

<b>DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDHESSEN</b>		<b>Nr.: 16/2023</b>
<b>Haupt- und Planungsausschuss</b>	Sitzungstag: <b>23.06.2023</b>	Tagesordnungspunkt: <b>2.1.3</b>
<b>Betreff: Neuaufstellung Regionalplan Nordhessen Kapitel 5.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr</b>		
<b>Anlagen: -1-</b>		
<b>Sachbearbeiter/in: Herr Sander</b>		

Der Haupt- und Planungsausschuss wird gebeten, der Neufassung des Kapitels 5.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr zuzustimmen.

**Begründung:**

Die Begründung ergibt sich aus der Anlage

## **5.1.2 Öffentlicher Personenverkehr**

### Vorbemerkung:

Nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz sind die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für die Organisation und Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs zuständig. Sie haben zur Erfüllung ihrer Aufgaben lokale Nahverkehrsgesellschaften gegründet und sich in Verbänden für den regionalen Verkehr organisiert. Diese legen in regelmäßig fortzuschreibenden Nahverkehrsplänen das lokale und regionale ÖPNV-Angebot fest. Die in diesem Zusammenhang aufgestellten regionalen und lokalen Nahverkehrspläne sollen die in diesem Kapitel enthaltenen regionalplanerischen Grundsätze zum öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) berücksichtigen. Die Übereinstimmung der Nahverkehrspläne mit diesen Grundsätzen wird im Zuge der jeweiligen Fortschreibungen überprüft. Umgekehrt fanden auch die regionalen Nahverkehrspläne im Zuge der Fortschreibung des Regionalplans Berücksichtigung.

### **5.1.2 – Grundsatz 1**

Der ÖPNV soll nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans gestaltet werden und perspektivisch den nationalen Zielfahrplan zum „Deutschlandtakt“ berücksichtigen. Zur Verknüpfung mit den Nachbarregionen sollen möglichst nahtlose landkreis-, länder- bzw. verbundübergreifende Verbindungen angeboten werden. Die Nahverkehrslinien sollen über zentrale und leistungsfähige Knotenpunkte geführt und dort untereinander sowie mit dem Fernverkehr verknüpft werden. Dabei sind Anschlussbeziehungen zwischen Nah- und Fernverkehr, sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene und Straße) zu gewährleisten. Die Taktfolge und Betriebszeiten richten sich nach den strukturräumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Nachfrage, es soll jedoch mindestens ein stündlicher Grundtakt angestrebt werden. Zur Sicherung einer Mindestbedienung sollen in Gebieten, Relationen und zu Verkehrszeiten mit geringer Verkehrsnachfrage bedarfsgerechte bzw. flexible Bedienungssysteme eingesetzt werden. Die angebotene Beförderungskapazität soll bedarfsorientiert die zeitlich und räumlich wechselnde Nachfrage berücksichtigen.

### Begründung:

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) leistet als Bestandteil der Daseinsvorsorge einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssicherung, sowohl im ländlichen Raum, als auch in den Verflechtungsbereichen der Oberzentren. Hier dient er insbesondere auch der Verringerung der negativen Effekte des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Der ÖPNV soll deshalb so ausgebaut werden, dass er eine attraktive Alternative zum MIV bietet.

Der demografische Wandel stellt eine große Herausforderung für die Organisation des ÖPNV dar, da Teilprozesse wie Abwanderung oder zunehmende Alterung der Bevölkerung regional stark unterschiedlich verlaufen. Dass sich die Taktfolge und Betriebszeiten des Linienverkehrs üblicherweise nach den strukturräumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Nachfrage richten, kann für den ländlichen Raum somit zum Problem werden. Besonders für Kinder und ältere Menschen stellt der ÖPNV jedoch oft die einzige Möglichkeit dar, mobil zu sein und Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen in Anspruch nehmen zu können. Die Ausdünnung des öffentlichen Verkehrs (sowohl im Hinblick auf die Taktung, wie auch die Bedienung) in Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte darf daher nicht zur bevorzugten Handlungsoption werden. Vielmehr soll auch in der Fläche eine Mindestbedienung erhalten bleiben und ein mindestens stündlicher Grundtakt angestrebt werden, damit der ÖPNV auch im ländlichen Raum eine ernsthafte und verlässliche Mobilitätsoption bleibt. Ermöglicht werden kann dies durch innovative und nachfrageangepasste Angebotsformen, die es verstärkt zu entwickeln bzw. einzusetzen gilt. Sie können dabei helfen, den spezifischen, zeitlich wechselnden Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen Rechnung zu tragen und erlauben ggf. auch die Vernetzung kleinerer, nicht zentraler Ortsteile. Sie sollen jedoch den Linienverkehr ergänzen und nicht zu ihm in Konkurrenz treten.

Mit dem sog. „Deutschlandtakt“ soll im Laufe der kommenden Jahrzehnte ein deutschlandweit abgestimmter, integraler Taktfahrplan im Schienenpersonennah-, -fern- und -güterverkehr eingeführt werden. Das Grundprinzip der Fahrplangestaltung nach dem Konzept des integralen Taktfahrplans soll in Hessen bereits zuvor weiterverfolgt und umgesetzt werden. Perspektivisch soll dann auch der Zielfahrplan zum Deutschlandtakt von den ÖPNV-Aufgabenträgern der Region bei der Fahrplanerstellung berücksichtigt werden, um sich nahtlos in das nationale Netz

einzuführen und die damit beabsichtigten Vorteile (z.B. mehr Verbindungen, bessere Anschlüsse, kürzere Umsteige- und Reisezeiten) zu erzielen.

Eine enge Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr, sowie der Verkehrsträger Schiene und Straße ist eine wichtige Voraussetzung zur Schaffung eines multimodalen öffentlichen Verkehrssystems, in dem nahtlose Reiseketten über mehrere Verkehrsmittel hinweg möglich werden. Die verschiedenen Linien und Verkehrsmittel sollen daher in geeigneten Knotenpunkten zusammengeführt und durch fahrplanmäßig abgesicherte Übergänge miteinander verknüpft werden. Ebenfalls im Sinne einer möglichst freizügigen Mobilität sollen auch über die Regionsgrenzen hinweg nahtlose Übergänge in die benachbarten Landkreise, Länder bzw. Verkehrsverbände ermöglicht werden.

#### **5.1.2 – Grundsatz 2**

Das Nahverkehrsnetz soll so gestaltet werden, dass die Erreichbarkeit der zentralen Orte verschiedener Funktionsstufen aus ihrem jeweiligen Verflechtungsbereich hinsichtlich Zeitaufwand und Bedienungshäufigkeit angemessen sichergestellt ist. Die diesbezüglichen Vorgaben aus Grundsatz 2 in Kapitel 2.1 sind zu berücksichtigen.

#### Begründung:

Der ÖPNV soll die Erreichbarkeit der zentralen Orte sicherstellen, um den Zugang der Bevölkerung zu den dortigen Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten zu gewährleisten. Eine ausreichende Erreichbarkeit kann jedoch nur unterstellt werden, wenn ein Fahrziel innerhalb eines angemessenen Zeitraums erreicht werden kann. Daher soll die flächenhafte Erschließung der Region mit leistungsfähigen Nahverkehrsangeboten auf Schiene und Straße gewährleistet werden.

Entsprechend Grundsatz 2 in Kapitel 2.1 soll die verkehrliche Anbindung der Verflechtungsbereiche an die zentralen Orte sowohl angebotsorientiert als auch bedarfsgerecht und zumutbar gestaltet werden. Innerhalb ihrer jeweiligen Verflechtungsbereiche sollen Grundzentren möglichst in einer halben Stunde und Mittelzentren in 45 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Der Zeitbedarf für die Erreichbarkeit der Oberzentren soll eine Stunde nicht wesentlich überschreiten.

### **5.1.2 – Grundsatz 3**

Das Nahverkehrsangebot im Schienen- und Straßennetz soll sich gegenseitig ergänzen. Das Busliniennetz soll nach Möglichkeit die Bahnstationen einbeziehen. Dabei sollen Anschlussbeziehungen gewährleistet und der Umsteigeaufwand möglichst geringgehalten werden. In Gebieten die nicht oder nur teilweise durch Schienenstrecken erschlossen sind bzw. in denen kein Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) besteht, sollen durch Schnellbuslinien oder vergleichbare Konzepte hochwertige und fahrzeitlich attraktive Verbindungen zwischen den zentralen Orten geschaffen werden.

Die bestehenden Fernbushalte in Nordhessen sollen erhalten und bei entsprechender Nachfrage ergänzt werden. Sie sollen mit dem ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Das Fernbusnetz soll das Angebot im Schienenverkehr ergänzen und möglichst auf Relationen angeboten werden, auf denen kein Angebot im Schienenpersonenfernverkehr besteht.

#### Begründung:

Da das Eisenbahnnetz die Region nicht flächendeckend für den ÖPNV erschließen kann, diese jedoch über ein dichtes Straßennetz verfügt, ist es wichtig, dass sich das Bahn- und Busnetz gegenseitig ergänzen. Aufgrund seiner größeren betrieblichen Flexibilität soll das Busliniennetz als Zubringer auf die Haltepunkte der Eisenbahn ausgerichtet werden. So trägt es zur Überwindung der „letzten Meile“, von der nächstgelegenen Bahnstation bis zum gewünschten Fahrtziel bei. Der Umsteigeaufwand zwischen Bahn und Bus soll durch geeignete bauliche Voraussetzungen und aufeinander abgestimmte Fahrpläne möglichst geringgehalten werden. Vom Schienennetz nicht oder nur unzureichend erschlossene zentrale Orte sollen durch hochwertige und fahrzeitlich attraktive Busangebote, z.B. Schnellbuslinien oder vergleichbare Konzepte, angebunden werden.

Durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes ist seit 2013 ein Linienfernverkehr mit Bussen möglich, wenn die Strecke zwischen 2 Haltepunkten länger als 50 km ist und die Reisezeit bei Benutzung der Bahn mehr als eine Stunde beträgt. Das Fernbusnetz bietet eine weitere Alternative zum MIV und kann eine Ergänzung zum Schienenpersonenfernverkehr sein. Das Angebot sollte jedoch so

gestaltet werden, dass keine Konkurrenzsituation mit dem Schienenpersonenverkehr entsteht. Die gegenwärtig bestehenden Fernbushaltestellen in Kassel, Fulda, Bad Hersfeld und Bad Zwesten sollen weiterbetrieben und bei einer entsprechenden Nachfrage um weitere Haltestellen ergänzt werden. Eine Verknüpfung der Fernbushalte mit dem übrigen ÖPNV-Netz und anderen Verkehrsmitteln ist anzustreben.

#### **5.1.2 – Grundsatz 4**

An geeigneten Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen Verknüpfungspunkte zu anderen Verkehrsmitteln geschaffen werden. Die hierfür benötigte Fläche soll für diesen Zweck gesichert werden.

#### Begründung:

Um das Ziel einer Verkehrswende zu erreichen ist es erforderlich, Fahrten vom MIV auf die Verkehrsmittel des sog. „Umweltverbunds“ (öffentliche Verkehrsmittel, Fuß- und Radverkehr, Sharing-Angebote und Fahrgemeinschaften) zu verlagern. Voraussetzung für ein attraktives und konkurrenzfähiges Mobilitätsangebot im Umweltverbund ist die möglichst nahtlose Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel bzw. –arten. Hierfür sind Verknüpfungspunkte erforderlich, die Übergänge ermöglichen und erleichtern (sog. „Mobilitätsstationen“). So können Verkehrsteilnehmer auf jeder Teilstrecke das jeweils am besten geeignete Verkehrsmittel nutzen. Eine Ergänzung des klassischen öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) mit Bus und Bahn um weitere Mobilitätsangebote ist zur Erschließung der Fläche wichtig, da das eigentliche Fahrtziel oft noch ein Stück von der Haltestelle entfernt liegt, insbesondere im ländlichen Raum. Eine Mobilitätsstation ermöglicht den Nutzern einen weiteren Streckenabschnitt, z. B. mit einem Fahrrad oder einem Sharing-Fahrzeug, zurückzulegen und eröffnet so verschiedene Alternativen zum eigenen Pkw. Radwege sollten bis unmittelbar an die Mobilitätsstation herangeführt und dort hochwertige Fahrradabstellanlagen (Bike and Ride), ggf. einschl. Ladepunkten für Pedelecs/E-Bikes, bereitgehalten werden. Auch Bike- und E-Scooter-Sharing-Angebote sind möglich.

Auch wenn grundsätzlich ein möglichst wohnortnaher Zugang zum ÖPV angeboten werden soll, ist auch die Verknüpfung mit dem MIV von Bedeutung, um zumindest auf einer Teilstrecke Fahrten von diesem auf den ÖPV zu verlagern. Dies ist daher auch Bestandteil von Grundsatz 5 in Kapitel 5.1.3 zum Straßenverkehr.