

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

Nachfolgend sind die Stellungnahmen wiedergegeben, die während der Anhörungsphase (02.10. bis 31.12.2013) zum Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans für den NVV dazu schriftlich bei der IGDB Verkehrsplanung + Beratung eingegangen sind.

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

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<b>Stellungnahmen allgemeiner Art</b>		
Stadt Niedenstein (11.10.2013)	<p>Der Verfasser hat den per email übersandten Entwurf des Nahverkehrsplans für den NVV stichprobenartig durchgesehen. Eine umfassende und vollständige Prüfung des Planentwurfs ist in der eingeräumten Frist weder möglich noch wird sie offensichtlich erwartet, zumal der Anhörungszeitraum auch in die hessischen Herbstferien fällt.</p> <p>Wir behalten uns vor, diese Stellungnahme nach weitergehender Prüfung des NVP-Entwurfs zu ergänzen. Soweit Sie in der gesetzten Frist bis zum 30.10.2013 keine weitere Nachricht von uns erhalten, betrachten Sie diese email bitte als unsere abschließende Stellungnahme in der ersten Anhörung.</p>	<p>Mit Rundschreiben der IGDB vom 09.10.2013 wurde der Anhörungszeitraum bis zum 31.12.2013 verlängert. Dieses Schreiben wurde per E-Mail auch an die Stadt Niedenstein verschickt.</p> <p>Die IGDB erhielt von der Stadt Niedenstein keine weitere Nachricht, so dass die am 11.10.2013 eingegangene Nachricht als abschließende Stellungnahme betrachtet wird.</p>
Stadt Waldeck (12.10.2013)	Der Magistrat der Stadt Waldeck, Am Rathaus 1, 34513 Waldeck, gibt keine Stellungnahme hierzu ab.	Die Mitteilung wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinde Espenau (16.10.2013)	<p>Im Zuge des Anhörungsverfahrens geben Sie uns die Möglichkeit, unsere Stellungnahme zum Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans des NVV abzugeben.</p> <p>Der Entwurf enthält überwiegend Dateien, die für Espenau nicht relevant sind. Daher ist es für uns schwierig, hierzu Stellung zu nehmen.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken (22.10.2013)	Als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundesverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) bringt das Eisenbahn-Bundesamt keine Bedenken im Anhörungsverfahren zum Regionalen Nahverkehrsplan für den NVV vor.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Gemeinde Söhrewald (24.10.2013)	Wir haben Ihre Mitteilung über die Einleitung des förmlichen Anhörungsverfahrens zum Regionalen Nahverkehrsplan des NVV vom 2.10.2013 am 2.10.2013 erhalten und weisen wiederholt darauf hin, dass die Fristsetzung zur Abgabe einer Stellungnahme per 30.10.2013 zu kurz gefasst ist, um die Gremien zu durchlaufen.	Mit Rundschreiben der IGDB vom 09.10.2013 wurde der Anhörungszeitraum bis zum 31.12.2013 verlängert. Dieses Schreiben wurde per E-Mail auch an die Gemeinde Söhrewald verschickt.
Stadt Neukirchen (15.11.2013)	Gegen den Entwurf des lokalen Nahverkehrsplanes für den Schwalm-Eder-Kreis bestehen seitens der Stadt Neukirchen keine Einwände.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) (03.12.2013)	<p>Wir möchten uns zunächst dafür bedanken, dass Sie uns frist- und formgemäß am Anhörungsverfahren zum Entwurf des regionalen Nahverkehrsplans des Nordhessischen Verkehrsverbunds beteiligen.</p> <p>Da der lokale Nahverkehrsplan des Landkreises Waldeck-Frankenberg zeitlich und inhaltlich parallel aufgestellt wurde, ergeben sich aus unserer Sicht nur kleinere Korrekturbedarfe und Anmerkungen.</p> <p>Ansonsten gehen wir davon aus, dass der regionale Nahverkehrsplan keine Regelungen enthält, die denen des lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Waldeck-Frankenberg widersprechen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen</p> <p>Der regionale Nahverkehrsplan für den NVV enthält keine Regelungen, die jenen des lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Waldeck-Frankenberg widersprechen.</p>
Gemeinde Habichtswald (09.12.2013)	Nach Durchsicht der Entwurfsfassung des Regionalen Nahverkehrsplanes Nordhessen teilen wir für den Bereich der Gemeinde Habichtswald mit, dass unsererseits keine Änderungen erforderlich scheinen und der Plan in der vorgesehenen Form umgesetzt werden kann.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) (09.12.2013)	Herzlichen Dank für die Zusendung des Entwurfs des Nahverkehrsplans für den Nordhessischen Verkehrsverbund, den wir mit Interesse zur Kenntnis genommen haben. Bezüglich des Entwurfs haben wir keine Einwendungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Gemeinde Hohenroda (10.12.2013)	Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 02.10.2013 teilen wir Ihnen mit, dass seitens der Gemeinde Hohenroda gegen den Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans des NVV keine Bedenken bestehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Naumburg (11.12.2013)	Wir geben zum Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans folgende Stellungnahme ab:  1. Die Fortschreibung 2013 des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) wird zur Kenntnis genommen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinde Lohfelden (12.10.2013)	Der Gemeindevorstand der Gemeinde Lohfelden hat zum vorliegenden Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) bezüglich der die Gemeinde betreffenden Aussagen und Planungen folgende Verwaltungsstellungnahme zustimmend zur Kenntnis genommen:  Die Gemeinde Lohfelden nimmt den Entwurf des NVP insgesamt zur Kenntnis und stellt fest, dass die Nahverkehrsbelange von Lohfelden sowohl in der Bestandsanalyse wie auch in der Maßnahmen- und Potenzialdarstellung dem derzeitigen Sachstand in der Gemeinde entsprechen und richtig wiedergeben wurden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Baunatal (16.12.2013)	Den vorgelegten Entwurf für den Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes haben wir zur Kenntnis genommen. Zu den Inhalten nehmen wir wie folgt Stellung: ...	s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen
Stadt Frankenau (16.12.2013)	Aus Sicht der Stadt Frankenau bestehen keine Änderungswünsche am vorgelegten Regionalen Nahverkehrsplan (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) (16.12.2013)	Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Niedersachsen außerhalb der Großräume Hannover und Braunschweig. Zur Entwurfsfassung des o. g. Nahverkehrsplans übersenden wir Ihnen folgende Anmerkung. ...	s. Anmerkung zu der inhaltlichen Stellungnahme

<b>Institution (Eingang)</b>	<b>Wortlaut der Stellungnahme</b>	<b>Empfehlungen von NVV und IGDB</b>
Stadt Schwalmstadt (17.12.2013)	<p>Bezug nehmend auf Ihre Schreiben vom 02.12. und 09.10.2013 teilen wir Ihnen mit, dass die Stadtverordnetenversammlung am 12.12.2013 über den Entwurf des NVP (Fortschreibung) beraten und zustimmend zur Kenntnis genommen hat.</p> <p>Die Stadt Schwalmstadt macht jedoch gegenüber dem NVV als Aufgabenträger folgende grundsätzlichen Forderungen geltend: ...</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen</p>
Gemeinde Bad Emstal (18.12.2013)	<p>Die Gemeinde hat sich intensiv mit dem Regionalen Verkehrsplan auseinandergesetzt. In den politischen Gremien der Gemeinde Bad Emstal wurde der o. g. Entwurf eingehend diskutiert und beraten.</p> <p>Folgende Hinweise und Forderungen bitten wir umzusetzen: ...</p> <p>Die Fortschreibung 2013 des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen</p>
Gemeinde Herleshausen (18.12.2013)	<p>Die Gemeinde Herleshausen hat sich eingehend mit dem bestehenden Strecken- und Liniennetz (inkl. der entsprechenden Anschlüsse) befasst.</p> <p>Die Ortsvorsteher unserer einzelnen Ortsteile sind über das geplante Anhörungsverfahren informiert worden. Sie haben keine zusätzlichen Wünsche/Änderungen geäußert.</p> <p>Somit kann für eine Stellungnahme seitens der Gemeinde Herleshausen Fehlanzeige gemeldet werden.</p>	<p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) (19.12.2013)	<p>Vielen Dank, dass wir die Möglichkeit erhalten haben, eine Stellungnahme zum Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans für den NVV abzugeben.</p> <p>Der Entwurf des RNVP des RMV wurde im November 2013 von dessen Gremien beschlossen und anschließend dem Land Hessen zwecks Erlangung der gesetzlich vorgesehenen Zustimmung vorgelegt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Landkreis Kassel (20.12.2013)	<p>Vom Kreisausschuss des Landkreises Kassel werden folgende Anregungen und/oder Hinweise zum NVP-Entwurf vorgebracht: ...</p>	<p>s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Landkreis Kassel (Forts.)	Die vorgelegten Unterlagen enthalten eine Fülle von Informationen, Analysen; Maßnahmen und Ergebnissen. Einige davon sind bereits realisiert worden (z. B. Bahnhof Hümme).	NVV und IGDB ist es bewusst, dass verschiedene Maßnahmen noch während der – unerwartet langen – Bearbeitungszeit des Regionalen NVP umgesetzt wurden, besonders auch bei infrastrukturellen Maßnahmen der Städte und Gemeinden.
Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (20.12.2013)	Mit Ihrem Schreiben vom 02.10.2013 bitten Sie den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) um Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV). Der NWL nimmt hierzu wie folgt Stellung: ...	s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen
Regierungspräsidium Kassel, Dez. Regionalpl. (20.10.2013)	<p>Das vorgelegte Konzept entspricht weitestgehend den regionalplanerischen Zielvorstellung und Grundsätzen des derzeitigen rechtsgültigen Regionalplans Nordhessen 2009 (veröffentlicht im Staatsanzeiger 11 v. 15.03.2010).</p> <p>Auf folgende Punkte möchte ich aber hinweisen, und würde mich freuen, wenn diese Eingang in ihre Planungsüberlegungen finden würden. ...</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen</p>
Schwalm-Eder-Kreis (20.12.2013)	In der [...] Angelegenheit [Formales Beteiligungsverfahren am Regionalen Nahverkehrsplan für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV)] teilen wir Ihnen mit, dass der Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises in seiner letzten Sitzung am 16.12.2013 dem vorgelegten Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplanes des Nordhessischen Verkehrsverbundes unter folgender Maßgabe zugestimmt hat. ...	s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen
Stadt Trendelburg (20.12.2013)	<p>Die im Rahmen der Neufassung des NVP vorgesehenen Änderungen haben den Magistrat der Stadt Trendelburg veranlasst, sich ausgiebig mit dieser Thematik zu beschäftigen und die Serviceleistungen abzugleichen.</p> <p>Hierbei wurde festgestellt, dass für einen großen Teil der auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesenen Nutzer Verschlechterungen eintreten werden.</p> <p>In seiner Sitzung vom 05.12.2013 hat der Magistrat der Stadt Trendelburg dazu folgenden Beschluss gefasst:</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Trendelburg (Forts.)	„Der Magistrat beauftragt die Verwaltung eine kritische Stellungnahme zu den Auswirkungen des Nahverkehrsplanes NVV 2013-2018 zu verfassen. Darin sollte insbesondere auf die schlechte Anbindung nach Wülmerßen und Gottsbüren hingewiesen und eine Beseitigung der Mängel gefordert werden.“	s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen
Unstrut-Hainich-Kreis (20.12.2013)	Mit [...] Schreiben gaben Sie uns Gelegenheit, zur Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes für den Hessischen Verkehrsverbund (NVV) eine Stellungnahme abzugeben.  Nach Durchsicht der sehr umfangreichen Unterlagen teilen wir mit, dass es gegen die Planungen der Korridore und Linienbündel, den Unstrut-Hainich-Kreis betreffend, keine Einwände gibt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Waldkappel (20.12.2013)	Gemäß Ihrem Schreiben [...] wurde in Abstimmung mit dem NVV das förmliche Anhörungsverfahren zum Regionalen Nahverkehrsplan eingeleitet. Im Zuge des Anhörungsverfahrens haben wir als Kommune die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans des NVV bis zum 31.12.2013 abzugeben, was wir hiermit gerne tun möchten: ...	s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen
Zweckverband Raum Kassel (ZRK) (20.12.2013)	Den Fortschreibungsentwurf des Nahverkehrsplans für den NVV haben wir zur Kenntnis genommen und nehmen wie folgt Stellung: ...	s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen
Gemeine Allendorf (Eder) (23.12.2013)	Seitens der Gemeinde Allendorf (Eder) werden keine Anregungen oder Bedenken zum Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans des NVV vorgebracht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (23.12.2013)	In der Anlage senden wir Ihnen unsere Stellungnahme zu. Diese wird zu den Themen Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF), Grundsatzfragen der Nahverkehrsplanung und Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung abgegeben und enthält die Beiträge des KC-VIF Hessen-Nord in Kassel sowie des Radwegebeauftragten von Hessen Mobil in der Außenstelle Fulda.	Die einleitenden Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)</p>	<p>Sie ist insofern als fachliche Stellungnahme der ÖPNV-Fachbehörde des Landes anzusehen.</p> <p>Sie ist weiterhin mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung abgestimmt und erfüllt somit die Vorgabe des § 14 (7) HÖPNVG zur Anhörung des zuständigen Ministeriums.</p> <p>Es ist begrüßenswert, dass es mit dem jetzigen Entwurf gelungen ist, eine sachgerechte Neukonzeption des regionalen und lokalen Liniennetzes einzuleiten. Der damit verbundene Arbeitsaufwand seitens des Verbundes und des beauftragten Planungsbüros wird ausdrücklich anerkannt.</p> <p>Mit über 500 Seiten und zusätzlichen 35 teils mehrseitigen Dateien als Anlage hat der Planentwurf, nicht zuletzt durch die teilweise sehr detaillierte Art der Darstellung, dennoch einen Umfang erreicht, der die Grenze dessen überschreitet, was man gemeinhin unter einem Rahmenplan versteht.</p> <p>Zudem ist er durch die sehr lange Bearbeitungszeit von nahezu 5 Jahren an zahlreichen Stellen nicht mehr aktuell.</p> <p>Andererseits sind Kernelemente eines NVP nicht ausreichend vertreten.</p> <p>Dazu gehören die nur rudimentär vorhandenen Nachfragedaten im SPNV und insbesondere im Busverkehr. Das HÖPNVG weist in § 7 den Verkehrsverbänden die Aufgabe „Verkehrserhebungen durchzuführen und Nachfrageanalysen zu erstellen und diese als gemeinsame Planungsgrundlage ... vorzuhalten“ zu. Hiermit ist eine Aufgabe formuliert, die auch im NVP ihre Entsprechung finden muss.</p> <p>Dazu gehört auch der Verzicht auf eine Abschätzung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmen, die mit den vorhandenen Daten grundsätzlich darstellbar wären.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die lange Bearbeitungszeit resultiert u. a. aus der Verunsicherung während der Novellierungsphase des HÖPNVG (Referentenentwürfe).</p> <p>Im SPNV werden kontinuierlich Nachfragedaten erhoben, im Busverkehr derzeit nur punktuell, i. d. R. gezielt vor der konkreten Planung einer Bündelvergabe. Der Hinweis wird jedoch insoweit aufgenommen, dass der NVV ein Konzept für eine kontinuierliche Nachfrageerhebung erarbeiten wird.</p> <p>Der NVV wird die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen bei Vorliegen aller Daten nachbearbeiten und den NVP entsprechend konkretisieren.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmana- gement (Forts.)	<p>Nicht nur für die ÖPNV-Entscheidungs- träger im Geltungsbereich des NVP ist es von erheblicher Bedeutung zu wis- sen, wie sich aufgrund der geplanten Maßnahmen z. B. Nachfrage, Kilome- terleistungen und letztendlich auch Kosten und Finanzierung entwickeln werden.</p> <p>Wir bitten, die in der Anlage näher beschriebenen Anmerkungen im Rah- men der Aufstellung oder ggf. zu ei- nem späteren Zeitpunkt zu berück- sichtigen.</p> <p><u>Vorbemerkung</u></p> <p>Die Stellungnahme wird von Hessen Mobil – Zentrale als Fachbehörde des Landes zu den Themen Verkehrsinfra- strukturförderung (VIF), Grundsatz- fragen der Nahverkehrsplanung und Integration von Siedlungs- und Ver- kehrsplanung abgegeben und enthält auch Beiträge des KC-VIF Hessen-Nord sowie des Radwegebeauftragten von Hessen Mobil – Fulda.</p> <p>Darüber hinaus ist sie mit dem Hessi- schen Ministerium für Wirtschaft, Ver- kehr und Landesentwicklung abge- stimmt und fungiert somit auch als Stellungnahme des für den ÖPNV zu- ständigen Ministeriums gemäß § 14 (7) HÖPNVG. Sie ist nicht gleichzuset- zen mit der nach § 14 (1) erforderli- chen Zustimmung des Ministeriums, die erst zu dem beschlossenen NVP ansteht.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen</p> <p>Die einleitenden Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>
Gemeinde Ahnatal (26.12.2013)	<p>Im Rahmen des Anhörungsverfahrens teilen wir Ihnen mit, dass seitens der Gemeinde Ahnatal keine Anregungen oder Änderungs- bzw. Ergänzungs- wünsche zum Regionalen Verkehrs- plan für den Nordhessischen Verkehrs- verbund (NVV) vorgebracht werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Kassel Marke- ting GmbH / Tourismus (26.12.2013)	<p>Diese Möglichkeit [Teilnahme am An- hörungsverfahren] möchten wir nut- zen, um unserer Aufgabe nachzukom- men, Kassel als Reiseziel, Tagungs-, Messe- und Kongressstandort zu posi- tionieren. Aus unserer Sicht ist die Einbeziehung Kassels in den regiona- len Nahverkehr entsprechend der Größe der Stadt gut.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Kassel Marketing GmbH / Tourismus (Forts.)	<p>Handlungsbedarf sehen wir bei der künftigen Planung in folgenden Punkten: ...</p> <p>Wir hoffen, mit unseren Anregungen einen Beitrag für die Weiterentwicklung gegeben zu haben und denken, dass eine Berücksichtigung dieser Punkte für die gesamte Region nützlich ist.</p>	s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen
Stadt Sontra (30.12.2013)	<p>Wir haben den Entwurf der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) aufmerksam zur Kenntnis genommen und gehen auch mit der Mehrzahl der Feststellungen, Analysen und beabsichtigten Maßnahmen konform.</p> <p>Wir sehen uns aber veranlasst, zu zwei Sachverhalten ergänzend/abweichend wie folgt Stellung zu nehmen: ...</p>	s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen
BUND Kassel (31.12.2013)	<p>Der BUND gibt die folgende Stellungnahme zum Entwurf des NVV-Nahverkehrsplans 2013-18 ab: ...</p> <p>Falls dieses vorgelegte Werk ohne tiefgreifende Neubearbeitung eine Genehmigung erhält, wird für die nächsten Jahre eine planvolle Entwicklungsmöglichkeit des ÖPNV in Nordhessen und den angrenzenden Gebieten verschenkt. Das fast ergebnislose Verbrennen von Geld produziert einen Schubladenplan ohne positive Auswirkungen auf die Realität der Nutzer*innen.</p>	<p>s. Anmerkungen zu den inhaltlichen Stellungnahmen</p> <p>Dieser Teil der Stellungnahme ist nicht von einer Sachargumentation geleitet, weshalb sich eine Kommentierung erübrigt.</p>
VCD Hessen (31.12.2013)	<p>Der VCD Landesverband Hessen gibt dazu [Regionaler Nahverkehrsplan] die folgende Stellungnahme ab. Wir bitten um wohlwollende Prüfung. Für Rückfragen und Gespräche dazu stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.</p> <p>Insgesamt ist der Nahverkehrsplan auf den Erhalt und die vorsichtige Weiterentwicklung des Bestehenden konzentriert. Nachdem der NVV in den vergangenen Jahren durch den Aufbau des RegioTram-Netzes, dem Eschweger Stadtbahnhof, der Lossealbahn und dem Reaktivierungsbeschluss Korbach – Frankenberg sehr positiv aufgefallen war, wirkt dieser Plan eher defensiv.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	<p>Einzelne Punkte wie die Aufgabe des Bahnhofes Liebenau und Ausdünnungen im ländlichen Busverkehr wirken eher Rückzugs-orientiert, viele der angekündigten Verbesserungen sind im Vergleich mit den Leistungen der vergangenen Jahre eher vorsichtig.</p> <p>Dies mag eine Reaktion auf die schlechte finanzielle Ausstattung des ÖPNV durch die bisherige hessische Landesregierung sein. Diese ist ebenso wie die Preisentwicklung und -struktur bei der Nutzung der DB-Infrastrukturen kein Naturgesetz, sondern politisch beeinflussbar. Aufgabe des NVV wäre hierbei, Optionen für deutliche Verbesserungen aufzuzeigen, diese planerisch vorzubereiten und für sie zu werben. Diese Aufgabe wird aus unserer Sicht außerhalb des RegioTram-Gebietes nicht wahrgenommen.</p>	<p>Der regionale Busverkehr im ländlichen Raum wird aber deutlich ausgeweitet: Übernahme lokaler Linien durch NVV, neue regionale Linien, Verlängerung von Linienwegen und Fahrplanausweitungen in den Abendstunden und an den Wochenenden.</p> <p>Der NVV hat in den vergangenen Jahren auch außerhalb des RegioTram-Netzes das Angebot kontinuierlich ausgebaut. Z. B. seien hier genannt: Sicherung der Uplandbahn, SPNV-Reaktivierungen im LK Waldeck-Frankenberg, Stadtbf. Eschwege, Ausbau täglich verkehrender Regionalbuslinien, auch im Freizeitbereich (wie z. B. am Edersee und am Diemelsee). Eine solche Entwicklung kann nicht dauerhaft mit gleichem Tempo fortgesetzt werden. Wie bei der Straßeninfrastruktur ist es auch im ÖPNV wichtig, das Erreichte zu sichern und zu prüfen.</p>
Landkreis Hersfeld-Rotenburg (13.01.2014)	<p>Zum Regionalen Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes – Fortschreibung 2013-2018 – in der Entwurfsfassung Oktober 2013 erfolgt im Rahmen der Anhörung keine ergänzende Stellungnahme des Landkreises Hersfeld-Rotenburg.</p> <p>Die künftigen Änderungen im Bereich der regionalen Buslinien zur Bündelneuvergabe der LB 301 und 303 im Dezember 2015 wurden bereits im Vorfeld mit uns abgestimmt. Der Kreisausschuss des Landkreises Hersfeld-Rotenburg hat hierzu am 11.06. 2013 seine Zustimmung erteilt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NVVM)	<p>Aus Sicht des Werra-Meißner-Kreises bzw. der Nahverkehr Werra-Meißner GmbH wird zum Regionalen Nahverkehrsplan (NVP) des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) <u>keine</u> Stellungnahme eingereicht oder Einwendungen erhoben.</p> <p>Von den unterschiedlichen Fachbereichen des Werra-Meißner-Kreises wurden innerhalb des Beteiligungsverfahrens keine Einwände etc. gegen den Plan mitgeteilt, die NVVM war als die ÖPNV-Aufgaben für den Kreis wahrnehmende Organisation unmittelbar am Verfahren des NVV beteiligt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>KVG (28.01.2014)</p>	<p>Vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen zur „Beteiligung der Träger öffentlicher Belange“ im Rahmen der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans für Nordhessen. Hierzu nehmen wir als Aufgabenträgerorganisation der Stadt Kassel wie folgt Stellung.</p> <p>Themenbereich „Vertrieb, Tarif und Marketing“</p> <p>Ausführungen und konkrete Festlegungen zu diesem Themenbereich sollten weitgehend gestrichen werden, denn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- diese Textabschnitte sind nicht mit den lokalen ATs, insbesondere für den Bereich der Stadt Kassel, abgestimmt,</li> <li>- sie entsprechen meist nicht mehr dem aktuellen Stand (z. B. Fahrkartensortiment/-preise, Vertriebskanalstruktur) und</li> <li>- sind die Darstellungen im Nahverkehrsplan nicht zwingend erforderlich.</li> </ul> <p>Wenn es aus Sicht des NVV trotzdem für notwendig gehalten wird, diese Themen zu behandeln, ist es unverzichtbar, entweder eine ergänzende Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern herbeizuführen oder es sollte eine Beschränkung auf allgemeine, unstrittige Aussagen erfolgen.</p> <p>In beiden Fällen ist auch die richtige Zuordnung der Ausführungen zu den Hauptkapiteln</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestandsaufnahme</li> <li>- Anforderungsprofil</li> <li>- Schwachstellenanalyse</li> </ul> <p>erforderlich, die im vorliegenden Entwurf mehrmals nicht gegeben ist.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Unterkapitel III 7.12 im Anforderungsprofil und V 6.2 im Angebotskonzept zum Vertrieb werden gestrichen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dass Aussagen zu Vertrieb, Tarif und Marketing nicht immer dem aktuellen Stand mehr entsprechend, ist der langen Bearbeitungszeit des Regionalen NVP geschuldet. Die Gründe hierfür sind hinlänglich bekannt. Zudem wurde die Bestandsaufnahme zu diesen Themen 2012 nachgetragen.</p> <p>In § 14 Abs. 4 HÖPNVG ist zwar die Aufnahme der Themenbereiche Vertrieb, Tarif und Marketing in einen NVP nicht explizit vorgegeben, jedoch werden in Regionalen NVP anderer Aufgabenträger (u. a. vom RMV) diese Themen in unterschiedlicher Tiefe behandelt („State of the Art“).</p> <p>Aussagen zu Tarif und Marketing werden routinemäßig und dauerhaft mit den lokalen Aufgabenträgern abgestimmt und nicht ohne deren Beteiligung umgesetzt.</p> <p>Die Zuordnung der Themenbereiche Vertrieb, Tarif und Marketing im Reg. NVP mit ihren Inhalten und Sachständen resultiert auch aus der langen Bearbeitungszeit. Die im Anforderungsprofil aufgestellten Grundsätze finden sich bspw. im Angebotskonzept konkretisiert wieder.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<b>zu Kapitel I „Einleitung und Rechtsrahmen“</b>		
<p>Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (23.12.2013)</p>	<p>Mit 508 Seiten und 35 zusätzlichen, teils mehrseitigen Dateien als Anlage hat der Entwurf des Reg. NVP einen Umfang erreicht, der die Grenze dessen überschreitet, was man gemeinhin unter einem Rahmenplan versteht. Zahlreiche Ausarbeitungen zu Themen, die teils nicht Gegenstand eines Reg. NVP sind, gehen in ihrer Detailliertheit weit über das hinaus, was in einem Reg. NVP angemessen ist (z. B. Rechtsrahmen, Marketing und Vertrieb, DFI-Konzeption) und verlangen auch von den Verfahrensbeteiligten einen äußerst hohen Aufwand.</p> <p>Eine transparente und kompendienhafte Darstellung der Verbundarbeit ist begrüßenswert, sollte aber einen Platz außerhalb des Aufstellungsverfahrens eines RegNVP finden. Dadurch könnte auch die mit über 4 Jahren (1. Sitzung des Lenkungskreises am 27.4.2009) sehr lange Verfahrensdauer für einen Plan mit fünfjähriger Gültigkeit gestrafft werden.</p> <p>Es fehlt ein Hinweis, dass die Stadt Kassel bei der Aufstellung des Reg-NVP nicht unmittelbar beteiligt war und einen eigenen NVP aufgestellt hat. Es ist zwar zu begrüßen, dass sich die Aufgabenträger zu „künftig gemeinsam und intensiv zu behandelnden Themenfeldern“ (S. 257) positionieren wollen. Der geeignete Ort dafür ist der RegNVP, bei dessen Erarbeitung die starke Bedeutung des großstädtischen ÖPNV und die vielfältigen verkehrlichen Schnittstellen zwischen Stadt und Umland optimal betrachtet und abgestimmt werden können.</p>	<p>Durch die integrierte Bearbeitung mit den Nahverkehrsplänen der Landkreise und wegen des weiten zeitlichen Abstandes zu den ersten Nahverkehrsplänen für das NVV-Gebiet wurden eine umfangreichere Bestandsaufnahme und ein gemeinsames Anforderungsprofil vorgenommen. Zudem hat der Reg. NVP im Busbereich einen – auch im Vergleich zum RMV – bewusst hoher Detaillierungsgrad, da der NVV hier eine deutlich stärkere Aufgabe in der Zusammenarbeit mit den LNO übernimmt.</p> <p>Die Darstellung der Verbundarbeit versteht sich als Organisationskonzept im Sinne des § 14 Abs. 4 Nr. 8 HÖPNVG. Die lange Verfahrensdauer rührt – neben der integrierten Fortschreibung des Regionalen und der Lokalen NVP – auch aus der Verunsicherung während der Novellierungsphase des HÖPNVG (z. B. Definitionen des regionalen Busverkehrs) und der Überprüfung der Finanzierung des ÖPNV in Hessen (Stichwort „PwC-Studie“).</p> <p>Dieser Hinweis ist in Kap. III 9.1 (S. 257) enthalten: „Der NVV und die fünf Verbundlandkreise entschieden sich für eine integrierte und zeitparallele Fortschreibung ihrer Nahverkehrspläne ... Die Stadt Kassel schreibt ihren lokalen Nahverkehrsplan zeitparallel in eigener Regie fort.“</p> <p>Die Stadt Kassel bzw. die KVG war in Abstimmungsrunden zum Anforderungsprofil, in den Sitzungen des AK Gebiet sowie bei den Regionalkonferenzen zugegen und daher hinreichend in das Projekt eingebunden.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<b>zu Kapitel II „Bestandsaufnahme“</b>		
<p>Gemeinde Söhrewald (24.10.2013)</p>	<p>In diesem Zusammenhang fällt bei der Studie des Regionalen Nahverkehrsplans 2013-2018 auf, dass zur Planung offensichtlich Erhebungswerte aus dem Jahr 2008 herangezogen wurden. Dies wirft Fragen in Bezug auf die Aktualität des Regionalen Nahverkehrsplans auf und ob die aufgeführten Darstellungen repräsentativ sein können.</p>	<p>Mit der Aufbereitung der statistischen Daten zur Raumstruktur wurde kurz nach dem Projektstart Mitte 2009 begonnen. Zu diesem Zeitpunkt waren diese Daten die aktuell verfügbaren (Stand: 2008). Aufgrund der langen Bearbeitungszeit haben sich zwar die einzelnen Zahlen „überholt“, nicht jedoch die daraus generierten Aussagen zu Raumstruktur und Demographie.</p>
<p>Stadt Baunatal (16.12.2013)</p>	<p>Die Aussagekraft des Nahverkehrsplanes steht und fällt mit der Aktualität der bei der Aufstellung zu Grunde gelegten Planungsgrundlagen.</p> <p>Bei der Durchsicht der Unterlagen ist uns aufgefallen, dass beispielhaft die Einwohnerzahlen für das Versorgungsgebiet des NVV aus dem Jahr 2008 die Grundlage für die Planungen für den Zeitraum 2013 bis 2018 bilden sollen (vgl. Anlage II-1).</p> <p>Bei der Bestandsaufnahme der Tramlinien (S. 73 des vorgelegten Entwurfs) fehlt die Darstellung der verlängerten Straßenbahnlinie 1 über das Stadtgebiet Kassel hinaus nach Vellmar als wesentliche Veränderung im Straßennetz des NVV. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 22.10.2011, liegt also schon über zwei Jahre zurück.</p> <p>Demgegenüber wird bei der Darstellung der bestehenden Busverkehre (S. 110 des vorgelegten Entwurfs) die Linie 58 (deren Betrieb zum Fahrplanwechsel 2011/2012 erst nach der Intervention durch die Stadt Baunatal und die Gemeinde Schauenburg auf einen AST-Verkehr umgestellt wurde) noch als eine vollwertige Buslinie ausgewiesen. Dabei besteht eine direkte, umsteigefreie Busverbindung zwischen der Stadt Baunatal und der Gemeinde Schauenburg seit diesem Zeitpunkt nicht mehr.</p>	<p>s. obige Kommentierung zur Stellungnahme der Gemeinde Söhrewald</p> <p>An dieser Stelle sei angemerkt, dass die Einwohnerzahlen der Stadt- und Ortsteile nicht zentral verwaltet werden, sondern bei jeder einzelnen Stadt bzw. Gemeinde abgefragt werden müssen.</p> <p>Die Tabelle hat – wie die Bestandsaufnahme des Verkehrsangebotes – als zeitlichen Bezug das Fahrplanjahr 2010. Außerdem wird die Tram nach Vellmar nicht dem regionalen ÖPNV zugeordnet. Federführende Aufgabenträgerorganisation ist die KVG. Der Tramabschnitt nach Vellmar wird im lokalen NVP des LK Kassel behandelt. Auf den Seiten 65 und 154 des Reg. NVP wird auf die verlängerte Tramlinie 1 nach Vellmar hingewiesen.</p> <p>Die Bestandsaufnahme des regionalen ÖPNV-Angebotes für den vorliegenden NVP wurde zu Beginn des Jahres 2010 erarbeitet. Daher ist das Fahrplanjahr 2010 inhaltlich maßgebend. Aus zeitlichen und finanziellen Gründen ist eine ständige Fortschreibung bzw. Aktualisierung der Bestandsaufnahme bis zum Jahr der Verabschiedung des NVP leider nicht möglich. Während der Erarbeitung der Bestandsaufnahme war die lange Projektdauer noch nicht absehbar.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Baunatal (Forts.)	<p>Auf Seite 154 des Berichtsentwurfs wird ausgeführt, dass „... für die Tramlinien 4, 5 und 7 Daten zur Verkehrsnachfrage aus den automatisierten Fahrgastzählssystemen in den Tramfahrzeugen aus den Jahren 2009 (Haupterhebung) und 2010 (Nacherhebung) vorliegen ..., die eine Orientierung über die Fahrgastnachfrage ... auf den Stadt-Umland Tramlinien ...“ zulassen würde.</p> <p>Gegenüber der Stadt Baunatal wurde von Seiten der KVG im Rahmen der im Jahr 2011 geführten Verhandlungen über die Verlängerung der Vertragslaufzeit für die Straßenbahnlinien 5 und 7 erklärt, dass die KVG die Glaubwürdigkeit der eigenen Zählergebnisse ihrer automatisierten Fahrgastzählssysteme in Zweifel zieht.</p> <p>Auf Seite 175 des Berichtsentwurfs wird erläutert, dass die Stadtbusse in Baunatal und Melsungen angebotsseitig seit dem letzten Nahverkehrsplan des NVV weiterentwickelt worden sind und dass diese Verkehre als eigenständige Stadtbussysteme vermarktet werden.</p> <p>Hierzu sei angemerkt, dass von Seiten der Stadt Baunatal in enger Zusammenarbeit mit dem Landkreis Kassel und dem NVV das Stadtbussystem beständig weiterentwickelt wird und dabei eine Anpassung an die veränderte Verkehrsnachfrage, Altersstruktur und die veränderte Verkehrsinfrastruktur erfolgt [Forts. s. Stellungnahmen zu Kap. V „Angebotskonzept“].</p> <p>Die Bestandserhebung basiert auf veraltetem Zahlenmaterial. Hinsichtlich der bestehenden Verkehrsbeziehungen werden inexistente Buslinien aufgeführt, genauso wie neu geschaffene Verkehrsbeziehungen der Straßenbahn (nach Vellmar) nicht dargestellt werden. Wir regen deswegen für den Bereich der Bestandserhebung eine Aktualisierung dringend an.</p>	<p>Gemäß § 7 Abs. Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 und § 14 Abs. 4 Nr. 1 HÖPNVG sind Analysen zur Verkehrsnachfrage in der Planung zu verwenden. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Bestandsaufnahme lagen aktuelle (2009/2010) Daten aus den automatisierten Fahrgastzählssystemen der KVG zu den Stadt-Umland-Tramlinien vor. Einschränkung steht daher im Reg. NVP (S. 154):</p> <p>„Die gerundeten Nachfragedaten stellen nahezu eine Vollerhebung dar, die eine Orientierung über die Fahrgastnachfrage ... zulässt. Mit dem vorliegenden Datenmaterial können und dürfen daher keine weiteren verkehrswirtschaftlichen Aussagen generiert werden, die einem anerkannten und erhebungsstatistisch abgesicherten Anspruch genüge leisten würden.“</p> <p>Die Erklärung der KVG ggü. der Stadt Baunatal zur Datenqualität kann hier nicht näher kommentiert werden.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Gründe, warum der Entwurf des Regionalen NVP raumstrukturelle Daten aus dem Jahr 2008 verwendet und den Bestand des Angebotes zum Fpl.-Jahr 2010 aufbereitet, wurden bereits an mehrere Stellen erläutert. Eine Aktualisierung ist sehr zeitaufwendig und konnte 2013 nicht mehr durchgeführt werden. Mit einer Nachbearbeitung sind hohe Kosten verbunden.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Stadt Baunatal (Forts.)</p>	<p>Im Bereich des Tarifgebietes <i>Kassel-Plus</i> wurde im Jahre 2009 eine vom NVV, dem Landkreis Kassel und der KVG finanzierte Fahrgastzählung durchgeführt, deren Ergebnisse bis heute nicht vorgelegt worden sind. Die lange Zeitdauer, die diese Auswertung in Anspruch nimmt, kann von uns nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Auch zur Klärung offener Fragen bei der Einnahmearaufteilung und vor dem Hintergrund, dass die auslaufenden Verträge für den Straßenbahnverkehr zwischen Kassel und verschiedenen angrenzenden Gemeinden zur Verlängerung anstehen, mahnen wir mit Nachdruck die Vorlage der Ergebnisse dieser Zählung an.</p>	<p>Nach Abschluss der Feldarbeit zur Erhebung im <i>Kassel-Plus</i>-Raum im Jahr 2010 erfolgte eine umfangreiche Aufbereitung der Erhebungsdaten (Plausibilisierung, Ausreißeranalyse, Identifikation der für die Verteilung der Einnahmen im <i>Kassel-Plus</i>-Raum relevanten Interviews) sowie die Vereinbarung über die Anwendung der Erhebungsergebnisse auf die Einnahmearaufteilung (Berechnungsmethode der Verteilungsschlüssel) zwischen den betroffenen Aufgabenträgerorganisationen (ATO) NVV, KVG (für Stadt Kassel) und Landkreis Kassel. Nachdem der NVV den ATO im Oktober 2012 den Entwurf einer entsprechenden schriftlichen Vereinbarung zur Zeichnung vorgelegt hatte, erfolgte die Antwort der KVG, dass eine Anerkennung der Erhebungsdaten als verbindliche Grundlage zur Verteilungsschlüsselermittlung KVG-seitig nicht möglich sei, da im Hause der KVG gravierende Zweifel bestünden, ob die Automatischen Fahrgastzählssysteme (AFZS) der KVG-Fahrzeuge in 2009 korrekte Daten geliefert hätten. Es wurde die Absicht geäußert, ein externes Gutachterbüro durch die KVG zu beauftragen, welches die Güte der Daten feststellen sollte. Nach entsprechender Beauftragung der Firma WVI Braunschweig, der Durchführung von manuellen Kontrollzählungen und der Auswertung deren Ergebnisse hat die KVG dem NVV nach mehrmaliger Aufforderung im November 2013 einen Ergebnisbericht der Firma WVI übergeben, der die Anwendung von Korrekturfaktoren empfiehlt, um fehlerhafte AFZS-Ergebnisse auszugleichen. Der NVV prüft derzeit die Anwendbarkeit der Korrekturfaktoren und wird nach entsprechender Ergebnisfeststellung erneut auf die KVG zugehen, um die KVG-seitige Zeichnung der Vereinbarung zur Anwendung der Erhebung auf die Aufteilung der Einnahmen im <i>Kassel-Plus</i>-Raum zu erreichen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Stadt Immenhausen (17.12.2013)</p>	<p>Weiterhin ist uns unter Punkt II.2.3.2.1 aufgefallen, dass die Verkehrsstation der DB Station &amp; Service AG in Immenhausen in die Stationskategorie 6 eingestuft ist; die vergleichbaren Stationen in Grebenstein und Espenau-Mönchhof jedoch in Kategorie 5.</p> <p>Da die Stationsinfrastruktur zum Teil auch von der Stationskategorie abhängig ist, bestehen unserer Auffassung nach auch im Hinblick auf evtl. zukünftige Vorhaben an den Stationen Standortnachteile für Immenhausen gegenüber den angrenzenden Nachbarkommunen. Wir bitten diesbezüglich um Anpassung der Einstufung.</p>	<p>Bei den Angaben handelt es sich um eine nachrichtliche Übernahme des zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme geltenden Systems der Stationskategorien des zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) DB Station &amp; Service AG, das für die Kategorisierung verantwortlich ist. Die Stationskategorien werden nach einem Merkmalsystem gebildet. Bei der Ermittlung werden u. a. die Anzahl der Bahnsteigkanten, der Reisenden und der Zughalte herangezogen. Die Unterschiede der beiden resultierenden Kategorien sind: Ein Halt an einer Station der Kategorie 6 ist preiswerter als an einer der Kategorie 5. Für eine Station der Kategorie 6 werden Sitzgelegenheiten und Bahnhofsuhr nicht als Basisleistungen vorgegeben.</p> <p>Der NVV ist mit der Preispolitik und der Ausstattung grundsätzlich unzufrieden. Daher hat er im Rahmen einer eigenen Modernisierungs- und Ausstattungsoffensive eine erweiterte Grundausstattung vorgegeben, die sowohl eine angemessene Ausstattung mit Wartehallen und Sitzgelegenheiten als auch die Anzeige der Uhrzeit vorsieht.</p> <p>Bauliche Maßnahmen, die die vom EIU herangezogenen Merkmale verändern (z. B. Bahnsteiglänge), oder Angebotsänderungen (Anzahl Zughalte) bewirken eine Neuberechnung der Stationskategorie. Eine Hochstufung der Stationskategorie jener von Immenhausen hätte eine Erhöhung der Ausgaben pro Zughalt für die EVU und damit für den NVV zur Folge.</p>
<p>Landkreis Kassel (20.12.2013)</p>	<p>Aus Sicht des FB 220 – Verkehr und Sport:</p> <p>Den Unterlagen zum Regionalen Nahverkehrsplan des NVV ist u. a. zu entnehmen, dass zu Beginn der Bestandsaufnahme keine aktuellen verbundweiten Erhebungsdaten zur Verkehrsnachfrage im regionalen Busverkehr vorlagen.</p>	<p>Zu Beginn der Erstellung der Bestandsaufnahme 2009 lagen Daten über die Fahrgastnachfrage nur für ausgewählte Linien vor (S. 156 ff.). Diese Aussage gilt auch noch zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Anhörungsentwurfes zum Regionalen NVP (Oktober 2013).</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Landkreis Kassel (Forts.)	<p>Ab dem Jahr 2009 wurde auf den Gebieten der Stadt und des Landkreises Kassel jedoch eine Vollerhebung im Rahmen der Einnahmeverteilung durchgeführt.</p> <p>Verwundert sind wir, dass die hieraus resultierenden Nachfragedaten wohl nur teilweise berücksichtigt wurden. So ist z. B. auf der Abbildung auf Seite 157 (Abb. II-41) zu erkennen, dass u. a. Nachfragedaten aus dem Jahre 2006 für auch später erhobene Verkehrsräume zugrunde gelegt wurden.</p> <p>Wir würden es sehr begrüßen, wenn wir in nächster Zeit, basierend auf den Endergebnissen der oben aufgeführten Fahrgasterhebungen, sowohl im <i>KasselPlus</i>-Bereich als auch auf dem Gebiet des Landkreises Kassel unser gemeinsames Nahverkehrsangebot weiterentwickeln könnten und insbesondere im <i>KasselPlus</i>-Raum die Einnahmeverteilung zukünftig aufgrund aktuellerer Fahrgastzahlen neu zu ordnen.</p>	<p>Bezüglich der Erhebung im <i>KasselPlus</i>-Raum s. die ausführliche Kommentierung zur Stellungnahme der Stadt Baunatal. Die Vollerhebung im Landkreis Kassel bezog sich nur auf Linien bzw. Linienabschnitte außerhalb des <i>KasselPlus</i>-Gebietes. Dabei handelte es sich um eine Zählung (ohne Befragung), die der Planung und nicht der Einnahmeverteilung diene.</p> <p>Bezüglich der Erhebung im <i>KasselPlus</i>-Raum s. die ausführliche Kommentierung zur Stellungnahme der Stadt Baunatal. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Bestandsaufnahme (2009/2010) lagen die Daten noch nicht vor. Zu der Zählung auf dem übrigen Gebiet des Landkreises Kassel wurden die Daten erst Ende 2013 dem NVV in der gewünschten Aufbereitung übergeben.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Schwalm-Eder-Kreis (20.12.2013)	Der Nordhessische Verkehrsverbund wird gebeten, die Aufnahme von Erhebungen zu regionalen geschlechterspezifischen Daten sowie das Aufzeigen spezifischer Maßnahmen zur Umsetzung im Gebiet des NVV im Entwurf des NVP zu ergänzen.	Die Aufforderung an den NVV zur „Aufnahme von Erhebungen zu regionalen geschlechterspezifischer Daten“ ist unklar. In Kap. II 5.2.1 (S. 145 ff.) sind Kennwerte regionalen Mobilitätsverhaltens genderbezogen aufbereitet. Der NVV wird sich künftig – vor allem beim Busverkehr – mehr mit der Fahrgastnachfrage und deren systematischer Erhebung beschäftigen. Dabei könnten auch genderbezogene Fahrgastmerkmale Eingang finden.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (23.12.2013)	S. 86: Auf die, in der Anlage II-8 dargestellten unterschiedlichen Bahnsteighöhen und -längen sollte auch im Text, nicht nur aus Sicht der Barrierefreiheit, eingegangen werden.	In der Bestandsaufnahme werden die unterschiedlichen Bahnsteighöhen und -längen in den Anlagen II-8, II-12 und II-13 dokumentiert. Eine Bewertung – auch über die Thematik Barrierefreiheit hinaus – befindet sich in Kap. IV 4 der Schwachstellenanalyse.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)</p>	<p>S. 94: Als ebenfalls modernisiert sind zu ergänzen: Größere Verknüpfungsanlagen: Felsberg-Gensungen, Melungen, Eschwege Stadtbahnhof, Bebra und Wabern.</p> <p>Kleinere Verknüpfungsanlagen: Volkmarshausen, Wehretal-Reichensachsen, Eschwege-Niederhone, Ronshausen bis Obersuhl</p> <p>S. 98: Bei den Aussagen zu Calden und den Fernbuslinien zeigt sich sehr deutlich der Nachteil einer (zu) langen Bearbeitungsdauer. Insbesondere zu den Schnittstellen zum Fernbus sind konzeptionelle Aussagen wünschenswert.</p> <p>S. 105: Hinweis: Der RKH soll aus tarifwirtschaftlichen Gründen bis Ende 2016 abgewickelt werden. An seine Stelle soll Busverkehr Hessen treten.</p> <p>S. 114 ff.: Die Qualität der eingesetzten Busse wird nicht thematisiert, z. B. Fahrzeugalter, Zahl der Niederflerbusse.</p> <p>S. 128: Marketing und Vertrieb gehören gemäß HÖPNVG nicht zu den Mindestinhalten eines NVP, dies gilt analog auch für die folgenden Kapitel.</p> <p>S. 144: Die Kundenzufriedenheit wurde für den September 2008 (!) ermittelt. Eine aktuellere Darstellung wäre hilfreich, besser noch ein zeitlicher Vergleich.</p>	<p>Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme (2010) sind die genannten Anlagen erst teilweise umgesetzt. Die Liste wird mit abweichendem Stand aktualisiert. Im Übrigen wird auch auf das thematisch ergänzende Kapitel II 3.3.2 (Besondere Haltestellenanlagen) verwiesen.</p> <p>In den Fernbusmarkt ist erst seit 2013 viel Bewegung hineingekommen. Es ist davon auszugehen, dass dieser auf den SPNV und regionalen Busverkehr wenige Auswirkungen haben wird. Die Situation einer zentralen Fernbus Haltestellen in der Stadt Kassel liegt als Infrastruktur im Zuständigkeitsbereich der Stadt Kassel.</p> <p>Zum Zeitpunkt und zum Stichjahr der Bestandsaufnahme 2010 war neben der RKH auch deren Tochterunternehmen Georg Schulmeyer GmbH am Markt aktiv.</p> <p>Durch den zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme (2010) seitens der VU und deren Subunternehmer praktizierten kreis- und regionsübergreifenden Einsatz der Busse ist deren genaue Bestimmung (Anzahl, Ausstattung, Alter) faktisch nicht möglich. Die für ein Linienbündel benötigte Anzahl an Bussen, deren Kategorie und die geforderten Ausstattungsmerkmale gehen im Detail aus den einzelnen Verkehrsverträgen hervor.</p> <p>In anderen regionalen NVP, darunter auch in jenem des RMV, werden diese Themen sehr wohl aufgegriffen. Die IGDB hat sich daran orientiert.</p> <p>Zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (2009/2010) waren diese Daten aktuell verfügbar. Ein zeitlicher Vergleich der verschiedenen Erhebungen – unter der Voraussetzung identischer methodische Herangehensweisen – würde den Textteil des NVP zusätzlich erweitern.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)</p>	<p>S. 145: Die Kennwerte des Mobilitätsverhaltens sind für Zwecke des Reg. NVP wenig aussagekräftig, da sie aus der MiD 2002 stammen und auf den gesamten nordhessischen Raum bezogen sind. Wie selbst eingeräumt wird, sind seither einige bedeutsame ÖPNV-Projekte (z. B. die RegioTram) in Betrieb gegangen und Nordhessen ist räumlich sehr heterogen (Großstadt Kassel mit Umland und dünnbesiedelte Landkreise). Insofern bleiben auch die Aussagen zum Gendervergleich und zum Freizeitverkehr sehr allgemein.</p> <p>S. 152 ff.: Die Darstellung der SPNV-Nachfrage ist zwar hinsichtlich Querschnitten und Einsteigern aussagekräftig, allerdings ist das Bezugsjahr 2008 für einen NVP 2013-2018 kaum als Datenbasis geeignet. Es wird empfohlen, aktuellere Daten heranzuziehen, auch, um die Wirkungen der vollen Umsetzung des Regiotramkonzeptes beurteilen zu können.</p> <p>Analoges gilt für die Daten zur Nachfrage bei der Stadt-Umland-Tram.</p> <p>Die lediglich beispielhafte Beschreibung eines einzelnen Kennwertes (Einsteigerzahlen ausgewählter Linien) der Nachfrage im regionalen Busverkehr entspricht hinsichtlich Erhebungszeiträumen und Vollständigkeit nicht den Anforderungen an einen RegNVP. Dies gilt insbesondere auch für die Prognose (Kap. VII).</p> <p>Die nur rudimentär vorhandenen Nachfragedaten im SPNV und insbesondere im Busverkehr bilden eine erhebliche Schwachstelle des Regionalen Nahverkehrsplans. Verkehrsunternehmen sowie lokale und regionale Aufgabenträger sollten aus eigenem Interesse heraus über derartige Informationen verfügen.</p>	<p>Zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (2009/2010) waren die Daten mit regionalem Bezug und aufgestockter Stichprobe (Nordhessen) aus der MiD 2002 noch am aktuellsten. Die regionalen Daten aus der MiD 2008 lagen in der regionalen Gliederung für Hessen gesamt erst 2011 vor. Ein ständiges Nachbearbeiten der Bestandsaufnahme ist mit einem hohen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden und zieht Ressourcen aus den anderen Kapiteln ab.</p> <p>Verbundweite Fahrgasterhebungen im SPNV fanden 2008 und 2013 statt. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (2009/2010) waren die Erhebungsdaten aus 2008 gerade aufbereitet und aktuell verfügbar. Die Daten aus der Folgerhebung, die sich über das gesamte Jahr 2013 erstreckt, werden erst gegen Ende 2014 validiert vorliegen.</p> <p>Die Daten stammen aus einer Erhebung im <i>Kassel/Plus</i>-Tarifgebiet 2009 (Nacherhebungen 2010) und wurden später in die Bestandsaufnahme eingearbeitet, da diese Fahrgastzahlen damals aktuell verfügbar waren.</p> <p>Für den regionalen Busverkehr lagen zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme (2009/2010) nur die auf S. 156 ff. präsentierten Zählraten vor (keine Befragungsdaten). Die Daten aus der <i>Kassel/Plus</i>-Erhebung 2009 beziehen sich nur auf wenige weitere regionale Buslinien. Linienscharfe Auswertungen sind aufgrund der Erhebungssintension und des Erhebungsdesigns (EAV im gesamten <i>Kassel/Plus</i>-Gebiet) nicht sinnvoll.</p> <p>Für den SPNV liegen aus dem Erhebungsjahr 2008 auch Befragungsdaten vor. Diese wurden für den NVV aufbereitet, ausgewertet und stellen eine Grundlage für dessen Planungen für das SPNV-Angebot dar. Eine gezielte Aufbereitung für den Textband des Regionalen NVP hätte diesen nochmals deutlich erweitert.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmana- gement (Forts.)	<p>Das HÖPNVG weist in § 7 den Verkehrsverbänden die Aufgabe „Verkehrserhebungen durchzuführen und Nachfrageanalysen zu erstellen und diese als gemeinsame Planungsgrundlage ... vorzuhalten“ zu. Hiermit ist eine Aufgabe formuliert, die sich auch in entsprechenden Prozessen und Strukturen widerspiegeln muss.</p> <p>S. 160: Die Verkehrsbelastung im Straßennetz (Verkehrsmengenkarte) liegt bei Hessen Mobil inzwischen für das Jahr 2010 vor. Eine vergleichbare Qualität und Transparenz sollte auch im ÖPNV (erneut Bezug nehmend auf § 7 (1) HÖPNVG) möglich sein.</p> <p>Im MIV ist neben den Belastungen auch die Darstellung des Netzes und seiner erfolgten bzw. geplanten Änderungen zweckmäßig, um konkurrierende Entwicklungen zu identifizieren.</p> <p><u>Anlage II-8:</u></p> <p>S. 4: Bad Hersfeld hat 3 Aufzüge, der Hausbahnsteig ist von außen ebenerdig erreichbar.</p> <p>S. 9: Die Stationen Münchhausen und Simtshausen verfügen über Rampenzugänge.</p> <p><u>Anlage II-11:</u></p> <p>Den Stationen Vöhl-Schmittlotheim, -Ederbringhausen und Frankenberg-Viermünden ist keine Kategorie zugeordnet.</p>	<p>Erhebungsdaten für den regionalen Busverkehr liegen derzeit nur punktuell vor und werden meist nur direkt vor der Überplanung eines Linienbündels vorgenommen. Eine ausgiebige Darstellung aller vorhandenen Nachfragedaten im Busverkehr hätte den Umfang des NVP deutlich erweitert. Daher wurden diese Daten nur beispielhaft dargestellt.</p> <p>Die Anlage II-23 beinhaltet bereits die Verkehrsmengenkarten 2010. Im Text werden die Jahreszahlen korrigiert. Für den ÖPNV liegen die Daten nicht flächendeckend, sondern nur punktuell vor. Der NVV wird den Hinweis nutzen, um hier ein entsprechendes Konzept für ein Nachfragedatenmanagement zu erarbeiten.</p> <p>Die Entwicklung des überörtlichen Straßennetzes wird in Kap. II 1.1.3 (Entwicklungsachsen) angeschnitten. Darin wird auf die Weiterbauten der BAB 44 und der BAB 49 bereits hingewiesen.</p> <p>Der Korrekturhinweis wird übernommen.</p> <p>Die Korrekturhinweise für die Verkehrsstationen im RMV-Gebiet entlang der R42 werden übernommen.</p> <p>Mit Stand des Stationspreissystems am 01.01.2011 (Basis für Bestandsaufnahme) waren von der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Kurahessenbahn) keine Stationskategorien für diese Halte vergeben.</p>
Kassel Marke- ting GmbH / Tourismus (26.12.2013)	<p>2. Bergpark Kassel Wilhelmshöhe</p> <p>Das UNESCO Welterbe Bergpark Wilhelmshöhe wird unter Punkt 1.5 als Gebiet für Freizeit und Tourismus genannt. Was in dieser Aufstellung und im Folgenden fehlt, ist eine Quantifizierung der Besucherströme.</p>	<p>Zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (2009/2010) war der Bergpark Wilhelmshöhe noch kein UNESCO Welterbe.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Kassel Marketing GmbH / Tourismus (Forts.)</p>	<p>Ein im Rahmen der Erstellung des Managementplans erarbeitete Tourismuskonzeption stellt eine Zahl von 700.000 Besuchern vor der Welterbernennung fest und ein Potential von 1,1 Mio. Besuchern, das in den kommenden Jahren erreicht werden kann. Der überwiegende Teil des Wachstums wird sich aus Touristen und Naherholern bis zu einer 90-Minuten-Isochrome ergeben, während es nur geringe Steigerungen bei der Nutzung durch die einheimische Bevölkerung geben wird.</p> <p>Dieses Besucheraufkommen wird zu einem überwiegenden Teil in der Saison von Mai bis Oktober an den Tagen der Wasserspiele gemessen, in einer Größenordnung von 10.000 Besuchern pro Tag. Dies stellt in Verbindung mit den topografischen Besonderheiten (270 m Höhenunterschied zwischen dem Herkules und dem Besucherzentrum bei der Endhaltestelle der Tramlinie 1) und dem Besucherverhalten (Besichtigung von oben nach unten) eine besondere Herausforderung an den ÖPNV in einem regionalen Kontext her.</p> <p>Dies sollte bei der regionalen Planung besonders berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Da im Fall des Bergparks Wilhelmshöhe das lokale ÖPNV-Angebot der KVG für die Anbindung und die innere Erschließung zuständig ist, wird auf den Lokalen NVP der Stadt Kassel verwiesen. Das regionale ÖPNV-Angebot des NVV übernimmt hingegen die großräumige Anbindung von Kassel-Wilhelmshöhe (SPNV, regionale Buslinien aus dem Umland). Eine besondere Anpassung des regionalen ÖPNV aufgrund der Ausweisung des Bergparks Wilhelmshöhe als UNESCO Welterbe wird derzeit in Hinblick auf die Auslastung noch nicht gesehen.</p>
<p>BUND Kassel (31.12.2013)</p>	<p>Dem NVV-Nahverkehrsplan, der von 2013 bis 2018 wirken soll, fehlt eine Analyse der Ziel- und Quellverkehre. Es gibt keine abgeleiteten Verkehrskorridore und Verbindungsbedarfe aus Wohnbevölkerungsverteilung, Arbeitsstätten, sozialer Infrastruktur und Freizeitzielen. Diese grundlegende Arbeit ist einmal mit Aufwand zu erstellen und kann dann mit kleinem Aufwand fortgeschrieben werden. Der KVG-Nahverkehrsplan im aktuellen Entwurf leistet dies vorbildlich.</p> <p>Ohne diese fachliche Ableitung der Verkehrsbedarfe kann der NVV-Nahverkehrsplan keinerlei daraus abgeleitete Planung, Umsetzungswirkung und Entscheidungshilfe für Politik, Öffentlichkeit und das Fördermittelmanagement bieten.</p>	<p>Für die integrierte Fortschreibung des Regionalen NVP des NVV und der Lokalen NVP der fünf Verbundlandkreise war nicht gefordert, ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmodell zu erstellen. Dieses wird seitens der Stadt Kassel und des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) aufgebaut bzw. gepflegt. Für das regionale ÖPNV-Angebot liegen mit den im Regionalplan ausgewiesenen Regionalachsen und überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen bereits wichtige Verkehrskorridore vor.</p> <p>Eine kleinräumige Analyse der Verbindungsbedarfe aus Wohnbevölkerungsverteilung, Arbeitsstätten, sozialer Infrastruktur und Freizeitzielen ist für einen Regionalen NVP – im Gegensatz zu einem großstädtischen NVP – keine geeignete Maßstabsebene.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
BUND Kassel (Forts.)	<p>Die jetzt vorgelegte Datensammlung erscheint willkürlich (was ist denn so verfügbar?), lieblos aufbereitet (so sind im Kundeninfoplan des www.NVV.de mehr Verbindungen außerhalb des NVV-Gebietes zu finden als in der Aufbereitung des beauftragten Büros) und gnadenlos überholt.</p> <p>Einen Plan für die Zeit von 2013-2018 auf der überwiegenden 5 Jahre alten Datenbasis von 2008 entwickeln zu wollen, erscheint mehr als gewagt.</p> <p>Es wird wohl noch nicht einmal erwartet, dass der riesige Datenwust auf über 500 Seiten nebst diversen Anhängen von jemandem gesamt gelesen wird. Ansonsten würde auffallen, dass die veraltete Datenbasis mit der Realität nicht mehr übereinstimmt.</p> <p>So fehlt zum Beispiel die Tramlinie nach Vellmar im Anhang: Tramstationen außerhalb der Stadt Kassel und im Textteil; der NVV Tarif wurde inzwischen zweimal geändert, Anlage II-18 Stand: 11.12.2011; der im Dezember 2009 neu geöffnete Stadtbahnhof Eschwege mit der Schienenanbindung der Kreisstadt.</p> <p>Die vorgenommene Kappung der Betrachtung an den Gebietskörperschaftsgrenzen der NVV-Kreise (außerhalb gibt es überwiegend keine Siedlungen, Ziele und Verbindungen, nur weiße Terra incognita) raubt allen Nutzer*innen dies und jenseits der NVV-Grenze eine Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse.</p>	<p>Für Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter liegen für alle sechs integriert fortgeschriebenen Nahverkehrspläne Auswertungen (auch kartografischer Art) für die Kreis- und Gemeindeebenen vor.</p> <p>Im NVP können nur verfügbare Daten aufbereitet werden. Es war nicht Intention des NVP-Projektes, im Vorfeld weitere Daten zu erheben oder rechnerisch mithilfe eines Verkehrsmodells zu ermitteln. Ein NVP ist zudem kein Instrument der Fahrgastinformation (Auskunftssystem), sondern ein sektoraler Rahmenplan.</p> <p>Mit der Bestandsaufnahme wurde zum Projektstart 2009 begonnen. Das Verkehrsangebot wurde damals schon für das Fahrplanjahr 2010 aufbereitet.</p> <p>Aus diesem Grund wurde der Anhörungszeitraum auf den 31.12.2013 verlängert. Auch andere Anhörungsberechtigte weisen in ihren Stellungnahmen auf die „veraltete“ Datenbasis hin, so dass davon auszugehen ist, dass der Entwurf trotz seines Umfangs gelesen wurde.</p> <p>Die Tram nach Vellmar wurde nach der Bearbeitung der Bestandsaufnahme im Okt. 2011 eröffnet. Auf dem Schienenverkehrsplan Nordhessen in Abb. II-19 (S. 65) ist die lokale Tramlinie 1 nach Vellmar vermerkt. Die Bestandsaufnahme kann nicht bis zum Versandzeitpunkt des Anhörungsentwurfes aus zeitlichen und finanziellen Gründen laufend und in allen Punkten aktualisiert werden. Der Stadtbahnhof Eschwege ist in allen grafischen Darstellungen berücksichtigt (außer bei Zählraten zum SPNV aus dem Jahr 2008, s. o.).</p> <p>Der NVV hat einen NVP für sein Verbundgebiet erstellt. Der NVP ist nicht gleichzusetzen mit einem Liniennetzplan, der sich als Fahrgastinformationsmedium an den Kunden richtet. In den kartografischen Darstellungen ist die Situation in den Nachbarregionen (Strecken, Netzknoten) angedeutet oder dargestellt (z. B. Anl. II-06).</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
BUND Kassel (Forts.)	Die Hochschulstandorte außerhalb des NVV-Gebietes werden im Textteil noch gelistet. Erkennbare Analyse der Bedeutung und der Nachfrage der Verbindungen sind dann schon nicht mehr zu finden, geschweige denn eine Planung.	Weder NVV noch IGDB sind Verflechtungsmatrizen für die Hochschulstandorte außerhalb des Verbundgebietes bekannt. Diese können zwar über entsprechende, regionale Verkehrsmodelle (sofern vorhanden) rechnerisch ermittelt werden. Es ist nicht Aufgabe des NVV, spezifische ÖPNV-Angebote für Hochschulstandorte außerhalb seines Verbundgebietes zu planen.
VCD Hessen (31.12.2013)	<p><u>Zusammenfassung</u></p> <p>Der Anhörungsentwurf zum regionalen Nahverkehrsplan des NVV enthält eine sehr ausführliche Bestandsaufnahme. Leider sind hier einige Daten relativ alt, zum Beispiel die Passagierzahlen aus der Zeit vor der Eröffnung der Tramstrecke nach Vellmar und des Eschweger Stadtbahnhofes.</p> <p>Die Prognosen der zukünftigen Einwohnerentwicklung enthalten anscheinend noch keine Korrekturen aufgrund der letzten Volkszählung und wären auch mit diesen mit äußerster Vorsicht zu behandeln.</p> <p><u>Bestandsaufnahme</u></p> <p>Unter „Raumstruktur“ (II.1.1.3.) sollte die „obere Ruhrtalbahn“ als Zweig der KBS 435 erwähnt werden, sie hat für den Norden Waldeck-Frankenburgs erhebliche Bedeutung. Die KBS 356 sollte zumindest erwähnt werden.</p> <p>Die A 7 führt als Transitachse zwischen Melsungen und Bad Hersfeld durch sehr dünn besiedeltes Gebiet (Knüll), eine Bedeutung als Achse für die Planung des Nahverkehrs sollte zumindest kritisch hinterfragt werden.</p>	<p>Für den SPNV lagen die zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (2009/2010) aktuellsten Fahrgastzahlen aus einer verbundweiten Erhebung von 2008 vor. Die darauf folgende verbundweite Erhebung fand 2013 statt, deren Ergebnisse voraussichtlich erst gegen Ende 2014 validiert vorliegen werden. Die Tramlinie nach Vellmar befindet sich in federführender Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel bzw. der KVG. Detaillierte Fahrgastzahlen waren dem NVV bis Ende 2012 nicht bekannt.</p> <p>Die Ergebnisse des Zensus 2011 lagen erst im Mai 2013 vor. Die korrigierten Zahlen sind bei den Kommunen umstritten. Auch aus zeitlichen Gründen konnten die Bevölkerungsprognosen (z. B. aus dem Regionalplan) nicht an die Zensusdaten angepasst werden.</p> <p>Auch wenn diese, außerhalb des Verbundgebietes verlaufenden Bahnstrecken gewisse Bedeutung für das Planungsgebiet haben, so decken sich diese nicht mehr mit den im Regionalplan für Nordhessen ausgewiesenen Regionalachsen und überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen.</p> <p>Diese Regionalachse (gemäß Regionalplan) entlang der BAB 7 hat in der Tat keine Bedeutung für die ÖPNV-Planung, wird im NVP der räumlichen Vollständigkeit halber aber erwähnt.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	<p>Die prognostizierten Einwohnerentwicklungen sind nur als beeinflussbare Szenarien zu betrachten. Die anscheinend zugrunde gelegten Zahlen sind durch die letzte Volkszählung veraltet.</p> <p>Ein attraktiver ÖPNV ist eine wirksame Maßnahme, die Attraktivität von Wohnorten und Wirtschaftsstandorten zu steigern. Umgekehrt besteht die Gefahr eines Teufelskreises aus zurückgehendem öffentlichen Dienstleistungen (einschließlich ÖPNV) und Abwanderung.</p> <p>Mittlerweile veraltete Angaben zu Betreibern unter II.2.2.2; Tram nach Vellmar fehlt.</p> <p>Anlage II-6 (Schienennetz) sollte nachrichtlich auch nur im Güter- oder Museumsverkehr genutzte (z. B. Kassel – Baunatal – Naumburg, Wilhelmshöhe – Niederzwehren – Bettenhausen – Kaufungen, Umfahrung Kaufungen) oder laut Regionalplan durch Trassen-sicherungsverträge zu konservierende (z. B. Frankenberg – Korbach, Treysa – Homberg, Lichtenau – Großalmerode) Bahnstrecken sowie im Regionalplan Nordhessen (z. B. Verbindungskurve Morschen) oder nach Planungen des Bundes (z. B. Verbindungskurven Speele und Niederaula) als neu zu errichtend aufgezählte Schieneninfrastruktur aufgenommen werden. Diese Linien müssen dauerhaft gesichert werden, um sie auch in weiterer Zukunft für den SPNV nutzen zu können.</p> <p>Gegenüber dem RMV-Pendant der Streckenkarte ist lobend zu erwähnen, dass zumindest die Hochgeschwindigkeitsstrecke nicht ignoriert wurde.</p>	<p>Kommentierung der Zensuszahlen s. o.</p> <p>Die Vorhaltung eines attraktiven öffentlichen Verkehrsangebotes auf Schiene und Straße ist für die Erreichbarkeit und die Lebensqualität ländlicher Räume sicherlich von Bedeutung. Abwanderungen und andere demographische Wandlungsprozesse haben jedoch vielschichtige gesellschaftliche Ursachen und Wirkungen, weshalb hier die singulären Möglichkeiten des ÖPNV – vor allem beim Blick auf die Fahrgaszahlen im Jedermann-Verkehr im straßengebundenen ÖPNV – nicht überschätzt werden sollten.</p> <p>Veränderungen bei den Betreibern (EVU) haben sich erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ergeben Die Tram nach Vellmar ist eine lokale Linie in federführender Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel bzw. der KVG.</p> <p>Im Rahmen des Reg. NVP wird in der Bestandsaufnahme (Anl. II-6) nur das für den Personenverkehr (SPNV, SPFV) relevante Schienennetz dargestellt. Die in der Stellungnahme gewünschten Ergänzungen sind in anderen Planwerken außerhalb des Regionalen NVP enthalten bzw. darzustellen (Regionalplan Nordhessen, Bundesverkehrswegeplan). Diese Trassen haben für den aktuellen NVP-Prozess und für die Planung des künftigen SPNV-Angebotes i. d. R. keine Bedeutung. Ausnahmen für Reaktivierungen sind die Strecken Frankenberg – Korbach und die Umfahrung Kaufungen (vgl. Korridore 8 und 10 in Kap. V 2.5).</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>VCD Hessen (Forts.)</p>	<p>Mehrere der in Abb. II-35 und dazugehörigem Text genannten KVG-Verkaufsstellen außerhalb Kassels sind mittlerweile ersatzlos geschlossen.</p> <p>Der Verkauf von Fahrkarten mit Geldkarte (Abschnitt II. 4.4.4.) ist nur noch an wenigen Automaten möglich. Die Annahme von EC-Karten ist abhängig von der Verfügbarkeit des Netzwerkzuganges durch den Automaten und kann daher für den Kunden unerwartet scheitern. Bei der Barzahlung bestehen unnötige Restriktionen (z. B. „Maximal ein Schein“ auch bei 30-Euro-Beträgen).</p> <p>Bei der Darstellung der Ergebnisse der bereits älteren Kundenzufriedenheitsumfrage (II-5) wäre eine Aufschlüsselung nach Themen und Regionen (zumindest Ordnungsraum/ländlicher Raum) hilfreich gewesen. So ist die Darstellung nicht geeignet, Schlüsse für Verbesserungsbedarf zu ziehen.</p> <p>Unter II.5.3 fehlen die Fahrgastzahlen des Fernverkehrs. Es gibt ausgeprägte beidseitige Pendlerströme zwischen Kassel und Paderborn sowie zwischen Kassel und Göttingen. Auch eine ICE-Fahrt zwischen Kassel und Göttingen erfüllt mit 44 km und 18 min. die gesetzlichen Bedingungen für Nahverkehr „unter 1 h“ und „unter 50 km“.</p> <p>Es mag gute Gründe geben, die Gestaltung dieser Verkehre allein der rein betriebswirtschaftlich handelnden Deutschen Bahn zu überlassen, dennoch ist es Aufgabe der Aufgabenträger, den Status quo dort zu beobachten, zu bewerten und gegebenenfalls bestehenden Handlungsbedarf zu formulieren.</p>	<p>Die in Abb. II-35 dargestellten Standorte beziehen sich auf einen Datenstand beim NVV von 2012.</p> <p>Geldkarten werden in den mobilen Automaten in den Zügen und an den stationären Automaten an Bahnhöfen akzeptiert. Diese spielen beim Bezahlen von Fahrkarten allerdings nur eine untergeordnete Rolle. Aus diesem Grund und wegen der Fehleranfälligkeit ist beabsichtigt, diese Zahlweise künftig aus den Automaten der Region Tram herauszunehmen. In wenigen Bereichen gibt es Probleme mit der Netzerreichbarkeit bei der Bezahlung mit EC-Karten. Die Bezahlungsmöglichkeit mit nur einem Geldschein ist auf die Züge im NOH-Netz (cantus) beschränkt. Ab 2016 müssen die Automaten nach der Neuvergabe dieses Netzes mehrere Geldscheine annehmen können.</p> <p>Die Daten zur Kundenzufriedenheit können wegen des Stichprobenumfangs (500 Fahrgäste) und der Erhebungsmethodik nicht auf einzelne LK aufgeschlüsselt werden. Die KVG wurde nicht einbezogen. Aussagen zu einzelnen Linien oder Betreibern hätten über den Ursprungsdatensatz nochmals einzeln ermittelt werden müssen. NVV-intern werden die differenzierten Daten zur Identifikation von Verbesserungsbedarfen verwendet.</p> <p>Dem NVV liegen – wie allen anderen Aufgabenträgern des SPNV – keine Fahrgastzahlen der DB Fernverkehr AG vor, die diese auch nicht herausgibt. Der NVV kann dies nur bemängeln. Die Trennung zwischen Schienenpersonennah- und -fernverkehr manifestiert sich de facto im Produkt bzw. in der Zuggattung.</p> <p>Der NVV sieht für die Relation Kassel – Paderborn nach der sukzessiven Einstellung des SPFV einen vordringlichen Handlungsbedarf. Hierzu sind im Angebotskonzept (Kap. V) konkrete Maßnahmen erarbeitet und in Kap. VII bewertet. Dies trifft bedingt auch auf die Main-Weser-Bahn mit dem Versatz von IC26 und RE30 zu.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	<p>Angesichts der ausgeprägten Hochpreispolitik der Deutschen Bahn wäre ggf. ein schnelleres Produkt zwischen Göttingen und Kassel Hbf. zusätzlich zur R1 zu prüfen.</p> <p>Ein weiteres Problem besteht darin, dass es zwischen Göttingen und Kassel weder Verbundfahrtscheine noch Fernfahrkarten mit „+City“-Funktion gibt (Ausnahme BC 100).</p> <p>Die Fahrgastzahlen sind völlig veraltet. Es hat keinen Sinn, 2014 einen Plan zu beschließen, der sich auf Zahlen vor der Eröffnung des Eschweger Stadtbahnhofes und der Tramstrecke nach Vellmar stützt.</p> <p>Die im Abschnitt II.6 als „nicht umgesetzt“ bezeichneten Planungen wären im Kapitel V erneut zu prüfen.</p>	<p>Dies stellt sich wirtschaftlich nicht dar. Der NVV hält die Arbeitsteilung ICE/IC einerseits und Regionalzug andererseits für ausreichend.</p> <p>Auf der Strecke Göttingen – Kassel gelten im Regionalverkehr die Beförderungsbedingungen der DB AG (BB DB). Es kommt der sog. C-Preis zur Anwendung.</p> <p>Verbundweite Fahrgasterhebungen fanden im SPNV 2008 und 2013 statt. Die Tramlinie 1 nach Vellmar ist eine lokale Linie in federführender Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel bzw. der KVG.</p> <p>Die Planungen aus dem NVP 2000 sind z. T. in Kapitel V oder in den lokalen NVP wiederzufinden. Wenn die „Nichtumsetzung“ jedoch im Rahmen einer Maßnahme ausgiebig erörtert wurde und nicht weiter zur Diskussion steht, dann macht es aus Sicht des NVV keinen Sinn, diese Punkte komplett nach Kapitel V zu übertragen.</p>
KVG (28.01.2014)	<p>Strukturdaten allgemein: Im Text wird überwiegend auf das Jahr 2008 Bezug genommen, es sollte geprüft werden, inwieweit aktuellere Zahlen mit vertretbarem Aufwand eingearbeitet werden können bzw. ob dies aufgrund der Entwicklungen seit 2008 erforderlich ist.</p> <p>Die Einwohnerprognose für Kassel (Seite 49) ist unrealistisch, aktuellere Daten liefert die „Kleinräumige Bevölkerungsprognose“ der Fachstelle Statistik der Stadt Kassel.</p> <p>Seite 103, Kapitel II.3.1.2, 3. Absatz: Bitte ergänzen: „... werden in den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise bzw. der Kreisfreien Stadt Kassel behandelt.“</p> <p>Seite 113: Rechtschreibfehler im 3. Absatz</p>	<p>Die Strukturdaten haben den Stand 2008, da diese unmittelbar nach Projektauftritt 2009 bezogen und aufbereitet wurden. Aus zeitlichen und finanziellen Gründen ist es nicht möglich, die Bestandsaufnahme laufend zu aktualisieren, bis der NVP als Anhörungsentwurf vorliegt.</p> <p>Die Prognose der Einwohnerentwicklungen der Städte und Gemeinden 2010-2020 (Abb. II-11) ist dem Regionalplan Nordhessen entnommen, der am 02.07.2009 von der Regionalversammlung Nordhessen beschlossen wurde. Die Stellungnahme, dass es bei der Stadt Kassel eine aktuellere kleinräumige Bevölkerungsprognose vorhanden ist, wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Der Rechtschreibfehler wird korrigiert.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
KVG (Forts.)	<p>Seite 120, Tabelle II-29, Seite 121: Bitte beachten: In der Stadt Kassel waren 2011 94 % der Tramhaltestellen, 41 % der Bushaltestellen und 89 % der Positionen an Verknüpfungspunkten ein höhengleicher Einstieg möglich. Damit ist der Wert von 13 % nicht nachvollziehbar.</p> <p>S. 130: Innerhalb der Stadt Kassel gibt es die Preisstufe „Stadt Kassel“ nicht mehr für Wochen- und Monatskarten.</p> <p>S. 132: Beim Fahrkartensortiment sind die in 2012/2013 eingeführten Freizeittickets für Schüler/Auszubildende zu ergänzen (kann von den Seiten 395-396 übernommen und dort gestrichen werden).</p> <p>S. 138-140: Ergänzungen um <i>handy-ticket</i>, Kundenzentrum Hauptbahnhof Kassel.</p> <p>Seite 142, Kapitel II.4.4.4, 2. Absatz: Bitte ergänzen: „... In den Zügen der cantus Verkehrsgesellschaft mbH, den Regio-Tram-Fahrzeugen und den Niederflurtrams der KVG und der RBK ist außerdem die Zahlung mit dem Girocard-Verfahren (ec-Karte) möglich.“</p> <p>Seite 142, Kapitel II.4.5.1, letzter Absatz: Bitte beachten und als Fußnote anfügen: In „geraden“ Jahren führt die KVG eine eigene Erhebung durch, in den „ungeraden“ Jahren umfasst das Kundenbarometer auch die Verkehre der KVG.</p> <p>S. 142-144: Aktuellere Daten/Ergebnisse und Auswertungen des QMS-Systems (insb. 5-Minuten-Garantie) sollten hier eingepflegt werden.</p> <p>S. 145-160: Die hier verwendeten Daten sind veraltet (meist deutlich vor 2008) und können ohne großen Aufwand auf aktuellere Erkenntnisse (teilweise bis 2012) angepasst werden.</p>	<p>Die Information entstammt dem HMS des NVV mit Stand vom 13.01.2011. Vermutlich war der Ausbaustand im HMS für das Gebiet der Stadt Kassel nicht aktuell. Der Korrekturhinweis wird übernommen.</p> <p>Der Hinweis wird übernommen.</p> <p>Dem Hinweis wird nachgegangen. Problem allgemein: Die Bestandsaufnahme bezieht sich nicht auf den aktuellen Fahrplan, sondern auf 2009 bis teilweise 2012. Das ist aufgrund der langen Bearbeitungszeit leider so, kann jetzt aber nicht an einzelnen Punkte geheilt werden. Das Kundenzentrum am Hauptbahnhof hat z. B. erst 2014 geöffnet. Dies kann kein NVP, der in 2012 und 2013 erarbeitet wurde, als Bestand aufnehmen.</p> <p>Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Diese Daten finden sich auf S. 390 ff., wo die NVV-5-Minuten-Garantie ausführlich erklärt wird. Es gibt einen allgemeinen Passus, warum die Daten im NVP aus den Jahren 2008-2010 stammen. Dieses trifft entsprechend auch auf das Kundenbarometer zu.</p> <p>Die Strukturdaten haben den Stand 2008, da diese unmittelbar nach Projektauftritt 2009 bezogen und aufbereitet wurden.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>KVG (Forts.)</p>	<p>Gerade im Bereich der in den letzten Jahren (seit 2008) eingetretenen deutlichen Veränderungen bei Berufspendlern, Schülern und Studenten hat dies Auswirkungen auf Planung und Bereitstellung von Verkehrsangeboten. Kennwerte der Verkehrsnachfrage (Bevölkerungsentwicklung Stadt Kassel, Motorisierungsraten, PKW-Verfügbarkeit) sollten sich auf aktuell verfügbare Daten (gibt es teilweise mit Stand 2012/2013) beziehen und nicht beim Stand von 2008/2009 stehen bleiben.</p> <p>Seite 156, Kapitel II.5.2.4, vorletzter Absatz: Bitte ergänzen: „... Der Abschnitt zwischen Kassel Mattenberg Siedlung und Baunatal Stadtmitte gilt als der nachfragestärkste der Stadt-Umland-Tram außerhalb der Stadt Kassel.“ Frage: Gilt er als der nachfragestärkste oder ist er der nachfragestärkste?</p> <p>Seite 160, Kapitel II.5.4.1, 2. Absatz: Bitte ändern: Der Motorisierungsgrad in Kassel lag 2009 bei 368 Kfz pro 1.000 EW.</p>	<p>Da sich die Bearbeitungszeit des Regionalen NVP aus verschiedenen Gründen deutlich in die Länge zog, sind mit dem Vorliegen des Anhörungsentwurfes im Oktober 2013 die raumstrukturellen Daten aus dem Jahr 2008 verständlicherweise nicht mehr aktuell. Aus zeitlichen und finanziellen Erwägungen heraus ist es nicht möglich, die Bestandsaufnahme laufend zu aktualisieren, bis der NVP als Anhörungsentwurf vorliegt. Der NVV plant daher ein dauerhaftes Datenmanagement aufzubauen, bei dem künftig wichtige Daten kontinuierlich nachgepflegt und vorgehalten werden.</p> <p>Die Ergänzung wird übernommen. Gemäß dem vorliegenden Zahlenmaterial aus 2009 (Abb. II-40) ist der Abschnitt zwischen Kassel Mattenberg Siedlung und Baunatal Stadtmitte der nachfragestärkste der Stadt-Umland-Tram außerhalb der Stadt Kassel. Bei dieser Aussage unberücksichtigt bleibt die Tram nach Vellmar, für zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Unterkapitels verständlicherweise noch keine Daten vorlagen.</p> <p>Die Daten in Kap. II 5.4 beziehen sich auf die Fahrzeugflotte aus privaten Pkw, gewerblichen Pkw und privaten Krad. Die Summe wird in Relation zur Wohnbevölkerung über 18 Jahre gesetzt. Der Datenstand ist 31.12.2008 (Bevölkerung) und 01.01.2009 (Kfz).</p>
<p><b>zu Kapitel III „Anforderungsprofil“</b></p>		
<p>Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) (03.12.2013)</p>	<p><u>Seite 254, vorletzter Absatz zum Thema Mobilitätszentrale und Vermittlung von AST-Fahrten:</u></p> <p>Die EWF bedient sich seit mehreren Jahren einer Mobilitätszentrale in Bad Arolsen. Der NVV hat in jüngerer Vergangenheit Aussagen getätigt, die darauf hinauslaufen, dass der NVV sich zukünftig ebenfalls dieser Mobilitätszentrale bedienen möchte, dass diese Zentrale zu einer nordhessenweiten Zentrale ausgebaut werden soll. Deshalb wünschen wir uns an dieser Stelle ein deutliches Bekenntnis zu einer gemeinsamen, nordhessenweiten Zentrale für AST-Vermittlungen.</p>	<p>Der Hinweis wird übernommen. In den Regionalen NVP wird ein Prüfbaustein für eine verbundweite Buchungs- bzw. Mobilitätszentrale für bedarfsorientierte Angebotsformen (AST-Zentrale) aufgenommen. Dieser Prüfbaustein wird dem Kapitel V zum Angebotskonzept angegliedert.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Baunatal (16.12.2013)	<p>Den unter III.2.2 auf Seite 180 des Berichtsentwurfs getroffenen Aussagen zu den sich aus dem demographischen Wandel ergebenden veränderten Anforderungen an die Ausgestaltung eines zukünftigen ÖPNV schließen wir uns an.</p> <p>Insbesondere unterstützen wir die Aussage, dass die Lösung der durch die Ausdünnung der Besiedlung und dem daraus resultierenden Nachfragerückgang auch im Bereich des ÖPNV nicht darin liegen kann, den ÖPNV weiter auszudünnen. Der im Berichtsentwurf formulierten Forderung danach, kundenorientierte, nachfrageangepasste Angebotsformen zu finden, stimmen wir zu.</p> <p>Den im Berichtsentwurf auf Seite 190 formulierten Anforderungen an die Barrierefreiheit für den Neu-, Um- oder Ausbau von Einrichtungen des ÖPNV stimmen wir zu.</p> <p>Auf Seite 261 wird hinsichtlich der Anbindung des Regionalflughafens Kassel-Calden festgeschrieben, dass eine Anbindung im Stundentakt an allen Tagen (Mo. bis So.) und zu jeder Tageszeit erfolgen soll.</p> <p>Auf der Grundlage der bisher zu verzeichnenden Starts und Landungen auf dem Flughafen Kassel-Calden regen wir an, dass eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots nur Zug um Zug bei einer sich abzeichnenden Zunahme der Flugbewegungen erfolgen sollte. Dies betrifft insbesondere die Anbindung in den späten Abend- oder Nachtstunden.</p> <p>Wir regen mit Nachdruck an, dass es bei den Straßenbahnverkehren zwischen der Stadt Kassel und den angrenzenden Kommunen im Landkreis Kassel zu einer Harmonisierung der Vertragslaufzeiten kommt.</p> <p>Grundsätzlich ist noch anzumerken, dass eine bessere Verzahnung aller öffentlichen Verkehre in Nordhessen anzustreben ist.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anbindung des Flughafens Kassel-Calden durch eine Buslinie (100) geht einher mit der Anbindung des Grundzentrums Calden (ca. 3.200 Einwohner) im Verdichtungsraum. Die Buslinie erfüllt somit eine doppelte Funktion. Die Verlängerung der Linienführung über den Ort bis zum Flughafengelände ist gering. Die Leistungen der Vorgängerlinie (vor Eröffnung des Flughafens) sind darin intergriert.</p> <p>Der NVV hält diese Harmonisierung der Vertragslaufzeiten ebenfalls für sinnvoll.</p> <p>Für den Abgleich der Rahmenzielsetzungen zwischen NVV, KVG und LK Kassel dient das Kap. III 9 „Kooperation der Aufgabenträger im Großraum Kassel“.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Baunatal (Forts.)	Diesbezüglich sollte auch mit der Stadt Kassel Kontakt aufgenommen werden, um den Plan des NVV mit den dort z. Zt. laufenden Planungen für die Stadt Kassel in Einklang zu bringen.	Die Stadt Kassel und die KVG waren zu den Regionalkonferenzen geladen. Die Angebotsplanungen zu den Buslinien für den Stadt-Umland-Verkehr sind mit der KVG abgestimmt.
Stadt Immenhausen (17.12.2013)	<p>Eine Reduzierung von Angebotsleistungen im Rahmen des ÖPNV führt unserer Auffassung nach allgemein zu einer erheblichen Schwächung des ländlichen Raums, da davon auszugehen ist, dass mit einer zunehmenden Ausdünnung der Leistungen noch mehr Menschen in die Ballungsräume streben werden, was vermutlich zu weiteren Angebotskürzungen führen wird.</p> <p>Dieser Entwicklung gilt es (v. a. aus demografischen und ökologischen Gesichtspunkten) auch durch ein adäquates ÖPNV-Angebot entgegenzuwirken.</p> <p>Hierbei sollte im Hinblick auf den Finanzierungsbedarf gerade auf Bundes- und Landesebene ebenfalls durch den NVV eingehend auf ein Umdenken hingewirkt werden, da ein gut aufgestellter ÖPNV insbesondere im ländlichen Raum als Daseinsvorsorge für die hier wohnenden Menschen zu sehen ist. Dies sollte auch im Interesse des NVV liegen, da davon auszugehen ist, dass mit den bereits eingeleiteten und zukünftig absehbaren Angebotskürzungen sich mehr Menschen vom ÖPNV abwenden werden.</p> <p>Konkret sollte durch den NVV auf Bundes- bzw. Landesebene auf die Problematik aufmerksam gemacht und eindringlich darauf hingewirkt werden, den Verkehrsverbund finanziell so auszustatten, dass Verkehrsleistungen wie die Linie 170 zum Wohle der hier lebenden Menschen wieder aufgenommen werden können.</p>	<p>Immenhausen gehört laut Regionalplan für Nordhessen dem Ordnungsraum an. Die Möglichkeiten der öffentlichen Dienstleistung „straßengebundener ÖPNV“, Wanderungsbewegungen und andere Folgen des demographischen Wandels zu beeinflussen, wird überschätzt, auch angesichts der Nutzerzahlen im Jedermann-Verkehr außerhalb der Ballungsräume. Dafür sind diese Prozesse zu vielschichtig.</p> <p>s. o.</p> <p>Das Einwirken des NVV auf Entscheidungen der Bundes- und Landesebene kann im Rahmen des Regionalen NVP nicht behandelt werden. Der Hinweis wird ansonsten zur Kenntnis genommen.</p> <p>Von der Ausweitung des Angebotes der RegioTram profitiert auch die Stadt Immenhausen. Die Bedienung des Stadtteils Mariendorf (ehem. Linie 170) obliegt dem Lokalen NVP. Wenn in Immenhausen der Stadtteil Holzhausen mit ca. 1.840 Einwohnern lokal erschlossen wird, dann sollte auch der Stadtteil Mariendorf mit ca. 485 Einwohnern lokal erschlossen werden.</p>
Stadt Schwalmstadt (17.12.2013)	Jede weitere Reduzierung von Angeboten oder Standards im ÖPNV und SPNV kann nicht hingenommen werden. Die Mobilität im ländlichen Raum benötigt einen nutzerorientierten ÖPNV und SPNV.	Der vorliegende Entwurf zum Regionalen NVP sieht keine strukturellen Verschlechterungen des ÖPNV vor, besonders nicht im Raum Schwalmstadt.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Schwalmstadt (Forts.)	<p>Vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung sind strukturelle Verschlechterungen stadtentwicklungspolitisch nicht vertretbar.</p> <p>Der Stundentakt in Richtung Kassel (Regionalverkehr) soll nicht verändert werden.</p>	<p>s. o.</p> <p>Der Umfang des SPNV-Angebotes in/ aus Richtung Kassel wird quantitativ nicht wesentlich verändert. Im Fall der Durchbindung der neuen R9 weiter in Richtung Marburg und Frankfurt will der NVV sicherstellen, dass der Bedienungsumfang des Fahrplans 2014 (Anzahl Fahrten pro Richtung und Verkehrstag) erhalten bleibt. Es kann zu Abweichung von einem exakten Stundentakt kommen.</p>
Gemeinde Herleshausen (18.12.2013)	<p>Die Sicherstellung der Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner und die Erreichbarkeit der unterschiedlichen weiterführenden Schulen im Umkreis sind gewährleistet.</p> <p>Außerdem verfügt die Gemeinde Herleshausen – jedenfalls übergangsweise – über die zusätzliche alternative Bedienform „Mobilfalt“.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Landkreis Kassel (20.12.2013)	<p>Für das Servicezentrum Regionalentwicklung sind im Wesentlichen zwei Aspekte und deren Wirkungen auf den ländlichen Raum von Bedeutung:</p> <p>In den Naturräumen Nordhessens bzw. in denen des Landkreises Kassel sind besondere Chancen zu einer eigenständigen und nachhaltigen Regionalentwicklung angelegt und bereits konzeptionell aufgegriffen worden.</p> <p>Langfristiges Ziel des Landkreises Kassel ist es, das große Potential der Region noch besser als bisher zu nutzen, Gebiete zu Vorbildlandschaften für eine nachhaltige Entwicklung zu machen und touristisch erheblich mehr in Wert zu setzen.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass in den nächsten Jahren die Bedeutung des Tourismus für den ländlichen Raum und die Ansprüche der touristischen Kunden an die Mobilität zunehmen werden.</p>	<p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>





Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Regierungspräsidium Kassel, Dez. Regionalpl. (20.10.2013)</p>	<p><u>Schiene</u>  Dortmund – Paderborn – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe  Kassel-Wilhelmshöhe – Bebra – Eisenach – Erfurt  [Stellungnahme bei Kapitel V „Angebotskonzept“]  Anbindung Regionalflughafen Kassel-Calden:  Die Aussagen auf S. 261 decken sich mit den Aussagen des Regionalplans Nordhessen, Kapitel 5.1.1, Ziel 5. In der Karte des Regionalplans ist eine Trassierung zwecks Flächensicherung dargestellt.</p> <p><u>ÖPNV</u>  Zentrenverknüpfung, Verbindungsqualitäten, Erschließung:  Die im Entwurf des vorgelegten Nahverkehrsplans beschriebenen Zentren, Zentrenverknüpfungen, Bedienungsqualitäten und Bedienungsbereiche tragen den regionalplanerischen Anforderungen Rechnung.</p> <p>Mit dem Angebotskonzept der „Regionalen Hauptlinien“ können allerdings die Verbindungs- und Bedienungsdefizite vor allem in den ländlichen Strukturräumen, wie beispielsweise aus den Gemeinden Nentershausen und Cornberg nach Sontra, die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Wolfhagen von seinen zugeordneten Gemeinden, die Gemeinden Gilserberg, Jesberg, Ottrau und Willingshausen nach Schwalmstadt bzw. Kassel, die Gemeinden Rosenthal, Lichtenfels, Diemelstadt aus Waldeck-Frankenberg sowie Weißenborn, Berkatal und Meißner, Heringen, Philippsthal, Hohenroda aus dem Werra-Meißner-Kreis bzw. dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg zu ihren jeweiligen Mittelzentren bzw. Oberzentrum Kassel, nicht abgedeckt werden. Dies könnten lediglich die in dem Planentwurf angesprochenen „Regionalen Ergänzungslinien“ auf der Ebene der lokalen Nahverkehrspläne auffangen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wurde wegen ihres Kontextes dem Anforderungsprofil (Kap. III) zugeordnet. Nentershausen und Cornberg liegen an den regionalen Buslinien 250 und 260 und werden an die Mittelzentren Sontra und Bebra angebunden. Heringen und Philippsthal sind ebenfalls über regionale Buslinien (300, 330) an Bad Hersfeld angebunden. Die regionalen Schienen- und Buslinien können jedoch nicht die Verbindungen zwischen allen Grundzentren und den ihnen zugeordneten Mittelzentren laut Regionalplan abdecken, vor allem nicht bei den abseits der Regionalachsen und der überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen liegenden Orten, die zudem keine Netzknoten darstellen. Diese Aufgaben übernehmen lokale Linien in Aufgabenträgerschaft der Verbundlandkreise.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Regierungspräsidium Kassel, Dez. Regionalpl. (Forts.)	<p>Die lokalen Nahverkehrspläne sind allerdings nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans. Deshalb sollte m. E. dieser Plan einen verpflichtenden Hinweis auf eine flächendeckende Erschließung der Gemeinden zu ihren Mittelbereichen und den Ortsteile zu ihren Gemeindezentren enthalten.</p> <p>Zwingend erforderlich erscheint mir die Erschließung der v. g. Gemeinden mit ihren Ortsteilen zu ihren zugeordneten Mittelzentren entsprechend der im Nahverkehrsplanentwurf formulierten Bedienungsstandards.</p> <p>So sehr eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes im Verdichtungs- und dem Ordnungsraum Kassel aus regionalplanerischer Sicht begrüßt wird, um so kritischer sollte eine Ausdünnung des Bedienungsangebots im ländlichen Raum – vor allem in der schulfreien Zeit und an den Wochenenden – gesehen und bewertet werden.</p>	<p>Der Regionale NVP und die lokalen NVP der Verbundlandkreise wurden bzw. werden in einem integrierten Verfahren fortgeschrieben (im Sinne des § 14 Abs. 6 HÖPNVG). Es wurde ein in weiten Teilen gemeinsames Anforderungsprofil zu den Verbindungsqualitäten entworfen, so dass die Vorgaben zur Bedienung der Orte im ländlichen Raum eingehalten sind, unabhängig davon, ob dies durch regionale Linien (SPNV, Bus) oder durch lokale Linien (Bus, AST) erfolgt.</p> <p>Weder im Regionalen NVP noch in den Lokalen NVP sind Angebotsausdünnungen in der schulfreien Zeit und an den Wochenenden vorgesehen. Sowohl bei den regionalen als auch bei den lokalen Linien sind Angebotserweiterungen zur Erfüllung der Vorgaben zu den Verbindungsqualitäten vorgesehen.</p>
Schwalm-Eder-Kreis (20.12.2013)	<p>Der NVV wird gebeten, im Regionalen NVP auf die Notwendigkeit der Schaffung von Barrierefreiheit hinzuweisen, insbesondere Empfehlungen von Mindeststandards bzw. Hinweisen auf zusätzliche Beleuchtung bzw. zur Schaffung von angemessenen Notrufsystemen zu prüfen.</p> <p>Es wird gebeten, die Aufnahme folgender Themen in den Nahverkehrsplan zu prüfen:</p> <p>a. Neben der Ausrichtung auf zentrale Orte sollten Tangential-Verbindungen flächendeckend zwischen benachbarten Orten, Gemeinden und Quartieren vorgesehen werden.</p>	<p>Der Barrierefreiheit sind im Anforderungsprofil die Kapitel III 3.4 und 4 gewidmet. Außerdem bestehen gesetzliche Vorgaben aus PBefG und HÖPNVG, Barrierefreiheit im NVP zu behandeln. Dazu gehören auch Empfehlungen und Vorgabe entsprechender Mindeststandards an den Zugangsstellen und in den Fahrzeugen. Die Notwendigkeit der Beleuchtung von Haltestellen geht aus Kap. III 7.4 hervor (Tab. III-6). Die Umsetzung einer Straßenbeleuchtung obliegt den Städten und Gemeinden. Notrufsysteme werden in Kap. III 5 (Gender Mainstreaming), III 7.4.4 (Haltestellen) und III 7.5.2 (Fahrzeuge SPNV) gefordert.</p> <p>Das Angebot setzt sich aus regionalen und lokalen Linien zusammen. Außerhalb des Großraumes Kassel übernehmen regionale Linien die Bedienung entlang der im Regionalplan ausgewiesenen Achsen. Das Nachfragepotenzial erreicht dort nicht das Niveau, das es erlaubt, tangentiale ÖPNV-Verbindungen einzurichten.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Schwalm-Eder-Kreis (Forts.)	<p>b. Neue Baugebiete sollten zeitnah durch den ÖPNV erschlossen werden.</p> <p>c. Ausstiegsmöglichkeiten zwischen den Haltestellen insbesondere abends und nachts sollten am Sicherheitsbedürfnis der Nutzerinnen ausgerichtet werden.</p> <p>d. Es sollte die Bestellmöglichkeit von Anschluss taxen auch von Bussen aus ermöglicht werden.</p> <p>e. Haltestellen sollten mit genügend Aufenthaltsflächen oder Bewegungsräumen für Kinderwagen und Mobilitätshilfen ausgestattet und grundsätzlich in belebtem Umfeld eingerichtet werden.</p> <p>f. Ausreichende Sitz- und Ablagemöglichkeiten an Haltestellen und in Fahrzeugen sollten vorgehalten werden.</p> <p>g. Die Fahr- und Preisinformationen sollten hinsichtlich Beleuchtung und Lesbarkeit verbessert werden.</p> <p>h. Rufmöglichkeiten zur Fahrzeugführung sollten sichergestellt werden.</p> <p>i. Das Tarifsystem sollte überarbeitet werden. In Anbetracht der Wegeketten der Nutzerinnen hinsichtlich zeitbezogener Gültigkeiten sollte eine Ausdehnung über Entfernungs- und Raumbezogenheit hinaus erfolgen.</p>	<p>Den Städten und Gemeinden obliegt die Einrichtung von Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV. Linien, die bereits dort entlang fahren, halten auch an den neu eingerichteten Haltestellen. Die innere Erschließung von Kernstädten – und somit auch von neuen Wohn- und Gewerbegebieten – ist i. d. R. keine Aufgabe regionaler Buslinien.</p> <p>Die Anregung wird unterstützt, allerdings ist dies bisher ein genehmigungsrechtliches Problem (Versicherung). Der NVV wird prüfen, dies im Busverkehr einzuführen.</p> <p>Die Anregung kann im Rahmen der Zentralen Datendrehscheibe geprüft werden. Die hohe Verfügbarkeit an Mobiltelefonen macht diesen Service aus Sicht des NVV aber nicht zwingend notwendig.</p> <p>In Kap. III 7.4.4 sind die Anforderungen an Haltestellen ausführlich enthalten. Dazu gehört auch eine hinderisfreie Fläche von mindestens 2,5 x 2,5 m in Höhe der zweiten Bustür. Ob Haltestellen in „belebter“ Umgebung eingerichtet werden, hängt von deren jeweiliger Erschließungsfunktion ab.</p> <p>Diese Anforderungen sind im NVP im Wesentlichen berücksichtigt.</p> <p>Für die Haltestelleninfrastruktur sind in Nordhessen die Städte und Gemeinden zuständig. Haltestellen mit nicht lesbareren Fahrgastinformationen sind mit Mängeln behaftet. Eine Beleuchtung der Haltestellen außerhalb geschlossener Ortschaften ist nicht ohne weiteres umsetzbar.</p> <p>Diese Anforderung ist für SPNV-Fahrzeuge in Kap. III 7.5.2 vorgegeben.</p> <p>Das Tarifsystem wird zurzeit auf Optimierungspotenziale hin überprüft. Des Weiteren soll eine Umstellung auf E-Ticketing untersucht werden.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Schwalm-Eder-Kreis (Forts.)	Die vorgesehene Ausrichtung des regionalen Busverkehrs an der raumordnerischen Zuordnung der einzelnen Gebiete wird in der vorgelegten Form <u>nicht</u> akzeptiert. Auch im ländlichen Raum ist an Werktagen auf regionalen Strecken mindestens ein 60-Minuten-Takt vorzusehen. Dies gilt im besonderen Maße für die Verbindung zwischen den Mittelzentren des Schwalm-Eder-Kreises untereinander, für die ein entsprechend getaktetes Grundangebot aufrecht zu erhalten bzw. vorzusehen ist.	Die Raumordnung ist eine in der Regionalversammlung beschlossene Festlegung. Es macht aus Sicht des NVV Sinn, die Besiedlungsdichte und die daraus resultierende Nachfrage bei der Mindestbedienung zu berücksichtigen. Eine Gleichbehandlung, z. B. des Knüll mit der Verbindung Vellmar – Kassel, wäre für den Verbund nicht finanzierbar, zumal die Einnahmen im Jedermann-Verkehr im Verdichtungs- und Ordnungsraum unweit höher sind als im ländlichen Raum. Die lokalen Linien im Schwalm-Eder-Kreis sind im Entwurf des Lokalen NVP ebenfalls im 120-Minuten-Takt vorgesehen. Den Kreisen ist es jederzeit möglich, die regionalen Buslinien durch Beteiligung von 50 % der Mehrkosten auf einen Stundentakt zu verdichten. Der Stellungnahme kann leider nicht entsprechen werden.
Zweckverband Raum Kassel (ZRK) (20.12.2013)	<p>Das Grundziel und Leitbild des Nahverkehrsplanes „Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit“ entspricht dem verbandlichen Leitbild des in Aufstellung befindlichen regionalen Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) ZRK 2030, hier: Optimierung der regionalen Erreichbarkeit.</p> <p>Die zweite Zielsetzung „Anforderungen durch demografische Entwicklungen“ berücksichtigt die Ausführungen unseres Verbandsmitgliedes Landkreis Kassel zur Ausgestaltung des regionalen ÖPNV im ländlichen Raum.</p> <p>Wir unterstützen die Position des Landkreises Kassel bezüglich der Sicherstellung einer angemessenen ÖPNV-Anbindung der Städte / Gemeinden im ländlichen Raum und die der touristischen Ziele sowie die Fortführung des Modellprojektes „Mobifalt“ auf den Landkreis Kassel bzw. auf die besonders stark von demografischen Veränderungen betroffenen ländlichen Gebiete.</p>	<p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anbindung der ländlichen Gebiete – abseits der regionalen Achsen – ist Aufgabe der lokalen Nahverkehrspläne. Eine Ausweitung des Modellprojektes „Mobifalt“ ist bei einem erfolgreichen Modellabschluss auf die anderen Verbundlandkreise möglich und wird vom NVV unterstützt.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Zweckverband Raum Kassel (ZRK) (Forts.)	<p>Des Weiteren wird auf Grundlage aktueller Fahrgasterhebungen – sowohl im <i>KasselPlus</i>-Bereich als auch auf dem Gebiet des Landkreises Kassel – die Weiterentwicklung des gemeinsamen Nahverkehrsangebotes sowie die zukünftige Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten aller Tram-Verträge für sinnvoll gehalten.</p> <p>Zur Gewährleistung eines inhaltlichen Abgleichs mit dem lokalen Nahverkehrsplan der Stadt Kassel regen wir an, die Stellungnahme der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme der KVG ist am 28.01.2014 bei der IGDB eingegangen. Deren Inhalte sind in dieser Synopse enthalten und kommentiert.</p>
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (23.12.2013)	<p>S. 200: Die Radien für den straßengebundenen ÖPNV werden offenkundig nicht nach regionalen und lokalen Buslinien differenziert.</p> <p>S. 201: Wie eine „Kernstadt“ ihr Siedlungsgebiet erschließen will, ist Gegenstand des Anforderungsprofils eines lokalen NVP.</p> <p>Oft erfolgt die Ausweisung von Baugebieten so, dass eine wirtschaftliche ÖPNV-Erschließung schwierig ist. Es wird empfohlen, bereits im NVP darauf hinzuweisen, dass die Aufgabenträger im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen darauf hinwirken, eine angemessene Bedienung zu ermöglichen und die wirtschaftlichen Folgen einer suboptimalen Erschließung aufzeigen.</p> <p>S. 206: Gemäß Mindestverkehrsprogramm sind auf der zu reaktivierenden Strecke Korbach – Frankenberg einzelne Verstärkerzüge vorgesehen („V“ ergänzen).</p>	<p>Die Einzugsradien der Haltestellen sind nicht danach gestaffelt, ob sich eine Buslinie in regionaler oder lokaler Aufgabenträgerschaft befindet. Lediglich die Radien für die Erschließung von Kernstädten durch Stadtbuslinien sind enger gefasst.</p> <p>Die lokalen NVP stellen den in ihren jeweiligen Landkreisen befindlichen Mittelstädten keine weitergehenden Anforderungen, ob und wie das Kernstadtgebiet erschlossen werden soll. Einige Landkreise sind zwar Aufgabenträger auch für die Stadtbuslinien, die jedoch nur unter finanzieller Beteiligung der jeweiligen Städte zustande kommen.</p> <p>Die Aufgabenträger für den ÖPNV (NVV, Landkreis bzw. LNO) werden als Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung von Bebauungsplänen angehört. Neue Baugebiete befinden sich zumeist bereits im Radius einer bestehenden Haltestelle. Der NVV kann diesen Passus nur in den Regionalen NVP aufnehmen, den lokalen Aufgabenträgern aber keine Vorgaben dazu machen.</p> <p>Entsprechend der Verkehrsprognose der Fa. ITP wird der NVV ein Verkehrsangebot im 2-Stunden-Takt bestellen. Einzelne Züge können vom Taktraster abweichen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)</p>	<p>S. 211/212 Der Reg. NVP hat einen Planungshorizont bis 2018 und erlaubt daher, auch planerische Aussagen oder Prüfaufträge, die innerhalb der nächsten 5 Jahre anstehen.</p> <p>S. 214: Die Netzebenen 3 und besonders 4 sind eher Gegenstand eines lokalen NVP.</p> <p>S. 217: Für Radfahrer sind die im NVP genannten Verbesserungen am Ausstattungsstandard an den Bahnstationen zu unterstützen. Dazu gehören vorrangig die Anpassung der Bahnsteighöhen für einen barrierefreien Übergang vom Bahnsteig zum Zug, ausreichende Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Zügen besonders in der Radfahrersaison, ausreichende Ein- und Aussteigezeiten, sowie bis zu einem ordnungsgemäßen Umbau zu einer barrierefreien Anlage Schieberampen (z. B. U-Profil) auf Treppen.</p> <p>S. 257 ff. würde man eher im konzeptionellen Teil erwarten.</p> <p>S. 261: Es sollte angegeben werden, inwieweit die Buslinie zum Flughafen Calden, die offenbar täglich rund um die Uhr im Stundentakt verkehren soll, von der Nachfrage gerechtfertigt ist.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Tabelle III-3 ist in allen NVP enthalten, die an der integrierten Fortschreibung teilnehmen (Stichwort: gemeinsames Anforderungsprofil).</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Profil auf Treppen für Radfahrer: Die Verkehrsstationen, die aus finanziellen Gründen nicht barrierefrei ausgebaut werden, sollen bei entsprechender ausreichender Breite der Bestands-treppen mit einer einseitigen Schieberampe als Formstein ausgerüstet werden.</p> <p>Der NVV will die Kooperation der Aufgabenträger im Großraum Kassel bewusst im Anforderungsprofil verankert wissen, da hier zwischen den drei Aufgabenträgern Rahmenzielsetzungen abgestimmt wurden.</p> <p>Die Expressbuslinie (100) zum Flughafen Kassel-Calden fährt nicht „rund um die Uhr“, sondern im Rahmen der üblichen Bedienungszeiten im Verdichtungsraum. Diese übernimmt zugleich die Anbindung des GZ Calden (ca. 3.200 Einwohner), welches im Tarifgebiet <i>Kassel/Plus</i> liegt. Die Linie stellt damit das Mindestangebot für eine Gemeinde im Verdichtungsraum dar (auch bezogen auf das heutige Niveau). Die Buslinie erfüllt somit eine Doppelfunktion. Das derzeitige, mittelständische VU hat u. a. zwei fabrikneue Gelenkbusse für die Linie 100 beschafft. Diese Leistung bis zu einem Erfolg des Flughafens – der zeitlich ungewiss ist – abzubestellen, würden den Unternehmer in massive wirtschaftliche Schwierigkeiten bringen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (31.12.2013)	<p>Ein moderner ÖPNV sollte sich auch im ländlichen Raum als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr verstehen. Eine reine Grund-sicherung ist nicht ausreichend. Während der ÖV bei der Fahrzeit meist im Nachteil ist (auch das ist kein Naturgesetz), kann er üblicherweise mit dem Preis, bei guter Gestaltung auch mit Komfort und Service überlegen sein.</p> <p>Es werden keine „harten“ Kriterien (nachprüfbar „erfüllt“/ „nicht erfüllt“) für eine „ausreichende Bedienung“ abgeleitet. Dies ist zuerst ein Versagen der Politik, die Lücke wird aber leider auch vom Aufgabenträger nicht selbstbewusst geschlossen. Auf allen regionalen Linien sollte mindestens täglich zwischen 6 und 23 Uhr ein Angebot bestehen, der Stundentakt sollte das Mindestmaß sein, wo sich nicht mehrere Linien überlagern.</p> <p>Die „Flexiblen Bedienungsformen“ sind für regionale Linien mit Verbindungsfunktion bestenfalls ein Notlösung. Sie erfordern einen hohen Kommunikationsaufwand. Gerade ortsfremde Personen, aber auch ortsan-sässige Gelegenheitsnutzer sind in der Regel nicht über die Nutzungsweise informiert, eine spontane Nutzung ist schwierig und teilweise ausgeschlossen.</p>	<p>Die Schaffung eines ÖPNV als eine attraktive, sprich gleichwertige Alternative zum MIV ist in ländlichen Räumen ein aussichtsloses Unterfangen – von den Hauptstrecken des SPNV abgesehen, auf denen im Stundentakt und mit hohen Reisegeschwindigkeiten Ober-, Mittel- und Grundzentren miteinander verbunden werden. Im Umkehrschluss soll diese Aussage nicht bedeuten, dass der übrige ÖPNV (Busverkehr) deswegen „unattraktiv“ sein soll und neben der Fahrt zu/von der Schule zu keiner weiteren Grund-daseinsfunktion zu gebrauchen wäre, jedoch als effizientes Konkurrenzsystem zum MIV nicht geeignet ist.</p> <p>Die „ausreichende Bedienung“ ist kein statischer Begriff, dessen Angebotsniveau gesetzlich festgelegt wird. Jeder Aufgabenträger legt in seinem NVP fest, was er unter der „ausreichenden Bedienung“ für sein Wirkungsgebiet versteht. Der NVV hat sich bewusst dafür entschieden, die „ausreichende Bedienung“ raumstrukturell zu staffeln. Dies entspricht bereits dem Bedienraster vor der Neufassung der NVP für das NVV-Gebiet. Daher reicht beispielsweise ein 2-h-Takt in ländlichen Räumen aus, der unter finanzieller Beteiligung der Landkreise auf nachfragestarken Abschnitten zeitweise auf einen Stundentakt oder um Zusatzfahrten verdichtet wird. Ein Stundentakt, der dann auch aufgrund der Zubringerfunktion auf den lokalen Linien gelten müsste, ist auch aus ökologischer Sicht in sehr dünn besiedelten Räumen nicht sinnvoll.</p> <p>Der NVV strebt an, wichtige regionale Verbindungslinien mit festen Busfahrten zu bedienen. In nachfrageschwachen Verkehrsgebieten und in Tagesrandlagen behält sich der NVV vor, Fahrten bedarfsorientiert anzubieten (AST). Die Nutzer setzen sich erfahrungsgemäß aus dem Quellpotenzial der bedienten Orte zusammen, die sich die Nutzung leichter aneignen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>VCD Hessen (Forts.)</p>	<p>Sämtliche bewohnten Ortschaften sollten mit lokalen Linien mindestens alle zwei Stunden, ggf. mit flexiblen Bedienungsformen, erreichbar sein, eine Beschränkung auf 70 % der ländlichen Bevölkerung (und damit eine weitaus kleinere Fläche) ist unzureichend.</p> <p>Es wird korrekt das Ziel „Der Zeitbedarf für die Erreichbarkeit der Oberzentren soll eine Stunde nicht wesentlich überschreiten“ zitiert, in der Schwachstellenanalyse werden jedoch bis 90 min als „Anforderung erfüllt“ bewertet. Dies ist ein innerer Widerspruch.</p> <p>Ein Radius um eine Haltestelle (III.6.4.1) sagt nichts darüber aus, ob diese auf real vorhandenen Wegen in zumutbarer Zeit und mit vertretbarem Aufwand erreicht werden kann. Bis zu 1250 m Luftlinie sind zudem unter den Bedingungen einer alternativen Gesellschaft zu hoch gegriffen.</p>	<p>NVV und die fünf Verbundlandkreise haben ein in weiten Teilen gemeinsames Anforderungsprofil erstellt. Darin ist vorgesehen, dass sämtliche Stadt- und Ortsteile (in einigen LK außer OT unter 200 Einwohnern abseits von Bedienachsen) in den ländlichen Gebieten an allen Tagen (Mo-So) mindestens alle zwei Stunden angefahren werden. Die 70 % beziehen sich auf die räumliche Abdeckung durch Haltestellen. Im Verbundgebiet gibt es nur einen erschlossenen Ortsteil, bei dem nicht 70 % der Einwohner in den 750-m-Radius der Haltestelle fallen.</p> <p>Die Ausdehnung der Erreichbarkeit eines (beliebigen) Oberzentrums von gut 60 min auf 90 min ist primär den Mittelzentren im ländlichen Raum geschuldet, die peripher liegen und/oder die keinen SPNV-Anschluss haben (z. B Heringen). Die allermeisten Mittelzentren in Nordhessen befinden sich in einer Isochrone von 60 min + um ein Oberzentrum (neu: Korbach durch die Beschleunigung der R4).</p> <p>Im NVP wird auf diese methodische Unschärfe hingewiesen (S. 199): „Ein Haltestelleneinzugsbereich (Erschließungswirkung) wird aus Gründen der Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit als Luftlinienradius um eine Bahnstation oder eine Haltestelle gezogen. ... 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 ... Dabei sind natürliche und künstliche Barrieren eingrenzend zu berücksichtigen (Bahnstrecken, Fernstraßen, Gewässer, fehlende Querungsmöglichkeiten usw.), die in Einzelfällen einen deutlich längeren Umweg erzwingen.“</p> <p>Ein Radius von 1.250 m um eine Bahnstation im ländlichen Raum ist der höheren Attraktivität des Schienenverkehrs geschuldet. Darüber hinaus sind die meisten Orte mit Bahnanschluss zusätzlich durch Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV erschlossen.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	<p>Der 120-min-Grundtakt im Regional-express (III.6.6.) ist nur ausreichend, wenn er durch weitere Angebote zum annähernden Stundentakt aufgefüllt wird. Auf Verbindungen, wo der RE das einzige vertaktete Angebot darstellt (derzeit: Kassel – Warburg), sollte er stündlich fahren.</p> <p>Bahnstationen (III.7.2.1.) einschließlich ihrer Zuwegungen sollten ausreichend beleuchtet sein.</p> <p>Lautsprecheranlagen und DFI müssen nicht nur vorhanden sein, sondern auch im Fall von Fahrplanabweichungen tatsächlich verwendet werden.</p> <p>In Tabelle III-4 fehlt der Wetterschutz an Straßenbahnhaltestellen.</p> <p>Fahrpersonal (III.7.7.4.3) sollte zusätzlich in der Lage sein, einfache Auskünfte (Zielorte, Tarif) auf Englisch zu geben.</p> <p>Fahrscheine (III.7.12) müssen mit Bargeld in gängiger Stückelung (z. B. mehr als ein Schein) erworben werden können.</p> <p>Im Stadt-Umland-Verkehr (III.9.3) ist neben einer Erschließung der Gemeinde Fulda auch eine baulich einfachere Anbindung nur des Bahnhofes Ihringshausen (Südseite) an das Tramnetz zu prüfen. Bereits diese hätte eine wesentliche regionale Funktion als Verbindung der Orte an der R1 (mit Umstieg in Eichenberg auch R7) an das Kasseler Klinikum und die Universität zur Folge.</p> <p>Wir teilen die Einschätzung (III.9.6), dass eine Erschließung des Flughafens KS-Calden mit Tram oder RegioTram in absehbarer Zeit nicht sinnvoll ist.</p>	<p>Auf der Relation Kassel – Eichenberg – Leinefelde überlagern sich die beiden Äste des RE1 zu einem Stundentakt (seit 12/2013). Auf der Main-Weiser-Bahn wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 die Überlagerung von RE30 und IC26 zum Stundenrhythmus durch die DB Fernverkehr AG zum Bedauern des NVV aufgegeben.</p> <p>Die Berechnung der Beleuchtung von Bahnsteigen wird von der DB Station &amp; Service AG nach deren Vorschriften vorgenommen. Im Bereich der Zuwegungen außerhalb des Bahnhofs setzt die Kommune die Beleuchtung um.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Tab. III-4 läuft der Wetterschutz unter dem Begriff „transparenter Fahrgastpavillon“, der zur Standardausstattung gehört.</p> <p>Der NVV wird diese Forderung weder in den NVP noch in die Vergabeunterlagen aufnehmen, da die VU (außerhalb der Stadt Kassel) Probleme haben werden, geeignetes Personal zu finden, das diese Zusatzqualifikation mitbringt.</p> <p>Die Einschränkung, dass nur ein Geldschein von den mobilen Fahrkartenautomaten in den Zügen im NOH-Netz (cantus) angenommen wird, wird es nach der Neuvergabe dieses SPNV-Netzes ab 2016 nicht mehr geben.</p> <p>Der Adressat für diese Maßnahme ist die KVG. Nach den Definitionen der §§ 2 Abs. 2; 7 Abs. 1 HÖPNVG handelt es sich hierbei um lokalen Verkehr, der in den entsprechenden lokalen NVP zu diskutieren ist. Unabhängig davon erscheint die Machbarkeit der baulichen Umsetzung dieser Variante eher schwierig.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
KVG (28.01.2014)	<p>Zum Anforderungsprofil verweisen wir auf unsere Stellungnahme zum Entwurf des Anforderungsprofils von Februar 2011. Viele der Anregungen wurden berücksichtigt.</p> <p>Besonders positiv zu bewerten ist die Aufnahme des Kapitels „Kooperation im Kassel-Plus-Raum“, in der sich das gemeinsame Bekenntnis des NVV und der lokalen Aufgabenträger spiegelt, im Verdichtungsraum um Kassel ein einheitliches und hochwertiges ÖPNV-Angebot nachhaltig zu sichern und weiterzuentwickeln.</p> <p>Ergänzend merken wir nochmals folgendes an:</p> <p>Seite 210, Kapitel III.6.6.2, RegioTram: Bitte beachten: Im 2. Absatz unter der Überschrift „RegioTram“ steht, dass an Wochenenden und im Spätverkehr vom 30-Min.-Takt der RTs abgewichen werden kann. Wir bitten darum, die Formulierung „Wochenende“ durch „Sonn- und Feiertage“ zu ersetzen und den Zusatz „sofern dies mit der von den RT-Linien übernommenen Verkehrsaufgaben im Stadtgebiet Kassel vereinbar ist. Abweichungen sind, soweit sie das Stadtgebiet Kassel betreffen, mit der Stadt Kassel abzustimmen.“</p> <p>Zur Begründung führen wir an, dass die RT perspektivisch eine Tramlinie in Kassel ersetzen soll (ersetzen können soll). Für diesen Fall ist es natürlich erforderlich, dass die Mindeststandards für die entsprechende Netzebene gemäß NVP der Stadt Kassel sichergestellt sind.</p> <p>Seite 211, Kapitel III.6.6.2, Stadt-Umland-Tram: Bitte beachten: Hier müssen die gleichen Einschränkungen gelten wie für die RT. Wir bitten um Aufnahme folgenden Textes:</p> <p>„An Sonn- und Feiertagen sowie im Spätverkehr kann vom 30-Minuten-Takt abgewichen werden, sofern dies mit den von den Stadt-Umland-Tram-Linien übernommenen Verkehrsaufgaben außerhalb des Stadtgebiets Kassel vereinbar ist. ...“</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der NVV ist bestrebt, entsprechende Normen zu beachten, muss sich aber aus wirtschaftlichen Gründen vorbehalten, etwaig von diesen Normsetzungen abzuweichen.</p> <p>Soweit die RegioTram im Stadtgebiet Kassel Aufgaben des lokalen Verkehrs wahrnimmt bzw. wahrnehmen soll, sind die Vorgaben der Stadt als ÖPNV-Aufgabenträger zu beachten.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
KVG (Forts.)	<p>... Abweichungen sind mit den betroffenen lokalen Aufgabenträgern abzustimmen.“</p> <p>Kapitel III.7.5 und folgende: Hier werden Mindeststandards für Verkehre festgelegt, die zwar in der Aufgabenträgerschaft des NVV liegen, deren wirtschaftliches Risiko jedoch im Wesentlichen die KVG trägt. Wie schon in unserer Stellungnahme im Februar 2011 angemerkt, kann aus Sicht der Stadt Kassel eine Kriterienfestlegung nicht allein durch den NVV vorgenommen werden. Diese muss zumindest mit allen Partnern, die wirtschaftliche Risiken tragen, abgestimmt werden. Teilweise wurden unsere Anregungen eingearbeitet, wesentliche Aspekte unserer damaligen Stellungnahme wurden jedoch nicht berücksichtigt. Diese sind im Folgenden dargestellt.</p> <p>Seite 231, Tabelle III-7: Die Ausstattung mit Klimaanlagen unterliegt erheblichen technischen Beschränkungen, die auch erhebliche Investitionen in die Gleisnetzinfrastruktur notwendig machen. Hinzu kommen die Ausstattungskosten für Fahrzeuge und die Kosten des Stromverbrauchs. Eine verbindliche Vorgabe von Klimaanlagen darf für den regionalen Tram-Verkehr daher nicht erfolgen.</p> <p>Seite 232, Tabelle III-7: Die Zustimmung des NVV zur Zulässigkeit von Innen- und Außenwerbung an regionalen Trams ist zu streichen. Es handelt sich um die gleichen Trams, die auch im Stadtgebiet Kassel eingesetzt werden. Damit wäre jede entsprechende Werbemaßnahme mit dem NVV abzustimmen, was aus unserer Sicht nicht akzeptabel ist.</p> <p>Seite 233, Fahrzeug-Kategorie A: Bei diesen Fahrzeugen soll es sich um Neufahrzeuge oder neuwertige Fahrzeuge handeln. Diese Vorgabe kann aber bestenfalls bei Betriebsaufnahme der Fall sein. Spätestens nach zwei Jahren Betrieb werden aus Neufahrzeugen automatisch Kategorie-B-Fahrzeuge. Wir bitten um Klarstellung dieses Sachverhalts.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>KVG und RBK sind nicht verpflichtet, wirtschaftliche Risiken zu übernehmen, die über die derzeitigen vertraglichen Bindungen hinausgehen. Die Umsetzung von Standards – sofern sie über den Status quo hinausgehen – wird abgestimmt und erfolgt nur dann, wenn wirtschaftliche Risiken für die Beteiligten kalkulierbar und tragbar sind.</p> <p>s. o.</p> <p>Der NVV stimmt der Anmerkung zu.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Zur Vermeidung von Missverständnissen wird im NVP klargestellt, dass sich die Vorgabe zum Einsatz von Neufahrzeugen oder neuwertigen Busfahrzeugen der Kategorie A auf den Zeitpunkt der Betriebsaufnahme bezieht (vgl. auch Fahrzeugmatrix in Anlage III-02). ...</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>KVG (Forts.)</p>	<p>Seite 237, Tabelle III-8: Die Strecke Kassel – Vellmar ist mit dem Zusatz „im Bau“ versehen. Bitte korrigieren.</p> <p>Seite 237, Tabelle III-8: Die Festlegung der Pünktlichkeitsquote ist nicht Gegenstand der Nahverkehrsplanung, sondern in Verkehrsverträgen zu regeln. Der Wert von 97 % erscheint darüber hinaus willkürlich. Unklar ist auch, warum der NVV im Regionalen Schienenverkehr, der erheblich weniger potenzielle Verspätungsquellen aufweist, geringere Pünktlichkeitsquoten zugrunde legt.</p> <p>Seite 252, Dynamische Fahrgastinformation: „Der NVV sieht den Aufbau eines einheitlichen ... Fahrgastinformationssystems vor. Die Einführung und den betrieb übernimmt der NVV.“ Hier ist zu ergänzen, dass dies nicht für das Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem in der Stadt Kassel gilt. Die Zuständigkeit für Einführung und Betrieb liegen bei der KVG.</p>	<p>Sofern zu Betriebsstart Neufahrzeuge gefordert werden (Ersteinsatz im gegenständlichen Verkehr), so laufen deren Fahrzeughöchst- und Flottendurchschnittsalter synchron mit der Laufzeit des Verkehrsvertrages.</p> <p>Der Korrekturhinweis wird übernommen.</p> <p>Der NVV setzt den Zielwert Kassel – Hessisch Lichtenau auf 95 % herunter und streicht die Zielwerte für die Tramlinien 1 und 5. Grundsätzlich hält der NVV an Zielquoten fest. Bei der Übernahme in einen Verkehrsvertrag sind die Werte an die streckenspezifischen Gegebenheiten anzupassen.</p> <p>Die Ergänzung wird übernommen. Im Rahmen des NVV-Projektes werden diese Systeme über Schnittstellen miteinander verknüpft.</p>
<p><b>zu Kapitel IV „Schwachstellenanalyse“</b></p>		
<p>Stadt Baunatal (16.12.2013)</p>	<p>Wie in der Schwachstellenanalyse auf Seite 285 richtig ausgeführt, sind trotz der Umbaumaßnahmen durch die DB Netz AG die Bahnsteige nicht barrierefrei erreichbar.</p> <p>Der auf Seite 287 beschriebene Mangel des unzeitgemäßen Zustands der Bahnsteiganlagen trifft in der dargestellten Form auf den Bahnhof Baunatal-Rengershausen zu.</p>	<p>Der NVV hat im Rahmen des Genehmigungsprozesses einen barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation Baunatal-Guntershausen gefordert. Da es sich allerdings um ein eigenständiges Projekt der DB Netz AG in direktem Zusammenhang mit der Errichtung des elektronischen Stellwerkes (ESTW) handelte, hatte der NVV wenig Einfluss auf den Ausbauprozess. Der NVV wird über Möglichkeit der nachträglichen barrierefreien Erschließung Gespräche mit der Stadt Baunatal und dem Land Hessen führen.</p> <p>Die Auffassung der Stadt Baunatal zum Zustand der Verkehrsstation Rengershausen wird vom NVV geteilt. ...</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Baunatal (Forts.)	<p>Obwohl das Empfangsgebäude des Bahnhofs Baunatal-Guntershausen zwischenzeitlich verkauft werden konnte, trifft der auf Seite 290 des Berichtsentwurfs dokumentierte Leerstand weiterhin zu.</p>	<p>... Diese Bahnstation wies 2008 jedoch nur rund 80 schulwerk tägliche Ein- und Aussteiger auf, so dass vorerst andere Bahnstationen bei der Modernisierung Priorität genießen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Stadt Schwalmstadt (17.12.2013)	<p>Die ÖPNV-Anbindung innerhalb Schwalmstadts und insbesondere zwischen Treysa und Ziegenhain ist noch nicht optimal. Hier sollte auf eine Angebotsverbesserung hingearbeitet werden.</p> <p>Die Haltestellen im Stadtgebiet sind, was Gestaltung und Funktionalität betrifft, sehr unterschiedlich und weisen eine Vielzahl von Defiziten auf. Ziel sollte hier eine einheitliche Gestaltung und Konstruktion sein, um die Nutzbarkeit vor allem bei stark frequentierten Haltestellen zu verbessern.</p>	<p>Die – vor allem an Schulwerktagen – hohe Fahrtenanzahl im Busverkehr zwischen beiden mittelzentralen Stadtteilen kann mit geeigneten Fahrgastinformationsmedien gezielter kommuniziert werden (Vermarktung von Teilangeboten). Ferner steht es der Stadt Schwalmstadt frei, unter Mitwirkung der LNO des Schwalm-Eder-Kreises einen Stadtbus einzurichten.</p> <p>Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV und deren Ausstattungskomponenten befinden sich im NVV-Gebiet im Eigentum der Städte und Gemeinden. Bis 2005 wurden sukzessive nahezu alle Haltestellenmasten im Verbundgebiet 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. Im Zuge dessen wurde auch die Fahrgastinformation an den Haltestellen systematisiert. Sowohl der Reg. (in Kap. III 7.4) als auch der Lokale NVP behandeln die Themen Haltestelleninfrastruktur und -standards sehr ausführlich. Insofern ist die Stellungnahme der Stadt Schwalmstadt in dieser Hinsicht nicht nachvollziehbar.</p>
Regierungspräsidium Kassel, Dez. Regionalpl. (20.10.2013)	<p><u>Schiene</u>  Dortmund – Paderborn – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe  Kassel-Wilhelmshöhe – Bebra – Eisenach – Erfurt  [Stellungnahme bei Kapitel V „Angebotskonzept“]</p>	

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Regierungspräsidium Kassel, Dez. Regionalpl. (Forts.)</p>	<p><u>ÖPNV</u> Zentrenverknüpfung, Verbindungsqualitäten, Erschließung:  Die Kriterien und Bewertungen hinsichtlich der Verbindungsqualität und Bedienungsqualitäten von Buslinien in den einzelnen Landkreisen werden seitens der Regionalplanung geteilt (Schwachstellenanalyse).</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (23.12.2013)</p>	<p>S. 267: Es ist Aufgabe des Reg. NVP, die Erschließung durch die von Regionalen Verkehrsmitteln geschaffene Qualität nicht nur exemplarisch darzustellen und zu bewerten.</p> <p>S. 268 f.: vgl. zu Erschließungsdefiziten neuer (!) Wohngebiete die Aussagen zu S. 201.</p> <p>Es ließen sich in umgekehrter Weise auch Besiedlungsdefizite da definieren, wo innerhalb von Erschließungsradien noch Flächenreserven, ob bereits planungsrechtlich gesichert oder nicht, bestehen. Damit würden Grundsätze der Regionalplanung aus Sicht des ÖPNV aktiv vertreten, um auf diese Weise mittel- bis langfristig dessen Wirtschaftlichkeit zu verbessern.</p> <p>S. 285: Guntershausen: Auf der Ostseite ist eine Rampenanbindung in die Unterführung im Bau. Grebenstein: der Hausbahnsteig ist barrierefrei über die Bushaltestelle erreichbar.</p>	<p>In den Lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise ist im Sinne des Territorialprinzips aufgeführt, ob und welche Schwachstellen es in der räumlicher Erschließung der Siedlungsbereiche durch Zugangsstellen gibt (unabhängig der Aufgabenträgerschaft eines öffentlichen Verkehrsmittels). Für den Reg. NVP wäre eine Gesamtterritorialbetrachtung zu detailliert und umfangreich und nicht zielführend. Daher konzentriert sich der Reg. NVP auf die Benennung von Schwachstellen in der Erschließungsqualität mit Bezug zu den Bedienungskorridoren der regionalen Verkehrsmittel.</p> <p>vgl. die dortige Kommentierung</p> <p>Zweifelsohne ließen sich – unabhängig eines tatsächlichen Bedarfs an weiteren Siedlungsflächen – mittels einer GIS-gestützten Analyse potenzielle Flächenreserven für neue Wohn- und Gewerbegebiete identifizieren, die innerhalb der im Anforderungsprofil definierten Einzugsradien bestehender Zugangsstellen liegen. Dennoch ist es nicht Aufgabe eines NVP, der Flächennutzungs- und Bauungsplanung der Städte und Gemeinden vorzugreifen. In Anbetracht der vielen bisher unbebauten, aber innerhalb der Einzugsradien liegenden Freiflächen würde deren komplette Auflistung den NVP unverhältnismäßig erweitern.</p> <p>Der Hinweis zum Bf. Guntershausen wird für Kap. VI „Infrastrukturinvestitionen“ übernommen. Der Hinweis zum Bf. Grebenstein wird ebenfalls übernommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)	<p>S. 286/287: Die periphere Lage der Bahnhöfe gehört zum Kapitel Erreichbarkeit.</p> <p>Grundsätzlich sollten die Themen des Anforderungsprofils sich auch in der Schwachstellenanalyse wiederfinden (so fehlen hier z. B. Aussagen zu den eingesetzten Fahrzeugen), weiterhin im Angebotskonzept und letztendlich auch bei der Wirkung und Bewertung der Maßnahmen. Es ist sehr schwierig, diese Abfolge nachzuvollziehen.</p> <p><u>Anlage IV-1:</u></p> <p>Vgl. Anmerkung zu S. 261 bezüglich Anbindung Calden.</p>	<p>Daher wird im letzten Absatz auf S. 286 auf Kap. IV 3.1 (Schwachstellen Erschließungsqualität) hingewiesen.</p> <p>Das wäre in der Tat eine stringendere Kapitelabfolge. Aus Gründen der Verfügbarkeit von Daten und Informationen musste an einigen Stellen auf diese idealtypische Kapitelabfolge verzichtet werden.</p> <p>Hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeuge im regionalen Busverkehr können konzeptionelle Mängel nicht so ohne weiteres ermittelt werden (Abgleich „Soll“ aus dem Anforderungsprofil mit dem „Ist“-Zustand), da die Fahrzeugqualitäten aus verschiedenen Verkehrsverträgen herrühren und es keinen festen Fahrzeugbestand je Linienbündel gibt. Die Überwachung der Einhaltung der Vorgaben aus den einzelnen Verkehrsverträgen ist eine laufende Aufgabe des NVV. Die Ergebnisse lassen sich aber nicht für den NVP verwenden.</p> <p>vgl. die dortige Kommentierung</p>
VCD Hessen (31.12.2013)	<p><u>Zusammenfassung</u></p> <p>Die Schwachstellenanalyse zeigt ein sehr freundliches Bild. So wird zum Beispiel für die Verbindung Eschwege – Kassel bei Fahrthäufigkeit und -dauer ein „alle Anforderungen erfüllt“ vergeben, obwohl die Umsteigeverbindungen über Lichtenau, Eichenberg oder Bebra relativ langsam und nicht sauber vertaktet sind.</p>	<p>Das Anforderungsprofil für die Verbindungsqualitäten zwischen den Mittelzentren im ländlichen Raum (z. B. Eschwege) und dem Oberzentrum (Kassel, ersatzweise hier Göttingen) sehen mindestens eine zweistündliche Verbindung unabhängig des Verkehrsmittels vor (ein Umsteigevorgang, bis 90 Minuten Reisezeit). Diese Anforderung ist im Fall Eschweges mindestens alle zwei Stunden voll erfüllt, auch wenn zusätzliche Verbindungen mit längeren Umsteige- bzw. Reisezeiten verbunden sind. Die Schwachstellenanalyse wurde unter Maßgabe des Anforderungsprofils vorgenommen. Dieses methodisch „objektive“ Vorgehen schließt leider nicht aus, dass Verbindungen bei Nutzern (Gelegenheitsfahrern, Pendlern) „subjektiv“ als unzureichend eingestuft werden. Um dies festzustellen, müssten Nutzerbefragungen durchgeführt werden.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>VCD Hessen (Forts.)</p>	<p>Eine weitgehend in grün gehaltene Schwachstellenanalyse ist nicht geeignet, Verbesserungsbedarf zu priorisieren. Sie ist zudem nicht geeignet, den Finanzbedarf des NVV gegenüber anderen Teilen des ÖV und gegenüber den Begehrlichkeiten aus anderen Ressorts zu verteidigen.</p> <p>Insgesamt steht der Fülle der Bestandsaufnahme nur wenig Bewertung gegenüber, es ist nicht erkennbar, wie sie in die Schwachstellenanalyse und das Angebotskonzept eingeflossen ist.</p> <p><u>Schwachstellenanalyse</u></p> <p>Barrierefreier Zugang sollte für alle betriebenen Stationen Ziel sein. Auch vorhandene Mängel an Bahnhöfen mit derzeit weniger als 1.000 Benutzern pro Tag (IV.4.2, Tab. IV-4) sollten festgehalten und schrittweise behoben werden.</p> <p>Es wird im Anforderungsprofil korrekt das Ziel „Der Zeitbedarf für die Erreichbarkeit der Oberzentren soll eine Stunde nicht wesentlich überschreiten“ zitiert, in der Schwachstellenanalyse werden jedoch bis 90 min als „Anforderung erfüllt“ bewertet. Dies ist ein innerer Widerspruch.</p>	<p>Eine Schwachstellenanalyse zu den Verbindungsqualitäten, die wegen eines strengeren Anforderungsprofils viele „Mängel“ produziert, ist faktisch ebenso wenig geeignet, das ÖPNV-Angebot weiterzuentwickeln. Der künftige Finanzbedarf hinsichtlich der konsumtiven Kosten (Bestellerentgelte) muss sich in Anbetracht der verkehrspolitischen Realitäten an den Bestandsausgaben orientieren. Zudem hat der NVV zusammen mit den lokalen Aufgabenträgern in den vergangenen Jahren viele Maßnahmen umgesetzt (z. B. Anbindung Kernstadt Eschwege, Regio-Tram, Ausweitung Buslinien auf tägl. Bedienung). Dies durch ein immer weiter hochgeschraubtes Anforderungsprofil in der Schwachstellenanalyse durch mehr „rot“ zu „bestrafen“, wird der bisherigen Leistung nicht gerecht.</p> <p>Im vorliegenden NVP wird der Bestand per se nicht be-/gewertet, sondern dient der Schwachstellenanalyse als Grundlage („Ist“) für den Vergleich zum „Soll“ (Anforderungsprofil).</p> <p>Der aktuelle Zustand aller Bahnstationen ist im internetbasierten Stationskataster des NVV ausführlich dokumentiert, weshalb sich der NVP auf die Stationen über 1.000 tägl. Ein- und Aussteiger konzentriert. Schwachstellen an den übrigen Verkehrsstationen mit einer Fahrgastfrequenz unter 1.000 Ein- und Aussteigern sind deswegen und wegen Fülle an Informationen im NVP nur exemplarisch aufbereitet. Die barrierefreie Erschließung aller betriebenen Bahnhöfe ist immer auch eine Frage der Möglichkeiten der Finanzierung mit der jeweiligen Kommune.</p> <p>Die Ausdehnung der Erreichbarkeit eines (beliebigen) Oberzentrums von gut 60 min auf 90 min ist primär den Mittelzentren im ländlichen Raum geschuldet, die peripher liegen und/oder über keinen SPNV-Anschluss verfügen (z. B. Heringen). Die allermeisten Mittelzentren in Nordhessen liegen in einer Isochrone von 60 min + um ein Oberzentrum.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	Im Vergleich mit dem Individualverkehr ist zudem zu berücksichtigen, dass die Autobahnen A 44 und A 49 die Pkw-Fahrzeiten von Kassel nach Hess. Lichtenau, Eschwege und Schwalmstadt deutlich reduzieren sollen. Wir gehen davon aus, dass diese Straßenbauprojekte die in sie gesetzten Erwartungen enttäuschen werden. Dennoch sind die jetzigen und zukünftigen ÖPNV-Fahrzeiten insbesondere zwischen Kassel und Eschwege aus unserer Sicht nicht mit „grün“ (Anlage IV-1) zu bewerten.	Das Bauende für die BAB 44 Kassel – Eisenach ist derzeit noch nicht absehbar, dito die Eröffnung der BAB 49 Neuental – Schwalmstadt – Gemünden (Felda). Beide Autobahnen werden nach ihrer Eröffnung eine erhebliche Konkurrenz zum SPNV-Angebot darstellen und zwar nicht nur auf der Relation Eschwege – Kassel. Der nächste Regionale Nahverkehrsplan (ab 2018) wird darauf Antworten finden müssen.
KVG (28.01.2014)	Im Abschnitt „IV Schwachstellenanalyse“ fehlen Ausführungen zu „Vertrieb, Tarif und Marketing“; d. h. es gibt keinen Abgleich zwischen Bestand und Angebotsprofil als Grundlage für das Angebotskonzept (wie bei allen planerischen Maßnahmen obligatorisch).	Im Gegensatz zu angebotsplanerischen und infrastrukturellen Aspekten kann im Fall von Vertrieb, Tarif und Marketing nur schwer ein Abgleich zwischen Bestand und Anforderungsprofil vorgenommen werden. Im Anforderungsprofil wurden dazu keine „harten“, nachprüfbaren Vorgaben aufgestellt.
<b>zu Kapitel V „Angebotskonzept“</b>		
Stadt Niedenstein (11.10.2013)	<p>Wir haben uns deshalb auf die Aussagen des NVP zur Stadt Niedenstein beschränkt und nehmen zur Kenntnis, dass vorgesehen ist, die bisherige lokale Buslinie 403 Gudensberg – Niedenstein – Baunatal künftig als regionale Linie 54 in die Verantwortung des NVV zu übernehmen.</p> <p>Damit sind Angebotserweiterungen insbesondere an Samstagen und Sonntagen verbunden, die von uns sehr begrüßt werden. Der vorgesehene sechzigminütige Takt an den Wochentagen (Mo-Fr) wird ebenfalls begrüßt. Er dürfte in der Regel auch ausreichend sein, um die Nachfrage nach ÖPNV-Verbindungen Richtung Kassel/Baunatal adäquat zu befriedigen.</p> <p>In der Zeit von 6.00 bis 8.00 Uhr würde ein dreißigminütiger Takt natürlich den Berufs- und Schulpendlern nach Kassel sehr entgegen kommen.</p> <p>Wichtig ist auch ein regelmäßiges Angebot abends bis 22/23 Uhr, um Berufstätigen im Einzelhandel u. dgl. ein passendes Angebot zu unterbreiten.</p>	<p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>An Schulwerktagen ist eine Verdichtung des Stundentaktes um Verstärkerfahrten vorgesehen (60'+V).</p> <p>Im Liniensteckbrief ist 23:30 Uhr angegeben. Damit wird eine Erreichbarkeit ab Kassel bis ca. 22:30 Uhr zugesichert, was einer Ankunft in Niedenstein gegen 23:30 Uhr entspricht.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Niederstein (Forts.)	<p>Bei der Fahrplankonzeption ist darauf zu achten, dass die Linie 54 sowohl an die Straßenbahnverbindungen Baunatal – Kassel als auch an die Schnellbuslinie 500 in Gudensberg hinsichtlich der Fahrzeiten angepasst wird.</p> <p>Die lokalen Linien sind nicht Gegenstand des regionalen NVP. Insoweit gehen wir auf die aus unserer Sicht zu besprechenden Busverbindungen von Niederstein nach Fritzlar nicht weiter ein.</p> <p>Wir gehen weiterhin davon aus, dass ein direkter Finanzierungsbeitrag der Stadt Niederstein zur regionalen Buslinie 54 nicht erwartet wird.</p>	<p>Planerisch-konzeptionell ist eine Verknüpfung sowohl mit der Tramlinie 5 in Baunatal als auch mit der Expressbuslinie 500 in Gudensberg vorgesehen, wobei die Anbindung an die Tram eindeutig Vorrang haben wird.</p> <p>Die lokalen Linien sind Gegenstand des ebenfalls in Fortschreibung befindlichen NVP für den Schwalm-Eder-Kreis.</p> <p>Die Modalitäten zur Finanzierung der regionalen Busleistungen werden künftig wie folgt gehandhabt (vgl. S. 485): Es wird eine hundertprozentige Finanzierung der Grundleistungen durch den NVV geben. Alle über diese Grundleistungen – gemäß den Vorgaben zu den Verbindungsqualitäten aus dem Anforderungsprofil – hinausgehenden Bestellungen auf regionalen Buslinien („+V“) werden partnerschaftlich von NVV und LNO zu je 50 % finanziert. Daher erwartet der NVV keinen direkten Finanzierungsbeitrag der Stadt Niederstein. Inwieweit die LNO Kosten für diese über die Grundleistung hinausgehenden Fahrten an die Kommunen weitergibt, kann im Regionalen NVP nicht geklärt werden.</p>
Stadt Gudensberg (15.10.2013)	<p>Hierzu [Anhörungsentwurf zum Regionalen NVP] eine Frage: Können Sie uns nähere Informationen über die Gründe der Änderung der Linienführung der Linie 50 zukommen lassen?</p> <p>Die Linie 50 bedient derzeit im Gudensberger Stadtteil die Haltestelle „Dissen-Ost“. Weiterhin gibt es morgens sogar einige Fahrten ab Gudensberg/Rathaus über Gudensberg/Deute nach Dissen/Ost und weiter nach Edermünde-Grifte und Kassel.</p>	<p>Da die Nachfrage auf der Linie 50 zwischen Gudensberg und Edermünde im Schnitt nur ca. 1 Fahrgast je Fahrt betrug, liegt es nahe, den Endpunkt von Dissen (Bedienung unverändert durch Linie 500 im Stundentakt) nach Guxhagen zu verlegen, da hier eine Lücke im bisherigen Angebot gefüllt werden konnte. Der NVV prüft, ob im Bereich der Autobahntankstelle Hertingshausen eine Verknüpfung zwischen der Linie 500 und dem Stadtbus Baunatal denkbar ist. Da dies rechtlich noch ungeklärt ist, wird dies im NVP nicht diskutiert.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Gemeinde Burgwald (21.10.2013)	Nach Kenntnis der Unterlagen ist festzustellen, dass für den Bereich der Gemeinde Burgwald im Zug- und Busverkehr keine Änderungen in den Planungen vorgesehen sind.	Für den SPNV und für die in das Verbundgebiet „einbrechende“ regionale Buslinie RMV 482 sind gemäß Reg. NVP keine Änderungen am Rahmenangebot vorgesehen. Eventuelle Änderungen bei den lokalen Bus- und AST-Linien gehen aus dem jüngst verabschiedeten NVP für den Landkreis Waldeck-Frankenberg hervor.
Gemeinde Söhrewald (24.10.2013)	<p>Bereits mit Schreiben vom 8.7.2013 an das Regierungspräsidium Kassel haben wir in Bezug auf die Stellungnahme gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 2 PBefG; Linienbündel 109 „Lohfelden/Söhrewald“ darauf hingewiesen, dass unserer Ansicht nach die Neuauflage des Linienbündels 109 eine deutliche Verschlechterung des Fahrangebotes in unserer Gemeinde darstellt, insbesondere für die Ortschaften Wattenbach und Eiterhagen.</p> <p>Jede Fahrt, welche in diesen Ortschaften nicht mehr stattfindet, beeinflusst den demografischen Wandel negativ. In diesem Zusammenhang sehen wir hier keine positive kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV für den Ordnungsraum und den ländlichen Raum.</p> <p>Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass eine Beschneidung der Infrastruktur im Ordnungsraum und ländlichen Raum das große Problem des demografischen Wandels verschärft.</p>	<p>Das genannte Schreiben an das Regierungspräsidium Kassel bezieht sich auf den aktuellen Fahrplan und nicht auf den NVP. Die Gemeinde Söhrewald liegt im Ordnungsraum und hat derzeit ein Angebot an Werktagen im 60- oder gar 30-Minuten-Takt, an Samstagen im 30- bis 60-Minuten-Takt und an Sonn- und Feiertagen einen 60- bis 120-Minuten-Takt.</p> <p>Der demographische Wandel mit all seinen Facetten ist ein vielschichtiger gesellschaftlicher, raum-zeitlicher Prozess. Auch ein „gutes“ Busangebot (wie oben beschrieben) kann diesen Prozess als singuläre Maßnahme weder aufhalten noch umkehren, ggf. marginal beeinflussen (Erreichbarkeit).</p> <p>dito, wobei die Vorhaltung eines Angebot im ÖPNV keine Investition i. e. S. ist, sondern mit jährlichen konsumtiven Kosten verbunden ist, denen in dünn besiedelten Gebieten nur geringe Einnahmen gegenüberstehen.</p>
Stadt Wolfhagen (25.10.2013)	<p>Mit Blick auf die Belange der Fahrgäste in den Wolfhager Stadtteilen Vie-sebeck und Gasterfeld (NVV Stadtbuslinie 112) bitten wir um Änderung der Fahrpläne.</p> <p>Hintergrund ist, dass es den Schülerinnen und Schülern aus den genannten Stadtteilen angesichts der neuen Fahrpläne nicht mehr möglich sein wird, pünktlich zum Unterrichtsbeginn die Schule in Zierenberg zu erreichen.</p> <p>Auch bleiben mit den neuen Fahrplänen die Bedürfnisse der Berufspendler aus den genannten Stadtteilen nach Kassel weit über ein zumutbares Maß hinaus unberücksichtigt.</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadt Wolfhagen bezieht sich auf das Angebot der (lokalen) Stadtbuslinie 112 (LB 104), die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ihren Betrieb aufnahm.</p> <p>Deshalb kann die Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Reg. NVP nicht näher kommentiert werden. Das Rahmenangebot für lokale Linien wird im NVP des Landkreises Kassel behandelt.</p> <p>Die Anmerkungen beziehen sich auf den derzeitigen Fahrplan der Stadtbuslinien 111 bis 114. Diese sind lokale Linien und die Erschließung der Wolfhager Stadtteile eine lokale Ver-</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Stadt Wolfhagen (Forts.)</p>	<p>Unser Änderungsvorschlag ist daher, dass der Busverkehr – der angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen bekanntermaßen lediglich mit einem Fahrzeug organisiert wird – einen Durchlauf früher startet, mittags entsprechend ausgedünnt wird und so auch am Abend bis (wie vorgesehen) 19.20 Uhr im Einsatz bleibt.</p>	<p>kehrsaufgabe, die im lokalen Nahverkehrsplan des Landkreis Kassel zu diskutieren ist.</p>
<p>Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) (03.12.2013)</p>	<p><u>Seite 376 f. zur Festlegung von Verbundbusverkehren:</u>            In § 2 (4) HÖPNVG ist dokumentiert, dass die Festlegung regionaler Buslinien im regionalen Nahverkehrsplan getroffen wird. Im § 2 (3) HÖPNVG wird eine solche explizite Ausweisung von Verbundbusverkehren nicht für den regionalen Nahverkehrsplan gefordert. Entsprechend sollte auf die nicht abgestimmte Auflistung der in Tabelle V-9 genannten Linien verzichtet werden.</p> <p><u>Seite 380, Tab. V-10 bezgl. Schmittlotheim:</u>            Bei dem Verknüpfungspunkt „Vöhl-Schmittlotheim“ steht unter Bemerkungen „alternativ zu Vöhl-Herzhäusen“. Das Wort „alternativ“ sollte auch im Hinblick auf den Förderantrag des NVV entfallen.</p> <p><u>Seite 383:</u>            Alternative Bedienungsformen gibt es viele und Mobilfalt ist nur eine davon. Das Kapitel 3.10 sollte daher in „Alternative Bedienungsformen“ umbenannt sowie entsprechende Unterkapitel 3.10.x für AST, Rufbus, Anrufbus, ALT und Mobilfalt eingerichtet werden.</p> <p>Im dritten Absatz auf der Seite 383 kann der Eindruck entstehen, dass Mobilfalt mit den lokalen Nahverkehrsorganisationen abgestimmt sei. Um klarzustellen, dass sich dies nur auf die beteiligten Verbundlandkreise bezieht, sollte der Satz wie folgt abgeändert werden:</p>	<p>Dem Hinweis wird entsprochen. Das Unterkapitel V 3.8 zum Verbundbusverkehr wird mitsamt der Tabelle V-9 ersatzlos gestrichen.</p> <p>Der Hinweis zum Verknüpfungspunkt Vöhl-Schmittlotheim wird übernommen. Das Wort „alternativ“ wird gestrichen.</p> <p>Alternative Bedienungsformen sind üblicherweise auf lokalen Linien zu finden. Der Ersatz von einzelnen regionalen Kursen durch bedarfsgesteuerte Fahrten wird im NVP berücksichtigt. Das Projekt „Mobilfalt“ ist ein explizit durch das Land getragenes Modellprojekt und findet daher die Erwähnung im Regionalen NVP.</p> <p>Der Hinweis wird übernommen und der Satz entsprechend abgeändert.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) (Forts.)</p>	<p>„Das neue Nahverkehrskonzept ‚Mobilfalt‘ wurde vom NVV gemeinsam mit den beteiligten Verbundlandkreisen (bzw. deren lokalen Nahverkehrsorganisationen) sowie mit den Städten und Gemeinden in den drei Pilotregionen entwickelt.“</p> <p><u>Seite 385, zweiter Absatz:</u> Der Nahverkehrsplan sollte über das Modellprojekt „Mobilfalt“ informieren, aber kein Marketing dafür betreiben. Es sind unseres Wissens keine Belege dafür vorhanden, dass Mobilfalt „deutlich günstiger ist als herkömmliche Angebote mit dem AST oder dem Bus“. Der Absatz sollte deshalb entfallen.</p> <p><u>Anlage V-2, Seite 53, Linie 560:</u> Zum Start der Saison 2014 wird die Linie 560 an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von Bad Arolsen aus eine Anbindung des Twistesees ermöglichen. Linienvverlauf, „verkehrliche Funktion“ sowie „anzubindende Einrichtungen bzw. Gebiete“ sind hinsichtlich des Strandbades am Twistensee in Wetterburg anzupassen.</p>	<p>Der Hinweis wird übernommen und der Absatz entsprechend gestrichen.</p> <p>Der Hinweis wird übernommen. Das Rahmenangebot zur Linie 560 wird in der Anlage V-2 entsprechend angepasst.</p>
<p>Stadt Eschwege (13.12.2013)</p>	<p>Dem Entwurf ist zu entnehmen, dass es in Zukunft keinen schienenparallelen Regelbusverkehr zwischen Bad Sooden-Allendorf und Eschwege (Linie 220) mehr geben soll; dieser Planung können wir nicht zustimmen.</p> <p>Der auf dieser Strecke liegende Stadtteil Albungen wird so keine regelmäßige ÖPNV-Verbindung weder in Richtung Bad Sooden-Allendorf noch in Richtung Eschwege haben. Auch wenn vereinzelte Fahrten – so z. B. im Rahmen des Schulbusverkehrs – aufrechterhalten werden sollen, stellt dies keine ausreichende ÖPNV-Verbindung dar.</p> <p>[Es] muss umso dringender die Regelbusverbindung von Albungen in Richtung Eschwege und Bad Sooden-Allendorf und umgekehrt erhalten bleiben, wobei die Busse künftig den Stadtteil direkt anfahren sollen und nicht nur eine Bedienung an der B 27 erfolgen soll.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die auf dem Linienweg befindlichen Stadtteile (BSA-Kleinvach, BSA-Weiden, ESW-Albungen) haben zusammen knapp 700 Einwohner. Der Linienabschnitt hat eine Länge von ca. 20 km (in Abhängigkeit einer Bedienung der Ortsmitte von Albungen). Der Stadtteil ESW-Niederhone ist mit R7 und Stadtbus auch ohne die Linie 220 ausreichend angebunden.</p> <p>Die wegfallenden Regelfahrten der Linie 220 werden durch bedarfsbediente Fahrten auf den lokalen AST-Linien ersetzt, die diese Stadtteile bereits komplementär bedienen. Durchgehende Fahrten für den Ausbildungsverkehr zwischen Eschwege und Witzenhausen bleiben bestehen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Eschwege (Forts.)	Wir bitten unsere Forderungen zur Aufrechterhaltung der Regelbusverbindung von Eschwege nach Bad-Sooden-Allendorf über Albungen und zurück [...] in den Regionalen Nahverkehrsplan aufzunehmen und auch bei der anstehenden Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans des Werra-Meißner-Kreises zu berücksichtigen.	Der Regionale NVP sieht die Bedienung zu den nachfragerrelevanten Zeiten im regionalen Busverkehr vor. Ansonsten ist die Bedienung des Stadtteils Albungen eine lokale Aufgabe und im Lokalen NVP des Werra-Meißner-Kreises zu diskutieren.
Stadt Baunatal (16.12.2013)	<p>Die hierfür [Weiterentwicklung Stadtbussystem] Anfang des Jahres eingesetzte Arbeitsgruppe „ÖPNV rund um Baunatal“ hat ihre Arbeit gerade abgeschlossen.</p> <p>Es war ein Bestandteil des Arbeitsauftrages dieser Projektgruppe, unter kritischer Analyse des bestehenden Stadtverkehrsnetzes einen Vorschlag für die Fortentwicklung des Stadtbusses zu erarbeiten.</p> <p>Der Abschlussbericht wurde von den Mitgliedern des Lenkungskreises am 19.11.2013 abschließend beraten und beschlossen. Die Arbeitsgruppe hat sich auch mit den verschiedenen Möglichkeiten für eine Ausweitung des Streckennetzes der Straßenbahn in und um Baunatal befasst. In diesem Zusammenhang wurden auch Kostenermittlungen durchgeführt bzw. fortgeschrieben und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen angestellt.</p> <p>Es wird von uns angeregt, dass die Ergebnisse der Projektgruppe – soweit sie für die Aufgabenstellung des Nahverkehrsplanes des NVV betreffen – in die Neufassung für den Planungszeitraum 2013 bis 2018 aufgenommen werden.</p> <p>Die beabsichtigte Überführung der bisherigen Buslinie 403, die die Gemeinden Gudensberg, Niedenstein und Baunatal miteinander verbindet, frühestens nach Auslaufen der bestehenden Konzession zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in eine neue Buslinie 54 (siehe S. 354 des Berichtsentwurfs) und damit verbunden ein Übergang der Aufgabenträgerschaft auf den NVV, ...</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stadtbuslinien in Baunatal sind lokale ÖPNV-Angebote in Aufgabenträgerschaft des LK Kassel, weshalb das künftige Rahmenangebot im lokalen NVP behandelt wird, der sich ebenso in der Fortschreibung befindet.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ergebnisse, die für den Regionalen NVP Relevanz besitzen, sind bereits berücksichtigt.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Baunatal (Forts.)	<p>... wird von der Stadt Baunatal grundsätzlich begrüßt, sehen wir hierin doch eine Stärkung der Stadt Baunatal in ihrer Funktion als Mittelzentrum im südlichen Landkreis Kassel.</p> <p>Etwaige Zusagen, sich an einem möglichen Betriebskostendefizit der neuen Buslinie zu beteiligen, können von Seiten der Stadt zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht gemacht werden.</p> <p>Mit großen Interesse wird von der Stadt Baunatal das auf den Seiten 383 ff. beschriebene Konzept der alternativen Bedienform „NVV Mobilfalt“ beobachtet. Sobald nach Abschluss der Pilotphase eine Auswertung der Ergebnisse aus der Testphase vorliegt, sind wir hieran sehr interessiert.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist beabsichtigt, dass nach Abschluss der Pilotphasen die Ergebnisse in der Region vorgestellt und erörtert werden.</p>
Stadt Frankenau (16.12.2013)	Besonders begrüßen wir die geplante Angebotsverdichtung nach Bad Wildungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Grebenstein (16.12.2013)	<p>Nach eingehender Prüfung der vorgelegten Unterlagen kommen wir zu der Überzeugung, dass der Anschluss unseres Stadtteils Udenhausen nicht ausreichend ist, da es sich bei der Linienanbindung lediglich um einen Schulbus handelt.</p> <p>Erfreulicherweise konnte durch den Vorstoß des SPD-Unterkreises zwei zusätzliche Busfahrten in den Morgenstunden erwirkt werden.</p> <p>Im Sinne der Udenhäuser Bürger ist hier eine Verbesserung erwünscht, jedoch können keine weiteren städtischen Haushaltsmittel zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots bereitgestellt werden.</p> <p>Durch den reinen Schulbusverkehr sind die Bürger unseres Stadtteils in den Schulferien vollständig von einem ÖPNV-Angebot abgehängt. Besonders die Berufspendler werden hierin in voller Härte getroffen.</p> <p>Sie werden daher gebeten zu prüfen, ob weitere Verbesserungen, insbesondere in den Schulferien, möglich sind.</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadt Grebenstein bezieht sich auf das Angebot der lokalen Buslinie 171 (LB 103), die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 die ausbildungsbezogenen Fahrten der eingestellten regionalen Buslinie 170 übernahm.</p> <p>Deshalb kann die Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Regionalen NVP nicht näher kommentiert werden. Das Rahmenangebot für lokale Linien wird im Lokalen NVP des Landkreises Kassel behandelt, der zeitparallel fortgeschrieben wird.</p> <p>Die Bedienung der Stadtteile ist im Lokalen NVP für den LK Kassel zu diskutieren. Die RegioTram fährt auch an Ferienwerktagen im 30-Minuten-Takt.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Stadt Immenhausen (17.12.2013)</p>	<p>Hinsichtlich der äußerst umfangreichen Ausführungen ist uns insbesondere aufgefallen, dass zukünftig vermehrt mit einer Reduzierung von Leistungen im Bereich der Buslinienverkehre zu rechnen ist.</p> <p>Dieser Umstand ist aktuell bereits erheblich für die Stadt Immenhausen spürbar, indem die Linie 170 zwischen Hofgeismar (über Hofgeismar-Hombressen – Grebenstein-Udenhausen – Immenhausen-Mariendorf) und Immenhausen/Bahnhof zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 eingestellt wurde.</p> <p>Die aktuell verkehrende Linie 171, die nahezu ausschließlich der Schülerbeförderung dient, kann diese Streichung nur marginal auffangen, da die Linie zeitlich begrenzt und nicht in den Schulferien verkehrt. Weiterhin hat diese Linie keinen durchgängigen Anschluss an den Bahnhof in Immenhausen zur RegioTram, was sie für Pendler unattraktiv macht.</p> <p>Städte wie Immenhausen oder Grebenstein sind somit zwar optimal an das Schienennetz angebunden; dieser Umstand relativiert sich jedoch, wenn insbesondere die Menschen aus den Ortsteilen keinen adäquaten Anschluss über das Busliniennetz an die RegioTram haben.</p>	<p>Der Entwurf zum Reg. NVP sieht Angebotsausweitung auf etlichen regionalen Buslinien vor, besonders in den ländlichen Räumen (Anzahl, erweitertes Angebot in den Abendstunden und an Wochenenden).</p> <p>Bei der ehem. regionalen Buslinie 170 handelte es sich um eine schienenparallele Verbindung. Spätestens mit der Inbetriebnahme des Zielkonzepts der RegioTram zum Dez. 2013 wird keine straßengebundene Verbindungslinie zwischen Immenhausen und Hofgeismar mehr benötigt.</p> <p>Die Anbindung einzelner, abseits der Hauptachsen gelegener Stadt- und Ortsteile ist keine Hauptaufgabe regionaler Buslinien (vgl. Kap. III 3.3), weshalb die Überführung dieser Verkehrsbedienung in die Aufgabenträgerschaft des LK Kassel gerechtfertigt ist. Das Rahmenangebot für die lokalen Linien wird im NVP für den LK Kassel behandelt, der sich ebenso in der Fortschreibung befindet.</p>
<p>Stadt Schwalmstadt (17.12.2013)</p>	<p>Die Verknüpfung der Verbundgebiete ist gerade für Schwalmstadt besonders wichtig. Die Gebietsrandlage im NVV von Schwalmstadt muss zukünftig verbessert bzw. egalisiert werden.</p> <p>Die Verwaltung ist beauftragt worden, mit RMV und NVV über eine Sonderlösung für Schwalmstadt zu verhandeln. Ziel soll ein kurzfristiger Verbundtarif sein.</p> <p>Die Herausnahme des ÖPNV aus der Kasseler Straße in Ziegenhain, um die Lärm- und Umweltbelastung zu reduzieren. Die Kasseler Straße wurde als Hauptverkehrsstraße zurückgebaut und sollte als Wohnstraße dienen. Das Umlegen der Linienführung (Bus) ist problemlos über die B 254 möglich.</p>	<p>Für verbundübergreifende Fahrten in das/aus dem RMV-Gebiet gilt in einem definierten Raum der Übergangstarif des RMV. Die Einführung eines darüber hinausgehenden Landestarifs (Hessentarif) wird geprüft.</p> <p>In Schwalmstadt wird der NVV-Tarif angewandt. Für verbundübergreifende Fahrten gilt das Vorgenannte. Eine Sonderregelung mit einzelnen Kommunen ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die Kasseler Str. hat auch nennenswerte Fahrgastzahlen, für die – bei der Führung über die B254 – eine Alternative berücksichtigt werden müsste. Bei Bedienung der C.-B.-Schule ist eine Führung über die B254 wegen dreimaligen Befahrens eines LSA-geregelten Knotenpunktes sehr zeitintensiv.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Gemeinde Bad Emstal (18.12.2013)	<p>Die Anbindung der Gemeinde Bad Emstal, ohne einen Umsteigezwang in Schauenburg-Breitenbach, soll umgehend wieder eingeführt werden. Bis dieses umgesetzt wird, ist eine wirkliche Umsteigegarantie sicher zu stellen.</p> <p>Der zusätzliche Aufbau von Expressbuslinien nach Kassel wird gefordert.</p> <p>Wir fordern, dass Bad Emstal, als eines der beliebtesten touristischen Zentren Nordhessens, dauerhaft und verstärkt an das Oberzentrum Kassel, aber auch an die Mittelzentren Wolfhagen und Fritzlar verstärkt angebunden wird.</p>	<p>Das Projekt „Zentrale Datendrehscheibe“ (vgl. Kap. VI 6.3 u. 6.4) wird die Umsteigesicherheit erhöhen. Das Umsteigen zwischen Linien ist für viele Kommunen gelebte Realität und daher auch für Bad Emstal vertretbar. Die Durchbindung der Buslinie aus Kassel ist aus Gründen der abweichenden Fahrzeuganforderungen (Kapazitäten) nicht sinnvoll.</p> <p>Die Gemeinde Bad Emstal und/oder der LK Kassel können dies mit einer entsprechenden Mitfinanzierung herbeiführen. Aus Sicht des NVV besteht keine Notwendigkeit, das regionale Angebot weiter auszubauen.</p> <p>Die Anbindung nach Kassel entspricht der Mindestbedienung. Die Anbindung nach Fritzlar und nach Wolfhagen ist im Lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Kassel zu diskutieren.</p>
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) (19.12.2013)	<p>Auch die Angaben zu den anderen SPNV-Linien, die den NVV und den RMV betreffen, stehen in Einklang zu den Planungen des RMV, d. h. zu den im Entwurf des RNVP des RMV niedergelegten Konzepten.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Landkreis Kassel (20.12.2013)	<p>Für das Servicezentrum Regionalentwicklung sind im Wesentlichen [...] Aspekte und deren Wirkungen auf den ländlichen Raum von Bedeutung:</p> <p>Im Hinblick auf diesen Umstand [s. Stellungnahmen zu Kap. III „Anforderungsprofil“] wird der Wegfall der Regelbedienung von Trendelburg-Wülmersen und die nahezu vollständige Streichung der Anrufsammeltaxis für den Landkreis, die bislang auch die dünner besiedelten Gebiete und kleinen Ortschaften versorgten, bedauert.</p> <p>Das im Regionalen Nahverkehrsplan (NVP) beschriebene Modellprojekt „Mobilfalt“ greift diesen Ansatz [s. Stellungnahmen zu Kap. III „Anforderungsprofil“] auf und verfolgt das Ziel, die Mobilität in der ländlichen Region nachhaltiger zu sichern.</p>	<p>Die regionale Buslinie 180 bedient den Stadtteil Langenthal mit 715 Einwohnern, während das Wasserschloss Wülmersen keine nennenswerten Einwohnerzahlen aufweist. Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) bediente hauptsächlich lokale Linien. Daher sind beide Themen im Lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Kassel zu diskutieren.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Landkreis Kassel (Forts.)	<p>Es wäre wünschenswert, wenn dieses vielversprechende Projekt – nach Abschluss der Erprobungsphase in den Pilotregionen – im Interesse der Regionalentwicklung dauerhaft zum Tragen kommen wird.</p> <p>Darüber hinaus sollte angestrebt werden, „Mobilfalt“ auch auf den Landkreis Kassel bzw. auf die besonders stark von demografischen Veränderungen betroffenen ländlichen Gebiete zu erweitern.</p>	<p>Bei einem nachgewiesenen Erfolg der Modellphase ist dies sicherlich denkbar, jedoch Aufgabe der lokalen Aufgabenträger. Der NVV würde dieses Vorhaben entsprechend unterstützen.</p> <p>s. o.</p>
Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) (20.12.2013)	<p>Bitte folgende Änderung aufnehmen: S. 316, Abbildung zu Korridor 1: RE 1 EF bitte ohne die Halte Bodenrode, Wingerode und Beuren darstellen.</p>	<p>Der Korrekturhinweis wird übernommen.</p>
Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (20.12.2013)	<p>Der NWL ist in den vom NVV benannten Korridoren 3 (Kassel – Warburg), 8 (Marburg – Brilon) und 9 (Göttingen- Ottbergen) von den Planungen des NVV betroffen.</p> <p>Das dargestellte Angebotskonzept für den Korridor 9 deckt sich mit den Planungen des NWL, Einwände bestehen nicht.</p> <p>Zum Korridor 8 steht der NWL momentan noch in Gesprächen mit dem NVV zur Gestaltung des Angebots zwischen Korbach und Brilon bzw. Bestwig. Ziel ist es, eine zweistündliche Verbindung von Marburg/Korbach nach Brilon bzw. weiter in Richtung Dortmund herzustellen.</p> <p>Damit ist jedoch nicht zwingend eine umsteigefreie Verbindung bis Bestwig gemeint, sondern in erster Linie eine Umsteigerelation über Brilon Wald mit Weiterführung der RB 55 nach Brilon Stadt.</p> <p>Je nach Angebotskonzept für die Linie RE 57 (Dortmund – Winterberg / Brilon) kann es zur Herstellung des Anschlusses erforderlich sein, einzelne Züge der Linie RB 55 von Marburg kommend bis Bestwig durchzubinden, um dort den von Winterberg kommenden RE 57 zu erreichen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (Forts.)</p>	<p>Im Korridor 3 decken sich die Aussagen auf S. 321 ff. mit den Planungen des NWL. Auf der vorgelagerten Seite 310 (Kapitel 2.4) schlagen wir vor, die Angebotsentwicklung wie folgt anzupassen:</p> <p>„Abhilfe wird voraussichtlich erst ab dem Fahrplanjahr 2016 die geplante zweistündliche Verlängerung des RE 11 von Düsseldorf über Paderborn und Warburg bis nach Kassel schaffen. Mit der Umsetzung des geplanten Zielkonzeptes Rhein-Ruhr-Express (RRX) wird diese Linie dann von der Linie RRX 2 abgelöst. Bis 2016 wird die Verbindung nach Paderborn aufrechterhalten mittels ...“</p> <p>Hinweisen möchten wir weiterhin auf die zur Liniennummersystematik in NRW nicht konforme Bezeichnung einzelner Linien. Hier empfehlen wir die durchgängige Ausweisung und Vermarktung der Liniennummer RE 17 für die Züge Hagen – Kassel, da der RE 3 in NRW für die Linie Hamm – Dortmund – Gelsenkirchen – Düsseldorf steht. Auch die Liniennummer RB 42, die bei Ihnen für die Verbindung Brilon – Marburg vorgesehen ist, ist in NRW bereits vergeben an die Linie Münster – Essen.</p>	<p>Der Hinweis zur künftigen Angebotsentwicklung zwischen Paderborn und Kassel wird übernommen.</p> <p>Der Hinweis zur durchgehenden Umbenennung des RE3 Kassel – Warburg – Hagen wird für die Kapitel III „Anforderungsprofil“ und V „Angebotskonzept“ übernommen.</p>
<p>Regierungspräsidium Kassel, Dez. Regionalpl. (20.10.2013)</p>	<p><u>Schiene</u> Dortmund – Paderborn – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe Kassel-Wilhelmshöhe – Bebra – Eisenach – Erfurt:</p> <p>Der Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans dokumentiert für die Strecke „Dortmund – Paderborn – Kassel“ sowie „Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt“ auf Seite 212 im Anforderungsprofil sowie in der Schwachstellenanalyse auf Seite 277 und 278 einen hohen Handlungsbedarf hinsichtlich einer schnellen, umsteigefreien Verbindung zwischen den Knotenbahnhöfen Dortmund, Paderborn, Kassel-Wilhelmshöhe, Bebra, Eisenach, Erfurt.</p>	<p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Regierungspräsidium Kassel, Dez. Regionalpl. (Forts.)	<p>Es fehlt in dieser Relation – wie richtig dargestellt wird – eine vertaktete, verlässliche RE-Verbindung. In der Angebotskonzeption, Seite 310 wird eine 2-h-Takt-Verbindung bis Kassel-Wilhelmshöhe vorgeschlagen, weil deutliche Fahrgaststeigerungen erwartet werden (vergl. Maßnahmenwirkung u. -bewertung, S. 450).</p> <p>Das Konzept soll für den Streckenabschnitt Dortmund – Paderborn – Kassel bis 2019 umgesetzt werden. Diese Maßnahme wird aus regionalplanerische Sicht begrüßt.</p> <p>Für die Relation Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt wird in der Angebotskonzeption, S. 311 bis auf weiteres keine schnelle Zugverbindung angeboten. Für einen zweistündlichen verkehrenden RE5, der die Verkehrsknoten in Kassel-Wilhelmshöhe und Erfurt umsteigefrei miteinander verbindet, gibt es trotz eines hinreichend hohen Fahrgastaufkommens keine realistische Finanzierungsperspektive, obwohl aus Sicht des NVV ein hoher Handlungsbedarf besteht (S. 450, Maßnahmenwirkung u. -bewertung).</p> <p>Aus regionalplanerischer Sicht kann festgehalten werden, dass für eine verbesserte Vernetzung innerhalb der Region sowie für die Anbindung an die angrenzenden Wirtschaftsräume in NRW und Thüringen eine vertaktete, verlässliche RE-Verbindung zwingend erforderlich erscheint.</p> <p>Hagen – Kassel (Obere Ruhrtalbahn):</p> <p>Entsprechend des Zielkonzepts des Nahverkehrsplans Nordhessen, der sich derzeit in der Fortschreibung befindet, soll das Angebot der Linie RE 17 Hagen – Kassel im Abschnitt zwischen Warburg und Kassel auf einzelne Fahrtenpaare reduziert und ansonsten durch Anschlussverbindungen mit Umsteigen in Warburg ersetzt werden.</p>	<p>Der NVV teilt diese Einschätzung.</p> <p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Regierungspräsidium Kassel, Dez. Regionalpl. (Forts.)</p>	<p>Die Linie 17 soll künftig wie die Linie RE 11 grundsätzlich direkt von und nach Kassel-Wilhelmshöhe verkehren. Der RE 17 soll beschleunigt geführt werden und hält im NVV-Gebiet – analog dem Bedienungskonzept RE 11 – nur noch im MZ Hofgeismar.</p> <p>Anschlüsse sind damit möglich in Kassel-Wilhelmshöhe auf die ICE Richtung Frankfurt/Main, Würzburg und München sowie auf die RE-Linien Richtung Halle, Fulda, Eisenach – Erfurt.</p> <p>In der Relation Marburg – Korbach – Brilon Wald (– Bestwig) soll der Abschnitt Frankenberg/Eder – Korbach bis Dezember 2014 reaktiviert werden. Diese Absicht ist zielkonform mit den Aussagen des Regionalplans Nordhessen 2009.</p> <p>Ob hierzu Fahrplananpassungen in Zusammenwirken mit den Verkehrsverbänden NRW erforderlich sind, sollte geprüft werden, zumal in NRW im Zuge der „Oberen Ruhrtalbahn“ infrastrukturelle Veränderungen anstehen. Es besteht u. a. Sanierungsbedarf an 3 Tunnelbauwerken. Hierzu wird seitens der DB AG der Rückbau aufingleisigkeit in den Bereichen der Tunnelbauwerke angestrebt.</p> <p>Kassel – Schwalmstadt – Marburg – Frankfurt/Main:</p> <p>Auf eine Aufweichung des Stundentaktes Wabern – Schwalmstadt-Treysa sollte verzichtet werden. Eine alternierende RE/IC-Verbindung im Stundentakt mit guten Verknüpfungsmöglichkeiten in Schwalmstadt-Treysa vom Nahverkehr auf den „schnellen Verkehr“ ist anzustreben.</p> <p><u>ÖPNV</u></p> <p>Zentrenverknüpfung, Verbindungsqualitäten, Erschließung:</p> <p>[s. auch Stellungnahmen zu Kap. III „Anforderungsprofil“]</p> <p>Daneben sollte nochmals geprüft werden, inwieweit die Mittelzentren untereinander nicht noch besser durch die regionalen Hauptlinien verbunden werden können.</p>	<p>Der NVV sieht hier keine Umsetzungsperspektive. Die Durchbindung der R9 ist die verbleibende Möglichkeit, den SPNV in diesem Korridor zu verbessern.</p> <p>Der NVV sieht die Verbindungen benachbarter Mittelzentren im SPNV und im regionalen Busverkehr gemäß der Konzeption im Regionalen NVP als hinreichend an.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Regierungspräsidium Kassel, Dez. Regionalpl. (Forts.)	<p>Als Beispiel wäre hier eine Regionale Hauptlinie von Frankenberg nach Schwalmstadt zu nennen, die damit die Erschließungsdefizite der Gemeinden Gilserberg/Jesberg nach Schwalmstadt kompensieren könnte.</p> <p>Die Pendlerströme zwischen Frankenberg/Eder über Gemünden nach Kirchhain bzw. von Frankenberg/Eder über Gemünden und Gilserberg nach Schwalmstadt sollten nochmals verglichen werden, mit dem Ziel hier eine neue regionale Hauptlinie Frankenberg – Schwalmstadt zu schaffen</p> <p>Das Engagement im Bereich des Modellprojekts „NVV-Mobilvielfalt“ wird begrüßt, da nur durch neue Projektideen Strategien entwickelt werden können, die den soziodemografischen Entwicklungen und Veränderungen im ländlichen Raum Rechnung tragen können. Hierdurch könnten gfl. auch Bedienungsdefizite aufgefangen werden.</p>	<p>s. o.</p> <p>Die Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Stand vom 30.06.2008 (vgl. Kap. II „Bestandsaufnahme“) weisen für die Gemeinden Frankenberg, Haina (Kloster) und Gemünden (Wohra) jeweils 60 bis 70 Auspendler in den gesamten Schwalm-Eder-Kreis auf. Für die Gemeinden Gilserberg und Jesberg beträgt die Anzahl der Auspendler in den Landkreis Waldeck-Frankenberg (gesamt) jeweils rund 70. Der südliche Kellerwald und die dort verlaufende Kreisgrenze scheinen demnach auch eine „mental“ wahrgenommene Grenze zu sein. Zudem sind auf dieser Relation Schülerverflechtungen weder vorhanden noch künftig zu erwarten, die die Einrichtung einer regionalen Buslinie rechtfertigen würden.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Stadt Trendelburg (20.12.2013)	<p><u>Anbindung Wülmersen:</u>            Zukünftig verläuft die Linie 180 an Wochenenden und Feiertagen ausschließlich von Trendelburg über Dessel nach Langenthal und Bad Karlshafen. Die Haltestelle Wülmersen wird nicht mehr angefahren. Unter der Woche wird Wülmersen nur noch sehr sporadisch berücksichtigt.</p> <p>Durch den Ausschluss des Haltepunktes Wülmersen ist das touristisch für die Stadt Trendelburg und den Landkreis Kassel bedeutsame Wasserschloss über den öffentlichen Personennahverkehr an Wochenenden und Feiertagen nicht mehr erreichbar.</p>	<p>Die regionale Buslinie 180 bedient den Stadtteil Langenthal mit ca. 715 Einwohnern, während das Wasserschloss Wülmersen keine nennenswerten Einwohnerzahlen aufweist. Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) bediente hauptsächlich lokale Linien. Daher sind beide Themen im Lokalen NVP für den LK Kassel zu diskutieren.</p> <p>s. o.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Stadt Trendelburg (Forts.)</p>	<p>Der Magistrat der Stadt Trendelburg fordert den Landkreis Kassel auf, diese Entscheidung im Sinne der Tourismusentwicklung einer Neubewertung zu unterziehen und dabei auch die Landkreisbestrebungen im Sinne einer weiteren Attraktivierung des Wasserschlosses und der Umgebung zu berücksichtigen.</p> <p><u>Anbindung Gottsbüren:</u></p> <p>Die Anbindung des Ortsteils Gottsbüren an den ÖPNV hat sich durch den Wegfall des AST deutlich verschlechtert. Durch den Wegfall der AST-Nutzung bei den Frühfahrten ist eine Anbindung von Pendlern Richtung Hofgeismar und Kassel an die RegioTram mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr möglich.</p> <p>Die angestrebte Kompensation durch die Linien 181 und 192 ist außerhalb der Schulzeiten ungenügend. Der Magistrat der Stadt Trendelburg fordert den Landkreis Kassel auf, hier schnellstmöglich Abhilfe zu schaffen.</p> <p>Ergänzend zu dem oben zitierten Magistratsbeschluss gebe ich Ihnen als Bürgermeister folgende gravierende Verschlechterungen, welche die Stadt Trendelburg aus Bürgersicht erreicht haben weiter, die erst seit Inkrafttreten der Fahrplanänderungen offenbar geworden sind:</p> <p><u>Linie 140:</u></p> <p>Bei der Fahrt der Sieler und Eberschützer Kinder zur Schule nach Hofgeismar ergibt sich inzwischen eine Fahrzeit von über 45 Minuten. Dies bedeutet für die Kinder eine Verdopplung der Fahrzeit und damit eine wesentliche Verschlechterung des Serviceangebots zum gleichen Preis.</p> <p>Die Busse sind vollkommen überfüllt, sodass zusteigende Kinder in Eberschütz und Sielen im weiten Teilen keine Sitzgelegenheiten mehr finden können.</p>	<p>s. o.</p> <p>Diese Stellungnahme der Stadt Trendelburg bezieht sich auf das Angebot der (lokalen) Buslinie 181 (LB 101), die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 das AST auf dem Gebiet der Stadt Trendelburg ablöste. Daher kann diese Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Reg. NVP nicht näher kommentiert werden. Das Rahmenangebot für die lokalen Linien wird im Lokalen NVP für den Landkreis Kassel behandelt, der zeitparallel fortgeschrieben wird.</p> <p>Bei direkter Linienführung würde das Angebot für Trendelburg, Stammen, Hümme und Schöneberg verschlechtert. Der NVV sieht den Fahrweg über Trendelburg auch aufgrund der besseren Kostendeckung der Linie als sinnvoll an. Es ist der Stadt und/oder dem LK Kassel jederzeit möglich, Fahrten über das Grundangebot – dann auch auf direkten Fahrweg – über den Verbund zu bestellen, wenn eine 50%ige Kostenbeteiligung erfolgt.</p> <p>Diese Anmerkung bezieht sich nicht auf den Regionalen NVP und wird hier nicht weiter kommentiert.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Trendelburg (Forts.)	<p>Aufgrund der veränderten Fahrstrecke, die nunmehr nicht über Hümme nach Hofgeismar führt, verlängert sich die Fahrzeit für die Schüler, die Schulen in Hofgeismar, Grebenstein, Kassel usw. besuchen, geringfügig.</p> <p>Bemängelt wird allerdings, dass keine Verknüpfung der Linien 180 und 140 im Bereich der Haltestelle Lieber stattfindet, die es den Schulkindern, die die Schule in Bad Karlshafen besuchen, ermöglicht, durch Umstieg durchgängig den ÖPNV nutzen können. Zu den schulzeitrelevanten Zeiten verpassen sich die Linien um ca. 10 min. Daraus resultiert, dass diese Kinder nach wie vor auf einen privaten Transport aus den Ortsteilen zur Bushaltestelle Lieber angewiesen sind.</p> <p>Der Magistrat der Stadt Trendelburg fordert abschließend die für den lokalen und regionalen öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Entscheidungsträger auf, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die geeignet sind, die Serviceleistungen des ÖPNV im Stadtgebiet durch entsprechende Planänderungen und -ergänzungen zu verbessern.</p> <p>Wir gehen in diesem Zusammenhang von der Fortsetzung bisheriger konstruktiver Gespräche aus und stehen hierfür jederzeit zur Verfügung.</p>	<p>s. o.</p> <p>Das Anschlusskonzept für den regionalen Busverkehr (vgl. Kap. V 3.9 und Anl. V-3) sieht eine (Takt-)Verknüpfung der Buslinien 140 und 180 in Trendelburg vor. Aufgrund verschobener Fahrpläne kann es während der Schulverkehrszeiten vereinzelt zu Anschlussverlusten oder zu längeren Wartezeiten kommen. Der NVP gibt den Rahmen für das Angebot vor, die konkrete Ausgestaltung der Fahrpläne obliegt dem „Tagesgeschäft“.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Unstrut-Hainich-Kreis (20.12.2013)	<p>Die Änderungen im SPNV ab 15.12.2013 wurden im Linienbündel 2 berücksichtigt. Trotz der ab 2015 geplanten Aufsplittung der Linie 200 in die Linienabschnitte 200 (bis ESW), 230 (bis MHL) und 231 (bis Anschluss an WAK 78) wird die Verknüpfung des Werra-Meißner-Kreises und des Unstrut-Hainich-Kreises sichergestellt. Vor allem wird die Anbindung des Werra-Meißner-Kreises an den Bahnhof Mühlhausen gewährleistet.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Stadt Waldkappel (20.12.2013)	<p>Laut Ihrem Konzept wird die neue Linie 200 nur den westlichen Abschnitt Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Wehretal – Eschwege befahren, während die Linie 230 den östlichen Abschnitt Eschwege – Meinhard – Wanfried – Mühlhausen übernimmt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Waldkappel (Forts.)	<p>Diese Konstellation der Linientrennung begrüßen wir, gerade für uns im Hinblick auf die neue Linie 200.</p> <p>Allerdings sind wir der Auffassung, dass die Anbindung der Bahnstation in Wehretal-Reichensachsen von großer Bedeutung ist und in jedem Fall aufrechterhalten werden muss. Von Bedeutung insofern, da der Bahnhof in Reichensachsen für viele, vor allem für Berufstätige aus Waldkappel, Bischhausen und Oetmannshausen Anlaufstelle ist, um per Bahn in Richtung Frankfurt und Göttingen fahren zu können.</p> <p>Für diejenigen wäre der nächste Anschluss erst wieder der Bahnhof in Eschwege und es müssten somit noch mehr Zeit und Umwege in Kauf genommen werden. Wir bitten Sie, dies in Ihren Planungen zu berücksichtigen und wären für eine Stellungnahme/Rückmeldung Ihrerseits in dieser Angelegenheit sehr dankbar.</p>	<p>s. o.</p> <p>Der NVV ist bestrebt, die Verknüpfung zwischen der SPNV-Linie R7 und der Buslinie 200 in Wehretal-Reichensachsen für Fahrtrelationen Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Sontra – Bebra dauerhaft beizubehalten. Bedauerlicherweise soll durch den Bau der BAB 44 das nachgeordnete Straßennetz in und um Reichensachsen so verändert werden, dass die Erreichbarkeit der Bahnstation Reichensachsen erheblich erschwert wird.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (23.12.2013)	<p>S. 305 ff.: Die Erläuterungen der zeitlichen Zustände („ab Dezember 2013“ bzw. „nach 2013“) sind nicht unmittelbar schlüssig, zumal der NVP ja den Zeitraum 2013-2018 umfasst.</p> <p>S. 312: Für die Main-Weser-Bahn besteht offenbar „trotz der hohen Inanspruchnahme des RE30“ noch kein dringender, sondern nur ein mittlerer Handlungsbedarf. Dabei wird nicht erkennbar, wie der unterschiedliche Handlungsbedarf zustande kommt. Auslastungszahlen des RE30 sowie Nachfragezahlen des SE30 fehlen.</p> <p>S. 341: Zur Änderung der Linienführung der RT Richtung Papierfabrik wird darauf hingewiesen, dass entsprechende Fördergelder, die für den Umbau zu einer RT-fähigen Schienenstrecke verwandt wurden, zurückgezahlt werden müssen. Der Ausbau der Holländischen Straße für die Regio-Tram wurde bereits umgesetzt, so dass diese ab dem 14.12.2013 von der RT3 und RT4 befahren werden kann.</p> <p>S. 342: Ist die RT9 nicht bereits entfallen und durch die R9 ersetzt?</p>	<p>Die Angaben zu den zeitliche Zuständen werden für eine bessere Verständlichkeit redaktionell und inhaltlich durchgegangen und entsprechend angepasst.</p> <p>Dem NVV liegen Fahrgastzahlen für die RE-Linie 30 aus den Erhebungsjahren 2008 (vgl. Kap. II 5.3.1 und Anlage II-21) und 2013 vor (letztere Daten befinden sich in 2014 in der Aufbereitungs- und Validierungsphase). Fahrgastzahlen für die „einbrechende“ SE-Linie 30 liegen dem RMV vor.</p> <p>Die Hinweise sind richtig.</p> <p>Die R9 wird die RT9 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 ersetzen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)</p>	<p>S. 343: Wird die Relation über die Hol­ländische Straße nicht mehr von RT-Fahrzeu­gen bedient, müssen anteilig der nicht genutzten Jahre Zuwendun­gen zurückgezahlt werden.</p> <p>S. 344: Die Systematik der Liniensteck­briefe des Busverkehrs (Anlage V-2) böte ebenso wie die Korridorsteck­briefe für den SPNV (Kap V-2.5) eine gute Möglichkeit, nicht nur die ange­botsseitigen Eckdaten darzustellen (diese sollten auch durch leistungsbe­zogene Merkmale (z. B. Linien-km) ergänzt werden), sondern auch Kenn­zahlen der Nachfrage.</p> <p>Die umfassende Neukonzeption der regionalen Buslinien im gesamten NVV-Bereich wird begrüßt und der damit verbundene Arbeitsaufwand ausdrücklich gewürdigt, auch wenn diese noch mit Finanzierungsvorbe­halten seitens der Kommunen versehen ist.</p> <p>S. 380, auch Anlage V-2: Auch die Stationen Vöhl-Ederbringhausen und Frankenberg Goßberg werden Ver­knüpfungspunkte mit der örtlichen Buslinie.</p> <p>S. 392: Es wird darauf hingewiesen, dass der Nutzen der zu reaktivieren­den Schienenstrecke Korbach – Fran­kenberg durch touristische Zwecke verstärkt werden kann, so dass vom Land Hessen auch entsprechende Ak­tivitäten erwartet werden.</p> <p><u>Anlage V-1:</u> Nach Wolfhagen verkehrt die RT-4, nicht die RT-3.</p>	<p>Der Hinweis ist bekannt.</p> <p>Kennzahlen der Nachfrage werden in Kapitel II „Bestandsaufnahme“ darge­stellt (soweit vorhanden). Vor allem können für neu konzipierte Linien (SPNV, Bus) oder für Linien, für die Angebotsveränderungen vorgesehen sind, keine Bestandsfahrgastzahlen angegeben werden. Die Linienlängen im SPNV sind in Kap. II 2.2.2 detailliert aufbereitet. Im Busverkehr stehen die genauen Längen der einzelnen Kurs­arten (und somit der Linien) erst bei der konkreten Angebotsplanung fest.</p> <p>Die Modalitäten zur Finanzierung der regionalen Busleistungen werden künftig so gehandhabt (vgl. S. 485), dass es eine hundertprozentige Fi­nanzierung der Grundleistungen durch den NVV geben wird. Zusatz­angebote (Taktverdichter, Verstärker­fahrten), die über die Erfordernisse der Vorgaben zu den Verbindungs­qualitäten hinausgehen (vgl. Kap. III 6.4.2), werden von kommunaler Seite zu 50 % mitfinanziert.</p> <p>Tab. V-10 und Anl. V-2 führen nur die (Takt-)Verknüpfungspunkte für den regionalen Busverkehr auf. Die neu anzulegenden Schnittstellen zum stra­ßen­gebundenen ÖPNV an den Bahn­stationen Vöhl-Ederbringhausen und Frankenberg Goßberg sollen nur von lokalen Linien bedient werden und sind daher bei den Infrastrukturinves­tionen in Kap. VI 2.3 aufgeführt.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Korrekturhinweis wird übernom­men.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
BUND Kassel (31.12.2013)	<p>Das Anschlusskonzept für den Schienenverkehr ist eines der wenigen Dokumente, die über die Abgrenzung des NVV hinausblicken.</p> <p>Allerdings suggeriert „Anschlusskonzept“ erheblich mehr als geboten wird. Dargestellt werden die Linienbezeichnungen, im Text gibt es noch die magere Info, dass es vertaktete Anschlussbeziehungen gibt. Die Verbindungsqualität und -quantität ist nicht erkennbar.</p> <p>Beim Anschlusskonzept für den regionalen Busverkehr erscheint die grenzüberschreitende Verbindungsdarstellung inhomogen. Einige wenige (NVV-eigene?) Linien haben eine Zielbezeichnung außerhalb des NVV Gebietes, andere enden als unbestimmter Strich außerhalb des Gebietes und einige Siedlungen, wie z. B. Bad Karlshafen, scheinen keine nichtschienegebundene Anbindung außerhalb des NVV-Gebietes zu besitzen.</p> <p>Selbst die NVV-eigene Nahverkehrskarte Nordhessen 2014 – Vorderseite, die als pdf zum download <a href="http://www.nvv.de">www.nvv.de</a> bereitsteht, enthält mehr Verbindungsinformationen als der Nahverkehrsplan.</p> <p>Das gewachsene Tarifsystem führt zu harten Brüchen in den Kosten, zum Beispiel von angrenzenden Gemeinden in das <i>KasselPlus</i>-Gebiet.</p> <p>Dass nach so vielen Jahren immer noch kein Nahverkehrsticket im NVV-Gebiet für Ziele im gesamten RMV-Gebiet angeboten werden soll, ist fast schon peinlich und ein starkes Argument für Fusionsbefürworter. Die paar pragmatischen Kleinstlösungen mit Übergangstarifen an einigen NVV-Rändern lassen die Dauernutzer*innen nicht gänzlich verzweifeln, für die Gewinnung von Neuen oder Gelegenheitsnutzer*innen ist das allerdings kaum ausreichend.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein NVP ist ein Rahmenplan, der der konkreten Ausgestaltung der Fahrpläne und Anschlüsse einen Spielraum lässt. Ein NVP ist kein Fahrgastinformationsmedium vergleichbar einer Fahrplanauskunft, die alle Anschlüsse ausgibt. Das quantitative Angebotsgerüst geht aus den Liniensteckbriefen (Anlage V-02) hervor.</p> <p>Der Hinweis wird aufgenommen. Die Zielorte außerhalb des Verbundgebietes werden in Anlage V-3 für die übrigen Linien nachgetragen. Die Buslinie NPH 220 Bad Karlshafen – Höxter unterliegt nicht der Gestaltungshoheit des NVV; eine konsequente Anbindung an den Verknüpfungspunkt Bad Karlshafen Bf. wäre aus Sicht des NVV zu begrüßen, wobei nachvollzogen wird, falls diese Linie in ihrem Verlauf auch andere „Zwangspunkte“ hat.</p> <p>Ein NVP ist ein sektoraler Rahmenplan für das Verkehrsangebot und kein Fahrgastinformationsmedium vergleichbar eines Liniennetzplanes, der alle Linien (auch lokale Linien) und deren Verläufe darstellt.</p> <p>Der Preissprung resultiert aus dem vergleichsweise günstigen <i>KasselPlus</i>-Tarif. Aufgrund der Fahrstreckenlängen ist der Preis für die an das Tarifgebiet <i>KasselPlus</i> angrenzenden Städte und Gemeinden gerechtfertigt.</p> <p>Es wird keinen großflächigen Verkehrsverbund geben, von dem aus ein Verbundfahrchein in das gesamte Gebiet eines benachbarten großflächigen Verkehrsverbundes gelöst werden kann (u. umgekehrt). Ausnahmen bilden verbundübergreifende Landestarif, wie auch für Hessen geplant. Der „Hessentarif“ soll für alle Fahrtrelationen über die Verbundgrenzen in den Zügen und Bussen des Nahverkehrs Anwendung finden und damit den räumlich begrenzten Übergangstarif RMV-NVV ablösen (vgl. Kap. V 6.1 und § 4 Abs. 5 HÖPNVG).</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>BUND Kassel (Forts.)</p>	<p>Was weiterhin fehlt, ist eine echte Planung. Die Maßnahmen beschränken sich auf einige Änderungen, die bereits zum Fahrplanwechsel 2013 umgesetzt worden sind.</p>	<p>Der NVP enthält im Kapitel V „Angebotskonzept“ sehr wohl „echte“ Planungen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurden im SPNV und im regionalen Busverkehr bereits viele Angebotsveränderungen aufgrund auslaufender Verkehrsverträge schon umgesetzt. Die Angebotskonzepte wurden während der – leider unerwartet – langen Bearbeitungszeit des Reg. NVP (2009-2013) bereits geplant sowie die Leistungserbringungen ausgeschrieben und vergeben.</p>
<p>VCD Hessen (31.12.2013)</p>	<p><u>Zusammenfassung</u> Die dargestellten Planungen zu zukünftigen Änderungen treffen weitgehend auf unsere Zustimmung. Sie sind jedoch insbesondere im ländlichen Raum nicht ausreichend, um eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen</p> <p><u>Angebotskonzept</u> Das „Angebotskonzept 2013+“ (V.2.3.) für den SPNV ist mittlerweile weitgehend umgesetzt und gehört eigentlich in Kapitel II.</p> <p>Der VCD Hessen hat sich immer für die Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg eingesetzt. Dementsprechend begrüßen wir die Festschreibung dieser Linie im Nahverkehrsplan ausdrücklich.</p> <p>Wir bedauern, dass auch langfristig keine weiteren Reaktivierungen absehbar sind.</p> <p>Wir teilen die Einschätzung, dass es zwischen Kassel und Warburg/Paderborn einen hohen Handlungsbedarf gibt (Kapitel V.2.4.).</p>	<p>Aufgrund der dünnen Besiedelung, der verstreut liegenden Aktivitätsorte und der dispersen Verkehrsbeziehungen in den ländlichen Räumen ist die Schaffung einer attraktiven Alternative bzw. eines ernsthaften Konkurrenzsystems zum MIV – vergleichbar wie in Ballungsräumen – jenseits der SPNV-Achsen kaum zu bewältigen. Zudem ist der NVV Aufgabenträgerorganisation nur für die regionalen Verkehrsmittel. Die Flächenbedienung obliegt den lokalen Linien in Aufgabenträgerschaft der Verbundlandkreise.</p> <p>Während der – unerwartet langen – Bearbeitungszeit des Reg. NVP (2009-2013) muss irgendwann die Entscheidung getroffen werden, welcher künftige Stand dem Angebotskonzept zugeordnet wird, ansonsten gerät man in eine „Endlosschleife“ aus zu aktualisierender Bestandsaufnahme, anzupassendem Angebotskonzept und noch längerer Bearbeitungszeit.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>VCD Hessen (Forts.)</p>	<p>Mittelfristig ist ein Stundentakt herzustellen. Kurzfristig sollte es ermöglicht werden, Paderborn von Kassel aus vor 8 Uhr zu erreichen (derzeit erste Ankunft 8:15 Uhr). Wir begrüßen, dass die Züge aus Kassel zukünftig vermehrt nach Paderborn weitergeführt werden sollen. Dies dient dem stärkeren Personenverkehrsstrom und ermöglicht den Einsatz elektrischer Fahrzeuge.</p> <p>Die geplante vollständige Aufgabe des Haltes in Liebenau (V.2.5.) ist nicht nachvollziehbar. Es bestünde dann zwischen Hümme und Warburg auf über 20 km keine Zugangsstelle zum SPNV mehr, zumal Hümme nur von und nach Kassel bedient wird. Die derzeitige geringe Inanspruchnahme ist auch Folge des minimalen Angebotes. Das untere Diemeltal ist von touristischer Bedeutung (u. a. Fahrrad- und Kanutouristen), dieses Potential ist mit einzelnen Halten im Berufsverkehr nicht zu erschließen. Aus unserer Sicht sollte hier zu einem zweistündigen Halt zurückgekehrt werden</p> <p>Eine Busverbindung mit dem erheblichen Umweg über Trendelburg ist kein adäquater Ersatz.</p> <p>Wir bedauern sehr, dass der NVV keine Finanzierungsperspektiven für einen RE Kassel – Bebra – Erfurt sieht. Angesichts des unbestritten vorhandenen Bedarfes sehen wir hier die Politik und insbesondere die neue Landesregierung aufgefordert, diesen Verkehr zu ermöglichen. Wir regen an, als Zwischenlösung eine Flügelung der R5 und R6 in Bebra zu prüfen, um zumindest umsteigefreie Verbindungen Kassel – Eisenach zu ermöglichen.</p> <p>Wir unterstützen die Forderung des NVV an die DB Netz, die Verbindung Kassel – Eichenberg punktuell zu beschleunigen. Dabei könnte unter anderem untersucht werden, ob in den Bahnhöfen Eichenberg (Südseite, Fahrten von und nach Kassel an den Bahnsteig 3/4) und Hann. Münden (Einfahrt nach Gleis 1) schnellere Ein- und Ausfahrten ermöglicht werden können.</p>	<p>Der NVV wird diese Anregungen berücksichtigen.</p> <p>Die Aufgabe der Bedienung Hümme – Liebenau – Warburg mit der RT war aus wirtschaftlichen Gründen und vor allem aufgrund der Nicht-Realisierung zusätzlicher RT-Halte zwischen Hümme und Warburg zwingend. Die Anbindung Warburgs an Kassel soll mit schnellen RE-Zügen erfolgen.</p> <p>Die Stellungnahme wird vom NVV nicht geteilt.</p> <p>Der NVV nimmt die Aussage zur Kenntnis.</p> <p>Bezüglich der Flügelung R5/R6: Der NVV sieht keine wirtschaftliche Basis für diese Maßnahme. Ein Flügelzugkonzept erfordert zusätzliche Fahrzeuge, die sich angesichts der relativ geringen Fahrgastfrequentierung der R6 nicht rechnen würden.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	<p>Wir unterstützen die Bemühungen des NVV, die IC der Linie 26 zwischen Kassel und Treysa für alle Verbundfahrkarten zu öffnen.</p> <p>Die Bahnverbindung Wabern – Bad Wildungen (R39) muss dauerhaft gesichert und langfristig gestärkt werden. Dabei sind zusätzliche Durchbindungen nach Kassel, zum Beispiel im Rahmen eines Flügelzugkonzeptes Kassel – Wabern – Treysa/Wildungen, zu prüfen. Trotz der bislang geringen Passagier- und Zugzahlen sollte überlegt werden, die Linie elektrisch zu betreiben und damit den isolierten Dieselbetrieb aufzugeben.</p> <p>Wir begrüßen Planungen, die RT4 in Wolfhagen in die Innenstadt zu führen. Die R4 sollte regelmäßig in Obervellmar halten, um zusammen mit der RegioTram eine schnelle Verbindung in die Innenstadt und Übereck-Verbindungen nach Hofgeismar anzubieten.</p> <p>Die R4 sollte mit einzelnen Fahrten über Willingen nach Brilon oder über Herzhausen nach Marburg verlängert werden, um die R42 in der Hauptverkehrszeit auf einen Stundentakt zu verdichten.</p> <p>Die kombinierten Diesel/Elektro-Regio-Trams sind vergleichsweise teure Fahrzeuge. Eine durchgehende Elektrifizierung zwischen Obervellmar und Wolfhagen nach Bau des neuen Zierenberger Tunnels sollte geprüft werden.</p> <p>Wir begrüßen die geplanten RT-Haltestellen Melsungen-Schwarzenberg und Melsungen Süd. Eine weitere Verlängerung bis in das Industriegebiet PfiEFFwiesen sollte mittelfristig folgen.</p> <p>Der Bundesverkehrswegeplan sieht vor, den Schnellverkehr zwischen Fulda und Bad Hersfeld über eine Verbindungskurve bei Niederaula und über die (entsprechend auszubauende) Bahnstrecke Niederaula – Bad Hersfeld zu führen. In diesem Fall sollte die Strecke auch für SPNV zwischen Hersfeld und Niederaula genutzt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der NVV hält eine Erweiterung des Angebotes auf der R39 wirtschaftlich nicht für vertretbar.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der NVV hält eine Erweiterung des Angebotes auf der R42 wirtschaftlich nicht für vertretbar.</p> <p>Der Einsatz von D/E-Fahrzeugen ist wirtschaftlicher als die Elektrifizierung dieser Strecke. Zum Ende der Lebensdauer der D/E-Fahrzeuge wird das Thema neu bewertet werden müssen.</p> <p>Eine Verlängerung der RT in das Industriegebiet Melsungen PfiEFFwiesen wird von der Stadt Melsungen nicht mitgetragen.</p> <p>Der NVV sieht keine wirtschaftliche Basis für diese Maßnahmen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	<p>Zusammen mit dem RMV ist zudem die Reaktivierung bis Alsfeld zu prüfen, die deutlich bessere Verbindungen aus dem Raum Hersfeld/ Bebra in Richtung Gießen ermöglichen würde.</p> <p>Wir teilen die Auffassung, dass ein SPNV auf der Schnellfahrstrecke zwischen Kassel und Fulda derzeit nicht sinnvoll wäre. Wenn langfristig die geplanten Anschlusskurven bei Niederaula und Morschen geschaffen würden, wäre eine SPNV-Linie Fulda – Niederaula – Bad Hersfeld – Bebra – Rotenburg – Kassel zu prüfen.</p> <p>Die R6 Bebra – Eisenach könnte als Flügelzug der R5 Kassel – Bebra – Fulda betrieben werden, um umsteigefreie Verbindungen Kassel – Eisenach zu ermöglichen</p> <p>Wir begrüßen die Reaktivierung Korbach – Frankenberg ausdrücklich. Langfristig halten wir einen Stundentakt und einen durchgehenden Streckenausbau Kassel – Korbach – Cölbe auf eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, wie er bereits zwischen Kassel und Korbach durchgeführt wird, für wünschenswert. In einzelnen Lagen könnten auch Fahrten der R4 über Korbach hinaus verlängert werden.</p> <p>Wir begrüßen außerdem die Planungen, regelmäßige durchgehende Fahrten Korbach – Ruhrgebiet anzubieten.</p> <p>Im Korridor 9 (KBS 356, RB 85/72) kommt es aufgrund fehlender Kreuzungsmöglichkeiten zu erheblichen Standzeiten in Bodenfelde und Adelebsen (außerhalb des NVV-Gebietes), die sich zusammen mit einer abschnittweisen Streckengeschwindigkeit von nur 60 km/h auch negativ auf die Fernverkehrsanschlüsse in Göttingen auswirken, mehrere Fahrten verpassen die R7 Richtung Eschwege.</p>	<p>s. o.</p> <p>Der NVV sieht keine wirtschaftliche Basis für diese Maßnahme.</p> <p>Der NVV sieht keine wirtschaftliche Basis für diese Maßnahme. Ein Flügelzugkonzept erfordert zusätzliche Fahrzeuge, die sich angesichts der relativ geringen Fahrgastfrequentierung der R6 nicht rechnen würden.</p> <p>Eine Ausweitung des geplanten 2-Stunden-Taktes ist derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar.</p> <p>Die einzelnen, durchgehenden Fahrten Korbach – Willingen – Ruhrgebiet (RE55), wovon einige saisonal sind, werden nach der Betriebsaufnahme des „neuen“ Sauerlandnetzes im Dez. 2016 weitgehend beibehalten.</p> <p>Adressat dieser Stellungnahme muss die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) sein.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	<p>Betroffen ist auch die Umsteigeverbindung Bad Karlshafen – Kassel (über Schnellfahrstrecke). Langfristig sollte es zwischen Ottbergen und Göttingen zu einem Ausbau auf ähnlichem Standard wie zwischen Wolfhagen und Korbach kommen. Der NVV sollte die federführende LNVG unterstützen, gegenüber der Deutschen Bahn entsprechende Ausbauten einzufordern.</p> <p>Wir begrüßen die Planungen einer „RT2“ unter Nutzung der Umfahrung Kaufungen. Verglichen mit der Verschwendung, die bei der parallelen A 44 betrieben wird, ist dies nur ein sehr bescheidener Ausbau, der dennoch deutliche Verbesserungen bringen kann.</p> <p>Innerhalb der Stadt Kassel wäre zu überlegen, die Tram 4 und damit die Verbindung Hessisch Lichtenau – Kaufungen – Bahnhof Wilhelmshöhe durch Führung über den Kirchweg statt Bebelplatz zu beschleunigen.</p> <p>Ebenso könnte die „RT2“ über Kassel Hbf. oder über Niederrhede beschleunigt zum Fernbahnhof Wilhelmshöhe geführt werden.</p> <p>Wir halten es für sinnvoll, auch zukünftig stündliche Fahrten von Bad Karlshafen in Richtung Hofgeismar – Kassel anzubieten (V.3.2.). Im Gegenzug könnten die sehr umwegigen Fahrten Liebenau – Trendelburg – Hofgeismar unter Auslassung von Trendelburg direkter geführt werden.</p> <p>Nur als Notlösung böte es sich an, die Linie 180 nur bis Hümme zu führen und dort an die RT anzuschließen, die nach Hofgeismar eingesparte Leistung könnte für einen Stundentakt nach Karlshafen genutzt werden.</p>	<p>s. o.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für die innerstädtischen Belange des Stadt-Umland-Tramverkehrs ist die KVG Adressat.</p> <p>Der Fahrweg über die Waldkappeler Bahn müsste speziell für die RT ertüchtigt werden (Leit- und Sicherheitstechnik, Haltepunkte). Dies stellt sich wirtschaftlich nicht dar. Der NVV strebt eine schnelle Anbindung über Kassel Hbf. an Kassel-Wilhelmshöhe an.</p> <p>Das Anforderungsprofil im NVP für die Verbindungsqualitäten im ländlichen Raum sieht mindestens zwei-stündliche Verbindungen an allen Verkehrstagen (Mo-So) vor. An Schulwerktagen kommen noch Verstärkerfahrten hinzu, so dass sich bspw. auf der Linie 180 zeitweise ein Stundentakt bzw. -rhythmus Hofgeismar – Bad Karlshafen ergibt.</p> <p>In diesem Fall würde der Stadtteil Hofgeismar-Schöneberg nicht mehr bedient und zu wichtigen Zielen in Hofgeismar (z. B. Ev. Krankenhaus, ZOB, Innenstadt) wäre ein zweimaliges Umsteigen erforderlich.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>VCD Hessen (Forts.)</p>	<p>Die Buslinie 200 sollte weiterhin am Bahnhof Wehretal-Reichensachsen halten. Sollte dies nach Fertigstellung der A 44 tatsächlich baulich nicht mehr möglich sein, wäre dies ein eklatanter Fehler. Angesichts der Milliardensummen, die für den Bau der A 44 verschwendet werden, muss es möglich sein, auch eine vorhandene Buszufahrt für den Bahnhof zu erhalten oder zu ersetzen; alles andere trifft auf unser völliges Unverständnis.</p> <p>Die Buslinie 450 sollte auch über das Behördenzentrum der Kreisverwaltung in Homberg geführt werden. Angesichts der Tatsache, dass die Dauer von Ämtergängen nur schwer absehbar ist, ist die derzeitige Bedienung mit einem vorzubestellenden Anrufsammeltaxi unangemessen.</p> <p>Wir begrüßen, dass der NVV auch ungewöhnliche Angebotsformen wie die „Mobilfalt“ (V.3.10) wissenschaftlich begleitet testet. Aus Sicht des VCD Hessen kann dadurch der öffentliche Verkehr auf der „letzten Meile“ sinnvoll ergänzt werden. Diese Bedienform ist kein gleichwertiger Ersatz für ÖPNV-Angebote.</p> <p>Unter anderem steht sie durch die Registrierungspflicht nur einer eingeschränkten Personengruppe zur Verfügung; Fahrten müssen zudem vorbestellt werden, Gruppenfahrten, Fahrrad- oder Rollstuhltransport sind nicht möglich. Damit ist die „Mobilfalt“ ungeeignet, zu einer ausreichenden Bedienung für Jedermann beizutragen. Sie erfüllt wie Park+Ride oder Bike+Ride eine Zubringerfunktion für einen Teil der Kunden.</p> <p>Der NVV hat mehrfach zugesichert, dass dieses Projekt keine normalen Fahrten ersetzt. Diese Zusage begrüßen wir und wünschen uns auch von der Politik, derartige ergänzende Angebotsformen nicht als preisgünstige Alternative zum Regelangebot zu betrachten.</p>	<p>Der NVV hat als Träger öffentlicher Belange diesen Aspekt als Kritikpunkt zu den Planungen zur BAB 44 und zum Ausbau der B 27 angebracht.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	<p>Wir begrüßen Planungen, zwischen Eschwege und Göttingen einen NVV/VSN-Übergangstarif einzuführen. Ebenso ist es (sogar unabhängig von der Reaktivierung Korbach – Frankenberg) sinnvoll, den RMV-Übergangstarif und den Übergangstarif zum Hochsauerland jeweils bis Korbach auszuweiten.</p> <p>Wir begrüßen, dass ein verbundweites E-Ticketing geprüft werden soll. Dies kann jedoch nur eine Ergänzung zu Papierfahrtscheinen sein. Der Zugang zum ÖPNV muss auch für Personen erhalten bleiben und möglichst einfacher werden, die kein Smartphone nutzen können oder wollen.</p> <p>Zu Fahrgeldsicherung (V.6.2.) und Vandalismusvermeidung ist eine ausreichende Besetzung mit Servicepersonal unverzichtbar. Dies steigert auch das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste, ausdrücklich nicht nur dasjenige von Frauen. Stichprobenartige Kontrollen alleine sind nicht ausreichend.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Beim Einstieg an der vorderen Tür im Busverkehr mit Vorzeigen der Fahrkarte beim Fahrer reichen zusätzliche, stichprobenhafte Kontrollen durch Kontrollpersonal erfahrungsgemäß aus. Ansonsten müsste sich auf mindestens jeder zweiten Busfahrt ein „Busschaffner“ befinden. Im SPNV sind die Zugbetreuerquoten – nach Produkten gestaffelt – in Kap. III 7.7.2 (Anforderungsprofil) aufgeführt.</p>
KVG (28.01.2014)	<p>Kapitel V.2.5, Ausführungen zum Korridor 10:</p> <p>Das Ansinnen des NVV zur Angebotsoptimierung bzw. der Wiederaufnahme des Betriebs auf der Umfahrstrecke Kaufungen wird in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von NVV und KVG diskutiert und geprüft. Messfahrten als Basis der weiteren Betriebsplanungen haben bereits aufgezeigt, dass das vom NVV dargestellte und von Herrn Ueckermann erarbeitete Betriebskonzept (Korridor 10) von Fahrzeiten ausgeht, die nicht realistisch sind. Entsprechend sind die Fahrzeitgewinne mit der heutigen Infrastrukturtrassierung aus unserer Sicht nicht realisierbar.</p> <p>Zu ähnlichen Erkenntnissen kommt eine Studie der Fa. Hacon (im Auftrag des NVV), die das Fahrzeitband auf Basis der Fahrzeugkennwerte und Trassierungselemente eingehender untersucht hatte.</p>	<p>Der NVV ist der Ansicht, dass eine nachhaltige Reduzierung der Fahrzeiten zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau anzustreben ist. Andernfalls würde sich durch den parallelen Fernstraßenbau die Konkurrenzsituation zum MIV wesentlich verschlechtern. Ziel ist es, in der gemeinsamen Arbeitsgruppe beiderseits tragfähige Ergebnisse zu erarbeiten.</p> <p>s. o.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>KVG (Forts.)</p>	<p>Offen ist zudem die Bereitschaft zur Elektrifizierung der Strecke durch das EIU sowie die Verfügbarkeit der notwendigen Fahrzeuge (Trams).</p> <p>Zudem kollidieren die Überlegungen auch mit dem Ansinnen der Trambindung Lohfelden.</p> <p>Die dargestellte Leistung der Tramlinie 8 ist in keiner Weise mit der KVG abgestimmt. Zudem geht die Darstellung des Bedienungsrasters, im Gegensatz zur Beschreibung der Leistung auf Strecken, die der NVV selbst finanziert, für einen Nahverkehrsplan zu sehr ins Detail. Aufgrund der Tatsache, dass die KVG die Leistung auf der Lossetalbahn zum größten Teil finanziert, ist die Aufnahme eines so detaillierten Kapitels ohne vorherige Abstimmung mit der KVG nicht akzeptabel.</p> <p>Kapitel V.2.7: Die Ausführungen zum RT-Zielkonzept und zur innerstädtischen Führung der RT in Kassel entsprechen dem gemeinsamen Ziel, der RT in Kassel eine eindeutige Verkehrsfunktion zuzuweisen.</p> <p>Kapitel V.4: Unter der Überschrift „Fahrgastinformation“ enthält das Kapitel eine detaillierte Produkt- und Prozessbeschreibung des Haltestellen-Management-Systems des NVV. Aus unserer Sicht sind diese Ausführungen für die Ebene der regionalen Nahverkehrsplanung zu detailliert. Strategische Vorgaben zur Weiterentwicklung der Fahrgastinformation werden hingegen nicht deutlich herausgearbeitet. Wir regen an, die Formulierungen mit dem Ziel zu überprüfen, die strategische Komponente deutlicher herauszustellen.</p> <p>Kapitel V.5: Auf den Seiten 390 bis 399 Maßnahmen und Aktivitäten werden als Maßnahme Gegebenheiten des heutigen Bestandes beschrieben (5-Minuten-Garantie, Freizeitziele, Nordhessenkarte60plus, ...). Aus unserer Sicht gehören diese Beschreibungen in Abschnitt „II“ – ergänzend nach Seite 142.</p>	<p>s. o.</p> <p>Die Stellungnahme kann nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Die Tram-Leistungen, die von der KVG bzw. der RBK im Lossetal erbracht werden, sind Bestandteil eines Verkehrsvertrages. Die Leistungen werden anteilig durch die Gebietskörperschaften und den NVV finanziert. Etwasige Änderungen des Bedienungskonzeptes bedürfen der Zustimmung der Vertragspartner.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die in Kapitel V 4 enthaltene detaillierte Produkt- und Prozessbeschreibung ist für den NVP ganz besonders relevant. Dieses System soll zukünftig der Fahrplanauskunft Informationen, z. B. zur Barrierefreiheit einer Bushaltestelle, zuliefern.</p> <p>Dem Hinweis zum Verbundmarketing in Kapitel V 5 (S. 390-396) wird entsprochen. Kapitel V 6.1 (S. 397-399) zur Weiterentwicklung des Verbundtarifs, vor allem die geplanten Erweiterungen der Übergangstarifgebiete (bis zur Einführung eines Hessentarifs), verbleibt hingegen im Angebotskonzept, da diese Maßnahmen definitiv noch nicht umgesetzt sind.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<b>zu Kapitel VI „Infrastrukturinvestitionen“</b>		
DB Netz AG, Regionalbereich Mitte, Produktions- durchführung Kassel (04.10.2013)	<p>Mir fehlen bei dem Thema Infrastrukturanpassungen Erläuterungen zum zukünftigen Nahverkehrskonzept auf der Strecke Warburg – Kassel. Nach unserem Kenntnisstand sollen zu einem noch nicht endgültig festgelegten Zeitpunkt Züge des nordrhein-westfälischen „RRX-Systems“ nach Kassel-Wilhelmshöhe durchgebunden werden.</p> <p>Wegen der ggf. erforderlichen Anpassung des Bahnsteigsystems im Bf. Hofgeismar und möglicher Abstellkapazitäten im Bf. Kassel-Wilhelmshöhe und der Schaffung von Abstellkapazitäten für die RegioTram-Verkehre im Bf. Hofgeismar-Hümme sind die Angaben hier nicht vollständig oder richtig dargestellt.</p> <p>Gerade hinsichtlich eines Bahnsteigkonzeptes im Bf. Hofgeismar wäre die Darstellung der notwendigen oder zwingend erforderlichen Bahnsteighöhen sinnvoll in der Darstellung.</p>	<p>Das künftige Nahverkehrskonzept auf der Strecke Warburg – Kassel ist eingehend im Korridorsteckbrief 3 in Kap. V 2.5 erläutert (S. 321 ff.). Der nach Kassel zu verlängernde „RRX“ läuft unter der NRW-konformen Liniennummer RE11.</p> <p>Der Hinweis zum Bahnsteigsystem im Bahnhof Hofgeismar wird zur Kenntnis genommen. Abstellkapazitäten sind innerbetriebliche Belange, die in einem NVP als Rahmenplan zum Verkehrsangebot nicht aufgeführt werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der NVV diesen Aspekt bei der Planung des SPNV-Angebotes ignoriert.</p> <p>Der Hinweis zum Bahnsteigkonzept im Bahnhof Hofgeismar wird zur Kenntnis genommen. Der NVV erkennt den hierzu bestehenden Abstimmungsbedarf an.</p>
Gemeinde Burgwald (21.10.2013)	Die von der Gemeinde geplante Errichtung einer P+R-Anlage am Haltepunkt Ernsthausen ist im Plan berücksichtigt. Eine weitergehende Stellungnahme zum Plan erübrigt sich damit.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) (03.12.2013)	<p><u>Seite 414, Abb. VI-3:</u>            Die Stadt Frankenberg plant zusammen mit dem NVV die Umgestaltung des Bahnhofsplatzes. Es soll ein hochwertiger, funktionaler und auch unter stadtplanerischen Gesichtspunkten attraktiver Verknüpfungspunkt Bus / Bahn / IV entstehen.</p> <p>In Anbetracht der umfangreichen Bemühungen sollte dieses mit einer Symbolik für „Revitalisierung von Empfangsgebäuden, Entwicklung von Stationsumfeldern“ in der Abbildung honoriert werden.</p> <p><u>Seite 418, Kapitel 3.2:</u>            In diesem Kapitel sollte auch der Bahnhof Frankenberg aufgenommen werden (vgl. Stellungnahme zu Seite 414).</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird übernommen.</p> <p>Der Hinweis wird übernommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Naumburg (11.12.2013)	<p>2. Die Reaktivierung der Schienenstrecke Kassel – Naumburg (ehemalige KNE-Strecke) für den öffentlichen Personennahverkehr soll als mittel- bis langfristiges Ziel weiterhin Gegenstand der regionalen Nahverkehrsplanung sein.</p> <p>Über eine Rückmeldung, inwieweit die unter Ziffer 2 verfasste Stellungnahme berücksichtigt wurde, würden wir uns freuen.</p>	<p>Eine Reaktivierung der Schienenstrecke Kassel – Naumburg für den SPNV stellt sich nach Einschätzung des NVV als nicht wirtschaftlich dar.</p>
Gemeinde Lohfelden (12.10.2013)	<p>Eine von der Gemeinde beauftragte Machbarkeitsuntersuchung zu den Möglichkeiten einer Straßenbahnanbindung von Kassel nach Lohfelden liegt inzwischen vor und wird derzeit in den Gremien beraten. Eine öffentliche Vorstellung der Ergebnisse dieser Untersuchung fand am 27.11.2013 im Rahmen einer Bürgerversammlung statt.</p> <p>Eine Grundsatzentscheidung der Gemeindevertretung zu diesem Thema und dem weiteren Vorgehen wird für das Jahr 2014 erwartet. Die Machbarkeitsuntersuchung hat dabei auch beide im NVP benannten Trassenkorridore von Kassel nach Lohfelden (ab Waldau oder ab Leipziger Straße über Forstfeld) weiterhin berücksichtigt, aber den Korridor Leipziger Straße über Forstfeld favorisiert.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Stadt Eschwege (13.12.2013)	<p>Wir fordern bezüglich des schienengebundenen Verkehrs für die Linie R7 schon seit langem die Aufnahme eines Haltepunktes in Albungen in den Regionalen Nahverkehrsplan.</p> <p>Dies wäre technisch möglich; da dies allerdings nach unseren Informationen wohl kurzfristig nicht umsetzbar sein wird, muss umso dringender die Regelbusverbindung von Albungen in Richtung Eschwege und Bad Sooden-Allendorf und umgekehrt erhalten bleiben, wobei die Busse künftig den Stadtteil direkt anfahren sollen und nicht nur eine Bedienung an der B 27 erfolgen soll.</p>	<p>Grundsätzlich muss für Bau und Betrieb einer Verkehrsstation eine entsprechende Nachfrage nachgewiesen werden. Laut einer Untersuchung ist diese für Albungen mit rund 50 täglichen Ein- und Aussteigern zu gering.</p> <p>Die Anbindungen des Eschweger Stadtteils Albungen ist im Lokalen NVP für den Werra-Meißner-Kreis zu diskutieren.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Eschwege (Forts.)	Wir bitten unsere Forderungen [...] zur Aufnahme eines Haltepunktes in Albugen auf der Linie R7 in den Regionalen Nahverkehrsplan aufzunehmen und auch bei der anstehenden Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans des Werra-Meißner-Kreises zu berücksichtigen.	Bereits im Jahr 2000 wurden in verschiedenen Varianten neue Bahnsteiganlagen entworfen, die die Stadt Eschwege mindestens 2 Mio. Euro für den Bau und 500 Tsd. Euro für die Planung kosten würden. Zum damaligen Zeitpunkt hat die Stadt Eschwege wegen der hohen Kosten von dem Vorhaben Abstand genommen und entsprechende Beschlüsse gefasst.
Stadt Baunatal (16.12.2013)	Wir greifen die Stellungnahme der Stadt Naumburg auf und erklären unsere Unterstützung für die von dort vorgetragene Anregung, dass die Reaktivierung der Schienenstrecke Kassel – Naumburg für den öffentlichen Personennahverkehr mittel- bzw. langfristiges Ziel der regionalen Nahverkehrsplanung bleibt.	Eine Reaktivierung der Schienenstrecke Kassel – Naumburg für den SPNV stellt sich nach Einschätzung des NVV als nicht wirtschaftlich dar.
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) (16.12.2013)	Seite 409: Infrastrukturinvestitionen – Hann. Münden-Hedemünden / zweiter Absatz Bitte übernehmen Sie folgende Korrekturen:  Um den höhengleichen Bahnsteigzugang zu beseitigen, soll zwischen Gleis 1 und 2 ein neuer Mittelbahnsteig errichtet werden. Dazu ist der Neubau einer Personenunterführung und eine Verschwenkung des Gleises 1 notwendig. <del>Der NVV wird sich diesbezüglich mit der LNVG abstimmen.</del> <u>Die LNVG wird als SPNV-Aufgabenträger das Projekt begleiten.</u> Dieses Projekt ist kein Bestandteil der Rahmenvereinbarung zwischen den hessischen Verkehrsverbänden, dem Land Hessen und der DB Station & Service AG, sondern ein Projekt des Landes <u>Niedersachsen</u> . Der Kostenrahmen beträgt 2,5 Mio. Euro.	Der Korrekturhinweis wird übernommen.
Stadt Schwalmstadt (17.12.2013)	Der Bahnhof Treysa soll entsprechend den Planungen des NVV und der DB AG in einen modernen Bahnhof umgestaltet werden. Die bisherigen Planungen sollen zügig umgesetzt werden.	Ein Baubeginn erfolgt noch in 2014.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Stadt Schwalmstadt (Forts.)	Gleichzeitig ist die südliche Bahnhofsanbindung an die Stadt (Zugang Ulrichsweg an Bahnunterführung) weiterzuverfolgen. Der NVV wird aufgefordert, diese Maßnahme zu unterstützen und mit zu fördern.	In Tab. IV-3 (S. 280 f.) der Schwachstellenanalyse wird zum Bf. Treysa angemerkt, dass die Verkehrsstation nur einseitig an die Stadt angebunden ist (Westseite), wodurch deren räumliche Erreichbarkeit von der südöstlichen Seite her (Ulrichsweg) erschwert ist. In den Planungen für die Modernisierung des Bf. Treysa ist die nachträgliche Umsetzung der südlichen Anbindung berücksichtigt.
Gemeinde Bad Emstal (18.12.2013)	Die Reaktivierung der Schienenstrecke Kassel – Naumburg (ehemalige KNE-Strecke) für den öffentlichen Personennahverkehr soll als mittel- bis langfristiges Ziel weiterhin Gegenstand der regionalen Nahverkehrsplanung sein.	Eine Reaktivierung der Schienenstrecke Kassel – Naumburg für den SPNV stellt sich nach Einschätzung des NVV als nicht wirtschaftlich dar.
Landkreis Kassel (20.12.2013)	<p>Aus Sicht des FB 220 – Verkehr und Sport:</p> <p>Die im Rahmen dieses Anhörungsverfahrens abgegebene Stellungnahme der Stadt Naumburg enthält u. a. die Bitte, die Reaktivierung der Schienenstrecke Kassel – Naumburg als mittel- bis langfristiges Ziel weiterhin als Gegenstand der regionalen Verkehrsplanung zu berücksichtigen.</p> <p>Ohne hier auf Details einzugehen, bitten wir Sie, soweit möglich diesen Hinweis zu berücksichtigen.</p>	Eine Reaktivierung der Schienenstrecke Kassel – Naumburg für den SPNV stellt sich nach Einschätzung des NVV als nicht wirtschaftlich dar.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (23.12.2013)	<p>S. 401: Der einleitende Abschnitt sollte ergänzt werden: „Für eine Förderung der größeren Infrastrukturmaßnahmen sind Untersuchungen zum Nutzen-Kosten-Verhältnis erforderlich.“</p> <p>S. 402: Alternativ zur vorgeschlagenen Elektrifizierung zwischen Nieder- und Oberkaufungen sollte geprüft werden, ob die dieselelektrischen RegioTrams der Linie 4 zumindest teilweise herangezogen werden können. Dadurch können u. a. die Kosten für die Elektrifizierung eingespart sowie eine attraktive Durchmesserlinie geschaffen werden, wie bereits ehemals geplant.</p>	<p>Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Der NVV prüft diesen Vorschlag.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmana- gement (Forts.)	<p>S. 412: Es werden an der Strecke Frankenberg – Korbach nicht nur B+R und P+R-Plätze angelegt, sondern auch einige neue Bushaltestellen.</p> <p>S. 416: Auch hier sind die neu zu errichtenden Bushaltestellen entlang der Strecke Frankenberg – Korbach zu ergänzen.</p> <p>S. 417: An der Station Volkmarsen wurde auch eine B+R-Anlage neu errichtet. An der Station Wolfhagen wird auch die vorhandene P+R-Anlage erweitert.</p> <p>S. 423: Die Revitalisierung Guxhagen wurde von der Gemeinde nach 2014 verschoben.</p>	<p>Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Die Ergänzung wird übernommen.</p> <p>Der Hinweis wird übernommen.</p>
Kassel Marke- ting GmbH / Tourismus (26.12.2013)	<p>1. Messe Kassel</p> <p>Unter Punkt 6.1.6 [Kap. II „Bestandsaufnahme“: Umsetzungsgrade der empfohlenen Maßnahmen aus dem NVP 2000] wird festgestellt, dass eine Anbindung der Messe Kassel an den SPNV noch nicht umgesetzt ist. Diese Anbindung sollte unserer Ansicht nach im neuen Plan eine hohe Priorität haben.</p> <p>Die Messe Kassel hat eine wichtige Bedeutung für die gesamte Region. Im vergangenen Jahr wurden mehr als 600.000 Besucher an rund 100 Belegungs- und Ausstellungstagen gezählt. Ein Teil der Veranstaltungen (wie z. B. die Frühjahrs- und Herbstmesse) hat eine hohe regionale Bedeutung. Ein direkter Schienenanschluss würde aus unserer Sicht eine deutliche Verbesserung der Situation, einen nötigen Standortvorteil für die Messe und eine Entlastung der Straße mit sich bringen.</p>	<p>Der Fahrweg über die Waldkappeler Bahn mit Anbindung des Messegeländes müsste speziell für die RT ertüchtigt werden (Leit- und Sicherungstechnik, Haltepunkte). Dies stellt sich wirtschaftlich nicht dar.</p> <p>s. o.</p>
Stadt Sontra (30.12.2013)	<p><u>Verknüpfungspunkt Sontra-Wichmannshausen</u></p> <p>In Kapitel V 3.9 „(Takt-)Verknüpfungspunkte im Regionalen Busverkehr“ werden dem Verknüpfungspunkt Sontra-Wichmannshausen Taktverknüpfungen mit hoher Priorität zugeordnet.</p>	<p>Aufgrund der Straßenführung und der Linienführungen können die regionalen Buslinien 240 und 250 nur in Wichmannshausen miteinander verknüpft werden, um Verbindungen für verschiedene Orte ohne SPNV-Anschluss von/nach Eschwege entlang der Achse Bebra – Sontra (– Eschwege) zu bieten. Der NVV sieht die Verknüpfungssituation in Wichmannshausen ebenfalls als nicht adäquat an.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>Stadt Sontra (Forts.)</p>	<p>Dennoch entspricht die tatsächliche Haltestellensituation vor Ort nicht annähernd den Vorgaben und Anforderungen, die an eine solche Übergangshaltestelle gestellt werden.</p> <p>Es ist daher im Hinblick auf eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und damit einhergehend einer höheren Akzeptanz unbedingt erforderlich, die notwendigen Veränderungen vorzunehmen.</p> <p><u>Verknüpfungspunkt Sontra:</u></p> <p>In Kapitel V 3.9 „(Takt-)Verknüpfungspunkte im Regionalen Busverkehr“ werden dem Verknüpfungspunkt Sontra Taktverknüpfungen (Bahn/Bus) mit hoher Priorität zugeordnet. Im Gegensatz dazu wird in Kapitel VI 3.1.2 „Maßnahmenkatalog Schnittstellen“ bei der Anlage einer zeitgemäßen Umsteigehaltestelle zum straßengebundenen ÖPNV kein vordringlicher Handlungsbedarf gesehen.</p> <p>Abgesehen davon, dass sich diese Aussagen nach unserer Auffassung auch bei einer geringeren Verkehrsbedeutung des Bahnhofs Sontra widersprechen, besteht aus Sicht der Verwaltung ein erhöhter Handlungsbedarf, da sich im Rahmen des Stadtumbauprogramms, an dem die Stadt Sontra teilnimmt, kurzfristig die Möglichkeit eröffnet hat, das Bahnhofsumfeld neu und attraktiv zu gestalten. Auf die in der Anlage [zur Stellungnahme] beigefügten ersten Planentwürfe wird verwiesen.</p> <p>Im Hinblick auf eine nachhaltige Verbesserung der Gesamtsituation des Bahnhofs Sontra, die u. E. auch zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen führen würde, wären weitere flankierende, „ÖPNV-bezogene“ Maßnahmen (z. B. dynamische Fahrgastinformation, weitere Verbesserungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit) unerlässlich.</p> <p>Diese neue Situation sollte bei der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den NVV berücksichtigt werden.</p>	<p>s. o.</p> <p>Die Bushaltestellen befinden sich im Eigentum und in der Planungshoheit der Städte und Gemeinden, worauf der NVV als Aufgabenträgerorganisation für den regionalen Busverkehr keinen direkten Einfluss hat.</p> <p>Der Hinweis zum erhöhten Handlungsbedarf in Bezug auf den Verknüpfungspunkt Bahnhof Sontra wird übernommen.</p> <p>Der NVV steht dazu bereits in Gesprächen mit der Stadt und der DB AG. Eine DFI-Anzeige für den Busverkehr am neuen Verknüpfungspunkt Bahnhof Sontra ist in der zweiten Phase denkbar (s. Eintrag in Tab. VI-4 in Kap. IV 6.5.2). Auf den Bahnsteigen sind bereits Dynamische Schriftdisplay (DSA) der DB AG installiert.</p> <p>Der Hinweis wird übernommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
BUND Kassel (31.12.2013)	<p>Die Ergänzungsplanungen des schienegebundenen Verkehrs sind kleine Ergänzungen, die Weigerung der Bearbeitung der grenzüberschreitenden schienegebundenen Verbindungen der Tram (S. 402) in Kassel, Fuldata, Lohfelden, Niestetal, Schauenburg sind inakzeptabel. Was soll denn eine solche Gemeinde- und Kreisgrenzen übergreifende Planung denn abstimmen, wenn nicht der NVV-Nahverkehrsplan?</p> <p>Die Darstellung der von der KVG gepushten RT-Verbindung vom Platz der deutschen Einheit nach Waldau als Erweiterung des Schienennetzes ist angesichts der Verkehrsprognose (leider nicht im NVV-Plan enthalten) und Bedeutung dieser Verbindung mehr als verwunderlich. Zumal die erst vor kurzem präsentierte Lösung der Kapazitätsprobleme in der Holländischen Straße damit wieder verworfen wird. Ist dies wirklich eine für den NVV wichtige Schienenverbindung oder nur die Schwäche gegenüber der KVG-Strategie?</p>	<p>Nach den Definitionen der §§ 2 Abs. 2; 7 Abs. 1 HÖPNVG handelt es sich hierbei um lokalen Verkehr, der in den entsprechenden lokalen NVP behandelt wird.</p> <p>Alle im Regionalen NVP enthaltenen Darstellungen des NVV zum Thema Verlängerung der RT nach Waldau sind mit der KVG abgestimmt.</p>
VCD Hessen (31.12.2013)	<p>Wir begrüßen alle unter VI.1 dargestellten Erweiterungen im Schienennetz.</p> <p>Sofern eine Tramstrecke in die Ortsmitte Ihringshausen ausbleibt, ist auch eine baulich einfachere Anbindung nur des Bahnhofes Ihringshausen (Südseite) an das Tramnetz zu prüfen. Bereits diese hätte eine wesentliche regionale Funktion als Verbindung der Orte an der R1 (mit Umstieg in Eichenberg auch R7) an das Kasseler Klinikum und die Universität zur Folge.</p> <p>Im Verdichtungsraum ist die Kassel-Naumburger Eisenbahn auch zwischen Altenritte und Hoof auf Verwendung im SPNV zu prüfen.</p> <p>Innerhalb Kassels ist die beschleunigte Führung der „RT2“ über Bettenhausen, Messehallen und Niederzwehren zum Bahnhof Wilhelmshöhe (vorhandene Güterstrecke) zu prüfen.</p>	<p>Der Adressat für diese Maßnahme ist die KVG.</p> <p>Eine Reaktivierung der Schienenstrecke Baunatal – Schauenburg für den SPNV stellt sich nach Einschätzung des NVV als nicht wirtschaftlich dar.</p> <p>Der Fahrweg über die Waldkappeler Bahn müsste speziell für die RT ertüchtigt werden (Leit- und Sicherheitstechnik, Haltepunkte). Dies stellt sich wirtschaftlich nicht dar. Der NVV strebt eine schnelle Anbindung über Kassel Hbf. an Kassel-Wilhelmshöhe an.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	<p>Dies war im vorigen Nahverkehrsplan noch vorgesehen und wird in diesem Entwurf ohne nähere Begründung nicht mehr aufgezählt.</p> <p>Alternativ würde eine Führung über Lutherplatz und Hauptbahnhof (tief) zum Fernbahnhof deutliche Fahrzeivorteile gegenüber der derzeitigen Linienführung der Tram 4 bieten.</p> <p>Sollten im Verbundgebiet Bahnausbauten für den Güter- oder Fernverkehr erfolgen, sollten diese auch für den SPNV genutzt werden. Dies gilt z. B. für die Verbindungskurve Niederaula.</p>	<p>s. o.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Eine Änderung der im Regionalen NVP hinterlegten Bedienungskonzeption ist im Prognosezeitraum bzw. im Geltungszeitraum des NVP (2013-2018) unwahrscheinlich.</p>
<b>zu Kapitel VII „Maßnahmenwirkung und -bewertung“</b>		
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) (19.12.2013)	Wir begrüßen, dass der NVV die Durchbindung der Züge des Main-Lahn-Sieg-Netzes des Betreibers HLB (RMV) und R9 (NVV) als eine Maßnahme „vordinglicher Priorität“ ansieht. Dies entspricht auch der Auffassung des RMV. Gespräche zu einer zeitnahen Umsetzung der Maßnahme laufen ja bereits.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Regierungspräsidium Kassel, Dez. Regionalpl. (20.10.2013)	<u>Schiene</u> Dortmund – Paderborn – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe [Stellungnahme bei Kapitel V „Angebotskonzept“]	s. dortige Kommentierungen
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (23.12.2013)	S. 447 ff.: Die Maßnahmenwirkung wird vor allem bezogen auf die Nachfrageentwicklung dargestellt und dies, mangels quantitativer Grundlagen, auch nur in 5 qualitativen Kategorien. Im Endergebnis wird erwartet, dass das Fahrgastaufkommen nach Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen um 5 % ansteigt (S. 460). Da absolute Angaben fehlen, ist diese Aussage wenig hilfreich und auch später nicht nachprüfbar.	Eine umfassende Berechnung zur quantitativen Ermittlung der Maßnahmenwirkungen (einzeln, aggregiert) hinsichtlich der Dimensionen Verkehrsnachfrage, Erlöse, Kosten, Umwelt wäre mit einem intermodalen und geeichten Verkehrsmodell grundsätzlich durchführbar, auch wenn es bei den Angebotskonzepten (über den gesamten ÖPNV) einen hohen Detaillierungsgrad erfordern würde. Der NVV und die Verbundlandkreise haben sich im Vorfeld der integrierten Fortschreibung ihrer NVP darauf geeinigt, kein Verkehrsmodell aufzubauen. Zudem wird ein solches Modell zwischenzeitlich durch die Stadt Kassel und den Zweckverband Raum Kassel (ZRK) aufgebaut.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmana- gement (Forts.)	<p>S. 461: Der Reg. NVP verzichtet auf eine konkrete Abschätzung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmen. Eine Abschätzung (ggf. in Form von Ergebniskorridoren) bezüglich einiger Kenngrößen (z. B. Leistungsveränderungen im SPNV und im Busbereich, zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarf, Investitionskosten (regional zu tragen)) wären auf Grundlagen der vorhandenen Daten darstellbar. So sollte z. B. die Frage „Wie wird sich im NVV aufgrund der Maßnahmen die Bus-km-Leistung entwickeln?“ beantwortet werden können.</p> <p>S. 463: In Hessen ist es Praxis, dass auch bei Investitionsmaßnahmen unter 25 Mio. Euro eine Nutzen-Kosten-Untersuchung in Anlehnung (d. h. mit dem Projektumfang angemessen reduziertem Aufwand) an die Standardisierte Bewertung durchgeführt wird.</p>	<p>Aus diesem Grund werden die Maßnahmen in Bezug auf die zentrale Größe Verkehrsnachfrage vereinfacht in 5 qualitative Kategorien eingeteilt, um daraus eine Bewertung abzuleiten. Die genannten 5 % sind daher sehr überschlägig zu verstehen (ergo: verbundweit ein insgesamt überschaubarer Nachfragezuwachs). Die spätere Evaluierung der vormals errechneten Prognosen (z. B. für 2018) würde ein methodisch sehr stringentes Vorgehen erfordern, auch hinsichtlich der Abschätzung der soziodemographischen und –ökonomischen Marktumfeldparameter.</p> <p>Um die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen (Kosten, Erlöse) bestimmen zu können, müssten schon während der Aufstellung des Rahmenplans alle Fahrpläne und andere Leistungsparameter zumindest in groben Zügen bekannt sein. Dies wurde in einem Zwischenschritt 2011 für den regionalen Busverkehr NVV-intern unter Zugrundlegung verschiedener Annahmen vorgenommen (Fahrtenangebot, Kosten- und Erlösstrukturen mit Stand 2011). Hier ging es primär um eine makroskopische, modellhafte Betrachtung, ob die Finanzierungsmodalitäten des regionalen Busverkehrs umgestellt werden können (Regelleistungen gemäß Anforderungsprofil zu 100 %, Verstärker- und Taktverdichtertfahrten jeweils zu 50 % durch NVV und Landkreis/LNO bzw. Kommune, wie bisher). Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass dies ohne Aufstockung des Budgets für den regionalen Busverkehr beim NVV möglich ist (vgl. auch S. 484 ff.).</p> <p>Der Hinweis wird übernommen.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
<p>KVG (28.01.2014)</p>	<p>Kapitel VII.2.1, Tabelle VII-2, letzte Zeile: Die geplanten Maßnahmen im SPNV-Korridor 10 werden das Angebot verkomplizieren, Zugangsbarrieren durch erhöhten Informationsbedarf schaffen und gleichzeitig nicht zu einer signifikanten Verkürzung der Reisezeiten im Vergleich zum MIV führen. Die Erwartung, dass die Maßnahmen zu einem signifikanten Anstieg der Fahrgastzahlen führen werden, teilen wir nicht.</p> <p>Kapitel VII.2.2, Tabelle VII-3, letzte Zeile auf Seite 451: Aus Sicht der Stadt Kassel können sich durch die „Verzahnung“ lokaler und regionaler Verkehrsangebote im Stadtgebiet durchaus Potenziale zur Nachfragesteigerung ergeben, wenn die Verzahnung zu kommunizierbaren Verbesserungen der Bedienungstakte führt (Beispiel: Überlagerung lokaler und regionaler Linien auf der Kölnischen Straße zu einem klaren 15-Min.-Takt). Da genau dies unser gemeinsames Ziel sein sollte, bitten wir darum, die Bewertung entsprechend anzupassen.</p> <p>Kapitel VII.2.3, Tabelle VII-4, vierte Zeile auf Seite 457: Grundsätzlich ist anzumerken, dass in diesem Kapitel Wirkungen von Maßnahmen dargestellt werden, die es fast alle schon gibt. Die Einführung neuer Vertriebskanäle senkt die Vertriebskosten nur dann, wenn ein wirtschaftlicherer Vertriebskanal einen unwirtschaftlicheren ablöst. Dies ist derzeit nicht der Fall, da die Vertriebskanäle parallel genutzt werden. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass die Einnahmen gesichert bleiben. Die Beschaffung entsprechender Prüfgeräte und die Schulung des Prüfpersonals sind kostenintensiv. Die Einschätzung, die Maßnahmen führen nicht zu einer Nachfragesteigerung wird geteilt. Gerade aufgrund dieser Tatsache ist die Einführung zusätzlicher Vertriebskanäle kritisch zu bewerten. Wir bitten darum, die Formulierung entsprechend zu überarbeiten.</p>	<p>Beschleunigungsmaßnahmen auf der Lossetalbahn werden gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen geprüft.</p> <p>Der Hinweis wird übernommen.</p> <p>Die Zeile wird gestrichen, da der Bereich „Vertrieb“ aus dem Anforderungsprofil (Kap. III) und dem Angebotskonzept (Kap. V) herausgenommen wird.</p>

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
KVG (Forts.)	<p>Kapitel VII.2.4, Tabelle VII-5, vorletzte Zeile auf Seite 458: Die geplanten Infrastrukturmaßnahmen zur Beschleunigung der Lossetalbahn werden nicht zu einer signifikanten Verkürzung der Reisezeiten im Vergleich zum MIV führen. Die Erwartung, dass die Maßnahmen zu einem signifikanten Anstieg der Fahrgastzahlen führen werden, teilen wir nicht (siehe Anmerkungen zu Kapitel VII.2.1).</p> <p>Kapitel VII.3.4, Überschrift „Leistungsangebot Stadt-Umland-Tram“: Aus den Anmerkungen zu den Kapiteln VII.2.1 und VII.2.4 ergibt sich die Schlussfolgerung, dass die Maßnahme „Umstellung des Bedienkonzeptes auf der Lossetalbahn“ nicht mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen werden sollte. Wir bitten darum, die Maßnahme in das Kapitel 3.5 zu verschieben.</p> <p>Kapitel VII.3.4: Einstufung der Entwicklung neuer Vertriebskanäle als Maßnahme, die mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen wird. Die Formulierung sollte unter Berücksichtigung unserer Ausführungen zu Kapitel VII.2.3 überarbeitet werden.</p>	<p>Beschleunigungsmaßnahmen auf der Lossetalbahn werden gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen geprüft.</p> <p>s. o.</p> <p>Die Aussage wird gestrichen, da der Bereich „Vertrieb“ aus dem Anforderungsprofil (Kap. III) und dem Angebotskonzept (Kap. V) herausgenommen wird.</p>
<b>zu Kapitel VIII „Linienbündelung“</b>		
-	-	-
<b>zu Kapitel IX „Finanzierungskonzept“</b>		
Gemeinde Espenau (16.10.2013)	<p>Mit Schreiben vom 13.11.2012 haben wir dem Landkreis Kassel eine Finanzierungszusage zu dem neuen Buslinienbündel 103 „Esse; Diemel“ gegeben. Voraussetzung war, dass mindestens die in den Entwürfen der Fahrpläne 47, 100 und 172 beschriebenen Leistungen angeboten werden.</p> <p>Wir erwarten, dass der Regionale Nahverkehrsplan diese Leistungen umfasst bzw. nicht einschränkt.</p>	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.
Stadt Baunatal (16.12.2013)	Mit Sorge betrachten wir die in Abb. IX-1 dargestellte Entwicklung des Anstiegs der Kostenunterdeckung von 23,06 Mio. Euro im Jahr 2014 auf geschätzte 36,06 Mio. Euro im Jahr 2020 alleine für die Busbündel im Verantwortungsbereich des NVV.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (23.12.2013)	S. 483: Die Aussagen zu Kosten und Finanzierung sind äußerst knapp gehalten und wenig transparent, hinsichtlich der Vergangenheit (z. B. differenzierte Tabelle der Aufwendungen 2010-14) und vor allem bezüglich der Zukunft. Neben einer belastbaren Begründung für die erwarteten Kostensteigerungen sollten differenzierte Übersichten zur Entwicklung bis 2018 dargestellt werden. Insbesondere sollte auch dargelegt werden, welche finanziellen Entwicklungen aufgrund des vorgelegten NVP zu erwarten sind und welche unabhängig davon entstehen.	Daten zu Kosten und Erlösen weisen eine hohe Sensibilität auf. Diese sind nicht für die Öffentlichkeit bestimmt und können daher auch nicht im NVP in einer belastbaren Ausführlichkeit behandelt werden. Der Verzicht auf die Abschätzung betriebswirtschaftlicher Auswirkungen der Maßnahmen wird zudem in Kap. VII 2.5 (S. 461) erläutert. Es können nicht Erwartungswerte für die Kosten der Leistungserstellung durch die VU veröffentlicht werden. Selbstverständlich nimmt der NVV aktuelle Kostenentwicklungen intern vor, die in den Aufsichtsgremien präsentiert und diskutiert werden.
BUND Kassel (31.12.2013)	Was fehlt, ist die Darstellung der aktuellen Finanzierung des NVV-Verkehrs nebst der Notwendigkeit einer Anpassung abgeleiteter Beitragsanteile der Gemeinden. Anzustreben sind Kriterien wie zum Beispiel die Anbindungsqualität und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Gemeinden, um die zu verteilenden Kosten nachvollziehbar umlegen zu können.	Die Kostendefizite zur Erbringung von Betriebsleistungen im SPNV und der Grundleistungen des regionalen Busnetzes werden durch die Regionalisierungsmittel des Bundes zu 100 % abgedeckt, die vom Land Hessen an den NVV weitgereicht werden (vgl. Kap. III 2.4). Zusatzleistungen und Taktverdichter im regionalen Busverkehr werden partnerschaftlich durch den NVV und die LNO übernommen (vgl. Kap. IX). Im Landkreis Kassel gibt es die Besonderheit, dass diese Zusatzleistungen durch die Städte und Gemeinden mitfinanziert werden. Der Umfang richtet sich nach den individuellen Anbindungsqualitäten, der Bedarf an Zusatzfahrten unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde. Diese Zuzahlungen (Bestand, Zukunft) werden jedoch ausdrücklich nicht im NVP dargestellt.
VCD Hessen (31.12.2013)	Die schwache Finanzierung durch die öffentliche Hand ist kein Naturgesetz. Im Luft- und Straßenverkehr ist es sehr wohl üblich, politisch erwünschte Maßnahmen auch mit originären Landesmitteln zu fördern. Allein der Flughafen Calden hat etwa das Eineinhalbfache des gesamten Kasseler Regio-Tram-Systems gekostet. Es grenzt an Fatalismus, diesen Zustand als gegeben und alternativlos voraus zu setzen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NVV und IGDB
VCD Hessen (Forts.)	<p>Auch die Preisentwicklung bei der Nutzung von Infrastrukturen der bundeseigenen Deutschen Bahn AG wird politisch beeinflusst. Es reicht unserer Meinung nach nicht, dies als Zustand zu beschreiben; einer der wichtigsten Besteller von SPNV-Leistungen sollte hier direkt und über die Landesregierung auf Änderungen hinwirken.</p> <p>Für Mehrfahrten auf der Schiene müssen derzeit zusätzliche Trassen- und Stationsgebühren gezahlt werden, die nicht selten über 50 % der Gesamtkosten ausmachen. Die Trassen- und Stationsbetreiber, hier überwiegend Gesellschaften der DB, haben dadurch nur geringe Mehrkosten, verlangen aber ebenso hohe Gebühren wie in Starklastzeiten. Dieses starre Gebührensystem der DB muss verhandelt werden. In der aktuellen Struktur macht es Fahrten in den Schwachlastzeiten und an Wochenenden oft unrentabel und verhindert sinnvolle Ausweitungen des Leistungsangebots.</p>	<p>Der NVV betreibt im Rahmen seiner Möglichkeiten intensiv Lobbyarbeit (z. B. über die BAG SPNV).</p> <p>s. o.</p>
<b>Nachträge durch NVV</b>		
NVV (10.01.2014)	<p>Mir fällt dabei gerade ein kleiner redaktionelle Fehler auf, der korrigiert werden sollte: M. E. muss es auf Seite 302 beim letzten Spiegelstrich heißen „Verbindungen zu Orten und Netzknoten außerhalb des Verbundgebietes“ oder? Derzeit steht „außerhalb des Kreisgebietes“ – aber der NVV ist ja kein Kreis, sondern deren 5.</p>	<p>Der Korrekturhinweis wird übernommen.</p>

*Synopse der Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG*  
[eigene Zusammenstellung]