

**Verfahrensbegleitende Materialien**

3. Sitzung der Regionalkonferenz am 03.07.2013

Protokoll und Präsentationen

# Protokoll

## Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV)

### 3. Sitzung der Regionalkonferenz (RK)

**Datum / Uhrzeit:** 03.07.2013, 13:00 Uhr – 15:00 Uhr

**Ort:** NVV, Kassel Hbf. (*KulturBahnhof*)  
Rainer-Dierichs-Platz 1, 34117 Kassel  
Tagungszentrum im Südflügel, Raum 2

**Teilnehmer/-innen:** Herr Güttler, Geschäftsführer des NVV  
Herr Funke, NVV  
Herr Lometsch, NVV  
Herr Roßkothen, NVV  
Herr Müller, IGDB  
Herr Dr. Schmöe, IGDB  
weitere Teilnehmer/-innen siehe **Anlage 1**

Pos.	Beschreibung
<b>1</b>	<b>Begrüßung durch die Geschäftsführung des NVV</b>
	Herr Güttler begrüßt die Anwesenden und führt in die Themen der Sitzung ein.
	Im Folgenden wird auf die Anlagen 2 bis 4 verwiesen: <u>Anlage 2:</u> Präsentationsfolien „Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) – 3. Regionalkonferenz – Kassel, 03.07.2013“ <u>Anlage 3:</u> Präsentationsfolien „SPNV-Angebotskonzeption, vorgestellt in der NVP-Regionalkonferenz am 03. Juli 2013“ <u>Anlage 4:</u> Präsentationsfolien „Rahmenvereinbarung Hessen – Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV; Maßnahmenkatalog Schnittstellen; Revitalisierung von Empfangsgebäuden“
<b>2</b>	<b>Übersicht und Einordnung der Themen</b>
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe <b>Anlage 2</b> , Folien 3-7
<b>3</b>	<b>Auszüge aus der Schwachstellenanalyse</b>
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe <b>Anlage 2</b> , Folien 8-39
<b>4</b>	<b>Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)</b>
	Vortrag durch Herrn Roßkothen, siehe <b>Anlage 3</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Herr Güttler ergänzt die Ausführungen von Herrn Roßkothen zu den Grundsätzen der Finanzierung des SPNV (vgl. Folien 31 und 32). Mit einer Revision der Regionalisierungsmittel sei erst nach den Bundestagswahlen im Septem-</li> </ul>

Pos.	Beschreibung
	ber 2013 zu rechnen. Die Verhandlungen des NVV mit dem Land Hessen zur Finanzierung für den Zeitraum 2015 bis 2019 würden erst 2014 stattfinden.
<b>5</b>	<b>Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen</b>
	<p>Vortrag durch Herrn Funke, siehe <b>Anlage 4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herr Güttler greift die Problematik auf, dass die Städte und Gemeinden angesichts von Haushaltssicherungskonzepten und kommunalen Rettungsschirmen oftmals nicht in der Lage seien, die in der Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Hessen, den Verbänden und der DB Stationen &amp; Service AG niedergelegten Eigenanteile aufzubringen.</li> </ul>
<b>6</b>	<b>Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr</b>
	Vortrag durch Herrn Lometsch, siehe <b>Anlage 2</b> , Folien 42-51
<b>7</b>	<b>Skizzierung der weiteren Projektschritte</b>
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe <b>Anlage 2</b> , Folien 52-53
<b>8</b>	<b>Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu den im Vorfeld der Sitzung angemeldeten Beiträgen aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen siehe <b>Anlage 2</b>, Folien 55-56.</li> <li>➔ Herr Roßkothen nimmt zu den schriftlich im Vorfeld gestellten Fragen des RNV ausführlich Stellung: Das noch zwischen RMV, NVV und HLB in Abstimmung befindliche Konzept sehe vor, die heute aus Frankfurt kommenden und in Marburg endenden Züge der HLB alle zwei Stunden nach Schwalmstadt-Treysa zu verlängern. Dort würden sie als R9 nach Kassel weiterfahren (die R9 wird ab Dezember 2014 ebenfalls von der HLB bedient). Ihm sei bekannt, dass die „Haltepolitik“ für die HLB-Linie zwischen Gießen und Marburg nicht unumstritten sei. Das Konzept der zweistündlichen Durchbindung setze u. a. voraus, dass alle auf der Main-Weser-Bahn eingesetzten Triebzüge der Baureihe „FLIRT“ untereinander technisch kuppelbar seien. Darüber hinaus sei noch nicht endgültig geklärt, wie das zweistündliche Pendant-Bedienkonzept auf der R9 zwischen Kassel und Schwalmstadt-Treysa (ohne Durchbindung) aussehen werde. Das Projekt verspreche deutliche Synergieeffekte im SPNV auf der Main-Weser-Bahn, könne aber auch zu deutlichen Nachteilen in der Bedienung Kassel – Wabern – Treysa führen. Dazu habe man vier Varianten in der Prüfung, die die verkehrliche Wirkung, die Fahrzeugeinsätze, die Umläufe und die Fahrgastnachfrage bewerteten. Erste Ergebnisse lägen voraussichtlich nach den Sommermonaten vor; der NVV wird diese dann den Beteiligten zur Diskussion/Abstimmung/Auswahl vorlegen.</li> <li>• Aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen wird die derzeitige Angebotsdichte im SPNV auf der Main-Weser-Bahn Kassel – Schwalmstadt-Treysa – Marburg bemängelt.</li> <li>➔ Herr Roßkothen antwortet, dass es im Fall einer Verlängerung der R9 über Schwalmstadt-Treysa hinaus in Richtung Marburg zu einer stündlichen Überlagerung von RE30 und R9 kommen solle.</li> <li>• Herr Mützel (VCD) fragt nach, ob es denn bereits Fahrplanentwürfe für die R42 auf der zu reaktivierenden Strecke Korbach – Frankenberg gebe und wie</li> </ul>

**Pos. Beschreibung**

mit den offenen Anschlüssen im Bahnhof Brilon Wald zwischen R42 und der Sauerlandstrecke umgegangen werde.

- ➔ Herr Roßkothen bejaht das Vorhandensein eines ersten Fahrplankonzepts für die verlängerte R42. Hinsichtlich der Anschlüsse in Brilon Wald erläutert er den Anschlussversatz eines 2-Stunden-Taktschemas (R42) gegenüber dem eines Stundentakts (RE57). Die Fahrlagen von R42 und RE57 (Brilon Stadt – Dortmund) bewirkten aufgrund anderer Zwangspunkte, dass sich kein Rundumanschluss in Brilon-Wald ergebe, sondern nur ein einseitiger Anschluss aus Richtung Dortmund. Zusammen mit dem NWL suche der NVV nach einer lokalen Lösung, bei der die Übergänge zwischen R42 und R57 (Winterberg – Dortmund) in Bestwig hergestellt würden (Anschluss in Richtung Dortmund).
- Herr Gerstein (ADFC) erkundigt sich nach den Gründen für die fehlende barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige in Baunatal-Gunthershausen, obwohl es dort vor wenigen Jahren eine Modernisierung der Zugänge gab.
- ➔ Herr Funke führt aus, dass der NVV im Rahmen des Genehmigungsprozesses einen barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation gefordert habe. Da es sich allerdings um ein eigenständiges Projekt der DB Netz AG in direktem Zusammenhang mit der Errichtung des elektronischen Stellwerkes (ESTW) handele, habe der NVV wenig Einfluss auf den Ausbauprozess gehabt.
- Herr Born (RNV) möchte in Erfahrung bringen, ob die Patron Capital Europe (Luxemburg) ehemalige Empfangsgebäude (EG) zum Kauf anbiete oder ob die Gebäude nur als Abschreibungsobjekte dienen.
- ➔ Herr Funke antwortet, dass die Immobiliengesellschaften die ehemaligen Empfangsgebäude sukzessive paketweise über Auktionshäuser im Rahmen von Versteigerungen zum Kauf anböten. Er könne dem RNV dazu gerne weitere Informationen zukommen lassen.
- Herr Gerstein (ADFC) bringt zum Ausdruck, dass er die verbesserte Verknüpfung zwischen straßengebundenem ÖPNV und Fahrrad mittels erweiterter Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme auf Fahrradträgern sehr begrüße.
- Herr Mützel (VCD) spricht die fahrplanmäßig verpassten Anschlüsse zwischen der R1 (von/nach Göttingen) und der R5 (von/nach Bebra, Fulda) in Kassel Hbf. an.
- ➔ Herr Roßkothen erläutert, dass es für diese Anschlussbeziehung keine Lösung gebe. Grund seien die zwingenden Anschlusslagen der R5 in Bebra und Fulda (Fernverkehr) sowie der R1 in Eichenberg und Göttingen (Fernverkehr), weshalb sich aufgrund der benötigten Fahrzeiten die cantus-Züge in Kassel verpassten. Es fehlten ca. 10 Minuten, um einen beauskunfteten Anschluss in Kassel Hbf. herzustellen. Diese 10 Minuten ließen sich nicht ansatzweise einsparen. Immerhin gebe es von der R1 Anschlüsse mit der RT5 von/nach Melsungen.
- Herr Böth (Hessen Mobil) kritisiert die langen Aufenthaltszeiten der RegioTram im Kasseler Hbf. von 3-4 Minuten. Er erkundigt sich nach Überlegungen zur Beschleunigung.
- ➔ Herr Roßkothen legt den Betriebsablauf der RegioTram im Kasseler Hbf. dar. Die RegioTram wurde bereits dahingehend beschleunigt, dass nur noch jene Züge den längeren Aufenthalt hätten, die zur stadtauswärtigen Fahrt von Einfach- auf Mehrfachtraktion verstärkt würden. Züge in Mehrfachtraktion

Pos.	Beschreibung
	<p>hingegen, die zur Weiterfahrt in die Innenstadt „geschwächt“ würden, hätten nur noch einen relativ kurzen Aufenthalt. Dies träfe mittlerweile auch auf alle anderen Fahrten zu, bei denen keine Traktionsvorgänge anstünden. Beim Zielkonzept müsse man aber künftig auf das koordinierte Taktschema Tram/RegioTram bei der innerstädtischen Bedienung entlang der Holländische Straße achten, weshalb man wieder zu einheitlicheren Standzeiten am Hbf. kommen müsse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen wird die Frage nach Evaluationsergebnissen zum Projekt „Mobilfalt“ gestellt.</li> <li>➔ Herr Lometsch stellt in Aussicht, dass belastbare Ergebnisse aus den Testversuchen voraussichtlich mit Ablauf des Projektes Ende 2014 zur Verfügung stünden.</li> </ul>
<b>9</b>	<b>Abschluss</b>
	<p>Herr Güttler bedankt sich für die rege Beteiligung und verabschiedet die Teilnehmer/-innen.</p>

f. d. R.

Dreieich, 03.07.2013 / 13.08.2013

Dr. Hinrich Schmöe

IGDB GmbH

#### Anlagen

1. Listen der Teilnehmer/-innen
2. Präsentationsfolien „Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) – 3. Regionalkonferenz – Kassel, 03.07.2013“
3. Präsentationsfolien von Herrn Roßkothen (NVV) zu „SPNV-Angebotskonzeption – vorgestellt in der NVP-Regionalkonferenz am 03. Juli 2013“
4. Präsentationsfolien von Herrn Funke (NVV) zu:
  - a. „Rahmenvereinbarung Hessen – Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV“
  - b. „Maßnahmenkatalog Schnittstellen“
  - c. „Revitalisierung von Empfangsgebäuden“

# **Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV)**

## **3. Regionalkonferenz**

**Kassel, 03.07.2013**

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

## **Tagesordnung**

- 1. Begrüßung**
- 2. Übersicht und Einordnung der Themen**
- 3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse**
- 4. Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**
- 5. Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen**
- 6. Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr**
- 7. Skizzierung der weiteren Projektschritte**
- 8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**

# Tagesordnung

1. Begrüßung
2. **Übersicht und Einordnung der Themen**
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse
4. Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
5. Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen
6. Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen















## RK als Bestandteil des Beteiligungsverfahrens

### Funktion und Zusammensetzung der Regionalkonferenz (RK):

- Begleitung der fachspezifischen Thematiken
- kontinuierliche Anhörung und Erörterung der Ergebnisse aus der Phase der NVP-Bearbeitung
- Aufnahme und Erörterung der Anregungen aus dem Kreis der RK-Mitglieder
- Bindeglied zu den Verkehrsunternehmen und zu den Entscheidungsgremien auf Landes-, Landkreis- und Kommunalebene
- Berücksichtigung von Anregungen und Wünschen vor dem förmlichen Anhörungsverfahren
- Sitzungen der RK ersetzen nicht das förmliche Anhörungsverfahren
- Zusammensetzung der RK entspricht dem Kreis der Anhörungsberechtigten

## Aufgabenträgerkonstellationen in Nordhessen

- Der NVV ist Aufgabenträgerorganisation im Sinne des § 2 Abs. 6 HÖPNVG.
- Die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte, Städte mit mehr als 50.000 EW) nehmen die Belange des regionalen Verkehrs gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr (vgl. § 6 Abs. 2 HÖPNVG).
- Daher nimmt ein LK die Aufgabenträgerschaft unmittelbar nur für den lokalen straßengebundenen Verkehr wahr (vgl. § 5 Abs. 1 u. 2 HÖPNVG).

Verkehr	Aufgabenträgerschaft	
regionaler Verkehr    		NVV
lokale Verkehre  		Stadt Kassel 
		LK Kassel
		LK Hersfeld-Rotenburg
		Schwalm-Eder-Kreis
		LK Waldeck-Frankenberg
		Werra-Meißner-Kreis

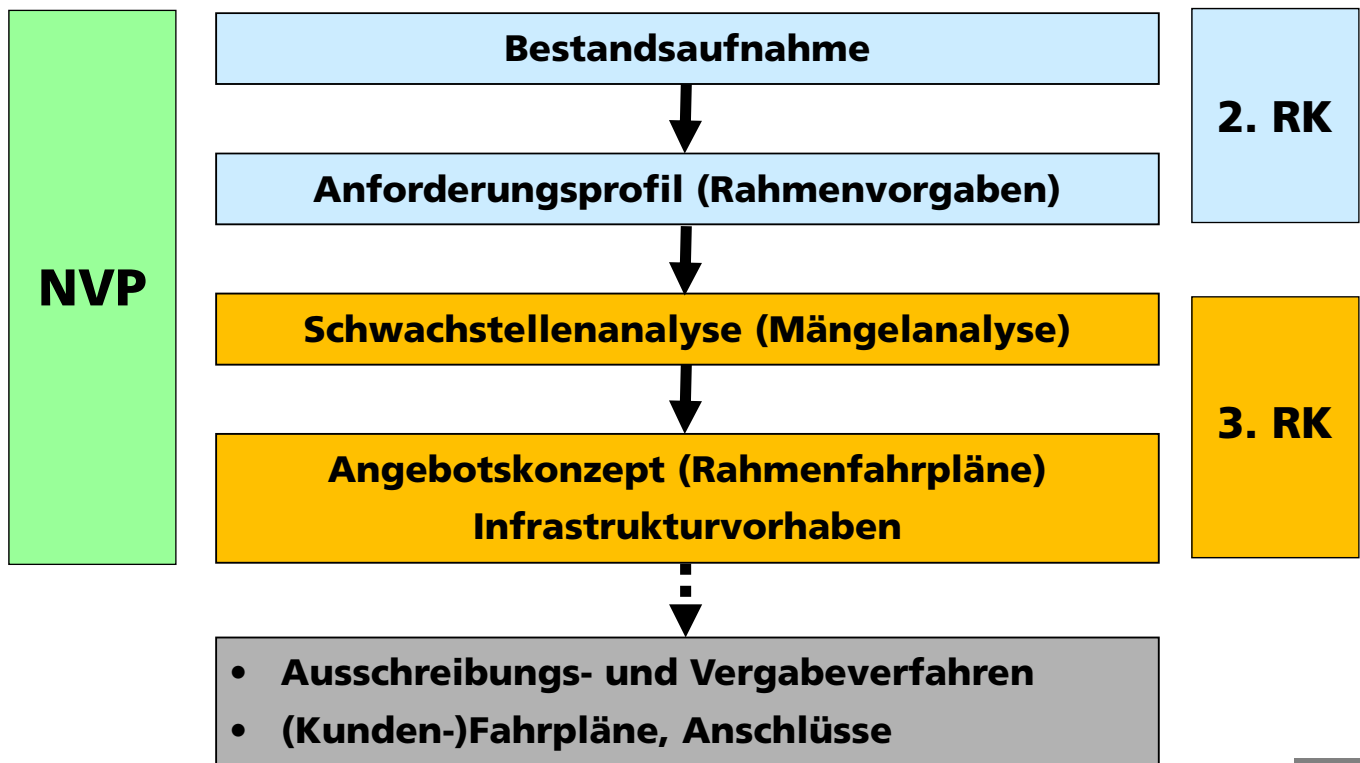
## Inhalte eines Nahverkehrsplans

Ein Nahverkehrsplan soll Aussagen u. a. zu folgenden Themen enthalten (vgl. § 14 Abs. 4 HÖPNVG):

- Bestandsaufnahme (Analysen zu Raumstruktur, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage; Prognosen)
- Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele der Verkehrsabwicklung sowie für Fahrzeuge und Verkehrsinfrastrukturen („Anforderungsprofil“)
- **Schnittstellen zum überregionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern**
- **Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Angebotes**
- **Verkehrsentwicklungsprogramm mit angestrebten Maßnahmen zu Angebotsentwicklung und Angebotsverbesserungen („Angebotskonzept“)**
- **Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung**
- **Kostenschätzungen für vorgesehene Maßnahmen**



## Zentrale Kapitel eines NVP



## Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. **Auszüge aus der Schwachstellenanalyse**
4. **Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**
5. **Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen**
6. **Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr**
7. **Skizzierung der weiteren Projektschritte**
8. **Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**

## Funktionen der Schwachstellenanalyse

- Die Schwachstellenanalyse wird unter Maßgabe des Anforderungsprofils vorgenommen.
- 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 erkennbar unterhalb des Soll-Zustandes, ist eine Schwachstelle identifiziert, für deren Behebung im Angebotskonzept planerische Maßnahme erarbeitet werden.
- Basis für die Mängelanalyse sind das Verkehrsangebot (2010) und infrastrukturelle Gegebenheiten an Bushaltestellen und Bahnstationen (2012).
- Für Aufnahme und Benennung von Mängeln gilt das Territorialprinzip, d. h. nachweisbare Unzulänglichkeiten im ÖPNV-System auf dem Gebiet des NVV werden unabhängig davon genannt, welcher Akteur für welchen Teilbereiche zuständig ist (NVV, Landkreise, Städte/Gemeinden).
- Aufgrund der Fülle an Vorgaben erfolgen thematische Schwerpunktsetzungen und exemplarische Darstellungen.

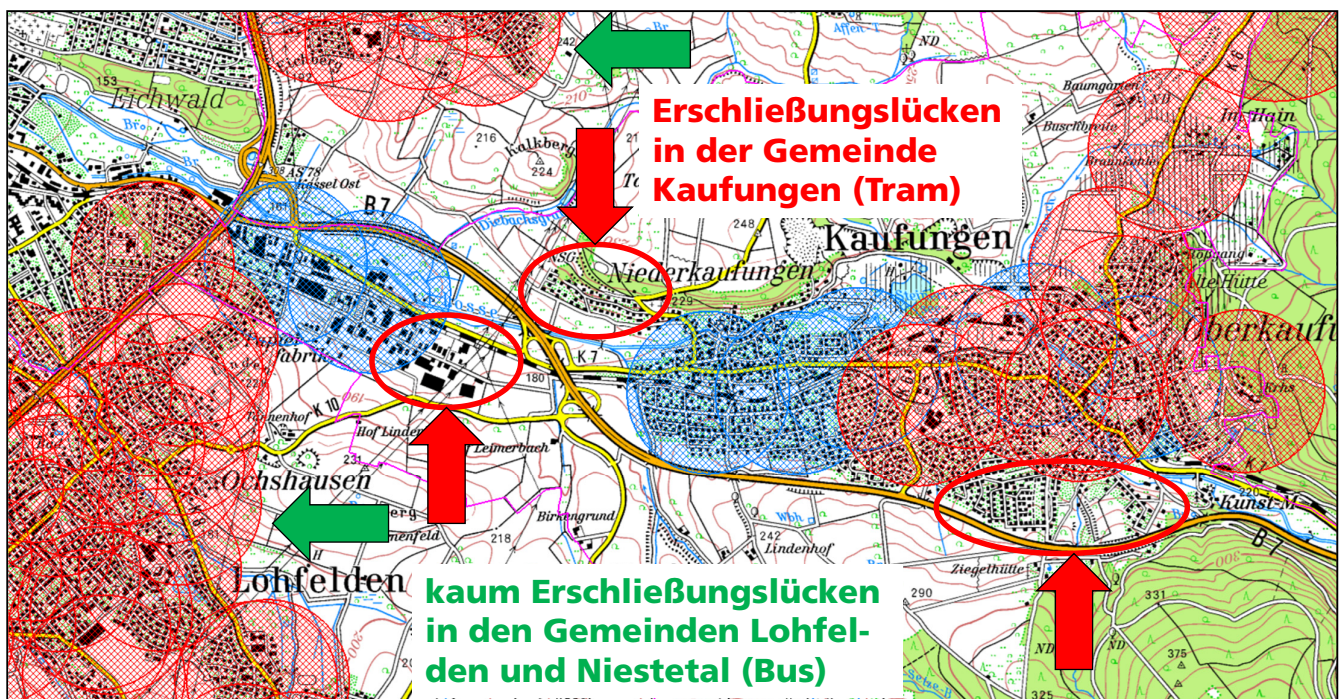
## Schwerpunkte der Schwachstellenanalyse

- **Räumliche Erschließungsqualitäten**  
nach Raumstrukturen gestaffelte Einzugsradien und Mindesterschließungsgrade
- **Verbindungsqualitäten zwischen Grund-, Mittel- und Oberzentren**  
Bedienzeitraum, Bedienungsintensität, Umsteigehäufigkeit, Fahrzeit an den Verkehrstagen Mo-Fr, Sa und So/F
- **Bahnstationen**  
Zusammenwirken Bahnsteig/Fahrzeug (Einstiegshöhen), Bahnsteige, Erreichbarkeit der Verkehrsstation, Empfangsgebäude
- **Regionale Netzknoten**  
Umsteigehaltestellen Schiene/Bus und Bus/Bus
- **Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV**  
Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Ausbaustandards, verkehrliche Funktionalitäten, Außendarstellung

# Tagesordnung

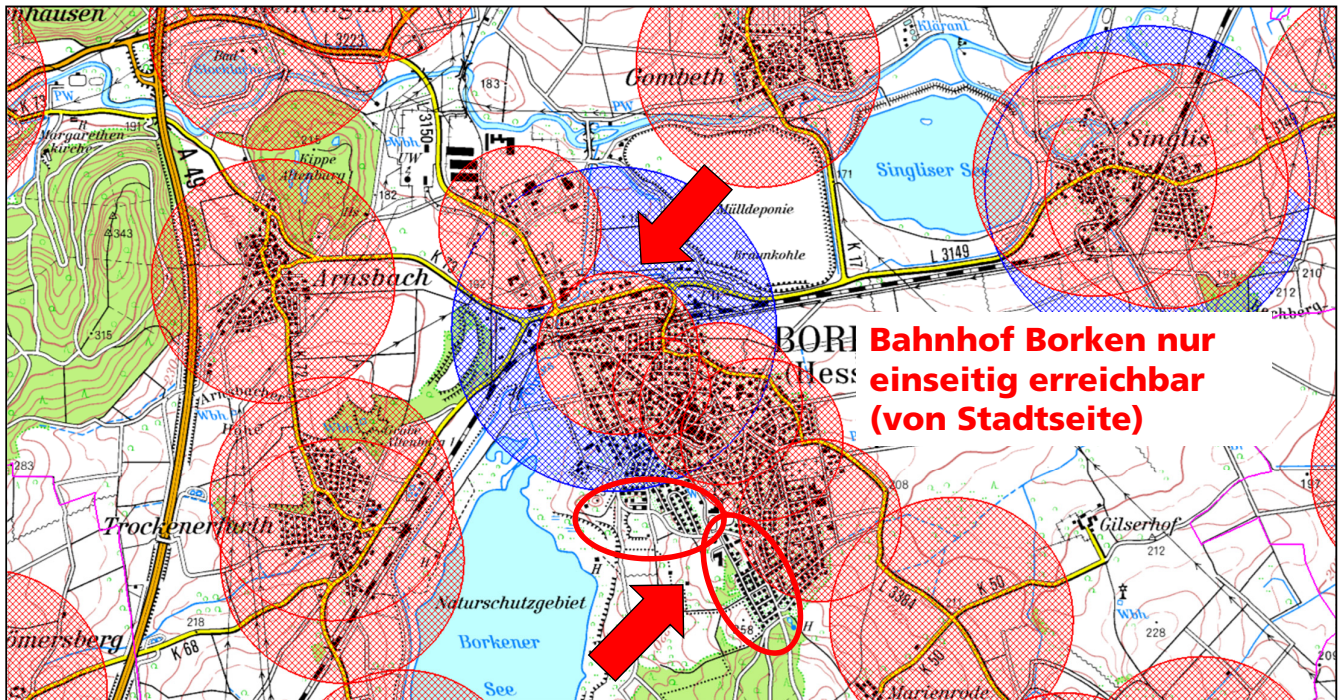
1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Erschließungsqualitäten
4. Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
5. Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen
6. Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

## Räumliche Erschließungsqualitäten: Verdichtungsraum



Radien im Verdichtungsraum für Tram und Bus (Grundzentrum): 300 m

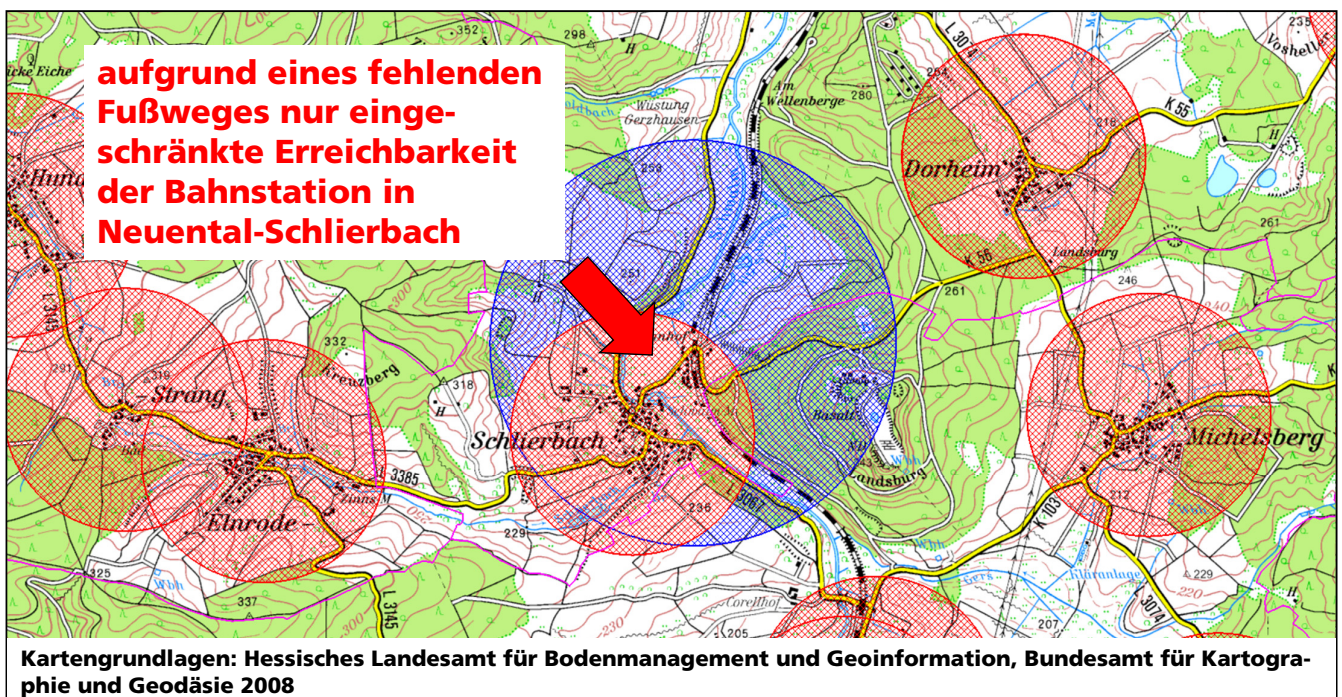
## Räumliche Erschließungsqualitäten: Ordnungsraum



Radien im Ordnungsraum für SPNV: 1.000 m

..., jedoch für Bus in Mittelzentren: 500 m – sonstige Orte: 750 m

## Räumliche Erschließungsqualitäten: Ländlicher Raum



Radien im ländlichen Raum für SPNV (Grundzentren, Ortsteile): 1.250 m

..., jedoch für Bus: 750 m

# Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Verbindungsqualitäten
4. Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
5. Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen
6. Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

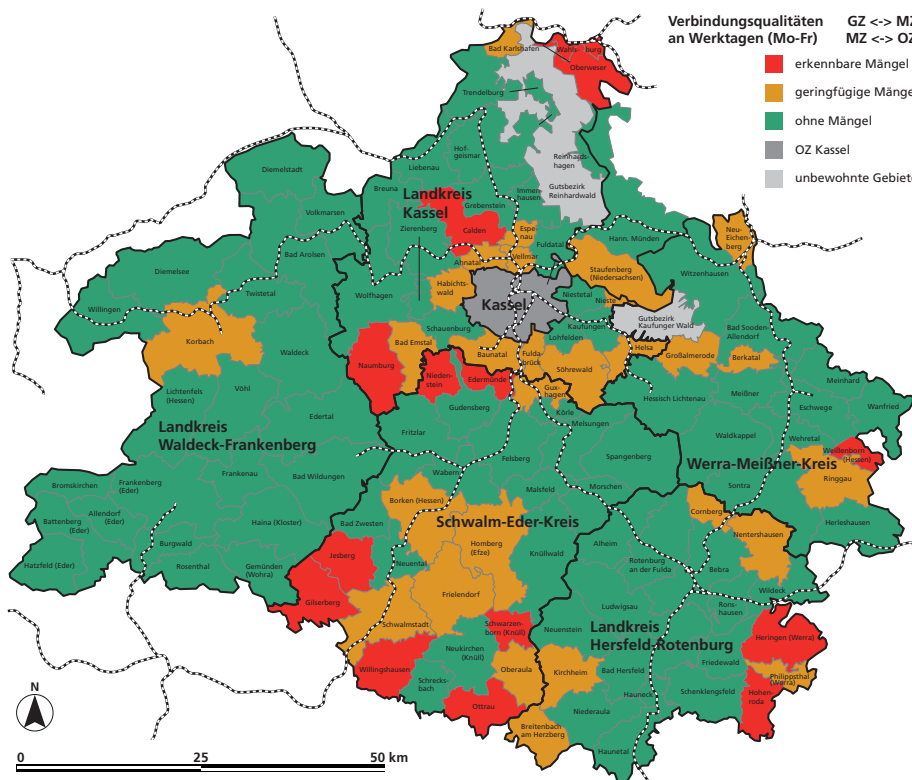
# Matrix zur Beurteilung von Verbindungsqualitäten



Bewertung der Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen im NNV-Gebiet

Stadt/ Gemeinde	zu prüfende Verbindung gemäß Anl. III-1 zu Kap. III 6.3					Bedienzeitraum			Bedienungsintensität			Umsteigehäufigkeit			Fahrzeit		
	Startort	Fkt.	Zielort	Ersatzzielort	Fkt.	Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
<b>Landkreis Hersfeld-Rotenburg</b> (Verbindungen von den Grundzentren aufwärts)																	
Alheim	Heinebach	GZ	Rotenburg a. d. F.	-	MZ												
Bad Hersfeld	Bad Hersfeld	MZ	Fulda	-	OZ												
Bebra	Bebra	MZ	Kassel	-	OZ												
Breitenbach	Breitenbach a. H.	GZ	Bad Hersfeld	-	MZ												
Cornberg	Cornberg	GZ	Sontra	-	MZ												
	Cornberg	GZ	-	Bebra	MZ												
Friedewald	Friedewald	GZ	Bad Hersfeld	-	MZ												
Hauneck	Unterhaun	GZ	Bad Hersfeld	-	MZ												
Haunetal	Neukirchen	GZ	Bad Hersfeld	-	MZ												
Heringen	Heringen (Werra)	MZ	Fulda	-	OZ												
Hohenroda	Oberbreitzbach	GZ	Heringen	-	MZ												
	Ransbach	GZ	Heringen	-	MZ												
	Ransbach	GZ	-	Bad Hersfeld	MZ												
Kirchheim	Kirchheim	GZ	Bad Hersfeld	-	MZ												
Ludwigsau	Friedlos	GZ	Bad Hersfeld	-	MZ												
	Reilos	GZ	Bad Hersfeld	(Nähe Friedlos)	MZ												
Nentershausen (Hessen)	Nentershausen	GZ	Sontra	-	MZ												
	Nentershausen	GZ	-	Bebra	MZ												
Neuenstein	Obergeis	GZ	Bad Hersfeld	-	MZ												
Niederaula	Niederaula	GZ	Bad Hersfeld	-	MZ												
Philippsthal (Werra)	Philippsthal	GZ	Heringen	-	MZ												
	Philippsthal	GZ	-	Bad Hersfeld	MZ												
Ronshausen	Ronshausen	GZ	Bebra	-	MZ												
Rotenburg	Rotenburg a. d. F.	MZ	Kassel	-	OZ												
Schenk- lengsfeld	Schenklingfeld	GZ	Bad Hersfeld	-	MZ												
	Oberlengsfeld	GZ	Bad Hersfeld	-	MZ												
Wildeck	Obersuhl	GZ	Heringen	-	MZ												
	Obersuhl	GZ	-	Bebra, Eisenach	MZ												

## Schwachstellen bei Verbindungsqualitäten (Mo-Fr)



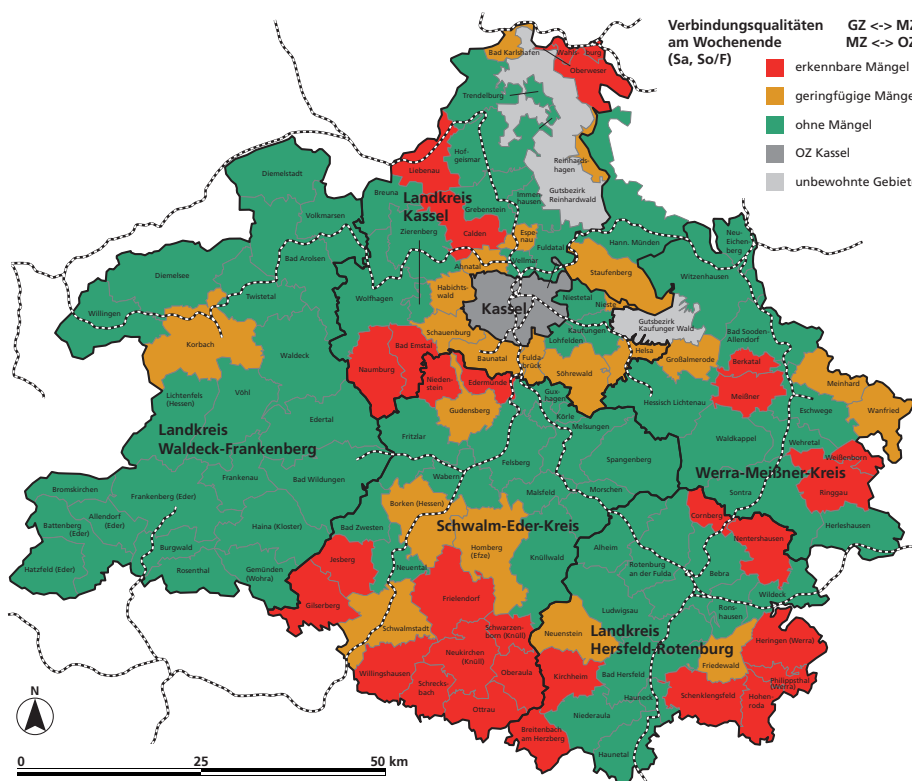
- im Stadt-Umland-Verkehr kleinere Mängel zumeist wg. Bedienzeiträumen und Fahrzeiten (Bus)
- Mängel zumeist jenseits der Bedienung durch SPNV oder regionale Buslinien

Basis: Jahresfahrplan 2010 (+ Ergänzungen)

Verbindungen ab GZ aufwärts geprüft

qualitative Zusammenfassung der Schwachstellen bei Bestandsverbindungen

## Schwachstellen bei Verbindungsqualitäten (Sa/So/F)



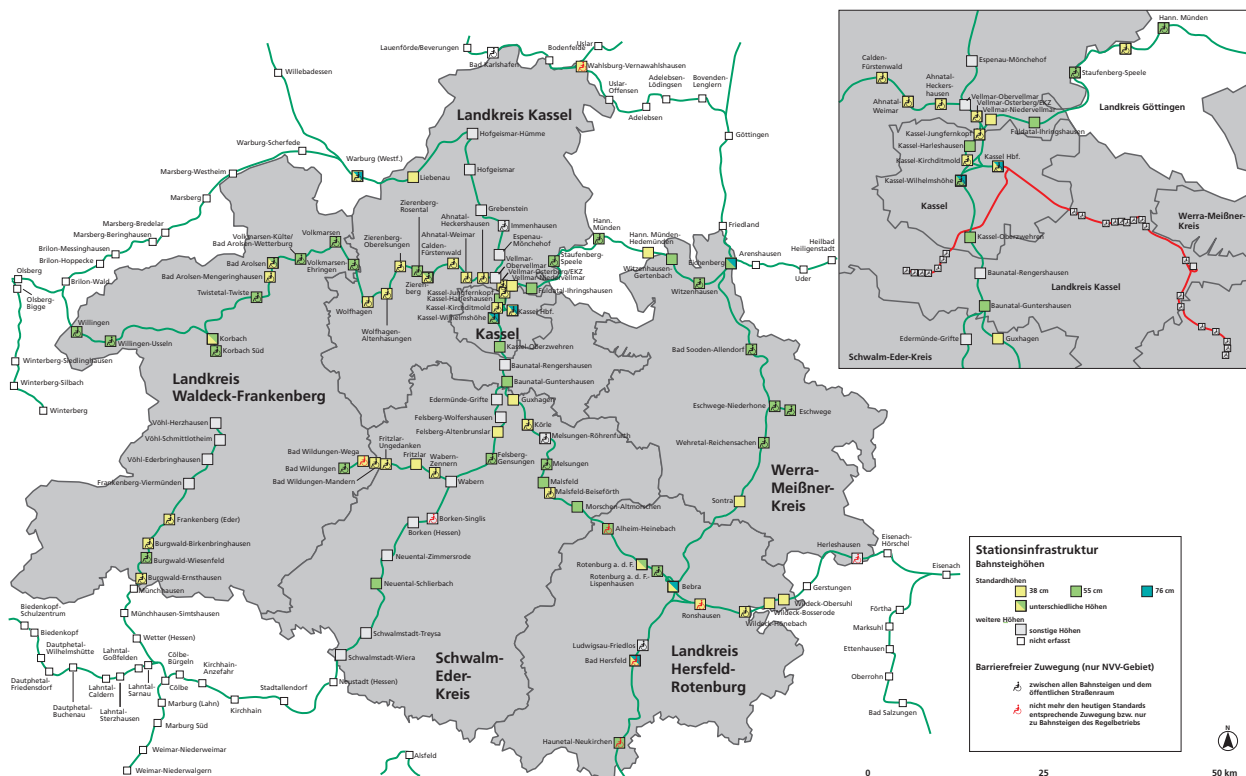
- deutlich mehr Mängel erkennbar als an Werktagen
- besonders an den Verbundgrenzen und abseits der SPNV-Korridore
- oftmals keine Bedienung an So/F in der Region
- betrifft auch Orte entlang regionaler Buslinien

Wochenendbedienung an Sa/So/F qualitativ zusammengefasst

# Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Bahnstationen
4. Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
5. Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen
6. Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

## Bahnstationen im NVV-Gebiet



## Modernisierte Verkehrsstationen



**Calden-Fürstenwald (LK Kassel)**  
Nebenstreckennetz

- korrespondierende Einstiegshöhe zu den RT-Fahrzeugen (38 cm)
- barrierefreie Zuwegung
- taktiles Leitsystem

Foto: IGDB 10/2009



**Bad Sooden-Allendorf (LK ESW)**  
Hauptstreckennetz

- korrespondierende Einstiegshöhe zu den R-Fahrzeugen (55 cm)
- barrierefreie Zuwegungen
- taktiles Leitsystem

Foto: NVV

## Schwachstellen Zusammenwirken Bahnsteig/Fahrzeug



**Bf. Melsungen mit Mischbetrieb R/RT:**

- modernisierte Verkehrsstation
- Bahnsteighöhe korrespondiert mit R-Fahrzeugen (55 cm)
- jedoch nicht mit RT-Fahrzeugen (38 cm)

Foto: IGDB 03/2011



**Einsatz von Altbaureihen (VT 628, VT 612) mit Trittstufen im Eingangsbereich**

**unabhängig der Bahnsteighöhe kein barrierefreier Einstieg möglich**

Foto: IGDB 04/2011



## Schwachstellen/Mängel an den Bahnsteigen



### Kassel Hbf. (und KS-Wilhelmshöhe)

- keine taktile Leitsysteme auf den Bahnsteigen
- weiße Linien zeigen nur die Gefahrenbereich an den Bahnsteigkanten an

Foto: IGDB 08/2012



### Körle (Schwalm-Eder-Kreis)

- nicht modernisierte, kleine Verkehrsstation im Hauptstreckennetz
- Bahnsteig für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nicht geeignet

Foto: NVV

## Mängel hinsichtlich der Aufenthaltsqualität



### Edermünde-Grifte (Schwalm-Eder-Kreis)

- kein Wetterschutz vorhanden

Foto: NVV



### Niedervellmar (LK Kassel)

- unzeitgemäße Überdachung des Wartebereiches

Foto: NVV

## Mängel hinsichtlich der Erreichbarkeit der Bahnsteige



**Erreichbarkeit Bahnsteige nur über Treppen und Personentunnel, keine Aufzüge, Rampen ggf. nur mit Hilfe durch Bahnpersonal nutzbar**  
tägliche Ein-/Aus-/Umsteiger über 1.000: Bebra, Eichenberg, Wabern

Foto: NVV



**Erreichbarkeit der Mittelbahnsteige im zweigleisigen Hauptstreckennetz nur mittels Unter-/Überführungen**  
Schwachpunkte sind die nicht modernisierten Fußgängertunnel (Erscheinungsbild ...), z. B. Wabern.

Foto: IGDB 11/2012

## Ungenutzte Empfangsgebäude



**Eichenberg**

**ungenutzte Empfangsgebäude (EG)**  
- trüben das Bild einer (modernisierten) Verkehrsstation  
- fördern die Verwahrlosung des Bahnhofsumfeldes

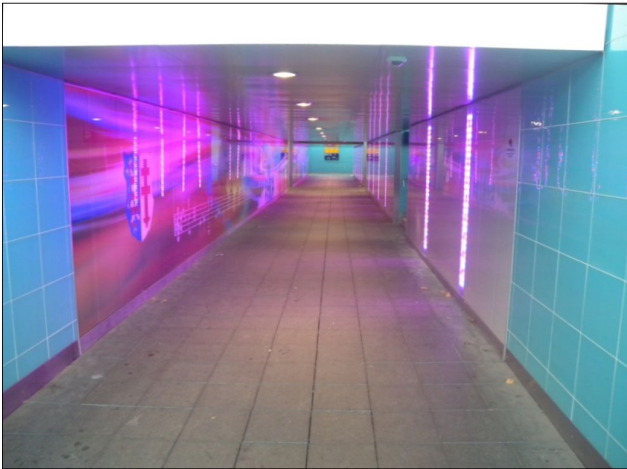
Foto: NVV



**Sontra**

Foto: NVV

## Modernisierte Unterführungen und revitalisierte Empfangsgebäude



**Bad Hersfeld**

**modernisierte Unterführung zu den Mittelbahnsteigen und Durchgang zur östlichen Bahnhofseite**

Foto: NVV



**Bad Arolsen**

**revitalisiertes Empfangsgebäude in Privateigentum mit ÖPNV-bezogener Nutzung (NVV InfoPoint, Warteraum)**

Foto: NVV

## Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. **Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Regionale Netzknoten**
4. Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
5. Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen
6. Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

## Ausgebaute regionale Netzknoten: Umsteigehaltestellen Schiene/Bus



**Calden-Fürstenwald (LK Kassel)**

**Vis-à-vis-Verknüpfung im Verdichtungsraum zwischen RegioTram und Bus**

Foto: IGDB 10/2009



**Helsa (LK Kassel)**

**Vis-à-vis-Verknüpfung im Ordnungsraum zwischen Stadt-Umland-Tram und Bus**

Foto: NVV

## Ausgebaute regionale Netzknoten: Umsteigehaltestellen Schiene/Bus



**Stadtbahnhof in Eschwege  
(Werra-Meißner-Kreis)**

**barrierefreie (stufenfreie) Verknüpfung zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV**

Foto: IGDB 04/2012



**Busbahnhof in Bad Hersfeld  
(neben Bahnhof)**

- gerade Hochbordsteinkante
- taktiler Leitsystem
- transparente Wartehallen

Foto: NVV

## Schwachstellen an regionalen Netzknoten: Umsteigehaltestellen Bus/Schiene



**Bahnhof Wolfhagen (LK Kassel)**  
Haltestelle kann von Bussen nicht mehr bedient werden, da Wendeschleife marode ist. Ersatzhaltestelle in fußläufiger Entfernung.

Foto: IGDB 06/2010



**Busbahnhof in Frankenberg (Eder)**  
nicht mehr zeitgemäß  
Modernisierung ist mit Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg vorgesehen.

Foto: IGDB 04/2011

## Ausgebaute regionale Netzknoten: Zentrale Omnibusbahnhöfe für Umstiege Bus/Bus



**Innenstadtnaher ZOB in Hofgeismar (LK Kassel)**  
(frühzeitig modernisierte Anlagen noch ohne taktile Leitsysteme)

Foto: NVV



**ZOB in Homberg (Schwalm-Eder-Kreis)** mit Sägezahnauflistung  
dito

Foto: NVV

## Schwachstellen an regionalen Netzknoten: Zentrale Omnibusbahnhöfe für Umstiege Bus/Bus



**Innenstadtnaher ZOB in Witzenhausen (Werra-Meißner-Kreis)**

**Anlage ist nicht mehr zeitgemäß.**

Foto: IGDB 06/2010



**Innenstadtnaher ZOB „Allee“ in Fritzlar (Schwalm-Eder-Kreis)**

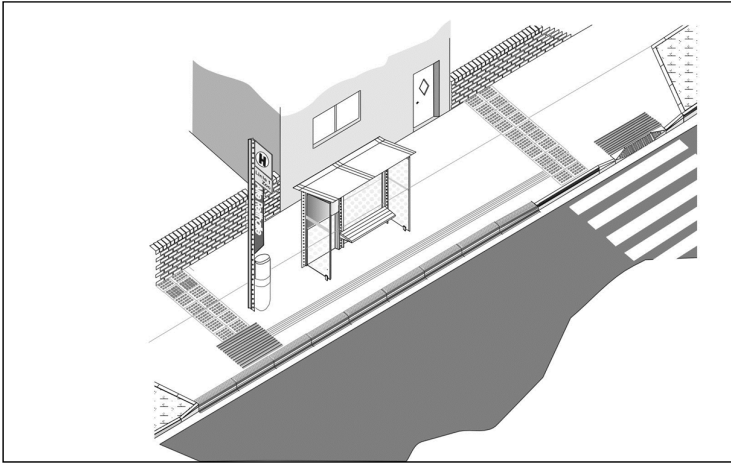
**Ausbaustandard wird verkehrlicher Bedeutung nicht mehr gerecht.**

Foto: IGDB 04/2011

## Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. **Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Bushaltestellen**
4. Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
5. Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen
6. Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

## Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen



**Mustergrafik einer Bushaltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand**

Quelle: HLSV 2010

- Anlage am Fahrbahnrand oder als Haltestellenkap
- gerader Bussteig mit niederflurgerechtem Hochbord-/Kaprandstein (ca. 18 cm Höhe)
- durchgängiges taktiler Leitstreifen (Einstiegfeld in Höhe der ersten Tür)
- hindernisfreie Aufstellfläche in Höhe der zweiten Bustür von mindestens 2,5 m x 2,5 m (für 360°-Wende Rollstuhl)
- Fahrgastinformation im 2-Sinne-Prinzip (visuell und akustisch)
- barrierefreie Erreichbarkeit des Ein- und Ausstiegsbereiches

## Fachgerecht ausgebaute Haltestellen entlang regionaler Buslinien



**Haltestelle im Verdichtungsraum**

- gerade Hochbordsteinkante
- taktiler Leitstreifen
- hinreichend breite Aufstellfläche
- transparente Wartehalle

Foto: NVV



**Haltestelle im ländlichen Raum**

- gerade Hochbordsteinkante
- taktiler Aufmerksamkeitsfeld
- hinreichend breite Aufstellfläche
- halbtransparente Wartehalle

Foto: NVV

## Schwachstellen an Haltestellen entlang regionaler Buslinien: unzureichend umgesetzte Modernisierungen



**Breite der Aufstellfläche entlang der gesamten Haltestelle nicht hinreichend bemessen (< 2,5 m)**

Foto: NVV



**Gekrümmter Bussteig mit Hochbordsteinen, dadurch kein spaltfreier Übergang zwischen Bussteig und Fahrzeugtüren möglich**

Foto: NVV

## Schwachstellen an Haltestellen entlang regionaler Buslinien: eingeschränkte Aufenthaltsqualitäten



**Bushaltestelle an einer anbau-freien Außerortsstraße ohne befestigte Aufstellfläche**

Foto: IGDB 04/2011



**Haltestelle mit deutlich verminderter Aufenthaltsqualität**

Foto: NVV



## Schwachstellen an Haltestellen entlang regionaler Buslinien: Erscheinungsbild und Funktionalität



regelmäßig angefahrene inner-örtliche Haltestelle entlang einer nachfragestarken Linie

- provisorischer Mast
- keine weiteren Ausbaustandards

Foto: NVV



regelmäßig angefahrene außer-örtliche Haltestelle

- provisorischer Mast
- eingeschränkte verkehrliche Funktionalität (kein Ziel in der Nähe)

Foto: NVV

39

## Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse
4. **Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**
5. Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen
6. Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

40

# Tagesordnung

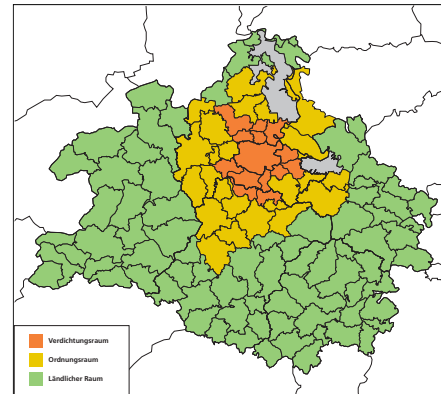
1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse
4. Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr
5. **Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen**
6. Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

# Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse
4. Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr
5. Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen
6. **Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr**
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

## Verbundgebiet

- Das Grundangebot (Regelfahrten) auf den regionalen Buslinien wird durch den NVV zu 100 % finanziert (analog zum SPNV).
- Regionale Buslinien verkehren i. d. R. täglich (Montag bis Sonntag).
- Zu Zeiten und auf Abschnitten schwacher Nachfrage wird das Fahrtenangebot über eine Bedarfsbedienung organisiert (AST).
- In der „Region“ steht die Netzwirkung durch Verknüpfungen zwischen SPNV und den Regelfahrten der regionalen Buslinien im Fokus des Angebotskonzepts.
- Die Grundtakte des regionalen Busverkehrs sind nach den Strukturräumen abgestuft:
  - im Verdichtungsraum: 15' / 30' / 60'
  - im Ordnungsraum: 60' / 120'
  - im ländlichen Raum: 120'

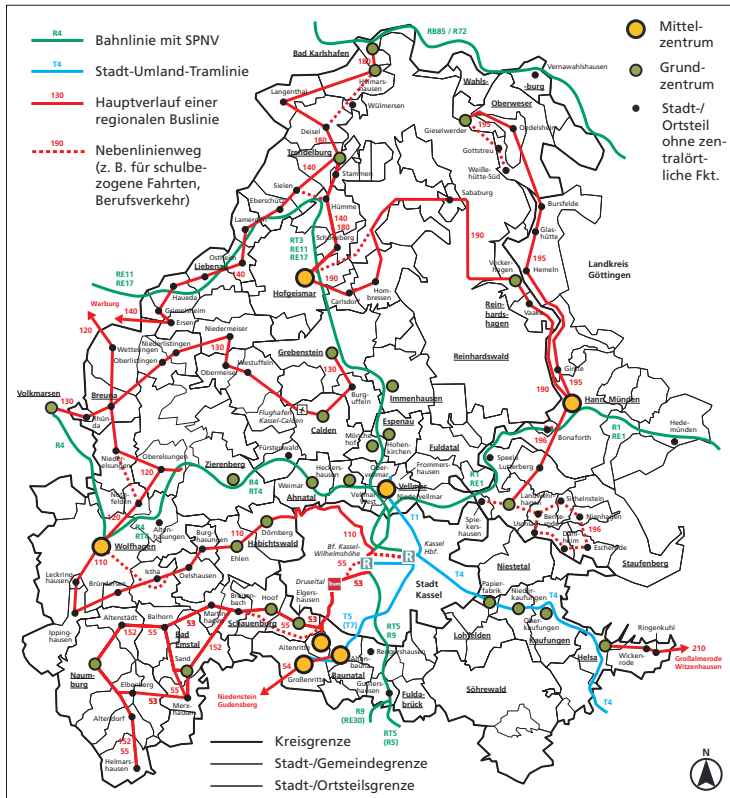


## Verdichtungsraum Kassel



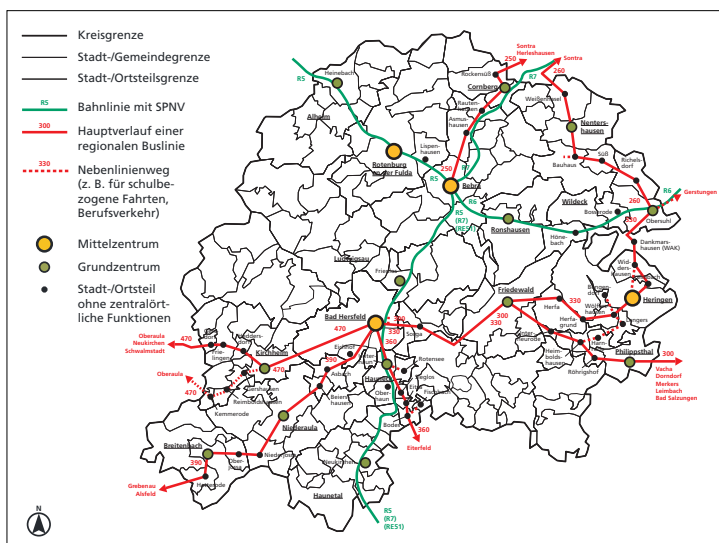
- Anbindung der Städte und Gemeinden im Verdichtungsraum an die Kasseler Innenstadt, insbesondere jene ohne SPNV-Anschluss
- Übernahme von Erschließungsfunktionen durch regionale Buslinien in den Umlandgemeinden
- Anbindung des neuen Flughafens Kassel-Calden (100)
- regionale Durchmesserlinie durch das Stadtgebiet Kassel (52)
- Anbindung wichtiger Arbeitsplatzstandorte (z. B. Sandershäuser Berg in Niestetal, OTC in Baunatal)
- Beteiligung am *Nachtschwärmer-Netz* in den Wochenendnächten

# Landkreis Kassel



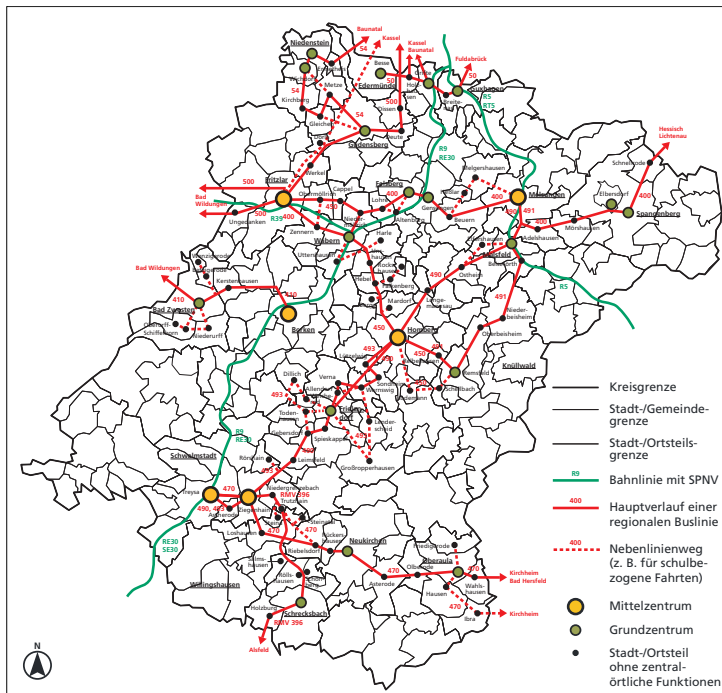
- Anbindung des Flughafens Kassel-Calden aus der Region (130)
- Buskonzept im Diemeltal als Ersatz zum Schienenverkehr (140)
- Ausstattung der Buslinien im Diemeltal und im Reinhardswald mit Fahrradträgern (140, 180, 190)
- Zubringerlinien zum Schienenverkehr mit regelmäßigem Takt und Übergängen
- regionale Bus-Schiene-Knoten: Bad Karlshafen, Baunatal Stadtmitte, Helsa, Hofgeismar, Hofgeismar-Hümme, Wolfhagen
- benachbarte regionale Bus-Schiene-Knoten: Hann. Münden (LK GÖ), Warburg (LK HX)

# Landkreis Hersfeld-Rotenburg



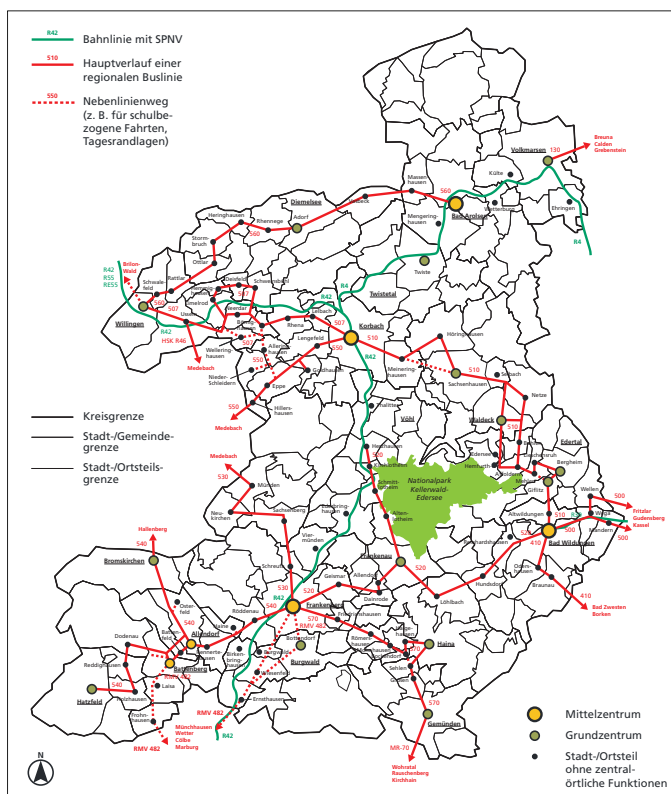
- „Bäderlinie“ 300  
Bad Hersfeld – Bad Salzungen
- durchgehende Linie RMV 395  
Bad Hersfeld – Breitenbach – Alsfeld
- Verlängerung 470 über BAB 4  
Kirchheim – Bad Hersfeld
- Anbindung des MZ Heringen (330)
- gute Erschließung von Teilen des Kreisgebietes durch den SPNV (Fuldata, Rel. Bebra – Wildeck)
- radialer Zulauf der regionalen Buslinien auf Bad Hersfeld (MZ mit Teilfunktion eines OZ)
- Tangentialverbindung 260  
Sontra – Nentershausen – Wildeck

## Schwalm-Eder-Kreis



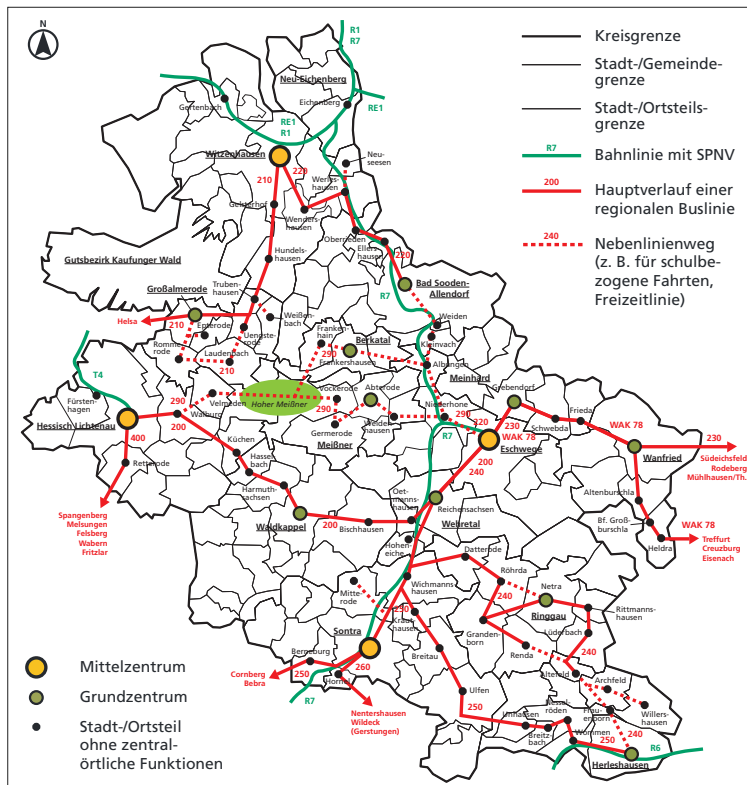
- schnelle Busverbindung 490 Schwalmstadt – Homberg – Melsungen
- neue regionale Buslinie 54 Gudensberg – Niedenstein – Baunatal (Studentakt Mo-Fr)
- Beschleunigung Linie 400 Melsungen – Felsberg – Fritzlar
- saisonale Anbindung Wildpark Knüll im Freizeitverkehr (450)
- regionale Bus-Schiene-Knoten mit abgestimmten Übergängen: Borken, Felsberg, Malsfeld, Melsungen, Schwalmstadt-Treysa, Wabern
- regionale Busknoten: Fritzlar „Allee“, Homberg

## Landkreis Waldeck-Frankenberg



- erweiterte Fahrradmitnahme durch Fahrradträger auf Regelfahrten der regionalen (und lokalen) Buslinien
- Anbindung der Nationalparkregion Kellerwald-Edersee (in Verbindung mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg)
- saisonale Buslinie 560 für die Diemelseeregion (Naturpark)
- Aufstockung der Bedienung des oberen Edertals Linie 540 Frankenberg – Allendorf – Battenberg – Hatzfeld (auch an Wochenenden)
- ITF-Knoten Korbach unter Einbeziehung regionaler Buslinien (510, 550)
- Verbindungen mit dem Hochsauerlandkreis (530, 540, 550, R46)

## Werra-Meißner-Kreis



- Anbindung des Ringgau an das regionale Busnetz (240)
- Verbindung Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf als regionale Linie (220); Abbau von Regelleistungen parallel zum SPNV (R7)
- Neuordnung des Bedienkorridors Eschwege – Wanfried – Thüringen mit neuer Direktverbindung nach/aus Eisenach (WAK 78)
- Trennung der Buslinie 200 Hessisch Lichtenau – Mühlhausen in Eschwege (in Linien 200, 230)
- saisonale Fahrradbuslinie 202 über den Hohen Meißner auch an Werktag
- Entfall Bedienung Bf. Wehretal-Reichensachsen (200)

## Fahrradbeförderung



Foto: RKH

- erweiterte Fahrradmitnahme durch Fahrradträger
- saisonal (überwiegend nur an Wochenenden, teilweise auch täglich)
- auf den Regelfahrten (nahezu aller) regionaler (und mehrerer lokaler) Buslinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg
- auf regionalen Buslinien im Landkreis Kassel:  
140 (Diemeltal)  
180 (Diemeltal)  
190 (Reinhardswald)
- saisonale Ausflugsbuslinie 202 im Werra-Meißner-Kreis weiterhin mit Fahrradanhänger

## Bedarfsgesteuerte Angebotsformen

- Das Grundangebot auf den regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV wird an allen Verkehrstagen weit überwiegend mit Busfahrten in Festbedienung sichergestellt.
- In Zeiten und auf Abschnitten geringer Nachfrage (z. B. in Tagesrandlagen) kommen auch bedarfsgesteuerte Angebotsformen zum Einsatz.
- Im Verbundgebiet werden zentrale Funktionen für bedarfsgesteuerte Angebotsformen vereinheitlicht, wie z. B.
  - personell besetzte Buchungszentrale,
  - Online-Buchungen.
- Nach erfolgreicher Testphase besteht die Option, *Mobilfalt* als bedarfsgesteuerte Angebotsform im gesamten Verbundgebiet anzubieten. Der NVV hat hier weiterhin zentrale Koordinationsaufgaben inne.



## Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse
4. Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr
5. Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen
6. Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

## Weitere Projektschritte

- **Angebotskonzept (mit Umsetzungshorizonten)**  
**Steckbriefe mit Rahmenangaben zum Verkehrsangebot je**
  - **Bedienkorridor im SPNV (liegt im Entwurf vor)**
  - **regionaler Buslinie (liegen im Entwurf vor)**
- **Infrastrukturmaßnahmen (liegen im Entwurf vor)**
- **Maßnahmenwirkungen und -bewertungen in Hinblick auf die zu erzielenden Nachfragesteigerungen**
- **Linienbündelung (aufbauend auf Angebotskonzept Busverkehr)**
- **Finanzierungskonzept**
- **Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG (vsl. 09/2013)**
- **Aufbereitung der Stellungnahmen aus der Anhörung (vsl. 10/2013)**
- **Beschlussfassung im AR des NVV (vsl. 11/2013 oder 12/2013)**

## Tagesordnung

1. **Begrüßung**
2. **Übersicht und Einordnung der Themen**
3. **Auszüge aus der Schwachstellenanalyse**
4. **Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr**
5. **Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen**
6. **Angebotskonzept für den regionalen Busverkehr**
7. **Skizzierung der weiteren Projektschritte**
8. **Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**



## Angemeldete Beiträge aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen (I)

### Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV):

**Sachverhalt:** Annähernd zeitgleich erfolgt auch beim RMV eine Fortschreibung des Regionalen NVP (2010-2019). Im Entwurf wird eine stündlichen RE-Verbindung Frankfurt – Marburg – Schwalmstadt-Treysa und ein neues Produkt „Hessen-Express“ beschrieben, der stündlich als RE auf ausgewiesenen Strecken eingesetzt werden soll. Auf der Relation Frankfurt – Gießen – Marburg – Schwalmstadt-Treysa – Kassel ist im NVP-Entwurf des RMV die Linie HE 3 aufgeführt, von Kassel nach Fulda die Linie HE 5.

Dem RNV ist bekannt, dass auf dem Streckenabschnitt Kassel – Schw.-Treysa – Kassel ab Dez. 2013 das Fahrzeug „FLIRT“ eingesetzt werden soll. Auf der Main-Weser-Bahn verkehrt seit 2010 auf einem Teilabschnitt die HLB zwischen Gießen und Marburg, derzeit noch mit Halt auf allen Unterwegsstationen, ebenfalls mit dem Fahrzeug „FLIRT“. Von „Dritten“ wird bereits angeregt, dass (durch Flügelung in Schwalmstadt-Treysa) eine durchgehende, zweite RE-Verbindung Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel geschaffen werden sollte.

## Angemeldete Beiträge aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen (II)

Hierzu stellen sich dem Regionalen Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV) nachfolgende Fragen:

1. Sind die vorgenannten Ausführungen mit dem NVV abgestimmt und werden die Beschreibungen des RMV vom NVV unterstützt bzw. sind diese Gegenstand der jetzigen Planungen der Fortschreibung des RNVP des NVV?
2. Falls nicht, werden andere Überlegungen des NVV angeführt?
3. Trifft es zu, dass die Finanz- und somit Gestaltungsverantwortung auf der Gesamtstrecke der Main-Weser-Bahn dem RMV obliegt?
4. Gibt es bezüglich einer Zusammenführung (Flügelung) beider „FLIRT-Fahrzeugeinheiten“ bereits nähere Fahrplanüberlegungen oder wird dies vom NVV nicht verfolgt?
5. Wie beurteilt der NVV die „Einbringung der Verkehrsverbände“ in den Fernverkehr und werden Auswirkungen auf den Verbleib der IC-Linie 26 (Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel) gesehen?

# SPNV-Angebotskonzeption

vorge stellt in der  
NVP-Regionalkonferenz am 03. Juli 2013



NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Übersicht

- ▶ Planungsprinzipien und Anforderungsprofil
- ▶ Angebotskonzept je Korridor
- ▶ Grundsätze der Finanzierung



NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Planungsprinzipien

- ▶ **Studentakt als „Maß der Dinge“**
  - ▶ gewährleistet Merkbarkeit
  - ▶ Nur „Studentakt oder besser“ wird als Alternative zum IV wahrgenommen
  - ▶ Konstruktion von durchgängigen Wegekettens (SPFV <> SPNV <> ÖPNV) setzt Studentakt voraus
  - ▶ Studentakt lässt sich aber nicht überall rechtfertigen
    - Nachfrageorientierung



NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Planungsprinzipien

- ▶ **Weitere Entwicklung im SPNV**
  - ▶ Prognosen sagen bis 2020 weiterhin Nachfragewachstum auf den (inter-) regionalen Achsen voraus (z.B. Kassel – Göttingen)
  - ▶ Geringer Anteil Schülerbeförderung (bis 2020 kein Demographie-Effekt)
  - ▶ Starkes (regionales) Wachstum der studentischen Nachfrage (geringer Pkm-Erlös !)
  - ▶ Wachstum des Freizeit- und Wochenendverkehrs (allerdings: starke saisonale Schwankungen)



NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Planungsprinzipien

#### ▶ Produktgliederung

- ▶ Fernverkehr 60/120 min-Takt
- ▶ „Fern“-RE 60/120 min-Takt
- ▶ R 60 min-Takt (Ausn. 120min-Takt)
- ▶ RT 30 min-Takt
- ▶ Tram (KVG) 15 min-Takt



NVV



## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Planungsprinzipien

#### ▶ Exkurs „Fern“-RE (1)

- ▶ RE30 Kassel – Treysa – Frankfurt / M
- ▶ RE3 Kassel – Warburg - Hagen
- ▶ RE1.1 Kassel – Eichenberg - Halle
- ▶ RE1.2 Kassel – Eichenberg - Erfurt



NVV



## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Planungsprinzipien

#### ▶ Exkurs „Fern“-RE (2)

- ▶ Hochwertige Anbindung Nordhessens an die Nachbarregionen
- ▶ i.d.R. hohes Nachfragepotenzial
- ▶ Stärkung des Knotens Kassel-Wilhelmshöhe
- ▶ Funktionale Überschneidung mit Fernverkehr
- ▶ Zusammenarbeit mit Fernverkehr aus wirtschaftlichen Gründen, Vermeidung der Kannibalisierung von Fernverkehrszügen
- ▶ Ansatz 1: RE30/IC26 im Stundentakt, Anerkennung Verbundtarife im IC
- ▶ Ansatz 2: Integration Rest-MDV in RE11, Anerkennung Verbundtarife im IC

NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Planungsprinzipien

#### ▶ Grundsätze der Vertaktung und Netzbildung

- ▶ Klare Produkt-, Linienbildung und Vertaktung
- ▶ **Ausnahmen** im Schülerverkehr und Tagesrandlagen sowie R7
- ▶ Orientierung an der „**Nullsymmetrie**“, um Anschlüsse in beiden Richtungen zu gewährleisten
- ▶ **Wirtschaftliche Umläufe** (z.B. ist NOH-Netz hoch wirtschaftlich, durch Verzicht auf Warburg wurde RT wirtschaftlicher gemacht)
- ▶ Bildung von einfachen Anschlussknoten und Rundumanschlussknoten (z.B. Bebra, Eichenberg, ab 2015 Korbach) → „**Wegekett**en“

NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Planungsprinzipien

#### ► Grundsätze der Vertaktung und Netzbildung

- Bestmögliche Anbindung an **Fernverkehrsknoten** (KS-Wilhelmshöhe, aber auch Fulda, Göttingen, Eisenach)
- **Integration** des bestehenden **Fernverkehrsangebots**
- „Nullknoten“ Kassel-Wilhelmshöhe Ost <> West
- Aber: „Streuung“ der ICE-Lagen in Kassel-Wilhelmshöhe
- Aber: Reduzierung des Fernverkehrsangebots auf der MDV

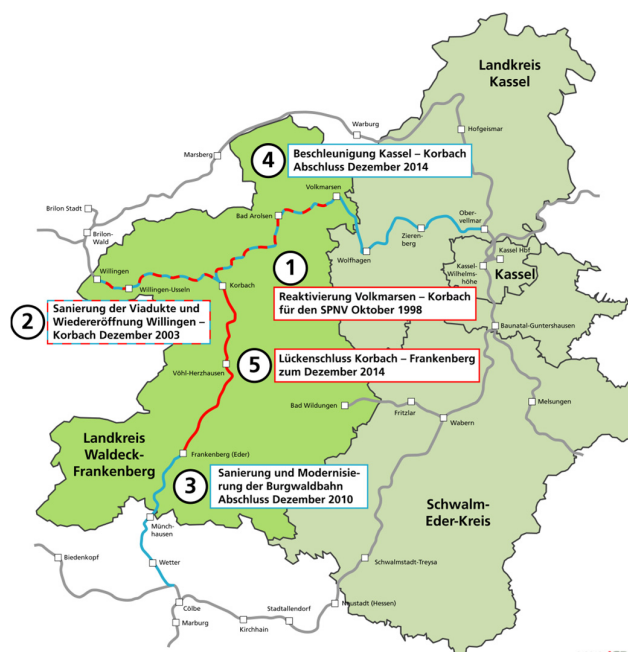
NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Planungsprinzipien

#### Exkurs:

Linien- und Netzbildung durch IF-Entwicklung am Beispiel des „Korbacher Netzes“



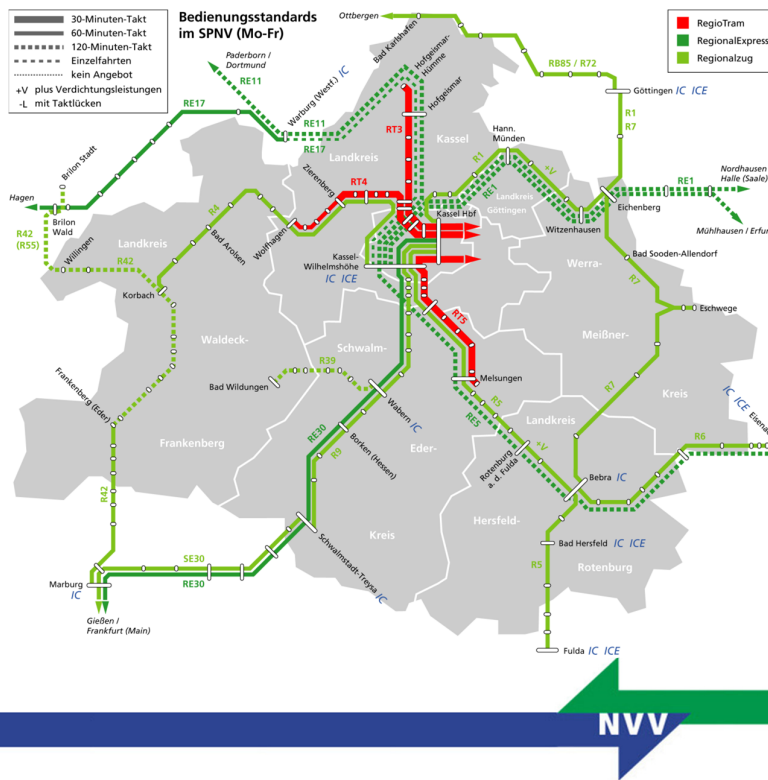
© 2013 IGDB

NVV

# SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

## Anforderungsprofil

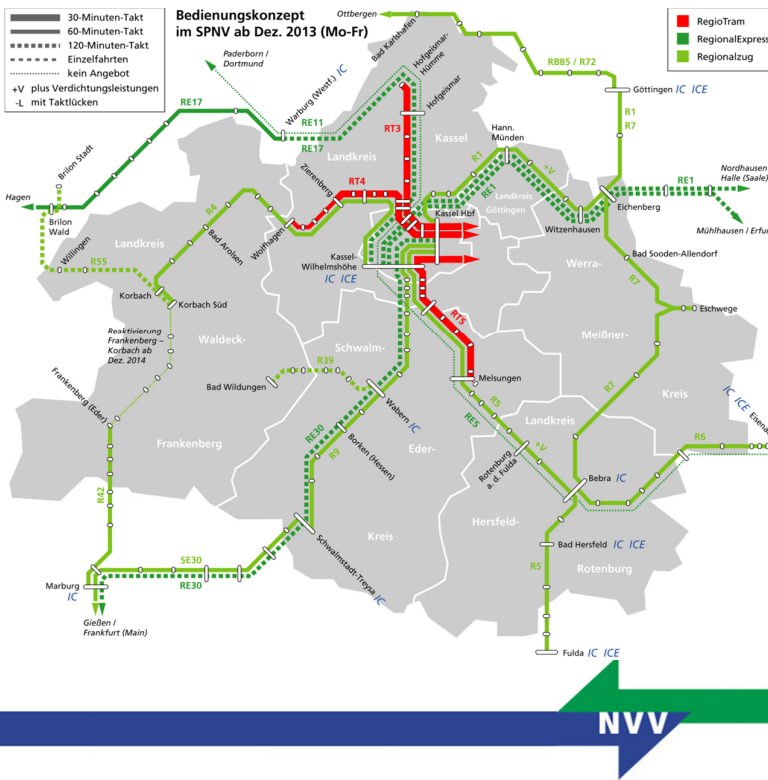
### Bedienungsstandards (Mo – Fr)



# SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

## Anforderungsprofil

### Bedienungskonzept ab Dez. 2013 (Mo – Fr)



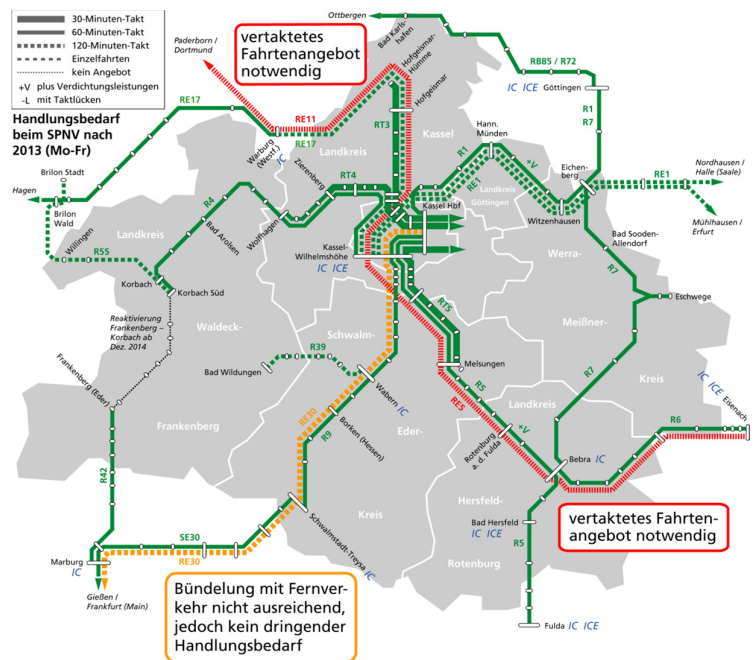
## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Anforderungsprofil

#### Soll – Ist – Vergleich

#### ➔ Handlungsbedarf

- Bedienungsstandard erreicht, kein Handlungsbedarf
- Abweichungen vom Bedienungsstandard, mittlerer Handlungsbedarf
- erhebliche Abweichungen vom Bedienungsstandard, hoher Handlungsbedarf



NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Anforderungsprofil

#### Soll – Ist – Vergleich

Alle Maßnahmen stehen grundsätzlich unter Finanzvorbehalt

#### Bedingung für Maßnahmen

- ▶ Umschichtung von Leistungen
- ▶ Erschließung zusätzlicher Potenziale
- ▶ Kooperation mit Fernverkehr

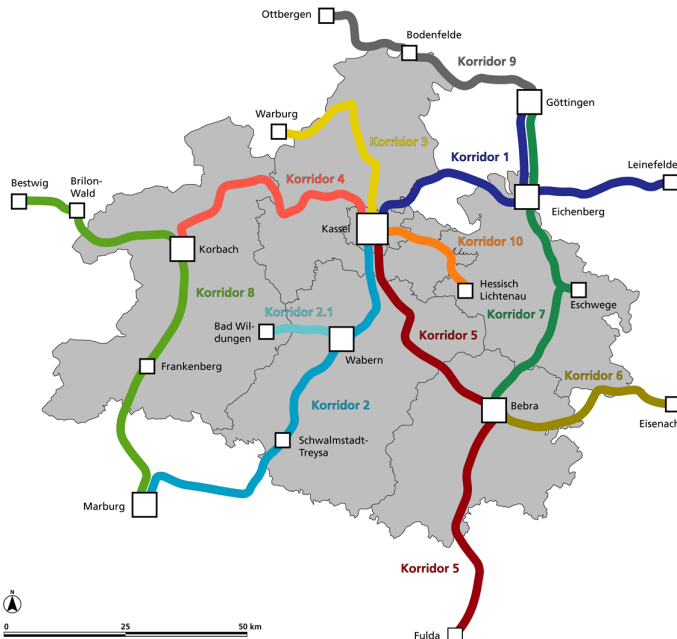
NVV



# SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

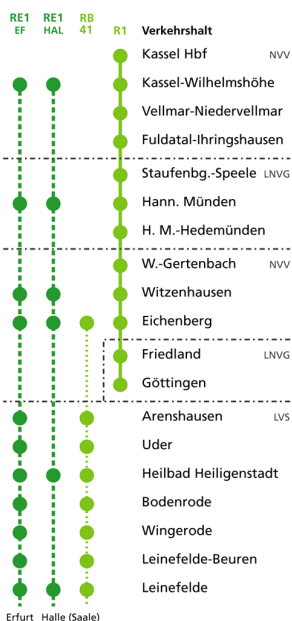
## Angebotskonzept nach Korridoren

### ► Übersicht



NVV

# SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



## Korridor 1 Kassel – Eichenberg - Göttingen

### ► Produktgliederung

- R1 Kassel – Göttingen
- RE1.1 Kassel – Eichenberg – Halle
- RE1.2 Kassel – Eichenberg – Erfurt

### ► Prüfung

- Verbesserung SVZ / WVZ bei R1 angestrebt (Finanzvorbehalt)

NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 2 Kassel - Treysa

#### ► Produktgliederung

- RE30 Kassel – Frankfurt/M
- R9 Kassel - Treysa
- SE30 Treysa – Gießen - Marburg

#### ► Prüfung

- Durchbindung R9 nach Marburg / Gießen in Prüfung

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

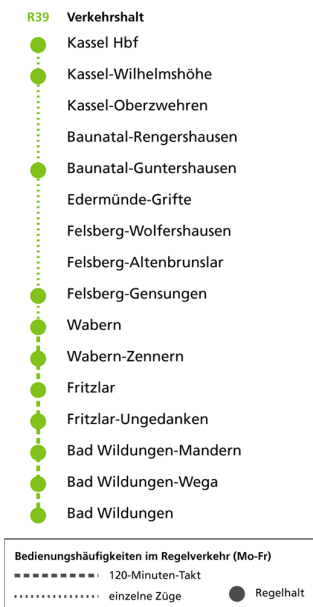


### Korridor 2 Kassel - Treysa

#### ► Durchbindung R9

- Zusätzliche zweistündliche beschleunigte Verbindung Kassel – Gießen – Frankfurt/M, in der Summe damit 1 Fp / h Kassel <> Frankfurt/M
- Zusätzliche Potenziale -> Mittelhessen
- aber: neue Taktlage der R9, ggf. kein klarer Stundentakt mehr
- Problem: Fahrzeugeinsatz
- Mehrere Varianten in Prüfung
- Ergebnisse vsl. August 2013

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 2.1 Wabern – Bad Wildungen

#### ▶ Produktgliederung

- ▶ R39 Wabern – Bad Wildungen

#### ▶ Kein Änderungsbedarf

NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 3 Kassel - Warburg

#### ▶ Produktgliederung

- ▶ RT3 Kassel – Hofgeismar-Hümme
- ▶ RE11 Kassel – Dortmund – Düsseldorf
- ▶ RE3 Kassel – Hagen

#### ▶ Umsetzung

- ▶ 12/2013 RT3 Zielkonz.(Kassel – Hümme)

#### ▶ Planung

- ▶ Ab Dez. 2016 schneller RE -> Ruhrgebiet (7 Fp) ...
- ▶ ... und Reduz. von Leistungen der RE3 (4 Fp) ...

NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 4 Kassel - Korbach

#### ► Produktgliederung

- RT4 Kassel – Zierenberg - Wolfhagen
- R4 Kassel - Korbach

#### ► Umsetzung

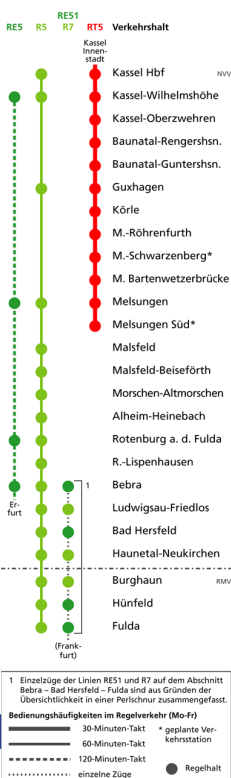
- Ab Dez. 2013 Umsetzung RT-Zielkonzept ...
- ...und Beschleunigung R4
- ... Halt Obervellmar für R4

#### ► Prüfung

- Verlängerung RT4 in die Innenstadt von Wolfh.

NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 5 Kassel – Bebra - Fulda

#### ► Produktgliederung

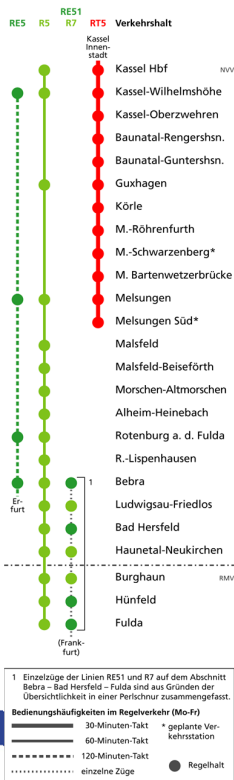
- RT5 Kassel – Melsungen
- R5 Kassel – Bebra – Fulda
- RE50 (Bebra -) Fulda – Frankfurt/M

#### ► Umsetzung

- Ab Dez. 2013 Umsetzung RT-Zielkonzept ...
- Zusätzlicher Halt Mels-Schwarzenberg ab ???

NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 5 Kassel – Bebra - Fulda

#### ► Prüfung

- Schnelle Anbindung Kassel – Eisenach – Erfurt wünschenswert wegen Reduzierung MDV
- Ansatz: RE5 Kassel – Bebra – Eisenach mit Anbindung an ICE Eisenach <> Erfurt
- absehbar keine Chance auf Finanzierung
- Chance auf Verbesserung des Fernverkehrs Kassel <> Erfurt

NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 6 Bebra - Eisenach

#### ► Produktgliederung

- R6 Bebra – Eisenach

NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 7 Göttingen – Eschwege - Bebra

#### ► Produktgliederung

- R7 Göttingen – Bebra (- Fulda)

#### ► Prüfung

- Taktversatz Eichenberg – Eschwege / Eschwege – Bebra verstößt gegen Taktklarheit, aber anschlussoptimiert
- Umsetzung eines klaren Stundentaktes erwünscht, ...
- ...jedoch nur bei Änderung der ICE-Fahrlagen in Göttingen, um ...
- ... Anschlüsse in GÖ und Bebra zu erhalten

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 8 Brilon – Korbach - Marburg

#### ► Produktgliederung

- R42neu Marburg – Korbach – Brilon Wald (- Bestwig)
- R55 Saisonverkehr Dortmund – Willingen (- Korbach)

#### ► Planung

- Dez. 2014 Reaktivierung Frankenberg – Korbach mit Bildung der Linie R42neu

#### ► Prüfung

- Anschluss R42neu <> RE57 in Bestwig

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 9 Ottbergen – Bad Karlshafen - Göttingen

#### ► Produktgliederung

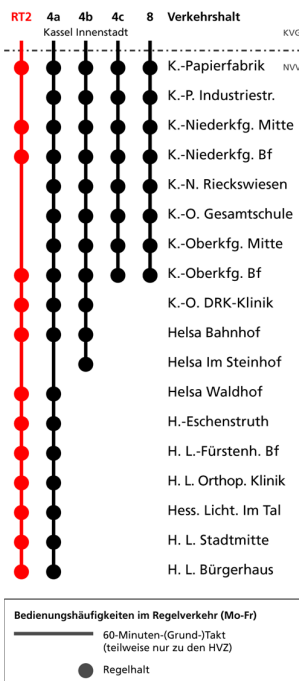
- RB85 Göttingen – Bad Karlshafen - Ottbergen

#### ► Umsetzung

- Ab Dez. 2013 deutliche Angebotsverbesserung der Relation Bad Karlshafen – Göttingen (fast Stundentakt) nach IBN Teilnetz OWL Diesel

NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### Korridor 10 Kassel – Hessisch Lichtenau

#### ► Produktgliederung

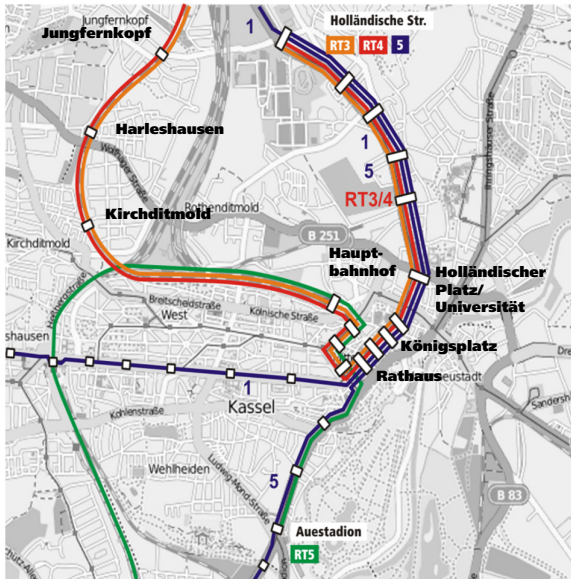
- Tram 4 Kassel – Helsa – Hess. Lichtenau

#### ► Prüfung

- Ziel: Fahrzeitgewinn von ca. 10 Minuten
- Untersuchung Beschleunigung / Expressverbindung Kassel – Helsa – Hessisch Lichtenau
- Nutzung Altstrecke in Kaufungen
- Vorbehalt Wirtschaftlichkeit

NVV

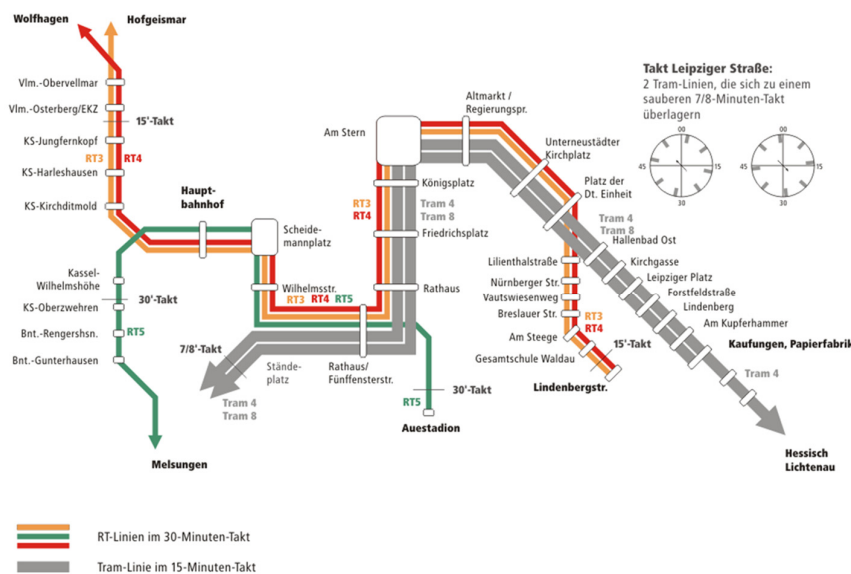
## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### RT Innenstadtführung ab 12/2013

- ▶ RT3/4 Kassel Hbf – Kö'platz – Holl. Platz – Holl. Straße im 15min-Takt
- ▶ Damit zusätzliche/s Angebot und Kapazitäten zur Uni-Erschließung
- ▶ RT5 Kassel Hbf – Rathaus - Auestadion im 30min-Takt

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013



### RT Waldau (ab 2018 ?)

- ▶ RT3/4 werden nach Waldau „geklappt“
- ▶ RT-Bedienung Holl. Straße bleibt eingeschränkt erhalten
- ▶ Invest rd. 30 Mio EUR durch KVG
- ▶ Alternativ: Tram 8 nach Waldau



## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Grundsätze der Finanzierung

- ▶ **Leistungsangebot 2014 in der Mittelfristigen Finanzplanung des NVV enthalten**
  - ▶ Umsetzung neuer Projekte nur bei Erschließung zusätzlicher Potenziale oder Umschichtung von Leistungen, ...
  - ▶ ... d.h. über Dynamisierungsrate hinaus kein zusätzlicher Mittelbedarf formuliert
  - ▶ Problem Infrastrukturkostenschere ab 2015
  - ▶ Revision Regionalisierungsmittel ab ??
  - ▶ Deckungslücke im Haushalt des Landes Hessen bis 2020 i.H.v. 100 Mio EUR (→ **PWC-Studie**)



NVV

## SPNV-Angebotskonzeption - NVP-RK am 03. Juli 2013

### Grundsätze der Finanzierung

- ▶ **Exkurs: Deckungslücke**
  - ▶ NVV wäre mit rd. 18 Mio EUR betroffen
  - ▶ Zwang zu massiven Einsparungen im Leistungsangebot
  - ▶ Einsparungen in Bereichen mit langfristigen Infrastrukturverträgen (z.B. KHB, RT) gar nicht bzw. nur eingeschränkt möglich
  - ▶ Auch in den übrigen Bereichen (z.B. Cantus) beträchtliche Kapitalbindung (durch Fahrzeugbeschaffung)
  - ▶ Folge: Einsparung vor allem auf Linien mit hoher Nachfrage (z.B. R5)
  - ▶ Folge: um 15% des Bestellentgelts einzusparen, müssten mind. 30% der Leistungen gekürzt werden



NVV

# Rahmenvereinbarung Hessen

Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV

## Bahnhof Bad Sooden-Allendorf

Anzahl der Reisenden pro Tag: 721\*

### Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung der vorhandenen Personenunterführung und deren Beleuchtung

Kosten: 1.034 TEUR

Geplante Umsetzung: 2015/2016

\* Angabe der DB AG



NVV

# Rahmenvereinbarung Hessen

Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV

## Bahnhof Bebra

Anzahl der Reisenden pro Tag: 5.759\*

### Geplante Maßnahmen:

- Modernisierung der Bahnsteige 2 und 3 mit Anpassung der Bahnsteighöhen zur Verbesserung der Einstiegssituation
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)
- Aufweitung der Personenunterführung Nord
- Barrierefreie Erschließung der Bahnsteige durch Aufzugsanlagen
- Modernisierung/Rückbau der Bahnsteigdächer

Kosten: ca. 10.795 TEUR

Geplante Umsetzung: 2012 - 2014

\* Angabe der DB AG



NVV

## Rahmenvereinbarung Hessen

Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV

### Bahnhof Borken

Anzahl der Reisenden pro Tag: 391\*

**Geplante Maßnahmen:**

- Modernisierung des Haus- und Mittelbahnsteigs mit Anpassung der Bahnsteighöhen zur Verbesserung der Einstiegssituation sowie
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)
- Sanierung der Personenüberführung

**Kosten:** ca. 2.638 TEUR

**Geplante Umsetzung:** 2015 - 2016



\* Angabe der DB AG

NVV

## Rahmenvereinbarung Hessen

Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV

### Bahnhof Eichenberg

Anzahl der Reisenden pro Tag: 3034\*

**Geplante Maßnahmen:**

- Modernisierung der Bahnsteige mit Anpassung der Bahnsteighöhen zur Verbesserung der Einstiegssituation
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)
- Barrierefreie Erschließung der Bahnsteige durch Aufzugsanlagen
- Neubau Überdachung der Treppenaufgänge sowie
- Anpassung/Modernisierung Personenunterführung einschl. Treppen

**Kosten:** ca. 9.489 T EUR

**Geplante Umsetzung:** 2015 - 2016



\* Angabe der DB AG

NVV

## Rahmenvereinbarung Hessen

Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV

### Bahnhof Kassel Hbf

Anzahl der Reisenden pro Tag: 17.978\*

**Geplante Maßnahmen:**

- Sanierung der Bahnsteigdächer
- Rückbau von Bahnsteigüberlängen und Modernisierung der Bahnsteige
- Neubau der Beleuchtung
- Neubau Bahnsteigausstattung inkl. Wetterschutz

**Kosten: 9.323 TEUR**

**Geplante Umsetzung: nach 2016**



\* Angabe der DB AG

NVV

## Rahmenvereinbarung Hessen

Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV

### Bahnhof Malsfeld

Anzahl der Reisenden pro Tag: 334\*

**Geplante Maßnahmen:**

- Modernisierung des Mittelbahnsteigs
- Modernisierung der Bahnsteigausstattung, (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz) sowie der Personenunterführung und Treppenanlagen
- Neubau der Einhausung der Treppenaufgänge

**Kosten: 1.319 TEUR**

**Geplante Umsetzung: 2014 - 2015**



\* Angabe der DB AG

NVV

## Rahmenvereinbarung Hessen

Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV

### Neubau der Verkehrsstation Melsungen-Schwarzenberg

**Geplante Maßnahmen:**

- Neubau einer RT-Verkehrsstation mit zwei Außenbahnsteigen inkl. Bahnsteigausstattung, Wetterschutz und Beleuchtung

**Kosten: 2.295 TEU**

**Geplante Umsetzung: 2017**



NVV

## Rahmenvereinbarung Hessen

Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV

### Bahnhof Rotenburg a. d. Fulda-Lispenshausen

**Anzahl der Reisenden pro Tag: 426\***

**Geplante Maßnahmen:**

- Neubau des Außenbahnsteigs Richtung Kassel inkl. Bahnsteigausstattung/Wetterschutz und Beleuchtung

**Kosten: 935 TEUR**

**Geplanter Baubeginn: 2017**



NVV

\* Angabe der DB AG

## Rahmenvereinbarung Hessen

Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV

### Bahnhof Schwalmstadt-Treysa

Anzahl der Reisenden pro Tag: 2.307\*

**Geplante Maßnahmen:**

- Modernisierung des Haus- und der beiden Mittelbahnsteige und Anpassung der Bahnsteighöhen zur Verbesserung der Einstiegsituation
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz)
- Erneuerung der Bahnsteigdächer
- barrierefreie Erschließung der Bahnsteigzugänge durch Aufzugsanlagen

**Kosten: 9.587 TEUR**

**Geplante Umsetzung: 2014 - 2016**

\* Angabe der DB AG



NVV

## Rahmenvereinbarung Hessen

Vorstellung der Projekte im Gebiet des NVV

### Bahnhof Wabern

Anzahl der Reisenden pro Tag: 1.508\*

**Geplante Maßnahmen:**

- Modernisierung der beiden Mittelbahnsteige 2+3 inkl. Ausstattung und Beleuchtung sowie barrierefreie Erschließung durch Aufzüge
- barrierefreier Ausbau Bahnsteigs 1 mit WSH
- Neubau der Personenunterführung und Rückbau der vorhandenen Personenunterführung
- Rückbau Bahnsteigdächer

**Kosten: 10.236 TEUR**

**Geplanter Baubeginn: 2015**

\* Angabe der DB AG



NVV

## Maßnahmenkatalog Schnittstellen

### **Baunatal-Guntershausen**

- *Bau einer Gehweganbindung auf der östlichen Bahnhofsseite zur verlängerten Bahnsteigunterführung (Durchstich)*
- *Ausweitung des bestehenden P&R-Platzes*

### **Bebra**

- *Anlage eines Zentralen Omnibusbahnhofs an der Westseite*
- *Bau von P&R-Stellplätzen an der Ost- und Westseite*

### **Borken (Hessen)**

- *Verlängerung der Personenunterführung über die Gleise auf die Nordseite des Bahnhofs (Erweiterung des fußläufigen Einzugsradius der Station)*
- *Bau von P&R und B&R-Stellplätzen an der Nord- und Südseite des Bahnhofs*

\* Angabe der DB AG

NVV

### **Edermünde-Grifte**

- *Anlage einer zeitgemäßen Umsteigehaltestelle zum Busverkehr*

### **Frankenberg (Eder)**

- *Modernisierung des ZOB vor dem Bahnhofsgebäude*

### **Kassel Hbf**

*Da kein ZOB zum Wenden der Busse vorhanden ist, besteht Handlungsbedarf;*

- *Sozialräume für Fahrer fehlen;*
- *Busse wenden derzeit am Polizeipräsidium*

### **Malsfeld**

- *Anlage von P&R-Plätzen und einer barrierefreien Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit*

### **Sontra**

*Zeitgemäße „Umsteige-Station“ - es besteht kein vordringlicher Handlungsbedarf*

NVV

### **Volkmarsen (bereits umgesetzt)**

- Anlage einer Bushaltestelle vor dem Bahnhofsgebäude
- Bau von P&R-Stellplätzen auf dem Bahnhofsvorplatz

### **Wabern (bereits umgesetzt)**

- Bau von P&R-Stellplatz vor dem Bahnhof
- Anlage einer Bushaltestelle vor dem Bahnhof

### **Wolfhagen**

- Anlage einer Buswendeschleife sowie Bushaltestelle vor dem Bahnhof (vordringlicher Handlungsbedarf, da Busse den Bahnhof Wolfhagen im Status quo 82012) nicht mehr direkt anfahren können.

## **Revitalisierung von Empfangsgebäuden**

### **Guxhagen**

- Kauf und Nutzung des Bahnhofsgebäudes durch eine private Investorengruppe
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

### **Herleshausen**

- Kauf und Nutzung des Bahnhofsgebäudes durch eine private Investorengruppe
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

### **Hofgeismar**

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch Dritte (Kommune, Investor)
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

### **Hofgeismar-Hümme**

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch Dritte (Kommune, Investor)

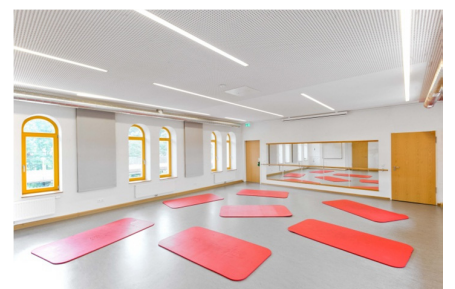


## Melsungen

- Kauf des Empfangsgebäudes durch Dritte (Kommune); Nutzung u. a. durch eine Musikschule, VHS, Bäckerei mit Café und einem NVV-InfoPoint (Projekt bereits im September 2012 umgesetzt)



NVV



NVV

## **Volkmarsen**

- *Kauf des Empfangsgebäudes durch die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) und Nutzung u. a. für ein Kundenzentrum (Projekt bereits zum Dezember 2011 umgesetzt)*



NVV

## **Wabern**

- *Umbau des Empfangsgebäudes für Reisezentrum und Kiosk bzw. Café*
- *Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes*

## **Wolfhagen**

- *Kauf des Bahnhofsgebäudes durch Dritte (Kommune, Investor)*
- *Entwicklung des Bahnhofsumfeldes*

## **Zierenberg**

- *Kauf des Bahnhofsgebäudes durch Dritte (Kommune, Investor)*
- *Entwicklung des Bahnhofsumfeldes*

NVV