.1-6 |
| | Mandern Bf. | R39 | 500, 514 | 583.3 |
| | Wega Bf. | R39 | 500, 521 | 583.3 |
| Battenberg (Eder) | Battenberg Mitte | - | 520, RMV 482 | 584.12, 586.2-4 |
| Bromskirchen | - | - | - | - |
| Burgwald | Birkenbringhausen Bf. | R42 | - | 584.8-9, 584.11, 586.6 |
| | Ernsthausen Bf. | R42 | - | 584.8-11 |
| | (Wiesenfeld) | (R42) | - | (584.8-9, 584.11) |
| Diemelsee | Adorf Mitte, Mühlentor, Schule | - | 506, 508 | 580.5, 581.9, 582.7 |
| | Flechtdorf Mitte | - | 506, 508 | 581.9 |
| | Heringhausen Mitte, Knust | - | 506, 508, HSK 385 | 580.4, 581.9 |
| Diemelstadt | Rhoden Mitte, Schule | - | 526, NPH 515 | 582.2, 582.8 |
| | Wrexen Kirche | - | 526, HSK T92 | 582.2 |



Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg

Bestandsaufnahme

| Stadt bzw. Gemeinde | Stadt-/Ortsteil mit Haltestelle | Verknüpfte Linien | | |
|---------------------|---------------------------------|-------------------|---|--------------------------------------|
| | | SPNV | Bus | AST |
| Edertal | Bergheim Sportplatz | - | 510, 514, 521 | 583.1-3 |
| | Hemfurth-Edersee Bürgerhaus | - | 521 | 583.1-2 |
| Frankenau | Frankenau Frankfurter Straße | - | 520, 520.4, 555 | 584.4, 584.14 |
| Frankenberg (Eder) | Frankenberg Bf. | R42 | 519.1, 520, 528, 530, 555, 596, RMV 482 | 584.1-4, 584.6-8, 584.12-13, 587.1-2 |
| Gemünden (Wohra) | Gemünden Wohrabrücke, Schule | - | 525, 527, 530, 530.1, MR-70 | 587.1-6 |
| Haina (Kloster) | Haina Gemeindeverwaltung | - | 530, 530.1 | 587.2-4 |
| | Löhlbach Mitte | - | 520 | 587.3 |
| Hatzfeld (Eder) | Hatzfeld Mitte | - | 520, MR-58, ZWS R33 | 586.2, 586.5 |
| Korbach | Korbach Bf./ZOB | R4, R55 | 502, 504, 505, 507, 508, 510, 511, 555, 597.1-3 | 580.2, 581.1, 581.3-9, 581.11 |
| Lichtenfels | Immighausen | - | 502, 519.1 | (581.6-7) |
| | Sachsenberg Mitte | - | 502, 530 | 581.6-7, 584.2 |
| Rosenthal | - | - | - | - |
| Twistetal | Twiste Bf. | R4 | (505) | 581.2-3 |
| | Gembeck | - | 505, 506 | 581.1-2 |
| Vöhl | Herzhausen Bf. (saisonal) | R42 | 555, 556 (neue Freizeitlinie) | 581.11, 585.1 |
| | Niederorke | - | 519.1 | 581.6, 584.3 |
| | Schmittlotheim | - | 555 | 581.11, 584.3-4, 585.1 |
| Volkmarsen | Volkmarsen Bf. | R4 | 150, 505, NPH 510 | 582.3 |
| Waldeck | Höringhausen Mitte | - | 510 | 581.3-4 |
| | Sachsenhausen Marktplatz | - | 510, 511 | 581.4, 585.2 |
| | Waldeck Mitte | - | 510 | 581.4, 583.2, 585.3 |
| Willingen (Upland) | Willingen Bf. | R55 | 506, 507; HSK: R46, N4, N7, 382 | 580.1-4 |
| Brilon (HSK) | Brilon Wald Bf. | R55, RE3 | 507, HSK 382 u. a. | - |



| Stadt bzw. Gemeinde | Stadt-/Ortsteil mit Haltestelle | Verknüpfte Linien | | |
|---------------------|---------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------|
| | | SPNV | Bus | AST |
| Hallenberg (HSK) | Hallenberg Heinrich-Hugo-Platz | - | 520, HSK 361 | 586.1, 586.4 |
| Marsberg (HSK) | Marsberg Bf. | RE3 | HSK 397 | - |
| | Bredelar Bf. | RE3 | HSK 385 | - |
| | Westheim Mitte und Bf. | RE3 | HSK T92 | - |
| Medebach (HSK) | Medebach Marktplatz | - | 510, 530; HSK: S30, R46, 361 | - |
| Münchhausen (MR) | Münchhausen Bf. | R42 | RMV 482, MR-62 | 586.4 |
| | Simtshausen Bf. | R42 | RMV 482 | 586.5 |
| Warburg (HX) | Warburg Bf. | RE3, RT3, IC | 160, 183; NPH: 510, 515 u. a. | - |

Tab. II-11: Verknüpfungspunkte des ÖPNV-Systems im Landkreis Waldeck-Frankenberg und in angrenzenden Landkreisen (Stand: Jahresfahrpläne 2010 bzw. 2011)

[eigene Zusammenstellung]

Eine vereinfachte, angebotsseitige Kategorisierung der Umsteigepunkte des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg stellt sich auf Basis der Aufstellung in Tab. II-11 folgendermaßen dar:

- Verknüpfungspunkte erster Ordnung haben in erster Linie 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 Arolsen, Bad Wildungen, Frankenberg, Korbach, Willingen).
- Verknüpfungspunkte zweiter Ordnung sind jene, an denen zwischen den Linien des straßengebundenen ÖPNV an zentralen Haltestellen systematisch über den Tag hinweg umgestiegen werden kann (z. B. in Bad Wildungen Breiter Hagen und Treffpunkt, Gemünden Wohrabrücke).
- Bei der dritten Ordnung handelt es sich um – in Bezug auf das gesamte ÖPNV-System betrachtet – nachrangige Verknüpfungspunkte, an denen zu bestimmten Zeiten einzelne Übergänge zwischen Buslinien gezielt hergestellt werden (z. B. in Diemelstadt-Wrexen Kirche, Lichtenfels-Immighausen).
- Als Verknüpfungspunkte vierter Ordnung werden jene bezeichnet, bei denen zu meist über den ganzen Tage hinweg Anschlüsse zwischen ausgewiesenen AST-Linien im Stundentakt gezielt hergestellt werden und die somit als Knoten im AST-Netz von Bedeutung sind (z. B. in Twistetal-Gembeck, Vöhl-Schmittlotheim).



3.2.4 Anschlusssicherung im Busverkehr

Für den straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg gibt es an ausgewählten Netzknoten definierte Anschlussbeziehungen zwischen den Buslinien, die auch im Verspätungsfall – soweit betrieblich vertretbar – zu gewährleisten sind (vgl. Kap. II 3.2.3). Es handelt sich oftmals um kurze Umstiege (vgl. Kap. II 3.2.5), auf die auch in den Fahrplanmedien als Anschlussbeziehung hingewiesen wird. Die in Tab. II-12 aufgelisteten Anschlussbeziehungen betreffen sowohl lokale als auch regionale Linien mit zum Teil längeren Laufwegen. Die Fahrer stimmen sich im Verspätungsfall untereinander per Funk ab, wobei dies auch linienbündel- bzw. unternehmensübergreifend praktiziert wird, da es im lokalen Busverkehr keine vordefinierten Wartezeiten gibt. Des Weiteren sind die Fahrer angehalten zu prüfen, ob alle Umsteiger im Anschlussfahrzeug angekommen sind, vor allem im schulbezogenen Linienverkehr.

Die zu gewährleistenden Anschlüsse werden über den ganzen Tag (z. B. in Bad Wildungen Bahnhof, Bad Wildungen Breiter Hagen, Korbach Bahnhof/ZOB) oder nur zu bestimmten Zeiten angeboten (z. B. im schulbezogenen Linienverkehr an der Cornelia-Funke-Schule in Gemünden, an der Humboldt-Schule in Korbach). Beispielsweise besteht an den Netzknoten in Bad Wildungen eine abgestimmte Anschlussbeziehung zwischen der *ExpressBus*-Linie 500 einerseits und den Buslinien 510, 520 und 521 andererseits. Die regionale Buslinie 510 wartet am Korbacher Bf./ZOB die Züge der SPNV-Linie R4 aus Richtung Kassel ab.

Im AST-Verkehr werden Umsteigebeziehungen durch die AST-Zentrale mit Hilfe der Buchungs- und Dispositionssoftware abgestimmt, da jede Fahrt angemeldet ist.

| Netzknoten | beteiligte Linien |
|--|-----------------------|
| Bad Wildungen Bahnhof bzw. Breiter Hagen | 500 <-> 510, 520, 521 |
| Diemelsee Adorf Mittelpunktschule, Mühlentor | 506 <-> 508 |
| Diemelsee-Heringhausen Knust, Mitte | 506, 508 <-> HSK 385 |
| Diemelstadt-Wrexen Kirche | 526 <-> HSK T92 |
| Edertal-Bergheim Sportplatz | 514 <-> 521 |
| Frankenberg (Eder) Bahnhof | 520 <-> 555 |
| Gemünden (Wohra) Cornelia-Funke-Schule | 525 <-> 527 |
| Korbach Bahnhof/ZOB | R4 aus Kassel -> 510 |
| Korbach Humboldt-Schule | 504 <-> 511 |
| Willingen Bahnhof | 506 <-> 507 |
| Medebach Marktplatz (HSK) | 510 <-> HSK S30 |

Tab. II-12: Definierte Anschlussbeziehungen bei lokalen und regionalen Buslinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg (Stand: Jahresfahrplan 2010)

[eigene Zusammenstellung; nach Informationen des NVV]



3.2.5 Fahrtenfolgen und Taktsymmetrien

Die Angebotsdichte bzw. die Fahrtenfolge im straßengebundenen ÖPNV bleibt im ländlichen Raum in der Regel hinter jener des Verdichtungsraumes Kassel zurück. Stadtbussysteme wie in Bad Wildungen mit ihrem 30-Minuten-Grundtakt stellen dabei punktuelle Ausnahmen dar. Die Bahn- und Buslinien sowie die Fahrgastströme im Landkreis Waldeck-Frankenberg sind in besonderem Maße auf die vier Mittelzentren Bad Arolsen, Bad Wildungen, Frankenberg und Korbach ausgerichtet. Das nahezu flächendeckende AST-System im Landkreis Waldeck-Frankenberg hat einen Grundtakt von 60 Minuten.

Taktsymmetrien an Verknüpfungspunkten

Um Verknüpfungen zwischen den Linien des öffentlichen Verkehrssystems an Netzknoten einrichten zu können, müssen im Rahmen eines Integralen Taktfahrplans (ITF) die Fahrzeiten der einzelnen Linien aufeinander abgestimmt sein. Grundlegende Voraussetzung dafür ist, dass die Fahrpläne aller in den Netzknoten eingebundener Linien eine einheitliche „Symmetrie“ aufweisen, mindestens aber einer einheitlichen Taktfamilie folgen (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 Nachfrage steigernden 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 Waldeck-Frankenberg ist mit den Mittelzentren und Netzknoten Bad Arolsen, Bad Wildungen, Frankenberg (Eder) und Korbach durchaus eine polyzentrische Netzstruktur gegeben.

An drei Beispielen werden praktizierte Ansätze von Takt-Symmetrien an ausgewählten Netz- bzw. Verknüpfungsknoten aufgezeigt.

1. Beispiel für Taktsymmetrie: Korbach

| SPNV | | Busanschlüsse | | | | |
|--|-------------|----------------------|---------------------------|---------------------------|------------------|------------------|
| R4 | | R55 | 510 | 510 | 597.1 | 597.2 |
| von Kassel | nach Kassel | von/nach Brilon Wald | Medebach -> Bad Wildungen | Bad Wildungen -> Medebach | StadtBus Korbach | |
| '54 | '10 | | '57'00 ¹ | ~'55'59 ¹ | '00 ² | '00 ² |
| | | '17 ¹ | | | '20 ² | '20 ² |
| | | '42 ¹ | | | '40 ² | '40 ² |
| grün: Ankunftsminute rot: Abfahrtsminute ¹ 120-Minuten-Takte ² 40-Minuten-Takte, Abfahrtszeit je Stunde alternierend, Wiederholung alle zwei Stunden | | | | | | |

Tab. II-13: Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Bus an Werktagen am Netzknoten Korbach Bahnhof/ZOB (Stand: Jahresfahrplan 2010)

[eigene Zusammenstellung]



Am Netzknoten Korbach Bahnhof/ZOB verkehren zwei SPNV-Linien (vgl. Tab. II-13): Die Züge der R4 zwischen Kassel und Korbach Süd passieren Korbach Hbf. in beide Richtungen im Stundentakt. Das Regelangebot der R 55 Korbach – Brilon Wald (ohne Verstärkerfahrten) besteht aus einem 120-Minuten-Takt. Umsteigeverbindungen zwischen R4 und R55 ergeben sich in beide Richtungen nur mit längeren Wartezeiten.

Die Übergänge zum Busverkehr am ZOB sind systematisch auf die Regionalbuslinie 510 Medebach – Korbach – Bad Wildungen und auf die beiden StadtBus-Linien 597.1 und 597.2 abgestimmt. Die Fahrzeuge aus beiden Richtungen der im 120-Minuten-Takt verkehrenden Linie 510 begegnen sich am ZOB in Korbach zur vollen geraden Stunde. Fahrgäste, die mit den Zügen der R4 aus Richtung Kassel ankommen, können nach ca. 5 Minuten mit der Linie 510 ihre Fahrt in Richtung Medebach oder Bad Wildungen fortsetzen. In der Gegenrichtung beträgt die Umsteigezeit zwischen 13 und 15 Minuten.

Die beiden Korbacher StadtBus-Linien verkehren im 40-Minuten-Takt, so dass die An- bzw. Abfahrtszeiten am ZOB je nach Kurs und Linie unterschiedlich ausfallen, jedoch stets im Zeitraster zu den Minuten 00, 20 oder 40 verbleiben. Daher sind alternierende Anschlussbeziehungen vom StadtBus zur vollen Stunde sowohl zu den Zügen der Linie R4 als auch (alle zwei Stunden) zu den Bussen der Linie 510 in alle Richtungen möglich. Außerdem ergeben sich Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten zwischen dem StadtBus und der R55 von/nach Brilon Wald. Alle anderen Buslinien, die den Korbacher ZOB anfahren, weisen unterschiedliche An- und Abfahrtszeiten über den Tag hinweg auf, weshalb diese nicht in Tab. II-13 aufgeführt sind.

| Anschlüsse zwischen den AST-Linien | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 580.2 | 581.1 | 581.3 | 581.4 | 581.5 | 581.6 | 581.7 | 581.8 | 581.9 | 581.11 |
| '23 | '20 | '12 | '14 | '25 | '33 | '33 | '25 | '25 | '26 |
| '34 | '40 | '45 | '45 | '35 | '27 | '27 | '35 | '35 | '34 |
| <p>grün: fahrplanmäßige Ankunftsminute für Kernstadtgebiet Korbach</p> <p>rot: fahrplanmäßige Abfahrtsminute für Kernstadtgebiet Korbach</p> | | | | | | | | | |

Tab. II-14: Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen den AST-Linien am AST-Netzknoten Korbach (Stand: Jahresfahrplan 2010)

[eigene Zusammenstellung]

Die zehn AST-Linien, die von/nach Korbach verkehren, haben an Werktagen in der Kernstadt fahrplanmäßige Ankunftszeiten zwischen den Minuten '12 und '33 und fahrplanmäßige Abfahrtszeiten zwischen den Minuten '27 und '45, wodurch sich jede Stunde systematische Anschlussbeziehungen zwischen allen zehn AST-Linien sowie alle zwei Stunden kurze Übergänge zu/von der SPNV-Linie R55 nach/aus Brilon Wald ergeben (vgl. Tab. II-14).



2. Beispiel für Taktsymmetrie: Bad Wildungen

| Rendezvous der StadtBus-Linien in Bad Wildungen | | | | Regionalbus |
|---|---------|---------|-------|------------------|
| 590.1 | 590.2 | 590.3 | 590.4 | 520 |
| | | '03 | '05 | |
| '18/'20 | '18/'20 | '20 | '18 | |
| | | '33/'35 | | '32 ¹ |
| '48/'50 | '48/'50 | '48/'50 | | |
| grün: Ankunftsminute rot: Abfahrtsminute ¹ alle 120-Minuten (nur ankommend) | | | | |

Tab. II-15: Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen den StadtBus-Linien an Werktagen am Netzknoten Bad Wildungen Treffpunkt (Stand: Jahresfahrplan 2010)

[eigene Zusammenstellung]

Die vier StadtBus-Linien in Bad Wildungen halten ihr Rendezvous an der Haltestelle „Treffpunkt“ nahe der Innenstadt ab (vgl. Tab. II-15). Die Linien 1 und 2 sowie ein Ast der Linie 3 verkehren an Werktagen (Mo-Fr) nahezu ganztägig im 30-Minuten-Takt. Der zweite Ast der Linie 3 wird nur im Stundentakt befahren, so dass mit dem frei werdenden Fahrzeug die Linie 4 ebenfalls im Stundentakt bedient werden kann. Ein annäherndes Vollrendezvous ergibt sich daher zu der Minute '48/'50 (ohne Linie 4). Zu der Minute '18/'20 treffen sich die Linien 1, 2 und die ankommende Linie 4, die wiederum zur abfahrenden Linie 3 wird. Als einzige regelmäßig verkehrende Buslinie, die nicht zu den StadtBus-Linien zählt, erreicht die regionale Linie 520 von Frankenberg aus kommend alle zwei Stunden die Haltestelle Treffpunkt. Dabei entsteht ein kurzer Übergang zu einem Ast der Linie 3. Weitere Umsteigemöglichkeiten zu regionalen Linien bestehen an der benachbarten Haltestelle „Breiter Hagen“ oder am Bahnhof Bad Wildungen (vgl. Aufstellung in Tab. II-11 in Kap. II 3.2.3).

| Anschlüsse zwischen den AST-Linien | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| 583.1 | 583.2 | 583.3 | 583.4 | 583.5 | 583.6 |
| '55 | '55 | '55 | '55 | '52 | '55 |
| '05 | '03 | '05 | '05 | '06 | '05 |
| grün: fahrplanmäßige Ankunftsminute für Kernstadtgebiet Bad Wildungen rot: fahrplanmäßige Abfahrtsminute für Kernstadtgebiet Bad Wildungen | | | | | |

Tab. II-16: Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen den AST-Linien am AST-Netzknoten Bad Wildungen (Stand: Jahresfahrplan 2010)

[eigene Zusammenstellung]



Sechs AST-Linien haben ihre Ausgangs bzw. Zielhaltestellen in Bad Wildungen. Diese wiesen an allen Tagen in der Kernstadt fahrplanmäßige Ankunftszeiten kurz vor der vollen Stunde und fahrplanmäßige Abfahrtszeiten kurz nach der vollen Stunde auf, wodurch jede Stunde systematische Anschlussbeziehungen mit kurzen Übergängen zwischen allen sechs AST-Linien hergestellt sind (vgl. Tab. II-16).

3. Beispiel für Taktsymmetrie: Frankenberg (Eder)

| SPNV | | Busanschlüsse | | | |
|--------------------------------|------------------|--|--|----------------------------|------------------------------|
| R42 | | 520 | 520 | 530 | 530 |
| von Marburg | nach Marburg | Battenberg ² -> Bad Wildungen | Bad Wildungen -> Battenberg ² | Medebach -> Gemünden/Wohra | Gemünden/Wohra -> Medebach |
| '15 ¹ | '31 ¹ | | | '35/'39 ¹ | versch./versch. ¹ |
| '28 ¹ | '39 ¹ | ~'34/'40 | versch./'35 | | |
| grün: Ankunftsminute | | rot: Abfahrtsminute | | | |
| ¹ 120-Minuten-Takte | | ² weiter nach Hatzfeld (Eder) bzw. Hallenberg (HSK) | | | |

Tab. II-17: Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Bus an Werktagen am Netzknoten Frankenberg (Eder) (Stand: Jahresfahrplan 2010)

[eigene Zusammenstellung]

Die SPNV-Linie R42 besteht aus zwei Fahrlagen jeweils im 120-Minuten-Takt, die aufgrund der Anschlusssituation im Bahnhof Marburg zueinander verschoben sind. Damit entsteht ein rhythmisiertes Angebot mit einer Fahrt je Stunde. Die alternierenden Abfahrts- und Ankunftszeiten erschweren daher einen Taktknoten am Bahnhof Frankenberg (Eder).

Direkte und abgestimmte Anschlussbeziehungen in alle Richtungen bestehen alle zwei Stunden in der geraden Stunde zwischen der R42 und der Linie 520 von/nach Battenberg und Bad Wildungen, deren Busse sich am Bahnhof Frankenberg begegnen. Außerdem können Fahrgäste zwischen den beiden regionalen Buslinien 520 und 530 umsteigen. Die Linie 530 hat in Fahrtrichtung von Gemünden (Wohra) nach Medebach über den Tag hinweg am Bahnhof Frankenberg (Eder) verschiedene Ankunfts- und Abfahrtszeiten, weshalb sich nur wenige Male kurze Umsteigemöglichkeiten von und zu der R42 ergeben. Im Falle der Fahrtrichtung von Medebach nach Gemünden (Wohra) entfallen die Anschlüsse zur R42 nach Marburg, da die Fahrzeiten beider 120-Minuten-Takte nicht für einen Rundumanschluss ausgelegt sind (Versatz um eine Stunde).

Es verkehren neun AST-Linien mit Start bzw. Ziel Frankenberg (Eder), die in der Kernstadt fahrplanmäßige Ankunfts- und Abfahrtszeiten um die Minute '30 haben (vgl. Tab. II-18). Die Streuung der Ankünfte reicht von den Minuten '15 bis '34, die der Abfahrten von den Minuten '26 bis '37. Durch diese Überlappung kann zwischen allen AST-Linien durch zusätzliche, kurze Wartezeiten der Fahrzeuge an den vorgemerkten Verknüpfungshaltestellen umgestiegen werden. Zwischen den AST-Linien und den Zügen der R42 von/ nach Marburg ergeben sich an Werktagen alle zwei Stunden vollständige Anschlüsse, in den Stunden dazwischen nur partielle Anschlussverbindungen.



| Anschlüsse zwischen den AST-Linien | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 584.1 | 584.2 | 584.3 | 584.4 | 584.6 | 584.7 | 584.8 | 584.12 | 584.13 |
| '25 | '34 | '34 | '32 | '25 | '25 | '25 | '15 | '32 |
| '35 | '26 | '26 | '28 | '35 | '35 | '35 | '37 | '28 |
| <p>grün: fahrplanmäßige Ankunftsminute für Kernstadtgebiet Frankenberg (Eder)</p> <p>rot: fahrplanmäßige Abfahrtsminute für Kernstadtgebiet Frankenberg (Eder)</p> | | | | | | | | |

Tab. II-18: Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen den AST-Linien am AST-Netzknotten Frankenberg (Eder) (Stand: Jahresfahrplan 2010)

[eigene Zusammenstellung]

3.2.6 Mindestangebot auf regionalen Buslinien

Für den „klassischen“ Regional- bzw. Überlandbus, dessen Angebot sich sowohl an Fahrgäste im Jedermann-Verkehr als auch im Schülerverkehr richtet („RegioBus“), wird zwar zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (2010) keine gezielte Produktwerbung mehr durchgeführt (vgl. Kap. II 3.2.7), jedoch erfüllen regionale (Bus-)Linien dieser Art in Aufgabenträgerschaft des NVV (vgl. Kap. 3.1.1) hinsichtlich der Angebotsqualität bisher folgende 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 ggf. dann entfallen, wenn aus Gründen des schulbezogenen Verkehrs Verschiebungen, Verkürzung oder Veränderung einer Fahrt erforderlich werden.

3.2.7 Produkte und Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV

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

 Festbedienung

 Bedarfsbedienung

Auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg werden Formen des straßengebundenen ÖPNV nach § 42 PBefG angeboten, die besondere Qualitätsmerkmale aufweisen und seitens des NVV als profilierte Produkte hervorgehoben und beworben



werden. Eine Übersicht darüber gibt Tab. II-19. Die dazugehörigen Merkmale sind teilweise exemplarisch zu verstehen.

Zum einen handelt es sich um Angebotsformen, die gemäß Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg aus dem Jahr 2001 als Hauptprodukte eingestuft sind (vgl. *VSP GhK* 2001, S. 73 f.):

- Für den *StadtBus* wird eine konsequente Vertaktung im 30-Min.-Takt gefordert. Drei von vier Linien des StadtBusses Bad Wildungen erfüllen dieses Angebotskriterium. Der StadtBus Korbach verkehrt zwar im 40-Min.-Takt und weist Bedienungslücken zur Mittagsstunde an Schulwerktagen auf (stattdessen Schulbuslinie mit abweichender Linienführung), wird aber weiterhin als *StadtBus* bezeichnet und kommuniziert.
- Das Produkt *RegioBus* wird als solches nicht mehr unter diesem Begriff kommuniziert, obgleich verschiedene regionale Buslinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg die geforderten Produktmerkmale weitgehend erfüllen und auch als solche beworben werden könnten (vgl. Kap. II 3.2.6). Dazu gehören z. B. die Linie 520 von Hallenberg/Hatzfeld über Battenberg und Frankenberg (Eder) nach Bad Wildungen. Andere Buslinien erfüllen die Anforderungen dagegen nur partiell.

| profilierendes Haupt- bzw. Nebenprodukt | exemplarische Produkt- und Qualitätsmerkmale | Beispiele (Linien) |
|---|---|---|
| <p><i>RegioBus</i> (Hauptprodukt) (wird nicht mehr als eigenständiges Produkt kommuniziert)</p> | <p>Ergänzung des SPNV systematische Anschlüsse zum SPNV Ausrichtung auf Mittelzentren Verbindungsfunktion kombiniert mit regionaler Erschließungsfunktion konsequente Vertaktung (im 60-Minuten-Takt) Bedienung von 06:00 bis 20:00 Uhr hohe Beförderungsgeschwindigkeit direkte Linienführung (vgl. auch Kap. II 3.2.6)</p> | <p>520 Hallenberg/Hatzfeld (Eder) – Battenberg (Eder) – Allendorf (Eder) – Frankenberg (Eder) – Bad Wildungen</p> |
| <p><i>StadtBus</i> (Hauptprodukt)</p> | <p>eigenständiges Bussystem zur Erschließung der Kernstädte und ggf. zur Anbindung von Stadtteilen Ausrichtung auf die Belange der lokalen Verkehrsnachfrage (direkte Erreichbarkeit der Innenstadt und von publikumswirksamen Einrichtungen) hohe Erschließungswirkung durch kurze Haltestellenabstände Rendezvous-Prinzip (sofern sinnvoll) systematische Anschlüsse zum SPNV konsequente Vertaktung (30-Min.-Takt)</p> | <p>590.1-4 <i>StadtBus</i> Bad Wildungen 597.1-2 <i>StadtBus</i> Korbach</p> |



| profilierendes Haupt- bzw. Nebenprodukt | exemplarische Produkt- und Qualitätsmerkmale | Beispiele (Linien) |
|--|---|--|
| StadtBus (Forts.) | Festbedienung orientiert an Geschäftsöffnungszeiten (08:00 bis 19:00 Uhr) ggf. kleinere Fahrzeuge (Midibusse) ortsbezogenes Corporate-Design | |
| ExpressBus (gemäß NVP 2001 Nebenprodukt, de facto Hauptprodukt) | ursprünglich nur einzelne, beschleunigte Kurse mit Konzentration auf HVZ und Berufsverkehr Weiterentwicklung zu ganzen Linien Anschlüsse an SPNV oder Tram Beschleunigung durch gestraffte Linieneinführung Bedienung weniger Sammelhaltest. Reisezeitvorteil gegenüber <i>RegioBus</i> | 500 Bad Wildungen – Fritzlar – Kassel |
| NachtBus (Nebenprodukt) | unterschiedliches Einsatzfeld: von Großstadtreionen bis ländliche Räume in den Nächten von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen Zeitfenster 19:00 Uhr bis 04:00 Uhr Ausrichtung auf nächtlichen Freizeitverkehr und besondere Ziele (Orte mit Diskotheken und Erlebnisgastronomie) abgestimmte Anschlussbeziehungen Angebote bei besonderen Anlässen (Silvester, Feiertage, Volksfeste) | N4 Brilon (HSK) – Willingen N7 Medebach (HSK) – Willingen (beide in Aufgabenträgerschaft des Hochsauerlandkreises) |
| AnrufSammelTaxi (AST) (Nebenprodukt) | bedarfsgesteuert, nur auf Bestellung im Tagesverkehr in Räumen geringer Nachfrage im Schwachlastverkehr zu Zeiten geringer Nachfrage (abends, an Wochenenden) breites Einsatzspektrum von innerstädtischer Erschließung bis zwischenge-meindlicher Verbindung linienbezogene Bedienung fährt von Verknüpfungshaltestellen ab vertaktetes Fahrplangerüst kleine Fahrzeuge (bis hin zu Taxi-Pkw) | Umfangreiche und zuschlagspflichtiges AST in weiten Teilen des LK AST 580.1 Erschließung des Kernortes Willingen, Anbindung touristischer POIs AST 581.8 Anbindung der westlichen Stadtteile Korbachs an die Kernstadt AST 582.3 Bad Arolsen – Volkmarsen AST 586.4 Bf. Münchhausen (MR) – Gemeinden im Oberen Edertal |

Tab. II-19: Profilierte Haupt- und Nebenprodukte des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung; nach VSP GhK 2001, S. 72 ff.]



Unter die als Nebenprodukte eingestufteten Angebotsformen fallen gemäß Nahverkehrsplan 2001 (vgl. VSP GhK 2001, S. 75 ff.)

- AnrufSammelTaxi (AST),
- ExpressBus und
- NachtBus.

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg gibt im Jahr 2010 in nahezu allen Stadt- und Gemeindegebieten ein AST-Angebot. Voraussichtlich ab April 2011 werden auch Gemünden (Wohra) und Haina (Kloster) in das dann kreisweit vorhandene AST-System integriert sein. Voraussetzung für die Nutzung des AST ist, dass nicht zeitparallel (+/- 30 Minuten) eine „reguläre“ Linienbus- oder Zugfahrt stattfindet, weshalb die AST-Zentrale bei jeder Buchungsanfrage eine feste Fahrplanverbindung als Alternative prüft.

Die *ExpressBus*-Linie 500 Bad Wildungen – Fritzlar – Kassel ist zu einem Hauptprodukt aufgestiegen. Zwei *NachtBus*-Linien verkehren im Raum Willingen, befinden sich aber in Aufgabenträgerschaft des Hochsauerlandkreises.

Neben den profilierten NVV-Produkten existieren im Landkreis Waldeck-Frankenberg einige Angebotsformen, die zwar vergleichbare Merkmale aufweisen, jedoch nicht einer besonderen Kommunikation unterliegen. In Tab. II-20 sind weitere besondere Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV nach § 42 PBefG aufgeführt.

| Angebotsform | Merkmale | Beispiele (Linien) |
|----------------|---|--|
| Orts-/Stadtbus | in Anlehnung an <i>StadtBus</i> in Tab. II-19 im Wesentlichen Festbedienung Verbindung von Stadt-/Ortsteilen auch für Jedermann-Verkehr Anbindung an einen Netzknoten 60-Minuten-Takt oder Einzelfahrten | 596 Stadtlinie Frankenberg (Eder) |
| Rufbus | Linienbus mit Kombination aus Fest- und Bedarfsbedienung Fahrplan- und Haltestellenbindung im Fahrplan gekennzeichnete Haltestellen abseits des festen Hauptlaufes werden bei Einstieg nur nach vorheriger tel. Anmeldung bedient; Ausstiege werden beim Fahrer angemeldet Richtungsbandbetrieb mit Linienabweichung oder -aufweitung, mit Korridor- oder Sektorbetrieb Variation der Bedienung an Schul-/Ferienwerktagen, Wochenenden zuschlagsfrei | 502 Korbach – Lichtenfels 521 Bad Wildungen – Edertal 555 Korbach – Frankenberg (Eder) |

Tab. II-20: Übrige Angebotsformen des straßengeb. ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg [eigene Zusammenstellung]



Linien, deren Bedienung 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. Vertaktung, Rendezvous-Prinzip, Corporate-Design).

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg wird auf einigen Linien der Richtungsbandbetrieb praktiziert, bei dem einige Haltestellen abseits eines Linienhauptlaufes bzw. entlang eines breiteren Linienkorridors nur bei Vorliegen eines angemeldeten Ein- oder Ausstiegswunsches extra angefahren werden (vgl. ZIV 2007).

3.2.8 Sonderformen der straßengebundenen Personenbeförderung

Zu Sonderformen der straßengebundenen Personenbeförderung werden Angebote gezählt, die nicht nach § 42 PBefG konzessioniert sind und deswegen nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans sind, jedoch gewisse Ähnlichkeiten mit einem „regulären“ ÖPNV-Angebot aufweisen. Dazu gehören zum Beispiel

- 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 (FrStllgV) unterliegen.

Beförderungsangebote der genannten Art werden in einen Nahverkehrsplan üblicherweise nachrichtlich aufgenommen. Auf dem Gebiet des Landkreises gehören folgende Angebote zu den Sonderformen der straßengebundenen Personenbeförderung:

- Das sog. „Fifty-Fifty-Taxi“, das es zwischen April 2009 und Ende Dezember 2010 gab, war konzessionsrechtlich als Taxi bzw. Mietwagen eingestuft. Der Nutzer zahlte die Hälfte der Fahrtkosten laut Taxameter, die andere Hälfte wurde vom Landkreis getragen. Die EWF war mit der Abrechnung gegenüber den Taxiunternehmen beauftragt. Das Angebot konnte von allen Bürgern im Alter zwischen 16 und 25 Jahren an allen Wochentagen zwischen 22:30 Uhr und 05:00 Uhr landkreisweit genutzt werden (Ausschluss von Fahrten innerhalb von Stadt-/Orsteilen). Voraussetzung für die kostengünstigere Inanspruchnahme eines Taxis war, dass der Fahrgast Inhaber eines gesonderten Nuterausweises sein musste, der kostenlos von der EWF ausgestellt wurde.
- Ein weit verzweigter Berufsverkehr nach § 43 PBefG wird von zwei Großbetrieben in Stadtallendorf (MR) vorgehalten. Davon verkehren im Landkreis Waldeck-Frankenberg (Gemünden/Wohra, Rosenthal) jeweils drei Linien zur Fritz Winter Eisengießerei GmbH & Co. KG und zur Ferrero Ohg mbH.
- Zwei Berufsverkehrslinien nach § 43 PBefG fahren aus dem Landkreis zum Hochsauerlandpark in Medebach (HSK). Die Bedienungsgebiete erstrecken sich auf die Stadt- bzw. Gemeindegebiet von Allendorf, Frankenberg, Korbach und Lichtenfels.
- 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 Mitfahrmöglichkeiten. Zu diesen sog. freigestellten Schülerverkehren gehören im Landkreis Waldeck-Frankenberg unterrichtsbezogene Fahrten zu Turnhallen und Schwimmbädern sowie speziell abgestimmte Fahrten zur Beförderung zwischen Wohnort und einer sonstigen Förderschule bzw. zu einer Schule für Lernhilfe.



3.3 Infrastruktur

3.3.1 Haltestellen

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST) und deren Ausstattungskomponenten befinden sich im Eigentum der Städte und Gemeinden. In den 22 Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg gab es laut Haltestellen-Management-System (HMS) des NVV zum Stichtag 13.01.2011 zusammengekommen etwa 725 Haltestellen mit insgesamt knapp 1.200 Haltestellenpositionen (vgl. Tab. II-21). 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 drei mittelzentralen Städte Bad Wildungen, Korbach und Frankenberg (Eder). Neben der Größe der Gemarkungsgebiete und den vielen Stadtteilen trägt auch das dichte Haltestellennetz für die Stadtbuslinien zu der hohen Zahl an Haltestellenpositionen bei, die zu einer feinkräumigen Erschließung der Kernstädte beitragen.

Die Ausstattung der Haltestellen im Landkreis belief sich auf etwa 150 Informationsvitri-
nen, 320 Fahrgastunterstände und über 635 Sitzgelegenheiten. In jeder Stadt bzw. Gemeinde gab es mindestens eine Informationsvitrine im NVV-Design. Mit Abstand waren die meisten Vitri-
nen in Korbach (26) und Bad Wildungen (20) vorzufinden.

Weniger als 50 Haltestellenpositionen waren durch Hochborde für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer ausgebaut (entsprach 4 % aller Positionen im Landkreis), so dass beim Einsatz der Kneeling-Technik am Niederflurfahrzeug idealerweise ein nahezu barrierefreier Übergang zwischen Fahrzeug und Bussteig hergestellt wird (vgl. Abb. II-19). Zwei Drittel der mit Hochbord versehenen Haltestellenpositionen im Landkreis entfielen zusammen wiederum auf die beiden Städte mit *StadtBus*-Systemen, Korbach (18) und Bad Wildungen (11).

| Stadt bzw. Gemeinde | Anzahl | | Anzahl Haltestellenpositionen mit ... | | | |
|---------------------|--------------|------------|---------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|----------------|
| | Haltestellen | Positionen | Vitri- nen | Fahrgast- unter- stände | Sitzgele- genhei- ten | Hoch- borde |
| Allendorf (Eder) | 14 | 23 | 3 | 18 | 38 | 3 |
| Bad Arolsen | 52 | 85 | 10 | 21 | 26 | 6 |
| Bad Wildungen | 98 | 150 | 20 | 39 | 148 | 11 |
| Battenberg (Eder) | 15 | 27 | 5 | 9 | 17 | 0 |
| Bromskirchen | 5 | 9 | 1 | 5 | 3 | 0 |
| Burgwald | 18 | 29 | 7 | 10 | 18 | 0 |
| Diemelsee | 33 | 60 | 1 | 16 | 34 | 0 |
| Diemelstadt | 27 | 50 | 6 | 5 | 14 | 1 |



| Stadt bzw. Gemeinde | Anzahl | | Anzahl Haltestellenpositionen mit ... | | | |
|----------------------------|--------------|--------------|---------------------------------------|---------------------|-------------------|-----------|
| | Haltestellen | Positionen | Vitrinen | Fahrgastunterstände | Sitzgelegenheiten | Hochborde |
| Edertal | 42 | 71 | 10 | 22 | 31 | 1 |
| Frankenau | 14 | 23 | 3 | 7 | 12 | 0 |
| Frankenberg (Eder) | 64 | 112 | 13 | 26 | 69 | 0 |
| Gemünden (Wohra) | 17 | 30 | 3 | 10 | 10 | 0 |
| Haina (Kloster) | 23 | 39 | 2 | 9 | 11 | 0 |
| Hatzfeld (Eder) | 21 | 38 | 11 | 12 | 23 | 0 |
| Korbach | 94 | 148 | 26 | 43 | 84 | 18 |
| Lichtenfels | 25 | 44 | 3 | 11 | 14 | 0 |
| Rosenthal | 10 | 16 | 1 | 5 | 5 | 0 |
| Twistetal | 30 | 45 | 4 | 8 | 18 | 0 |
| Vöhl | 31 | 52 | 9 | 19 | 23 | 1 |
| Volkmarsen | 17 | 26 | 1 | 4 | 9 | 1 |
| Waldeck | 30 | 48 | 5 | 11 | 13 | 0 |
| Willingen (Upland) | 46 | 70 | 5 | 10 | 16 | 3 |
| Waldeck-Frankenberg | 726 | 1.195 | 149 | 320 | 636 | 45 |

Tab. II-21: Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg [eigene Zusammenstellung; Daten nach HMS des NVV; Stand 13.01.2011]



Abb. II-19: Beispiele für Bushaltestellen mit Hochborde: Korbach „Hauptbahnhof“ (links) und Bad Wildungen-Altwildungen „Holzfachschule“ (mit taktilem Leistreifen; rechts)

[Fotos: IGDB (links), NVV (rechts)]

3.3.2 Verknüpfungspunkte

Haltestellen mit direkten Verknüpfungsfunktionen zwischen straßengebundenem ÖPNV und SPNV sowie mit entsprechend kurzen Wegen zwischen den Verkehrsmitteln befinden sich an den Bahnhöfen in

- Bad Arolsen,
- Bad Wildungen,
- Frankenberg (Eder),
- Korbach,
- Volkmarsen und
- Willingen (Upland).

In Bad Wildungen-Mandern, Bad Wildungen-Wega, Burgwald-Ernsthausen und in Twistetal-Twiste befinden sich ebenfalls Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteigen.

Die Haltestellenpositionen für die Busse am Bahnhof in Bad Wildungen und am ZOB in Korbach teilen sich mit dem Zugverkehr gemeinsame Bus-/Bahnsteige (vgl. Abb. II-20).



Abb. II-20: Gemeinsame Bus-/Bahnsteige (mit taktilen Leitstreifen): Korbach Hauptbahnhof/ZOB (links) und Bad Wildungen (rechts)

[Fotos: IGDB (links), NVV (rechts)]



4 Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage

4.1 Kennwerte regionalen Mobilitätsverhaltens

Die Stichprobe der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2002“ wurde für Hessen aufgestockt, um regional differenzierte Ergebnisse zu erhalten (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main* et al. 2005, S. 1). Die MiD folgt der Systematik der zuvor ausschließlich westdeutschen „Kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten“ (KONTIV) der Jahre 1976, 1982 und 1989. Aus der späteren Erhebung MiD 2008 lagen zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (4. Quartal 2009) zum vorliegenden Nahverkehrsplan noch keine regionsspezifischen Erhebungsdaten vor.

In diesem Unterkapitel werden ausgewählte Mobilitätskennziffern aus der MiD 2002 für Nordhessen mit Fokus auf den ÖPNV präsentiert (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main* et al. 2005). Die regionale Auswertung für Nordhessen bezieht sich auf das Gebiet des NVV ohne den Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Unterhalb des Raumes „Nordhessen“ ist in der vorliegenden Abgrenzung keine weitere Ausdifferenzierung möglich, zum Beispiel in Bezug auf nur einen Landkreis oder einen Strukturraum.

Diese Mobilitätskennwerte sind deshalb vor dem Hintergrund eines hochgradig heterogenen Gebietes zu interpretieren, das sowohl den großstädtischen Kern eines Verdichtungsraumes (Stadt Kassel) als auch ländliche Kreise umfasst (vgl. Kap. II 1.1.2). Die Erhebung MiD 2002 fand vor der Inbetriebnahme wichtiger schienenbezogener Projekte in Nordhessen statt (RegioTram schrittweise ab 2005; „Lossetalbahn“ im Abschnitt Helsa – Hessisch Lichtenau ab 2006, Eschwege Stadtbahnhof ab Dezember 2009).

Die Werte für Nordhessen werden zum hessischen Landesdurchschnitt und zu den beiden Großstädten des Ballungsraumkerns im Rhein-Main Gebiet – Frankfurt am Main zusammen mit Offenbach am Main – in Vergleich gesetzt (vgl. Tab. II-22). Die Zahlen für die beiden Großstädte kommen dem Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung der Stadt Kassel tendenziell näher als jenem im Durchschnitt für Nordhessen, da die Ergebnisse für Großstädte erfahrungsgemäß enger beieinander liegen als zwischen einer Großstadt und einem überwiegend ländlichen Raum.

Die Ausprägungen für die Inanspruchnahme und die Wahrnehmung des ÖPNV in Nordhessen liegen fast durchgehend unterhalb der hessenweiten Durchschnittswerte. Eine deutliche Ausnahme betrifft den ÖPNV-Anteil beim Wegezweck „Ausbildung“, denn durch die längeren Wege zu den weiterführenden Schulen und sonstigen Ausbildungsstätten fällt dem ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl in ländlichen Räumen eine besondere Funktion zu.



| Merkmale | Nordhessen | Land Hessen | Frankfurt a. M./ Offenbach a. M. |
|---|------------|-------------|-------------------------------------|
| Haushalte ohne eigenen Pkw | 14 % | 17 % | 33 % |
| Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte ¹ | 12 % | 17 % | 31 % |
| Anteil der Wohnbevölkerung mit „empfundener“ Distanz < 1 km zur nächstgelegenen Haltestelle des schienengebundenen ÖV ¹ | 22 % | 34 % | 69 % |
| Anteil des ÖPNV an der Verkehrsmittelnutzung, wenn nächstgelegene Haltestelle des schienengebundenen ÖV in „empfundener“ Entfernung zur Wohnung ... liegt. ^{1,2} | | | |
| ... < 1 km ... | 11 % | 10 % | 19 % |
| ... > 1 km ... | 3 % | 5 % | 7 % |
| ÖPNV-Anteil an allen Wegen ² | 6 % | 7 % | 14 % |
| ÖPNV-Anteil im bimodalen Vergleich ÖPNV/MIV (nur Mo-Fr) ² | 11 % | 12 % | 27 % |
| ÖPNV-Anteil an Wegezweck ... ² | | | |
| ... „Arbeit“ | 7 % | 13 % | 31 % |
| ... „Ausbildung“ | 39 % | 33 % | 29 % |
| ... „Begleitung“ | 1 % | 2 % | 5 % |
| ... „private Erledigung“ | 5 % | 6 % | 16 % |
| ... „Einkauf“ | 3 % | 4 % | 8 % |
| ... „Freizeit“ | 3 % | 4 % | 10 % |
| ÖPNV-Anteil an Wegen bei ständiger Pkw-Verfügbarkeit ² | 2 % | 3 % | 9 % |
| ÖPNV-Anteil an Wegen bei Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte ² | 25 % | 28 % | 34 % |
| Anteil der Wohnbevölkerung mit regelmäßiger ÖPNV-Nutzung (> 1-3 Tagen/Monat) ¹ | 28 % | 40 % | 66 % |
| „Empfundene“ Erreichbarkeit üblicher Wegeziele mit dem ÖV vom Wohnort aus ¹ | | | |
| „sehr gut“, „gut“ oder „einigermaßen“ | 68 % | 73 % | 90 % |
| „schlecht“ oder „sehr schlecht“ | 29 % | 23 % | 8 % |
| ¹ Personen ab 14 Jahre | | | |
| ² ohne Wirtschaftsverkehr (regelmäßige berufliche Wege) | | | |

Tab. II-22: Ausgewählte Merkmale regionalen Mobilitätsverhaltens im Vergleich

[eigene Zusammenstellung; Daten nach Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main et al. 2005]



In Abb. II-21 sind die Wegezwecke für verschiedene Kombinationen im Land Hessen wiedergegeben, die sich regional nicht signifikant unterscheiden. Die Säulendiagramme zeigen einerseits, dass Ausbildungswege nur einen äußerst geringen Teil des gesamten Wegeaufkommens ausmachen. In diesem Segment weist in Nordhessen der ÖPNV jedoch im Landesvergleich eine überdurchschnittlich hohe Inanspruchnahme auf (vgl. dazu auch Tab. II-22). Andererseits ist der Freizeitverkehr zwischen 24 % und 31 % das Segment mit dem höchsten Anteil am gesamten Wegeaufkommen. Der Anteil des ÖPNV bei diesem Nachfragesegment beträgt in Nordhessen lediglich 3 %.

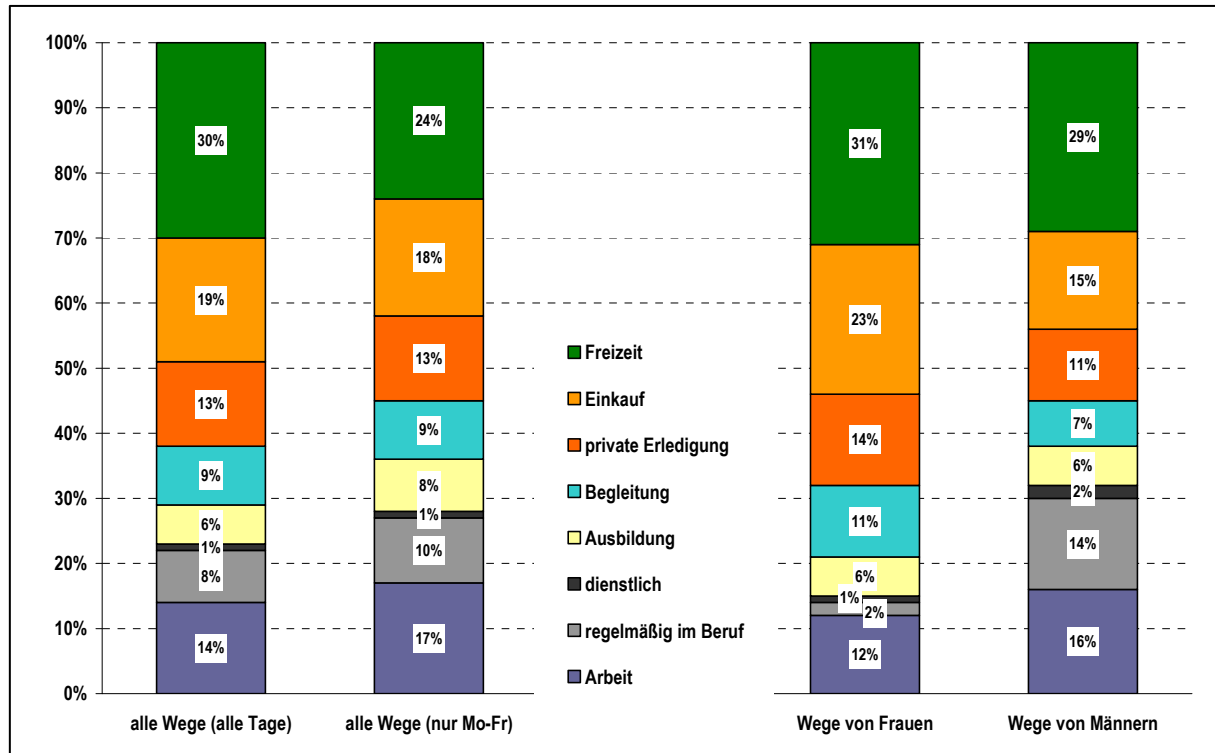


Abb. II-21: Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens in Hessen nach Wegezwecken

[eigener Entwurf; Daten nach Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main et al. 2005, S. 25 ff.]

Mobilitätsverhalten im Gendervergleich

Aus Abb. II-21 wird ebenfalls deutlich, dass Frauen und Männer ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten haben, vor allem berufsbezogene Wege, Einkaufs- oder Begleitwege betreffend. In Hinblick auf eine genderorientierte⁷ 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

⁷ Unter „Gender“ ist der soziale und ökonomische und nicht der biologische Geschlechterbegriff zu verstehen.



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 vorherrschenden 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 Erhebungen wie der MiD 2002 alle möglichen 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 (Schulstandort) noch ohne weiteres auf den ÖPNV verlagerbar. Im Vergleich zwischen dem Freizeit- und dem 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.

Bei punktuellen Ereignissen wie Volksfesten oder Sportveranstaltungen mit hoher Publikumswirksamkeit können Fahrgäste in Teilsegmenten des Freizeitverkehrs leichter gewonnen werden (bspw. 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 Waldeck-Frankenberg

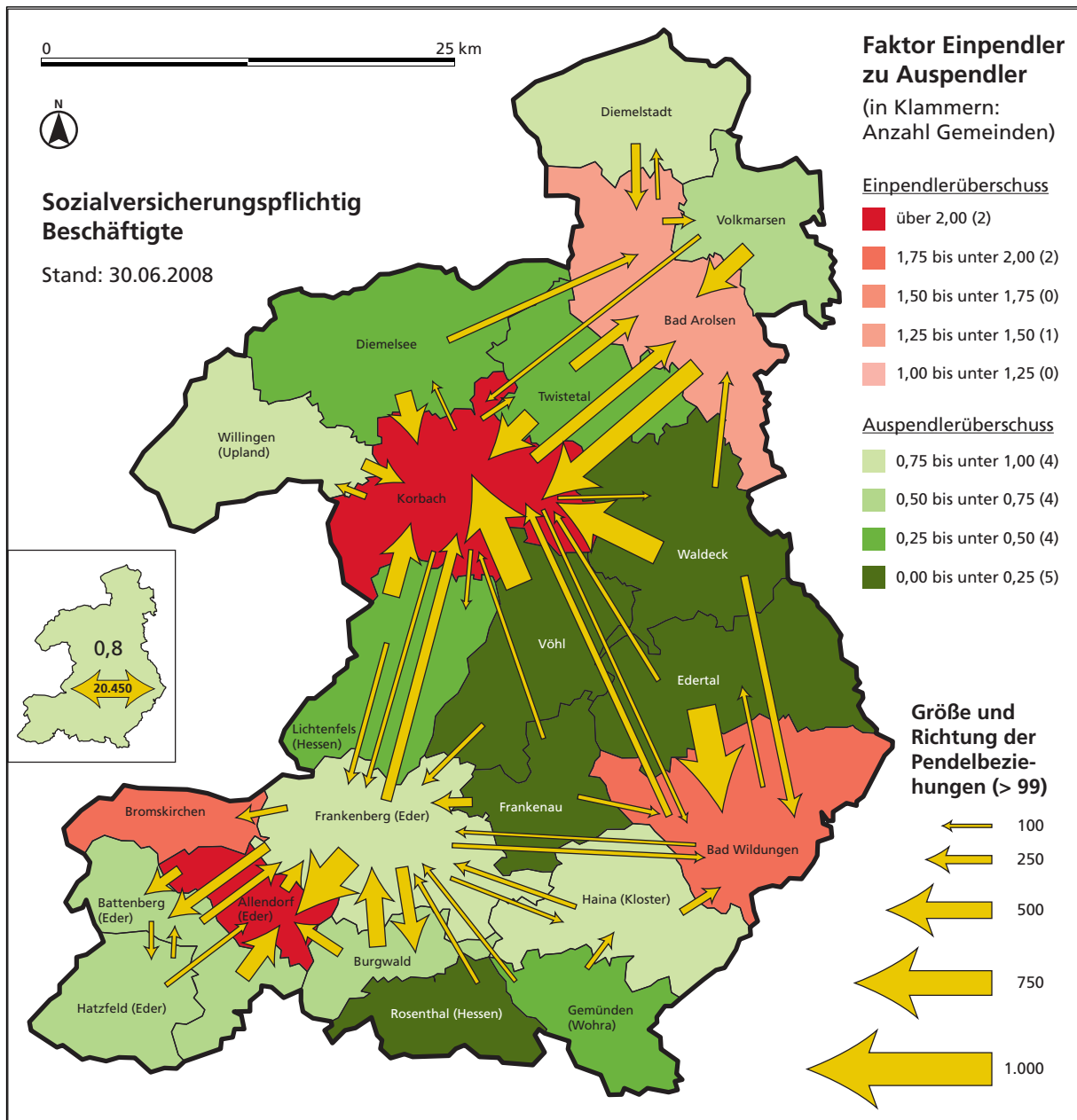


Abb. II-22: Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter zwischen den Städten und Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]



Die Statistiken der Bundesagentur für Arbeit enthalten die gemeldeten Wohn- und Arbeitsorte aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (vgl. Kap. II 1.3).⁸ 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 administrativen Ebene von Gemeinden sind nicht flächendeckend verfügbar, denn die letzte, empirisch erhobene Berufspendlermatrix über alle Beschäftigten fand im Zuge der bundesdeutschen Volks- und Arbeitsstättenzählung 1987 statt. Angaben aus dem jährlichen Mikrozensus sind für kleinräumige Betrachtungen oder konkrete Planungsräume nicht zu verwenden.

Die thematische Karte in Abb. II-22 zeigt im Flächendiagramm das Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern je Stadt bzw. Gemeinde. Je mehr die „grüne Farbe“ zunimmt, desto höher ist das relative Auspendlersaldo einer Gemeinde und es liegt damit ein Auspendlerüberschuss vor. Je mehr die „rote Farbe“ zunimmt, desto höher ist das relative Einpendlersaldo einer Gemeinde, so dass es zu einem Einpendlerüberschuss kommt. Die Karte in Abb. II-22 enthält darüber hinaus die wichtigsten Pendlerströme der Beschäftigten zwischen den Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg ab einer Beziehungsstärke über 100⁹. Binnenpendlerbeziehungen innerhalb der Städte und Gemeinden werden in Kap. II 4.2.1.3 besprochen.

Zum Stichtag 30.06.2008 gab es über 43.100 Pendelbeziehungen von Beschäftigten, die sowohl ihren Wohn- als auch ihren Arbeitsort innerhalb der Kreisgrenzen hatten. Das Verhältnis zwischen Kreisein- und -auspendlern lag bei 0,8. Auf einen Auspendler kamen somit 0,8 Einpendler. Damit hat der Landkreis Waldeck-Frankenberg als ein ländlicher Kreis fernab von Verdichtungsräumen ein ansatzweise ausgeglichenes Pendlerverhältnis, bei dem die Binnenpendlerströme eine wichtige Rolle einnehmen (vgl. auch Kap. II 4.2.1.2). Das Binnenpendlerverhältnis betrug 77 % in Bezug auf die im Landkreis wohnhaften Beschäftigten. Rund 20.450 von ihnen waren Pendler zwischen den Städten und Gemeinden des Landkreises. Dies waren 36 % aller im Landkreis wohnhafter Beschäftigten.

Die höchsten Einpendlersalden verzeichneten Allendorf (Eder) und Korbach, wo auf einen Auspendler 2,3 Einpendler kamen. Mit Abstand folgten als Einpendlerzentren Bromskirchen (1,9), Bad Wildungen (1,8) und Bad Arolsen (1,4). Alle anderen Städte und Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg wiesen einen Auspendlerüberschuss auf, darunter auch das Mittelzentrum Frankenberg (Eder) (0,9). Insgesamt liegt eine polyzentrische Binnenpendlerstruktur im Landkreis Waldeck-Frankenberg vor, denn kein Einpendlerzentrum dominiert kreisweit eindeutig die Binnenpendlerbeziehungen. Eine Besonderheit stellen die Pendlerströme im südwestlichen Kreisgebiet um Allendorf dar, dessen Wirtschaftsstruktur in Kap. II 1.3 beschrieben ist.

Besonders deutlich tritt die Wohnfunktion bei Edertal (0,2), Frankenau (0,1), Vöhl (0,2) und Waldeck (0,2) im mittleren Kreisgebiet hervor, aus denen viele Beschäftigte in die

⁸ Nachfolgend bezieht sich der im Text verwendete Begriff „Beschäftigte“ ausschließlich auf die „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“ gemäß der Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

⁹ Die Pfeilspitze zeigt an, in welcher Stadt bzw. Gemeinde sich der Arbeitsplatz befindet; das Pfeilende beginnt in der Wohngemeinde. Die Pfeilstärken variieren und richten sich nach der jeweiligen Größe einer Pendelbeziehung.



umliegenden Mittelzentren Bad Wildungen, Korbach und teilweise auch Frankenberg (Eder) auspendeln.

Im südlichen Kreisgebiet haben Rosenthal (0,2) und Gemünden (Wohra) (0,4) den verhältnismäßig höchsten Auspendlerüberschuss (0,2). Es handelt sich um Wohngemeinden im Umfeld regionaler Arbeitsplatzschwerpunkte (Allendorf, Marburg, Stadtallendorf).

Absolut betrachtet verlaufen die stärksten Beziehungen zwischen den Wohn- und Arbeitsorten innerhalb des Landkreises Waldeck-Frankenberg auf Bad Wildungen, Korbach, Allendorf (Eder), Bad Arolsen und Frankenberg (Eder) zu. Zum Stichtag 30.06.2008 hatten rund 880 Beschäftigte aus der Gemeinde Edertal ihren Arbeitsort in Bad Wildungen. Besonders viele Beschäftigte mit Arbeitsort in der Kreisstadt Korbach wohnten in Vöhl (~850), Waldeck (~750), Twistetal (~600), Bad Arolsen (~580), Lichtenfels (~530) und Diemelsee (~520). Auf Bad Arolsen verlaufen Pendlerströme aus Volkmarsen zu (~520), auf Frankenberg aus der Gemeinde Burgwald (~500). Die Einpendler nach Allendorf (Eder) kommen zum weit überwiegenden Teil aus Frankenberg (Eder) (~830) und Battenberg (~510), zu einem geringeren Teil aus Burgwald (~310) und Hatzfeld (Eder) (~150).

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 10 Beschäftigten bestehen.

4.2.1.2 Pendelbeziehungen von und zu den Nachbarkreisen

In der Summe über alle Städte und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg gab es am Stichtag 30.06.2008 rund 12.950 Aus- und 9.780 Einpendelbeziehungen von Beschäftigten über die Landkreisgrenzen hinweg. Von allen Auspendelbeziehungen entfielen auf Ziele

- in der Stadt Kassel 31 % (~4.010),
- im Landkreis Marburg-Biedenkopf 16 % (~2.130),
- im Hochsauerlandkreis 15 % (~1.920),
- im Landkreis Kassel 11 % (~1.360) und
- im Schwalm-Eder-Kreis 8 % (~1.080).

Arbeitsorte in den nordrhein-westfälischen Kreisen Höxter und Siegen-Wittgenstein spielen demgegenüber eine nachgeordnete Rolle. Im Gegenzug kamen die meisten Einpendler in den Landkreis Waldeck-Frankenberg zu

- 20 % aus dem Hochsauerlandkreis (~1.920),
- 16 % aus dem Schwalm-Eder-Kreis (~1.610),
- 15 % aus dem Landkreis Marburg-Biedenkopf (~1.420) und zu
- 13 % aus dem Landkreis Kassel (~1.270).

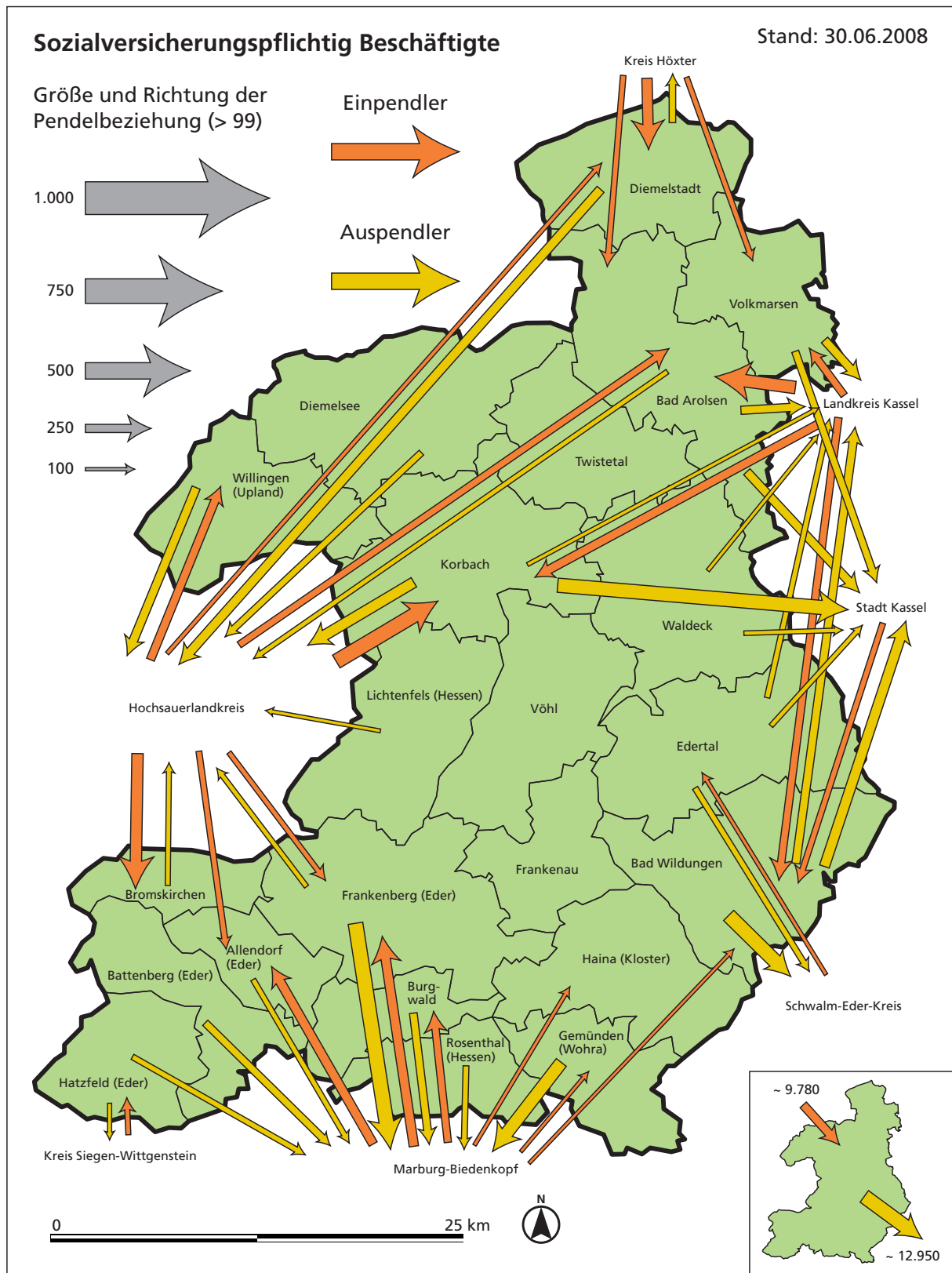


Abb. II-23: Ein- und Auspendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter über die Landkreisgrenzen

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]



Die Auspendlerquote an allen Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Waldeck-Frankenberg betrug 23 %, die Einpendlerquote an allen Beschäftigten mit Arbeitsort im Landkreis Waldeck-Frankenberg 18 %. Aus der Karte in Abb. II-23 wird ersichtlich, dass es bei den Städten und Gemeinden entlang der Kreisgrenzen zu Ein- und Auspendelbeziehungen unterschiedlicher Größenordnungen über die Landkreisgrenzen kommt.

Deutliche Auspendlerströme gehen aus den südlichen Städten und Gemeinden in den Landkreis Marburg-Biedenkopf, besonders aus Frankenberg (~450) und Gemünden (Wohra) (~390). Ein wichtiges Ziel ist dort – neben dem Oberzentrum Marburg – ebenfalls Stadtallendorf mit seinen Industriebetrieben (vgl. Aufstellung in Kap. II 3.2.8). Die stärksten Auspendelbeziehungen in den Hochsauerlandkreis haben ihre Ursprünge in Korbach (~330), Diemelstadt (~280) und Willingen (Upland) (~270). Der Landkreis Kassel wird in erster Linie von Auspendlern aus Volkmarsen (~260), Bad Arolsen (~250) und Bad Wildungen (~250) aufgesucht, die Stadt Kassel von Beschäftigten mit Wohnort in Korbach (~430), Bad Wildungen (~310), Bad Arolsen (~270) und Volkmarsen (~220). Die genannten Quellorte im nördlichen Kreisgebiet liegen alle an einer Bahnstrecke (R4), die durch den Landkreis Kassel in die Stadt Kassel führt. Bad Wildungen ist mit der *ExpressBus*-Linie 500 umsteigefrei mit der Stadt Kassel verbunden. In den Schwalm-Eder-Kreis hinein gehen die meisten Auspendelbeziehungen von Bad Wildungen aus (~440).

Hohe Einpendelbeziehungen aus dem Landkreis Marburg-Biedenkopf verzeichnen Frankenberg (Eder) (~290), Allendorf (~280) und Burgwald (~220). Mehrere Städte und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg sind Ziele von Einpendlern aus dem Hochsauerlandkreis, allen voran Korbach (~450), gefolgt von Bromskirchen (~350), Willingen (~250) und Bad Arolsen (~210). Etliche Beschäftigte aus dem Landkreis Kassel arbeiten in Bad Wildungen (~230), des Weiteren im nördlichen Kreisgebiet: Bad Arolsen (~380), Korbach (~260) und Volkmarsen (~230). Diemelstadt (~320) ist für Einpendler aus dem Kreis Höxter der wichtigste Arbeitsort im Landkreis Waldeck-Frankenberg.

4.2.1.3 Binnenpendlerbeziehungen innerhalb der Städte und Gemeinden

Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg gibt die Statistik der Bundesagentur für Arbeit etwas über 43.000 Binnenpendlerbeziehungen an (Stand: 30.06.2008). Somit befanden sich für 77 % aller Beschäftigten Wohn- und Arbeitsort innerhalb der Kreisgrenzen (vgl. auch Kap. II 4.2.1.1). Davon waren wiederum ca. 22.680 Beschäftigte, die in derselben Stadt oder Gemeinde sowohl ihren Wohn- als auch Arbeitsort hatten. Gemessen an allen Beschäftigten am Wohnort im Landkreis Waldeck-Frankenberg entsprach dies einem Anteil von 40 %, der jedoch je nach Stadt bzw. Gemeinde unterschiedlich hoch ausfällt. Ein Merkmal ballungsraumferner ländlicher Räume ist die tendenziell höhere Binnenpendlerquote als bei solchen Gebieten, die in den „Sog“ benachbarter Einpendlerzentren geraten (z. B. im Umland Kassels).

Innerhalb einiger Städte des Landkreises Waldeck-Frankenberg sind größere Binnenpendlerbeziehungen auszumachen, die sich besonders am Umfang des vor Ort befindlichen lokalen Arbeitsplatzangebotes orientieren (vgl. Kap. II 1.3). Hohe Binnenpendlerzahlen treffen daher in erster Linie auf die Mittelzentren Korbach (~5.200), Bad Wildungen (~3.530), Bad Arolsen (~2.950) und Frankenberg (Eder) (~2.600) zu. Hervorzuheben sind solche Beziehungen aber auch in den Gemeinden Willingen (Upland) (~1.140) und Allendorf (Eder) (~1.000). In der Korbacher Kernstadt und in Bad Wildungen stehen den Binnenpendlern StadtBus-Systeme zur Verfügung, die auch zu den Zeiten des morgendlichen Berufsverkehrs ein Fahrtenangebot aufweisen.

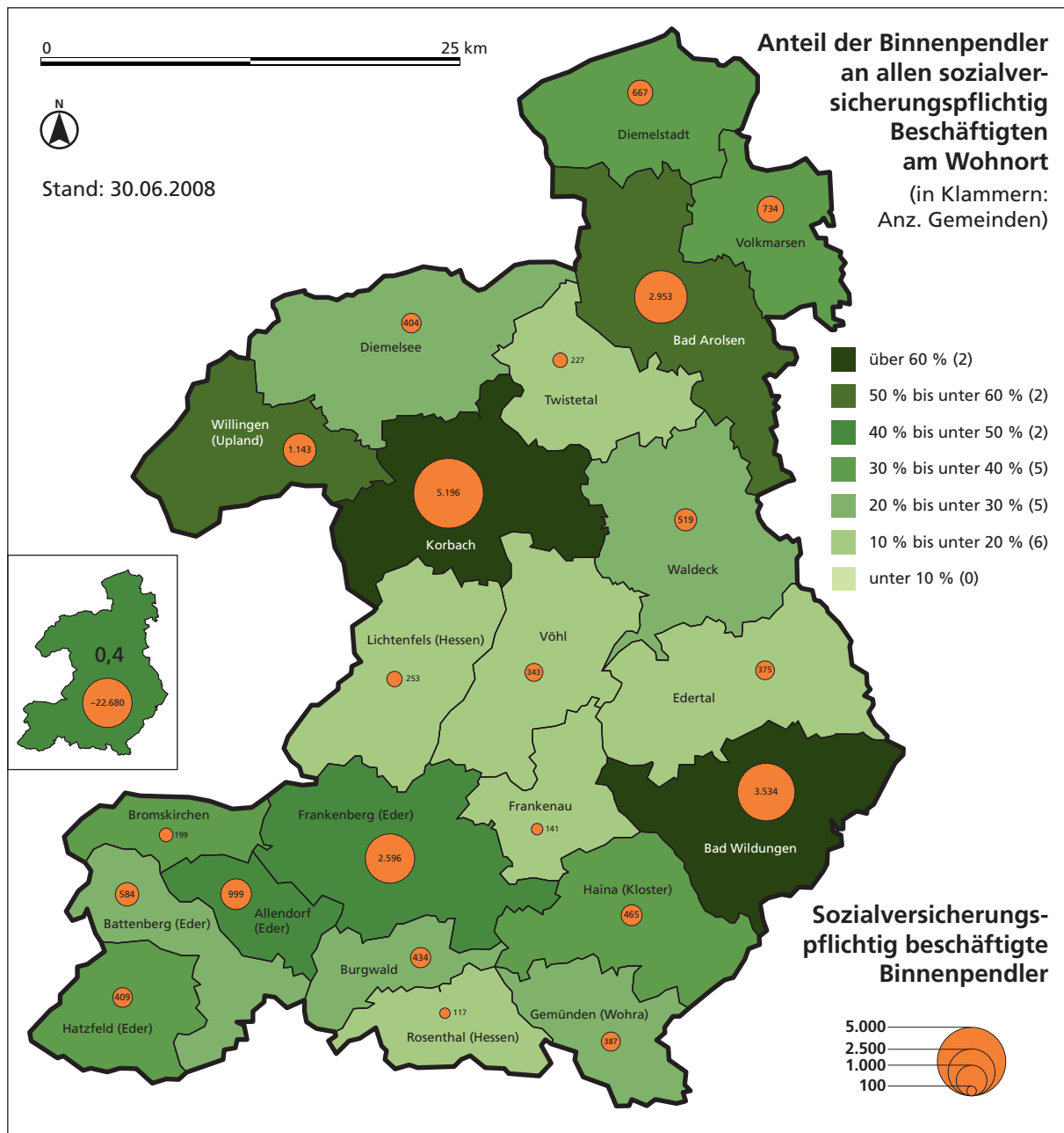


Abb. II-24: Binnenpendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in den Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]

Aus dem Flächendiagramm der thematischen Karte in Abb. II-24 geht hervor, dass die höchsten Binnenpendleranteile – gemessen an den vor Ort wohnhaften Beschäftigten – auf Korbach (64 %) und Bad Wildungen (62 %) entfallen, erst danach reihen sich Bad Arolsen (56 %) und Willingen (Upland) (55 %) ein. Eher niedrige Binnenpendleranteile findet man mit Edertal (17 %), Frankenau (12 %), Lichtenfels (18 %) und Vöhl (17 %) in einem Gürtel im mittleren Kreisgebiet, ferner in Twistetal (14 %) und Rosenthal (15 %).



Nähere Erläuterungen allgemeiner Art zu den Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Bundesagentur für Arbeit und zu den thematischen Karten finden sich in Kap. II 4.2.1.1.

4.2.2 Pendler im Ausbildungsverkehr

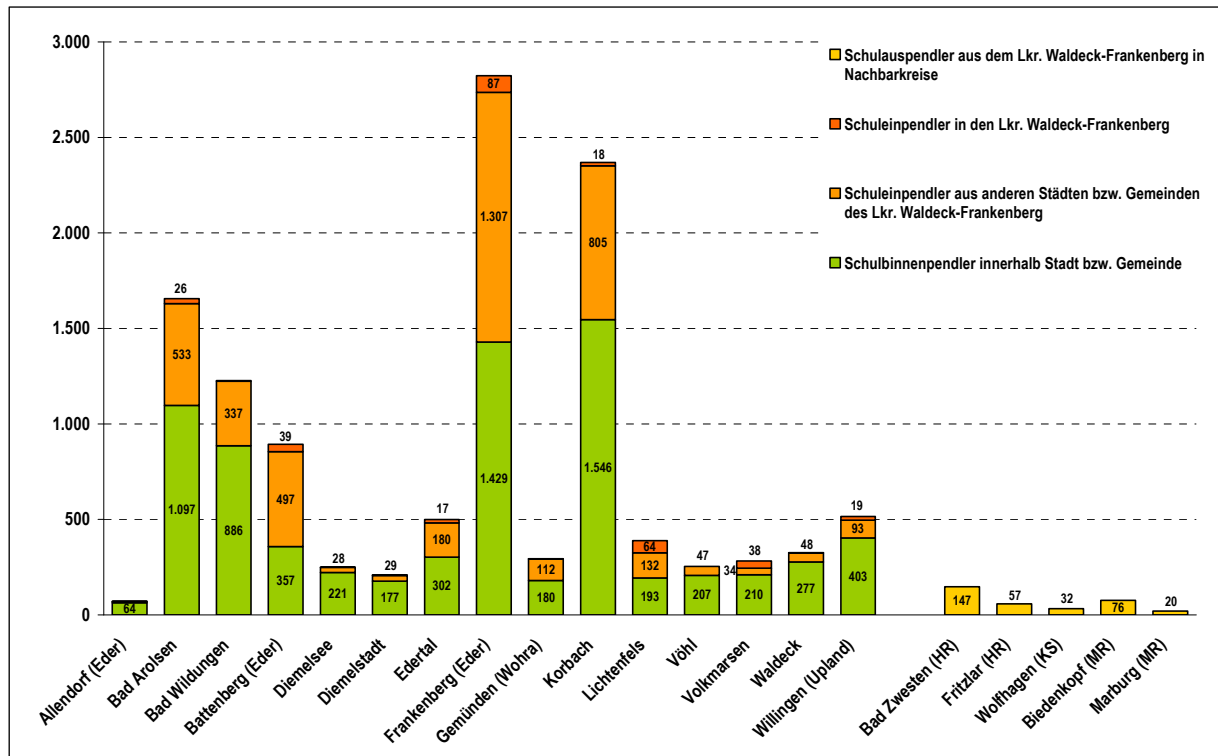


Abb. II-25: Ausbildungspendler zu den allgemein bildenden Mittel- und Oberstufenschulen im Schuljahr 2008/2009

[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 (vom AST abgesehen).

Die Verflechtungen im allgemein bildenden Schulverkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg 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 2008/2009.

Pendlerbeziehungen zu den berufsbildenden Schulen sind dagegen schwer aufzubereiten, weshalb darauf verzichtet wurde. Die amtliche Statistik erfasst die Schüler am Hauptstandort einer Schule, auch wenn die Schüler regelmäßig einen Nebenstandort aufsuchen. Die Struktur der beruflichen Schulen in Nordhessen besteht oftmals aus einem Netzwerk aus räumlich weiter voneinander entfernt liegenden Haupt- und Nebenstandorten (bspw. sind alle beruflichen Schulen in Bad Arolsen Außenstellen, weshalb Ausbildungspendler dorthin nicht über die amtliche Statistik zu ermitteln sind).



In Abb. II-25 sind die Verflechtungen für die allgemein bildenden Mittel- und Oberstufenschulen zusammengefasst graphisch aufbereitet. Bei den Verflechtungen wird unterschieden zwischen

- Binnenpendlern innerhalb einer Stadt bzw. Gemeinde (unabhängig davon, ob der Schulweg mit dem ÖPNV zurückgelegt wird),
- Schuleinpendlern aus den übrigen Kommunen des Landkreises Waldeck-Frankenberg,
- Schuleinpendlern über die Kreisgrenzen bzw. aus Nachbarkreisen in den Landkreis Waldeck-Frankenberg hinein und
- Schulauspendlern aus dem Landkreis Waldeck-Frankenberg zu Schulstandorten in den Nachbarlandkreisen.

Etwa 62 % (ca. 7.550) aller Schüler mit Wohnort im Landkreis Waldeck-Frankenberg besuchten im Schuljahr 2008/2009 eine allgemein bildende Mittel- oder Oberstufenschule in ihrer jeweiligen Wohngemeinde (Schulbinnenpendler Gemeinde). Der Anteil der übrigen Kreisbinnenpendler, die eine weiterführende Schule in einer anderen Stadt bzw. Gemeinde des Landkreises Waldeck-Frankenberg besuchten, lag bei 35 % (ca. 4.190). Der Anteil der Kreisauspendler lag bei 3 % (ca. 355), wobei aus statistischen Gründen nur Schulen berücksichtigt sind, die in den hessischen Nachbarkreisen liegen (Landkreis Kassel, Schwalm-Eder-Kreis, Landkreis Marburg-Biedenkopf).¹⁰ Die Anzahl der Schulauspendler aus dem Landkreis Waldeck-Frankenberg in die nordrhein-westfälischen Kreise Höxter und Siegen-Wittgenstein sowie in den Hochsauerlandkreis kann daher nicht genau beziffert werden. Aus den umliegenden hessischen und nordrhein-westfälischen Landkreisen fuhren etwa 320 Schüler zu Schulstandorten im Landkreis Waldeck-Frankenberg, primär nach Frankenberg (Eder), Lichtenfels, Battenberg (Eder) und Volkmarzen. In dieser Hinsicht ist die Schulstatistik aussagekräftig, da es sich um Schulen in Hessen handelt, bei denen alle Herkunftsgemeinden der Schüler erfasst sind, auch jene aus den benachbarten Bundesländern.

Die freie Wahl einer allgemein bildenden Schule nach der Primarstufe lässt komplexere Fahrgastströme innerhalb des Kreisgebietes sowie ggf. auch zu Schulen außerhalb des Kreisgebietes entstehen. Die Schulstandorte in den meisten Mittelzentren weisen besonders viele Ausbildungseinpender auf, wobei diese wiederum auch viele Binnenpendler auf ihren Stadtgebieten haben. Den mit Abstand größten absoluten Schuleinpendlerstrom verzeichnete Frankenberg (Eder) mit über 1.300 Schülern, erst weit danach folgten Korbach mit über 800, Bad Arolsen mit rund 530 und Battenberg (Eder) mit fast 500 Schülern. Auch aufgrund der Nähe zum Mittelzentrum Fritzlar im Schwalm-Eder-Kreis mit seiner ausgeprägten Schullandschaft nimmt die Größenordnung an einpendelnden Mittel- und Oberstufenschülern nach Bad Wildungen einen für ein Mittelzentrum verhältnismäßig geringen Wert ein (nur rund 340). In Kap. II 1.5.1.2 sind die weiterführenden Schulstandorte näher beschrieben. Bei zumeist kleineren Schulstandorten ergibt sich ein differenzierteres Bild: Orte wie Allendorf (Eder), Diemelsee-Adorf oder Diemelstadt-Rhoden haben überwiegend Schüler aus der eigenen Stadt bzw. Gemeinde und relativ wenige Einpendler. Andere Orte, wie z. B. Edertal-Giflitz oder Lichtenfels-Goddelsheim, sind im Verhältnis zu ihrem Binnenpendleranteil wichtige Schuleinpendelziele aus den umliegenden Gemeinden.

¹⁰ Die amtliche Schulstatistik Nordrhein-Westfalens erfasst bei Grenzgängern nur das Herkunftsbundesland, nicht aber deren Wohngemeinde oder den Landkreis.



Für Zwecke der Angebotsplanung liegen dem Landkreis Waldeck-Frankenberg und der EWF alle Wohnorte der Schüler – nach Schulen getrennt – auf Orts- und Stadtteilsebene vor. Die in diesem Unterkapitel präsentierten Daten der amtlichen Statistik kennen als kleinsten Raumbezug lediglich die Gemeinde. Deren Daten für die Verflechtungen bei den berufsbildenden Schulen können nicht für die einzelnen Berufsschulstandorte getrennt werden (Frankenberg, Bad Wildungen, Bad Arolsen), weil es sich organisatorisch um eine Schule mit Haupt- und Außenstellen handelt, alle Schüler statistisch aber dem Hauptstandort zugeschlagen sind.

4.3 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

4.3.1 Verkehrsnachfrage im SPNV

Für den SPNV liegt verbundweit Zahlenmaterial aus Fahrgasterhebungen vor, die 2008 im Auftrag des NVV durchgeführt wurden. In Abb. II-26 ist die Fahrgastnachfrage für die Bahnstationen und die Querschnitte im Landkreis graphisch aufbereitet. Die Summe über alle Ein- und Aussteiger an einem durchschnittlichen Schulwerktag betrug kreisweit knapp 3.500 Fahrgäste – inkl. Umsteiger zwischen den Linien R4 und R55 in Korbach. Davon entfielen im Landkreis Waldeck-Frankenberg auf die Bahnhalte der Linien

- R4 Korbach – Wolfhagen – Kassel ca. 1.950 Ein- und Aussteiger (56 %),
- R39 Bad Wildungen – Wabern ca. 185 Ein- und Aussteiger (5 %),
- R42 Frankenberg (Eder) – Marburg (Lahn) ca. 910 Ein- und Aussteiger (26 %) und
- R55 Korbach – Brilon Wald ca. 450 Ein- und Aussteiger (13 %).

Die Grafik in Abb. II-26 enthält keine Angaben zu den Fahrgastzahlen der Verstärkerfahrten an Freitagen auf der „Uplandbahn“ (R55) Korbach – Willingen – Brilon Wald (– Bestwig – Dortmund), da diese Züge nicht in die Verbundzählung aufgenommen wurden. Somit beziehen sich die hier präsentierten Nachfragezahlen nur auf die im 2-Stunden-Takt verkehrenden Regelleistungen der Linie R55. Willingen gehört mit zu den bedeutendsten Tourismusdestinationen in Nordhessen (vgl. Kap. II 1.3). Die Verkehrsnachfrage im Bahnverkehr ist daher besonders auf Freitage und auf das Wochenende konzentriert, darüber hinaus saisonal schwankend. Außerdem werden zu Sportveranstaltungen wie dem Weltcup-Skispringen an der Mühlenkopfschanze Sonderzüge eingesetzt, die zusätzlich den Haltepunkt Willingen-Stryck bedienen.

Gemäß den vorliegenden Nachfragedaten waren im Kreisgebiet die meistfrequentierten Bahnstationen Korbach (ca. 730 Ein- und Aussteiger), Frankenberg (Eder) (ca. 600), Bad Arolsen (ca. 535) und Volkmarsen (ca. 360), die zusammen fast zwei Drittel der Gesamtnachfrage auf sich vereinten. Die Bahnhaltepunkte mit der geringsten Fahrgastfrequentierung lagen beide an der Bahnstrecke Bad Wildungen – Wabern (R39): Bad Wildungen-Mandern und Bad Wildungen-Wega.

- Die höchste tägliche Querschnittsbelastung, also die Besetzung der Züge zwischen zwei Bahnstationen, war auf der R4 zwischen Bad Arolsen und Volkmarsen zu finden und betrug annähernd 640 Fahrgäste in der Summe über beide Fahrtrichtungen. Darauf folgte mit 600 Fahrgästen der Abschnitt der R42 zwischen Frankenberg (Eder) und Burgwald-Birkenbringhausen. Der am schwächsten nachgefragte Streckenabschnitt befindet sich an Werktagen auf der R55 zwischen Willingen und Brilon Wald mit gut 140 Fahrgästen im Querschnitt (nur Regelfahrten).

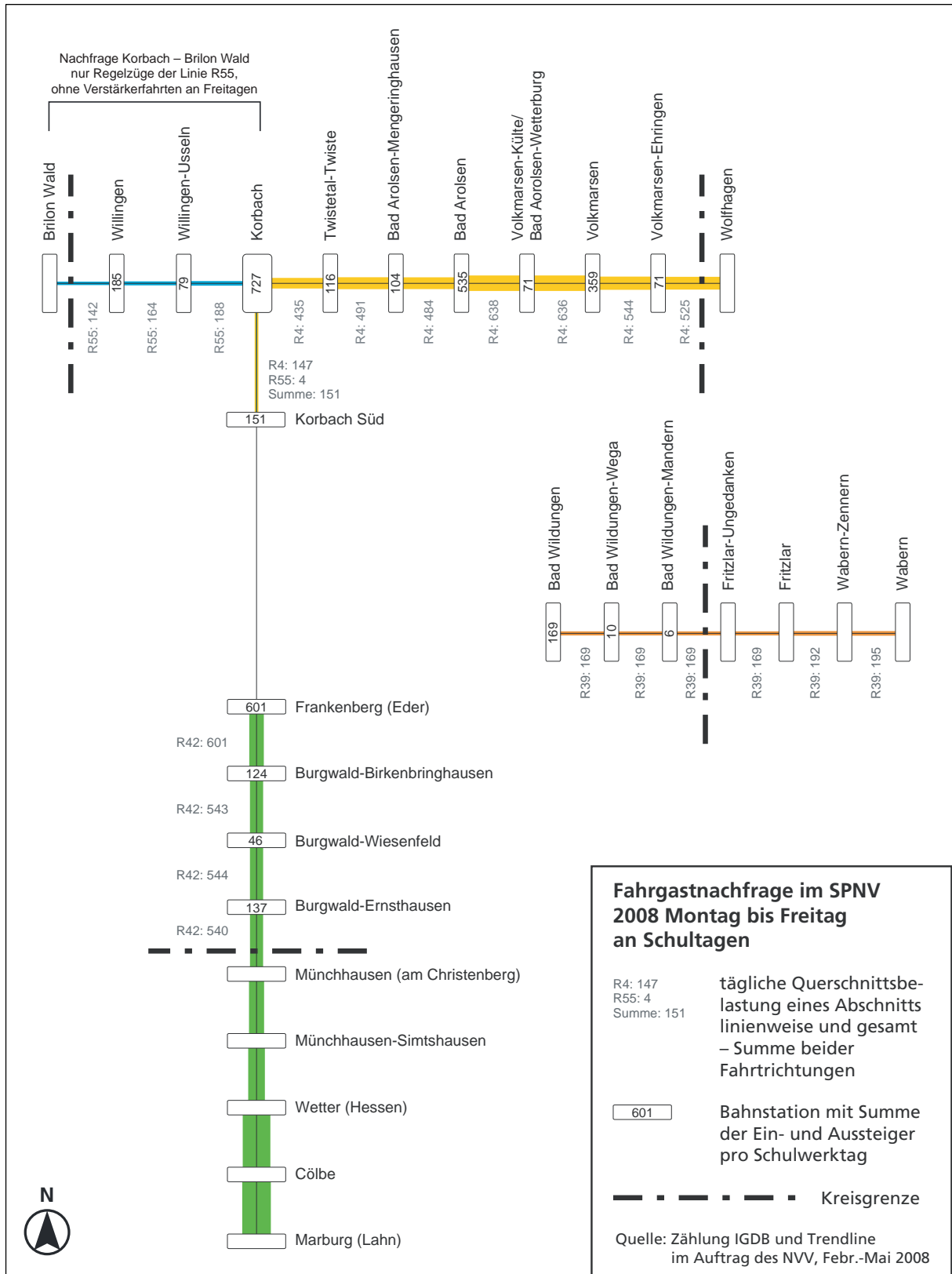


Abb. II-26: Fahrgastnachfrage auf den Bahnlinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg 2008 [NVV 2008; verändert und ergänzt]



4.3.2 Verkehrsnachfrage im straßengebundenen ÖPNV

Für den straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg liegen Daten zur Fahrgastnachfrage auf den Bus- und AST-Linien in unterschiedlicher Tiefe vor. Die AST-Fahrten sind aufgrund ihrer bedarfsorientierten Betriebsabwicklung, bei der eine telefonische Voranmeldung durch den Fahrgast erforderlich ist, lückenlos und flächendeckend erfasst (vgl. Kap. II 4.3.2.2). Für spezielle Fragestellungen der Angebotsplanung im Busverkehr, wie beispielsweise zur Bemessung von Fahrzeugkapazitäten oder zur Konzeption von Umsteigebeziehungen, wurden bei Bedarf punktuelle, eigens dafür konzipierte Fahrgasterhebungen durchgeführt. Deren Ergebnisse werden aufgrund der eingeschränkten Aussagekraft nicht vorgestellt. Unabhängig davon liegen für die beiden Hauptlinien des StadtBusses Korbach aktuelle Zählraten vor, die in Kap. II 4.3.2.1 exemplarisch aufbereitet sind.

4.3.2.1 Fahrgastaufkommen im StadtBus Korbach

Die beiden Hauptlinien 597.1 und 597.2 des StadtBusses Korbach erschlossen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 im 40-Minuten-Grundtakt die Kernstadt. Deren Linienverlauf geht aus der Karte in Abb. II-27 hervor. Die Grundlast im schulbezogenen Verkehr wurde mittags durch die eigens dafür eingerichtete Linie 597.3 getragen, die zu dieser Tageszeit Fahrten der Hauptlinien ersetzte. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wurde das Angebotskonzept umgestellt (vgl. Kap. V 2.6.3). Die hier wiedergegebenen Fahrgastzahlen beziehen sich daher auf den Angebotszustand bis Dezember 2012.

Das Fahrgastaufkommen der beiden Hauptlinien 597.1 und 597.2 betrug an einem durchschnittlichen Schulwerktag in der Summe rund 560 Einsteiger. Darin enthalten waren die Umsteiger zwischen den beiden StadtBus-Linien an der Rendezvous Haltestelle vor dem Hauptbahnhofsgebäude. Es entfielen 40 % des Fahrgastaufkommens (220 Einsteiger) auf die Linie 597.1 und 60 % (340 Einsteiger) auf die Linie 597.2. Für die Nebenlinie 597.3 lagen keine Zählraten vor.

Die Karte in Abb. II-27 gibt einen Überblick über die Fahrgastfrequentierung aller Stadtbus Haltestellen (Summe der Ein- und Aussteiger). Die Rendezvous Haltestelle Hauptbahnhof liegt am Rand der Innenstadt und vereinigte ein Drittel der Gesamtnachfrage, also ca. 370 Ein- und Aussteiger inkl. Umsteiger. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs verläuft die Fußgängerzone mit dem mittelzentralen Einzelhandelsangebot (vgl. Kap. II 1.4). Deutliche Aufkommensschwerpunkte des StadtBusses waren im Osten (entlang der Strother Straße, Kasseler Straße und Solinger Straße) und im Westen von der Alt- bzw. Innenstadt (Haltestellen Stadt Krankenhaus und Stadthalle) auszumachen.

Typisch für die Fahrgastnachfrage in Bussystemen kleiner und mittelgroßer Städte ist das geringe Fahrgastquellaufkommen in den Wohngebieten in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt, so auch in Korbach. Im Umkehrschluss unterstreicht dies die Bedeutung von Erschließungslinien in Städten dieser Größenordnung für die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Bewohner der innenstadtfurtheren (Groß-)Wohngebiete sowie für die Anbindung wichtiger, auf das gesamte Gebiet der Kernstadt verteilter Einrichtungen (z. B. Lebenshilfe, Krankenhaus; vgl. Kap. II 1.6).

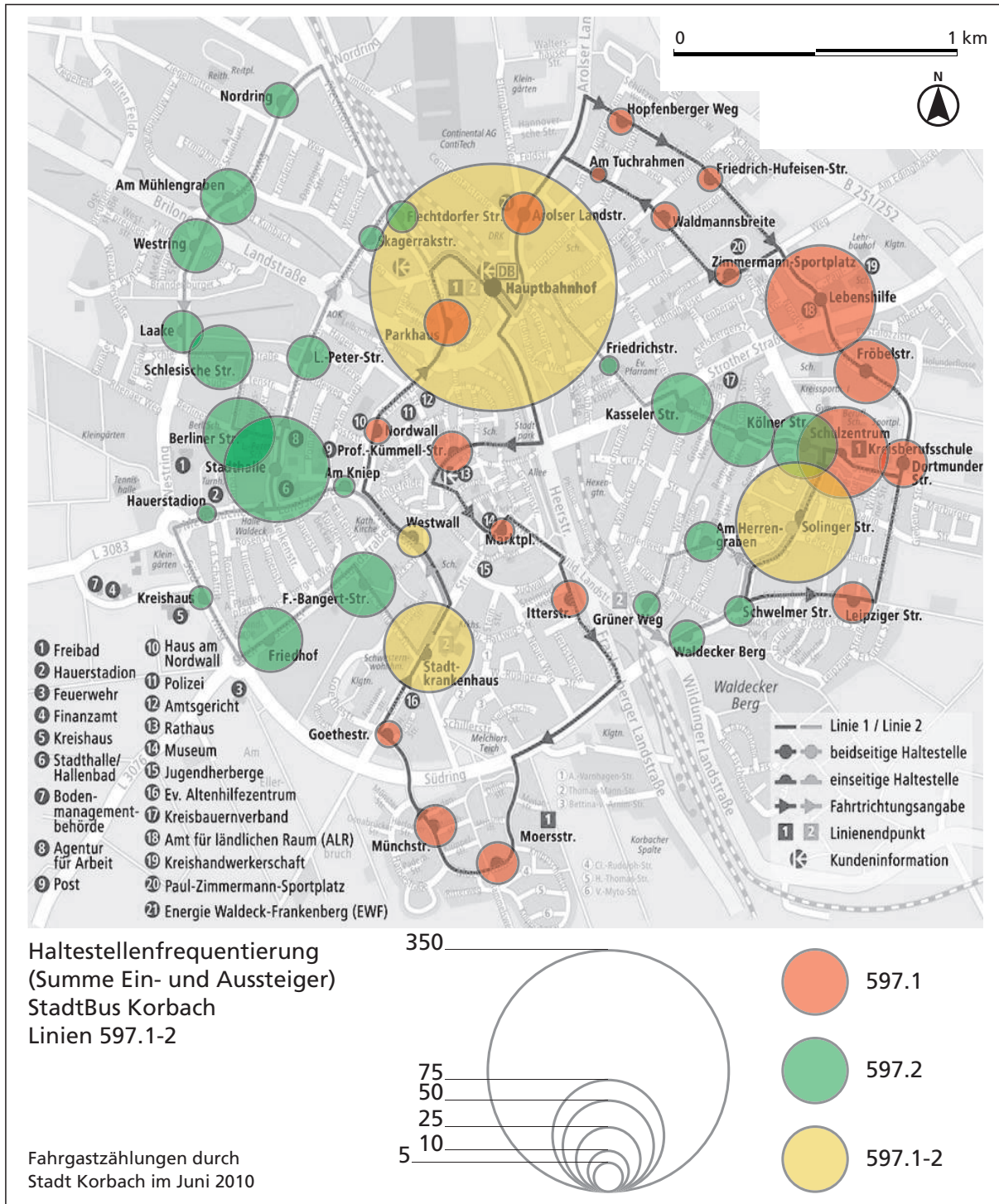


Abb. II-27: StadtBus Korbach: Haltestellenfrequenzierung an einem Schulwerktag 2010

[eigener Entwurf; Kartengrundlage und Daten der Stadt Korbach 06/2010]



4.3.2.2 Nachfrage im AST-Verkehr

Neben dem Bahn- und Busverkehr gibt es in allen Städten und Gemeinden¹¹ des Landkreises Waldeck-Frankenberg einen umfassenden, bedarfsliniengebundenen Verkehr mit Anruf-Sammel-Taxen (vgl. Kap. II 3.2.7), der in der Regel an allen Wochentagen vom frühen Morgen bis zum späten Abend überwiegend im Stundentakt angeboten wird. Zeitparallele Fahrten (+/- 30 Minuten) des AST zu Regelfahrten von Bahn und Bus sind dabei ausgeschlossen. Es gilt grundsätzlich der NVV-Tarif (inklusive der Zeitkarten für den Ausbildungsverkehr), wobei ein Zuschlag in Höhe von 1,00 Euro pro Fahrt zu entrichten ist. Vor diesen verkehrlichen und tariflichen Hintergründen sind die folgenden Nachfragezahlen einzuordnen. Die Fahrtwege der einzelnen AST-Linien gehen aus der Karte in Abb. II-18 in Kap. II 3.1.2.2 hervor.

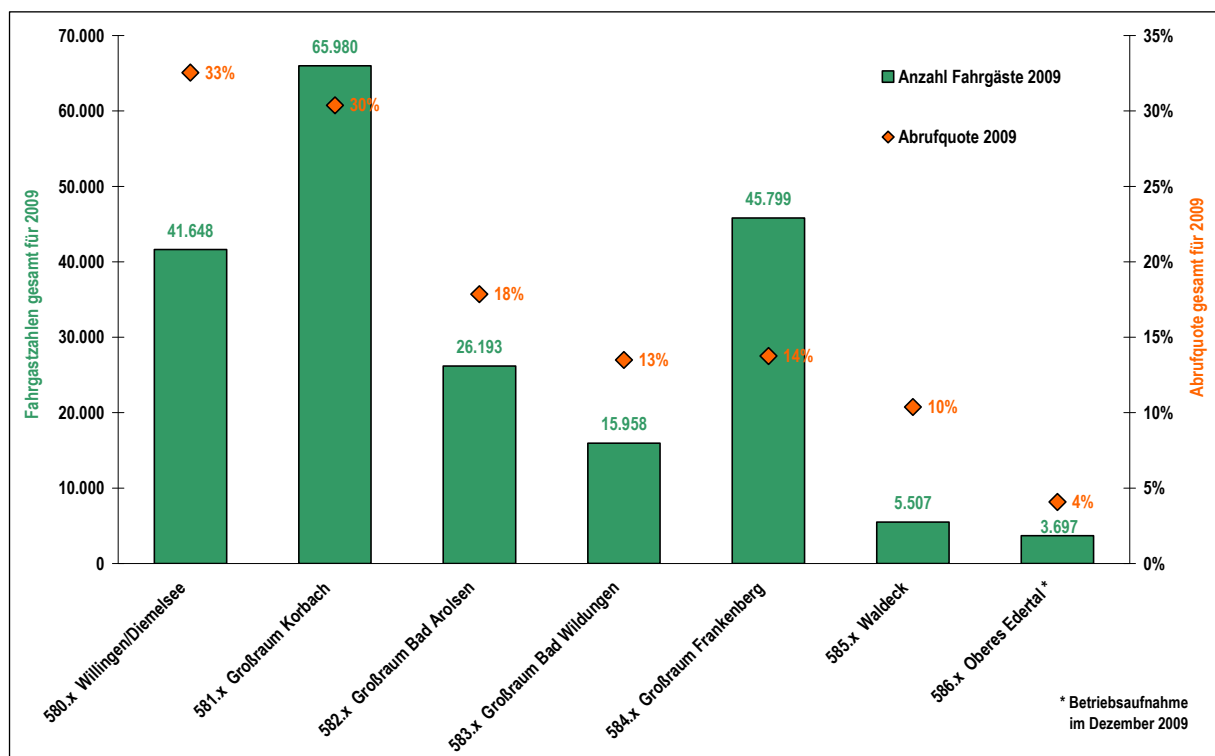


Abb. II-28: Fahrgastnachfrage und Abrufquoten der AST-Bedienräume 2009

[eigener Entwurf; nach Daten der EWF 2010]

In Abb. II-28 sind das Fahrgastaufkommen und die durchschnittlichen Abrufquoten je AST-Verkehrsgebiet¹² graphisch aufbereitet. Im Jahr 2009 wurden im AST-Betrieb insgesamt fast 205.000 Fahrgäste befördert. Die mittlere Abrufquote in Bezug auf alle fahrplanmäßig angebotenen AST-Fahrten lag kreisweit bei 18 %.

¹¹ Im April 2011 kamen die bis dato fehlenden AST-Linien in Gemünden und Haina hinzu.

¹² Die AST-Verkehrsgebiete orientieren sich an den Liniennummern 580.x usw. und sind nicht mit den AST-Linienbündeln aus Kap. II 3.1.2.2 deckungsgleich.



Das AST-Bediengebiet 581.x im Großraum Korbach verzeichnete 2009 mit knapp 66.000 Fahrgästen die höchste realisierte Nachfrage, wobei es innerhalb der Kernstadt Korbachs keine AST-Bedienung gibt; dies gilt ebenso für die Kernstädte Bad Wildungen und Frankenburgs. Darauf folgten die Linien 584.x im Großraum Frankenberg (Eder) mit fast 46.000 Fahrgästen und die Linien 580.x im Raum Willingen/Diemelsee mit rund 41.650. Die Nachfrage des AST im Oberen Edertal (586.x) ist mit 3.700 beförderten Personen verhältnismäßig gering, weil die AST-Linien im Erhebungsjahr 2009 nur eine kurze Betriebszeit aufwiesen. Diese befanden sich nach der Betriebsaufnahme im Dezember 2009 noch in der Einführungsphase. Die höchsten Abrufquoten wurden in den Verkehrsgebieten Willingen/Diemelsee (Linien 580.x) mit 33 % aller fahrplanmäßig angebotenen Fahrten und im Großraum Korbach (Linien 581.x) mit 30 % festgestellt, die geringsten wiederum aus Gründen der kurzen Betriebszeit im Oberen Edertal (586.x) mit nur 4 %.

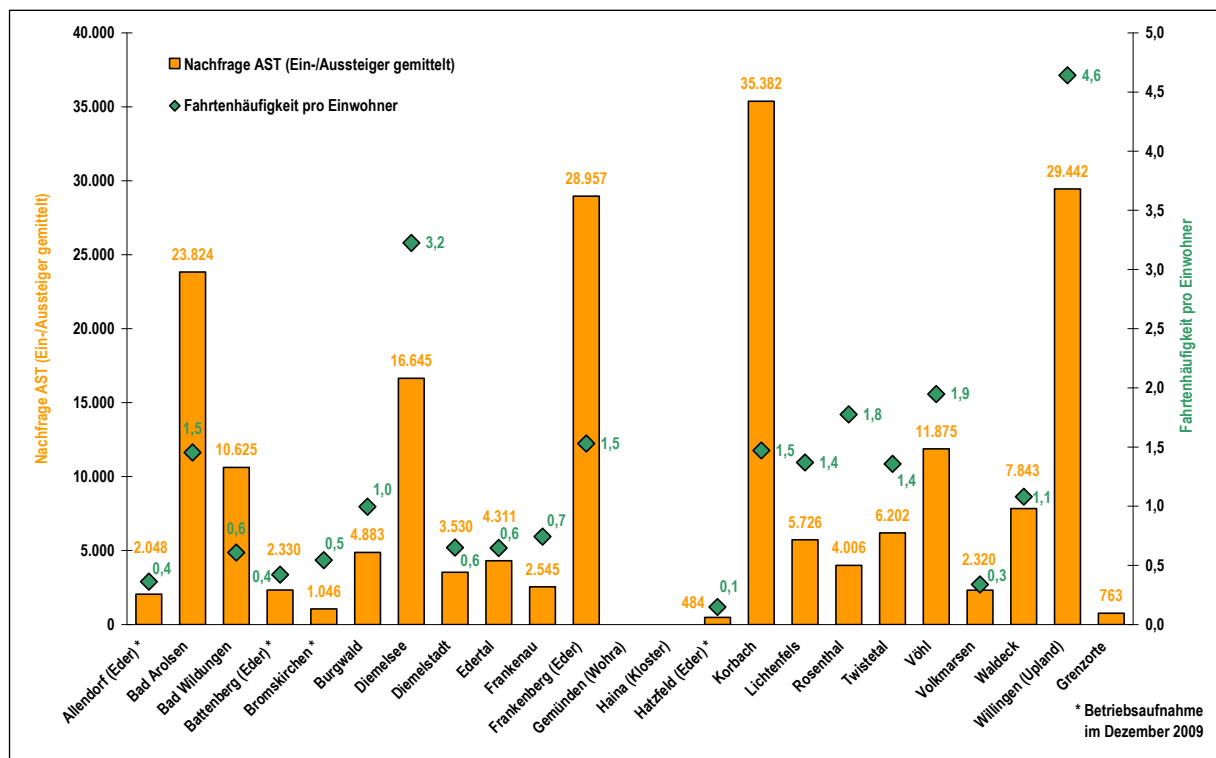


Abb. II-29: Gemeindebezogene Fahrgastnachfrage und Fahrtenhäufigkeit im AST 2009

[eigener Entwurf; nach Daten der EWF 2010]

Das Säulendiagramm in Abb. II-29 stellt das Fahrgastaufkommen im AST-Betrieb aus dem Jahr 2009 gemeindeweise dar, wobei die Ein- und Aussteigerzahlen gemittelt sind, um Asymmetrien in der Nachfragematrix zu glätten. Die höchsten Fahrgastzahlen gab es auf den Stadt- bzw. Gemeindegebieten von Korbach (~35.380), Frankenberg (Eder) (~28.960), Willingen (Upland) (~26.440) und Bad Arolsen (~23.820). Auffällig in diesem Zusammenhang ist die hohe Nachfrage in Willingen (Upland), denn bei den anderen drei Orten handelt es sich um Städte mit mittelzentralen Funktionen.

Die Verkehrsnachfrage im AST pro Stadt bzw. Gemeinde ist in Abb. II-29 um die jährliche Fahrtenhäufigkeit pro Einwohner ergänzt, so dass die Fahrgastzahlen zu den Ein-



wohnerzahlen in Bezug gesetzt werden. Dabei zeigt sich deutlich, dass es 2009 die verhältnismäßig meisten Fahrgastfahrten im AST in Willingen (Upland) gab. Bezogen auf einen Einwohner wurden dort 4,6 Fahrten im Jahr unternommen, in der Gemeinde Diemelsee 3,2. Wegen der Betriebsaufnahme im Dezember 2009 liegt die geringste Inanspruchnahme des AST-Systems im Landkreis Waldeck-Frankenberg in den Städten und Gemeinden des Oberen Edertals – in Hatzfeld (Eder) mit 0,1, in Allendorf (Eder) und in Battenberg (Eder) mit je 0,4, in Bromskirchen mit 0,5. In Volkmarsen erreichte die Inanspruchnahme nur 0,3 Fahrten pro Einwohner und Jahr.

Die realisierte Nachfrage nach Leistungen im ÖPNV je Stadt bzw. Gemeinde ist im Allgemeinen von vielen Faktoren abhängig. Beim AST als bedarfsorientiertem Ergänzungsprodukt spielt es auch eine Rolle, wie dicht das Angebot der regulären Verkehrsmittel des ÖPNV (Bahn und Bus) je nachgefragter Relation ausfällt, da eine zeitliche Parallelbedienung ausgeschlossen ist. Im Fall der Gemeinde Willingen (Upland) ist der dortige Tourismus – sowohl Angebot (Events, Erlebnisgastronomie, Diskotheken, Sportmöglichkeiten) als auch Besucher (Menge, Struktur) betreffend – für die auffällig hohe Inanspruchnahme mitverantwortlich. Innerhalb des Kernortes Willingen verkehrt täglich bis in die Nachtstunden hinein eine AST-Linie (580.1), die alle wichtigen Ziele bedient. Die Attraktivität Willingens für die Freizeitgestaltung strahlt somit auch auf die Nachbargemeinde Diemelsee aus. Die AST-Linie 580.4 stellt eine regelmäßige ÖPNV-Verbindung zwischen Willingen und Diemelsee her, auch in den Nachtstunden an Wochenenden (anstatt Nachtbus).

4.4 Kennwerte der Verkehrsnachfrage im MIV

4.4.1 Motorisierungsrate und Pkw-Verfügbarkeit

Die Motorisierungsrate ist ein Maß für die Pkw-Verfügbarkeit in einer Region. Die Daten im Flächendiagramm der thematischen Karte in Abb. II-30 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 2008/2009. Zudem wird vereinfacht angenommen, dass die vorhandenen gewerblichen 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.

Die Motorisierungsrate lag zum Jahreswechsel 2008/2009 – bezogen auf das gesamte Kreisgebiet – bei 753 Pkw+Krad pro 1.000 Einwohner über 18 Jahre und erreicht damit eine Größenordnung, wie es für ländliche Räume in den alten Bundesländern durchaus typisch ist. Der Wert für das Bundesland Hessen betrug 703 Pkw+Krad pro 1.000 Einwohner über 18 Jahre. Die höchsten Motorisierungsraten findet man durchweg in den Städten und Gemeinden im südlichen und mittleren Kreisgebiet: Burgwald (872), Allendorf (Eder) (845), Edertal (843), Lichtenfels (837), Haina (Kloster) (832), Hatzfeld (Eder) (828), Battenberg (Eder) (823), Rosenthal (819) und Waldeck (814) vgl. → **Anlage II-13**.

Im nördlichen bzw. nordwestlichen Kreisgebiet fallen die Motorisierungsraten dagegen auffällig niedriger aus: Diemelsee (788), Twistetal (781), Volkmarsen (771), Diemelstadt (766) und Bad Arolsen (709). Die geringsten Motorisierungsraten weisen der Urlaubsort Willingen (684), die Kurstadt Bad Wildungen (685) und die Kreisstadt Korbach (698) auf. Geringere Motorisierungsraten sind für Klein- bzw. Mittelstädten durchaus charakterisierend, auch wenn diese im Falle von Frankenberg (Eder) etwas höher ausfällt (718).

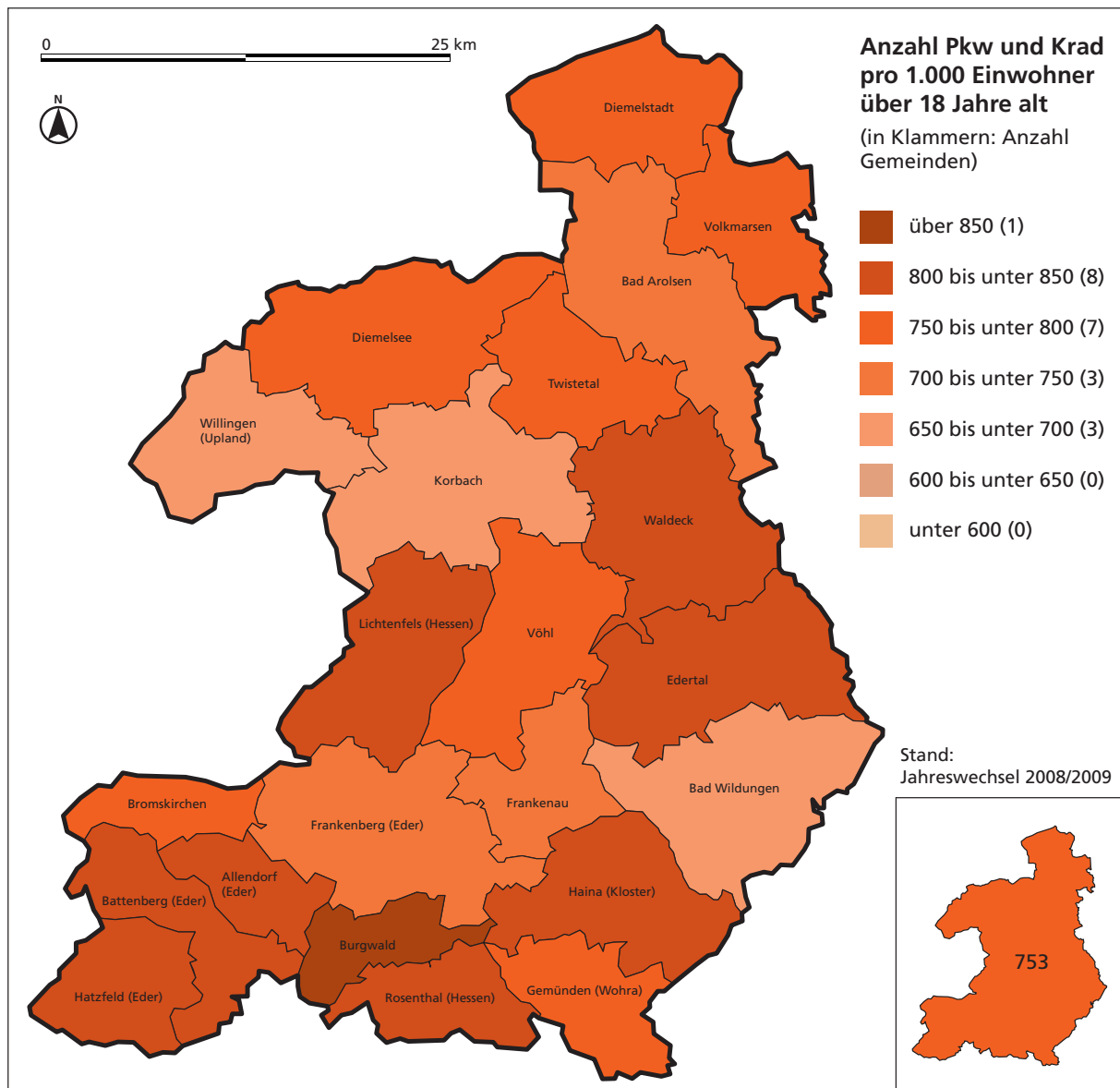


Abb. II-30: Motorisierungsraten in den Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg

[eigener Entwurf; Daten nach Statistischem Landesamt Hessen und Kraftfahrtbundesamt 2009]

Die Motorisierungsrate hängt nicht nur mit der Raumstruktur (ländlicher Raum, dünne Besiedelung) und der Siedlungsdichte zusammen, sondern auch mit der Erwerbsstruktur und dem Angebot im öffentlichen Verkehr: Kommunen ohne Schienenanbindung, mit wenigen Arbeitsplätzen vor Ort, überdurchschnittlich hohen Anteilen an erwerbstätiger Bevölkerung und somit beträchtlichen Auspendleranteilen, gepaart mit besseren Einkommensverhältnissen haben tendenziell höhere Motorisierungsraten (z. B. im südlichen und mittleren Kreisgebiet) als jene mit großem lokalen Arbeitsplatzangebot, entsprechend vielen Binnenpendlern und ggf. auch besseren regionalen und lokalen ÖPNV-Angeboten (insbesondere Mittelzentren Bad Wildungen und Korbach).

Weiterhin wird die hier berechnete Motorisierungsrate auch durch von Raum- und Erwerbsstrukturen unabhängigen Faktoren wie gewerblichen Fahrzeugflotten mit beein-



flusst, die geschlossen an einem Ort registriert sind, z. B. die Fahrzeuge der Firma Viessmann GmbH & Co. KG in Allendorf (Eder).

4.4.2 Verkehrsbelastungen im Straßennetz

Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz im Landkreis Waldeck-Frankenberg werden anhand von Ausschnitten der Verkehrsmengenkarten für Hessen 2010 dargestellt (vgl. *Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement 2010*). Aus Gründen der Lesbarkeit befinden sich die Karten im DIN-A3-Format in → **Anlage II-14**.

4.5 Kundenzufriedenheit im ÖPNV

4.5.1 Methodisches Vorgehen beim NVV-Kundenbarometer

| Quotierungsvariable | Verteilung | |
|-------------------------------|--|---------------------------------------|
| Verkehrsmittel (Interviewort) | Bahn (je 4 R- und RT-Linien): 62 % Bus (11 Buslinien in 5 Landkreisen, ohne Stadt Kassel): 38 % | |
| Verkehrsunternehmen | Cantus: 24 % RTB: 27 % andere Busunternehmen: 17 % | KHB: 11 % RKH: 21 % |
| Alter | < 18 Jahre: 15 % 18-24 Jahre: 26 % 25-44 Jahre: 28 % | 45-59 Jahre: 19 % > 60 Jahre: 12 % |
| Gender | Frauen: 51 % | Männer: 49 % |

Tab. II-23: Zusammensetzung der Stichprobe beim NVV-Kundenbarometer 2008

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

Im September und Oktober 2008 wurde im NVV-Gebiet ein Kundenbarometer erstellt. In diesem Zeitraum wurden über 500 Fahrgäste in persönlichen Interviews befragt. Für die Auswahl der interviewten Kunden galt das Zufallsprinzip. Im Vorfeld der Erhebungsaktion wurden Quoten bezüglich Alter, Geschlecht, Linien und Befragungszeiten vereinbart, sodass methodisch von einer quotierten Stichprobe gesprochen werden kann (vgl. Tab. II-23). Zur Ermittlung einer quantitativ messbaren Kundenzufriedenheit je Themenfeld wurde in der Befragung eine fünfstufige Zufriedenheitsskala von „sehr unzufrieden“ (= 1) bis „sehr zufrieden“ (= 5) benutzt.

Die Erhebungen wurden in allen fünf Landkreisen des hessischen NVV-Gebietes 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 erfolgte.



4.5.2 Zentrale Ergebnisse des NVV-Kundenbarometers

Das wichtigste Merkmal – die Gesamtzufriedenheit – erreicht mit fast 80 % zufriedenen und sehr zufriedenen Kunden einen aus Sicht des NVV hervorragenden Wert (vgl. Abb. II-31). Nur etwa 1 % 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“.

Die Basisleistungen des Fahrbetriebs, d. h. Netzabdeckung, Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten, Pünktlichkeit, Schnelligkeit der Zielerreichung und Einsatzzeiten, werden von den Kunden 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 wird die Interaktion 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. Der NVV wird von den Kunden in erster Linie als modernes, professionelles und sympathisches Unternehmen erlebt. Eine deutlich negative Imagezuweisung besteht im Hinblick auf die Preiswertigkeit.

Der NVV hat sich als Unternehmen nach Meinung der Fahrgäste in den Jahren vor 2008 „(eher) verbessert“. Nahezu zwei Drittel der Umfrageteilnehmer sehen den NVV auf einem guten Weg, während nur ein knappes Zehntel eine negative Entwicklung wahrnimmt. 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.).

Im Vergleich zur letzten Kundenzufriedenheitsanalyse, die 2003 von TNS Emnid durchgeführt wurde, konnte eine leichte Steigerung der Gesamtzufriedenheit bei den Kunden des NVV ermittelt werden. Demgegenüber sind in Hinblick auf Pünktlichkeit und Schnelligkeit leicht schlechtere Werte zu verzeichnen. Der direkte Vergleich der Erhebungen aus den Jahren 2003 und 2008 ist wegen unterschiedlicher Stichprobenauswahlverfahren, Erhebungsmethodiken und abweichender Bewertungsskalen zwar nur eingeschränkt aussagekräftig, liefert dennoch interpretationsfähige Tendenzen.

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. Dieses Ergebnis liegt damit 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.

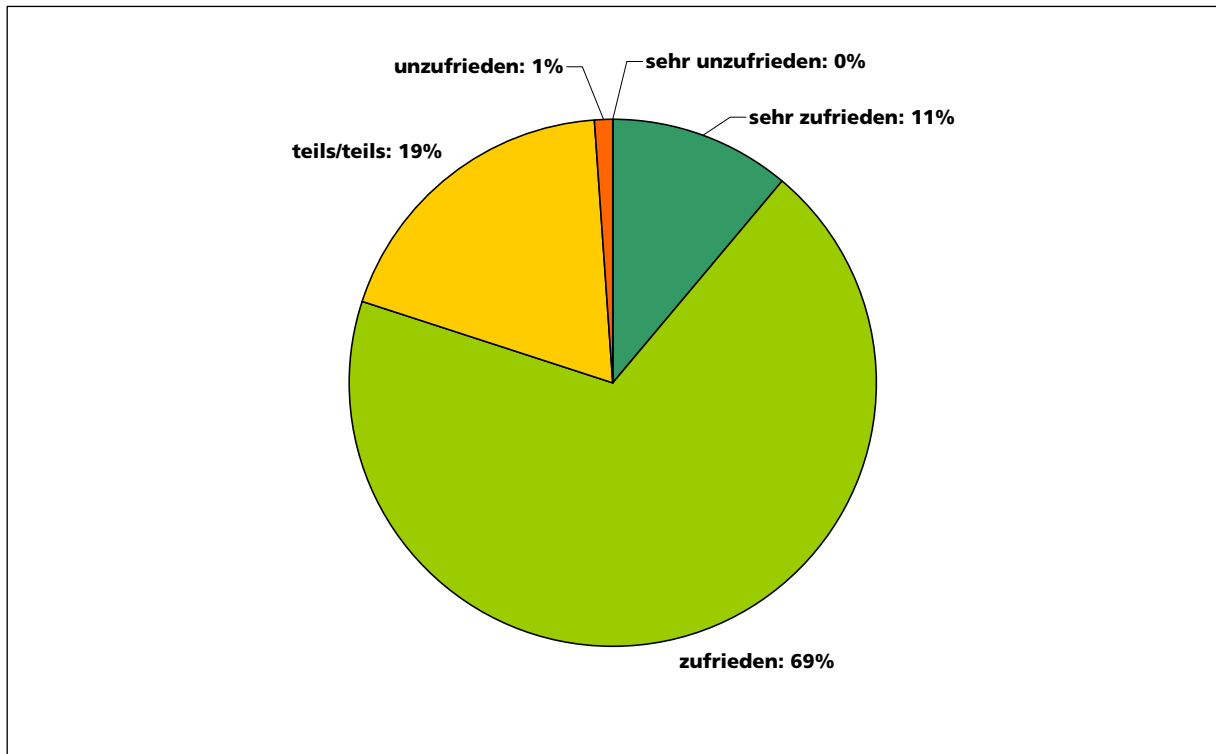


Abb. II-31: Gesamtzufriedenheit der Kunden im NVV-Gebiet im September/Oktober 2008

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV]



5 Umsetzungsgrade der empfohlenen Maßnahmen aus dem lokalen Nahverkehrsplan 2001

Im Angebotskonzept eines jeden verabschiedeten Nahverkehrsplans werden Maßnahmen niedergelegt, die in den Folgejahren bzw. im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans umgesetzt werden sollen. Im vorliegenden Kapitel wird überprüft (überwiegend anhand des Standes 2010), welche der direkt benannten Maßnahmen des lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Waldeck-Frankenberg aus dem Jahr 2001 umgesetzt, teilweise umgesetzt oder nicht umgesetzt wurden (vgl. *VSP GhK* 2001).

Da der lokale Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg (2001) eine Reihe von Maßnahmen enthält, die nachrichtlich aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV von 2000 für das Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg entnommen wurde, 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“ zeichnet in erster Linie der NVV als Aufgabenträger für den SPNV und den regionalen straßengebundenen ÖPNV verantwortlich, für jene aus dem „lokalen Teil“ die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) als LNO für den lokalen straßengebundenen ÖPNV, aber nicht für die Stadtbusse bzw. Stadtverkehre in Bad Wildungen, Frankenberg (Eder) und Korbach. Es werden 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 Waldeck-Frankenberg im Besonderen vorgesehen waren.

5.1 Umsetzungsgrade der aus dem regionalen Nahverkehrsplan 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 Waldeck-Frankenberg ebenfalls als Zielzustände definiert wurden, jedoch im Zuständigkeitsbereich des NVV liegen.

5.1.1 Ausstattung der Bahnstationen

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

5.1.2 Ausstattung der Bushaltestellen

Für die Ausstattung der Bushaltestellen wurden verbundweit einheitliche Standards entwickelt. Zudem wurden die Haltestellen in Kategorien eingeteilt, die Empfehlungen über die Grundausstattung 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 Meta-Mast 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.

5.1.3 Strecken für den SPNV

Im lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg wurden Zielzustände aus dem regionalen Nahverkehrsplan für den NVV (2000) für die Bedienung von Eisenbahnstrecken im SPNV benannt. Gegenüber dem Bestandsnetz von 2001 sollte auf zwei Streckenabschnitten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Abteilung „Kurhessenbahn“) der SPNV wieder aufgenommen werden, die zeitgemäße Befahrbarkeit der entsprechenden Eisenbahninfrastrukturen vorausgesetzt (vgl. Tab. II-24).

Eine Maßnahme dieser Art wurde auf der „Uplandbahn“ zwischen Willingen (Upland) und Korbach umgesetzt. Dieser Abschnitt wurde aufgrund der Bauauffälligkeit mehrerer Viadukte 1995 gesperrt. Nach deren Sanierung gibt es seit Dezember 2003 mit der R55 wieder einen durchgehenden SPNV Brilon Wald – Willingen (Upland) – Korbach.

Der dauerhafte Lückenschluss im SPNV auf der „Unteren Edertalbahn“ zwischen Korbach Süd und Frankenberg (Eder) als R42 wurde bisher noch nicht vollzogen. Es blieb bei dem 1999 reaktivierten Abschnitt Korbach – Korbach Süd für die R4 und bei saisonalen Fahrten in den Jahren 2006 und 2007 auf dem Teilabschnitt zwischen Frankenberg (Eder) und Vöhl-Herzhausen.

Der saisonale SPNV zwischen Bad Wildungen und Edertal-Hemfurth-Edersee konnte aufgrund der Bauauffälligkeit der Eisenbahninfrastruktur über das Jahr 2001 hinaus nicht fortgesetzt werden.

| Strecke | Maßnahme | Stand der Umsetzung |
|---|--|-------------------------|
| Korbach – Willingen (Upland) | Sanierung Viadukte und Wiederaufnahme SPNV | zum Dez. 2003 umgesetzt |
| Korbach Süd – Frankenberg (Eder) | dauerhafte Wiederaufnahme SPNV Gesamtabschnitt | in Umsetzung |
| Bad Wildungen-Wega – Edertal-Hemfurth-Edersee | Fortführung des saisonalen SPNV | nicht umgesetzt |

Tab. II-24: Stand der Umsetzung Bahnstrecken im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung]

5.1.4 Zugangsstellen für den SPNV

Der regionale Nahverkehrsplan für den NVV (2000) sah die Einrichtung acht weiterer Zugangsstellen vor, die anschließend im lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg ebenfalls genannt sind. Wie aus der Aufstellung in Tab. II-25 hervorgeht, wurde nur die Bahnstation Korbach Süd reaktiviert, in dem die SPNV-Linie R4 bereits 1999 von/nach Kassel über den Bahnhof Korbach hinaus verlängert wurde. Die neuen Bahnstationen in Frankenberg (Eder) Nord, Vöhl-Ederbringhausen, Vöhl-Herzhausen und Vöhl-Schmittlotheim konnten noch nicht eingerichtet werden, da die Bahn-



strecke Frankenberg (Eder) – Korbach Süd bislang noch nicht dauerhaft für den SPNV reaktiviert worden ist (vgl. Kap. II 5.1.3).

| Zugangsstelle/Haltepunkt | SPNV-Linie | Stand der Umsetzung |
|---------------------------|------------|----------------------|
| Bad Arolsen Nord/Helsen | R4 | nicht umgesetzt |
| Burgwald-Ernsthausen Nord | R42 | nicht umgesetzt |
| Frankenberg (Eder) Nord | (R42) | in Umsetzung |
| Korbach Süd | R4 | seit 1999 in Betrieb |
| Vöhl-Ederbringhausen | (R42) | in Umsetzung |
| Vöhl-Herzhausen | (R42) | in Umsetzung |
| Vöhl-Schmittlotheim | (R42) | in Umsetzung |

Tab. II-25: Stand der Umsetzung neuer Zugangsstellen zum SPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung]

5.1.5 Fahrzeugstandards im SPNV

Gemäß regionalem Nahverkehrsplan des NVV (2000) sollte grundsätzlich nur noch redesigniertes 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. In Tab. II-26 befindet sich eine Aufstellung über den Fahrzeugeinsatz auf den SPNV-Linien im Landkreis Waldeck-Frankenberg hinsichtlich der im Nahverkehrsplan aufgestellten Fahrzeugkriterien. Auf der Linie R42 verkehrt mit Dieseltriebzügen vom Typ „VT 628“ noch eine Baureihe, die den geforderten Kriterien nicht voll entspricht.

| Schienenlinie | Fahrzeugeinsatz | Stand der Umsetzung |
|---------------------------|--------------------------|---------------------|
| R4 Kassel – Korbach Süd | Dieseltriebzüge „VT 646“ | umgesetzt |
| R42 Marburg – Frankenberg | Dieseltriebzüge „VT 628“ | bedingt umgesetzt |
| R55 Brilon Wald – Korbach | Dieseltriebzüge „VT 646“ | umgesetzt |

Tab. II-26: Stand der Umsetzung beim vorgesehenen Schienenfahrzeugeinsatz im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung]

5.1.6 Fahrzeugstandards im straßengebundenen ÖPNV

Die Standards für die einzusetzenden Busse wurden bei jeder Ausschreibung, die durch den NVV 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 Waldeck-Frankenberg gelten somit die durch den NVV formulierten Fahrzeugstandards im straßengebundenen ÖPNV als umgesetzt.

5.1.7 Maßnahmen für das Angebot im regionalen straßengeb. ÖPNV

| Netz-hierarchie | Linienverlauf | Stand der Umsetzung |
|----------------------------|--|--|
| regionale Hauptlinien | Bad Wildungen – Bad Zwesten – Borken – Homberg (Efze) (R15) | mit Linie 408 teilweise umgesetzt, Mo-Fr Umstieg in Borken erforderlich |
| | Frankenberg – Haina-Löhlbach – Bad Wildungen (R17) | mit Linie 520 umgesetzt |
| | Korbach – Waldeck – Edertal – Bad Wildungen (R18) | mit Linie 510 umgesetzt |
| | Kassel – Bad Wildungen – Frankenberg (Eder) – Battenberg (Eder) – Hatzfeld (Eder) (R19); Expressbus mit nur zwei Fahrtenpaaren | alternativ umgesetzt: Linie 500 Kassel – Bad Wildungen (Expressbus 1-Std.-Takt), Linie 520 Bad Wildungen – Hatzfeld (Eder), Umstieg erforderlich |
| | Hatzfeld (Eder) – Battenberg (Eder) – Allendorf (Eder) – Frankenberg (Eder) (R20) | mit Linie 520 teilweise umgesetzt, da zweistündlich alternierende Bedienung Hatzfeld (Eder) bzw. Hallenberg |
| | Frankenberg – Haina (Kloster) – Gemünden (W.) – Kirchhain (R21) | mit Linie 530 bis Gemünden (Wohra) umgesetzt, dort Umstieg Linie MR-70 |
| | Hallenberg – Bromskirchen – Allendorf (Eder) – Battenberg (Eder) – Münchhausen (am Christenberg) (R22) | mit Linie 520 und mit Umstieg in Frankenberg (Eder) in R42 teilweise umgesetzt; auch mit AST 586.4 umgesetzt |
| | Frankenberg (Eder) – Korbach (R23) | mit Linie 555 teilweise umgesetzt, jedoch nicht als Produkt „RegioBus“ |
| | Korbach – Medebach (R24) | mit Linie 510 umgesetzt |
| | Bad Arolsen – Marsberg (R25) | mit Linie HSK 397 umgesetzt |
| | Volkmarsen – Warburg (R26) | mit Linie NPH 510 teilweise umgesetzt |
| regionale Ergänzungslinien | Willingen – Diemelsee | mit Linien 506 (nur Schülerverkehr) und AST 580.4 teilweise umgesetzt: |
| | Frankenberg (Eder) – Medebach – Willingen | mit Linien 530 und HSK R46 teilweise umgesetzt, Umstieg erforderlich |
| | Frankenberg (Eder) – Frankenau – Korbach | mit Linien 520 und 555 teilweise umgesetzt |

Tab. II-27: Stand der Umsetzung von Maßnahmen gemäß Netzhierarchie für den regionalen straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung]



Aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV (2000) wurde das Angebotskonzept für die regionalen Buslinien in den lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg (2001) übernommen. Die Umsetzungen der entsprechenden Vorplanungen sind in Tab. II-26 aufgelistet und auf ihre Umsetzung hin kurz evaluiert.

5.2 Umsetzungsgrade vorgesehener Maßnahmen im lokalen straßengebundenen ÖPNV

5.2.1 Maßnahmen für das linien- und korridorbezogene Angebot im straßengebundenen ÖPNV

| Netzhierarchie | Maßnahme | Stand der Umsetzung |
|---|--|---|
| lokale Hauptlinien (angebotsorientierte Maßnahmen) | Korbach – Diemelsee | durch Kombination aus Linie 508 mit AST 581.9 teilweise umgesetzt |
| StadtBus-Systeme o. ä | Stadtbusssystem in Bad Arolsen | nicht umgesetzt, stattdessen AST 582.5 für Kernstadt |
| | Stadtbusssystem in Frankenberg (Eder) | mit Stadtverkehrslinie 596 teilweise umgesetzt |
| | OrtsBus Willingen | nicht umgesetzt, stattdessen AST 580.1-4 |
| lokale Ergänzungslinien (bedarfsorientierte Maßnahmen) | Volkmarsen – Breuna | mit Linie 150 umgesetzt |
| bedarfsorientierte Linien | Verbesserung der Anbindung der Diemelstädter OT Helmighausen, Hesperinghausen, Neudorf mit Führung nach Diemelstadt-Rhoden | bessere Anbindung mit AST 582.1 zwar umgesetzt, jedoch von/nach Bad Arolsen und nicht von/nach Rhoden |
| | Verbesserung der Anbindung der Bad Wildunger OT Armsfeld, Bergfreiheit, Hüddingen | mit AST 583.4 und 583.5 umgesetzt |
| AST-Verkehre | Verdichtung AST Bad Arolsen auf 60-Min.-Takt | mit AST 582.x umgesetzt |
| | Verdichtung AST Bad Wildungen auf 60-Min.-Takt | mit AST 583.x umgesetzt |
| | AST-Bedienung für die OT Dörnholzhausen, Friedrichshausen, Hauern der Stadt Frankenberg (Eder) | mit AST 584.5-6 umgesetzt |
| | AST-Bedienung für die OT Hommershausen, Rengershausen, Rodenbach, Wangershausen der Stadt Frankenberg (Eder) | mit AST 584.1 umgesetzt |



| Netzhierarchie | Maßnahme | Stand der Umsetzung |
|-----------------------|--|---|
| AST-Verkehre (Forts.) | AST-Bedienung für Rosenthal-Willershausen | mit AST 584.7, 584.9 und 584.10 umgesetzt |
| | Einrichtung eines AST auf dem Gebiet der Stadt Gemünden (Wohra) | in Umsetzung befindlich |
| | Einrichtung eines AST auf dem Gebiet der Gemeinde Haina (Kloster) | in Umsetzung befindlich |
| | AST-Bedienung für die Gemeinde Diemelsee | mit AST 580.2, 580.4, 580.5, 581.9 und 582.7 umgesetzt |
| | AST-Bedienung für das Stadtgebiet Waldeck mit Ausrichtung auf das Grundzentrum Sachsenhausen | mit AST 581.4 und 585.2 für große Teile des Stadtgebietes umgesetzt |

Tab. II-28: Stand der Umsetzung von Maßnahmen gemäß Netzhierarchie für den lokalen strabengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung]

Die originär im lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg (2001) vorgeschlagenen Maßnahmen sind in Tab. II-28 aufgeführt und hinsichtlich ihres Umsetzungsgrades kommentiert. Die Gliederung der Maßnahmen in Tab. II-28 orientiert sich an der mit dem regionalen Nahverkehrsplan (2000) eingeführten verbundweiten Netzhierarchie und umfasst lokale Hauptlinien, Stadtbussysteme, lokale Ergänzungslinien, bedarfsorientierte Systeme im Allgemeinen und AST-Verkehre im Besonderen.

Im lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg (2001) sind weitere Maßnahmen für das linienbezogene Verkehrsangebot angeführte, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Zuordnung von Linien zur Netzhierarchie stehen. Es sind Linien verschiedener Aufgabenträger davon berührt. Die Maßnahmen zur Neurendung des ÖPNV sind nach Korridoren zusammengefasst und in Tab. II-29 hinsichtlich ihres Umsetzungsstands kurz kommentiert.

| Maßnahme | Stand der Umsetzung |
|---|---|
| südwestliches Kreisgebiet (Oberes Edertal) | |
| Bedarfsorientierte Anbindung von Allendorf-Osterfeld durch regionale Buslinie R22 | nicht umgesetzt, Regelfahrten der Linie 520 verbleiben auf B236, dafür AST 586.1, 586.4 |
| direkte Anbindung von Allendorf-Haine und Allendorf-Rennertehausen | mit Linie 520 und AST 586.6 und 581.12 umgesetzt |
| Anbindung von Hatzfeld-Eifa | mit AST 586.3 und 586.5 umgesetzt |
| Anbindung von Battenberg-Berghofen durch regionale Buslinie R22 | nicht umgesetzt, da Linie 520 nach Frankenberg (Eder) fährt anstatt nach Münchhausen, stattdessen mit AST 586.3-4 umgesetzt |
| Allgemeine Verbesserung der Anbindung der Stadtteile an Kernstadt Battenberg (Eder) | mit AST 586.2-3 umgesetzt |
| Sicherung des Schülerverkehrs im Oberen Edertal durch eigenständige Linien | mit Linien 520.1, 520.2, 520.4 und 542 umgesetzt |



| Maßnahme | Stand der Umsetzung |
|---|---|
| südöstliches Kreisgebiet (Wohratal) | |
| Verdichtung R21 Frankenberg (Eder) – Haina (Kloster) – Gemünden (W.) auf 60-Min.-Takt | nicht umgesetzt, da Linie 530 überwiegend nur im 120-Min.-Takt verkehrt |
| Einrichtung einer Buslinie Haina (Kloster) – Gemünden (Wohra) – Rosenthal – Marburg | mit Linien 525, 530, MR-70 teilweise umgesetzt (Umstieg Gemünden Wohrabrücke) |
| Bedienung von Frankenberg-Willersdorf, Haina-Oberholzhausen, Gemünden-Lehnhausen durch andere Linie(n) als R21 | Schülerverkehr mit Linie 530.1 und Willersdorf mit AST 584.11 umgesetzt, AST für Haina und Gemünden in Umsetzung befindlich |
| Korridor Korbach – Medebach | |
| Anbindung der Korbacher Stadtteile Alleringhausen, Goldhausen, Nieder-Schleidern | mit AST 581.8 für alle OT und mit Regelfahrten der Linie 510 für Goldhausen umgesetzt, Schülerverkehr mit Linien 507, 510 umgesetzt |
| Korridor Korbach – Lichtenfels/Vöhl – Frankenberg (Eder) | |
| Bedienung Korbach – Lichtenfels (mehrere OT) mit festen Fahrten zu Hauptverkehrszeiten | über Schülerverkehr hinaus (519.1-2) mit Linie 502 teilweise umgesetzt (weil Rufbus) |
| Bedienung Korbach – OT Lichtenfels – OT Vöhl – Frankenberg (Eder) mit festen Fahrten zu den Hauptverkehrszeiten | mit Linien 502 und 519.1-2 teilweise umgesetzt, darüber hinaus mit bedarfsorientierten AST-Linien umgesetzt |
| bedarfsgesteuerte Bedienung zu Zeiten schwacher Nachfrage (Richtungsbandbetrieb) | mit Linien 502 und 555 umgesetzt |
| Einrichtung AST zur Grundbedienung in den Schwachlastzeiten und an Wochenenden | durch mehrere AST-Linien im gesamten Korridor umgesetzt (durchgehende Bedienung) |
| Verbesserung der Anbindung der östlichen OT der Gemeinde Vöhl an Mittelzentrum Korbach | mit AST 581.5 anstatt mit Linie 504 umgesetzt |

Tab. II-29: Stand der Umsetzung korridorbezogener Maßnahmen zur Neuordnung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung]

5.2.2 Liniennetzkonzept

Das Liniennetzkonzept für den straßengebundenen ÖPNV, das im Fahrplanjahr 2010 im Landkreis Waldeck-Frankenberg vorhanden ist, orientiert sich an den Vorgaben aus dem lokalen Nahverkehrsplan des Jahres 2001. Auf die Umsetzungen von Maßnahmen aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV (2000), wie z. B. die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Willingen (Upland) und Korbach, wurde mit der im lokalen Nahverkehrsplan (2001) vorgeschlagenen Anpassung des Busnetzes reagiert. An Stellen, an denen Zielnetzzustände des regionalen Nahverkehrsplanes des NVV (2000) nicht erreicht wurden, allen voran die Reaktivierung des SPNV zwischen Frankenberg (Eder) und Korbach, musste in der Folge der Busverkehr gebietsweise anders geplant und umgesetzt werden, als dies im lokalen Nahverkehrsplan (2001) vorgesehen war, weil dort von dem Zielnetz des regionalen Nahverkehrsplan ausgegangen wurde. Dennoch kann unter diesen Umständen das Liniennetzkonzept für den straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg größtenteils als umgesetzt gelten.



5.2.3 Verknüpfungskonzept zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln

Für die in Tab. II-30 aufgeführten Bahnstationen und Bushaltestellen wurden im lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg (2001) systematische und zeitlich abgestimmte Anschlussbeziehungen gefordert, die auch auf den Vorgaben aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV (2000) aufsetzen. Die Umsteigemöglichkeiten von und zu den AST-Linien werden aufgrund ihrer Vielzahl nicht betrachtet.

| verknüpfte Verkehrsmittel | vorgesehene Verknüpfungspunkte | Linien (derzeitige Bez.) | Stand der Umsetzung |
|---------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|---------------------|
| Bahn/Bus | Bad Arolsen Bf. | R4 <-> HSK 397 | teilweise umgesetzt |
| | Bad Wildungen Bf. | R39 <-> 408, 510, 520, 590.1 | teilweise umgesetzt |
| | Frankenberg (Eder) Bf. | R42 <-> 520, 530, 555 | teilweise umgesetzt |
| | Korbach Bf. | R4 <-> 510, 597.1-2 | umgesetzt |
| | | R4 <-> 555 | teilweise umgesetzt |
| | Volkmarsen Bf. | R4 <-> 505 | umgesetzt |
| | | R4 <-> NPH 510 | nicht umgesetzt |
| | Willingen Bf. | R55 <-> HSK R46 | teilweise umgesetzt |
| Münchhausen (MR) Bf. | R42 <-> RMV 482 | teilweise umgesetzt | |
| Bus/Bus | Allendorf (Eder) | 520 <-> ? | nicht umgesetzt |
| | Bad Wildungen | zwischen 408, 500, 510, 520, 590.1-4 | teilweise umgesetzt |
| | Battenberg (Eder) | 520 <-> ? | nicht umgesetzt |
| | Diemelsee-Adorf | 506 <-> 508 | umgesetzt |
| | Frankenberg (Eder) | zwischen 520, 530, 555 | teilweise umgesetzt |
| | Hatzfeld (Eder) | 520 <-> SI R33 | nicht umgesetzt |
| | Korbach | 510 <-> 555 | teilweise umgesetzt |
| | Lichtenfels-Münden | 502 <-> 530 | nicht umgesetzt |
| | Vöhl-Herzhausen | 519.1 <-> 555 | nicht umgesetzt. |
| | Waldeck-Sachsensn. | 510 <-> 511 | nicht umgesetzt |
| | Medebach (HSK) | 510 <-> HSK 530 | umgesetzt |

Tab. II-30: Stand der Umsetzung von Maßnahmen für zeitlich abgestimmte Anschlussbeziehungen [eigene Zusammenstellung]



5.3 Umsetzungsgrade der aus Nahverkehrsplänen benachbarter Aufgabenträger nachrichtlich übernommenen Maßnahmen

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg (2001) greift ebenfalls Planungen aus den damals gültigen Nahverkehrsplänen benachbarter Aufgabenträger auf, sofern sein Gebiet davon betroffen ist. Es handelt sich durchweg um Maßnahmen im Bereich des straßengebundenen ÖPNV der Aufgabenträger Landkreis Marburg-Biedenkopf, Hochsauerlandkreis und Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter, die in Tab. II-31 aufgeführt und auf ihre Umsetzung hin überprüft sind.

| benachbarter Aufgabenträger | Maßnahme | Stand der Umsetzung |
|-------------------------------------|--|--|
| Landkreis Marburg-Biedenkopf | Frankenberg (Eder) – Haina (Kloster) – Gemünden (Wohra) – Kirchhain im 1-Std.-Takt | teilweise umgesetzt, wobei nur 2-Std.-Takt mit Umstieg zw. Linien 510 und MR-70 in Gemünden (vgl. Kap. II 5.1.7) |
| | Frankenberg (Eder) – Burgwald – Marburg (Lahn) | mit Linie RMV 482 als Tagesrandverkehr für R42 teilweise umgesetzt |
| Hochsauerlandkreis | Beibehaltung Frankenberg (Eder) – Medebach | mit Linie 530 über Mindestumfang hinaus umgesetzt |
| | Beibehaltung Korbach – Medebach | mit Linie 510 über Mindestumfang hinaus umgesetzt |
| | Hallenberg – Frankenberg (Eder) mit Verknüpfungspunkt in Frankenberg (Eder) | mit Linie 520 umgesetzt |
| | bedarfsgesteuerte Angebotsverdichtung Medebach-Düdinghausen – Willingen | auf Linie R46 nicht umgesetzt |
| | saisonale Anbindung des Diemelsees aus HSK | mit Linie HSK 385 teilweise umgesetzt, jedoch nur Mo-Fr |
| Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter | Volkmarsen – Warburg | mit Linie NPH 510 umgesetzt |
| | Diemelstadt – Warburg | mit Linie NPH 515 umgesetzt |

Tab. II-31: Stand der Umsetzung von Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV benachbarter Aufgabenträger auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung]



III Anforderungsprofil

1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan

Das Anforderungsprofil formuliert die konkreten Vorstellungen und Zielvorgaben des Aufgabenträgers Landkreis Waldeck-Frankenberg für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV. Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Landkreis Waldeck-Frankenberg, 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 mit jenen der zeitparallel erstellten und verabschiedeten 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 Waldeck-Frankenberg entstehen, um eine isolierte Betrachtung nur derjenigen Bestandteile des ÖPNV-Systems zu vermeiden, die unmittelbar in den Zuständigkeitsbereich des Landkreises Waldeck-Frankenberg 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 7.2 | Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG | X |
| III 7.6.1 | Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastrelevanter Verkehrsinfrastrukturen Bahnstationen | X |
| III 7.7 | Marketing | (X) |



| Kapitel | Thema | nachrichtliche Übernahme aus regionalem NVP des NVV |
|----------|---------------------|---|
| III 7.8 | Fahrgastinformation | (X) |
| III 7.9 | Tarif | X |
| III 7.10 | 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 Waldeck-Frankenberg im Sinne der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ 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 Waldeck-Frankenberg 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 straßengebundene 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 01.12.2005¹³ 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 Waldeck-Frankenberg 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 Waldeck-Frankenberg ist dies neben Kassel auch Marburg.

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 Bedienungs-

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



formen gefragt, wie im Regionalplan für Nordhessen vorgeschlagen wird (*Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 133*):

„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 („Schrumpfungsmanagement“).

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 induzierter 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 seniorengerechtes 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),
- Strukturhilfen des Landes Hessen für ländliche Räume,
- 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, zumeist aber durch die Kommunen über deren Kreisumlage bereitgestellt. 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 direkt (als Besteller von Leistungen) oder indirekt (über Kreisumlage) 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 aususchreibenden 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 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“ (d. h. aus-



reichende Verkehrsbedienung; § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG) 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 Waldeck-Frankenberg nehmen zwei Aufgabenträger die Belange des straßengebundenen ÖPNV wahr, deren Verkehrsangebote sich gegenseitig ergänzen. Zum einen ist dies der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) als Aufgabenträgerorganisation für die regionalen Linien (§ 6 Abs. 2 HÖPNVG):

„Die Aufgabenträger nehmen die Belange nach § 7 Abs. 1¹⁴ 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 Waldeck-Frankenberg 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.“

¹⁴ Schienenpersonennahverkehr, Verbundbusverkehr und regionaler Busnahverkehr



Gemäß diesen Definitionen des Hessischen ÖPNV-Gesetzes vom 01.12.2005 (zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012) ist der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) zuständige Aufgabenträgerorganisation für den gesamten SPNV in Nordhessen und für diejenigen Linien des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg, 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 vollständige 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/EG¹⁵ 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)¹⁶, Bussen für den „Überlandverkehr“ (Klasse II)¹⁷ und Reisebussen (Klasse III)¹⁸.

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

¹⁶Klasse 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].

¹⁷Klasse II: „Fahrzeuge, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut und so ausgelegt sind, dass die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang und/oder 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].

¹⁸Klasse 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 Waldeck-Frankenberg 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“)¹⁹. 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).

¹⁹Wesentliche 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 GG²⁰ 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 JEDERMANN-Verkehr im ÖPNV auftreten (vgl. Kap. II 5.1). 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);

²⁰ „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.“

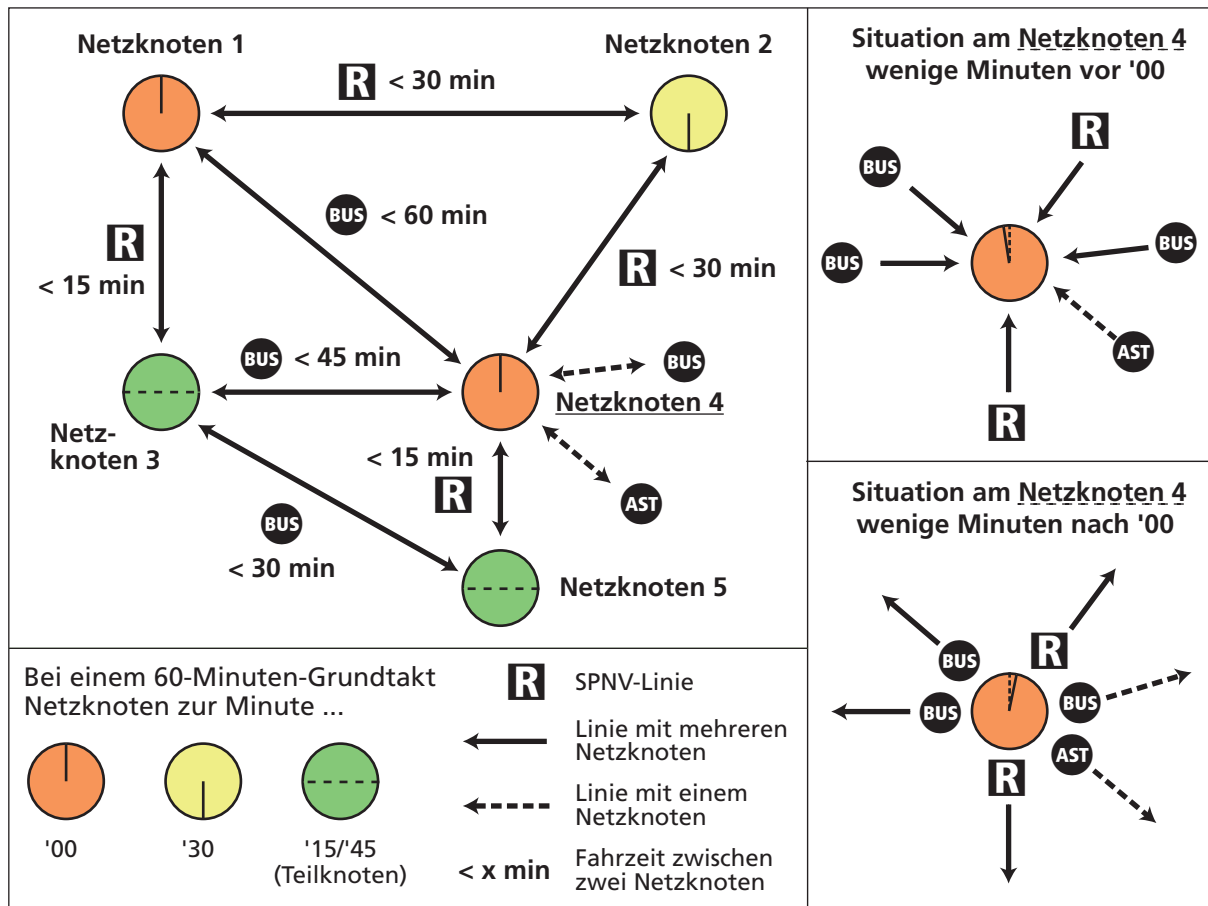


Abb. III-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems

[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. Liegen 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) 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 grundzentralen Stadt- bzw. Ortsteilen von Edertal und



Waldeck, zwischen den Mittelzentren Bad Wildungen und Frankenberg (Eder), zwischen den Oberzentren Kassel und Marburg).

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 612 Kassel – Wolfhagen – Bad Arolsen – Korbach. 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 Waldeck-Frankenberg 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

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 (vgl. *Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 26 ff.*).

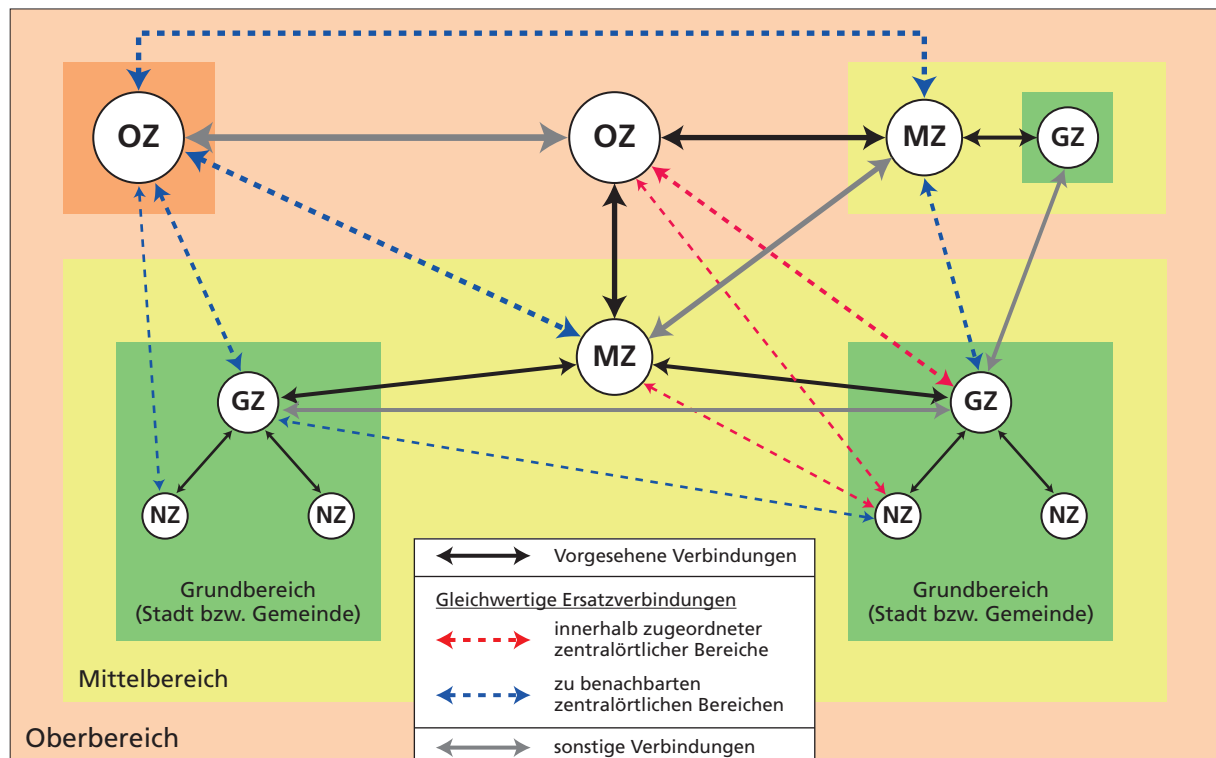


Abb. III-2: Schematisches Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten

[eigener Entwurf]

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. 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 wie Arbeitsplatzschwerpunkte 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 verbundweiten Mindestanforderungen an die Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen den zentralen Orten innerhalb der ihnen zugeordneten zentralörtlichen Bereiche (schwarz durchgezogene Pfeile in Abb. III-2), so ergeben sich für den Landkreis Waldeck-Frankenberg die in Tab. III-2 zusammengestellten Verbindungen (die Pfeilspitzen in beide Richtungen signalisieren wie in Abb. III-2, dass die Mindestanforderungen an Hin- und Rückrichtungen gestellt werden). Laut dem Regionalplan für Nordhessen ist Kassel das Oberzentrum für den gesamten Landkreis. Von der Orientierung der Mindestbedienungsstandards an der zentralörtlichen Systematik gemäß Regionalplan kann abgewichen werden, sofern gleichwertige, aber bessere ÖPNV-Verbindungen zu anderen zentralen Orten höherer Stufe sinnvoll sind.

| Stadt bzw. Gemeinde | nicht-zentrale Stadt-/Ortsteile | Gemeindehauptort bzw. zugeordnetes Grundzentrum | zugeordnetes Mittelzentrum (jeweils Kernstadt) |
|---------------------|---------------------------------|---|--|
| | | | |
| Allendorf (Eder) | alle Ortsteile | Allendorf | Battenberg* |
| Bad Arolsen | alle Stadtteile | Bad Arolsen | |
| Bad Wildungen | alle Stadtteile | Bad Wildungen | |
| Battenberg (Eder) | alle Stadtteile | Battenberg | Allendorf* |
| Bromskirchen | alle Ortsteile | Bromskirchen | Allendorf, Battenberg* |
| Burgwald | alle Ortsteile | Bottendorf | Frankenberg |



| Stadt bzw. Gemeinde | nicht-zentrale Stadt-/Ortsteile | Gemeindehauptort bzw. zugeordnetes Grundzentrum | zugeordnetes Mittelzentrum (jeweils Kernstadt) |
|---------------------|---------------------------------|---|--|
| | ←————→ | | ←————→ |
| Diemelsee | alle Ortsteile | Adorf | Korbach |
| Diemelstadt | alle Stadtteile | Rhoden | Bad Arolsen |
| Edertal | alle Ortsteile | Bergheim, Giflitz | Bad Wildungen |
| Frankenau | alle Stadtteile | Frankenau | Frankenberg |
| Frankenberg (Eder) | alle Stadtteile | Frankenberg | |
| Gemünden (Wohra) | alle Stadtteile | Gemünden | Frankenberg |
| Haina (Kloster) | alle Ortsteile | Haina | Frankenberg |
| Hatzfeld (Eder) | alle Stadtteile | Hatzfeld | Allendorf, Battenberg* |
| Korbach | alle Stadtteile | Korbach | |
| Lichtenfels | alle Stadtteile | Goddelsheim | Korbach |
| Rosenthal | alle Stadtteile | Rosenthal | Frankenberg |
| Twistetal | alle Ortsteile | Berndorf, Twiste | Korbach |
| Vöhl | alle Ortsteile | Vöhl | Korbach |
| Volkmarsen | alle Stadtteile | Volkmarsen | Bad Arolsen |
| Waldeck | alle Stadtteile | Sachsenhausen, Waldeck | Korbach |
| Willingen (Upland) | alle Ortsteile | Willingen | Korbach |

* Allendorf und Battenberg sind Mittelzentren in Funktionsergänzung.

Tab. III-2: Gemäß Mindeststandards vorgesehene Verbindungen im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[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 Waldeck-Frankenberg 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 | 70 % | 1.250 m | 750 m |

Tab. III-3: Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg 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 Waldeck-Frankenberg als ländlichen Raum eine Relevanz entfalten. Der Mindesterschließungsgrad in allen Orten wird unabhängig ihrer Zentralitätsstufe auf 70 % gesetzt (Ausnahme: Innenstädte der Mittelzentren: 80 %). In den als Mittelzentren eingestuften Kernstädten von Bad Arolsen, Bad



Wildungen, Frankenberg (Eder), Korbach und Battenberg (Eder) sowie im Kernort von Allendorf (Eder) wird der Erschließungsradius um regelmäßig angefahrte 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 Umsteigevorgänge zu bewältigen ist.

| 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 |

Erläuterungen:

Relation:
 Mindeststandard auf jeweiliger Relation:
 NZ Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion)
 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]
 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 Waldeck-Frankenberg geltende Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im ÖPNV

[eigener Entwurf]

Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg 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 Waldeck-Frankenberg. 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 60-Minuten-Takt (Stunden-Takt) bzw. von einer Abfahrt 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 Be-



dienzeiträume sind so angegeben, dass sich der Betriebsbeginn auf die erste Ankunft am zentralen Ort höherer Stufe und 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 1 Uhr nachts 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).

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 Bereichen 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 zum Oberzentrum Kassel, 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 Waldeck-Frankenberg befinden sich Einrichtungen und Nutzungsgebiete 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), allen voran der Nationalpark Kellerwald-Edersee mitsamt dem Nationalparkzentrum in Vöhl-Herzhausen, 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 Saisonkräften und/oder hoher Fluktuation,
- Betriebe mit überwiegend weiblichen Beschäftigten oder
- personalextensive, 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 ²¹

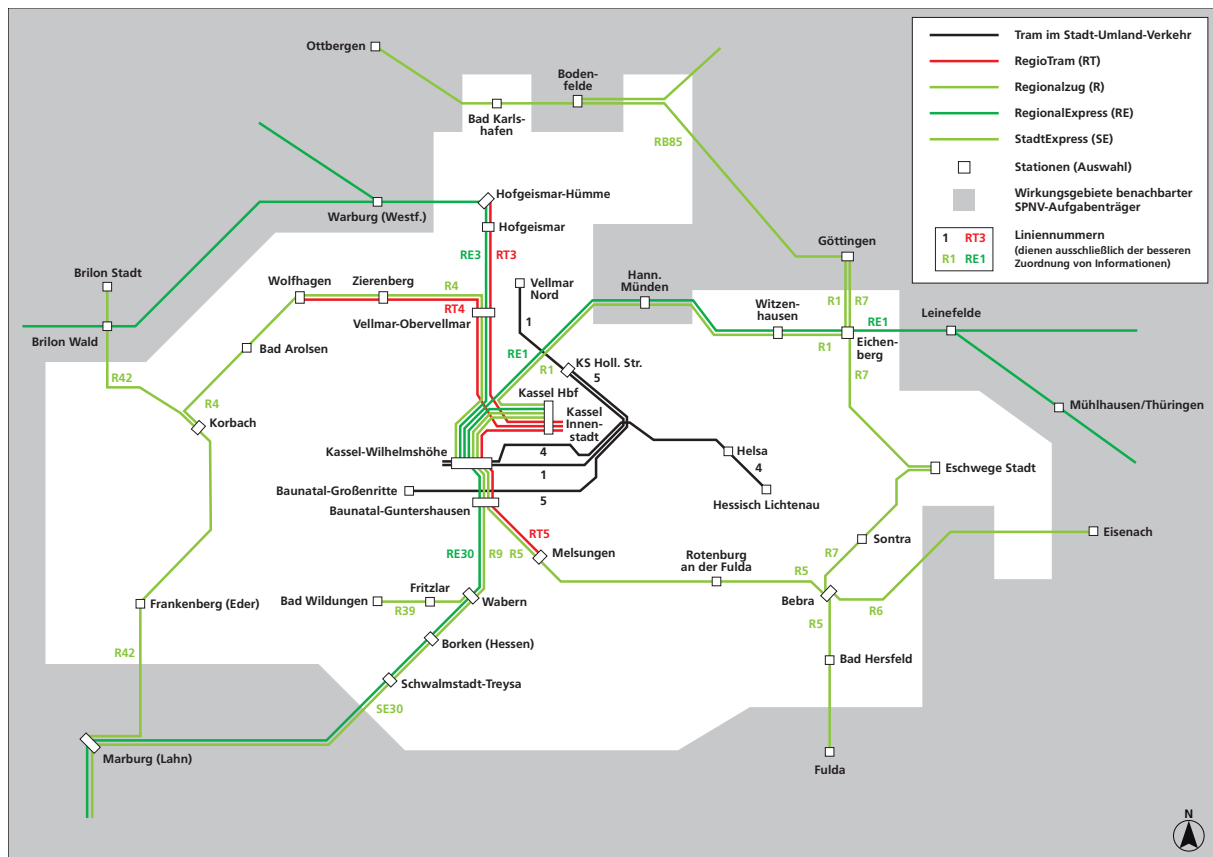


Abb. III-3: Schematisierter Plan über den Zielzustand der SPNV-Bedienung im NVV-Gebiet [eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

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 Waldeck-Frankenberg 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 betrie-

²¹ Die in diesem Kapitel verwendeten Liniennummern dienen ausschließlich der besseren Zuordnung von Informationen.



ben 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 Waldeck-Frankenberg wird systematisch nur das SPNV-Produkt „Regionalzug“ angeboten, dessen Eigenschaften wie folgt beschrieben werden:

Der Regionalzug (R)

- stellt das Basisangebot der SPNV-Bedienung dar,
- dient der innerregionalen Erschließung und Verbindung,
- verkehrt überwiegend 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.

Auf einigen Regionalzugstrecken im Landkreis Waldeck-Frankenberg ist abweichend vom 60-Minuten-Grundtakt eine Bedienung im 120-Minuten-Grundtakt vorgesehen. Es handelt sich um die Strecken

- Wabern – Bad Wildungen (mit Linie R39) und
- Korbach – Brilon Wald (mit Linie R55).

Diese beiden Strecken laufen weder radial auf Kassel noch auf ein anderes Oberzentrum zu und haben daher ein geringeres Reisendenaufkommen. Dementsprechend ist auch auf dem zu reaktivierenden Abschnitt zwischen Korbach und Frankenberg (Linie R42 neu) ein 120-Minuten-Grundtakt geplant. Dieser Lückenschluss stellt eine Weiterentwicklung des SPNV auf dem konventionellen Streckennetz dar und entfaltet eine deutliche Netzwirkung.

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 allgemein bildenden und beruflichen Schulen gelten für den Landkreis Waldeck-Frankenberg – 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 Fahrzeugparks 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 Kap. III 6 und der Angebotskonzeption in Kap. V dar, in der jeder Linie im Wirkungsbereich des Aufgabenträgers Funktionen und Angebotsstandards im Einzelnen zugeordnet werden. Die in Tab. III-5 aufgeführten 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 vier hierarchische Netzebenen eingeteilt, denen Verkehrsmittel und Angebotstypen zugeordnet sind. Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg 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.

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



| Netzebene | Verkehrsmittel | Angebotstyp | Grundtakt (Mo-Fr) | verkehrliche Funktionen | Angebotsmerkmale |
|--|---|-------------------------|--|--|--|
| Schienerpersonennahverkehr (SPNV) | | | | | |
| 1a |  | Regionalzug (R) | 60 min | s. Kap. III 6.6 | s. Kap. III 6.6 |
| straßengebundener ÖPNV außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel | | | | | |
| 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 |
| spezifische Angebote des straßengebundenen ÖPNV für den Freizeitverkehr | | | | | |
| 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 |
| innerstädtischer bzw. innergemeindlicher straßengebundener ÖPNV | | | | | |
| 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) |



| Netzebene | Verkehrsmittel | Angebotstyp | Grundtakt (Mo-Fr) | verkehrliche Funktionen | Angebotsmerkmale |
|--|---|-----------------------------|---|--|--|
| differenzierte und bedarfsorientierte Angebote des straßengebundenen ÖPNV | | | | | |
| 3-4 |  | 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 |
| 3-4 |  | Bürgerbus (nach § 42 PBefG) | Einzelfahrten oder Taktfahrplan | Ergänzung Regangebot zwischenörtliche Verbindung Erschließung Stadt-/Gemeindegebiete | i. d. R. Festbedienung mit Fahrplan- und Haltestellenbindung Bedarfsbedienung möglich, dann Voranmeldeverfahren dichtes Haltestellennetz Integration in Verbundtarif Einsatz Kleinbus mit max. 8 Sitzplätzen |
| übriger Busverkehr ohne Produkthanforderungen | | | | | |
| 3-4 |  | 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 Landkreises Waldeck-Frankenberg

[eigene Zusammenstellung]



7.2 Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG

Die Ausführungen in den nachfolgenden Unterkapiteln III 7.2.1 bis III 7.2.4 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 („Kurahessenbahn“). Letztgenanntes Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist als einziges für die Strecken mit SPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg zuständig.

7.2.1 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, eine voll umfängliche Grundausrüstung an allen Bahnstationen im NVV-Gebiet vorzusehen und durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreiben zu lassen (wie der DB Station & Service AG für Bahnstationen an Strecken der DB Netz AG).

Die NVV-weite Grundausrüstung 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 be- oder hinterleuchteten 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 Grundausrüstung versehen. In den kommenden Jahren wird es in erster Linie notwendig sein, einen Teil der Anlagen zu erhalten und an geänderte Bedingungen und Nachfragen anzupassen, aber auch insgesamt in einem guten Zustand zu halten. Da die DB Station & Service AG als Betreibergesellschaft für die Unterhaltung der Anlagen Stationsgebühren von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhält, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen an den NVV als Besteller der Verkehrsleistung durchgereicht werden, ist der NVV maßgeblich an der Finanzierung dieser Infrastrukturleistung beteiligt.



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.

7.2.2 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 auszeichnet, 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 oder es werden ergänzende Bahnsteigmaßnahmen durchgeführt werden.

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.



7.2.3 Individuelle Lösungen bei Modernisierungen von Bahnstationen

Vor dem Hintergrund der in Kap. III 7.2.1 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, gibt es aus finanziellen Gründen Grenzen für die Förderung aus Bundes- und Landesmitteln. Diese liegen derzeit bei rund 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag an einer Station, so dass es nicht gelingt, die Investitionskosten für die Behindertengerechtigkeit kleinerer Stationen mit Fördermitteln zu unterstützen.

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).

7.2.4 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.

7.2.5 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 7.8.3). Nur mit Hilfe dynamischer Anzeiger wird es in Zukunft gelingen, das Thema Anschlussicherung 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.

7.3 Mindeststandards für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

7.3.1 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 7.6.2).

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 7.3.4), 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.



7.3.2 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) Heranfahen 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 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 häufig nur 14 cm möglich),
- werden häufig von anderen Verkehrsteilnehmern beparkt, wodurch ein spaltfreies Anfahen 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 RAS 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)²²

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.

7.3.3 Kategorisierung der Haltestellen

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 7.3.4).

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.

| Haltestellenkategorie | Merkmale |
|-----------------------|--|
| SF | reine Ausstiegshaltepositionen (sog. Sonderform) |
| A | geringe Fahrgastfrequentierung geringe bis mittlere Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten keine Umsteigebeziehungen reine AST-Haltestellen fallen in diese Kategorie |
| B | mittlere bis hohe Fahrgastfrequenz mittlere bis hohe Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Linien vorhanden |
| C | 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 NVV 2000, S. F 8]

²² Wartefläche mindestens 2,5 m breit, keine Mischfläche mit Geh- oder Radweg, ausreichende Flächen für eine 180-Grad-Wende eines Rollstuhls



7.3.4 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 Hochborde 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 7.8.1).

| Infrastruktur-/Ausstattungs-elemente | SF | A | B | C |
|---|-----|-----|---|---|
| bauliche Anlage des Haltestellenbereichs | | | | |
| (verkehrs-)sichere Anlage | X | X | X | X |
| konfliktarme Gestaltung (Ein-/Aussteiger) | | (X) | X | X |
| behindertenfreundliche Anlage (Hochbord mindestens 18 cm, taktile Leitstreifen usw.) | (X) | (X) | X | X |
| befestigte Wartefläche | (X) | (X) | X | X |
| 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 |



| Infrastruktur-/Ausstattungs-elemente | SF | A | B | C |
|--|-----|-----|-----|-----|
| Beleuchtung des Haltestellenbereichs (sofern außerhalb geschlossener Ortschaften technisch realisierbar) | X | X | X | X |
| optische/bauliche Abgrenzung gegenüber sonstigem Verkehrsraum | (X) | (X) | X | X |
| Ausstattungs-komponenten | | | | |
| 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) |
| Videoüberwachung (unter Beachtung des Datenschutzes) | * | | | (X) |
| Notrufsäule | * | | | (X) |
| Haltestellenumfeld | | | | |
| (verkehrs-)sichere Zuwegung | X | X | X | X |
| Fernhinweis auf die Haltestelle | | | | X |



| Infrastruktur-/Ausstattungs-elemente | SF | A | B | C |
|--|-----|-----|-----|-----|
| 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 schulwerk-tägliche 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 Fahrzeugfrequentierung 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 „Kasseler Bord“ o. ä.) und mit taktilen Leitstreifen versehen sind, für Ein- und Ausstiegsvorgänge dann in Hinblick auf den Systemzugang weitgehend als „barrierefrei“ anzusehen (vgl. Abb. III-4). Damit entsprechen diese Hal-testellen den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans (vgl. Kap. III 3.4 und III 4).

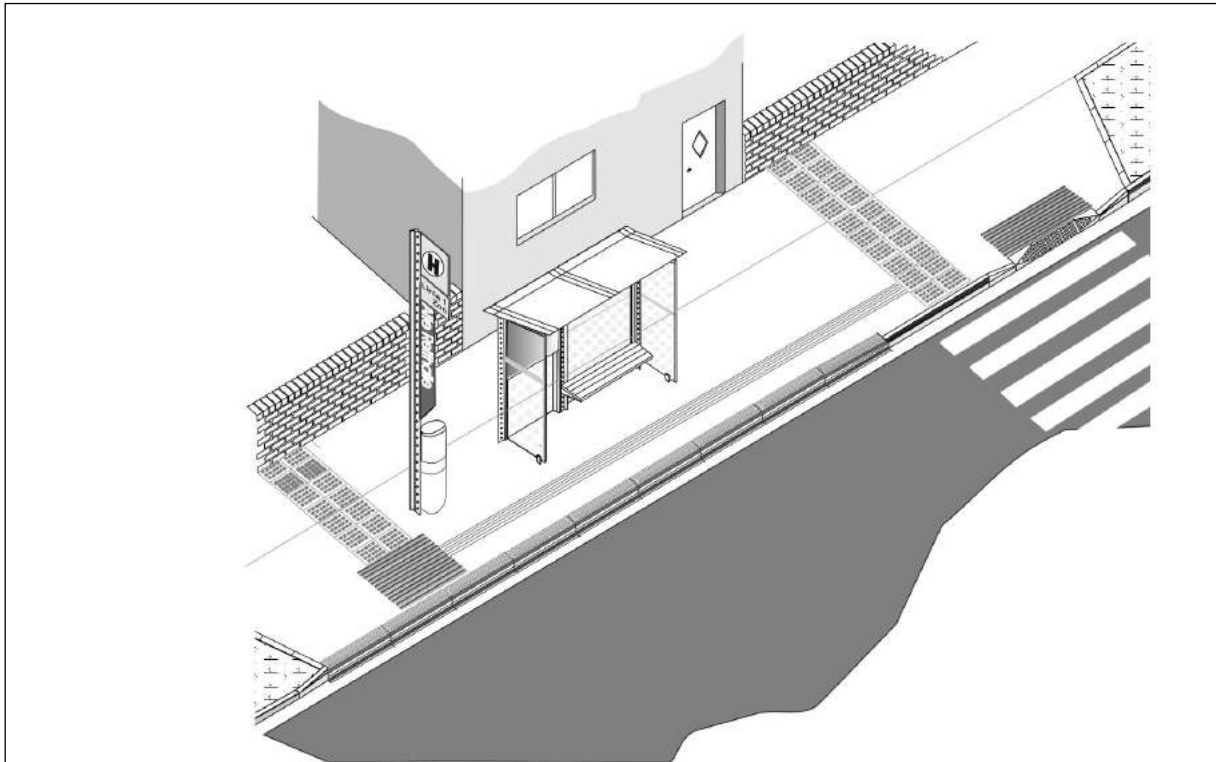


Abb. III-4: Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand

[Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen 2010, S. 6]

7.4 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** hervorgehen²³. 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 CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor bei. Aus diesen Gründen bekennt sich der Landkreis Waldeck-Frankenberg 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 Aus-

²³Aus Gründen der Lesbarkeit und der Übersichtlichkeit sind die aufgestellten Mindestanforderungen in einer Anlage zu finden, wodurch deren Bedeutung aber nicht reduziert wird.



stattungen 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 Hauptkategorien²⁴ 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.
- Fahrzeugen 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

²⁴Die 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).



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 Fahrzeugen 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“²⁵ ist – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – die Anwendung dieser Anforderung dem Aufgabenträger Landkreis Waldeck-Frankenberg bzw. den Verkehrsunternehmen bei Leistungen, die nicht dem Vergabewettbewerb unterliegen, freigestellt.

7.5 Mindestanforderungen an die Verkehrsdurchführung

Bezüglich Qualitätssicherung, Leistungsdurchführung und Anforderungen an das Fahrpersonal stellt der Landkreis Waldeck-Frankenberg eine Reihe von Kriterien für den straßengebundenen ÖPNV auf (vgl. Kap. III 7.5.1 bis Kap. III 7.5.3), 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“²⁶ Verkehrsleistungen üblicherweise als Auflage an den Bestand einer Konzession geknüpft ist, etwa wie die Verpflichtung zur Einhaltung des Verbundtarifs.

7.5.1 Mindestanforderungen an die Qualitätssicherung im straßengebundenen ÖPNV

7.5.1.1 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung durch die „5-Minuten-Garantie“ des NVV

Auf dem Gebiet des NVV und somit auch im Landkreis Waldeck-Frankenberg sind alle Verbindungen im ÖPNV in die „5-Minuten-Garantie“ eingebunden (vgl. Kap. III 7.7.3). 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

²⁵Bei der Fahrzeugkategorie „C“ ist nur der Minibus von dieser Bestimmung betroffen.

²⁶Zum Zeitpunkt der Erstellung des Anforderungsprofils (2. Quartal 2010) ist noch nicht klar, auf welchen der beiden Begriffe der Gesetzgeber sich letztlich festlegen wird.



Qualitätsanforderungen an Pünktlichkeit und Anschlussicherung, weshalb diese im laufenden Betrieb zu berücksichtigen sind. Vor allem die in 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 im Landkreis Waldeck-Frankenberg dar. Aufgrund der bedarfsorientierten Angebotsform des AST werden nur Rahmenfahrpläne erstellt. Aus den konkreten Fahrtwünschen ergeben sich die tatsächlich abzufahrenden Linienwege und anzufahrenden Haltestellen, so dass es aus systembedingten Umständen zu Verzögerungen von mehr als fünf Minuten gegenüber den Angaben in den Rahmenfahrplänen kommen kann. Dennoch genießen eventuelle Anschlussbeziehungen zum Linienverkehr höchste Priorität.

7.5.1.2 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 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.

7.5.1.3 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.

7.5.2 Mindestanforderungen an die Leistungsdurchführung im straßenengebundenen ÖPNV

Die im Folgenden aufgestellten Vorgaben zur Leistungsdurchführung im straßenengebundenen 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.

7.5.2.1 Einrichtung und Besetzung einer Betriebsleitstelle

Alle auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg 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, Anschlussicherung 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 Anschlussicherung 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.



7.5.2.2 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.

7.5.3 Mindestanforderungen an das Fahrpersonal im straßengebundenen ÖPNV

Auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg 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. Die Untergrenze der Entlohnung des Personals darf nicht unterhalb des tarifvertraglich vereinbarten Niveaus für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e. V. (LHO) oder dessen Nachfolgeorganisation(en) in der jeweils gültigen Fassung liegen. Diese Forderungen gelten analog für den abgestimmten Einsatz von Subunternehmern, sofern diese regelmäßig einen Teil der Fahrleistung des Konzessionärs erbringen. 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 ei-



nem aktuellen fachlichen Kenntnisstand zu halten. Dies betrifft betriebliche, kundenbezogene, sicherheitsrelevante, tarifliche sowie technische Themenfelder. Zusammen 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).

7.6 Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastrelevanter Verkehrsinfrastrukturen

7.6.1 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.

7.6.2 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 Waldeck-Frankenberg liegen entsprechende Verträge zwischen NVV und den Städten und Gemeinden vor. 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).

Nahezu 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 7.3.1). Daher übernehmen die Städte und Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg auch weiterhin die gesamten Materialkosten in der jeweils auf sie anfallenden Höhe bei Neueinrichtung von Haltestellen, bei Nachrüstung mit Masten im NVV-Design und bei Reparaturen der Haltestellenausstattung.

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 dessen Vertragspartnern, also den Städten und Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg, je nach Verbrauch individuell 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"> • Vertragspartner bei den Qualitätssicherungsverträgen mit den Städten und Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg • Vertragspartner für Dienstleister, der operative Aufgaben ausführt | <ul style="list-style-type: none"> • beschafft die Materialien für die Ausstattung und übernimmt deren Lagerung • stellt den Städten und Gemeinden die Materialien in Rechnung, die sie individuell verbraucht haben • übernimmt Arbeitskosten für Reparaturen und Schadensbeseitigungen an den Ausstattungskomponenten (Graffiti-Entfernung – auch an Wartehallen; Ersatz von Materialien usw., jedoch nicht für Wartehallen) • kann sich für die operativen Arbeiten eines Dienstleisters bedienen |
| Städte und Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg | <ul style="list-style-type: none"> • Vertragspartner bei den Qualitätssicherungsverträgen mit dem NVV • rechtliche Eigentümer der Haltestellen auf ihren jeweiligen Gemarkungsgebieten inklusive aller Ausstattungskomponenten | <ul style="list-style-type: none"> • finanzieren die Neuaufstellung von Haltestellen (Masten, Möblierung) • finanzieren bei Reparaturen die Materialien gemäß ihrem individuellen Verbrauch • übernehmen die regelmäßige Reinigung und Pflege des Haltestellenbereichs und aller Ausstattungskomponenten analog der übrigen kommunalen (Verkehrs-)Infrastrukturen • reparieren in Eigenverantwortung Wartehallen (z. B. Glasbruch) • melden Schäden, Mängel, Änderungen an den NVV bzw. an dessen Dienstleister |
| Verkehrsunternehmen | <ul style="list-style-type: none"> • regeln mit dem NVV und den LNO die Modalitäten ihrer (verbleibenden) Pflichten nach § 32 BOKraft | |

Tab. III-8: Akteure, deren Funktionen und Aufgaben bei der Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg

[eigener Entwurf; nach Angaben des NVV]

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-



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.

7.7 Marketing

7.7.1 Marketingziele im ÖPNV und Zuständigkeiten

„Marketing ist die Kunst, Kunden auf gewinnbringende Weise zu finden und zufrieden zu stellen.“²⁷

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 die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) als LNO im Landkreis Waldeck-Frankenberg – 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 (z. B. Fahrplanbücher),
- eine Geschäftsstelle unterhalten,
- eine Mobilitäts- bzw. Dispositionszentrale für AST und Rufbus betreiben bzw. durch Dritte betreiben lassen oder

²⁷Allgemeingültiger und viel zitierter Lehrsatz zu Marketing.



- Eigenwerbung in und an den Fahrzeugen anbringen.²⁸

Der Landkreis Waldeck-Frankenberg und die EWF als dessen LNO verfolgen zusammen mit dem NVV mit einer aufgabenträger- und anbieterübergreifenden Konzeption die Ziele

- ständige Information des Verkehrsangebots,
- Verbesserung der Image- und Sympathiewerte,
- Abbau der subjektiven und objektiven Zugangshemmnisse zum ÖPNV,
- Stärkung des Vertrauens in die Leistungsfähigkeit, Preiswürdigkeit und Kundenfreundlichkeit 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.

7.7.2 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.

7.7.3 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.

²⁸ Die Möglichkeit von Fremdwerbung an/in Fahrzeugen bleibt davon unberührt (→ **Anlage III-1**).



- Von zu Hause aus: Zugang erfolgt über alle elektronischen Informationswege (Handy, Internet). Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Auskunftssysteme sind Printmedien (u. a. Fahrplanbücher, 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 7.8.3).
- 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 7.5.1.1) 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.

7.7.4 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.

7.8 Fahrgastinformation

7.8.1 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 Zugangsstellen zum ÖPNV-Netz hilft eine ebenfalls einheitliche Infrastruktur, hier Vitrienen, die Informationsträger gleichsam genormt und umfassend zu präsentieren:

- haltestellenbezogene oder linienbezogene Fahrpläne;
- produktbezogene Linienanhänge (R, RT, Tram, Bus, Stadtbus, AST);
- Liniennetzpläne schematisch und/oder topografisch (Landkreis, Stadtbusstadt, NVV-Schienenetzplan);
- 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 Vitrienen 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 des Fahrplanbuches und der Linienfahrpläne werden durch den jeweiligen Aufgabenträger die Fahrplanseiten im PDF-Dateiformat im vorgegebenen Buchlayout geliefert. Diese sind den Kunden auch im Internet zur Verfügung zu stellen. Die Entscheidung, welche Linien in welchen Printmedien veröffentlicht werden, obliegt den zuständigen Aufgabenträgern.

7.8.2 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 beauskunften zu können.

7.8.3 Dynamische Fahrgastinformation

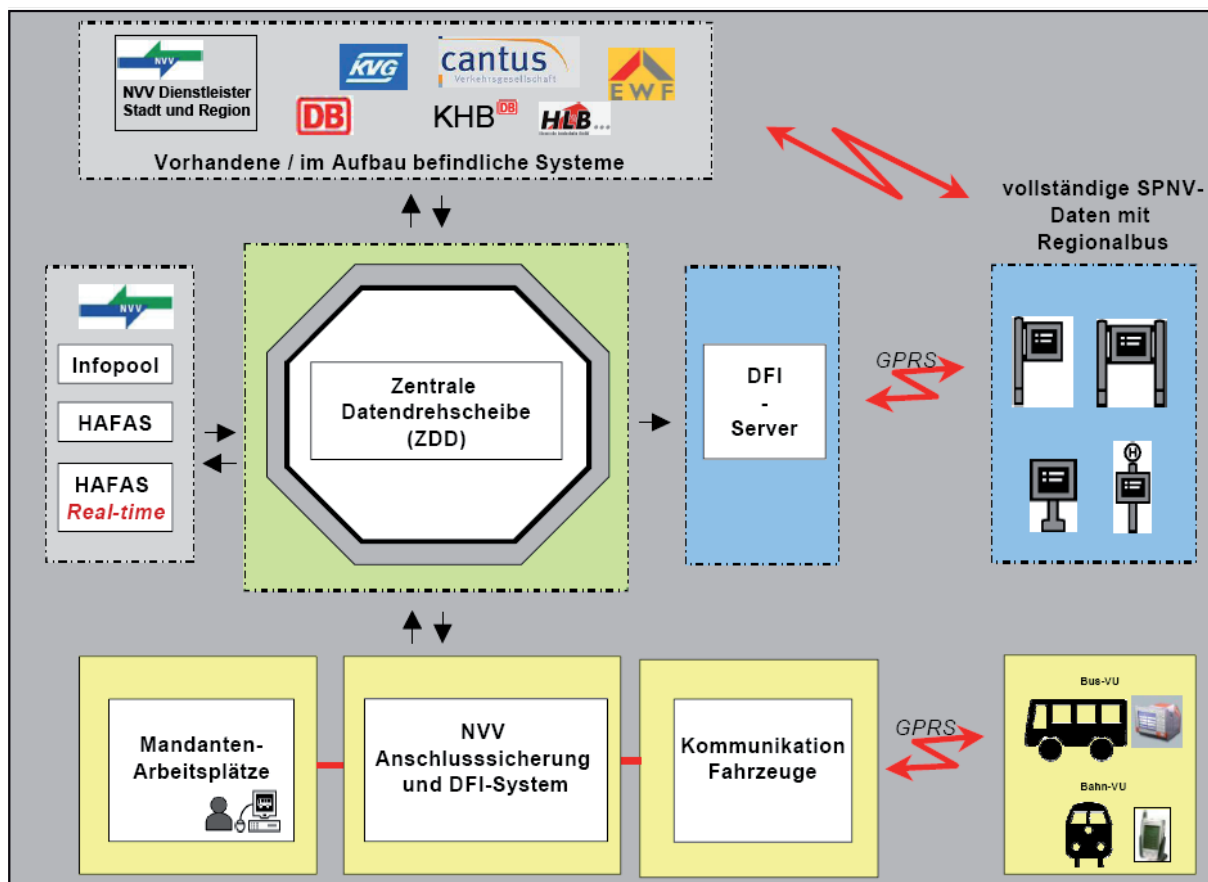


Abb. III-5: Prinzipskizze der Zentralen Datendrehscheibe (ZDD) zur Realisierung von DFI [NVV 2009]

Der NVV startet ab 2011 mit dem Aufbau eines einheitlichen und flächendeckenden dynamischen Fahrgastinformations- und Anschlussicherungssystems. 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 Ab-



fahrtszeiten, Verspätungen, Art des Verkehrsmittels und Anschlüsse in Echtzeit übermitteln 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 beabsichtigt, Verkehrsunternehmen, die über kein eigenes IT-System verfügen, mit der erforderlichen Technik bzw. mit Mandantenarbeitsplätzen auszurüsten.

7.9 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 7.7 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.

7.9.1 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 Verkehrsverbände 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.

7.9.2 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).

7.10 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 Fahrscheindrucker (vgl. Kap. III 7.4).
- 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 und InfoPoints des NVV ist das komplette Fahrscheinsortiment vorzuhalten. 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 Waldeck-Frankenberg 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 Maßnahme erarbeitet sind (vgl. Kap. V). Darüber hinaus werden weitere Schwachstellen und Mängel im ÖPNV-System mit aufgenommen, die von den Aufgabenträgern, von den Städten und Gemeinden oder anderen Stellen benannt wurden.

Basis für die Mängelanalyse sind das Verkehrsangebot im Fahrplanjahr 2010 und die infrastrukturellen Gegebenheiten in den Jahren 2010 und 2011. Im Allgemeinen gilt für die Aufnahme und Benennung von Mängeln das Territorialprinzip, d. h. nachweisbare Unzulänglichkeiten im ÖPNV-System auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg 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 in 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 Waldeck-Frankenberg 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 (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.

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.

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 Fahrplanauskunftssysteme | Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten |
| | keine optische <u>und</u> akustische FGI am Bahnsteig oder im Fahrzeug | Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten, Gehörlose, Hörbehinderte, Orientierungslose |
| | nur optische FGI am Bahnsteig oder im Fahrzeug | Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten |
| | nur akustische FGI am Bahnsteig oder im Fahrzeug | Gehörlose, Hörbehinderte |
| | 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 |
| | Steigungen bzw. Neigungen über 6 % | Rollstuhlfahrer, Personen mit schwerem Gepäck |
| | fehlende oder unzureichende Straßenbeleuchtung | Seh-, Orientierungsbehinderte (subjektives Sicherheitsempfinden nicht gegeben) |
| Bahnstationen | Bahnsteige sind nicht barrierefrei erreichbar (fehlende Rampen oder Aufzüge) | Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, ggf. Ältere |
| | Bahnsteighöhen korrespondieren nicht mit den Einstieghöhen der Züge | Blinde, Sehbehinderte |
| | fehlende taktile Leitsysteme | Blinde, Sehbehinderte |
| Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV | fehlende niederflurgerechte Hochborde ¹ | Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, ggf. Ältere |
| | fehlende taktile Leiteinrichtungen ¹ | Blinde, Sehbehinderte |
| | fehlende oder unzureichende Ausleuchtung des Haltestellenbereiches (innerhalb geschlossener Ortschaften) | Seh-, Orientierungsbehinderte (subjektives Sicherheitsempfinden nicht gegeben) |



| Teilbereich | exemplarische Schwachstelle | betroffene Gruppe |
|--|---|---|
| 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. ² | 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. ² | 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 |
| ¹ Dies betrifft Busbahnhöfe und Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. ² 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. | | |

Tab. IV-1: Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV
[eigene Zusammenstellung]



3 Mindeststandards für den Linienverkehr

3.1 Erschließungsqualität

Eine Analyse der räumlichen Abdeckung der Siedlungsbereiche im Landkreis Waldeck-Frankenberg basiert auf den für ländliche Räume relevanten Radien und Mindesterschließungsgraden, die um die regelmäßig bedienten Zugangsstellen gezogen werden (vgl. Kap. 6.4.1 des Anforderungsprofils). 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.

Ein ersichtliches Defizit in der Erschließungsqualität ist lediglich beim Waldecker Stadtteil Nieder-Werbe (ca. 600 Einwohner) zu erkennen, bei dem die nördliche Hälfte des Siedlungsbereiches außerhalb des Erschließungsradius der einzig vorhandenen Haltestelle liegt. Ansonsten bezieht sich ein Großteil der übrigen Erschließungsdefizite im Landkreis Waldeck-Frankenberg tendenziell auf kleine Siedlungsplätze und auf publikumswirksame Einrichtungen, die über keine Haltestellen verfügen oder die sich außerhalb der Haltestelleneinzugsradien befinden.

| Stadt/Gemeinde | Schwachstellen in der räumlichen Erschließung |
|-------------------|---|
| Allendorf (Eder) | Kernort Allendorf (MZ), OT Heine, OT Osterfeld: Einige Siedlungsbereiche werden durch Haltestellen erschlossen, die nur durch AST und Schulfahrten bedient werden, jedoch nicht im Regelverkehr mit Bus. |
| Bad Arolsen | Kernstadt Bad Arolsen (MZ): südöstlicher Siedlungsbereich (um Festplatz, weil Haltestellen nur für ein-/ausbrechende AST-Linien); nordöstlicher Siedlungsbereich (weil Haltestellen ohne Bedienung sind). OT Neu-Berich: OT wird durch Haltestelle „Mitte“ erschlossen, nur AST und Schulfahrten, jedoch kein Regelverkehr mit Bus. OT Wetterburg: Feriendorf und Strandbad sind nicht erschlossen. |
| Bad Wildungen | OT Bergfreiheit: Am Besucherbergwerk gibt es keine Haltestelle. |
| Battenberg (Eder) | Keine Erschließungsdefizite in der räumlichen Abdeckung. |
| Bromskirchen | Kernort Bromskirchen (GZ): Feriendorf ist nicht erschlossen. OT Somplar: Betriebsstätte der Ante-Holz GmbH ohne Haltestelle. Siedlungsplätze Dachsloch, Neuludwigsdorf und Seibelsbach sind nicht erschlossen. |
| Burgwald | keine Erschließungsdefizite in der räumlichen Abdeckung |
| Diemelsee | OT Adorf (GZ): Besucherbergwerk „Grube Christiane“ ist nicht erschlossen. OT Flechtdorf, OT Rhenegge: Kleine Bereiche des Siedlungsgebietes liegen außerhalb des Erschließungsradius. OT Heringhausen: Siedlung „In der Florenbicke“ liegt außerhalb des Erschließungsradius. |



| Stadt/Gemeinde | Schwachstellen in der räumlichen Erschließung |
|--------------------|--|
| Diemelsee (Forts.) | Streusiedlungsbereiche entlang der K75 zwischen Wirmighausen, Vasbeck und Twistetal-Gembeck sind nicht erschlossen. Das Nordufer des Diemelsees entlang der L 3393 ist von hessischer Seite aus nicht erschlossen. |
| Diemelstadt | Siedlungsplatz „Laubach“ (zu Rhoden) wird nicht durch eine Haltestelle in Ortsmitte erschlossen, daher langer Fußweg. |
| Edertal | OT Bringhausen: Gebiet um Campingplatz liegt außerhalb des Erschließungsradius. OT Kleinern: Wohnsiedlung und Freizeitanlage „Spicke“ liegt außerhalb des Erschließungsradius. |
| Frankenau | Keine Erschließungsdefizite in der räumlichen Abdeckung. |
| Frankenberg (Eder) | Kernstadt Frankenberg (MZ): südwestlicher Teil des Gewerbegebietes entlang der Siegener Straße liegt außerhalb des Erschließungsradius des Bahnhofs (ansonsten keine weitere Haltestelle) |
| Gemünden (Wohra) | Keine Erschließungsdefizite in der räumlichen Abdeckung. |
| Haina (Kloster) | Keine Erschließungsdefizite in der räumlichen Abdeckung. |
| Hatzfeld (Eder) | Die Siedlungsplätze „Lindenhof“ und „Hof Rhoda“ südlich der Kernstadt Hatzfeld sind nicht erschlossen. |
| Korbach | Kernstadt Korbach (MZ): Teile des Industriegebietes Nord entlang der B 251 liegen außerhalb der Erschließungsradien. |
| Lichtenfels | OT Goddelsheim (GZ): Ein Teil des Neubaugebiets am westlichen Siedlungsrand liegt außerhalb des Erschließungsradius. |
| Rosenthal | Keine Erschließungsdefizite in der räumlichen Abdeckung. |
| Twistetal | Keine Erschließungsdefizite in der räumlichen Abdeckung. |
| Vöhl | Kernort Vöhl (GZ): Ein Teil des südwestlichen Siedlungsbereichs liegt außerhalb des Erschließungsradius. OT Asel: Asel Süd (Campingplatz) ist nicht erschlossen; der Anleger für die Ederseefähre am Nordufer ist ohne Haltestelle. OT Basdorf: Das Maislabyrinth ist von der nächstgelegenen Haltestelle (in Basdorf) fußläufig nicht verkehrssicher erreichbar. OT Harbshsn.: Ferienzentrums „Albert Schweitzer“ ist nicht erschlossen. |
| Volkmarsen | Kernstadt Volkmarsen (GZ): Teile des südöstlichen Siedlungsbereichs (Lindenstraße) und Freizeitanlage „Sauerbrunnen“ liegen außerhalb der Erschließungsradien. |
| Waldeck | OT Nieder-Werbe: Nördliche Hälfte des Siedlungsbereiches liegt außerhalb des Erschließungsradius der Haltestelle (Mangel). OT Selbach: OT wird durch Haltestelle „Mitte“ erschlossen, nur Schulfahrten, jedoch kein Regelverkehr mit AST und Bus. |
| Willingen (Upland) | Keine Erschließungsdefizite in der räumlichen Abdeckung. |

Tab. IV-2: Schwachstellen in der räumlichen Erschließung der Städte und Gemeinden
[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 des Anforderungsprofils). Anhand des Jahresfahrplans 2010 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).

Bei deutlich werdenden Mängeln wurden gleichwertige Ersatzverbindungen zu anderen zentralen Orten geprüft und benannt.

In → **Anlage IV-1** sind die Verbindungsqualitäten für alle im Landkreis Waldeck-Frankenberg abgefragten Relationen nach drei Stufen bewertet. In Tab. IV-3 sind die nennenswerten Mängel und Schwachstellen bei den Verbindungen je Stadt bzw. Gemeinde zusammengestellt.

Bei einem Abgleich der in Kap. III-6.4.2 formulierten Anforderungen an die Verbindungsqualitäten und dem Verkehrsangebot im Status quo (Jahresfahrplan 2011) zeigen sich insgesamt keine gravierenden Mängel oder Schwachstellen in der ÖPNV-Bedienung im Landkreis Waldeck-Frankenberg.

Die erkennbaren „Mängel“ bei den Verbindungen von den im südlichen Kreisgebiet gelegenen Mittelzentren Allendorf (Eder), Battenberg (Eder) und Frankenberg (Eder) zum/vom Oberzentrum Kassel sind vor dem Hintergrund einzuordnen, dass aufgrund der räumlichen Nähe zu Marburg eine allgemeine Orientierung aus dem südlichen Kreisteil auf dieses Oberzentrum vorhanden ist. Die „Ersatzrelationen“ nach/von Marburg weisen daher auch keine nennenswerten Schwachstellen auf.

Ersatzrelationen treffen auch auf Binnenverkehre im Landkreis zu, bei denen Stadt- bzw. Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen erkennbar besser an ein (benachbartes) Mittelzentrum angebunden sind als an ihr gemeindliches Grundzentrum (z. B. im Falle von Diemelstadt oder Vöhl).

Innerhalb einiger Stadt- bzw. Gemeindegebiete sind die vorgegebenen Bedienungszeiträume geringfügig nicht erfüllt (z. B. Bad Wildungen, Diemelsee).

| Stadt/Gemeinde | Verbindungsqualitäten | | |
|------------------|-----------------------|-------------------|--|
| | Start | Ziel | Mängel/Schwachstelle |
| Allendorf (Eder) | MZ Allendorf | OZ Kassel | Bedienungszeitraum, Umsteigehäufigkeit (teilw.), Fahrzeit Ersatzrelation: OZ Marburg |
| Bad Arolsen | OT Helsen | GZ/MZ Bad Arolsen | Stadtteil Helsen liegt unweit der Kernstadt (baulich zusammengewachsen), weshalb nur wenige Verbindungen im ÖPNV (kein AST). |



| Stadt/Gemeinde | Verbindungsqualitäten | | |
|--------------------|---|-------------------------|--|
| | Start | Ziel | Mängel/Schwachstelle |
| Bad Wildungen | einige OT | GZ/MZ Bad Wild. | (Bedienungszeitraum) ¹ |
| Battenberg (Eder) | MZ Battenberg | OZ Kassel | Bedienungszeitraum, Umsteigehäufigkeit (teilw.) und Fahrzeit Ersatzrelation: OZ Marburg |
| Bromskirchen | OT Somplar | GZ Bromskirchen | Bedienungszeitraum, Umsteigehäufigkeit und Fahrzeit Ersatzrelation: MZ Frankenberg |
| Burgwald | - | - | - |
| Diemelsee | einige OT | GZ Adorf | (Bedienungszeitraum) ¹ |
| Diemelstadt | OT Helmighsn., Hesperinghsn., Neudorf | GZ Rhoden | Bedienungszeitraum, Fahrzeiten Ersatzrelation: MZ Bad Arolsen |
| | weitere OT | GZ Rhoden | (Bedienungszeitraum) ¹ |
| Edertal | OT Gellershausen, Kleinern | GZ Bergheim, Giflitz | Bedienungszeitraum, Fahrzeiten Ersatzrelation: MZ Bad Wildungen |
| | weitere OT | GZ Bergheim, Giflitz | (Bedienungszeitraum) ¹ |
| Frankenau | einige OT | GZ Frankenau | (Bedienungszeitraum) ¹ |
| Frankenberg (Eder) | MZ Frankenberg | OZ Kassel | Bedienungszeitraum und Fahrzeit Ersatzrelation: OZ Marburg |
| Gemünden (Wohra) | alle OT | GZ Gemünden | (Bedienungszeitraum) ¹ |
| Haina (Kloster) | OT Altenhaina (ca. 50 Einw.) | GZ Haina | Bedienungszeitraum, -intensität |
| | OT Löhlbach | GZ Haina | Bedienungszeitraum, -intensität (Ersatzrelationen GZ Frankenau, MZ Bad Wildungen ähnliche Mängel) |
| | weitere OT | GZ Haina | (Bedienungszeitraum) ¹ |
| Hatzfeld (Eder) | OT Biebighsn. (ca. 20 Einw.) | GZ Hatzfeld | Bedienungszeitraum, -intensität |
| | OT Eifa | GZ Hatzfeld | Fahrzeit Ersatzrelation: MZ Battenberg |
| Korbach | - | - | - |
| Lichtenfels | - | - | - |
| Rosenthal | - | - | - |
| Twistetal | - | - | - |
| Vöhl | OT Buchenberg | GZ Vöhl | Bedienungszeitraum, Fahrzeit Ersatzrelation: GZ Lf.-Goddelsheim |



| Stadt/Gemeinde | Verbindungsqualitäten | | |
|--------------------|--|---------------------------|--|
| | Start | Ziel | Mängel/Schwachstelle |
| Vöhl (Forts.) | OT Ederbringhausen, Niederorke, Oberorke | GZ Vöhl | Bedienungszeitraum Ersatzrelation: MZ Frankenberg |
| | OT Harbshausen, Thalitter | GZ Vöhl | Bedienungszeitraum, Fahrzeiten Ersatzrelation: MZ Korbach |
| Volkmarsen | OT Ehringen | GZ Volkmarsen | Bedienungszeitraum (kein AST) |
| Waldeck | OT Selbach (ca. 90 Einw.) | GZ Sachsenhausen, Waldeck | Bedienungszeitraum, -intensität |
| Willingen (Upland) | GZ Willingen | MZ Korbach | Fahrzeiten (nur bei Bus und AST) |

¹ Der Bedienungszeitraum ist nur geringfügig nicht erfüllt.

Tab. IV-3: Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten im Landkreis Waldeck-Frankenberg [eigene Zusammenstellung]

3.3 Bedienstandards im SPNV

Die Bedienstandards im SPNV sind im Regionalen Nahverkehrsplan des NVV niedergelegt und in den Lokalen Nahverkehrsplan des Landkreises Waldeck-Frankenberg nachrichtlich übernommen (vgl. Kap. III 6.6 des Anforderungsprofils).

Beim Abgleich zwischen dem Anforderungsprofil und dem Status quo ergeben sich aus Sicht des Landkreises Waldeck-Frankenberg bei den Bedienstandards im SPNV auf seinem Gebiet folgende Nachteile:

Die Bahnstrecke Korbach – Frankenberg (Eder) wird seit 1987 nicht mehr durchgehend im SPNV befahren. Eine Ausnahme bildet der im Mai 2011 eingeführte saisonale Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen zwischen Frankenberg und Vöhl-Herzhausen. Dadurch fehlt das wesentliche Bindeglied zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil des Kurhessenbahnnetzes. In Folge dessen hat die Verkehrsnachfrage auf der Bahnstrecke Korbach – Wolfhagen (– Kassel), der Uplandbahn Brilon Wald – Korbach und der Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg überwiegend lokale oder regionale Bezüge.

Aufgrund dieser Netzlücke ist die überregionale Erreichbarkeit

- der Kreisstadt Korbach,
- der Freizeit- und Wintersportgemeinde Willingen (Upland),
- der Tourismusregion entlang des Edersees,
- des Nationalparks Kellerwald-Edersee und
- des Nationalparkzentrums bei Vöhl-Herzhausen

aus Mittelhessen und aus dem Rhein-Main-Gebiet deutlich erschwert. Die Ederseeregion ist im öffentlichen Verkehr zudem nicht hinreichend an die aufkommensstarken Quellgebiete in Nordrhein-Westfalen angebunden.



4 Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg 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 3.3.1 der Bestandsaufnahme). Im Zuge dessen wurde auch die Fahrgastinformation an den Haltestellen systematisiert.

Auf dem Gebiet einer jeden Stadt bzw. Gemeinde im Landkreis Waldeck-Frankenberg steht an mindestens einer (zentralen) Haltestelle eine Fahrgastinformationsvitrine, die umfangreiche Auskünfte zum ÖPNV enthält (vgl. Kap. II 3.3.1 zur Haltestelleninfrastruktur). Die meisten Umsteigehaltestellen und die aufkommensstärksten Haltestellen sind mit Wartehallen und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Während die Oberfläche eines Haltestellenbereichs in die Verantwortung des Straßenbulasträgers fällt (der ggf. mit der Kommune identisch ist), kommen die Städte und Gemeinden für alle Komfortausstattungen an den Haltestellen auf.

Allerdings sind die Modernisierungsmaßnahmen an der Haltestelleninfrastruktur noch nicht voll umfänglich durchgeführt. Hinzu kommen Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „weitgehend barrierefreien ÖPNV“. Die nachfolgenden Ausführungen zeigen daher – angesichts von rund 1.200 Haltestellenpositionen im Landkreis Waldeck-Frankenberg – noch vorhandene typische Schwachstellen und Mängel bei den Haltestellen exemplarisch auf.

4.1 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit

Gewisse 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-1). 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.



Abb. IV-1: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortsstraßen

[Fotos: NVV]

4.2 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität

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. 5 des Anforderungsprofils). Konkret beziehen sich die Defizite bei der Aufenthaltsqualität oftmals auf vorhandene Fahrgastunterstände bzw. Wartehallen mit Sitzgelegenheiten (vgl. Abb. IV-2),

- 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.



Abb. IV-2: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität

[Fotos: NVV]

4.3 Fehlende Barrierefreiheit

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. 4 des Anforderungsprofils). Auf der infrastrukturellen Seite gehören dazu Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (im Rollstuhl sitzend, mit Geh- und Sehbehinderungen). Demzufolge stellen nachfolgende Haltestellengruppen ohne niederflurgerechte Hochborde²⁹ und ohne taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) eine Systemschwachstelle dar:³⁰

- zentrale Omnibusbahnhöfe und Umsteigehaltestellen;
- stark frequentierte Haltestellen in Innenstadtbereichen oder an Schulzentren;
- Haltestellenpositionen an sozialen und anderen publikumsintensiven Einrichtungen (z. B. an Krankenhäusern, Einrichtungen für Behinderte und Senioren, Schwimmbädern, Stadthallen, im Umfeld von Versorgungsmöglichkeiten).

Im Landkreis sind einige zentrale Omnibusbahnhöfe und Umsteigehaltestellen zum Zeitpunkt der Erstellung der Schwachstellenanalyse (III. Quartal 2011) noch gar nicht oder noch nicht durchgehend niederflurgerecht bzw. barrierefrei gestaltet:

²⁹Hochborde sollen i. d. R. eine Höhe von 18 cm aufweisen. Bei nicht richtliniengerecht angelegten Busbuchten müssen zur Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche und zur Vermeidung von Schäden an den Fahrzeugen die Hochborde mit Höhen unter 18 cm eingebaut werden. Dadurch können die Hochborde ihre zugeordnete Funktion unter Umständen nicht voll erfüllen.

³⁰Ausnahmen sind Haltestellen, die nur durch das AST oder vereinzelt im schulbezogenen Linienverkehr angefahren werden.



- Korbach ZOB (ausgenommen ist der gemeinsame Bus-Bahn-Steig gegenüber dem Gleis 3),
- Frankenberg Bahnhof,
- Bad Wildungen Treffpunkt (in Fahrtrichtung zum Altstadtring).

Einige der im Landkreis Waldeck-Frankenberg 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. 4.4).



Abb. IV-3: Beispiel für zentrale Umsteigehaltestellen ohne (durchgängige) Barrierefreiheit

[Fotos: NVV]

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.).

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg wurden in den Jahren vor 2010 Haltestellenpositionen sukzessive erneuert (Stand: Oktober 2011). Vor allem wurden diese mit Hochborden für einen niederflurgerechten Übergang zwischen Bussteig und Fahrzeug versehen. Vereinzelt kommt es vor, dass ausgebaute Haltestellenpositionen den ihnen zugedachten Aufgaben nicht voll gerecht werden können:

- Die Haltestellen sind so angelegt, dass die Hochborde fahrgeometrisch nicht optimal angefahren werden können, z. B. in Knotenpunktbereichen oder bei zu kurz angelegten Busbuchten, die den Anforderungen der RASt 06 an ausgebaute Haltestellenpositionen nicht entsprechen (vgl. Foto links oben in Abb. IV-4).
- Die erforderliche Mindestbreite des ausgebauten Bussteigs von 2,5 m wird durchgängig oder punktuell (z. B. durch Einbauten) deutlich unterschritten (vgl. Foto rechts oben in Abb. IV-4). Auf solchen Bussteigen ist auf der Höhe der zweiten Bustür eine Wendemöglichkeit für Rollstuhlfahrer oder für Kinderwagen daher nicht mehr gegeben.



- Die Länge des 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 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-4).
- Bei Haltestellen mit Hochborden geht beim Kneeling, dem seitlichen Absenken des Fahrzeugs, unter gewissen Umständen eine Verletzungsgefahr für wartende Fahrgäste aus, falls die 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 im Landkreis Waldeck-Frankenberg wurden zwar richtlinienkonform neu angelegt oder ausgebaut, dennoch fehlen taktile Elemente für sehbehinderte Fahrgäste (vgl. Foto rechts unten in Abb. IV-4).
- Haltestellen wurden mit taktilen Elementen versehen, die jedoch nicht durchgehend als eine geschlossene Kette ausgebildet sind.



Abb. IV-4: Beispiele für ausgebaute Haltestellen mit begrenzter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste

[Fotos: NVV]

4.5 Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität

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. linkes Foto in Abb. IV-5).
- Die Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu einer Haltestelle sind weder behinderten- noch gendergerecht, weil Gehwege fehlen, Gehwegbreiten zu schmal sind, Fußwege keine Beleuchtung haben, Treppenstufen Hürden darstellen, Unterführungen (Fußgängertunnel) zu subjektiven oder tatsächlichen Hindernisse werden.
- 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 (vgl. rechtes Foto in Abb. IV-5).
- Haltestellen sind – zum Teil jahreszeitlich bedingt – durch Vegetation verdeckt und vom öffentlichen Straßenraum kaum mehr als solche zu erkennen.



Abb. IV-5: 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. 7.4 des Anforderungsprofils).

Uneinheitliche Haltestellenmasten und -beschilderungen erschweren eine durchgehende Außendarstellung im Corporate Design. In diesem Zusammenhang sind zu erwähnen:

- Haltestellenposition haben weder Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO), Halstellennamensschild noch Fahrplankasten, obwohl eine fahrplanmäßige Bedienung vorgenommen wird.
- Haltestellenpositionen werden nur mit provisorischen Masten markiert, obwohl es sich um reguläre und fahrplanmäßig angefahrene Haltestellen handelt (vgl. linkes Foto in Abb. IV-6).
- Haltestellenpositionen des allgemeinen Linienverkehrs sind nicht im NVV-Design gehalten.³¹ Etliche davon lassen sich noch an Schulen antreffen, die aus Zeiten des freigestellten Schülerverkehrs herrühren (vgl. rechtes Foto Abb. IV-6).



Abb. IV-6: Beispiele für Haltestellen 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. 4 und 7.10.1 des Anforderungsprofils).

Die Informationsmöglichkeiten an Haltestellen sind dann als unzureichend oder gar als mangelhaft einzustufen, sofern

³¹ Von der Einstufung als „undeutliche Außendarstellung“ im Sinne einer Schwachstelle ausgenommen sind Haltestellen in Bad Wildungen, da diese aus der Einführungsphase des Stadtbussystems stammen und damals noch nicht im NVV-Design aufgestellt werden konnten.



- haltestellen- oder linienbezogene Fahrpläne fehlen (vgl. linkes Foto in Abb. IV-7);
- 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-7);
- 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);
- Vitrinen und Fahrplankästen zerstört oder anderweitig unbrauchbar sind;
- Wegeleitungen (Beschilderungen) fehlen oder unbrauchbar sind.



Abb. IV-7: Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten

[Fotos: NVV]



5 Schwachstellen und Mängel aus Sicht der Städte und Gemeinden

Im Rahmen einer Fragebogenaktion im 4. Quartal 2009 unter allen Stadt- und Gemeindeverwaltungen des Landkreises Waldeck-Frankenberg 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. in die zentralen Orte),
- Erschließung (z. B. durch fehlende Haltestellen),
- (Fahrgast-)Information,
- Haltestellen,
- Fahrzeuge und Reisekomfort,
- Tarife.

In → **Anlage IV-2** sind die entsprechenden Fragebogenrückläufe gemeindeweise zusammengestellt. Zusammengefasst beziehen sich die von den Stadt- und Gemeindeverwaltungen genannten Kritikpunkte auf

- den eingestellten Personenverkehr auf der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg,
- zu lange Fahrzeiten, z. B. im Zugverkehr auf der R4 nach/von Kassel,
- die unzureichende Anbindung von großen Teilen des Landkreises in/aus Richtung Süden (Marburg, Rhein-Main-Gebiet),
- Anschlusssituationen zwischen Zug und Bus an Netzknoten,
- Fahrtenangebote, Linienführungen und Betriebsabwicklungen im Busverkehr,
- Hürden in der Bestellung bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote,
- ausgedünnte oder nicht vorhandene Busverbindungen an Ferientagen und an Wochenenden,
- unbefriedigende Anbindung und Erschließung der touristischen Ederseeregion und des Nationalparks Kellerwald-Edersee,
- zu späte Ankunftszeiten morgens in den zentralen Orten (auch im AST-Verkehr),
- hohes Fahrpreisniveau.



V Angebotskonzept

1 Zuständigkeiten und Angebotsformen

Zuständigkeiten der Aufgabenträger

Der Lokale Nahverkehrsplan behandelt originär die lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST) in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Waldeck-Frankenberg bzw. in Regie der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) als zuständiger Aufgabenträgerorganisation.

Der SPNV ist nicht originärer 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 die Angebotskonzeption zwischen dem NVV, dem Landkreis Waldeck-Frankenberg und der EWF einvernehmlich erarbeitet wurde.

Ineinandergreifen der Bestandteile des projektierten ÖPNV-Angebotes

Das im Nahverkehrsplan projektierte ÖPNV-Angebot im Landkreis Waldeck-Frankenberg 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 ist aus den Richtungen Kassel, Rhein-Main-Gebiet und Ruhrgebiet durch drei SPNV-Linien und eine regionale Expressbuslinie aus Kassel sichergestellt (vgl. Kap. V 2.1). Über die SPNV-Linien R4, R39 und R42 sowie über die Expressbuslinie 500 ist der Landkreis an den ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe und an die regionalen Knotenbahnhöfe Brilon-Wald, Marburg und Wabern angebunden; im Kreisgebiet sind keine Fernverkehrsbahnhöfe oder RE-Halte vorhanden.

Bei der Eisenbahninfrastruktur im Kreisgebiet handelt es sich gänzlich um eingleisige Nebenstrecken mit einem dichten Netz an Zugangsstellen – auch an einwohnerschwächeren Orten ohne zentralörtliche Funktionen –, so dass die Regionalzüge zudem einen Teil der inneren Erschließung wahrnehmen. Dies ist allen voran entlang der R4 im nordöstlichen Kreisgebiet oder entlang der durch eine vorgesehene Streckenreaktivierung verlängerten R42 im zentralen und südlichen Kreisgebiet der Fall.

Die regionalen Buslinien des NVV (vgl. Kap. V 2.2) übernehmen auf den nachfragestärkeren Verkehrsachsen abseits der Schienenlinien Aufgaben der

- Verbindung zwischen Mittelzentren,
- Bedienung von Grundzentren,
- Herstellung vertakteter Anschlüsse an Netzknoten (vgl. Kap. V 2.8),
- Verbindung zu Städten, Gemeinden und Netzknoten außerhalb des Kreisgebietes.



Abschnittsweise ergänzen einzelne regionale Buslinien den SPNV in einem schienenparallelen Korridor; eine Konkurrenzierung liegt dennoch nicht vor. Durch die Regelfahrten mindestens im 2-Stunden-Takt an allen Verkehrstagen auf der Mehrzahl der regionalen Buslinien wird – vergleichbar dem Angebotsniveau im SPNV – in Gebieten ohne Bahnlinien eine dem ländlichen Raum angemessene Bedienung der Städte und Gemeinden und der touristischen Ziele sichergestellt.

Die lokalen Buslinien 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 2.3). Mehrere Grundzentren werden über die lokalen Buslinien mit ihren Mittelzentren verbunden. Das Angebot vieler lokaler Linien ist erkennbar auf die größte Kundengruppe im Nahverkehr im ländlichen Raum ausgerichtet, dem Ausbildungsverkehr zu/von den Standorten aller Schulformen.

Das lokale AST-System ergänzt die zuvor beschriebenen schienen- und straßengebundenen Verkehrsmittel und verdichtet die Fahrtmöglichkeiten für die Fahrgäste bedarfsorientiert auf einen Stundentakt (vgl. Kap. V 2.4). Es sind nahezu alle Stadt- und Ortsteile im Landkreis einbezogen, wodurch für fast die gesamte Wohnbevölkerung eine orts-teilüberschreitende Mobilität ohne Pkw von den frühen Morgenstunden bis in die späten Nachtstunden gewährleistet ist. Darüber hinaus erleichtert die Vorhaltung eines flächenhaften AST-Betriebes eine nachfrageorientierte Angebotsplanung vor allem im (lokalen) Busverkehr, so dass eine wohnortabhängige Benachteiligung je nach verkehrsgeographischer Lage an einer Bahn- oder an einer regionalen Buslinie weniger ins Gewicht fällt. Im AST-Netz sind Knotenpunkte ausgewiesen, an denen zu/von den Bahn- und Buslinien oder zwischen AST-Linien umgestiegen werden kann (vgl. Kap. V 2.9). Dies erhöht die Netzwirkung und trägt zu einer Verzahnung fest- und bedarfsbedienter Angebotsformen bei.

Mehrere Buslinien sind mit Liniennummer-Differenzierungen versehen (z. B. 502.1 oder 520.2), deren Teilfahrpläne eine eindeutige Ausrichtung auf ausbildungsbezogene Zwecke aufweisen (vgl. Kap. V 2.5). Diese Linien unterstützen das Angebot der regionalen und lokalen Buslinien in diesem Nachfragesegment. Die Fahrpläne der Hauptlinien können dadurch auch lesefreundlicher und übersichtlicher gestaltet werden.

In den drei einwohnerstärksten mittelzentralen Kernstädten Korbach, Frankenberg und Bad Wildungen verkehren Stadtbuslinien und tragen zu einer dichteren Erschließung bei (vgl. Kap. V 2.6). In Bad Wildungen und Frankenberg werden außerdem kernstadt-nahe Stadtteile mit der Innenstadt verbunden. Die innerstädtischen Verkehrsangebote zielen hauptsächlich auf die kleinräumige Mobilität der Bevölkerung ab, auch wenn regelmäßige Verknüpfungen zum regionalen Schienen- und Busverkehr bestehen.

Die „einbrechenden“ Linien des straßengebundenen ÖPNV in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter (Land-)Kreise oder Verbünde stellen – ebenso wie einige regionale Buslinien des NVV (s. o.) – die Verbindung zu Städten und Gemeinden jenseits der Kreisgrenzen sowie zu den dortigen Netzknoten her (vgl. Kap. V 2.7). Einige dieser Linien weisen ein Angebotsniveau auf, das den regionalen Buslinien des NVV vergleichbar ist.

Das „Jugendtaxi“ ist eine Form der Subjektförderung und richtet sich an Jugendliche und junge Erwachsene (vgl. Kap. V 2.11). Vom Landkreis oder von Dritten ausgegebene Gutscheine werden bei Taxiunternehmen als Zahlungsmittel anerkannt. Diese Maßnahme zur Verkehrssicherheit rundet das öffentliche Verkehrsangebot im Landkreis ab.



Liniensteckbriefe

Für alle Linien des straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg sind die angebotsseitigen Eckdaten in einzelnen „Steckbriefen“ festgehalten. Diese enthalten Angaben zu

- Linienverlauf (mit ortsteilscharfer Karten des Linienweges);
- Linienbündel;
- Fahrzeugkategorie;
- Angebotstyp und Netzebene (gemäß Anforderungsprofil Kap. 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 2010 (sofern zutreffend).

In der →**Anlage V-1** sind die Steckbriefe für den gesamten Busverkehr zusammengefasst, in der →**Anlage V-2** jene für die Linien des Anruf-Sammel-Taxi-Systems.



2 Verkehrsangebot

2.1 Schienenpersonennahverkehr

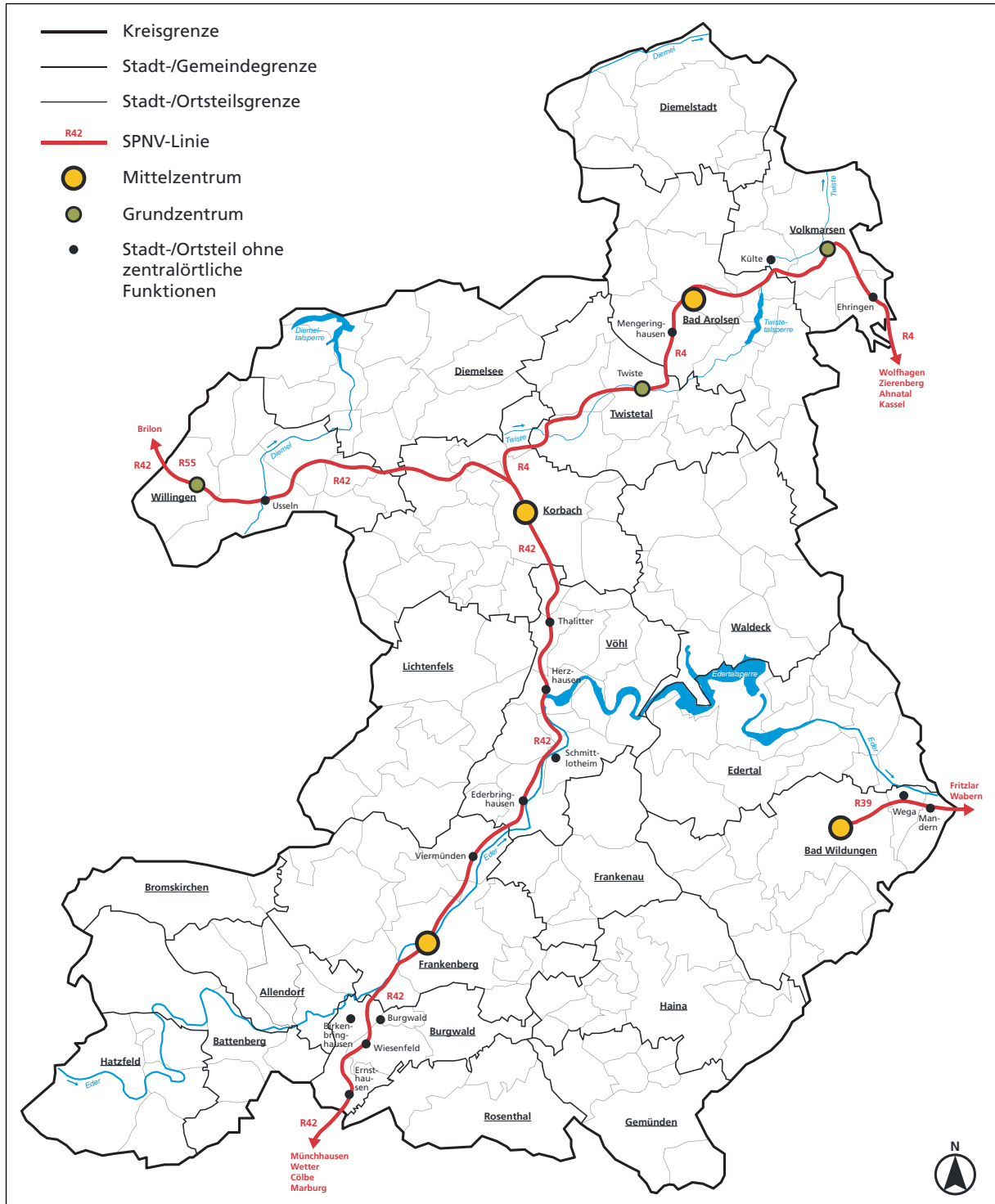


Abb. V-1: Zielnetz des SPNV im LK Waldeck-Frankenberg

[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 Waldeck-Frankenberg relevanten Angaben werden nachrichtlich und zusammengefasst in den Lokalen NVP übernommen, um ein Gesamtbild des ÖPNV-Systems im Kreisgebiet zu vermitteln. Das Zielnetz geht aus Abb. V-1 hervor.

Für das Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg sind drei „reguläre“ SPNV-Linien vorgesehen (R4, R39, R42). Hinzu kommen zwei Verstärkerlinien für den Freizeitverkehr zur Anbindung von Willingen aus Richtung Nordrhein-Westfalen (R55, RE55).

Größte Veränderung im SPNV gegenüber dem Status quo (2010) ist die geplante Reaktivierung der Bahnverbindung Korbach – Frankenberg zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014. Ab diesem Zeitpunkt werden Regionalzüge der Linie R42 mindestens die Relation Marburg – Frankenberg – Korbach bedienen. Die neu zu bedienende Haltepunkte werden mindestens sein:

- Vöhl-Thalitter (Neubau in Ortslage)
- Vöhl-Herzhausen (Neubau in Ortslage)
- Vöhl-Schmittlotheim (Modernisierung),
- Vöhl-Ederbringhausen (Modernisierung),
- Frankenberg-Viermünden (Modernisierung),
- Frankenberg Goßberg (Modernisierung).

Im Zielzustand – möglichst schon ab Dezember 2014 – soll die Linie R42 von Frankenberg über Korbach nach Brilon (Stadt) verlängert werden. Diese Durchbindung erscheint nur dann sinnvoll, wenn sowohl in Marburg als auch in Brilon Wald abgestimmte und kurze Anschlüsse zu/von den RE-Zügen hergestellt werden können. Ansonsten würde die R42 vorerst nur auf dem Abschnitt Marburg – Korbach verkehren und die Strecke Korbach – Brilon bis auf weiteres unverändert durch die R55 bedient werden.

Das beschriebene Konzept für die R42 setzt den Abschluss einer infrastrukturellen Maßnahme an der Bahnstrecke Bestwig – Winterberg voraus, die seitens der DB Netz AG auszuführen ist. Erst nach Einbau eines zweiten Gleises am (bisherigen) Haltepunkt in Olsberg-Bigge (Hochsauerlandkreis) und dessen betriebliche Heraufstufung zu einem Kreuzungsbahnhof können die Fahrlagen der SPNV-Linien im Sauerlandnetz getauscht werden. Im Nahverkehrsplan für Westfalen-Lippe ist diese Maßnahme fest vorgesehen (vgl. *NWL* 2011).

Im Zielzustand erhielte eine verlängerte R42 in Brilon Wald einen Rundumanschluss zu/von der R17 in/aus Richtung Dortmund. Ohne diesen Linientausch im Sauerlandnetz könnte eine über Korbach hinaus verlängerte R42 in Brilon Wald keine zeitlich abgestimmten Anschlüsse zu den anderen vertakteten SPNV-Linien herstellen. Bis zur Aufnahme des skizzierten Betriebskonzeptes im Sauerlandnetz wird die R55 weiterhin die Bedienung der Uplandbahn Korbach – Willingen – Brilon und die Anschlüsse zu/von der R57 Hagen – Warburg (– Kassel) in Brilon Wald wahrnehmen.

Aus Sicht des Landkreises Waldeck-Frankenberg handelt es sich bei der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg und bei der Verlängerung der R42 nach Brilon um vordringlich zu realisierende Maßnahmen. Von diesen hängen auch die Anpassungen im regionalen und lokalen Busverkehr auf dieser Achse sowie um den Nationalpark Kellerwald-Edersee ab. Die Umsetzungen aller in diesem Zusammenhang notwendigen infrastrukturellen Teilmaßnahmen auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Franken-



berg obliegen der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurhessenbahn“) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Die Herstellung eines Integralen Taktknotens am Korbacher Hbf. zwischen den Strecken Brilon – Willingen – Korbach – Frankenberg – Marburg (R42) und Korbach – Wolfhagen – Kassel (R4) ist eine Maßnahme im SPNV, die mit der o. g. Reaktivierung einhergeht und daher ebenso prioritär gesehen wird. Dieser Integrale Taktknoten kann erst dann vollständig zustande kommen, wenn die R42 von Korbach über die Uplandbahn verlängert wird und sich in Brilon Wald Anschlüsse mit kurzen Übergängen zu/von den RE-Linien auf der Oberen Ruhrtalbahn ergeben (s. o.).

Tab. V-1 zeigt die Änderungen auf, die sich durch eine Reaktivierung des Abschnittes Korbach – Frankenberg bei den übrigen SPNV-Linien im Landkreis Waldeck-Frankenberg ergeben.

| Linie | Linienverlauf | geplante Änderungen | Umsetzungshorizont |
|-----------|--|--|--|
| R4 | Kassel – Zierenberg – Wolfhagen – Volkmarsen – Bad Arolsen – Twistetal – Korbach | Verkürzung der Fahrzeit Kassel – Korbach durch streckenseitige Beschleunigungen auf ca. 75 min | ab dem Fahrplanwechsel 12/2014 |
| | | in Korbach Hbf. Anschlüsse zu/ von R42 nach/aus Brilon und Marburg (ITF-Knoten) | angestrebt: ab dem Fahrplanwechsel 12/2014 |
| R39 | Wabern – Fritzlar – Bad Wildungen | - | - |
| R42 | Brilon – Willingen – Korbach – Vöhl-Herzhausen – Frankenberg – Burgwald – Münchhausen – Wetter – Marburg | Reaktivierung Bahnstrecke Korbach – Frankenberg | ab dem Fahrplanwechsel 12/2014 |
| | | Verlängerung der R42 im 120-Min.-Takt von Frankenberg bis Brilon Stadt | angestrebt: ab dem Fahrplanwechsel 12/2014 |
| | | Anschluss in Brilon Wald zum/vom RE57 nach/aus Dortmund (anstatt RE17 nach/aus Hagen) | |
| R4 R42 | s. o. | Umsetzung des ITF-Knotens Korbach Hbf. | angestrebt: ab dem Fahrplanwechsel 12/2014 |
| R55 | Brilon – Willingen (– Korbach) | R55 wird auf den Abschnitt Brilon – Willingen reduziert | angestrebt: ab dem Fahrplanwechsel 12/2014 |
| | | Integration der Regelfahrten Brilon – Korbach in R42 | |
| | | R55 besteht nur noch aus Taktverdichtern zur R42 an Fr, Sa, So/F | |
| RE55 | Dortmund – Brilon Wald – Willingen (– Korbach) | abhängig vom Zuschnitt des entsprechenden Vergabernetzes beim NWL | vs. ab dem Fahrplanwechsel 12/2016 |

Tab. V-1: SPNV-Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]



2.2 Regionaler Busverkehr

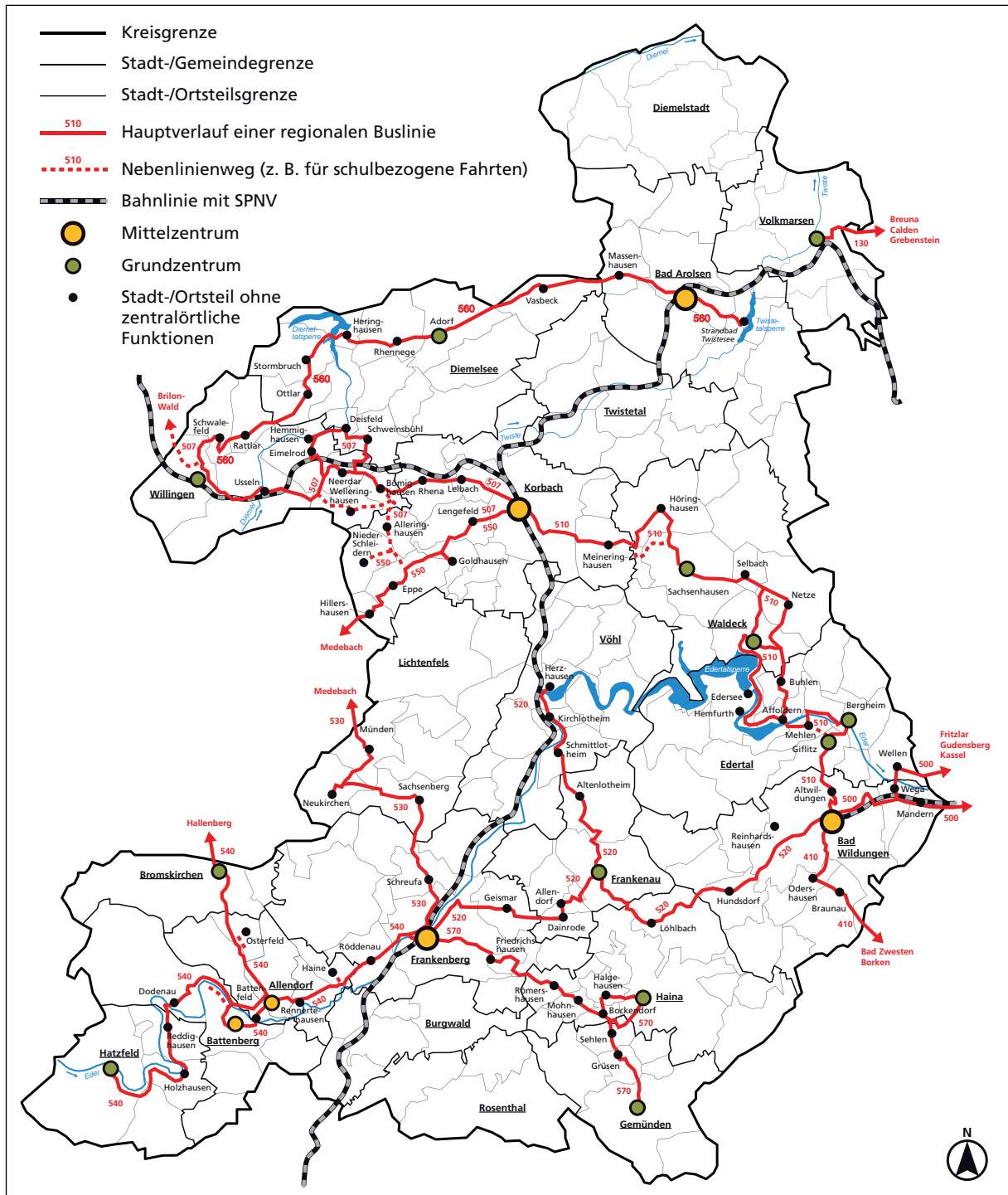


Abb. V-2: Zielnetz für die regionalen Buslinien im LK Waldeck-Frankenberg

[eigener Entwurf]

Das Zielnetz im regionalen Busverkehr setzt sich aus elf Linien zusammen, für die überwiegend ein vertaktetes Angebot an (nahezu) allen Verkehrstagen vorgesehen ist und



bei denen sowohl zum SPNV als auch untereinander vertaktete Systemanschlüsse herzustellen sind. Dadurch wird in weiten Teilen des Kreisgebietes ein regionales Grundnetz aus fest bedienten Schienen- und Buslinien vorgehalten (vgl. Abb. V-2).

Lediglich die neue regionale Buslinie 560 Bad Arolsen – Diemelsee – Willingen weist nur ein saisonales Fahrtenangebot im 3-Stunden-Takt auf. Neun regionale Linien verkehren ganzjährig mindestens alle 2 Stunden, wenn auch vereinzelt saisonal über verschiedene Linienwege (510 Bad Wildungen – Waldeck – Korbach). Die Linien 530 und 570 fahren nur an Werktagen (Mo-Fr). Die Bedienung an Wochenenden und an Feiertagen wird von AST-Linien übernommen. Das Angebot der Linie 507 besteht aus unvertakteten Einzelfahrten.

Die Fahrpläne der im 2-Stunden-Grundtakt verkehrenden regionalen Buslinien 510, 520, 530, 540, 550 und 570 werden durch AST-Fahrten zu einem Stundentakt ergänzt. Damit ist jedoch keine Ausweitung der angebotenen Fahrplanleistungen des lokalen AST verbunden. Vielmehr werden Bestandsleistungen von AST-Linien in den Bedienkorridoren parallel zu den regionalen Buslinien in den Fahrplanmedien dahingehend kommuniziert, dass dem Fahrgast ein komplementäres Angebot vermittelt wird, das sich zu einem Stundentakt aus Fest- und Bedarfsbedienung zusammenfügt.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für alle regionalen Buslinien einzeln hervor.

Die bisherigen lang laufenden regionalen Buslinien

- 510 (Bad Wildungen – Korbach – Medebach),
- 520 (Hatzfeld/Hallenberg – Frankenberg – Bad Wildungen) und
- 530 (Gemünden – Frankenberg – Medebach)

werden jeweils in zwei Linien aufgeteilt und in den Mittelzentren Korbach bzw. Frankenberg „gebrochen“.

Der Ast der Linie 510 zwischen Waldeck-Sachsenhausen und Wolfhagen-Ippinghausen wird mangels ausreichender Fahrgastnachfrage ersatzlos entfallen.

Die Linie 520 wird um einen Linienast Frankenau – Vöhl-Herzhausen ergänzt und dort mit der SPNV-Linie R42 verknüpft (vgl. Kap. V 2.8). Hierdurch wird für die Relation Frankenau – Korbach ein adäquater Ersatz für den Entfall der Linie 555 geschaffen. Die Linienäste nach/von Frankenberg (Eder) und Vöhl-Herzhausen werden im 120-Minuten-Grundtakt bedient, so dass sich an allen Verkehrstagen durch Überlagerung ein 60-Minuten-Grundtakt zwischen Frankenau und Bad Wildungen ergibt.

Die Bedienung des Oberen Edertals übernimmt die regionale Buslinie 540. Auch hier wird durch Überlagerung zweier Linienäste auf dem Abschnitt Frankenberg – Allendorf – Battenberg ein 60-Minuten-Grundtakt angeboten. Eine Führung des Linienastes nach Hallenberg über die Kernstadt von Battenberg soll nur dann beibehalten werden, wenn die Busanschlüsse in Hallenberg nach/aus Winterberg erreicht werden. Ansonsten soll dieser Linienast bereits in Allendorf nach Bromskirchen und Hallenberg abzweigen.

Der Nord- und der Südabschnitt der bisherigen Linie 530 können durch eine Linienaufteilung noch unabhängiger voneinander bedient werden, so dass bessere zeitliche Anschlüsse zur R42 in Frankenberg (Eder) und zur Linie MR-70 in Gemünden (Wohra) entstehen.



Die Linie 550 Korbach – Medebach kann optional im Richtungsband betrieben werden, wonach abseits der Hauptstraße gelegene Haltestellen nur bei Bedarf bzw. nach telefonischer Voranmeldung angefahren werden.

Aus Tab. V-2 sind die Änderungen ersichtlich, die sich im Angebot des regionalen Busverkehrs auf Grundlage der Rahmenplanungen im Regionalen Nahverkehrsplan des NVV gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2010 ergeben.

Die Umsetzung der Maßnahmen im regionalen Busverkehr obliegt dem NVV als regionalem Aufgabenträger. Ein Teil der Angebotsänderungen kann erst nach Auslaufen der Bestandsverträge bzw. der Bestandskonzessionen realisiert werden. Hierunter fällt z. B. die Trennung der lang laufenden regionalen Buslinien 510, 520 und 530.

Mit der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 muss der straßengebundene ÖPNV im mittleren Kreisgebiet neu geordnet werden. Dies betrifft auch die regionale Linie 520, da diese künftig für die Bedienung zwischen Frankenau und Vöhl-Herzhausen zuständig sein wird (Ablösung des Rufbusfahrtenangebots der bisherigen lokalen Linie 555 Frankenberg – Frankenau – Korbach). Durch die Ergänzung der Linie 520 um den Linienast nach/von Vöhl-Herzhausen kommt – zusammen mit dem Linienast nach/von Frankenberg – eine Fahrplanverdichtung zwischen Frankenau und Bad Wildungen zustande.

| Linie | Linienverlauf | geplante Maßnahme | Umsetzungshorizont |
|-------|--|---|--|
| 130 | Volkmarsen – Breuna – Flughafen Kassel-Calden – Calden – Grebenstein | neue Linienbezeichnung (ehem. 150) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013 |
| | | geänderte Linienführung im LK Kassel | |
| | | geändertes Fahrtenangebot | |
| 410 | Bad Wildungen – Bad Zwesten – Borken | neue Linienbezeichnung (ehem. 408) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015 |
| | | durchgehende Wochenendbedienung auf der Relation Bad Wildungen – Bad Zwesten – Borken | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| 500 | Bad Wildungen – Fritzlar – Gudensberg – Kassel | - | - |
| 507 | Korbach – OT von Diemelsee – Willingen (– Brilon-Wald) | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013 |
| 510 | Bad Wildungen – Edertal – Waldeck – Korbach | saisonale Verlegung der Regelfahrten auf die Ederseerandstraße (April-Okt.) | seit Beginn der Sommersaison 04/2011 |
| | | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013 |
| | | Reduzierung der Linienführung auf den Abschnitt Bad Wildungen – Korbach | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014 |



| Linie | Linienverlauf | geplante Maßnahme | Umsetzungshorizont |
|-----------------|--|--|---|
| 510 (Forts.) | Bad Wildungen – Edertal – Waldeck – Korbach | Abschnitt Korbach – Medebach als neue Linie 550 (weiterhin betriebliche Durchbindungen 510/550) | |
| | | ersatzloser Entfall des Abschnittes Waldeck-Sachsenhausen – Wolfhagen-Ippinghausen | |
| 520 | Bad Wildungen – Frankenaue – Frankenberg / Vöhl-Herzhausen | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013 |
| | | Erweiterung um den Liniennast Frankenaue – V.-Herzhausen (ehem. Linie 555) | mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg ab 12/2014 |
| | | Bedienung der Liniennäste nach Frankenberg und Vöhl-Herzhausen jeweils im 120'-Takt; dadurch Verdichtung auf 60'-Takt Frankenaue – Bad Wildungen | mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg ab 12/2014 |
| | | Entfall der Linienführung im Oberen Edertal (s. neue Linie 540) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| | | Entfall der Zusatzfahrten für die OT zwischen Frankenberg und Frankenaue | |
| | | Einführung eines Fahrtenangebots nachmittags an Wochenenden | |
| 530 | Frankenberg – Medebach | Reduzierung der Linienführung auf den nördlichen Abschnitt Frankenberg – Medebach (südl. Abschnitt siehe neue Linie 570) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| | | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | |
| 540 | Frankenberg – Allendorf – Battenberg – Hallenberg / Hatzfeld | neue Linienbezeichnung im Oberen Edertal (ehem. 520) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| | | Ausweitung des Fahrtenangebots an Samstagnachmittagen | |
| | | Einführung eines Fahrtenangebots an Sonn- und Feiertagen | |
| | | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | |



| Linie | Linienverlauf | geplante Maßnahme | Umsetzungshorizont |
|-------|-------------------------------------|--|--|
| 550 | Korbach – Medebach | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013 |
| | | neue Linienbezeichnung für den westlichen Abschnitt der Linie 510 (weiterhin betriebliche Durchbindung der Regelfahrten Linien 510/550) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014 |
| | | optional: Umstellung von Festbedienung auf Richtungsbandbetrieb | |
| 560 | Bad Arolsen – Diemelsee – Willingen | neue regionale Buslinie | mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013 |
| | | Erweiterung des Fahrtenangebots für den Jedermann-Verkehr auf dem Korridor Bad Arolsen – Diemelsee – Willingen (ggü. lokaler Buslinie 506) | |
| | | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | |
| 570 | Frankenberg – Haina – Gemünden | Verlängerung der Linienführung zum Strandbad und zum Feriendorf am Twistesee bei Bad Arolsen-Wetterburg | mit Beginn der Sommersaison ab 04/2014 |
| | | neue Linienbezeichnung (570) für den südlichen Abschnitt der Linie 530 | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| | | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | |

Tab. V-2: Regionale Buslinien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte
[eigene Zusammenstellung]



2.3 Lokaler Busverkehr

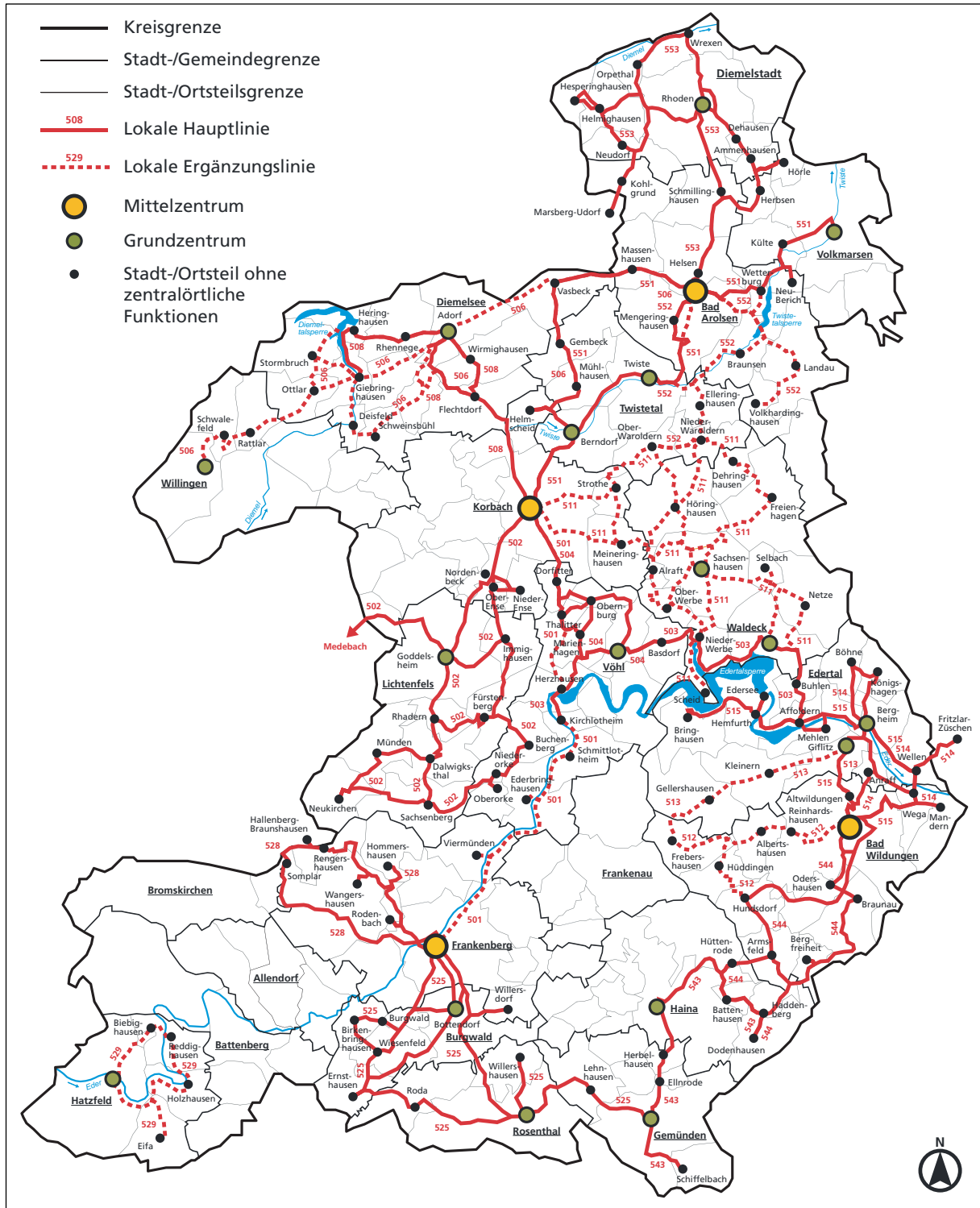


Abb. V-3: Zielnetz für die lokalen Buslinien

[eigener Entwurf]



Auf 19 lokalen Buslinien (Haupt- und Ergänzungslinien) in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Waldeck-Frankenberg ist ein Fahrtenangebot vorgesehen, dass sich neben dem Ausbildungsverkehr an den Jedermann-Verkehr richtet (vgl. Abb. V-3). Daher finden auf zehn Linien Fahrten an Ferienwerktagen und teilweise an Wochenenden und Feiertagen statt. Die Linien gehen weit überwiegend von den Mittelzentren Bad Arolsen, Bad Wildungen und Korbach aus und bedienen die Stadt- und Ortsteile der angrenzenden Kommunen.

Die Umsetzung der Maßnahmen im lokalen Busverkehr fällt in die Zuständigkeit der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF), der Aufgabenträgerorganisation des Landkreises Waldeck-Frankenberg.

Bis auf die Linie 503 Vöhl – Waldeck – Edertal-Hemfurth-Edersee, für die ein ganzjähriger Betrieb vorgesehen ist (außerhalb der Saison als Rufbus), besteht das Fahrtenangebot auf den lokalen Buslinien zumeist aus unvertakteten Einzelfahrten, da das Angebot auf nachfragestärkere Verkehrszeiten und auf den Ausbildungsverkehr ausgerichtet ist. Anschlussbeziehungen zu den vertakteten Schienenlinien und zu anderen (unvertakteten) Buslinien können folglich nur punktuell hergestellt werden. Nachfrageschwächere Zeiten sind über die Bedarfsbedienung mit dem AST abgedeckt (vgl. Kap. V 2.4).

Aufgrund dieser Fahrplankonstruktion und der Erfordernis, verschiedene Linienwege im Ausbildungsverkehr zu bedienen, können sich lokale Bus- und AST-Linien nicht ohne weiteres zu einem 1-Stunden-Takt ergänzen, wie es bei regionalen Busverbindungen möglich ist (vgl. Kap. V 2.2). Dies wäre nur dann umsetzbar, wenn lokale Buslinien auch im 2-Stunden-Grundtakt verkehrten. In Anbetracht der relativ geringen Nachfrage wäre dies jedoch mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden und in Hinblick auf die Schulanfangs- und -endzeiten (Schulstunde ist 45 Minuten statt 60 Minuten lang) nicht mit einer Taktstruktur (im 1- bzw. 2-Stunden-Takt) vereinbar.

Die deutlichste Veränderung bei den lokalen Buslinien wird durch die Reaktivierung der SPNV-Linie R42 Korbach – Vöhl-Herzhausen – Frankenberg ausgelöst. Die Buslinie 501 (ehemals 555) wird auf ein Mindestmaß an Fahrten im ausbildungsbezogenen Verkehr reduziert, der nicht auf die R42 verlagert werden kann. Alle bisherigen Regelfahrten Korbach – Frankenberg inklusiver der (Rufbus-)Fahrten über Frankenau entfallen. Die verbleibende Busbedienung im Eder- und Ittertal stellt aufgrund der Fahrlagen und des 120-Minuten-Grundtaktes der R42 eine notwendige Ergänzung und keine Parallelbedienung zur reaktivierten Bahnlinie in zeitlicher Hinsicht dar.

Auf der Linie 501 verbleiben weiterhin Rufbusfahrten integriert, die der Verbindung der Jugendburg Hessenstein mit den benachbarten Bahnstationen in Frankenberg-Viermünden und in Vöhl-Erderbringhausen dienen. Die Jugendburg Hessenstein kann aus Gründen der Topographie und der Verkehrssicherheit fußläufig von Vöhl-Erderbringhausen nicht erreicht werden.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für alle lokalen Buslinien einzeln hervor.

Tab. V-3 enthält die geplanten Änderungen beim Verkehrsangebot der lokalen Buslinien gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2010.



| Linie | Linienverlauf | geplante Maßnahmen | Umsetzungshorizont |
|-------|--|---|---|
| 501 | Korbach – OT von Vöhl – Frankenberg | Reduzierung des Fahrten- angebotes auf die Belange des Ausbildungsverkehrs, der nicht durch die Bahnli- nie R42 abgedeckt wird. | mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg ab 12/2014 |
| | | Rufbusanbindung der Ju- gendburg Hessenstein zu/ von den benachbarten Bahnstationen | |
| | | neue Linienbezeichnung (ehem. 555) | nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2016 |
| 502 | Korbach – Lichtenfels (– Medebach) | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | mit Beginn der Sommersai- son ab 04/2013 |
| 503 | Vöhl – Waldeck – Edertal- Hemfurth-Edersee | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | seit 10/2012 |
| | | Erweiterung der Linienfüh- rung um Kernstadt Wal- deck, Edertal-Buhlen und Edertal-Affoldern | mit Beginn der Sommersai- son ab 04/2013 |
| | | Einführung eines Fahrten- angebotes an Werktagen (Mo-Fr) und an Samstagen | mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg ab 12/2014 |
| | | neue Linienbezeichnung (ehem. 556; erstmals seit der Sommersaison 2011) | nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2016 |
| 504 | Korbach – Vöhl | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2016 |
| | | Entfall der Fahrten an Samstagen | |
| 506 | Bad Arolsen – OT von Twis- tetal – Diemelsee – Willin- gen | Einzelfahrten an Ferien- werktagen entfallen (s. neue reg. Buslinie 560) | mit Beginn der Sommersai- son ab 04/2013 |
| | | Aufgabenträger ist LK Wal- deck-Frankenberg anstatt NVV | nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2020 (optio- nal 12/2022) |
| 508 | Korbach – Diemelsee | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | mit Beginn der Sommersai- son ab 04/2013 |
| 511 | Korbach – OT von Twistetal – Waldeck | - | - |
| 512 | Bad Wildungen – westliche OT von Bad Wildungen | Auftrennung der bisheri- gen Linie 512 in die Linien 512 (Bad Wildungen) und 513 (Edertal) | seit dem Fahrplanwechsel 12/2013 |
| 513 | Bad Wildungen – Edertal | | |
| 514 | Bad Wildungen – Edertal – Fritzlar-Züschchen | - | - |



| Linie | Linienverlauf | geplante Maßnahmen | Umsetzungshorizont |
|-------|--|---|---|
| 515 | Bad Wildungen – Edertal | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | seit Beginn der Sommersaison 04/2012 |
| | | neue Linienbezeichnung (ehem. 521) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014 |
| 525 | Frankenberg – Burgwald – Rosenthal – Gemünden | - | - |
| 528 | Frankenberg – Hallenberg-Braunshausen – Bromskirchen-Somplar | - | - |
| 529 | Stadtteile von Hatzfeld | neue Linienbezeichnung (ehem. 542) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| 543 | Gemünden – Haina | neue Linienbezeichnung (ehem. 527) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| 544 | Bad Wildungen – OT von Bad Wildungen und Haina | Entfall der Fahrten an Ferientagen u. Samstagen | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| 551 | Korbach – Twistetal – Bad Arolsen – Volkmarsen | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013 |
| | | neue Linienbezeichnung (ehem. 505) | spätestens mit Ablauf der Bestandskonzession 12/2020 (bzw. 12/2022) |
| 552 | Bad Arolsen – Twistetal | neue Linienbezeichnung (ehem. 516) | spätestens mit Ablauf der Bestandskonzession 12/2020 (bzw. 12/2022) |
| 553 | Bad Arolsen – Diemelstadt (– Marsberg-Udorf) | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013 |
| | | neue Linienbezeichnung (ehem. 526) | spätestens mit Ablauf der Bestandskonzession 12/2020 (bzw. 12/2022) |

Tab. V-3: Lokale Buslinien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte
[eigene Zusammenstellung]



2.4 Lokaler AST-Verkehr

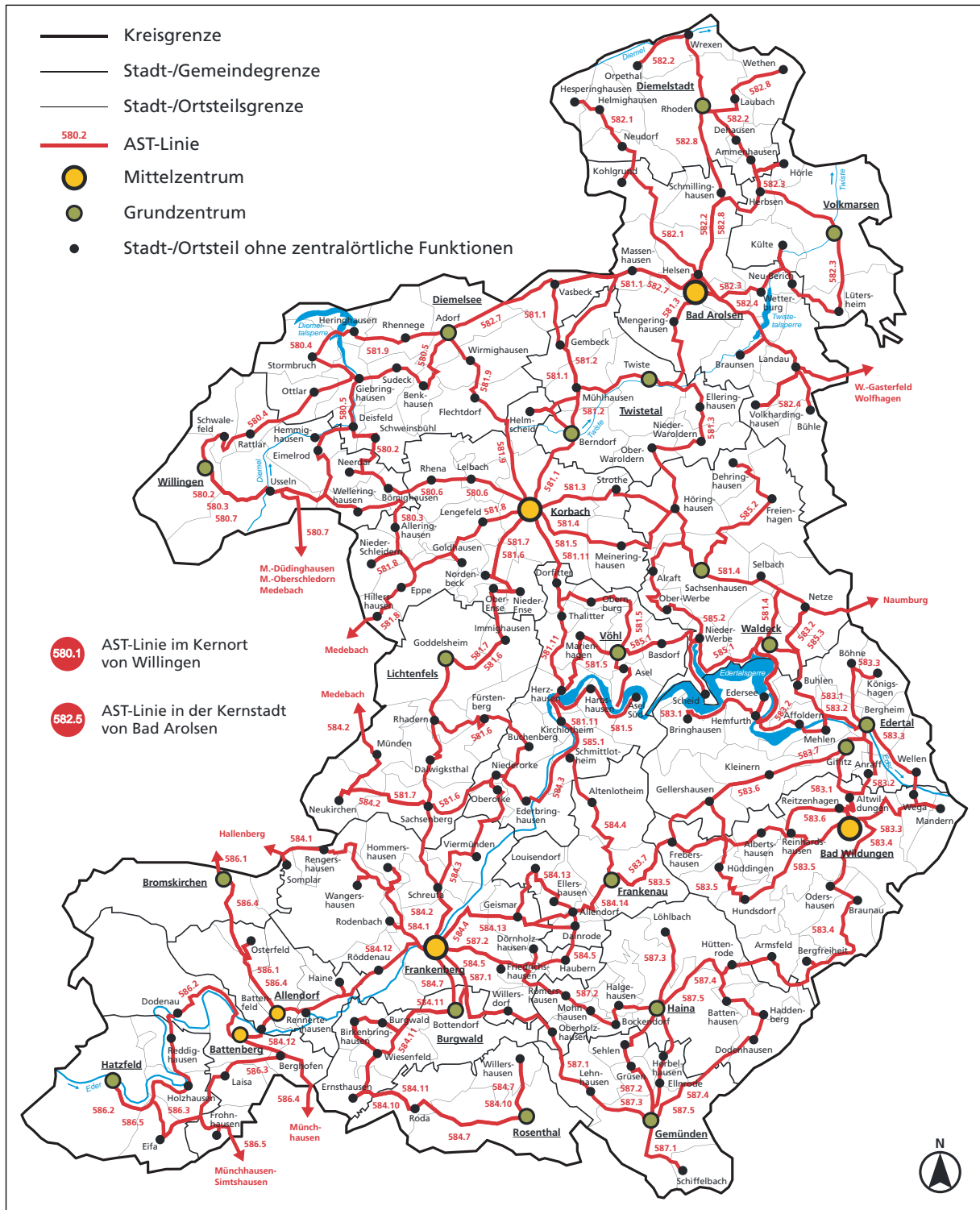


Abb. V-4: Zielnetz für das lokale AST-System

[eigener Entwurf]



Die Umsetzung der Maßnahmen im lokalen AST-Verkehr fällt in die Zuständigkeit der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF), der Aufgabenträgerorganisation des Landkreises Waldeck-Frankenberg.

Das fahrplangebundene AST-System im Landkreis besteht künftig aus 55 Linien. Daran sind nahezu alle Stadt- und Ortsteile im Kreisgebiet angebunden. Das AST ist voll umfänglich in den NVV-Tarif integriert. Der Fahrgast muss einen AST-Zuschlag entrichten.

Das AST-System ergänzt das Angebot der fest bedienten Bahn- und Buslinien. Bei Vorliegen einer räumlichen Parallelbedienung werden AST-Fahrten nur im Abstand von +/- 30 Minuten zu einer Bahn- oder Busfahrt durchgeführt. Innerhalb dieses Zeitpuffers ist die Buchung einer im Fahrplan ausgewiesenen AST-Fahrt systembedingt nicht möglich.

Entlang der Bedienkorridore der regionalen Buslinien 510, 520, 530, 540, 550 und 570 wird das AST-Angebot in den Fahrplanmedien in der Art kommuniziert, dass der Fahrgast die regionale Verbindung im Stundentakt nutzen kann, die durch eine Überlagerung aus Festbedienung mit Bus und Bedarfsbedienung mit AST zustande kommt. Aufgrund der nachfrageorientierten Fahrplankonstruktion (kein Taktverkehr, verschiedene Linienwege) ist diese Form der Angebotsgestaltung auf lokalen Buslinien nicht umsetzbar.

Für das Zielnetz ist vorgesehen, dass neun Linien die Kreisgrenzen überschreiten. So soll beispielsweise erstmals die Stadt Medebach im Hochsauerlandkreis in das AST-System aufgenommen werden (durch Linien von/nach Frankenberg, Korbach und Willingen).

Für Kreisgrenzen überschreitende Nachfragebeziehungen sind neue bzw. erweiterte AST-Verbindungen nach/von Hallenberg (Linie 584.1), Medebach (Linien 580.7, 581.8 und 584.2) und Wolfhagen (Linie 582.4) vorgesehen. Dafür werden keine Umsetzungshorizonte angegeben, da diese Maßnahmen nur unter finanzieller Beteiligung Dritter umgesetzt werden können.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für alle lokalen AST-Linien einzeln hervor.

Die bisherige lang laufende AST-Linie 580.2 Willingen – Korbach wird auf den Abschnitt Willingen – Willingen-Bömighausen eingekürzt. Der Komplementärabschnitt Willingen-Bömighausen – Korbach wird von der neuen AST-Linie 580.6 bedient. Dadurch wird Willingen-Bömighausen zu einem neuen Linienverknüpfungspunkt (vgl. Kap. V 2.9), nachdem bis Dezember 2012 abgerufene Fahrten der Linie 580.2 auf der Gesamtrelation in Willingen-Bömighausen bereits aus betrieblichen Gründen stets „gebrochen“ wurde.

Im südöstlichen Kreisgebiet wird es erstmals Umsteigeverbindungen von den Gemeinden Frankenau, Gemünden und Haina nach Bad Wildungen geben. Ferner wird das Wesetal auf seiner gesamten Länge von Frankenau bis Edertal-Gifflitz von einer neuen AST-Linie (583.7) bedient.

Tab. V-4 gibt Auskunft über die geplanten Änderungen beim Verkehrsangebot im lokalen AST-System gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2010 (bzw. gegenüber dem Fahrplanstand im April 2011 bei den AST-Linien 587.1-5 im Raum Gemünden/Haina). Eine ganze Reihe an Maßnahmen wurde bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 umgesetzt.



| Linie | Linienverlauf | geplante Änderungen | Umsetzungshorizont |
|-------|--|--|---|
| 580.1 | Kernort Willingen | - | - |
| 580.2 | Willingen – OT von Willingen und Diemelsee | Verkürzung der Linienführung auf den Abschnitt Willingen – W.-Bömighsn. neue AST-Linie 580.6 für Abschnitt Willingen-Bömighausen – Korbach | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| 580.3 | Willingen – OT von Willingen – Korbach-Alleringhausen | Verlängerung der Linienführung von Willingen-Wellinghausen nach Korbach-Alleringhausen | seit Beginn des Schuljahres 08/2010 |
| 580.4 | Willingen – Diemelsee-Heringhausen | - | - |
| 580.5 | Ortsteile von Diemelsee | - | - |
| 580.6 | Korbach – nordwestliche OT von Korbach – Willingen-Bömighausen | neue Linienbezeichnung 580.6 für den Abschnitt Korbach – Willingen-Bömighausen | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| 580.7 | Willingen – Medebach | neue AST-Linie Willingen – Medebach, dadurch neuer AST-Bedienabschnitt Willingen-Usseln – Medebach | k. A. |
| 581.1 | Bad Arolsen – Diemelsee-Vasbeck – Twistetal – Korbach | - | - |
| 581.2 | Ortsteile von Twistetal | - | - |
| 581.3 | Bad Arolsen – Twistetal – Waldeck-Höringhausen – Korbach | - | - |
| 581.4 | Korbach – Waldeck | - | - |
| 581.5 | Korbach – Vöhl | Verlängerung der Linienführung entlang des Ederseesüdufers von V.-Herzhäuser über Vöhl-Harbshausen nach Vöhl-Asel Süd Anbindung des Ferienheims Albert Schweitzer und des Camps der Sportjugend Hessen neuer Verknüpfungspunkt zum SPNV in Vöhl-Herzhäuser | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg ab 12/2014 |
| 581.6 | Lichtenfels – westliche OT von Vöhl – Korbach | - | - |



| Linie | Linienverlauf | geplante Änderungen | Umsetzungshorizont |
|--------|--|---|---|
| 581.7 | Korbach – Lichtenfels | geringfügige Veränderung der fahrplanmäßigen Linienführung zwischen den südl. OT von Lichtenfels | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| 581.8 | Korbach – Medebach | Verlängerung der Linienführung von Korbach-Hillershausen nach Medebach | k. A. |
| 581.9 | Korbach – Diemelsee | - | - |
| 581.11 | Korbach – OT von Vöhl | neuer Verknüpfungspunkt zum SPNV in Vöhl-Herzhausen | mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg ab 12/2014 |
| 582.1 | Bad Arolsen – OT von Diemelstadt | - | - |
| 582.2 | Bad Arolsen – Diemelstadt | - | - |
| 582.3 | Bad Arolsen – Volkmarsen | - | - |
| 582.4 | Bad Arolsen – südöstliche OT von Bad Arolsen – Wolfhagen | Erweiterung der Linienführung um den Abschnitt von Bad Arolsen-Landau nach Wolfhagen (Integration der AST-Linie 582.6, die damit entfällt) Erweiterung des Bedienstandards (Verkehrstage, Betriebszeiten, Fahrtenfolge) für den Abschnitt Bad Arolsen-Landau – Wolfhagen analog der bisherigen Linie 582.4 | k. A. |
| 582.5 | Kernstadt von Bad Arolsen | - | - |
| 582.7 | Bad Arolsen – Diemelsee | - | - |
| 582.8 | Bad Arolsen – Diemelstadt | - | - |
| 583.1 | Bad Wildungen – Edertal | - | - |
| 583.2 | Bad Wildungen – Edertal – Waldeck | - | - |
| 583.3 | Bad Wildungen – Edertal | - | - |
| 583.4 | Bad Wildungen – südliche OT von Bad Wildungen | Aufnahme von Haina-Fischbach in die Linienführung | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| 583.5 | Bad Wildungen – Frankenau | Verlängerung der Linienführung von Bad Wildungen-Frebershausen nach Frankenau | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| 583.6 | Bad Wildungen – westliche OT von Edertal | - | - |



| Linie | Linienverlauf | geplante Änderungen | Umsetzungshorizont |
|--------|---|--|---|
| 583.7 | Edertal – Frankenau | neue durchgehende AST-Linie im Wesetal | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| 584.1 | Frankenberg – nordöstliche OT von Frankenberg – Hallenberg | Verlängerung der Linienführung von Bromskirchen-Somplar nach Hallenberg | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015 |
| 584.2 | Frankenberg – südliche OT von Lichtenfels – Medebach | Änderung der Linienführung: Bedienung des Abschnittes Lichtenfels-Münden – Medebach anstatt L.-Münden – L.-Dalwigksthäl | k. A. |
| 584.3 | Frankenberg – nördliche OT von Frankenberg – südwestliche OT von Vöhl | - | - |
| 584.4 | Frankenberg – Frankenau – Vöhl-Schmittlotheim | - | - |
| 584.5 | Frankenberg – östliche OT von Frankenberg – Frankenau-Dainrode | Verlängerung der Linienführung von Frankenberg-Friedrichshausen nach Frankenberg Kernstadt (Integration der AST-Linie 584.6, die damit entfällt) | zum Fahrplanwechsel 12/2013 |
| 584.7 | Frankenberg – Burgwald – Rosenthal | Integration der bisherigen AST-Linien 584.7, 584.8 und 584.9 in die neue AST-Linie 584.7 | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| 584.10 | Burgwald-Ernsthausen – Rosenthal | Ausdehnung des Betriebszeitraumes an allen Verkehrstagen | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015 |
| 584.11 | Rosenthal-Roda – Burgwald – Frankenberg-Willersdorf | Aufnahme von Burgwald-Bottendorf in die Linienführung | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015 |
| 584.12 | Frankenberg – Allendorf – Battenberg | - | - |
| 584.13 | Frankenberg – westliche OT von Frankenau | - | - |
| 584.14 | Stadtteile von Frankenau | - | - |
| 585.1 | Vöhl – Waldeck – Edertal-Hemfurth | neuer Verknüpfungspunkt zum SPNV in Vöhl-Herzhäusen | mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg ab 12/2014 |
| | | Verlängerung der Linienführung von Waldeck nach Edertal-Hemfurth über die Ederseerandstraße unter Anbindung der dortigen touristischen Einrichtungen | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| 585.2 | Stadtteile von Waldeck | - | - |
| 585.3 | Waldeck – Naumburg | - | - |



| Linie | Linienverlauf | geplante Änderungen | Umsetzungshorizont |
|---|--|--|--|
| 586.1 | Allendorf – Bromskirchen – Hallenberg | - | - |
| 586.2 | Battenberg – Hatzfeld | - | - |
| 586.3 | Battenberg – südliche OT von Battenberg – Hatzfeld-Eifa | - | - |
| 586.4 | Münchhausen – Battenberg – Allendorf – Bromskirchen – Hallenberg | - | - |
| 586.5 | Hatzfeld – Münchhausen-Simtshausen | - | - |
| 586.6 | Burgwald – Allendorf | Linie entfällt ersatzlos. | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015 |
| 587.1* | Frankenberg – Gemünden | Verlängerung der Linienführung von Gemünden nach Gemünden-Schiffelbach (Integration der AST-Linie 587.6, die damit entfällt) | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| 587.2* | Frankenberg – Haina – Gemünden | - | - |
| 587.3* | Gemünden – Haina | - | - |
| 587.4* | Gemünden – Haina – Bad Wildungen-Armsfeld | Verlängerung der Linienführung von Haina-Hüttenrode nach Bad Wildungen-Armsfeld | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| 587.5* | Gemünden – OT von Haina – Bad Wildungen-Armsfeld | Verlängerung der Linienführung von Haina-Hüttenrode nach Bad Wildungen-Armsfeld | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| * Die AST-Linien 587.1-5 sind seit April 2011 in Betrieb. | | | |

Tab. V-4: Lokale AST-Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]



2.5 Buslinien mit Liniennummer-Differenzierungen

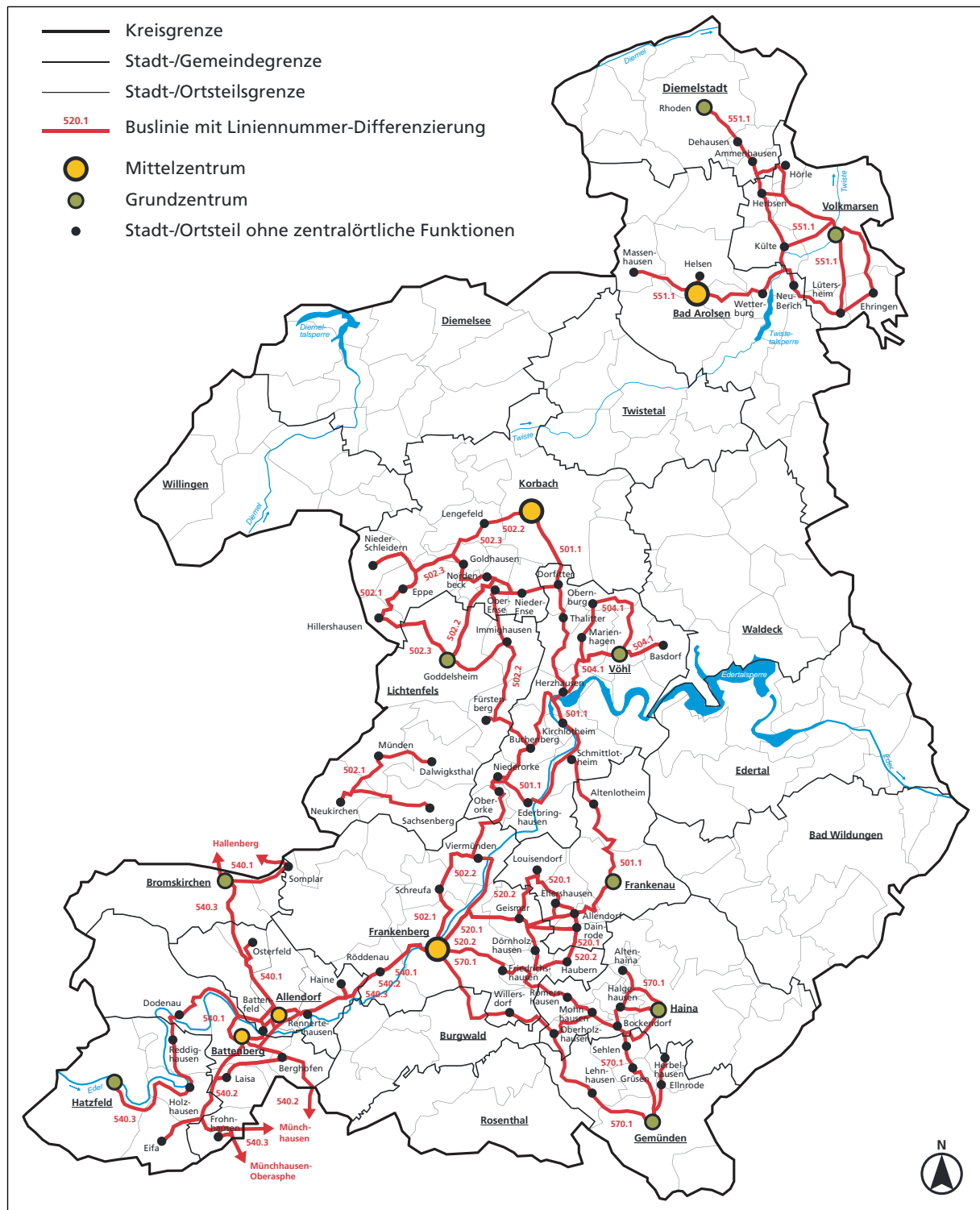


Abb. V-5: Zielnetz für die Buslinien mit Liniennummer-Differenzierungen
[eigener Entwurf]



Auf zwölf Buslinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg ist ein Fahrtenangebot vorgesehen (vgl. Abb. V-5),

- das hauptsächlich auf die Belange des Ausbildungsverkehrs zu/von den Schulstandorten ausgerichtet ist und
- das jenes der regionalen und lokalen Linien in diesem Nachfragesegment ergänzt.

Die Aufgabenträgerschaft und die Angebotsplanung werden im Einvernehmen zwischen dem NVV und dem Landkreis Waldeck-Frankenberg bzw. der EWF geregelt. Die Fahrplangestaltung dieser Linien unterliegt laufenden Modifikationen, worunter auch unterjährige Anpassungen fallen.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für die Buslinien mit Liniennummer-Differenzierungen einzeln hervor. Tab. V-5 enthält die geplanten Änderungen gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2010. Die Änderungen werden erst nach Ablauf der jeweiligen Bestandskonzessionen umgesetzt.

| Buslinie ¹ | Linienverlauf | geplante Änderungen | Umsetzungshorizont |
|-----------------------|---|--|--|
| 501.1 | Korbach – Vöhl – Frankenau | neue Linienbezeichnung (ehem. 555.1) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| 502.1 | Korbach – Lichtenfels – Frankenberg | - | - |
| 502.2 | Korbach – Lichtenfels – südwestliche OT von Vöhl – Frankenberg | neue Linienbezeichnung (ehem. 519.1) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| | | Entfall Fahrten an Ferientagen | |
| 502.3 | Korbach – Lichtenfels | neue Linienbezeichnung (ehem. 519.2) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| 504.1 | Ortsteile von Vöhl | - | - |
| 520.1 | Frankenberg – Frankenau | neue Linienbezeichnung (ehem. 520.3) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| 520.2 | Frankenberg – Frankenau | Fahrten der Linie 520.2 verkehren nur noch im Korridor Frankenberg – Frankenau | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| | | Entfall der Bedienung von Bad Wildungen (Integration in Linie 520) | |
| | | neue Linienbezeichnung (ehem. 520.4) | |
| 540.1 | Hallenberg – Allendorf – Battenberg (– Frankenbg.) | neue Linienbezeichnung (ehem. 520.1) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| 540.2 | OT von Battenberg, Hatzfeld, Münchhausen – Battenberg (– Frankenberg) | neue Linienbezeichnung (ehem. 520.2) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |
| 540.3 | Hatzfeld – Battenberg – Allendorf – Frankenberg | neue Linienbezeichnung (ehem. 520.4) | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 |



| Buslinie ¹ | Linienverlauf | geplante Änderungen | Umsetzungshorizont |
|--|--|--|---|
| 540.3 (Forts.) | Hatzfeld – Battenberg – Allendorf – Frankenberg | Fahrten verkehren nur im Oberen Edertal Hatzfeld – Frankenberg | nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2016 |
| 551.1 | Bad Arolsen – Volkmarsen | neue Linienbezeichnung (ehem. 505.1) | spätestens mit Ablauf der Bestandskonzession 12/2020 (bzw. 12/2022) |
| 570.1 | Gemünden – Haina – Fran- kenberg | neue Linienbezeichnung (ehem. 530.1) | nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2016 |
| ¹ Buslinie mit Liniennummer-Differenzierung | | | |

Tab. V-5: Buslinien mit Liniennummer-Differenzierungen: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]



2.6 Stadtverkehre

Die Städte Bad Wildungen, Frankenberg (Eder) und Korbach nehmen im Sinne des § 5 Abs. 3 HÖPNVG Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung freiwillig wahr. Damit sind sie de facto eigene Aufgabenträger für ihre jeweiligen Stadtverkehre. Der Landkreis Waldeck-Frankenberg als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV nach § 5 Abs. 1 HÖPNVG hat diese Verkehrsangebote bei seinen Planungen zu berücksichtigen. Aus diesem Grund werden die Konzeptionen für die Stadtbussysteme bzw. Stadtbuslinien nachrichtlich in den Lokalen Nahverkehrsplan mit aufgenommen (vgl. Zusammenschau in Tab. V-7). Daraus erwächst aber keine gesetzliche Verpflichtung des Landkreises Waldeck-Frankenberg oder seiner Aufgabenträgerorganisation, der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF), diese Verkehre zu übernehmen oder zu finanzieren (vgl. § 5 Abs. 3 Satz 3 HÖPNVG).

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht die nachrichtlich aufgenommene Angebotskonzeption für die Stadtverkehrslinien in Bad Wildungen, Frankenberg (Eder) und Korbach einzeln hervor.

| Linie | Linienverlauf | geplante Änderungen | Umsetzungshorizont |
|---------|--|---|--|
| 590.1-4 | Kernstadt Bad Wildungen, Altwildungen, Reinhardshausen, Reitzenhagen | Veränderungen bei Linienführungen aufgrund geänderter Verkehrsführungen im Straßennetz möglich. | k. A. |
| 596 | Kernstadt Frankenberg (inkl. Ederdorf) | Systematisierung des Verkehrsangebots | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013 |
| | | Reduzierung des fest bedienten Fahrtenangebots auf Schulwerkstage | |
| | | Umstellung des Fahrtenangebots außerhalb der Schulzeiten auf Bedarfsbedienung | |
| | | Aufnahme einer Bedienung abends und an Wochenenden | |
| 597.1-4 | Kernstadt Korbach | Die Fahrtenfolge wird einheitlich auf einen 60-Min.-Grundtakt gesetzt. | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| | | Die Bedienegebiete der Stadtbuslinien werden neu geordnet. | |
| | | Die räumliche Erschließung des Industriegebietes wird ausgedehnt. | |

Tab. V-6: Stadtverkehre: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte
[eigene Zusammenstellung]



2.6.1 Bad Wildungen

Das nachrichtlich übernommene Angebotskonzept für das Stadtbussystem in Bad Wildungen entspricht dem Angebot im Status quo (2012). Das System besteht aus vier Linien (590.1-4), die an der zentralen Haltestelle „Treffpunkt“ ihr (Teil-)Rendezvous abhalten. Durch den Bau einer neuen zentralen Umsteigehaltestelle erhalten die Stadtbusse einen gemeinsamen Verknüpfungspunkt mit den lokalen und regionalen Buslinien.

Im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans kann aufgrund von Veränderungen bei der Straßenverkehrsinfrastruktur und der Verkehrsführung eine Überplanung des Stadtbussystems notwendig werden, die auch städtebauliche Entwicklungen berücksichtigt. Der mögliche Umfang an Veränderungen bei den Linienführungen und den Linienzuschnitten ist zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans noch nicht absehbar. Die Bediengebiete und der Umfang der Bedienung (Grundtaktungen) dürften aber vom Grundsatz her voraussichtlich weitgehend beibehalten werden.

2.6.2 Frankenberg (Eder)

Der gänzlich neu konzipierte Stadtverkehr in Frankenberg (Eder) wird weiterhin unter der Liniennummer 596 geführt. Dieser geht voraussichtlich im Dezember 2013 in Betrieb. Das Angebot wird von Grund auf neu strukturiert. Die wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Bestandsangebot im Fahrplanjahr 2010 sind:

- Der Stadtbus (Festbedienung) verkehrt nur noch an Schulwerktagen zwischen 07:00 Uhr und 16:30 Uhr, wobei das Angebot zu den Schulanfangs- und -endzeiten auf die Belange der Schüler der angefahrenen Schulen in der Kernstadt ausgerichtet ist.
- Parallel dazu übernimmt ein zuschlagpflichtiges AST eine Bedarfsbedienung an allen Tagen (Mo-Fr, Sa, So/F) von morgens bis spät abends.
- Sowohl Stadtbus als auch AST sind auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der R42 am Bahnhof Frankenberg abgestimmt.
- Das Bediengebiet (Kernstadt, Ederdorf) wird beibehalten und um das Gewerbegebiet im Südwesten der Kernstadt ergänzt.

2.6.3 Korbach

Das überplante Stadtbussystem in der Kreisstadt ging im Dezember 2012 in Betrieb. Die wesentlichen Änderungen gegenüber dem Angebot des Fahrplanjahres 2010 sind:

- Umstellung von einem 40-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt montags bis freitags und auf einen 120-Minuten-Takt an Samstagen;
- geringfügige Reduzierung der Bedienzeiten an Samstagen;
- Durchführung des Regelverkehrs mit fünf (597.1-5) anstatt mit zwei Linien (597.1-2);
- Entfall der bisherigen Schulverkehrslinie (597.3) und Aufnahme des ausbildungsbezogenen Fahrgastaufkommens in das Regelangebot;
- Ausweitung der räumlichen Bedienung des Industriegebietes Nord, ansonsten unveränderte kleinräumige Erschließung der übrigen Teile der Kernstadt;
- durch Linienüberlagerungen entsteht abschnittsweise ein 30-Minuten-Rhythmus;
- Aufhebung des Rendezvous der beiden Stadtbusfahrzeuge am Hauptbahnhof.



2.7 Linien benachbarter Aufgabenträger

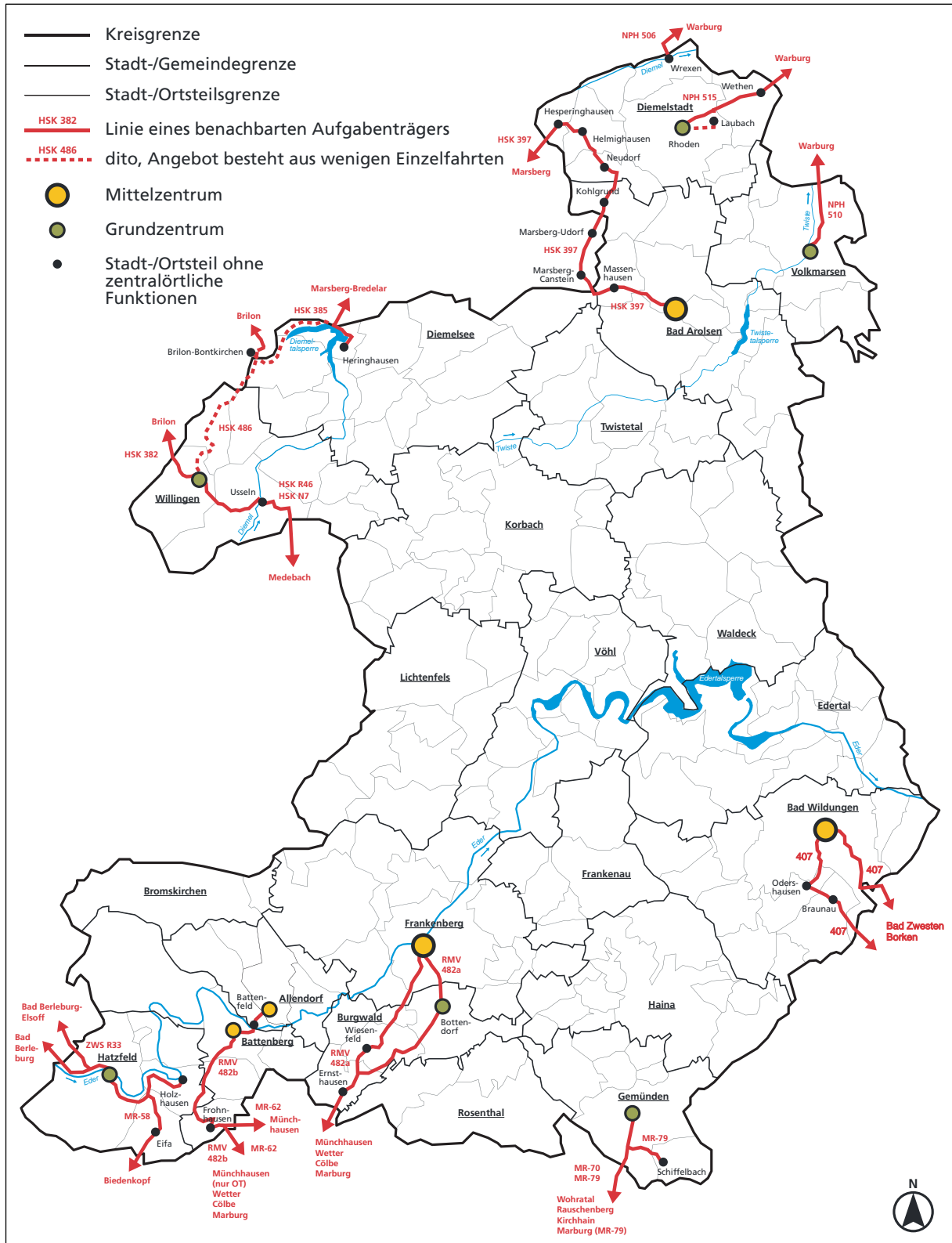


Abb. V-6: „Einbrechende“ Linien in den Landkreis Waldeck-Frankenberg [eigener Entwurf]



In den Landkreis Waldeck-Frankenberg fahren 16 Linien des straßengebundenen ÖPNV, die sich in Aufgabenträgerschaft benachbarter (Land-)Kreise oder Verkehrsverbünde befinden. Daher fällt die Umsetzung von Maßnahmen oder die Umstrukturierung des Verkehrsangebotes bei den „einbrechenden“ Linien des straßengebundenen ÖPNV in deren Federführung. In Einzelfällen wird die Leistung eigenwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen erbracht, weshalb sie einen größeren Spielraum bei der Ausgestaltung des Angebotes haben – unter Beachtung der Rahmenvorgaben der jeweiligen Nahverkehrspläne. Die Verkehrsunternehmen erhalten keine Bestellerentgelte aus Hessen zur (Mit-)Finanzierung des Verkehrsangebotes.

Die „einbrechenden“ Linien werden in den Lokalen Nahverkehrsplan des Landkreises Waldeck-Frankenberg nachrichtlich aufgenommen. Deren Verkehrsangebot ist weit gefächert. Dieses reicht

- von Linien mit einer einzigen Haltestelle im Landkreis (MR 62) oder
- von Linien mit wenigen Fahrten im schulbezogenen Linienverkehr (407, HSK 486, MR 58, NPH 506)
- über Linien für den Tagesrand- oder Nachtverkehr (HSK N7, RMV 482a) bis hin
- zu Linien mit einem regelmäßigen Angebot (auch) für den Jedermann-Verkehr (HSK R46, MR-70, NPH 510).

Die einbrechenden Linien sind überwiegend als Grundprodukt „Bus“ mit Festbedienung eingestuft. Bei den Linien MR-62 und MR-79 handelt es sich um bedarfsgesteuerte Angebotsformen (AST).

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht die nachrichtlich aufgenommene Angebotskonzeption für die einbrechenden Linien einzeln hervor.

Tab. V-7 enthält die ermittelbaren Änderungen gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2010 bei Buslinien, die in den Landkreis Waldeck-Frankenberg einbrechen und die sich in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarte (Land-)Kreise oder Verkehrsverbünde befinden. Aus Sicht des Landkreises Waldeck-Frankenberg können daher keine Umsetzungshorizonte benannt werden.

| Linie | Linienverlauf | geplante Änderungen | Umsetzungshorizont |
|-------|---|--|--|
| 407 | Borken – Bad Zwesten – Bad Wildungen | Entfall der Bedienung von Jesberg | nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015 |
| | | Führung der Kreisgrenzen überschreitenden Fahrten nach/aus Bad Wild. auch direkt über Bad Zwesten | seit 12/2012 |
| MR-58 | Biedenkopf – Hatzfeld | - | - |
| MR-62 | Münchhausen – OT von Münchhsn. – Battenberg-Frohnhausen (Ringverkehr) | - | - |
| MR-70 | (Amöneburg –) Kirchhain – Rauschenberg – Wohratal – Gemünden | (Eine Durchbindung der Linien MR-70 und 570 Kirchhain – Gemünden – Frankenberg wurde vom RMV abgelehnt.) | - |



| Linie | Linienverlauf | geplante Änderungen | Umsetzungshorizont |
|----------|--|---|---|
| MR-79 | Marburg/Kirchhain – Rauschenberg – Wohratal – Gemünden | Linienverlängerung des AST MR-79 nach Gemünden (Wohra) | k. A. |
| | | Bedienzeitraum des AST MR-79 komplementär zur Linie MR-70 | |
| RMV 482a | Marburg – Cölbe – Wetter – Münchhausen – Burgwald – Frankenberg | - | - |
| RMV 482b | (Marburg –) Wetter – OT von Münchhausen – Battenberg – Allendorf | - | - |
| HSK 382 | Brilon – Willingen | Erweiterung des Fahrtenangebots an Werktagen Einführung eines Fahrtenangebots an Wochenenden | seit dem Fahrplanwechsel 12/2012 |
| HSK 385 | Marsberg-Bredelar – Diemelsee-Heringhausen | - | - |
| HSK 397 | Marsberg – OT von Diemelstadt – Bad Arolsen | Taktanschlüsse zu/von R4 in Bad Arolsen | k. A. |
| HSK 486 | Brilon – südöstliche OT von Brilon (– Willingen) | Verlängerung um den Abschnitt Brilon-Bontkirchen – Willingen an Schultagen | seit Beginn des Schuljahres 08/2012 |
| HSK N4 | Brilon – Willingen | ersatzloser Entfall | seit 05/2011 |
| HSK N7 | Medebach – Willingen | - | - |
| HSK R46 | Medebach – Willingen | - | - |
| HSK T92 | Marsberg-Westheim – OT von Diemelstadt | ersatzloser Entfall | seit 06/2013 |
| NPH 506 | Warburg – westliche OT von Warburg – Diemelstadt-Wrexen | Bestandsleistung geht in Linie NPH 506 auf (ehem. NPH 503) | frühestens nach Ablauf der Bestandskonzession 06/2013 |
| NPH 510 | Warburg – Volkmarsen | Bedienung des neuen ZOB am Schützenplatz in Warburg (Busrendezvous) | umgesetzt |
| | | Taktanschlüsse zu/von R4 in Volkmarsen | k. A. |
| NPH 515 | Warburg – Diemelstadt | Bedienung des neuen ZOB am Schützenplatz in Warburg (Busrendezvous) | umgesetzt |
| ZWS R33 | Bad Berleburg – Hatzfeld | - | - |

Tab. V-7: „Einbrechende“ Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte [eigene Zusammenstellung]



2.8 (Takt-)Verknüpfungspunkte im Zug- und Busverkehr

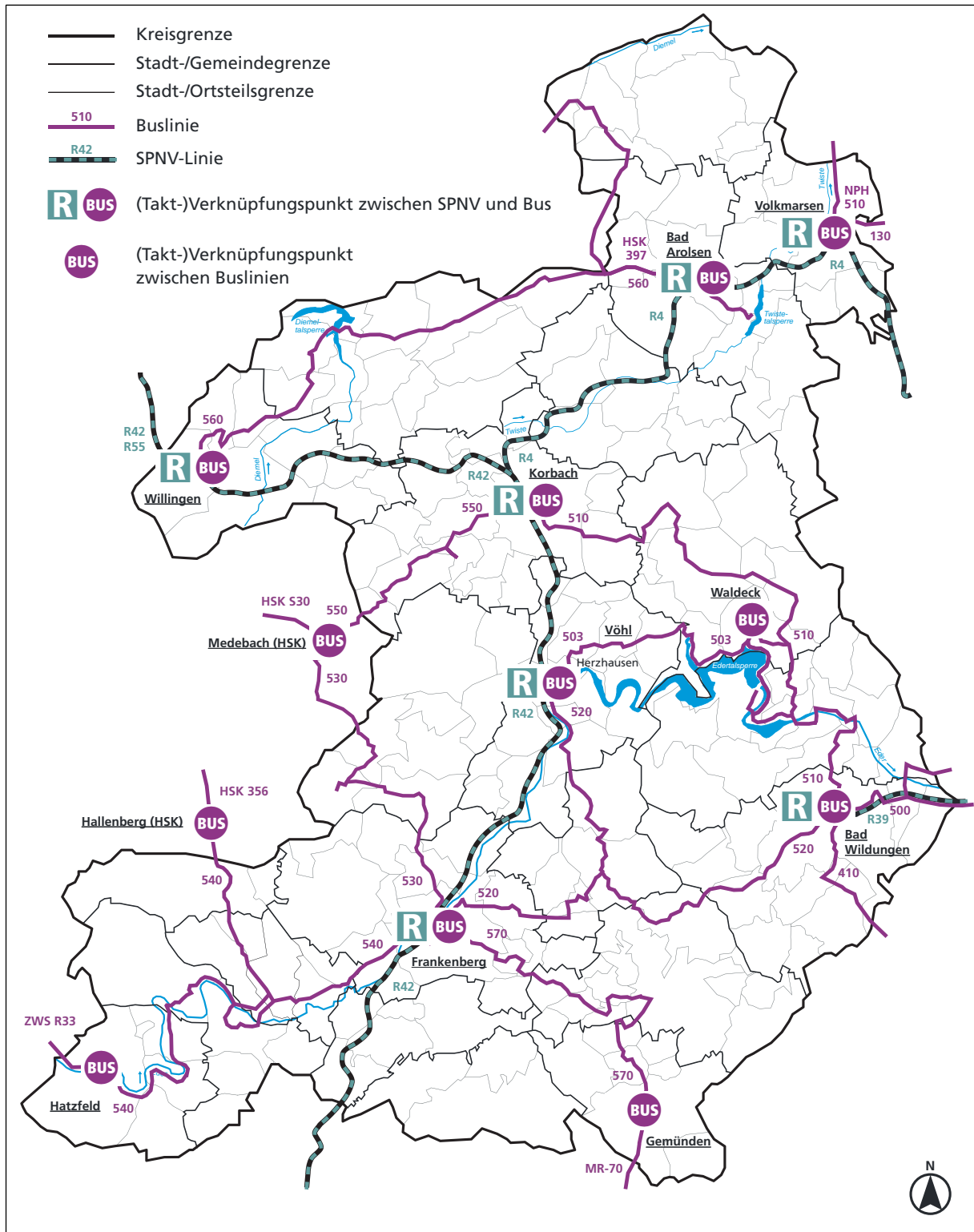


Abb. V-7: (Takt-)Verknüpfungspunkte mit Bezug zum LK Waldeck-Frankenberg (ohne AST) [eigener Entwurf]



| regionaler Verknüpfungspunkt | Taktverknüpfungen mit erster Priorität | Bemerkungen |
|--|--|-------------------------------|
| Bad Arolsen | R4 ↔ 560, HSK 397 | 560 saisonale Buslinie |
| Bad Wildungen | 500 ↔ 510 ↔ 520; R39 ↔ 410 | |
| Frankenberg (Eder) | R42 ↔ 520, 530, 540, 570 | |
| Gemünden (Wohra) | 570 ↔ MR-70 | |
| Hatzfeld (Eder) | 540 ↔ ZWS R33 | |
| Korbach | R4 ↔ R42 ↔ 510 ↔ 550 | ITF-Knoten zur Min. „hh:00“ |
| Vöhl-Herzhausen | R42 ↔ 503 ↔ 520 | neuer Verknüpfungspunkt |
| Volkmarsen | R4 ↔ 130, NPH 510 | 130 zu/von Flughfn. KS-Calden |
| Waldeck | 503 ↔ 510 | Kernstadt Waldeck |
| Willingen | R42/R55/HSK 382 ↔ 560 | fahrtenweise (saisonal) |
| Hallenberg (HSK) | 540 ↔ HSK 356 | |
| Medebach (HSK) | 530, 550 ↔ HSK S30 | |
| 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-8: (Takt-)Verknüpfungspunkte im Zug- und Busverkehr

[eigene Zusammenstellung]

Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg sind zehn Orte definiert, an denen vertaktete Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und Busverkehr sowie zwischen Buslinien untereinander konzeptionell vorgesehen sind (vgl. Abb. V-7 und Tab. V-8).

Da die lokalen Buslinien i. d. R. keine (ganztägige) Vertaktung des Fahrtenangebots aufweisen, werden diese im Anschlusskonzept des vorliegenden Nahverkehrsplans nicht betrachtet (Ausnahme: Linie 503). Vor allem im schulbezogenen Linienerkehr gibt es regelmäßig zu festgelegten Uhrzeiten verschiedene dezentrale Umsteigepunkte. Deren Ausweisung ist fahrplanabhängig und liegt somit jenseits der konzeptionellen Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans.

An den Knotenpunkten mit vertakteten Anschlüssen sollen die Umsteigezeiten so bemessen sein, dass die Wartezeiten für den Fahrgast nicht zu lang ausfallen. Anzustreben sind Umsteigezeiten unter 20 Minuten. Im Gegenzug sollen geringfügige Verspätungen ohne gravierende Auswirkungen auf das Anschlussverkehrsmittel noch abgefangen werden können. Die Umsteigebeziehungen sind auch betrieblich (von SPNV auf Bus) bzw. linienbündelübergreifend (von Bus auf Bus) zu gewährleisten.

Die Umsteigebeziehungen in Bad Arolsen zu/von der Linie 560 sind saisonal auf die Verkehrszeiten dieser regionalen Buslinie ausgerichtet. Wegen des 180-Minuten-Taktes der Linie 560 können Anschlüsse in Willingen nach/von Brilon Wald nur fahrtenweise hergestellt werden (über die SPNV-Linien R42 oder R55 oder über die Buslinie HSK 382).



Die Fahrlagen der R39 sind an die Anschlüsse zum/vom IC und RE in Wabern gekoppelt. Daher werden die Anschlüsse in/aus Richtung Kassel für die Linien 510 und 520 in Bad Wildungen über die Expressbus-Linie 500 hergestellt.

In Frankenberg (Eder) sollen den Nachfragebeziehungen entsprechend Anschlüsse zwischen der R42 und den regionalen Buslinien 520, 530, 540 und 570 hergestellt werden. Für die Linien 520 und 530 ist hierfür die Fahrtrichtung Marburg maßgebend, für die Linie 570 Korbach, für die Linie 540 Marburg oder Korbach.

Bei einer Umsetzung des Zielkonzepts für die SPNV-Linie R42 Brilon – Korbach – Frankenberg – Marburg (vgl. Kap. V 2.1) kann am Korbacher Hauptbahnhof ein ITF-Knoten eingerichtet werden. Zur vollen Stunde (sog. „Nullknoten“) werden Rundumanschlüsse zwischen den Linien R4, R42, 510 und 550 in alle/aus allen Fahrtrichtungen angeboten.

Durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg entsteht in Vöhl-Herzhausen ein neuer ganzjähriger Verknüpfungspunkt, nachdem dieser seit 2011 nur saisonal an Sonn- und Feiertagen zum Tragen kam. Die Tourismusregion um den Nationalpark Kellerwald-Edersee wird von der Bahnstation in Vöhl-Herzhausen aus mit den Linien 503 und 520 erschlossen. In diesem Zusammenhang wird der Umsteigepunkt zwischen den Linien 503 und 510 von der Ederseerandstraße in die Kernstadt Waldeck verlegt. Dadurch soll auch außerhalb der Sommersaison ein Umstieg zwischen beiden Linien möglich sein, wenn die Linie 510 nicht über die Ederseerandstraße fährt.

In Gemünden (Wohra) und in Hatzfeld (Eder) werden einbrechende Linien der benachbarten Aufgabenträger mit den regionalen Buslinien des NVV verbunden.

Zwei Verknüpfungspunkte im regionalen Busverkehr des NVV (Linien 530, 540, 550) im Hochsauerlandkreis (Hallenberg, Medebach) haben eine verkehrliche Relevanz auch für den Landkreis Waldeck-Frankenberg, weshalb diese hier mit aufgeführt sind.



| Verknüpfungspunkt im AST-System | zu priorisierende Taktverknüpfungen | Bemerkungen |
|---------------------------------|---|-----------------------------------|
| Allendorf (Eder) | 584.12 ↔ 586.1 | |
| Bad Arolsen | 581.1 ↔ 581.3 ↔ 582.1 ↔ 582.2 ↔ 582.3 ↔ 582.4 ↔ 582.7 ↔ 582.8 | Rundumanschlüsse aller AST-Linien |
| Bad Wildungen | 583.1 ↔ 583.2 ↔ 583.3 ↔ 583.4 ↔ 583.5 ↔ 583.6 | Rundumanschlüsse aller AST-Linien |
| Battenberg (Eder) | 584.12 ↔ 586.2-3 | |
| Bad Wildungen-Armsfeld | 583.4 ↔ 587.4-5 | neuer Verknüpfungspunkt |
| Diemelsee-Adorf | 580.5 ↔ 581.9 ↔ 582.7 | |
| Diemelsee-Heringhausen | 580.4 ↔ 581.9 | |
| Frankenau | 583.5 ↔ 584.4 | |
| Frankenberg | 584.1 ↔ 584.2 ↔ 584.3 ↔ 584.4 ↔ 584.5 ↔ 584.7 ↔ 584.12 ↔ 584.13 ↔ 587.1 ↔ 587.2 | Rundumanschlüsse aller AST-Linien |
| Korbach | 580.6 ↔ 581.1 ↔ 581.3 ↔ 581.4 ↔ 581.5 ↔ 581.6 ↔ 581.7 ↔ 581.8 ↔ 581.9 ↔ 581.11 | Rundumanschlüsse aller AST-Linien |
| Lichtenfels-Sachsenberg | 581.6-7 ↔ 584.2 | |
| Twistetal-Twiste | 581.2 ↔ 581.3 | |
| Vöhl-Niederorke | 581.6 ↔ 584.3 | |
| Vöhl-Schmittlotheim | 581.11 ↔ 584.3-4 | |
| Waldeck-Hörsinghausen | 581.3 ↔ 581.4 | |
| Waldeck-Sachsenhausen | 581.4 ↔ 585.2 | |
| Willingen-Bömighausen | 580.2 ↔ 580.6 | neuer Linienverknüpfungspkt. |

Tab. V-9: Verknüpfungspunkte mit zeitlich abgestimmten Anschlüssen zwischen AST-Linien
[eigene Zusammenstellung]

Im AST-System sind Umsteigepunkte definiert zwischen

- SPNV und AST,
- Bus und AST,
- AST und AST.

Im AST-System können beliebige Fahrtrelationen innerhalb des Kreisgebietes gebucht werden. Eine Beförderung im AST kommt nicht zustande, wenn es im Abstand von +/- 30 Minuten eine fest bediente Zug- oder Busfahrt gibt. Angefragte Relationen können zudem „gebrochen“ werden, so dass vom Fahrgast eine Teilstrecke mit dem Zug oder dem Bus und eine andere Teilstrecke mit dem AST zurückgelegt wird. Hierfür sind in der Dispositionssoftware der AST-Zentrale Umsteigepunkte hinterlegt, an denen auch die Anschlüsse garantiert werden, da jeder Fahrgast mit seiner Fahrtrelation eingebucht ist.



In Abb. V-8 sind diese Umsteigepunkte räumlich ausgewiesen. Der Vollständigkeit halber sind auch weitere Verknüpfungspunkte zum SPNV im Kreisgebiet sowie die Linienendpunkte in den benachbarten Kreisen mit Umsteigemöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln dargestellt.

In Tab. V-9 sind jene Verknüpfungspunkte gelistet, bei denen zeitlich abgestimmte Anschlüsse zwischen einzelnen AST-Linien fahrplanmäßig herzustellen sind, um durchgehende Verbindungen ohne lange Wartezeiten anbieten zu können. Dies ist – neben den Rundumanschlüssen in Bad Arolsen, Bad Wildungen, Frankenberg und Korbach – z. B. in Willingen-Bömighausen für die Relation Willingen – Korbach oder in Waldeck-Höringhausen für die Relation Bad Arolsen – Waldeck der Fall.

2.10 Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion Kellerwald-Edersee

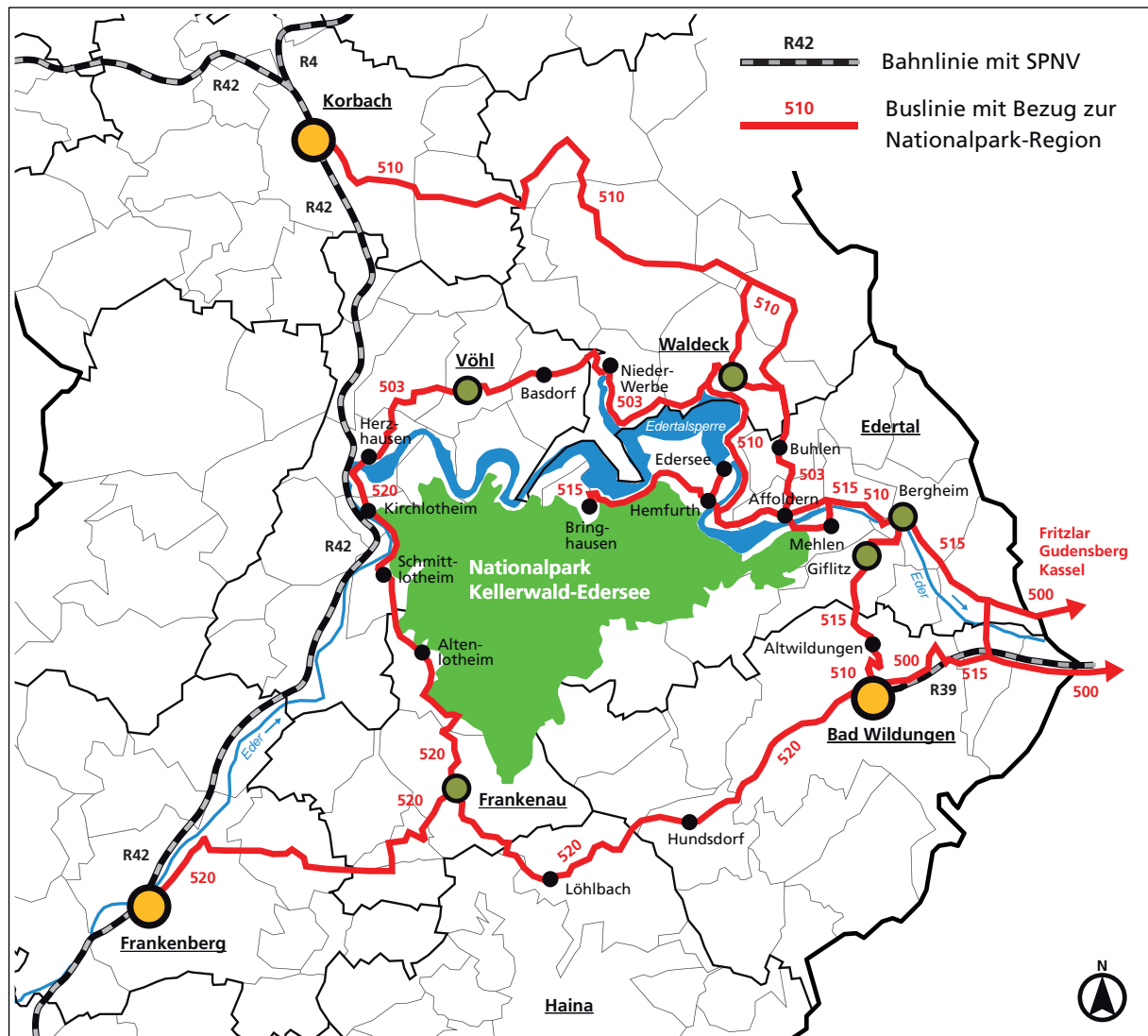


Abb. V-9: Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion mit Bahn und Bus [eigener Entwurf]



Die Nationalparkregion Kellerwald-Edersee mit ihrem Kern, dem ausgewiesenen Nationalparkgebiet, erstreckt sich im Dreieck zwischen den Mittelzentren Bad Wildungen im Osten, Frankenberg (Eder) im Südwesten und Korbach im Nordwesten (vgl. Abb. V 9). Durch den Nationalpark führen keine öffentlichen Straßen oder andere Straßen, die einen Busverkehr aufnehmen könnten. Im vorliegenden Unterkapitel wird als Auszug aus dem Angebotskonzept des Nahverkehrsplans (vgl. Kap. V 2.1 bis V 2.4) die Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion eigens dargestellt.

2.10.1 Überregionale Erreichbarkeit

Die überregionale Erreichbarkeit im ÖPNV erfolgt hauptsächlich durch drei SPNV-Linien und eine regionale Expressbuslinie in Aufgabenträgerschaft des NVV (vgl. Tab. V-10). Die wesentlichste Änderung gegenüber dem Status quo (2010) ist die avisierte Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg zum Dezember 2014 und die Aufnahme einer umsteigefreien Regionalzugverbindung Marburg – Frankenberg – Korbach – Brilon (R42) im planerischen Zielzustand.

Mit den Zugangsstellen in Vöhl-Herzhausen und Vöhl-Schmittlotheim erhält der Nationalpark erstmals eine Bahnanbindung in direkter Nähe, die ganzjährige an allen Verkehrstagen nutzbar ist, nachdem es seit 2011 bereits eine saisonale Anbindung an Sonn- und Feiertagen primär für den Ausflugsverkehr in/aus Richtung Frankenberg und Marburg gibt. Der Nationalpark und das Nationalparkzentrum (zwischen Vöhl-Herzhausen und Vöhl-Kirchlotheim gelegen) sind im reaktivierten Zustand der Bahnstrecke aus den Ballungsräumen um Frankfurt (Main) und Dortmund jeweils mit einem einmaligen Umstieg in Marburg bzw. Brilon-Wald erreichbar. Über den ITF-Knoten Korbach kann dann eine Verbindung mit kurzen Umsteigezeiten in/aus Richtung Kassel mit der R4 angeboten werden (vgl. Kap. V 2.9).

| SPNV-Linie | Linienverlauf | geplante Änderungen * |
|------------|--|---|
| R4 | Kassel – Wolfhagen – Bad Arolsen – Korbach | in Korbach Anschlüsse zu/von R42 nach/aus Brilon und Marburg |
| R39 | Wabern – Fritzlar – Bad Wildungen | - |
| R42 | Brilon – Willingen – Korbach – Vöhl-Herzhausen – Frankenberg – Marburg | Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg Verlängerung der R42 im 120-Minuten-Takt von Frankenberg bis Brilon Anschluss in Brilon Wald zum/vom RE57 nach/aus Dortmund (anstatt RE17 nach/aus Hagen) |
| 500 | Bad Wildungen – Fritzlar – Kassel | - |

* gegenüber dem Status quo (2010)

Tab. V-10: Überregionale Anbindung der Nationalparkregion

[eigene Zusammenstellung]



2.10.2 Anbindung und Erschließung im Busverkehr

Die innerregionale Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion wird im Wesentlichen von vier Buslinien übernommen (vgl. Tab. V-11), von denen drei ein vertaktetes Fahrtenangebot aufweisen (503, 510, 520). Auf allen vier Linien sollen zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme bereitgestellt werden (durch Fahrradanhänger oder -träger).

Durch die modifizierten Buslinien 503, 510 und 520 wird dem Besucher erstmals die Möglichkeit eröffnet, die Nationalparkregion zu allen Verkehrstagen im Jahr in einer vertakteten Festbedienung und mit abgestimmten Anschlüssen von allen Seiten aus zu erreichen.

| Buslinie | Linienverlauf | geplante Änderungen * |
|--|---|--|
| 503 (ehem. 556) | Vöhl – Waldeck – Edertal-Hemfurth-Edersee | Erweiterung der Linienführung um Kernstadt Waldeck, Edertal-Buhlen und Edertal-Affoldern |
| | | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme |
| 510 | Bad Wildungen – Waldeck – Korbach | saisonale Verlegung der Regelfahrten auf die Ederseerandstraße (April-Okt.) |
| | | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme |
| 515 (ehem. 521) | Bad Wildungen – Edertal | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme |
| 520 | Bad Wildungen – Frankenau – Frankenberg / Vöhl-Herzhausen | Erweiterung um den Linienast Frankenau – V.-Herzhausen (ehem. Linie 555) |
| | | Bedienung der Linienäste nach Frankenberg und Vöhl-Herzhausen jeweils im 120'-Takt; dadurch Verdichtung auf 60'-Takt Frankenau – Bad Wildungen |
| | | Einführung eines Fahrtenangebots nachmittags an Wochenenden |
| | | zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme |
| * gegenüber dem Fahrplanjahr 2010 und mit Bezug zur Nationalparkregion | | |

Tab. V-11: Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion im Busverkehr

[eigene Zusammenstellung]

Die lokale Buslinie 503 deckt das Ederseenordufer ab und wird die Anbindung zur R42 am Verknüpfungspunkt in Vöhl-Herzhausen herstellen. Das Fahrtenangebot wird in Abhängigkeit von der Saison und des Wochentags (Mo-Fr, Sa-So/F) als fest bedienter Ausflugsbus mit Taktverkehr oder als Rufbus mit Einzelfahrten ausgestaltet. Seit der Sommersaison 2011 ist die Vorläuferlinie 556 an Sonn- und Feiertagen in Betrieb.



Die Regelfahrten der regionalen Buslinie 510 sind seit 2011 zwischen April und Oktober auf die Ederseerandstraße verlegt, wodurch die Sperrmauer und andere touristische Einrichtungen erstmals angefahren werden. Außerhalb der Saison zwischen November und März verläuft der Linienweg über Edertal-Buhlen.

Das Angebot der regionalen Buslinie 520 soll mit Blick auf die Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion erweitert werden. Zur Relation Bad Wildungen – Frankenau – Frankenberg im 2-Stunden-Takt kommt ein weiterer Linienast Bad Wildungen – Frankenau – Vöhl-Herzhausen ebenfalls im 2-Stunden-Takt hinzu, so dass sich durch deren Überlagerung zwischen Bad Wildungen und Frankenau ein Stundentakt ergibt.

2.10.3 Anbindung und Erschließung im AST-Verkehr

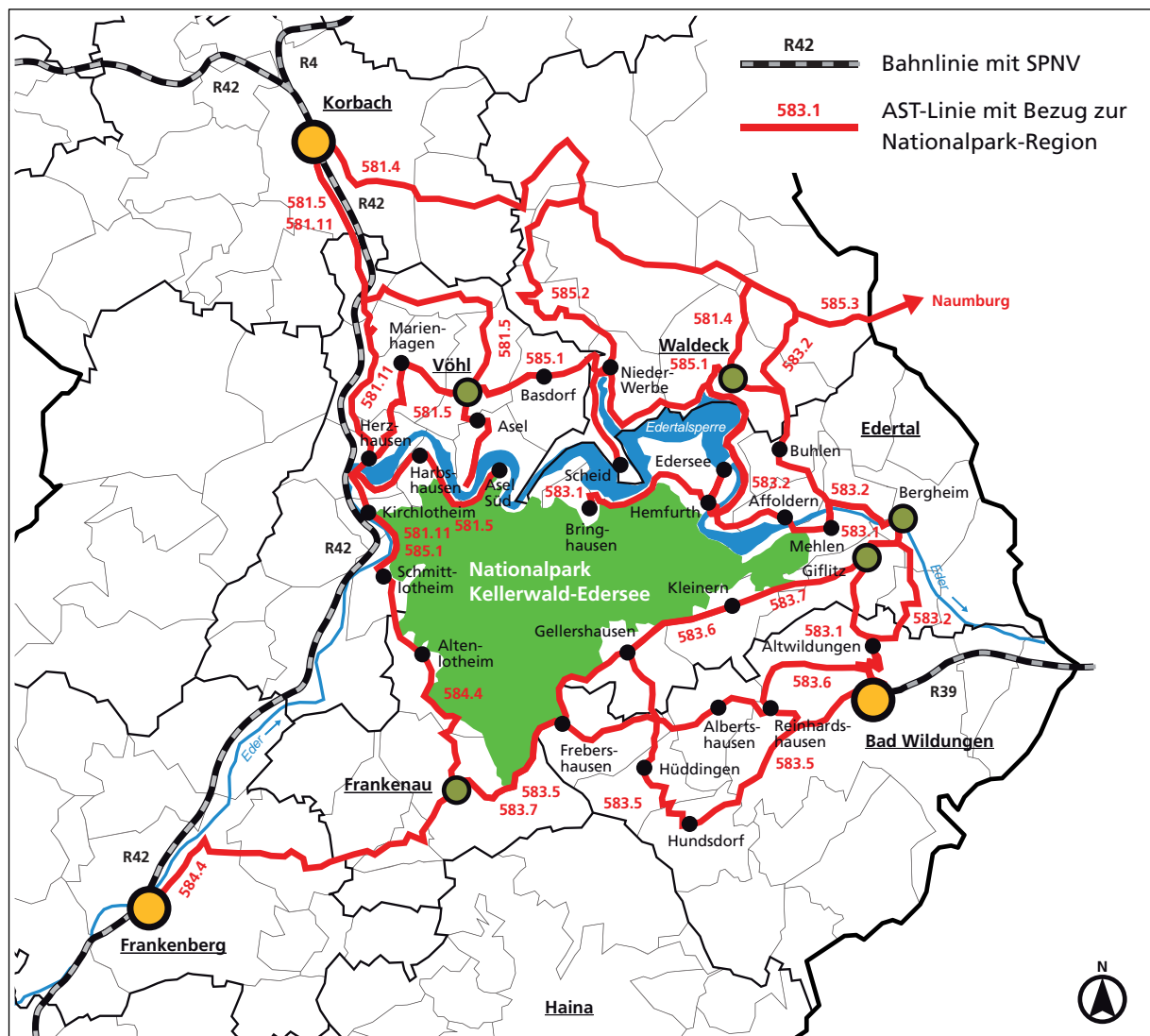


Abb. V-10: Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion mit AST
[eigener Entwurf]

Das Dreieck zwischen Bad Wildungen, Frankenberg (Eder) und Korbach ist wie das übrige Kreisgebiet durch AST-Linien erschlossen, die das Fahrtenangebot von Bahn und Bus ergänzen und zu einem Stundentakt verdichten. Tab. V-14 enthält für die zwölf



AST-Linien mit Bezug zur Nationalparkregion die Linienvverläufe und die geplanten Änderungen gegenüber dem Status quo (2010).

Bei den vorgesehenen Änderungen besonders hervorzuheben sind

- die Verlängerung der AST-Linie 581.5 entlang des westlichen Ederseesüdufers bis Asel Süd;
- der Lückenschluss im AST-Netz durch Verlängerung der Linie 583.5 bis Frankenau;
- die Einrichtung einer neuen, durchgehenden AST-Linie 583.7 durch das Wesetal von Frankenau bis Edertal-Giflitz entlang des südöstlichen Randes des Nationalparks;
- die Verlängerung der AST-Linie 585.1 von Waldeck nach Edertal-Hemfurth-Edersee über die Ederseerandstraße;
- ein neuer Verknüpfungspunkt zum/vom SPNV in Vöhl-Herzhausen (für die AST-Linien 581.5, 581.11, 585.1).

| AST-Linie | Linienvverlauf | geplante Änderungen * |
|-----------|---|---|
| 581.4 | Korbach – Waldeck | - |
| 581.5 | Korbach – Vöhl | Verlängerung der Linienvführung entlang des Ederseesüdufers von Vöhl-Herzhausen über Vöhl-Harbshausen nach Vöhl-Asel Süd |
| | | Anbindung des Ferienheims Albert Schweitzer |
| | | neuer Verknüpfungspunkt zum SPNV in Vöhl-Herzhausen |
| 581.11 | Korbach – OT von Vöhl | neuer Verknüpfungspunkt zum SPNV in Vöhl-Herzhausen |
| 583.1 | Bad Wildungen – Edertal | - |
| 583.2 | Bad Wildungen – Edertal – Waldeck | - |
| 583.5 | Bad Wildungen – Frankenau | Verlängerung der Linienvführung von Bad Wildungen-Frebershausen nach Frankenau |
| 583.6 | Bad Wildungen – westliche OT von Edertal | - |
| 583.7 | Edertal – Frankenau | neue durchgehende AST-Linie im Wesetal |
| 584.4 | Frankenberg – Frankenau – Vöhl-Schmittlotheim | - |
| 585.1 | Vöhl – Waldeck – Edertal-Hemfurth | Verlängerung der Linienvführung von Waldeck nach Edertal-Hemfurth über die Ederseerandstraße unter Anbindung der dortigen touristischen Einrichtungen |
| | | neuer Verknüpfungspunkt zum SPNV in Vöhl-Herzhausen |



| AST-Linie | Linienverlauf | geplante Änderungen * |
|--|------------------------|-----------------------|
| 585.2 | Stadtteile von Waldeck | - |
| 585.3 | Waldeck – Naumburg | - |
| * gegenüber dem Fahrplanjahr 2010 und mit Bezug zur Nationalparkregion | | |

Tab. V-12: Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion im AST-Verkehr

[eigene Zusammenstellung]

2.11 Fahrradmitnahme im Busverkehr

Auf allen regionalen Buslinien (außer 130, 410, 500) und auf mehreren lokalen Buslinien (502, 503, 504, 508, 515, 551, 553) im Landkreis Waldeck-Frankenberg werden die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme erweitert (vgl. Abb. V-11). Maßgebend sind die Hauptläufe bzw. die Regelfahrten von Buslinien, auf denen neue oder neuwertige Solobusse zum Einsatz gelangen (Fahrzeugkategorie „A“ gemäß Anforderungsprofil). Die Busse werden saisonal (April bis Oktober) an allen Tagen einen Hecklastenträger mit Platz für maximal fünf Fahrräder mitführen. Auf der Linie 515 (ex 521) Bad Wildungen – Edertal wird dagegen ein Fahrradanhänger mitgeführt. Die durch die Be- und Entladung der Fahrräder entstehenden Fahrzeitverluste werden im Fahrplan angemessen berücksichtigt, so dass die Anschlussbeziehungen an den Netzknoten weiterhin gesichert sind.

Die Maßnahme der Erweiterung der Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder kommt nicht nur dem Tourismus, sondern auch der Alltagsmobilität entgegen, denn es erleichtert den Vor- und den Nachlauf einer ÖPNV-Fahrt mit dem eigenen Fahrrad.

Der Hecklastenträger bietet gegenüber einem Fahrradanhänger zwar weniger Kapazitäten, dafür aber viele Vorteile, die für die Wahl dieser Variante ausschlaggebend waren:

- Es können kurvenreiche und enge Straßen uneingeschränkt und ohne Gefahren befahren werden (z. B. Ederseerandstraße, Waldecker Berg).
- Die Anschaffungskosten eines Hecklastenträgers sind erheblich geringer als die eines Fahrradanhängers. Dadurch besteht aus finanzieller Sicht die Möglichkeit, die erweiterten Fahrradmitnahmekapazitäten auf nahezu allen Buslinien mit Regelfahrtenangeboten umzusetzen, womit das Zusatzangebot in weiten Teilen des Kreisgebietes präsent sein wird.
- Der Hecklastenträger hat – anders als der Anhänger – kaum Auswirkungen auf die Betriebskosten (nur geringer Mehrverbrauch, da geringes Gewicht und aerodynamisch an günstiger Stelle platziert).
- Der Hecklastenträger darf mit einem Busführerschein der Klasse D mitgeführt werden, während der Fahrradanhänger die Führscheinklasse D+E erfordert.
- Linien- oder gar linienbündelübergreifende Fahrzeugumläufe werden durch die Vielzahl der angeschafften Heckträger nicht erschwert.

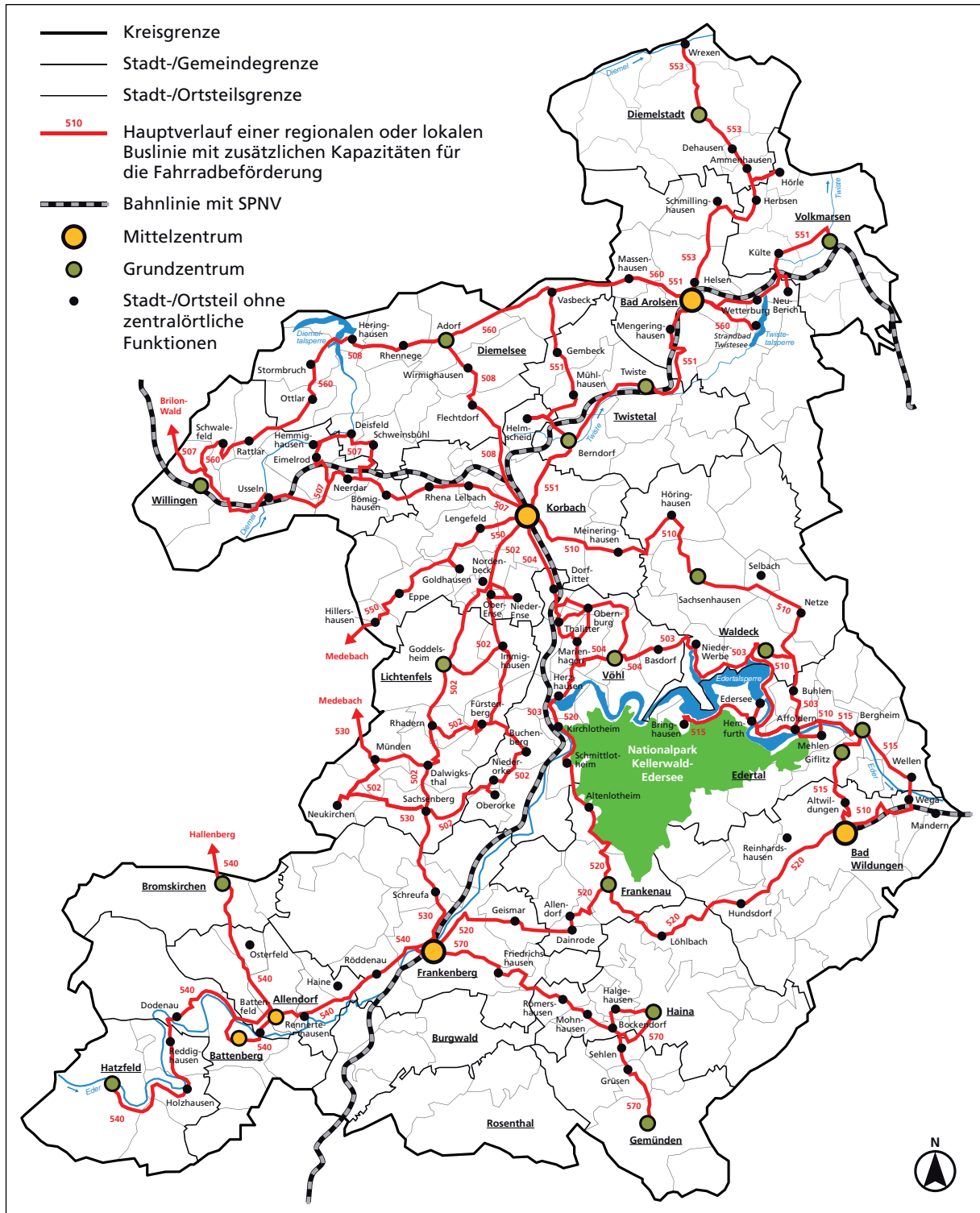


Abb. V-11: Regionale und lokale Buslinien mit erweiterten Kapazitäten für die Fahrradmitnahme [eigener Entwurf]



2.12 Jugendtaxi Waldeck-Frankenberg

2.12.1 Kostenträgerschaft und Organisation

Der Landkreis Waldeck-Frankenberg als Aufgabenträger für den ÖPNV hat mit Beschluss vom 28.09.2012 das Projekt „Jugendtaxi“ zur Verbesserung der Mobilität und Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen eingerichtet. Die Aufgabenträgerorganisation des Landkreises, die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF), ist mit der konkreten Durchführung des Projektes beauftragt.

Das Jugendtaxi Waldeck-Frankenberg bietet einen Ausgleich für das 2010 eingestellte „Fifty-Fifty-Taxi“. Das Jugendtaxi läuft im Rahmen der Taxen- bzw. Mietwagenkonzession zu den genehmigten Taxitarifen.

Der Landkreis fördert das Projekt „Jugendtaxi“ aus Haushaltsmitteln mit Gutscheinen, die an Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 16 bis einschließlich 23 Jahren mit Hauptwohnsitz im Kreisgebiet auf Nachfrage verteilt werden. Die Ausgabe der Gutscheine erfolgt durch die Stadt- und Gemeindeverwaltungen. Es handelt es sich um eine zielgruppenspezifische Form der Subjektförderung im Mobilitätsbereich.

2.12.2 Gutscheinlösungen

Die öffentliche Förderung des Jugendtaxis erfolgt auf der Basis von Gutscheinen. Jeder Gutschein entspricht einem Wert von 5 Euro und kann bei den teilnehmenden Taxen- und Mietwagenunternehmen eingelöst werden. Neben den vom Landkreis finanzierten Gutscheinen können zur Erweiterung der Nachfrage sog. Sponsorengutscheine bestellt werden.

Die Städte und Gemeinden des Landkreises erhalten vom Landkreis ein Gutscheinkontingent, das in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln des Landkreises berechnet wird. Diese geben die nicht-personalisierten Gutscheine an den berechtigten Personenkreis kostenlos heraus (3 Gutscheine je Anspruchsberechtigter und Jahr). Zum Nachweis von Alter und Wohnsitz muss ein Personalausweis (bzw. eine Meldebescheinigung) vorgelegt werden.

Sponsorengutscheine können über die EWF erworben werden, wobei eine Mindestabgabemenge für Gutscheine im Gesamtwert von 300 Euro festgelegt ist. Als Sponsoren kommen Städte und Gemeinden in Betracht, um deren Kontingente für ihre Bürger zu erhöhen, genauso natürliche oder juristische Personen, die ihrer Klientel die Fahrt finanziell erleichtern möchten (z. B. Diskotheken, Gastronomie, Veranstalter). Privatpersonen können über die Stadt- bzw. Gemeindeverwaltung Gutscheine in einem Gesamtwert von unter 300 Euro erwerben.

2.12.3 Konkrete Handhabung

Es gibt keinen eingeschränkten Gültigkeitszeitraum der Gutscheine, die somit an allen Wochentagen zu allen Tages- und Nachtzeiten eingelöst werden können. Fahrten im Jugendtaxi sind von allen Startorten zu allen Zielorten innerhalb des Landkreises Waldeck-Frankenberg möglich.

Die Taxi- und Mietwagenunternehmen, die die Gutscheine als Zahlungsmittel akzeptieren, werden veröffentlicht. Beim Einstieg in das Taxi sollte sich der Fahrgast vergewissern, ob es sich um das von ihm bestellte Jugendtaxi handelt.



Bei Fahrtantritt findet durch die Taxifahrer keine Prüfung der Anspruchsberechtigung statt. Diese wird bei der Ausgabe der Gutscheine durch die Städte und Gemeinden bzw. durch die Sponsoren festgestellt. Wer einen gültigen Gutschein besitzt, ist anspruchsberechtigt und darf diesen als Zahlungsmittel nutzen.

Der Fahrpreis richtet sich nach dem Taxitarif und kann gänzlich mit einer entsprechenden Anzahl an Gutscheinen bezahlt werden. Der Taxifahrer ist verpflichtet, die Gutscheine anzunehmen. Gutscheine dürfen vom Taxiunternehmen nicht in Bargeld abgelöst werden (Ausnahme Wechselgeld). Nach Durchführung der Fahrt stempelt der Taxifahrer den Gutschein zur Entwertung ab und behält diesen ein.

Der Fahrpreis richtet sich nicht nach der Anzahl der beförderten Personen, sondern nach dem Grundpreis und nach den gefahrenen Kilometern gemäß dem genehmigten Taxitarif. Daher bietet sich das Jugendtaxi besonders für Gruppen an, weil sich diese den Fahrpreis teilen können.

Sollte die Beförderung dem Fahrgast Anlass zur Beschwerde geben, sind als Beschwerdestellen die konzessionserteilenden Ordnungsämter oder die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises zuständig.

2.13 Bürgerbus

Unter den Begriff „Bürgerbus“ fallen sowohl eine besondere Angebotsform des „herkömmlichen“ ÖPNV mit allen Pflichten nach dem PBefG (insbesondere Betriebspflicht) als auch ein „sozialer Fahrdienst“ für spezielle Zielgruppen (als ein vom PBefG freigestellter Verkehr). Letztere Ausprägung des „Bürgerbusses“ hat sich vereinzelt in anderen nordhessischen Landkreisen etabliert. Darüber hinaus sind auch Mischformen oder ein flexibler Betrieb als „Mietwagen“ nach § 49 PBefG denkbar. Allen Formen gemein ist das ehrenamtliche Engagement der Bürger, die sich vor allem als Fahrer einbringen.

Sollten künftig im Kreisgebiet Bürgerbusprojekte entstehen, werden diese durch den Landkreis eine politische Unterstützung erfahren. Initiierung, Ausgestaltung und Finanzierung sollen jedoch den Städten und Gemeinden obliegen („Bottom-up-Ansatz“).

| Merkmal | „herkömmlicher“ ÖPNV | „sozialer Fahrdienst“ |
|---------------------|--|---|
| Rechtsgrundlagen | Linienverkehr nach § 42 PBefG | Freistellungsverordnung |
| Pflichten | alle Pflichten nach PBefG | - |
| Verkehrsunternehmen | wird durch ein VU rechtlich und technisch betreut | - |
| Betriebsformen | i. d. R. Festbedienung, optional Abschnitte mit Bedarfsbedienung | nach Fahrplan oder nach Voranmeldung (Bedarfssteuerung) |
| Tarif | Verbundtarif, ggf. Haustarif | Haustarif, „Spende“, kostenfrei |
| Fahrgäste | steht allen Fahrgästen offen | nur für Zielgruppe (z. B. Senioren) |
| Fahrzeug | Kleinbus max. 8 Fahrgastsitzplätze (Führerschein „B“) | |
| Träger | Verein mit ehrenamtlichen Organisatoren und Fahrern | dito oder Gemeinde (mit ehrenamtlicher Unterstützung) |

Tab. V-13: Merkmale von Formen des Bürgerbusses

[eigene Zusammenstellung]



2.14 Erörterung der Integration von privaten Pkw-Fahrten in den ÖPNV am Beispiel des Pilotprojektes „NVV-Mobilfalt“

Die Intention bei der Integration privater Pkw-Fahrten in den ÖPNV besteht darin, den motorisierten Individualverkehr mit dem öffentlichen Verkehrssystem so zu verknüpfen, indem freie Kapazitäten in privaten Fahrzeugen anderen Mobilitätsnachfragern zur Verfügung gestellt werden.

Im Rahmen des Modellprojektes „NVV-Mobilfalt“ wird die Integration von privaten Pkw-Fahrten in den ÖPNV seit April 2013 in den Landkreisen Hersfeld-Rotenburg, Schwalm-Eder und Werra-Meißner getestet. Es sind überwiegend nur Fahrten innerhalb von Gemeindegebieten oder (vereinzelt) zwischen angrenzenden Gemeinden gestattet. Die zu bedienenden Relationen (Linien) wurden in den räumlich abgegrenzten Testgebieten vorab festgelegt.

Bestehende ÖPNV-Angebote werden durch Fahrten im privaten Pkw ergänzt (Busfahrten) oder gar ersetzt (AST). Jeder Pkw-Fahrer, der sich in der Lage sieht und Interesse hat, kann seine privaten Fahrten anderen Nachfragern anbieten und erhält dafür eine festgelegte Kostenerstattung (vergleichbar wie bei einer Mitfahrzentrale). Das Zusammenführen von Nachfragern und Anbietern wird über eine internetgestützte Plattform gesteuert, die alle relevanten Informationen zentral verwaltet sowie „Mobilfalt“-Fahrten in die Busfahrpläne auf den entsprechenden Relationen integriert.

Findet sich für einen angemeldeten Fahrtwunsch kein privater Fahrer, kommt die Rückfallebene zum Tragen, bei der die Fahrt von einem Taxi- und Mietwagenunternehmen durchgeführt wird. Für die Kosten dieser Taxiersatzfahrt muss der Nutzer nicht separat aufkommen, er entrichtet lediglich seinen gesonderten „Mobilfalt“-Fahrpreis. Die Rückfallebene weist daher große Ähnlichkeiten mit einem herkömmlichen AST-Betrieb auf – mit der Ausnahme, dass bei „Mobilfalt“ nicht der höhere NVV-Tarif gilt (zzgl. AST-Zuschlag).

Die Umsetzung des „Mobilfalt“-Projekts führt der NVV zusammen mit den Kommunen im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie „Mobilität 2050 – Hessen: Impulsgeber für eine neue Mobilität“ durch. Es handelt sich um ein Modellvorhaben, das zu 100 % vom Land Hessen finanziert wird.

Ob und inwieweit das „Mobilfalt“-Konzept als eine Möglichkeit für eine alternative Bedienweise auf den bisherigen Pilotlinien dauerhaft zum Tragen kommen wird, bleibt der Auswertung der Ergebnisse aus der Testphase vorbehalten. Dies betrifft ebenso eine eventuelle Erweiterung dieser Angebotsform auf andere Verbundlandkreise.



3 Verkehrsinfrastruktur

3.1 Anschlusssicherung mittels DFI

Die Anschlusssicherung ist nicht nur für den einzelnen Fahrgast von Bedeutung, der bei Verspätung dennoch seinen Anschluss 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 Busverkehr aus Fahrgästen mit Vor- und Nachlaufahrten zusammen.

Das Fahrpersonal der Buslinien 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 Anschlusssicherungen hängt von der Anzahl der Umsteiger und vom zeitlichen Abstand nachfolgender (Ersatz-)Fahrten ab.

In ländlichen Räumen kommen bei den Verkehrsunternehmen rechnergestützte Betriebsleisysteme zum Einsatz, die der verkehrlichen Situation angepasst sind (RBL „light“). Eine „Zentrale Datendrehscheibe“ (ZDD) übernimmt die Datenverarbeitung und versorgt die DFI-Server und die Echtzeit-Fahrplanauskunft (vgl. Kap. III 7.8.3). 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 Ausgabemedien gespeist werden können (PC, mobile Endgeräte).

Im Geltungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans sollen ortsfeste DFI-Anzeigetafeln an zentralen Umsteigehaltestellen im Landkreis Waldeck-Frankenberg aufgestellt werden, worunter Umsteigepunkte sowohl zwischen SPNV und Bus als auch zwischen Bus und Bus fallen. Nach dem Stand zu Beginn des Jahres 2013 sind hierfür vorgesehen:

- Bad Arolsen (Bahnhof),
- Bad Wildungen (Bahnhof, Treffpunkt),
- Frankenberg (Bahnhof/Busbahnhof),
- Korbach (Hauptbahnhof/ZOB),
- Vöhl-Herzhausen (Bahnhaltepunkt Ort),
- Willingen (Bahnhof).



3.2 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 3.3). Bei Modernisierungsmaßnahmen sind daher die Vorgaben des Anforderungsprofils zu beachten (vgl. Kap. III 7.3.4). 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 der Hochborde in gerade verlaufenden Straßenabschnitten (nicht in Krümmungen oder Kurvenlagen);
- Länge der 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 außerorts verkehrssichere Anlage und Zugangsmöglichkeiten.

3.3 Investitionsplanungen der Städte und Gemeinden

Im Zuge der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Waldeck-Frankenberg wurde Ende 2009 und Anfang 2013 bei den Städten und Gemeinden abgefragt,

- ob sich zu dem Zeitpunkt aktuelle Infrastrukturplanungen im Bereich des ÖPNV in Bearbeitung bzw. in Erstellung befanden (z. B. neue Haltestellen, Wartehallen),
- ob bereits für die Jahre 2010 bis 2015 (erste Abfrage) bzw. 2013 bis 2018 (zweite Abfrage) Investitionsmaßnahmen im ÖPNV angemeldet seien (z. B. für Haltestellen, Bahnhofsumfelder).

| Stadt/Gemeinde | aktuelle Maßnahmen (2009 bzw. 2013) | Investitionen 2010-2015 bzw. 2013-2018 |
|------------------|--|---|
| Allendorf (Eder) | - | - |
| Bad Arolsen | - | Umrüstung der Haltestellen mit Kasseler Hochbord ¹ |
| Bad Wildungen | Neubau einer Rendezvous Haltestelle im Bereich der Brunnenstraße (bisherige Haltestellenpositionen entfallen); voraussichtliche Inbetriebnahme Ende 2013 oder Anfang 2014 ² | Schaffung Rendezvous Haltestelle für Stadt- und Regionalbusse in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Treffpunkthaltestelle (am Schnittpunkt von Brunnenallee, Brunnenstraße, Breiter Hagen) ¹ |



| Stadt/Gemeinde | aktuelle Maßnahmen (2009 bzw. 2013) | Investitionen 2010-2015 bzw. 2013-2018 |
|------------------------|--|--|
| Bad Wildungen (Forts.) | <p>Versatz der Bushaltestelle „Lindentor“ in der Altstadt (2012)²</p> <p>Versatz der Bushst. „Königsquellenweg“ auf dem Stadtring (2012)²</p> <p>Neuanlage Bushst. „Alter Friedhof“ auf dem Stadtring (2012)²</p> <p>Neuanlage der Bushaltestelle „Breiter Hagen“ auf dem Stadtring (vsl. Inbetriebnahme Ende 2013 oder Anfang 2014)²</p> <p>Neuanlage einer Bushaltestelle „Itzelstraße“ (sofern prov. Haltestelle gut angenommen wird)²</p> | |
| Battenberg (Eder) | - | - |
| Bromskirchen | - | - |
| Burgwald | Verlegung der Bahnstation Birkenbringhausen an die K 124 ¹ | <p>Park&Ride-Anlage an der neuen Bahnstation „Birkenbringhausen“¹</p> <p>Park&Ride-Anlage an der Bahnstation „Ernsthausen“¹</p> <p>- jeweils Kostenanmeldung über Landkreis, Förderanteil von 85 %¹</p> <p>Bahnübergangssicherungsanlage für Rad- und Gehweg bei K124 (anteilig 38.000 Euro, Förderanteil von 85 %)¹</p> |
| Diemelsee | Neubau einer Wartehalle und eines Buswendeplatzes in Heringhausen ¹ | Verlegung der Bushst. „Aartalstraße“ im OT Flechtdorf mit Fahrgast- und Fahrradunterstand ² |
| Diemelstadt | - | (Für künftige Investitionsmaßnahmen sollen auch Zuschüsse für die Stadtsanierung usw. in Anspruch genommen werden.) |
| Edertal | - | - |
| Frankenau | Erneuerung der Bushaltestelle „Frankenberger Straße“ in der Kernstadt Frankenau ² | Erneuerung der Bushaltestelle „Frankenberger Straße“ in der Kernstadt Frankenau ¹ |
| Frankenberg (Eder) | <p>Erneuerung der Bushaltestelle „Berliner Straße“ in der Kernstadt (2013)²</p> <p>Erneuerung der Bushaltestelle „Braunshäuser Straße“ in Rengershausen (2013)²</p> <p>(s. auch Kap. V 3.4.1)</p> | <p>Modernisierung des ZOB mit Haltestellenpositionen, Wartehallen und Bahnhofsumfeld (2014)²</p> <p>Erneuerung der Haltestellen mit-samt Wartehallen „Uferstraße“, „Jahnstraße“, „Rodenbacher Str.“ in der Kernstadt (ab 2015)²</p> <p>(s. auch Kap. V 3.4.1)</p> |
| Gemünden (Wohra) | - | - |



| Stadt/Gemeinde | aktuelle Maßnahmen (2009 bzw. 2013) | Investitionen 2010-2015 bzw. 2013-2018 |
|---------------------------------------|---|--|
| Haina (Kloster) | - | - |
| Hatzfeld (Eder) | - | - |
| Korbach | Errichtung einer Buswarte-halle in Helmscheid (2013) ² | Errichtung von Buswarte-hallen in Leibach und Rhena |
| | Errichtung einer Buswende-schleife mit angrenzenden Haltestel-lenpositionen an der L3437 in Al-leringhausen (2013) ² | Umgestaltung des Bahnhofsvor-platzes in der Kernstadt ² |
| Lichtenfels | - | - |
| Rosenthal | Erneuerung der Buswarte-halle an der Sport- und Kulturhalle in der Kernstadt ² | - |
| Twistetal | Erneuerung der Bushaltestelle „Mitte“ an der B 252 (2013) ² | - |
| Vöhl | (s. Kap. V 3.4.1) | (s. Kap. V 3.4.1) |
| Volkmarsen | Anlegen einer Bushaltestelle mit Unterstand in der Kernstadt Volk-marsen in der Lütersheimer Str. ¹ | Neugestaltung des Bahnhofum-feldes in Volkmarsen ¹ |
| Waldeck | Errichtung einer neuen Buswarte-halle an der Haltestelle „Markt-platz“ in Sachsenhausen (2013) ² | - |
| Willingen (Upland) | Neu- und Umbau Bf. Willingen (Empfangsgebäude, Vorplatz) ¹ | - |
| ¹ Stand im 4. Quartal 2009 | | ² Stand im 1. Quartal 2013 |

Tab. V-14: Von den Städten und Gemeinden mitgeteilte Planungen und Investitionen in Bezug auf die ÖPNV-Infrastruktur

[eigene Zusammenstellung; nach Auskunft der Städte und Gemeinden aus dem 4. Quartal 2009 und dem 1. Quartal 2013; teilweise redaktionell nachbearbeitet oder sinngemäß wiedergegeben]

Die in Tab. V-14 genannten Maßnahmen bezüglich der Haltestellen in der Innenstadt von Bad Wildungen stehen in Zusammenhang mit dem Umbau des Stadtringes (bisher durchgehend als Einbahnstraße) zu einem Straßenzug mit Gegenverkehr. Auch andere Straßen der Innenstadt werden dadurch umstrukturiert. Im Zuge dessen wurden/werden neue Bushaltestellen angelegt bzw. Haltestellenpositionen versetzt. Da sich durch die neue Verkehrsführung auf dem Stadtring auch die Verkehrsbeziehungen und die Linieneinführungen der Busse ändern werden, hat die Stadt Bad Wildungen weitere Maßnahmen zur Förderung für den Herbst 2013 bzw. für das Frühjahr 2014 angemeldet.

Aus Sicht der Stadt Frankenberg (Eder) ist eine vordringliche Maßnahme die Weiterentwicklung bzw. die Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) mit Haltestellenpositionen, Wartehallen und dem gesamten Bahnhofsumfeld, wozu auch die Anlagen für P+R, B+R, K+R und ein Taxistand gehören. Diesem Projekt wird im Zusammenhang mit der geplanten Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg für den SPNV im Dezember 2014 eine wichtige verkehrliche und städtebauliche Bedeutung beigemessen.



In der Stadt Hatzfeld (Eder) stehen keine Investitionen in die kommunale Infrastruktur für den ÖPNV an (Stand: 1. Quartal 2013). Gegenüber der Straßenbauverwaltung hat die Stadt Hatzfeld erklärt, dass im Rahmen eines möglichen Ausbaus der Ortsdurchfahrten Holzhausen und Reddighausen (Teilbereiche) kommunale Maßnahmen als Gemeinschaftsmaßnahmen ausgeführt werden sollen. Ob und zu welchem Zeitpunkt ein Ausbau der Ortsdurchfahrten erfolgen wird, stand im 1. Quartal 2013 noch nicht fest. Sollte es dazu kommen, werden auch die Bushaltestellen im Ausbaubereich hinsichtlich eines Investitionsbedarfes überprüft.

3.4 Investitionsplanungen des Aufgabenträgers

3.4.1 Flankierende Infrastrukturen Bahnstrecke Korbach – Frankenberg

An den Bahnstationen entlang der zu reaktivierenden Eisenbahnstrecke Korbach – Frankenberg werden flankierende Infrastrukturen für verkehrsmittelübergreifende Schnittstellen zwischen SPNV und MIV, NMIV bzw. straßengebundenem ÖPNV angelegt. Darunter fallen P+R-Stellplätze (inkl. Behindertenstellplätze), B+R-Abstellanlagen und Bushaltestellen mitsamt Fahrgastwartehallen.

Entsprechende Maßnahmen sind – je nach Platzverfügbarkeit und zugedachter verkehrlicher Schnittstellenfunktion – an den Haltepunkten in Vöhl-Thalitter, Vöhl-Herzhausen, Vöhl-Schmittlotheim, Vöhl-Ederbringhausen, Frankenberg-Viermünden und Frankenberg Goßberg konkret geplant.

3.4.2 Investitionen bei der Aufgabenträgerorganisation EWF

Folgende Investitionen bzw. Anschaffungen sollen bei der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF), der Aufgabenträgerorganisation für den Landkreis Waldeck-Frankenberg, getätigt werden:

- Buchungs- und Dispositionssoftware für AST und Rufbus, die in der AST-Zentrale installiert werden soll;
- Beschilderungen zur Kenntlichmachung der Fahrzeuge im AST-Einsatz (Liniennummer, einheitliche Beschriftungen, bei Dunkelheit durch Beleuchtung);
- Fahrradträger oder Fahrradanhänger sowie die dazugehörigen Haltevorrichtungen an den Busfahrzeugen (unter finanzieller Beteiligungen der Tourismuswirtschaft).



VI Linienbündelung

1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem PBefG³² 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.

³² Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist.



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 betroffenen Dienste und Gebiete.

Darüber hinaus gehende 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 Linienbündel im Landkreis Waldeck-Frankenberg

Die im vorliegenden Nahverkehrsplan aufgestellte Linienbündelung umfasst die Linien des straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Waldeck-Frankenberg und des NVV, bei letzteren jene mit maßgebender Bedienung im Kreisgebiet. Die „einbrechenden“ Buslinien in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Verkehrsverbände und Landkreise sind nicht Gegenstand dieses Kapitels.

Ferner wird für drei in den Landkreis Waldeck-Frankenberg „einbrechenden“ regionalen Buslinien in Aufgabenträgerschaft des NVV (130, 410, 500) ebenfalls keine Linienbündelung aufgestellt. Deren Bündelzugehörigkeit geht aus dem Regionalen Nahverkehrsplan des NVV und aus den Lokalen Nahverkehrsplänen der benachbarten Verbundlandkreise hervor, wo das hauptsächliche Bediengebiet dieser Linien ist.

Die einzelnen Linienbündel für den Landkreis Waldeck-Frankenberg sind in Bündelsteckbriefen in **→Anlage VI-1-2** beschrieben, getrennt nach Busverkehr und AST-Verkehr. Die Nummerierung und die namentliche Bezeichnung der Linienbündel für beide Betriebsformen richten sich i. d. R. nach deren zumeist kongruenten Bediengebieten (Ausnahme: AST-Bündel 512 „Haina – Gemünden – Kellerwald“, zu dem kein Pendant-Busbündel existiert).

Die Informationen in den Linienbündelsteckbriefen beziehen sich auf den im Angebotskonzept projektierten Zielzustand (Zielnetze für Bus und AST). 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 in den Linienbündelsteckbriefen 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 Linienbündelungsverfahren aus den Jahren 2000 bis 2002, das im Nachgang zur Aufstellung des ersten Nahverkehrsplans seitens des Landkreises Waldeck-Frankenberg und des NVV durchgeführt wurde. Die vorhandenen Unternehmer wurden daran gemäß § 8 Abs. 3 PBefG beteiligt.

Bei der vorliegenden Linienbündelung handelt sich um eine Fortschreibung aus dem Bestand heraus (Fahrplanjahr 2010). Es gibt keine grundlegenden Änderungen an den Bündelzuschnitten. Einige Änderungen gegenüber den Bestandsbündeln stehen in Zusammenhang mit den im Angebotskonzept beschriebenen Maßnahmen, worunter fällt:

- Einrichtung neuer Linien (z. B. Linie 560),
- Entfall von Linien (z. B. beim AST),
- Auftrennung lang laufender Bus- und AST-Linien auf zwei Konzessionslinien,



- Umnummerierung von Linien.

Die Linien des regionalen und des lokalen Busverkehrs sind zu 11 Bündeln zusammengefasst (vgl. Tab. VI-1). Einzelheiten zu den Bündeln gehen aus **→Anlage VI-1** hervor.

Aufgrund des Umfangs an Linien sind für die Linienbündel 506 „Oberes Edertal“ und 507 „Korbach – Frankenberg“ jeweils zwei Bündelsteckbriefe erstellt, so dass aus Gründen der Übersichtlichkeit Hauptlinien und (ausbildungsverkehrsbezogene) Buslinien mit Liniennummer-Differenzierungen getrennt behandelt sind.

| Linienbündel Bus | | Buslinie |
|------------------|---------------------------|---|
| 501 | Burgwald – Oberes Edertal | 525, 528, 529 |
| 502 | Stadtbus Korbach | 597.1-5 |
| 503 | Stadtverkehr Frankenberg | 596 (Bus, AST) |
| 504 | Stadtbus Bad Wildungen | 590.1-4 |
| 505 | Kellerwald | 543, 544 |
| 506 | Oberes Edertal | 520, 520.1-2, 530, 540, 540.1-3, 570, 570.1 |
| 507 | Korbach – Frankenberg | 501, 501.1, 502, 502.1-3, 503, 504, 504.1 |
| 508 | Edersee – Waldeck | 510, 511, 550 |
| 509 | Upland – Diemelsee | 506, 507, 508, 560 |
| 510 | Volkmarsen – Bad Arolsen | 551, 551.1, 552, 553 |
| 511 | Edertal | 512, 513, 514, 515 |

Tab. VI-1: Linienbündel für den regionalen und lokalen Busverkehr im LK Waldeck-Frankenberg
[eigene Zusammenstellung]

Die Linien des lokalen AST-Verkehrs sind zu acht Bündeln zusammengefasst (vgl. Tab. VI-2). Das AST-Bündel 512 „Haina – Gemünden – Kellerwald“ mit den Linien 587.1-5 findet im vorliegenden Nahverkehrsplan erstmals eine offizielle Verankerung. Detailliertere Angaben zu den Linienbündeln sind **→Anlage VI-2** zu entnehmen.

| Linienbündel AST | | AST-Linie |
|------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| 505 | Kellerwald | 584.4-5, 584.13-14 |
| 506 | Oberes Edertal | 584.1, 584.7, 584.10-12, 586.1-5 |
| 507 | Korbach – Frankenberg | 581.5-8, 581.11, 584.2-3, 585.1 |
| 508 | Edersee – Waldeck | 581.4, 585.2-3 |
| 509 | Upland – Diemelsee | 580.1-7, 581.9, 582.7 |
| 510 | Volkmarsen – Bad Arolsen | 581.1-3, 582.1-5, 582.8 |
| 511 | Edertal | 583.1-7 |
| 512 | Haina – Gemünden – Kellerwald | 587.1-5 |

Tab. VI-2: Linienbündel für den AST-Verkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg
[eigene Zusammenstellung]



VII Maßnahmenwirkung und -bewertung

1 Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage

1.1 Demographischer Wandel und Mobilität

Die Auswirkungen des demographischen Wandels werden sich allmählich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen, auch wenn die Folgen für den Landkreis Waldeck-Frankenberg im kommenden Jahrzehnt aufgrund der Heterogenität des Kreisgebietes und der Nutzergruppen in den öffentlichen Verkehrsmitteln unterschiedlich ausfallen werden.

- Die Konsequenzen aus den soziodemographischen Prozessen auf das Verkehrsgeschehen treten nicht schlagartig auf, sondern verlaufen langsam, aber kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten – im Gegensatz beispielsweise zu einer Werksschließung und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem konkreten Standort.
- Die Einwohnerzahl nahm im Landkreis Waldeck-Frankenberg von 2000 bis 2008 um 3,5 % ab, wobei einige Gemeinden vor allem im mittleren Kreisteil Einwohnerverluste von 6 % bis 8 % verzeichneten. Bis zum Jahr 2020 werden landkreisweit leichte Einwohnerrückgänge um 2,5 % prognostiziert, von denen jedoch einige Gemeinden mehr als andere betroffen sein werden.
- Der Rückgang der Wohnbevölkerung geht in der Regel mit einer Abnahme des gesamten Verkehrsaufkommens einher (Anzahl Wege bzw. Anzahl Fahrten). Davon unberührt kann sich aber die Verkehrsleistung weiterhin erhöhen, weil die pro Person zurückgelegten täglichen Wegelängen stetig ansteigen, zumindest bei den sog. „mobilen“ Personen, die außerhäusliche Aktivitäten 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 Waldeck-Frankenberg ist besonders die Altersgruppe der unter 20-Jährigen betroffen. Der Einfluss auf den ÖPNV im Falle von Änderungen im Schulsystem oder bei den Schulstandorten – zu meist durch sinkende Schülerzahlen ausgelöst – ist in Kap. VII 1.3 gesondert erläutert.
- Auch wird sich die Anzahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter weiter verringern, die sowohl die Gruppe der hochmobilen Personen stellen als auch das Fahrgastpotenzial im Berufsverkehr ausmachen. Eine Erhöhung der Erwerbstätigenquote an der Gesamtbevölkerung kann diese Trendentwicklung wieder in Ansätzen ausgleichen. Hierbei ist aber die raumstrukturell bedingte unterschiedliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrssystems für beruflich induzierte Wege zu hinterlegen, denn dieses nimmt bei diesem Wegezweck innerhalb ländlicher Räume im Vergleich zu Verdichtungsräumen nur eine nachgeordnete Funktion ein.



1.2 Künftige Seniorengenerationen und ÖPNV-Nutzung

Die Anzahl der über 65-Jährigen wird im Landkreis Waldeck-Frankenberg ungeachtet einer leicht sinkenden Gesamteinwohnerzahl weiter zunehmen. Zum momentanen Zeitpunkt ist davon auszugehen, dass die größer werdende Gruppe der Senioren die schwindende Gruppe der Kinder und Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV mengenmäßig nicht ersetzt.

Für diese These spricht, dass immer mehr Senioren – besonders auch in ländlichen Räumen – einen Führerschein und einen permanenten Zugang zu einem Pkw im Haushalt haben, der weiterhin in ihrer Alltagsmobilität zum Einsatz kommt. In Nordhessen (NVV-Gebiet ohne den Landkreis Hersfeld-Rotenburg) hatten bereits 2002 nur 14 % aller Haushalte keinen Zugang zu einem eigenen Pkw (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main* et al. 2005, S. 13). Seit dem Erhebungsjahr 2002 hat die allgemeine Motorisierungsrate wiederum zugenommen.

Der erhöhte Führerscheinbesitz trifft in besonderem Maße auf Seniorinnen zu. Durch den Kohorteneffekt werden im kommenden Jahrzehnt hessenweit nahezu 9 von 10 Seniorinnen über einen Führerschein verfügen. Dann werden sie mit den Männern ab 60 Jahren aufwärts gleichauf liegen, bei denen 2002 in Hessen schon eine Führerscheinquote von 90 % festgestellt wurde (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main* et al. 2005, S. 18). Außerdem hat ein Großteil der künftigen Seniorengeneration außerhalb der Ballungsräume über Jahrzehnte einen „automobilen“ Lebensstil adaptiert, dessen Routinen auch nach Ausscheiden aus dem aktiven Erwerbsleben fortgeführt werden.

Unabhängig davon entfallen die Gründe, täglich lange Wege zu einer Ausbildungsstätte oder zu einem Arbeitsplatz zurücklegen zu müssen. Die Wegehäufigkeit in Bezug auf alle Personen verringert sich mit zunehmendem Alter allmählich, so dass der Anteil der täglich „mobilen“ Personen signifikant zurückgeht. 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).

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-1 stichwortartig besprochen, wobei diese Liste allgemein und nicht konkret in Bezug auf den Landkreis Waldeck-Frankenberg zu verstehen ist.



| Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem | Auswirkungen auf den ÖPNV |
|---|---|
| sinkende Schülerzahlen | geringeres Verkehrsaufkommen 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 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 erhöhter Betriebsaufwand |
| Ausdifferenzierung der schulischen Angebote an verschiedenen Standorten | höhere individuelle Verkehrsleistung pro Ausbildungspendler 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 diffuser 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 |
| inklusive Bildung (vgl. <i>Landkreis Waldeck-Frankenberg</i> 2012, S. 17 f.) | Beförderung von Schülern mit Behinderungen vorzugsweise im allgemeinen Linienverkehr nach § 42 PBefG und im SPNV anstatt im freigestellten Schülerverkehr Einsatz von barrierefreien bzw. -armen 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 |



| 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 |

Tab. VII-1: Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV

[eigene Zusammenstellung]

1.4 Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand

Die in den Kapiteln VII 1.1 bis VII 1.3 skizzierten Entwicklungen wirken sich besonders auf die Nutzungszahlen im straßengebundenen ÖPNV aus. Die Verkehrsnachfrage 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.

Gegen Ende des vergangenen Jahrzehnts ließ der vorübergehende Einbruch der Wirtschaftsleistung in der Bundesrepublik Deutschland, ausgelöst durch die weltweite Finanzkrise und mit Auswirkungen auf die Beschäftigungshöhen, viele Verkehrsnachfrageprognosen schnell Makulatur werden. Kaum waren diese angepasst, erholten sich Wirtschaft, Arbeitsmarkt und verfügbares Einkommen wieder. Insofern weisen Vorhersagen zur künftigen Entwicklung der Fahrgastzahlen gewisse Unschärfen auf, soweit es Nachfragesegmente mit starker Orientierung auf berufsbedingte bzw. geschäftlich bedingte Wege oder kostenintensive Freizeitwege betrifft.

Die Intention der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Waldeck-Frankenberg liegt indes in einer weitgehenden Fortführung des bestehenden Angebots, mit partiellen Angebotsausweitungen einerseits und Anpassungen im System (flexible Angebotsformen ersetzen 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 ländlichen Strukturraumes ist der regionale Busverkehr daher als „angebotsorientiert“ einzustufen.
- Das Angebot im lokalen Busverkehr ist hingegen „nachfrageorientiert“ geplant. Das Fahrtenangebot ist auf Zeiten und auf Abschnitte mit hohem Fahrgastaufkommen konzentriert, beispielsweise im ausbildungsbezogenen Verkehr oder im Zulauf auf die Mittelzentren.
- Das lokale AST ist ein „bedarfsorientiertes“ System zur flächendeckenden Ergänzung des regionalen und lokalen Busverkehrs. Es wird ein tatsächlicher Bedarf in Form eines angemeldeten Verbindungswunsches seitens eines Fahrgastes vorausgesetzt.



Insofern ist die Intention des Angebotskonzeptes in einem Ausgleich der Fahrgastverluste aus den Bevölkerungsentwicklungen durch gezielte Verbesserungen im Angebot mit Neukundengewinnung zu verstehen, so dass im Ergebnis die Gesamtnachfrage auf dem Status quo gehalten werden kann.

Die mit Abstand größte Kundengruppe im Busverkehr in ländlich strukturierten Kreisen bilden Schüler und Auszubildende auf dem Weg von und zu ihren Ausbildungsstätten. Sie sollen während und nach ihrer Ausbildung weiter als Kunden gebunden werden. Durch die Angebotsausweitungen beim SPNV und bei den regionalen Buslinien an Werktagen und an Wochenenden wird das ÖPNV-Angebot für diese Kundengruppe außerhalb der Zeiten des Ausbildungsverkehrs zusehends attraktiver. Dadurch ergeben sich Chancen für den Erhalt des Kundenstamms und für eine erweiterte Nachfrage im Freizeitverkehr – wenn auch nur in beschränkter Größenordnung.

Mit der Fortführung des und den Angebotsausweitungen beim AST werden dessen Systemvorteile dahingehend genutzt, dass es zu einer erheblichen Erweiterung der Fahrtmöglichkeiten gegenüber den fest bedienten Fahrten im Bahn- und Busverkehr kommt, wodurch eine gewisse Umkehr der derzeit tendenziell negativen Nachfrageentwicklungen – vor allem im Busverkehr – erwartet werden darf.



2 Maßnahmenwirkung

Das Angebotskonzept sieht verschiedene Maßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr, den regionalen und lokalen Busverkehr sowie für das lokale AST-System auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg vor (vgl. Kap. V), die Änderungen beim Rahmenverkehrsangebot gegenüber dem Zustand im Jahresfahrplan 2010 bedeuten. Darüber hinaus listet das Angebotskonzept investive Vorhaben der Städte und Gemeinden auf, die von der Modernisierung von Haltestellen (Anlage, Wartehallen) bis hin zur grundlegenden Umgestaltung von Zentralen Omnibusbahnhöfen (Frankenberg) oder der Neuanlage zentrumsnaher Umsteigehaltestellen (Bad Wildungen) reichen. Die Wirkungen der Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage werden im vorliegenden Unterkapitel übersichtlich 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 ein Großteil der Maßnahmen – vor allem im Busverkehr – erst nach dem sukzessiven Auslaufen der jeweiligen Bestandskonzessionen bzw. -verträge umgesetzt wird. Im Kapitel V zum Angebotskonzept sind daher auch die voraussichtlichen Umsetzungshorizonte mit angegeben. Durch die Struktur des Verkehrsangebotes im Kreisgebiet, bei der ein flächendeckendes AST-Netz fest bediente Zug- und Busfahrten ergänzt oder wegfallende Fahrten ersetzt, können Angebotsanpassungen beim Busverkehr abseits der nachfragstärkeren Bedienachsen ohne negative Auswirkungen auf die Fahrgäste vorgenommen werden.

Größere Anpassungen beim Verkehrsangebot und dadurch ausgelöste Nachfragezuwächse ergeben sich entlang des mittleren Edertals und des Ittertals im zentralen Kreisgebiet infolge der für Dezember 2014 geplanten Wiederaufnahme des SPNV auf der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg. Damit einhergehend sind Modifikationen beim regionalen und lokalen Busverkehr geplant, auch in Bezug auf die Nationalparkregion Kellerwald-Edersee. Dort wird das Regelangebot z. T. deutlich erweitert (regionale Buslinie 520 und lokale Buslinie 556) und die touristischen Belange werden besser in den ÖPNV integriert (Beispiel Fahrradmitnahme).

In der Tab. V-1 sind die 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.



| Legende zur Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage | | |
|--|--|----------------|
| ↑ | Fahrgastnachfrage steigt deutlich an | |
| ↗ | Fahrgastnachfrage steigt leicht an | |
| → | keine Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage | |
| ↘ | Fahrgastnachfrage geht leicht zurück | |
| ↓ | Fahrgastnachfrage geht deutlich zurück | |
| Aggregierte Maßnahmen | Erläuterungen | Wirkung |
| infrastrukturelle Voraussetzungen zur Beschleunigung und Fahrzeitenverkürzung der R4 zwischen Korbach und Obervellmar | durch Fahrzeitenverkürzung Korbach – Kassel von ca. 90 min auf ca. 75 min bessere Anschlüsse zum/vom Fernverkehr am Bf. Kassel-Wilhelmshöhe | ↗ |
| Reaktivierung Korbach – Frankenberg für SPNV (Linie R42) | Schließung der Netzlücke im SPNV zwischen Lahntal und Sauerland | ↑ |
| Verlängerung R42 von Korbach nach Brilon Stadt (unter Ablösung der R55) | Herstellung einer durchgehenden Bahnverbindung Marburg – Frankenberg – Korbach – Willingen – Brilon, dadurch bessere Erreichbarkeit der touristischen Zielregionen und der Kreisstadt Korbach aus dem Rhein-Main-Gebiet und dem Ruhrgebiet | ↑ |
| ITF-Knoten Korbach Hbf. | für SPNV-Linien R4, R42 und regionale Buslinien 510, 550 | ↑ |
| Anpassungen des gesamten straßengebundenen ÖPNV im mittleren Kreisgebiet und mit neuem SPNV-Verknüpfungspunkt in Vöhl-Herzhausen | bei isolierter Betrachtung nur des straßengebundenen ÖPNV: Entfall der Regelverkehrsleistungen im Busverkehr Korbach – Frankenberg | ↘ |
| wie vor | im Kontext der Reaktivierung des SPNV Korbach – Frankenberg: positive Wirkung auf die Gesamtnachfrage im mittleren Kreisgebiet | ↑ |
| Konzept für den straßengebundenen ÖPNV zur Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion Kellerwald-Edersee (teilweise aufbauend auf die Reaktivierung des SPNV Korbach – Frankenberg) | Reaktivierung des SPNV Korbach – Frankenberg ermöglicht eine überregionale Anbindung der Nationalparkregion mit Auswirkungen auf Angebot und Nachfrage bei der inneren Erschließung durch straßengeb. ÖPNV | ↗ |
| Einrichtung zusätzlicher Verbindungen für den Jedermann-Verkehr im straßengebundenen ÖPNV | neue Linien, Ausdehnung von Betriebszeiten, erweiterte Fahrtenangebote, geänderte Linienführungen, Anbindung weiterer publikumswirksamer Einrichtungen und Gebiete | ↗ |



| Aggregierte Maßnahmen | Erläuterungen | Wirkung |
|---|--|---------|
| Entfall verbliebener Einzelfahrten auf lokalen Buslinien, z. B. an Ferienwerktagen oder an Wochenenden | durch das flächendeckende AST-System kein Wegfall von Verbindungen, lediglich Umstellung gering nachgefragter Einzelfahrten im lokalen Busverkehr auf Bedarfsbedienung (AST) | → |
| zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im regionalen und lokalen Busverkehr | neben Förderung des Fahrradtourismus ergeben sich zusätzliche Optionen der Fahrradnutzung im Vor- und Nachlauf zu einer (Überland-)Busfahrt | ↗ |
| Auftrennung lang laufender regionaler Buslinien durch Brechung der Linieneinführung in Mittelzentren | Mittelzentren stellen i. d. R. Brechpunkte der Nachfrageströme im Busverkehr dar, so dass längere Durchmesserlinien aus Nachfragesicht nicht notwendig sind, außerdem verbleiben z. T. betriebliche Durchbindungen | → |
| Entfall von AST-Linien und Integration dieser Leistungen in andere AST-Linien | kein Wegfall von Verbindungen für den Fahrgast, lediglich Reduzierung der Anzahl von Linien in einzelnen Gebieten, durch Bündelung der Fahrtwünsche bereits praktiziert | → |
| Auftrennung lang laufender AST-Linien (z. B. Korbach – Willingen) | keine Auswirkungen auf den Fahrgast, weil Notwendigkeit eines Umstieges aus betrieblichen Gründen zuvor schon bestand, um Leerkilometer der Fahrzeuge zu reduzieren | → |
| Änderung und Umstrukturierung von Liniennummern nach Bedienegebieten, besonders bei lokalen Buslinien | verschafft mehr Transparenz, trägt zur Übersichtlichkeit bei und erleichtert die Kundenkommunikation | → |
| Anlage flankierender, kommunaler Infrastrukturen (Schnittstellen) entlang der zu reaktivierenden Bahnstrecke Korbach – Frankenberg | Anlagen für P+R, B+R und für den straßengeb. ÖPNV erweitern das Einzugsgebiet von Bahnstationen und sorgen für ein funktionales Umfeld | ↗ |
| größere investive Maßnahmen in die kommunale Infrastruktur für den ÖPNV: Umbau oder Neuanlage von Zentralen Busbahnhöfen (ZOB) und zentralen Umsteigehaltestellen | durch grundlegende Modernisierungen von Verknüpfungshaltestellen werden Umsteigebeziehungen (SPNV-Bus, Bus-Bus) gestärkt und der öffentliche Raum städtebaulich aufgewertet | ↗ |
| kleinere investive Maßnahmen in die kommunale Infrastruktur für den ÖPNV: Aus-/Neu-/Umbau von Haltestellen (Positionen, Wartehallen) | in Bezug auf das Verkehrsangebot handelt es sich um flankierende Maßnahmen, die aber die Reisequalität nachweislich verbessern und zu einem barrierefreien ÖPNV beitragen | → |

Tab. VII-2: Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage

[eigener Entwurf]

Nach Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen für den schienen- und straßengebundenen ÖPNV wird sich in der Gesamtschau das Fahrgastaufkommen (Summe aus



Jedermann-Verkehr und ausbildungsbezogenem Verkehr) im Kreisgebiet leicht erhöhen (um ca. +5 %). Die Achsen

- Korbach – Frankenberg,
- Kassel – Korbach,
- Brilon – Korbach,
- Frankenberg – Marburg sowie
- entlang der regionalen Buslinien

stehen für einen stärkeren Fahrgastzuwachs, insbesondere bedingt durch die Schließung der Lücke im SPNV-Netz mit den damit verbundenen Chancen für Fahrgastgewinne im Freizeit-, Wochenend- und Überregionalverkehr.

Dem steht ein abnehmendes Fahrgastaufkommen (< -5 %) in den Achsenzwischenräumen gegenüber, hauptsächlich durch demographische Wandlungsprozesse (Rückgang der Anzahl Jugendlicher) und durch Abwanderungsbewegungen begründet.

Die prognostizierten Tendenzen verstärken oder verkehren sich ins Gegenteil im Falle einschneidender lokaler Ereignisse, wie beispielsweise

- der Ansiedlung oder des Wegfalls größerer Arbeitgeber,
- bei überdurchschnittlichen Veränderungen der Reisekosten,
- bei merklichen Veränderungen der kommunalen Leistungs- und Infrastrukturvorhaltung.

Auf die Abschätzung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge wird im vorliegenden Nahverkehrsplan verzichtet.

Streichungen oder Ergänzungen von Einzelfahrten im Busverkehr lassen sich nur innerhalb eines Linienbündels und auf Basis der im jeweiligen Verkehrsvertrag festgelegten Kostensätze für Zu- und Abbestellungen pro Nkm bewerten. Deshalb würde ein verbund- oder kreisweiter Durchschnittskostensatz pro Nkm 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 sprunghafte 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) und
- von den Veränderungen in der Bildungslandschaft im Allgemeinen und bei konkreten Schulstandorten im Besonderen (z. B. ausbildungsbezogene Angebote, Unterrichtsbeginn/-ende).



Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg

Maßnahmenwirkung und -bewertung

Streichungen verbliebener Einzelfahrten an Wochenenden oder an Ferienwerktagen bei lokalen Buslinien fallen aus Kostensicht weniger ins Gewicht als Einsparungen von Spitzenleistungen. Das sehr geringe Nachfrageaufkommen abseits der Achsen kann dennoch mit bedarfsorientierten Angebotsformen (AST) kostengünstiger und flexibler abgedeckt werden. Hier ist die Abrufquote einer AST-Linie maßgebend.

Im Kontext der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg für den SPNV wird es deutliche Veränderungen der Leistungen der Buslinien im Bereich der Edersee-region geben. Die im Angebotskonzept vorgesehene Ausweitung des Fahrtenangebots der lokalen Buslinie 503 (Vöhl – Waldeck – Edertal-Hemfurth, ex 556) kann leistungsneutral umgesetzt werden, da im Gegenzug das Fahrtenangebot der Linie 501 (Korbach – Vöhl-Herzhausen – Frankenberg, ex 555) deutlich reduziert wird.

Eine ganze Reihe der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen wird erst durch die Neuvergabe der Linienbündel umgesetzt. Deshalb kann im Nahverkehrsplan der konkreten Angebotsplanung im Vorfeld eines Ausschreibungsverfahrens nicht vorgegriffen werden. Erst auf Basis der tatsächlichen Fahrplanung und des damit verbundenen Fahrzeugbedarfs wird ein Erwartungswert der Kosten ermittelt. Dieser darf aus vergabe-rechtlichen Gründen im Voraus nicht kommuniziert werden.



3 Maßnahmenbewertung

Bei der Maßnahmenbewertung handelt es sich um eine fachliche Prioritätenreihung, in die die aggregierten Maßnahmen zum Leistungsangebot hinsichtlich ihrer Wirkung aus Nachfragesicht einsortiert werden. Im Kapitel V Angebotskonzept sind die vorgesehenen Einzelmaßnahmen mit konkreten Umsetzungshorizonten unter Federführung der Aufgabenträgerorganisationen NVV oder EWF aufgeführt. Die Umsetzungshorizonte orientieren sich zumeist an den (Rest-)Laufzeiten von Bestandskonzessionen bzw. Verkehrsverträgen oder an den Bauzeiten bereits begonnener Projekte bei der Schieneninfrastruktur.

3.1 Maßnahmengruppen mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen

Nachfolgend aufgeführte Maßnahmengruppen erzielen hohe bis sehr hohe Nachfragezuwächse und werden daher mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen:

- infrastrukturelle Voraussetzungen zur Beschleunigung und Fahrzeitenverkürzung (um ca. 15 min) der R4 zwischen Korbach und Obervellmar;
- Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg für den SPNV (Linie R42);
- Verlängerung der R42 von Korbach nach Brilon Stadt (unter Ablösung der Regelfahrten der R55);
- Umsetzung eines ITF-Knotens Korbach Hbf. unter Einbeziehung der SPNV-Linien R4 (nach/von Kassel) und R42 (Marburg – Brilon) sowie der regionalen Buslinien 510 (nach/von Bad Wildungen) und 550 (nach/von Medebach);
- Anpassungen des gesamten straßengebundenen ÖPNV im mittleren Kreisgebiet (mittleres Edertal und Ittertal) und mit neuem Verknüpfungspunkt zum/vom SPNV in Vöhl-Herzhausen;
- Konzept für den straßengebundenen ÖPNV zur Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion Kellerwald-Edersee unter weitgehender Einbeziehung der Regelverkehrsangebote (wiederum auf die Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg aufsetzend);
- Anlage flankierender Infrastrukturen an den Bahnstationen entlang der zu reaktivierenden Eisenbahnstrecke Korbach – Frankenberg gemäß der Festlegungen im regionalen Nahverkehrsplan des NVV (P+R- und B+R-Anlagen, Haltestellen und Wendeschleifen für den straßengebundenen ÖPNV).



3.2 Maßnahmengruppen mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen

Mit hoher Priorität zur Umsetzung empfohlen werden Maßnahmengruppen, bei denen moderate Nachfragezuwächse punktuell oder linienweise prognostiziert werden:

- zusätzliche Verbindungen für den Jedermann-Verkehr im straßengebundenen ÖPNV (regionaler, lokaler Busverkehr, AST-Systeme), z. B. durch Einrichtung von Linien, Ausdehnung von Betriebszeiten, erweiterte Fahrtenangebote (Taktverdichtungen, Ausdehnung Betriebszeiten abends, an Wochenenden), geänderte Linienführungen, Anbindung weiterer publikumswirksamer Einrichtungen und Gebiete;
- Schaffung zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im regionalen und lokalen Busverkehr für Freizeit, Tourismus und Jedermann-Verkehr.

3.3 Maßnahmengruppen zur Realisierung empfohlen

Weitere Maßnahmen, die zur Realisierung empfohlen werden, sind überwiegend als aufkommensneutral eingestuft:

- Entfall verbliebener Einzelfahrten auf lokalen Buslinien, z. B. an Ferienwerktagen oder an Wochenenden (Ersatz durch Fahrten des flächendeckenden AST-Systems);
- Auftrennung lang laufender regionaler Buslinien durch Brechung der Linienführung in Mittelzentren (auch aus konzessionsrechtlichen Gründen);
- Entfall einzelner AST-Linien und Integration der Leistungen in andere AST-Linien (ohne Auswirkungen auf den Fahrgast, weil Bündelung von Fahrtwünschen auch linienübergreifend praktiziert; erleichtert zudem die Kommunikation des Angebotes);
- Auftrennung einer lang laufenden AST-Linien (hier: Korbach – Willingen; Linie wurde bereits zuvor aus betrieblichen Gründen „gebrochen“);
- Änderung und Umstrukturierung von Liniennummern nach Bedienegebieten, besonders bei lokalen Buslinien, zwecks besseren Orientierung und Kommunikation.

3.4 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 herkömmlichen ÖPNV:

- Verlängerungen lokaler AST-Linien der EWF in benachbarte Landkreise (nach Medebach im Hochsauerlandkreis, nach Wolfhagen im Landkreis Kassel) können nur unter finanzieller Beteiligung Dritter umgesetzt werden.
- Aus Sicht des Landkreises Waldeck-Frankenberg sind Angebotserweiterungen mehrerer „einbrechender“ Linien des straßengebundenen ÖPNV wünschenswert; eine Entscheidung darüber wird aber von den Nachbareaufgabenträgern gefällt.
- Die Herstellung eines barrierefreien und zeitgemäßen ÖPNV ist ein wichtiges Anliegen des Aufgabenträgers Landkreis Waldeck-Frankenberg. Entsprechende Investitio-



nen in die Infrastrukturen für den straßengebundenen ÖPNV, wie die Modernisierung von Zentralen Omnibusbahnhöfen und sonstiger Haltestellen, fallen in die Planungs- und Finanzierungszuständigkeiten der Städte und Gemeinden. Deshalb ist diese Maßnahmengruppe aus Sicht des Landkreises formell mit einer neutralen Priorisierung versehen.

- Das „Jugendtaxi“ dient seit Oktober 2012 der Verbesserung der Mobilität und Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Der Landkreis Waldeck-Frankenberg unterstützt dieses Gutscheinmodell mit eigenen Finanzmitteln.
- Eventuelle Bürgerbusprojekte, seien es Linienverkehre nach § 42 PBefG oder soziale Fahrdienste, werden eine politische Unterstützung durch den Landkreis Waldeck-Frankenberg erfahren. Die Initiierung und Ausgestaltung soll in Eigeninitiative durch die Städte und Gemeinden erfolgen.



VIII Beschlussfassung

Der Entwurf des Lokalen Nahverkehrsplans (Fortschreibung für die Jahre 2013-2018) inkl. der aus dem förmlichen Anhörungsverfahren resultierenden Synopse wurde am 23. Juli 2013 durch den Kreisausschuss des Landkreises Waldeck-Frankenberg beschlossen und dem Kreistag zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt.

Der Entwurf des Lokalen Nahverkehrsplans einschließlich der aus dem förmlichen Anhörungsverfahren resultierenden Synopse wurde am 16. September 2013 dem Kreistag vorgelegt und begründet. Der Entwurf wurde an die Arbeitsgruppe ÖPNV und an den Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Verkehr überwiesen.

Die Arbeitsgruppe ÖPNV beriet in mehreren Sitzungen über den Entwurf des Nahverkehrsplans und über die Stellungnahmen der Fraktionen. Die AG ÖPNV empfahl dem Kreistag, den Entwurf mit den dazu getroffenen Feststellungen zu beschließen.

Am 18. Dezember 2013 erfolgte durch den Kreistag die Beschlussfassung zum Lokalen Nahverkehrsplan (Fortschreibung für die Jahre 2013-2018) einschließlich der aus dem förmlichen Anhörungsverfahren resultierenden Synopse und der von der Arbeitsgruppe ÖPNV getroffenen Feststellungen.



Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abb. II-1: Lage des Landkreises Waldeck-Frankenberg und Strukturräume im NVV-Gebiet | 25 |
| Abb. II-2: Entwicklungsachsen im NVV-Gebiet und im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 28 |
| Abb. II-3: Städte und Gemeinden und deren Unterteilung nach Stadt- und Ortsteilen | 29 |
| Abb. II-4: Zentralörtliche Struktur und Mittelbereiche im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 30 |
| Abb. II-5: Einwohnerdichten der Städte und Gemeinden..... | 33 |
| Abb. II-6: Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen | 34 |
| Abb. II-7: Altersverteilung der Wohnbevölkerung (Stand: 31.12.2008) | 35 |
| Abb. II-8: Einwohnerentwicklungen in den Städten und Gemeinden von 2000 bis 2008..... | 37 |
| Abb. II-9: Prognose der Einwohnerentwicklungen in den Städten und Gemeinden 2010-2020..... | 39 |
| Abb. II-10: Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung im Landkreis-Waldeck-Frankenberg nach Altersgruppen | 40 |
| Abb. II-11: Verteilung der Altersgruppen im Landkreis Waldeck-Frankenberg 2000-2030..... | 41 |
| Abb. II-12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Gemeinde | 42 |
| Abb. II-13: Schulformen in den Stadt- und Ortsteilen im Landkreis Waldeck-Frankenberg mit Stand Schuljahr 2009/2010..... | 47 |
| Abb. II-14: Schüler an den Schulstandorten im Landkreis Waldeck-Frankenberg..... | 51 |
| Abb. II-15: Lage des Nationalparks Kellerwald-Edersee..... | 55 |
| Abb. II-16: Schienenverkehrsplan Nordhessen (Stand: Fahrplanjahr 2011)..... | 61 |
| Abb. II-17: Bus-Linienbündel im Landkreis Waldeck-Frankenberg..... | 67 |
| Abb. II-18: AST-Linienbündel im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 69 |
| Abb. II-19: Beispiele für Bushaltestellen mit Hochborde: Korbach „Hauptbahnhof“ (links) und Bad Wildungen-Altwildungen „Holzfachschule“ (mit taktilem Leistreifen; rechts) | 86 |
| Abb. II-20: Gemeinsame Bus-/Bahnsteige (mit taktilem Leistreifen): Korbach Hauptbahnhof/ZOB (links) und Bad Wildungen (rechts)..... | 87 |
| Abb. II-21: Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens in Hessen nach Wegezwecken | 90 |
| Abb. II-22: Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter zwischen den Städten und Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 92 |



| | |
|--|------------|
| Abb. II-23: Ein- und Auspendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter über die Landkreisgrenzen | 95 |
| Abb. II-24: Binnenpendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in den Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg | 97 |
| Abb. II-25: Ausbildungspendler zu den allgemein bildenden Mittel- und Oberstufenschulen im Schuljahr 2008/2009..... | 98 |
| Abb. II-26: Fahrgastnachfrage auf den Bahnlinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg 2008 | 101 |
| Abb. II-27: StadtBus Korbach: Haltestellenfrequenzierung an einem Schulwerktag 2010..... | 103 |
| Abb. II-28: Fahrgastnachfrage und Abrufquoten der AST-Bedienräume 2009 | 104 |
| Abb. II-29: Gemeindebezogene Fahrgastnachfrage und Fahrtenhäufigkeit im AST 2009..... | 105 |
| Abb. II-30: Motorisierungsraten in den Städten und Gemeinden des Landkreises Waldeck-Frankenberg..... | 107 |
| Abb. II-31: Gesamtzufriedenheit der Kunden im NVV-Gebiet im September/Oktober 2008..... | 110 |
| Abb. III-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems..... | 137 |
| Abb. III-2: Schematisches Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten | 139 |
| Abb. III-3: Schematisierter Plan über den Zielzustand der SPNV-Bedienung im NVV-Gebiet | 147 |
| Abb. III-4: Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand..... | 162 |
| Abb. III-5: Prinzipskizze der Zentralen Datendrehscheibe (ZDD) zur Realisierung von DFI | 175 |
| Abb. IV-1: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortsstraßen..... | 191 |
| Abb. IV-2: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität..... | 192 |
| Abb. IV-3: Beispiel für zentrale Umsteigehaltestellen ohne (durchgängige) Barrierefreiheit | 193 |
| Abb. IV-4: Beispiele für ausgebaute Haltestellen mit begrenzter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste | 194 |
| Abb. IV-5: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität | 195 |
| Abb. IV-6: Beispiele für Haltestellen ohne durchgängige Außendarstellung im Corporate Design | 196 |
| Abb. IV-7: Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten | 197 |
| Abb. V-1: Zielnetz des SPNV im LK Waldeck-Frankenberg..... | 202 |
| Abb. V-2: Zielnetz für die regionalen Buslinien im LK Waldeck-Frankenberg..... | 205 |
| Abb. V-3: Zielnetz für die lokalen Buslinien..... | 210 |



| | |
|--|-----|
| Abb. V-4: Zielnetz für das lokale AST-System | 214 |
| Abb. V-5: Zielnetz für die Buslinien mit Liniennummer-Differenzierungen | 220 |
| Abb. V-6: „Einbrechende“ Linien in den Landkreis Waldeck-Frankenberg | 225 |
| Abb. V-7: (Takt-)Verknüpfungspunkte mit Bezug zum LK Waldeck-Frankenberg (ohne AST) | 228 |
| Abb. V-8: Verknüpfungspunkte im AST-System | 231 |
| Abb. V-9: Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion mit Bahn und Bus | 233 |
| Abb. V-10: Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion mit AST | 236 |
| Abb. V-11: Regionale und lokale Buslinien mit erweiterten Kapazitäten für die Fahrradmitnahme | 239 |



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 Waldeck-Frankenberg | 35 |
| Tab. II-3: | Klinikstandorte im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 53 |
| Tab. II-4: | Radrouten durch den Landkreis Waldeck-Frankenberg und deren SPNV-Anbindung | 56 |
| Tab. II-5: | Auswahl an Freizeit-, Naherholungs- und Tourismuszielen und deren ÖPNV-Anbindung (Stand: Fahrplanjahr 2010) | 59 |
| Tab. II-6: | Kenndaten für die SPNV-Linien im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 62 |
| Tab. II-7: | Angebotsentwicklung im SPNV 2000-2011 im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 63 |
| Tab. II-8: | Linienbündel und Aufgabenträger der auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg verkehrenden Buslinien (Stand: 05/2010) | 66 |
| Tab. II-9: | AST-Linienbündel der auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg | 68 |
| Tab. II-10: | Mittlere Haltestellenabstände ausgewählter Linien | 71 |
| Tab. II-11: | Verknüpfungspunkte des ÖPNV-Systems im Landkreis Waldeck-Frankenberg und in angrenzenden Landkreisen (Stand: Jahresfahrpläne 2010 bzw. 2011)..... | 74 |
| Tab. II-12: | Definierte Anschlussbeziehungen bei lokalen und regionalen Buslinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg (Stand: Jahresfahrplan 2010)..... | 75 |
| Tab. II-13: | Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Bus an Werktagen am Netzknoten Korbach Bahnhof/ZOB (Stand: Jahresfahrplan 2010)..... | 76 |
| Tab. II-14: | Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen den AST-Linien am AST-Netzknoten Korbach (Stand: Jahresfahrplan 2010) | 77 |
| Tab. II-15: | Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen den StadtBus-Linien an Werktagen am Netzknoten Bad Wildungen Treffpunkt (Stand: Jahresfahrplan 2010)..... | 78 |
| Tab. II-16: | Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen den AST-Linien am AST-Netzknoten Bad Wildungen (Stand: Jahresfahrplan 2010) | 78 |
| Tab. II-17: | Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Bus an Werktagen am Netzknoten Frankenberg (Eder) (Stand: Jahresfahrplan 2010)..... | 79 |
| Tab. II-18: | Prinzip der Anschlussbeziehungen zwischen den AST-Linien am AST-Netzknoten Frankenberg (Eder) (Stand: Jahresfahrplan 2010)..... | 80 |



| | |
|--|-----|
| Tab. II-19: Profilierte Haupt- und Nebenprodukte des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg..... | 82 |
| Tab. II-20: Übrige Angebotsformen des straßengeb. ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 83 |
| Tab. II-21: Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 86 |
| Tab. II-22: Ausgewählte Merkmale regionalen Mobilitätsverhaltens im Vergleich | 89 |
| Tab. II-23: Zusammensetzung der Stichprobe beim NVV-Kundenbarometer 2008..... | 108 |
| Tab. II-24: Stand der Umsetzung Bahnstrecken im Landkreis Waldeck-Frankenberg ... | 112 |
| Tab. II-25: Stand der Umsetzung neuer Zugangsstellen zum SPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg..... | 113 |
| Tab. II-26: Stand der Umsetzung beim vorgesehenen Schienenfahrzeugeinsatz im Landkreis Waldeck-Frankenberg..... | 113 |
| Tab. II-27: Stand der Umsetzung von Maßnahmen gemäß Netzhierarchie für den regionalen straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 114 |
| Tab. II-28: Stand der Umsetzung von Maßnahmen gemäß Netzhierarchie für den lokalen straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg..... | 116 |
| Tab. II-29: Stand der Umsetzung korridorbezogener Maßnahmen zur Neuordnung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 117 |
| Tab. II-30: Stand der Umsetzung von Maßnahmen für zeitlich abgestimmte Anschlussbeziehungen | 118 |
| Tab. II-31: Stand der Umsetzung von Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV benachbarter Aufgabenträger auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg..... | 119 |
| Tab. III-1: Übersicht über nachrichtlich übernommene Anforderungen aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV | 121 |
| Tab. III-2: Gemäß Mindeststandards vorgesehene Verbindungen im Landkreis Waldeck-Frankenberg..... | 141 |
| Tab. III-3: Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg relevante NVV-weite Mindestanforderungen an Erschließungsqualitäten im ÖPNV | 142 |
| Tab. III-4: Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg geltende Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im ÖPNV..... | 144 |
| Tab. III-5: Übersicht über NVV-weite Angebotstypen auf dem Gebiet des Landkreises Waldeck-Frankenberg | 152 |
| Tab. III-6: Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale | 158 |
| Tab. III-7: Mindeststandards für die verbundweite Ausstattung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV | 161 |
| Tab. III-8: Akteure, deren Funktionen und Aufgaben bei der Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 170 |



| | |
|--|-----|
| Tab. IV-1: Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV | 184 |
| Tab. IV-2: Schwachstellen in der räumlichen Erschließung der Städte und Gemeinden | 186 |
| Tab. IV-3: Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 189 |
| Tab. V-1: SPNV-Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte | 204 |
| Tab. V-2: Regionale Buslinien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte | 209 |
| Tab. V-3: Lokale Buslinien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte | 213 |
| Tab. V-4: Lokale AST-Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte | 219 |
| Tab. V-5: Buslinien mit Liniennummer-Differenzierungen: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte..... | 222 |
| Tab. V-6: Stadtverkehre: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte..... | 223 |
| Tab. V-7: „Einbrechende“ Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte | 227 |
| Tab. V-8: (Takt-)Verknüpfungspunkte im Zug- und Busverkehr | 229 |
| Tab. V-9: Verknüpfungspunkte mit zeitlich abgestimmten Anschlüssen zwischen AST-Linien | 232 |
| Tab. V-10: Überregionale Anbindung der Nationalparkregion | 234 |
| Tab. V-11: Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion im Busverkehr..... | 235 |
| Tab. V-12: Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion im AST-Verkehr | 238 |
| Tab. V-13: Merkmale von Formen des Bürgerbusses | 241 |
| Tab. V-14: Von den Städten und Gemeinden mitgeteilte Planungen und Investitionen in Bezug auf die ÖPNV-Infrastruktur | 246 |
| Tab. VI-1: Linienbündel für den regionalen und lokalen Busverkehr im LK Waldeck-Frankenberg..... | 252 |
| Tab. VI-2: Linienbündel für den AST-Verkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg | 252 |
| Tab. VII-1: Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV | 256 |
| Tab. VII-2: Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage | 260 |



Literaturverzeichnis

Amt für Lehrerbildung (AfL) (o. Jahresangabe): Bildungsserver Hessen. Frankfurt am Main. URL: <http://dms.bildung.hessen.de/> [November 2009]

APPEL, Lars (2007): Demografische Entwicklung und öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum. Vom Fachbereich Bauingenieurwesen der Universität Kassel zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktor-Ingenieurs (Dr.-Ing.) genehmigte Dissertation. Kassel

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> [26.04.210]

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 (2007): Demografische Rahmendaten zur langfristigen Bevölkerungsentwicklung in Hessen und seinen Regierungsbezirken. Eine Projektion für den Zeitraum von 2007 bis 2030 und eine Trendfortschreibung bis 2050. Wiesbaden (Report Nr. 719)

HA Hessen Agentur GmbH (2007): Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte. Eine Projektion für den Zeitraum von 2007 bis 2030 und eine Trendfortschreibung bis 2050. Wiesbaden (Report Nr. 720)

Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement (2010): Verkehrsmengenkarte für Hessen; Ausschnitt Kreis Waldeck-Frankenberg (Nord und Süd); Ausgabe 2010. 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 Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2010): Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung informiert: Zur Förderung von Haltestellen und zur Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen; Stand Februar 2010. 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)
- KÖHLER, Uwe, Lars APPEL (2006): Zukunft des ÖPNV auf dem Land. Richtungsband-Expressbus als Antwort auf die tendenziell sinkende Nachfrage. In: Der Nahverkehr, 24. Jahrgang, Heft 5/2006. Düsseldorf. S. 70-76
- Landkreis Waldeck-Frankenberg* (2005): Schulentwicklungsplan Grundschulen, Hauptschulen, Realschulen, Gesamtschulen, Gymnasien Landkreis Waldeck-Frankenberg. Korbach
- Landkreis Waldeck-Frankenberg* (2009a): Schulentwicklungsplan Grundschulen Landkreis Waldeck-Frankenberg. Korbach
- Landkreis Waldeck-Frankenberg* (2009b): Schulentwicklungsplan für die Berufliche Bildung im Landkreis Waldeck-Frankenberg. Korbach
- Landkreis Waldeck-Frankenberg* (2009c): Schulentwicklungsplan Sonderpädagogische Förderung Landkreis Waldeck-Frankenberg. Korbach
- Landkreis Waldeck-Frankenberg* (2012): Schulentwicklungsplan für die Grundschulen und weiterführenden Schulen (außer Förderschulen und berufliche Schulen) im Landkreis Waldeck-Frankenberg für den Zeitraum 2013-2017. Korbach
- Nationalpark Kellerwald-Edersee* (2010): Internetauftritt. URL: http://www.nationalpark-kellerwald-edersee.de/de/1_home/index.php [01.07.2010]
- 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
- NWL (= Nahverkehr Westfalen-Lippe)* (2011): Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe. Erster Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL. Unna
- Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, traffiQ – Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Nordhessischer VerkehrsVerbund* (2005): Mobilität in Stadt und Region. Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Rhein-Main und Hessen. Frankfurt am Main, Kassel
- Regierungspräsidium Gießen (= Geschäftsstelle der Regionalversammlung Mittelhessen beim Regierungspräsidium Gießen)* (2009): Regionalplan Mittelhessen 2009. Entwurf zur zweite Anhörung und Offenlegung 2009. Gießen
- Regierungspräsidium Kassel (= Geschäftsstelle der Regionalversammlung Nordhessen beim Regierungspräsidium Kassel)* (2009): Regionalplan Nordhessen 2009. Genehmigungsvorlage. Kassel
- VDV (= Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)* (2001): Verkehrserschließung 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



VSP GhK (= *Fachgebiet Verkehrssysteme und Verkehrsplanung der Universität Gh Kassel*) (2001): Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg. Entwurf zum Schlussbericht. Juli 2001. Kassel

VSP GhK (= *Fachgebiet Verkehrssysteme und Verkehrsplanung der Universität Gh Kassel*) (2002): Lokaler Nahverkehrsplan für den Schwalm-Eder-Kreis. Entwurf zum Schlussbericht. Januar 2002. Kassel

VSP GhK (= *Fachgebiet Verkehrssysteme und Verkehrsplanung der Universität Gh Kassel*) (2003): Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Kassel. Schlussbericht. März 2003. Kassel.

VSP GhK (= *Fachgebiet Verkehrssysteme und Verkehrsplanung der Universität Gh Kassel*) (2003): Lokaler Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis. Schlussbericht. März 2003. Kassel.

ZIV (= *Zentrum für integrierte Verkehrssysteme*) (2007): Schlussbericht: Rahmenfahrpläne für den bedarfsorientierten ÖPNV im Landkreis Waldeck-Frankenberg. Darmstadt

Verzeichnis der Rechtsquellen

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, 466)

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 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)

Hessisches Schulgesetz (Schulgesetz – HSchG), in der Fassung vom 14. Juni 2005 (GVBl. I S. 442), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Dezember 2012 (GVBl. S. 645)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)



Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------|--|
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| ALT | Anruf-Linien-Taxi |
| AST | Anruf-Sammel-Taxi |
| AT | Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisation |
| B | Bundesstraße |
| BAB | Bundesautobahn |
| BGG | Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz) |
| BKW | Bad Wildunger Kraftwagen-Verkehrs- und Wasserversorgungsgesellschaft mbH |
| BOKraft | Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr |
| BOStrab | Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen |
| B+R | „Bike and Ride“ („Fahrrad und Reisen“) |
| BWV | Bad Wildunger Verkehrsunternehmen GmbH |
| CD | Corporate Design |
| DB | Deutsche Bahn AG |
| DB AG | Deutsche Bahn AG |
| DFI | Dynamische Fahrgastinformation |
| DIN | Deutsches Institut für Normung |
| DRV | Deutsche Rentenversicherung |
| DSA | Dynamische Schriftdisplay (vereinfachte DFI der DB AG) |
| EAV | Einnahme-Aufteilungs-Verfahren |
| EBO | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung |
| E DIN | Entwurf zur DIN-Norm |
| EEV | Enhanced Environmentally Friendly Vehicle („erhöht/verbessert umweltschonendes Fahrzeug“) |
| EG | je nach Kontext: Europäische Gemeinschaft oder Empfangsgebäude |
| EIU | Eisenbahninfrastrukturunternehmen |
| EKZ | Einkaufszentrum |
| ESTW | Elektronisches Stellwerk |
| 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) |
| GG | Grundgesetz |
| 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) |
| GVZ | Güterverkehrszentrum |
| GZ | Grundzentrum |
| HE | Hessen |
| HEF | Landkreis Hersfeld-Rotenburg |
| HLB | Hessische Landesbahn GmbH |
| HMWVL | Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung |
| HNA | Hessische/Niedersächsische Allgemeine Zeitung |
| HessBGG | Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz |
| HÖPNVG | Hessisches ÖPNV-Gesetz |
| HR | Schwalm-Eder-Kreis |
| HSchG | Hessisches Schulgesetz |
| HSK | Hochsauerlandkreis |
| HVZ | Hauptverkehrszeit |
| HW | Hauptwohnsitz |
| HX | Kreis Höxter |
| IBIS | Integriertes Bordinformationssystem |
| IC | InterCity |
| ICE | InterCity-Express |
| IG | Interessengemeinschaft |
| ITF | Integraler Taktfahrplan |
| KB | Landkreis Waldeck-Frankenberg |
| KBS | je nach Zusammenhang: Kursbuchstrecke oder Kreisberufsschule |
| KHB | Kurhessenbahn |
| 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 |
| LE | Low-Entry („Tiefeinstieg“) |
| 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 |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| Mo-Fr | Montag bis Freitag (an Werktagen) |
| MPS | Mittelpunktschule |
| MR | Landkreis Marburg-Biedenkopf |
| MZ | Mittelzentrum |
| N | Nachtschwärmer |
| Neitech | Neigetech |
| NF | Niederflurfahrzeug |
| NMIV | Nichtmotorisierter Individualverkehr |
| NWL | Nahverkehr Westfalen-Lippe |
| NPH | Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter |
| 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) |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| OR | Ordnungsraum |
| OT | Ortsteil (Stadtteil) |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| OZ | Oberzentrum |



| | |
|-------|--|
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz |
| Pkm | Personenkilometer |
| POI | Point of Interest („Ort des Interesses“, „interessanter Ort“) |
| 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 |
| RNV | Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf |
| RT | RegioTram (bzw. RegioTram-Fahrzeug) |
| S | Schulwerktag |
| Sa | Samstag |
| SEV | Schienenersatzverkehr |
| SI | Kreis Siegen-Wittgenstein |
| So | Sonntag |
| SPFV | Schienenpersonenfernverkehr |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| StVO | Straßenverkehrs-Ordnung |
| StVZO | Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung |
| SVZ | Schwachverkehrszeit |
| SZ | Schulzentrum |
| T | Tram |
| TSI | Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (im Eisenbahnverkehr) |
| VDV | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen |
| VM | Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH |
| VR | Verdichtungsraum |
| VRN | Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH |
| VT | Verbrennungstriebwagen/-triebzug |
| VU | Verkehrsunternehmen |
| WE | Wochenende |
| ZOB | Zentraler Omnibusbahnhof |



Verzeichnis der Anlagen

I Einleitung und Rechtsrahmen

- Anlage I-1 Verfahrensbegleitende Materialien: 1. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-2 dito: 2. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-3 dito: 3. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-4 Liste der am förmlichen Anhörungsverfahren beteiligten Institutionen
- Anlage I-5 Synopse des förmlichen Anhörungsverfahrens

II Bestandsaufnahme

- Anlage II-1 Einwohner der Städte und Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg
- Anlage II-2 Stadt- und Ortsteile: Einwohner, Zentralitätsstufe
- Anlage II-3 Altersverteilung der Einwohner in den Städten und Gemeinden
- Anlage II-4 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort
- Anlage II-5 Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Waldeck-Frankenberg 2008/2009
- Anlage II-6 Touristische Eckwerte für die Städte und Gemeinden 2008
- Anlage II-7 Liniennetzplan Waldeck-Frankenberg
- Anlage II-8 Verkehrliche Merkmale der ÖPNV-Linien (Stand: Jahresfahrplan 2010)
- Anlage II-9 Liste der Bahnstationen und deren Merkmale
- Anlage II-10 Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Einpendler (30.06.2000/2008)
- Anlage II-11 Matrix der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einpendler (30.06.2008)
- Anlage II-12 Schülerverflechtungen der Mittel- und Oberstufenschulen 2008/2009
- Anlage II-13 Motorisierungsraten in den Städten und Gemeinden 2008/2009
- Anlage II-14 Verkehrsmengenkarten Landkreis Waldeck-Frankenberg (Nord, Süd)

III Anforderungsprofil

- Anlage III-1 NVV-weite Mindestanforderungen an die Qualität der im straßengebundenen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge
- Anlage III-2 Fahrgastinformation: Vitrinenbestückungen für den Bereich Bahn, Regionalverkehr und Stadtbus

IV Schwachstellenanalyse

- Anlage IV-1 Bewertung der Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen
- Anlage IV-2 Benennung von Schwachstellen und Mängeln durch die Städte und Gemeinden



V Angebotskonzept

Anlage V-1 Liniensteckbriefe Angebotskonzept Bus

Anlage V-2 Liniensteckbriefe Angebotskonzept AST

VI Linienbündelung

Anlage VI-1 Linienbündelsteckbriefe Bus

Anlage VI-2 Linienbündelsteckbriefe AST

VII Maßnahmenwirkung und -bewertung

keine Anlagen

VIII Beschlussfassung

keine Anlagen