



Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung

BEKANNTMACHUNG

zur 35. Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung
am Montag, den 11.03.2019, 18:30 Uhr
in das Rathaus, Sitzungssaal (Zimmer 11), Rathausgasse 1, 34576 Homberg (Efze)

Tagesordnung

1. Aufstellung einer Änderung Nr. 16 zum Flächennutzungsplan der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Hülfa zur Ausweisung eines Sondergebietes -Beherbergungsbetrieb- im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB; (VL-225/2018 2. Ergänzung)
hier: Aufstellungsbeschluss
2. Aufstellung einer Änderung Nr. 1 zur Erweiterung Nr. 1 zum Bebauungsplan Nr. 1 der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Hülfa zur Ausweisung eines Sondergebietes -Beherbergungsbetrieb- im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB; (VL-226/2018 2. Ergänzung)
hier: Aufstellungsbeschluss
3. Charta der Energiewende Nordhessen (VL-45/2019)
hier: Beratung und Beschlussfassung zur Unterzeichnung der Charta
4. Machbarkeitsstudie zur Verbesserung öffentlicher Mobilitätsangebote (ÖPNV-Konzept) (VL-162/2018 1. Ergänzung)
hier: Beratung und Beschlussfassung über den Entwurf der Machbarkeitsstudie
5. Verschiedenes

Homberg (Efze), 27.02.2019

Hilmar Höse
Ausschussvorsitzender



Homberg (Efze), den 12.03.2019

35. Sitzung
Leg.-Periode 2016 / 2021

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

der 35. Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung
am Montag, 11.03.2019, 18:30 Uhr bis 19:40 Uhr

Anwesenheiten

Anwesend:

Ausschussvorsitzender Hilmar Höse	
stellv. Ausschussvorsitzender Joachim Jerosch	vertritt Stöckert, Martin (SPD)
Ausschussmitglied Stefan Gerlach	vertritt Haßenpflug, Bruno (SPD)
Ausschussmitglied Joachim Grohmann	
Ausschussmitglied Wolfgang Knorr	
Ausschussmitglied Günther Koch	
Ausschussmitglied Claudia Ulrich	vertritt Haß, Christian (CDU)
Ausschussmitglied Christian Utpatel	vertritt Groß, Dietmar (FWG)

Vom Magistrat:

Bürgermeister Dr. Nico Ritz
Stadtrat Bernd Herbold

Gäste:

1 Bürger

Schriftführer:

Schriftführer Heinz Ziegler

Sitzungsverlauf

Der Ausschussvorsitzende, Herr Höse, begrüßt die erschienenen Mitglieder des Ausschusses, Herrn Bürgermeister Dr. Ritz, Herrn Stadtrat Herbold, Herrn Ziegler von der Verwaltung sowie den Bürger. Der Ausschussvorsitzende, Herr Höse, stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Vor Eintritt in die Tagesordnung gibt Herr Ausschussvorsitzender Höse bekannt, dass am 08.04.2019 um 18:30 Uhr eine außerordentliche Ausschusssitzung zum Thema „Quartiersentwicklung Freiheit“ stattfindet.

1. **Aufstellung einer Änderung Nr. 16 zum Flächennutzungsplan der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Hülsa zur Ausweisung eines Sondergebietes -Beherbergungsbetrieb- im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB;**
hier: Aufstellungsbeschluss

VL-225/2018
2. Ergänzung

Zur Sache sprechen die Ausschussmitglieder Herr Grohmann, Herr Koch, Herr Ausschussvorsitzender Höse sowie Herr Gerlach und Herr Utpatel.

Herr Utpatel möchte wissen, welche Konsequenzen es haben würde, wenn die Bauleitplanung nicht eingeleitet wird.

Bürgermeister Dr. Ritz antwortet, dass seitens des Schwalm-Eder-Kreises eine Nutzungsuntersagung ausgesprochen würde.

Beschluss:

Die Aufstellung einer Änderung Nr. 16 zum Flächennutzungsplan der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Hülsa zur Ausweisung eines Sondergebietes -Beherbergungsbetrieb- wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 8
Ja-Stimmen: 6
Nein-Stimmen: 2

2. **Aufstellung einer Änderung Nr. 1 zur Erweiterung Nr. 1 zum Bebauungsplan Nr. 1 der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Hülsa zur Ausweisung eines Sondergebietes -Beherbergungsbetrieb- im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB;**
hier: Aufstellungsbeschluss

VL-226/2018
2. Ergänzung

Keine Wortmeldungen.

Beschluss:

Die Aufstellung einer Änderung Nr. 1 zur Erweiterung Nr. 1 zum Bebauungsplan Nr. 1 der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Hülsa zur Ausweisung eines Sondergebietes -Beherbergungsbetrieb- wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 8
Ja-Stimmen: 6
Nein-Stimmen: 2

3. **Charta der Energiewende Nordhessen**
hier: Beratung und Beschlussfassung zur Unterzeichnung der Charta

VL-45/2019

Keine Wortmeldungen.

Beschluss:

Die Charta der Energiewende Nordhessen wird unterzeichnet. Weitere Vereine, Verbände und Unternehmen sollen dazu motiviert werden, die Charta ebenfalls zu unterzeichnen.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 8
Ja-Stimmen: 8

**4. Machbarkeitsstudie zur Verbesserung öffentlicher Mobilitätsangebote (ÖPNV-Konzept)
hier: Beratung und Beschlussfassung über den Entwurf der Machbarkeitsstudie**

**VL-162/2018
1. Ergänzung**

Bürgermeister Dr. Ritz erläutert den Inhalt des vorliegenden Konzeptes, das im wesentlichen drei Kernpunkte enthält:

- Haltestelleninfrastruktur
- Fortschreibung des Nahverkehrsplanes
- Verbesserung der Mobilität der Bürger insgesamt

Zur Sache sprechen Herr Utpatel, Herr Gerlach sowie Herr Ausschussvorsitzender Höse und die Ausschussmitglieder Herr Koch und Herr Knorr.

Bürgermeister Dr. Ritz schlägt vor, einen Mobilitätstag für den Bereich Homberg mit Bürgern und Ortsbeiräten zu veranstalten.

Herr Utpatel fragt, ob das Thema Verbesserung öffentliches Mobilitätsangebot einem bestimmten Gremium fachlich zugeordnet werden kann.

Bürgermeister Dr. Ritz würde dieses Thema dem Bauausschuss zuordnen.

Herr Gerlach regt an, für eine der nächsten Sitzungen eine Tabelle zu erstellen, in der die Maßnahmen aufgelistet sind, die von der Stadt selbst aktiv gestaltet werden können. Daraus könnte eine Priorisierung von Themen abgeleitet werden, damit sich die Mobilität der Homberger Bürger verbessert.

Nach einer ausgiebigen Diskussion zu diesem Thema wird vom Ausschuss folgender Beschlussvorschlag formuliert:

Beschluss:

Der Entwurf der Machbarkeitsstudie zur Verbesserung öffentlicher Mobilitätsangebote (ÖPNV-Konzept) wird zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung regt an, dass der Magistrat und die zuständigen Ausschüsse, die Ergebnisse der Studie als Grundlage für alle weiteren Planungen und Projekte im Aufgabenfeld ÖPNV nutzen.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 8
Ja-Stimmen: 8

5. Verschiedenes

Ausschussmitglied Herr Grohmann teilt dem Ausschuss mit, dass ihm vom Büro infranet mitgeteilt wurde, dass zum Projekt Marktplatz 15 kein Architekturwettbewerb durchgeführt wurde.

Bürgermeister Dr. Ritz antwortet, dass ein VGV-Verfahren anstatt eines Architekturwettbewerbs in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber durchgeführt worden ist. Er schlägt vor, dass Herr Glomb als Projektsteuerer für Marktplatz 15 im Ausschuss das Verfahren erläutert.

Hilmar Höse
Ausschussvorsitzender

Heinz Ziegler
Schriftführer

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-225/2018 2. Ergänzung

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Magistrat	07.02.2019
BPUS	11.03.2019
Stadtverordnetenversammlung	15.03.2019

**Aufstellung einer Änderung Nr. 16 zum Flächennutzungsplan der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Hülsa zur Ausweisung eines Sondergebietes -Beherbergungsbetrieb- im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB;
hier: Aufstellungsbeschluss**

a) Erläuterung:

Die Firma promotade GmbH, Potsdam, ist neuer Eigentümer des Ev. Rüstzeitheimes in Hülsa. Diese ist ein bundesweit tätiges Dienstleistungsunternehmen, die unter anderem für ihre einzelnen operativ tätigen Gesellschaften Immobilien für die Unterbringung von deren Mitarbeitern zur Verfügung stellt. Einer dieser Gesellschaften ist die scs supply chain solutions GmbH mit Sitz in Bamberg. Diese Firma erbringt für verschiedene Kunden umfangreiche Dienstleistungen in den Bereichen Produktion und Logistik. Die Firma hat ihre Mitarbeiter im ehem. Rüstzeitheim in Hülsa untergebracht. Da die Liegenschaft im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan und in dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 1/1 Hülsa als Sondergebiet -Rüstzeitheim des Ev. Militärbischofs- dargestellt ist, muss die Bauleitplanung für die neue Nutzung geändert werden. Mit Schreiben vom 20.09.2018 hat die Firma promotade GmbH, Potsdam, den Antrag auf Änderung der Bauleitplanung gestellt. Da sich für die vorhandene Liegenschaft nur die Nutzung ändert, kann das Bauleitplanverfahren gem. § 13 a BauGB durchgeführt werden. Das bedeutet, dass der Flächennutzungsplan nur im Wege der Berichtigung anzupassen ist.

Unterlagen vom TÜV Rheinland zu einem durchgeführten Sozialaudits als Nachweis, dass das Unternehmen rechtskonform arbeitet, liegen der Verwaltung vor.
Am 29.01.2019 fand eine Besichtigung der Örtlichkeiten mit einigen Magistratsmitgliedern, Vertretern des Ortsbeirates und den Betreibern der Einrichtung statt. Der Ortsbeirat Hülsa hat gegen die geplante Bauleitplanung keine Bedenken.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

BauGB

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

Kostenstelle: Sachkonto:
Verfügbare Mittel laut Haushaltsplan:
Tatsächlich verfügbare Mittel:

d) Beschlussvorschlag:

Die Aufstellung einer Änderung Nr. 16 zum Flächennutzungsplan der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Hülsa zur Ausweisung eines Sondergebietes -Beherbergungsbetrieb- wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB beschlossen.

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-226/2018 2. Ergänzung

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Magistrat	07.02.2019
BPUS	11.03.2019
Stadtverordnetenversammlung	15.03.2019

**Aufstellung einer Änderung Nr. 1 zur Erweiterung Nr. 1 zum Bebauungsplan Nr. 1 der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Hülssa zur Ausweisung eines Sondergebietes -Beherbergungsbetrieb- im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB;
hier: Aufstellungsbeschluss**

a) Erläuterung:

Die Firma promotade GmbH, Potsdam, ist neuer Eigentümer des Ev. Rüstzeitheimes in Hülssa. Diese ist ein bundesweit tätiges Dienstleistungsunternehmen, die unter anderem für ihre einzelnen operativ tätigen Gesellschaften Immobilien für die Unterbringung von deren Mitarbeitern zur Verfügung stellt. Einer dieser Gesellschaften ist die scs supply chain solutions GmbH mit Sitz in Bamberg. Diese Firma erbringt für verschiedene Kunden umfangreiche Dienstleistungen in den Bereichen Produktion und Logistik. Die Firma hat ihre Mitarbeiter im ehem. Rüstzeitheim in Hülssa untergebracht. Da die Liegenschaft im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan und in dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 1/1 Hülssa als Sondergebiet -Rüstzeitheim des Ev. Militärbischofs- dargestellt ist, muss die Bauleitplanung für die neue Nutzung geändert werden. Mit Schreiben vom 20.09.2018 hat die Firma promotade GmbH, Potsdam, den Antrag auf Änderung der Bauleitplanung gestellt. Da sich für die vorhandene Liegenschaft nur die Nutzung ändert, kann das Bauleitplanverfahren gem. § 13 a BauGB durchgeführt werden. Das bedeutet, dass der Flächennutzungsplan nur im Wege der Berichtigung anzupassen ist. Der Antrag der Firma promotade GmbH und das Nutzungskonzept sowie der Abgrenzungsplan sind als Anlagen beigelegt.

Unterlagen vom TÜV Rheinland zu einem durchgeführten Sozialaudits als Nachweis, dass das Unternehmen rechtskonform arbeitet, liegen der Verwaltung vor. Am 29.01.2019 fand eine Besichtigung der Örtlichkeiten mit einigen Magistratsmitgliedern, Vertretern des Ortsbeirates und den Betreibern der Einrichtung statt. Der Ortsbeirat Hülssa hat gegen die geplante Bauleitplanung keine Bedenken.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

BauGB

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

Kostenstelle:

Sachkonto:

Verfügbare Mittel laut Haushaltsplan:

Tatsächlich verfügbare Mittel:

d) Beschlussvorschlag:

Die Aufstellung einer Änderung Nr. 1 zur Erweiterung Nr. 1 zum Bebauungsplan Nr. 1 der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Hülsa zur Ausweisung eines Sondergebietes -Beherbergungsbetrieb- wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB beschlossen.

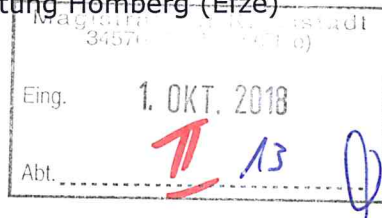
Anlage(n):

1. Antrag promota.de auf Änderung Bauleitplanung, Keller, 2018-10-10{[
2. Nutzungskonzept promota.de vom 19.09.2018 -Strak-2018-09-28{[
3. Abgrenzungsplan F-Plan Nr. 16 u. B-Plan Nr. 1-1-1 Hülsa, Keller, 2018-10-10{[

promota.de GmbH | Puschkinallee 4 | 14469 Potsdam

Magistrat der Kreisverwaltung Homberg (Efze)
Rathausgasse 1

34576 Homberg (Efze)



promota.de GmbH
Puschkinallee 4
14469 Potsdam

Potsdam, 20.09.2018

- 1) Bitte Freidellungsbescheid vorlesen
- 2) Mag 18.10.18
- 3) Stawo 08.11.18

Unterlagen zum Nutzungskonzept

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben senden wir Ihnen den Antrag auf die Änderung des Bebauungsplanes in Hülsa, Rippersweg 21 – ehemals Rüstzeitheim der Evangelischen Militärseelsorge, „Assa von Kram Haus“ – sowie das Konzept für die Nutzung der Immobilien zu.

Wir möchten Sie bitten, die Änderungen des B-Planes vorzunehmen und uns über die weitere Vorgehensweise zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

promota.de GmbH

S. Reif
Sabine Reif
Geschäftsführung

Anlagen:

Nutzungskonzept
Antrag auf B-Plan Änderung
5 Grundrisspläne, mit Darstellung der Raumebelegung

Geschäftsführer
Sabine Reif, Mike Friedrich,
Raik Scheffler
Amtsgericht Potsdam
HRB 15383 P
Steuernummer
046/116/07585
USt-IdNr.
DE21 6850 438

Commerzbank AG
IBAN DE25 1604 0000 0132 1322 00
BIC COBADEFFXXX

UniCredit Bank AG
IBAN DE29 2003 0000 0015 9978 10
BIC HYVEDEMM300

Potsdam, 20.09.2018

**Ehemaliges Rüstzeitheim Hülsa
Antrag auf Änderung der Bauleitplanung
Unterkunftsgebäude für firmeneigene Mitarbeiter/innen
Rippersweg 21
34576 Homberg (Efze)**

Wir, die promota.de GmbH, haben die Immobilien in Hülsa, Rippersweg 21 erworben, um die Räumlichkeiten, wie in dem beigefügten Konzept ersichtlich, zu nutzen und zu unterhalten. Diese Nutzungsart entspricht zwar im Wesentlichen der Vorherigen, als Rüstzeitheim der Evangelischen Militärseelsorge, ist jedoch mit dem aktuellen B-Plan nicht konform.

Nach Rücksprachen mit der Bauaufsichtsbehörde und dem Planungsamt der Stadt Homberg (Efze), beabsichtigen wir die Nutzungsänderung des jetzigen B-Planes und stellen hiermit den Antrag auf Änderung der Bauleitplanung.

Das Gebiet in dem geänderten B-Plan sollte zu einem Sondergebiet ausgewiesen werden. Die beabsichtigte Nutzung kann dem Konzept entnommen werden. In einem Sondergebiet wäre die von uns gewünschte Nutzung möglich und wir würden an dieser Stelle ein ordnungsgemäßes und baurechtlich einwandfreies Objekt betreiben können.

Mit freundlichen Grüßen

promota.de GmbH

A handwritten signature in blue ink that reads 'S. Reif'.

Sabine Reif
Geschäftsführung

Alexander Franiel
Dipl.-Ing. Architekt

Elfriede-Scholz-Str. 4
409078 Osnabrück

Tel.: 01523/3609605
Mail: a.franiel@online.de

„Ehemaliges Rüstzeitheim Hülsa“
Nutzungskonzept der Firma promota.de
Unterkunftsgebäude für firmeneigene Mitarbeiter
Rippersweg 21
34576 Homberg (Efze)

Die Firma promota.de ist ein bundesweit tätiges Dienstleistungsunternehmen, das im für seine verbundenen Unternehmen wichtige Zentralfunktionen übernimmt. Dazu gehört auch die Bereitstellung von Immobilien für die einzelnen operativ tätigen Gesellschaften.

Die scs supply chain solutions gmbh mit Sitz in Bamberg (nachfolgend scs genannt) erbringt mit mehr als 1.000 Mitarbeitern im Einzugsgebiet Hessen, Thüringen, Nordrhein-Westfalen und Südniedersachsen für verschiedene namhafte Kunden umfangreiche Dienstleistungen in den Bereichen Produktion und Logistik.

Um das steigende Arbeitsvolumen ihrer Partner auch zukünftig pünktlich und einwandfrei erbringen zu können, ist die scs darauf angewiesen, geeignete Arbeitskräfte aus anderen Teilen der Bundesrepublik und der EU in der Region einzusetzen, damit wird einen Beitrag geleistet, die Wertschöpfung der lokal ansässigen Arbeitgeber vor Ort zu sichern.

In diesem Zusammenhang wird das oben genannte Objekt von der promota.de an das verbundene Unternehmen scs im Rahmen eines Pachtvertrages langfristig überlassen.

Das Konzept der scs sieht eine Nutzung als Arbeiterwohnheim für eigene Werksangehörige vor, eine Überlassung an fremde Dritte ist nicht vorgesehen. Im Detail lässt sich das Nutzungskonzept wie folgt beschreiben:

- Unterbringung von eigenen Mitarbeitern. Die Personen halten sich i.d.R. nur von Montag bis Freitag im Objekt auf.
- Die Mitarbeiter haben ihren Arbeitsort in der Region, dies sind zur Zeit Malsfeld, Staufenberg, Ludwigsau und Bad Hersfeld.
- In dem Objekt sind Sozial- und Aufenthaltsräume nach den Wünschen der Mitarbeiter eingerichtet

Alexander Franiel

Elfriede-Scholz-Str. 4

Tel.: 01523/3609605

Dipl.-Ing. Architekt

409078 Osnabrück

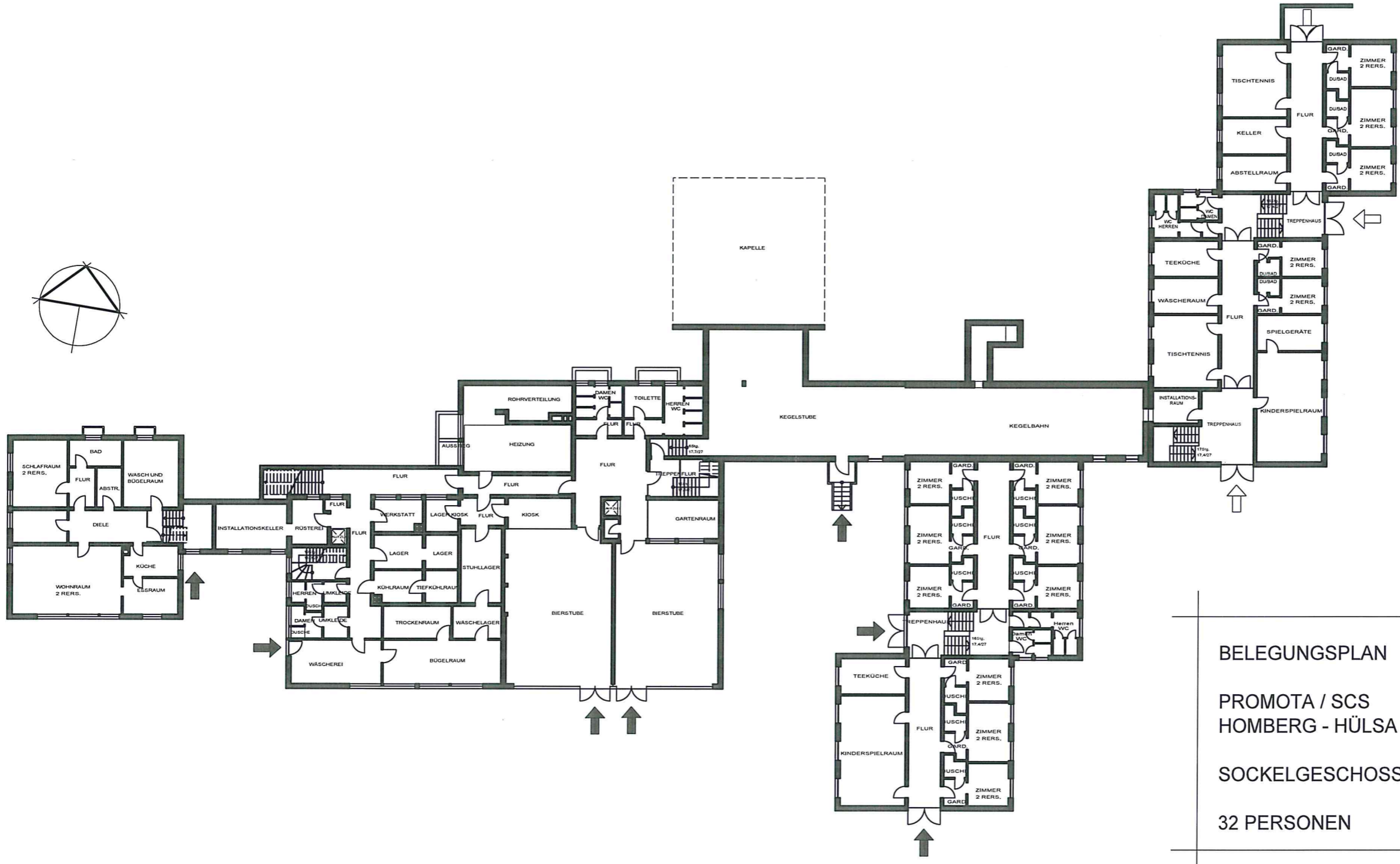
Mail: a.franiel@online.de

- Den Mitarbeiter werden Kochgelegenheiten in Form mehrerer Gemeinschaftsküchen zur Verfügung gestellt, die Verpflegung liegt in der Eigenverantwortung der Mitarbeiter

Alle Zimmer sind mit geeigneten Badezimmern ausgestattet, eine Belegung der Zimmer erfolgt einzeln oder zu zweit.

Die Mitarbeiter werden mit geeigneten Verkehrsmitteln, meist in neunsitzigen Kleinbussen zu Ihren Einsatzorten gefahren, es ist davon auszugehen, dass ca. 10 bis 15 Personen mit Privatfahrzeugen anreisen, die entsprechend am Objekt geparkt werden.

Osnabrück, 19.09.2018



BELEGUNGSPLAN
 PROMOTA / SCS
 HOMBERG - HÜLSA
 SOCKELGESCHOSS
 32 PERSONEN

Franiel
 Architekt

Elfriede-Scholz Str 4
 49078 Osnabrück
 0152/33609605

Alexander
 Dipl.-Ing.

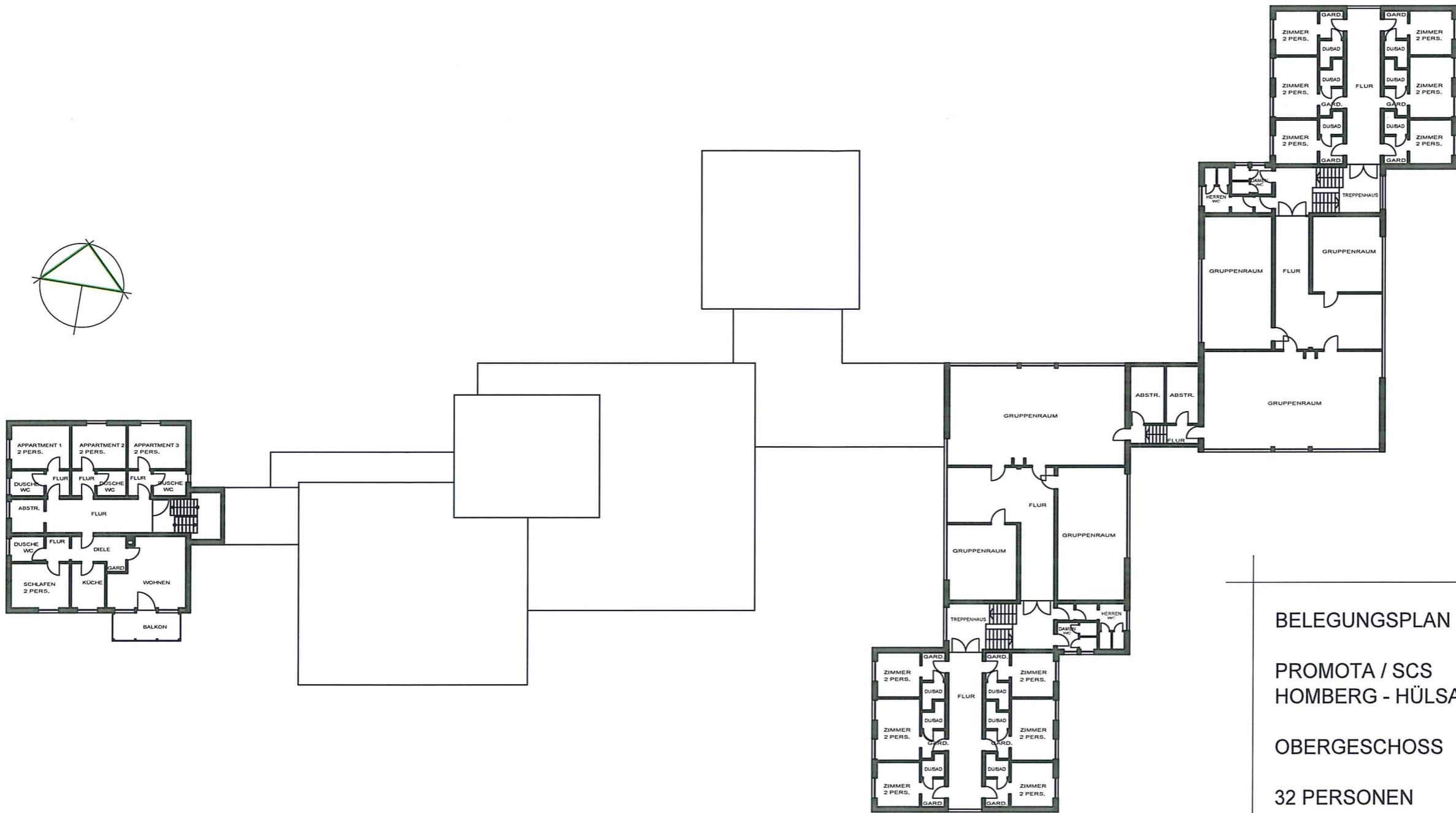
Telefon

Planung:

Homberg / Hülssa - Rippersweg 21
 Belegungspläne

Promota.de
 Puschkinallee 4
 14469 Postdam

Grundriss Sockelgeschoss 17_09_2018
 Massstab 1:333 PL101



BELEGUNGSPLAN
 PROMOTA / SCS
 HOMBERG - HÜLSA
 OBERGESCHOSS
 32 PERSONEN

Homberg / Hülssa - Rippersweg 21
 Belegungspläne
 Promota.de
 Puschkinallee 4
 14469 Postdam
 Grundriss Obergeschoss 17_09_2018
 Massstab 1:333 PL103

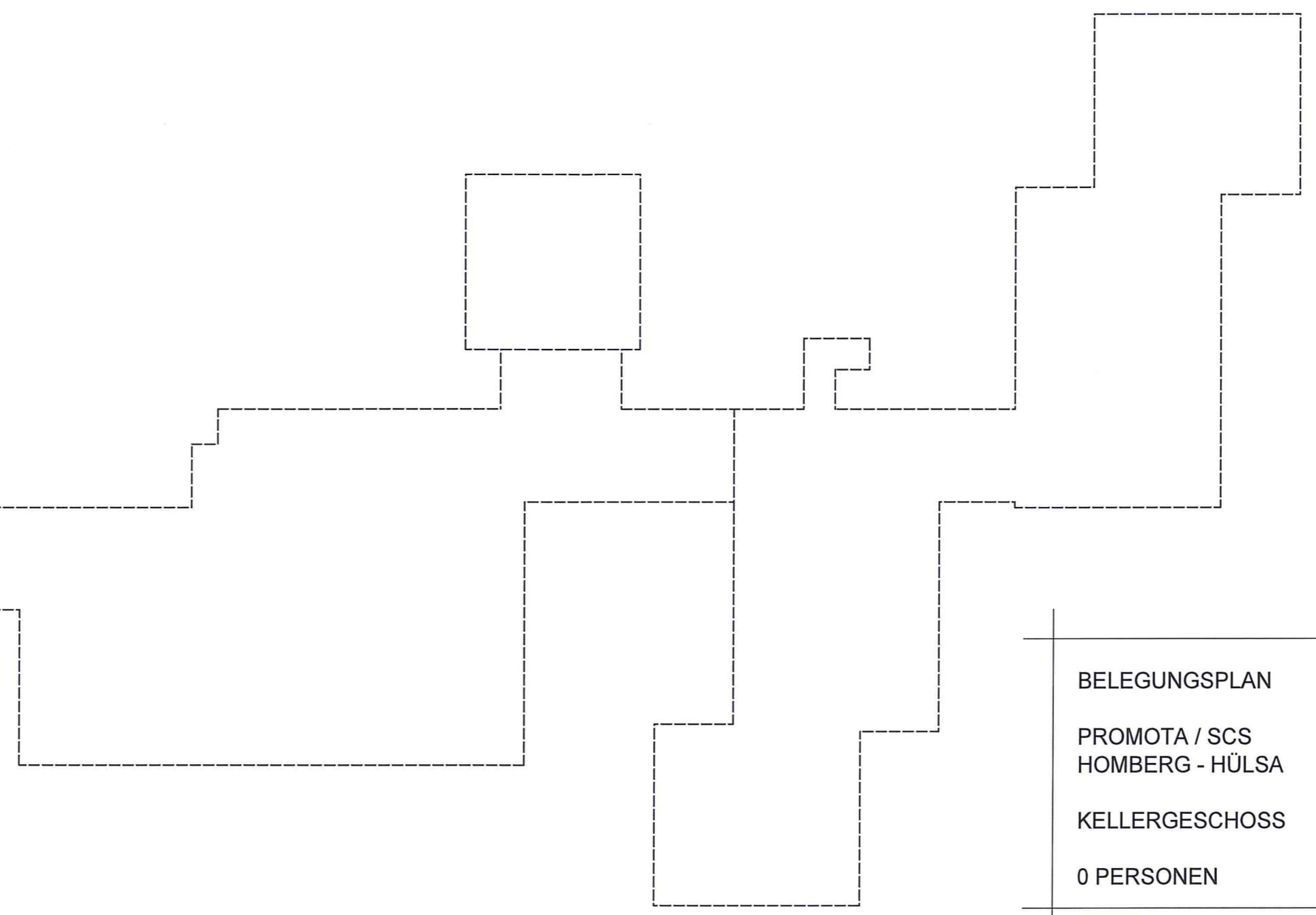
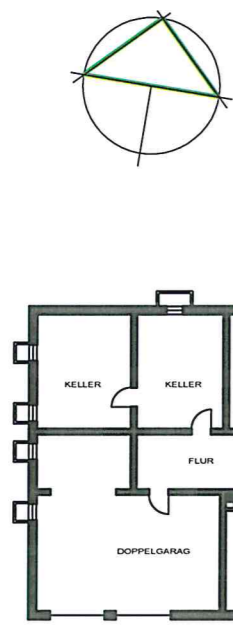
Planung:

Alexander
 Dipl. Ing.

Franiel
 Architekt

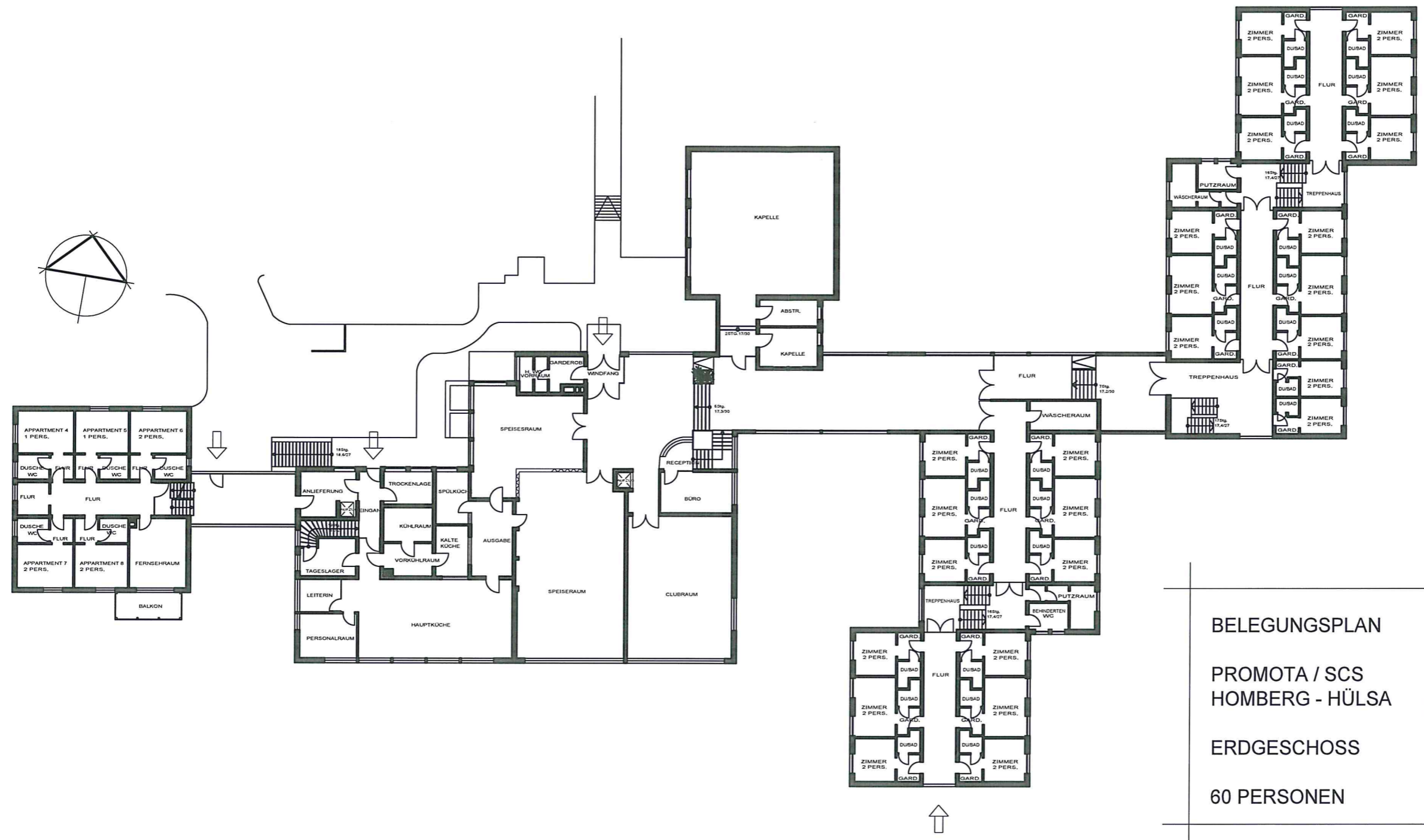
Elfriede-Scholz Str 4
 49078 Osnabrück
 0152/33609605

Telefon

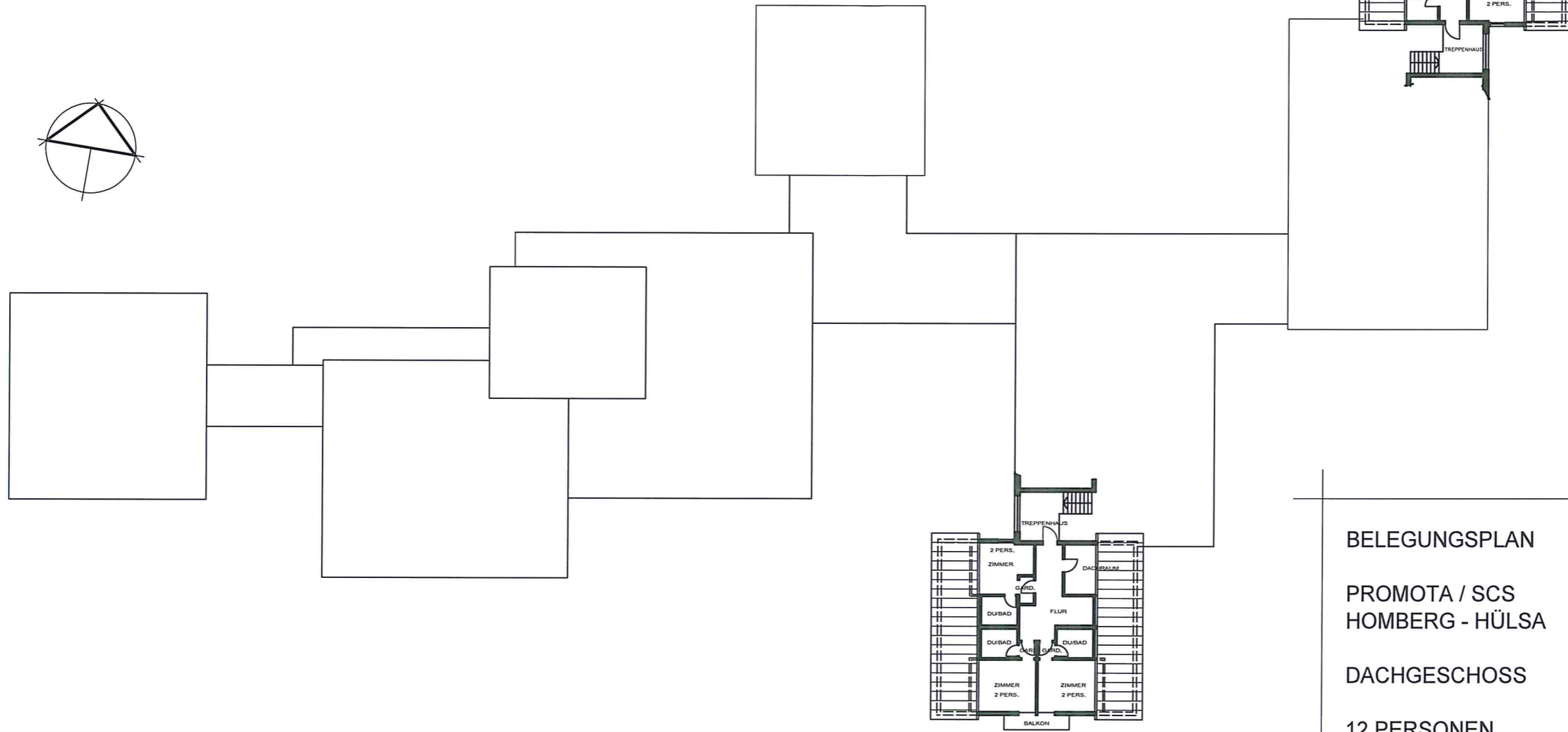
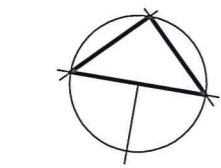


<p>BELEGUNGSPLAN</p> <p>PROMOTA / SCS</p> <p>HOMBERG - HÜLSA</p> <p>KELLERGESCHOSS</p> <p>0 PERSONEN</p>
--

<p>Franiel Architekt</p> <p>Alexander Dipl. Ing.</p> <p>Elfriede-Scholz Str 4 49078 Osnabrück</p> <p>0152/33609605</p>	
<p>Planung:</p>	
<p>Homberg / Hülssa - Rippersweg 21 Belegungspläne</p>	<p>Promota.de Puschkinallee 4 14469 Postdam</p>
<p>Grundriss Kellergeschoss 17_09_2018 Massstab 1:333 PL100</p>	



BELEGUNGSPLAN
PROMOTA / SCS
HOMBERG - HÜLSA
ERDGESCHOSS
60 PERSONEN



BELEGUNGSPLAN
 PROMOTA / SCS
 HOMBERG - HÜLSA
 DACHGESCHOSS
 12 PERSONEN

Homberg / Hülssa - Rippersweg 21
 Belegungspläne

Promota.de
 Puschkinallee 4
 14469 Postdam

Grundriss Dachgeschoss 17_09_2018
 Massstab 1:333 PL104

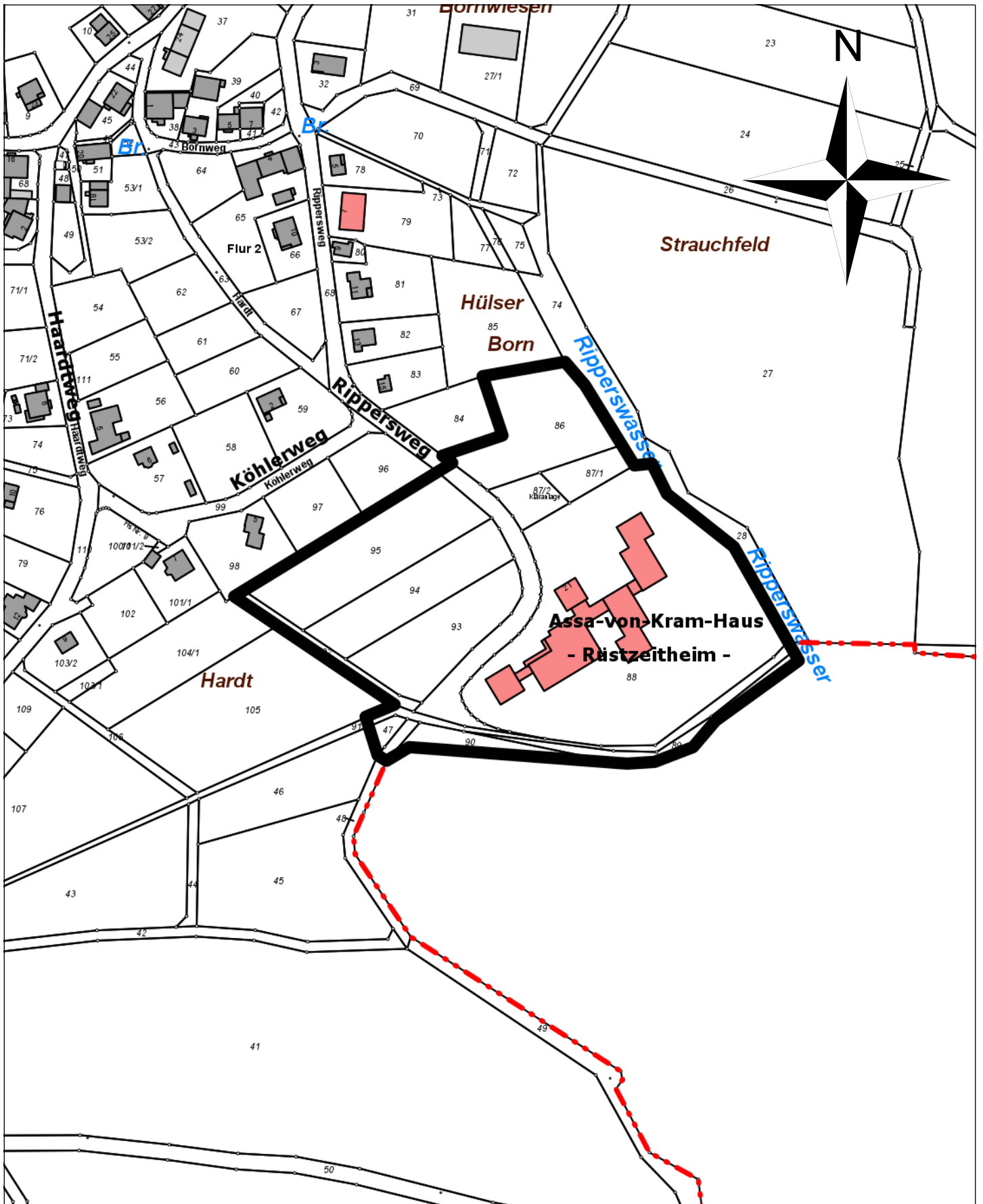
Planung:

Alexander
 Dipl. Ing.

Franiel
 Architekt

Elfriede-Scholz Str 4
 49078 Osnabrück
 0152/33609605

Telefon



Magistrat der Kreisstadt Homberg (Efze)
 Rathausgasse 1
 34576 Homberg (Efze)
 Tel.: 05681/994-0

Maßstab: 1:2.500

Bearbeiter: Keller

Datum: 10.10.2018

Dies ist kein amtlicher Auszug
 aus der Liegenschaftskarte

Nur für den internen Gebrauch

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-45/2019

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Magistrat	07.03.2019
BPUS	11.03.2019
Stadtverordnetenversammlung	15.03.2019

Charta der Energiewende Nordhessen

hier: **Beratung und Beschlussfassung zur Unterzeichnung der Charta**

a) Erläuterung:

Im Jahr 2018 wurden im Rahmen des Projekts „Prozessgestaltung Energiewende Nordhessen“ der Universität Kassel gemeinsam mit Vertretern der nordhessischen Landkreise Bedarfe und Interessen auf dem Weg der Energiewende erarbeitet und auf dieser Basis die Charta der Energiewende in Nordhessen erstellt. Mit der Initiative soll der Wandel zu einer sicheren und nachhaltigen Energieversorgung in der Region vorangetrieben werden.

Die Charta ist der Anlage beigefügt. Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link:
<https://prozessgestaltung-nordhessen.de/>

Mit der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept leistet Homberg (Efze) bereits einen großen Beitrag, um die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Unterzeichnung der Charta bekräftigt die Klimaschutzziele der Stadt Homberg (Efze) und unterstützt damit die Energiewende in Nordhessen. Darüber hinaus soll die Charta in der Region durch Unterschriften weiterer relevanter Akteure breit verankert werden.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

Kostenstelle:	Sachkonto:
Verfügbare Mittel laut Haushaltsplan:	
Tatsächlich verfügbare Mittel:	

d) Beschlussvorschlag:

Die Charta der Energiewende Nordhessen wird unterzeichnet. Weitere Vereine, Verbände und Unternehmen sollen dazu motiviert werden, die Charta ebenfalls zu unterzeichnen.

Anlage(n):

1. Anlage Charta der Energiewende Nordhessen, Pankratz, 2019-02-26{

CHARTA DER ENERGIEWENDE

Nordhessen

Impressum

Universität Kassel
Fachbereich Wirtschaftswissenschaften
Nora-Platiel-Str. 4
34109 Kassel

Fachgebiet Volkswirtschaftslehre mit
Schwerpunkt dezentrale Energiewirtschaft

Prof. Dr. Heike Wetzel

www.uni-kassel.de/go/wetzel

Ansprechpartnerinnen:

Dr. Christina Grebe

c.grebe@uni-kassel.de

Tel.: 0561 804-7947

Dr. Sabine Säck-da Silva

sabine.saeck@uni-kassel.de

Tel.: 0561 804-7946

Dr. Ines Wilkens

ines.wilkens@uni-kassel.de

Tel.: 0561 804-7949



U N I K A S S E L
V E R S I T Ä T



CHARTA DER ENERGIEWENDE Nordhessen

Welche Ziele verfolgt die Charta?

Die Charta erkennt die Notwendigkeit eines aktiven Klimaschutzes und eine Transformation des Energiesystems an. Sie formuliert Ziele für die nordhessische Energiewende. Somit erfüllt sie die Funktion eines **Bekanntnisses zu einer** umfassenden und konsequenten **Transformation des Energiesystems** und fungiert als **Fahne der Energiewendebewegung** in Nordhessen.

Hinter der Charta sollen sich alle Willigen versammeln und somit den Zielen der Energiewende eine **sichtbare politische Kraft** geben. Eine weitere Wirkung soll darin bestehen, dass die Stimme der Befürworter und Umsetzer lauter und argumentativ qualifizierter vernommen wird als die von Polemikern und Angstschürern. Die Charta soll in die Kommunalparlamente getragen werden, dort die **Diskussion zu Energiethemen neu entfachen** und von möglichst vielen Kommunen verabschiedet werden. Darüber hinaus soll die Charta in der Region durch die Unterschriften weiterer relevanter Akteure, wie Vereine, Verbände und Unternehmen breit verankert werden.

Welchen Status hat die Charta in Nordhessen?

Die Charta wurde am 27.04.2018 vom Aufsichtsrat des Regionalmanagements Nordhessen mit folgendem Beschluss verabschiedet:

„Der Aufsichtsrat begrüßt grundsätzlich die Energiewende-Charta als **wichtigen Beitrag zur Unterstützung der Energiewende** und zur **Erhöhung der regionalen Wertschöpfung**. Der Aufsichtsrat empfiehlt, die Energiewende-Charta in den kommunalen Parlamenten, Organisationen und Verbänden zu beraten und als Grundsätze für Folgeaktivitäten zu beachten.“

Durch diesen Beschluss haben sich unter anderem die fünf Landräte und weitere Verantwortungsträger aus Wirtschaft und Politik zu der Charta bekannt.

Warum sollten Kommunen und Unternehmen die Charta unterzeichnen?

Durch die Unterschrift der Charta:

- unterstützen Sie den **Transformationsprozess des Energiesystems** in Nordhessen,
- **beleben** Sie die **Diskussion** über die Energiewende in der eigenen Kommune/ im eigenen Unternehmen,
- **verstärken** Sie die **Stimme** der Befürworter von Klimaschutz, Energiesparen, Energieeffizienz und Erneuerbaren Energien,
- geben Sie der Stimme ein **politisches Gewicht**,
- unterstützen Sie die Stellung der **Region als Vorreiter** und setzen damit positive Effekte in der regionalen und bundesweiten Wahrnehmung,
- unterstützen Sie die **Region zukunftsfähig aufzustellen**, lebenswert zu erhalten und einen Beitrag zu einer nachhaltigen Regionalentwicklung zu leisten,
- unterstützen Sie die Region **Wertschöpfungspotenziale** im Energiebereich zu nutzen,
- erhöhen Sie die **Chancen für Fördermittel** in den Bereichen Klimaschutz und Energie für die Region.

Wie kann die Charta weiterverbreitet werden?

Das Projektteam des Projektes „Prozessgestaltung Energiewende Nordhessen“ bietet an die Charta zusätzlich vor Ort vorzustellen und zu diskutieren.

Der Stand, welche **Kommunen, Unternehmen und Verbände** die Charta unterschrieben haben, kann auf der Homepage des Projektes verfolgt werden. Unter dem Stichwort „Energiewendecharta“ wird eine Karte bereitgestellt, in der die Charta-Kommunen, Unternehmen und Verbände verzeichnet werden:

<https://prozessgestaltung-nordhessen.de>

Die verschiedenen Meilensteine der Charta sollen medial aufbereitet und **veröffentlicht** werden. In Ergänzung wird die Charta auf dem **Zukunftsforum Energiewende** am 20. und 21. November 2018 vorgestellt: www.zukunftsforum-energiewende.de

Hintergrund

Die Charta wurde im Rahmen des Projektes „**Prozessgestaltung Energiewende Nordhessen**“ von Akteuren in Nordhessen entwickelt und abgestimmt. Das Projekt hat eine Laufzeit von drei Jahren und wird durch die cdw-Stiftung und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung gefördert.

Zentrales Ziel des Projektes ist die **Strategieentwicklung für eine breit getragene und umgesetzte Energiewende in Nordhessen**. Im Projekt haben insgesamt fünf Strategiewerkstätten auf Landkreisebene stattgefunden in denen die aktuelle Situation des Umbaus des Energiesystems diskutiert und bewertet wurde, um mit den Akteuren notwendige Schritte zur **Belebung des stockenden Energiewendeprozesses** zu entwickeln. Als ein Schritt wurde eine **gemeinsame Willenserklärung**, die Charta, ins Leben gerufen. Der Text der Charta wurde mit einer Gruppe wesentlicher Akteure erarbeitet.

Wie geht es weiter mit der Charta?

Wenn Sie die Charta unterzeichnet haben, schicken Sie diese bitte an folgende Adresse zurück:

Universität Kassel

Institut für Volkswirtschaftslehre Schwerpunkt dezentrale Energiewirtschaft

Projekt: Prozessgestaltung Energiewende Nordhessen

Dr. Christina Grebe

Nora-Platiel-Straße 4, 34109 Kassel

oder digital an: c.grebe@uni-kassel.de

Wir veröffentlichen die Unterzeichner im Anschluss auf unserer Homepage.



CHARTA



DER ENERGIEWENDE Nordhessen

1. Wir **teilen die Ziele der Weltgemeinschaft**, die in Paris 2015 ein Klimaschutzabkommen beschlossen hat.
2. Wir **unterstützen die Klimaschutzpläne** des Bundes (2016) und von Hessen (2017), bis 2050 ein weitgehend klimaneutrales System aufzubauen, indem wir vor Ort geeignete Klimaschutzmaßnahmen identifizieren und umsetzen.
3. Wir erreichen unsere Zielsetzungen nur durch eine umfassende **Reduktion des örtlichen Energiebedarfs**, indem wir Energieeinsparungen fördern und effiziente Technologien einsetzen.
4. Wir setzen in der Region auf eine **dezentrale 100% Erneuerbare Energieversorgung** (EE). Basis ist ein umweltverträglicher Ausbau von Wind- und Solarenergie auf der Grundlage des Teilregionalplans Energie, gegebenenfalls kombiniert mit der Nutzung der Bioenergie und Wasserkraft.
5. Wir wollen die **100%-EE-Versorgung in den Bereichen Strom, Wärme und Mobilität** bis 2040 erreichen. Dieses Ziel wird durch innovative Ansätze im Rahmen der Sektorenkopplung z.B. durch intelligente Steuerung, Power-to-X-Technologien und Speichereinsatz unterstützt.
6. Wir sehen in der **Innovations- und Investitionskraft** unserer hiesigen Akteure (insbesondere auch der Bürgerenergie-Genossenschaften) die wesentlichen Gestalter dieser Aufgaben vor Ort und profitieren gemeinsam durch die deutliche Steigerung der regionalen Wertschöpfung.
7. Wir brauchen eine **umfassende Gebäudesanierung** in Kombination mit EE-Einsatz und Versorgungsnetzen in der Region. Die Kommunen werden mit gutem Beispiel bei ihren eigenen Liegenschaften vorangehen.
8. Wir unterstützen eine **klimaneutrale Mobilität** durch innovative Konzepte auf Grundlage eines attraktiven ÖPNV und Aktivitäten zur Etablierung der Elektromobilität insbesondere durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur.
9. Wir wollen als Steuerer, Ideengeber, Berater und Unterstützer diesen **Weg gemeinsam** mit unseren Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen, Verbänden und Vereinen **gestalten** und diese partnerschaftlich in Projekte, Programme, Zielsetzungen und Planungen einbinden.
10. Wir wissen um die **Notwendigkeit eines raschen Handelns** und werden unsere Aktivitäten in diesen Handlungsfeldern gemeinsam angehen!

Kommune

Verantwortliche(r)

Datum

Unterschrift

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-162/2018 1. Ergänzung

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Magistrat	07.03.2019
BPUS	11.03.2019
HAFI	12.03.2019
KJSI	13.03.2019
Stadtverordnetenversammlung	15.03.2019

Machbarkeitsstudie zur Verbesserung öffentlicher Mobilitätsangebote (ÖPNV-Konzept) hier: Beratung und Beschlussfassung über den Entwurf der Machbarkeitsstudie

a) Erläuterung:

Die Machbarkeitsstudie zur Verbesserung öffentlicher Mobilitätsangebote wurde von August 2018 bis Februar 2019 erarbeitet. Der Entwurf ist als Anlage beigefügt.

Begleitet wurde die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie durch eine Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe mit Vertretern der Fachbereiche Technische Dienste, Technische Betriebe, Ordnungsverwaltung sowie Bauleitplanung/ Klimaschutz. Die Arbeitsgruppe half dabei Zielsetzungen und Ideen zu entwickeln, sowie konkret Probleme anzusprechen.

Darüber hinaus fand am 14.02.2019 ein erstes Abstimmungsgespräch zum Entwurf der Machbarkeitsstudie mit Vertretern des NVV und dem NSE statt. Die Machbarkeitsstudie soll dem NVV und NSE als Handlungsempfehlung für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in Homberg (Efze) zur Verfügung gestellt werden. Für die Umsetzung der Maßnahmen ist eine enge Zusammenarbeit von Seiten der Stadtverwaltung mit den entsprechenden Behörden erforderlich.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

Kostenstelle: 30.1010

Sachkonto: 6101000

Verfügbare Mittel laut Haushaltsplan: 36.920,00 €

Tatsächlich verfügbare Mittel: 11.662,00 €

d) Beschlussvorschlag:

Der Entwurf der Machbarkeitsstudie zur Verbesserung öffentlicher Mobilitätsangebote (ÖPNV-Konzept) wird beschlossen. Der Magistrat wird beauftragt die Umsetzung der Maßnahmen mit den entsprechenden Behörden voranzubringen.

Anlage(n):

- Homberg Machbarkeit ÖPNV{[

Stadt Homberg (Efze)

**Machbarkeitsstudie zur Verbesserung
öffentlicher Mobilitätsangebote**



Kassel, 27. Februar 2019

Auftraggeber:

Magistrat der Stadt Homberg (Efze)

Abt. II Bauverwaltung / Bürgerservice
Obertorstraße 1
3476 Homberg (Efze)

Bearbeitung durch

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Ing Natalie Schneider M.Sc.
Antonia Huber M.Sc.

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	5
2	RAHMENBEDINGUNGEN IN HOMBERG (EFZE)	6
2.1	Raumstruktureller Überblick	6
2.1.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	6
2.1.2	Pendlerströme	8
2.1.3	Gewerbe- und Industriegebiete, Arbeitsplatzstandorte und Planungen	9
2.1.4	Öffentliche Einrichtungen und medizinische Versorgung	11
2.1.5	Touristische Ziele und Freizeitziele	12
2.2	Ergebnisse vorhandener Untersuchungen, Gutachten, weitere Planungen und Vorhaben	13
2.2.1	Lokaler Nahverkehrsplan des Landkreises Schwalm-Eder (2014-2019)	13
2.2.2	Regionaler Nahverkehrsplan Nordhessischer Verkehrsverbund 2013-2018	15
2.2.3	Verkehrsentwicklungsplan Homberg (Efze) – Teil 1: Altstadt	16
2.2.4	Pilotprojekt: Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Homberg (Efze), des Schwalm-Eder-Kreises und der Kreissparkasse Schwalm-Eder	16
2.2.5	Weitere Anregungen zum Thema ÖPNV	17
3	ANALYSE UND BEWERTUNG DES ÖPNV-SYSTEMS	20
3.1	Derzeitiges ÖPNV-Angebot in der Stadt Homberg (Efze)	20
3.2	Zusätzliche Mobilitätsangebote und weitere relevante Verkehrsmittel	23
3.2.1	Bürgerbus	23
3.2.2	Radwegenetz-Infrastruktur	23
3.3	Bewertung des ÖPNV für Homberg (Efze)	24
3.3.1	Bedienungsqualität	24
3.3.2	Verbindungsqualität	27
3.3.3	Verknüpfungsqualität	31
3.3.4	Erschließungsqualität	34
3.4	Bewertung der Haltestelleninfrastruktur	38
3.4.1	Detailbetrachtung ausgewählter Haltestellen	41
3.5	Ergebnis der Analyse und Handlungsbedarf	51
4	VORSCHLÄGE ZUR VERBESSERUNG DER ÖPNV- BZW. MOBILITÄTSSITUATION IN HOMBERG (EFZE)	52
I	Anhang	67

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prognose zur Altersstruktur Homberg (Efze) - Änderung der Altersstruktur von 2012 auf 2030 (in %)	7
Abbildung 2: Pendler von und nach Homberg (Efze)	8
Abbildung 3: Übersicht Homberg (Efze) ÖPNV-relevante Ziele, geplante Gewerbe- und Wohngebiete	10
Abbildung 4: Mindestanforderungen an Erschließungsqualität im ÖPNV für den Schwalm-Eder-Kreis laut NVP	14
Abbildung 5: Liniennetz Homberg (Efze)	21
Abbildung 6: Erschließungsqualität im Stadtgebiet Homberg (Efze) – Darstellung nach Takt	35
Abbildung 7: Kategorisierung von Haltestellen	39
Abbildung 8: Verfügbarkeit von Informationsschaukästen	40
Abbildung 9: Verfügbarkeit von Unterstellmöglichkeiten	40
Abbildung 10: Verfügbarkeit von Sitzgelegenheiten	40
Abbildung 11: Barrierefreie Haltestellen	40
Abbildung 12: Verortung der „Problemhaltestellen“ in Homberg (Efze)	41
Abbildung 13: Handlungsoptionen zur Verbesserung der ganzheitlichen Mobilität in Homberg (Efze); Zuständigkeiten	52
Abbildung 14: Verortung neuer Haltestellen	65
Abbildung 15: Erschließungsdefizite mit neuen Haltestellen	66

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einwohner der Stadt Homberg (Efze)	6
Tabelle 2: Gewerbegebiete in Homberg (Efze)	9
Tabelle 3: große Arbeitgeber in Homberg (Efze)	9
Tabelle 4: Wichtige Öffentliche Einrichtungen in Homberg (Efze)	11
Tabelle 5: Übersicht über Freizeitziele in Homberg (Efze)	12
Tabelle 6: Linienübersicht	20
Tabelle 7: Reisezeitverhältnisse aus den Stadtteilen zum Busbahnhof in der Kernstadt Homberg (Efze)	28
Tabelle 8: Reisezeitverhältnisse zu relevanten Zielen in der Umgebung von Homberg (Efze)	29
Tabelle 9: Umsteigebeziehungen am Busbahnhof Homberg (Efze) (Mo-Fr)	31
Tabelle 10: Übersicht größerer zusammenhängender Erschließungsdefizite	36

1 Einleitung

Die Stadt Homberg (Efze) hat plan:mobil, Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung Kassel, beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Homberg (Efze) zu erstellen.

Mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie sollen Handlungsempfehlungen für die Erschließung des Stadtgebietes mit dem ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten formuliert werden.

Folgende Arbeitsschritte werden für die Erstellung vorgesehen:

- Erfassung der Ist-Situation im ÖPNV
- Erstellung einer ÖPNV-Analyse und Potenzialeinschätzung
- Formulierung von Handlungsempfehlungen

Für die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie werden die Daten und Informationen verwendet, die beim Auftraggeber oder weiteren Planungspartnern vorhanden und zur Bearbeitung zur Verfügung gestellt werden können. Innerhalb der Untersuchung sind keine eigenen Erhebungen oder Datenermittlungen z. B. zur aktuellen Fahrgastnachfrage oder zur Fahrzeugausstattung etc. vorgesehen.

Die Bearbeitung erfolgt in Form einer Machbarkeitsstudie, d.h. es werden keine Detailplanungen und Aussagen zu einzelnen Fahrplänen, detaillierter Kostenbetrachtung etc. vorgenommen.

Nach Durchführung der Machbarkeitsstudie kann entschieden werden, ob Detailbetrachtungen einzelner Handlungsempfehlungen erfolgen sollen.

2 Rahmenbedingungen in Homberg (Efze)

Die Stadt Homberg (Efze) liegt zentral im nordhessischen Schwalm-Eder-Kreis, rund 40 km südlich des Oberzentrums Kassel. Sie fungiert als Mittelzentrum im ländlichen Raum des Regierungsbezirks Kassel und ist die Kreisstadt des Schwalm-Eder-Kreises. Neben der Kernstadt gehören 20 weitere Stadtteile zum Stadtgebiet.

Homberg (Efze) grenzt im Norden an die Gemeinde Wabern, die Stadt Felsberg und die Gemeinde Malsfeld, im Osten an die Gemeinde Knüllwald, im Süden an die Stadt Schwarzenborn sowie im Westen an die Gemeinde Frielendorf und die Stadt Borken (alle im Schwalm-Eder-Kreis). Die nächstgrößeren Mittelzentren sind Schwalmstadt, Fritzlar und Melsungen, die jeweils ca. 20 km entfernt liegen. Bad Hersfeld, welches ein Mittelzentrum (mit Teilfunktion eines Oberzentrums) ist, liegt ca. 35 km südöstlich von Homberg (Efze).

Gemäß Regionalplan lässt sich die Stadt Homberg (Efze) dem ländlichen Raum zuordnen.

Homberg (Efze) ist über die Bundesstraßen 254 und 323 an die Umgebung angebunden. Die Autobahnabfahrt Homberg (Efze) auf der A7 liegt zwar etwas außerhalb des Stadtgebietes, ist aber über die B323 an die Kernstadt angeschlossen.

2.1 Raumstruktureller Überblick

2.1.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Mit rund 14.600 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Homberg (Efze) nach Schwalmstadt und Fritzlar die drittgrößte Stadt im Schwalm-Eder-Kreis. Knapp 8.700 davon wohnen in der Kernstadt. Mit 960 Einwohnern ist Wernswig der zahlenmäßig größte Stadtteil von Homberg (Efze) außerhalb der Kernstadt.

Tabelle 1: Einwohner der Stadt Homberg (Efze)

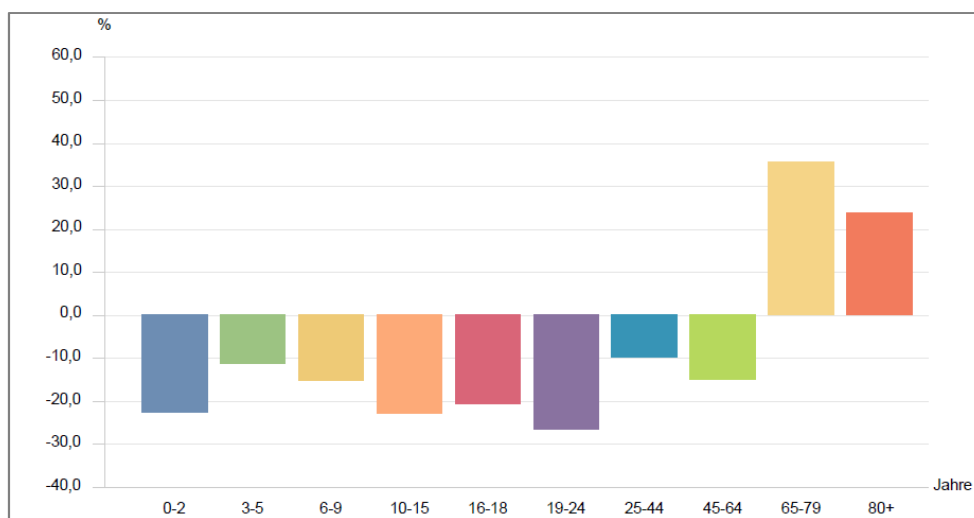
Stadtteil	Einwohner 2018	Einwohnerdichte pro km ²
Allmuthshausen	283	36
Berge	195	10
Caßdorf	521	87
Dickershausen	188	49
Holzhausen	692	118
Hombergshausen	102	44
Hülsa	528	60
Lembach	156	57
Lützelwig	114	45
Mardorf	470	102
Mörshausen	203	41

Stadtteil	Einwohner 2018	Einwohnerdichte pro km ²
Mühlhausen	266	97
Relbehausen	47	62
Rodemann	137	64
Roppershain	181	122
Sondheim	282	45
Steindorf	51	16
Waßmuthshausen	177	72
Welferode	369	87
Wernswig	960	171
Kernstadt Homberg (Efze)	8699	-
gesamtes Stadtgebiet	14.621	148

Quelle: Stadtverwaltung Homberg (Efze), eigene Berechnungen

Bis 2030 wird im Rahmen des Demographieberichts von einer negativen Bevölkerungsentwicklung für Homberg (Efze) zwischen 5% und 6% ausgegangen. Dabei wird voraussichtlich die Gruppe der über 65-jährigen stark ansteigen, wohingegen der Anteil der unter 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung Homberg (Efze) stark zurückgehen wird (siehe Abbildung 1). Für den gesamten Schwalm-Eder-Kreis wird eine negative Bevölkerungsentwicklung von 8% prognostiziert. Aktuell sind Zuzüge und damit einhergehend ein Bedarf an weiteren Siedlungsflächen festzustellen, die – im Widerspruch der Prognose – eventuell ein Indiz für Bevölkerungswachstum sein können. Es ist anzunehmen, dass die langfristige Verschiebung hin zu einer älteren Gesamtbevölkerung als bundesdeutscher Trend auch auf die Stadt Homberg (Efze) zukommen wird – unabhängig von der realen Bevölkerungsentwicklung.

Abbildung 1: Prognose zur Altersstruktur Homberg (Efze) - Änderung der Altersstruktur von 2012 auf 2030 (in %)



Quelle: Demographiebericht - Homberg (Efze) im Schwalm-Eder-Kreis

2.1.2 Pendlerströme

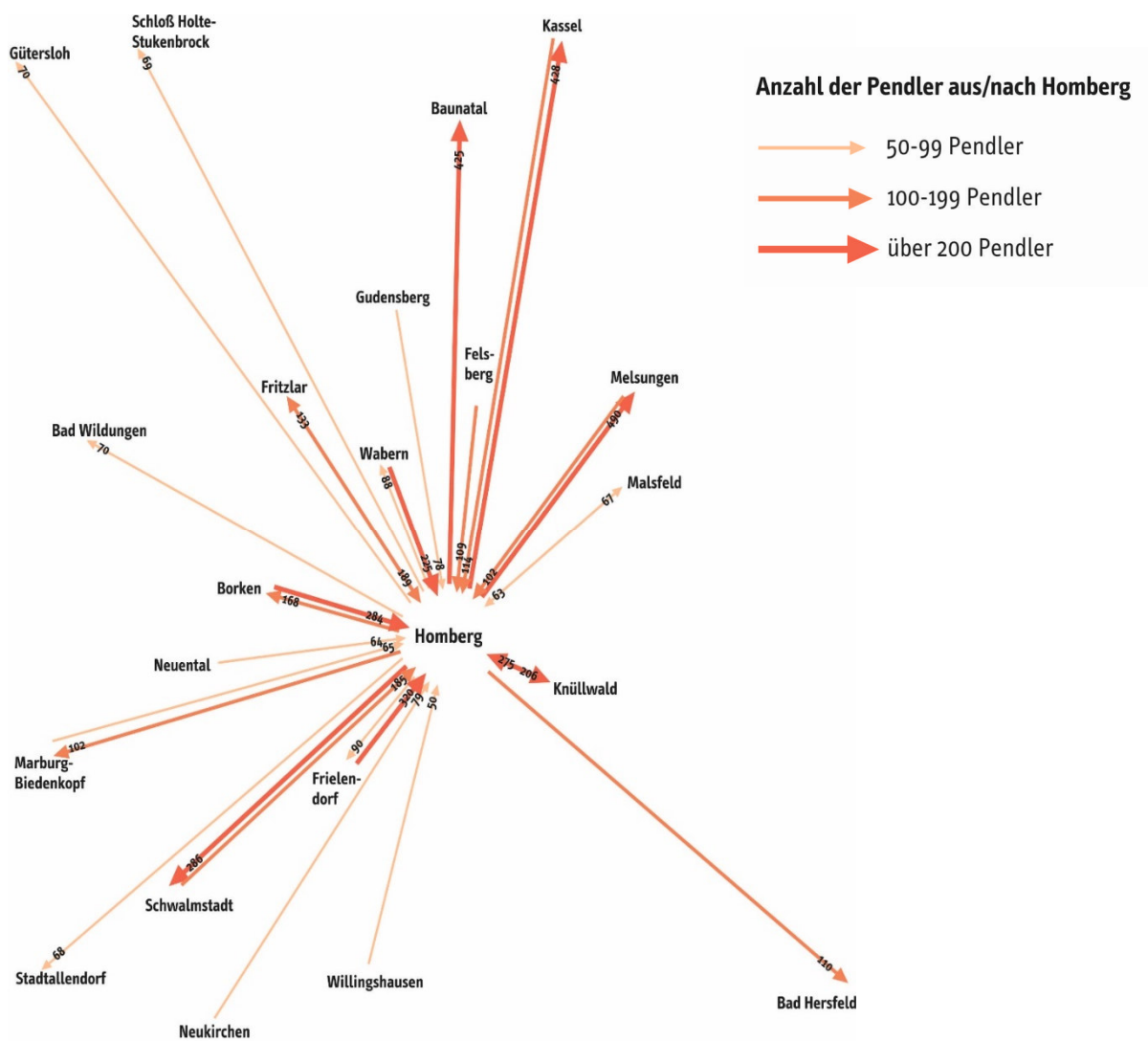
In Homberg (Efze) gibt es einen minimalen Auspendlerüberschuss. Insgesamt kommen auf 3.358 Einpendelnde 3.580 Auspendelnde. Für das Jahr 2017 mit insgesamt 5.255 Beschäftigten in Homberg (Efze), ergibt sich eine Einpendlerquote von 63,9 %.

Die meisten Einpendelnden kommen aus Frielendorf (320 Personen), Borken (Hessen) (284 Personen), Knüllwald (275 Personen) und Wabern (225 Personen). Das heißt: die meisten Beschäftigten, die in Homberg (Efze) arbeiten, kommen aus umliegenden Nachbarkommunen.

Bei den Auspendelnden hingegen gibt es auch weiter entfernte relevante Arbeitsplatzstandort, z.B. das Oberzentrum Kassel, VW-Standort Baunatal oder B.Braun-Standort Melsungen.

Ausgeglichene Pendlerbeziehungen (Ein- und Auspendler sind annähernd gleich) gibt es mit den Kommunen Fritzlär und Knüllwald.

Abbildung 2: Pendler von und nach Homberg (Efze)



Quelle: eigene Darstellung nach Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Ein- und Auspendler, Frankfurt a. M, Oktober 2018;

2.1.3 Gewerbe- und Industriegebiete, Arbeitsplatzstandorte und Planungen

Wesentliche Ziele im Versorgungs- und Freizeitverkehr mit Relevanz für den ÖPNV konzentrieren sich in der Altstadt von Homberg (Efze) sowie in den Gewerbegebieten. Eine Übersicht kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

Arbeitsplatzschwerpunkte

Arbeitsplatzschwerpunkte sind in Homberg (Efze) - neben den zentralen Bereichen der Altstadt - die Gewerbegebiete. Die größte Gesamtfläche hat dabei Industriepark A7, wobei es sich um ein interkommunales Industriegebiet der Gemeinden Homberg, Schwarzenborn und Knüllwald handelt und sich auf dem Gebiet der Gemeinde Knüllwald befindet. Wie im Industriepark A7 haben sich auch im Industriegebiet West verschiedene Logistikunternehmen angesiedelt (u.a. die Zentrale des Dänischen Bettenlagers). Dieses Gebiet liegt südwestlich der Kernstadt und südlich der B323.

Tabelle 2: Gewerbegebiete in Homberg (Efze)

Gewerbegebiet	Gesamte Größe
Gewerbegebiet Süd (ehemaliges Kasernengelände)	30 ha
Industriegebiet West Bergwiese	ca. 50 ha
Industriepark A7 (Schwalm-Eder-Mitte)	41 ha

Quelle: <https://homberg-efze.eu/wirtschaft/gewerbe-industriegebiete/> (Abgerufen im September 2018)

Tabelle 3: große Arbeitgeber in Homberg (Efze)

Stadtteil	Arbeitgeber	Arbeitsplätze
Kernstadt Homberg (Efze)	Kreisverwaltung Schwalm-Eder-Kreis	rund 1.100 Beschäftigte
Industriegebiet West	Zentrallager Dänisches Bettenlager	
Kernstadt Homberg (Efze)	Rathaus Homberg (Efze)	200 Beschäftigte
gesamtes Kreisgebiet des Schwalm-Eder-Kreises	Kreissparkasse mit 37 Geschäftsstellen im Gebiet des Schwalm-Eder-Kreises	441 Beschäftigte

Im gesamten Gebiet von Homberg (Efze) gibt es 367 Betriebe, die 5.033 Arbeitsplätze liefern.¹

Entwicklungen

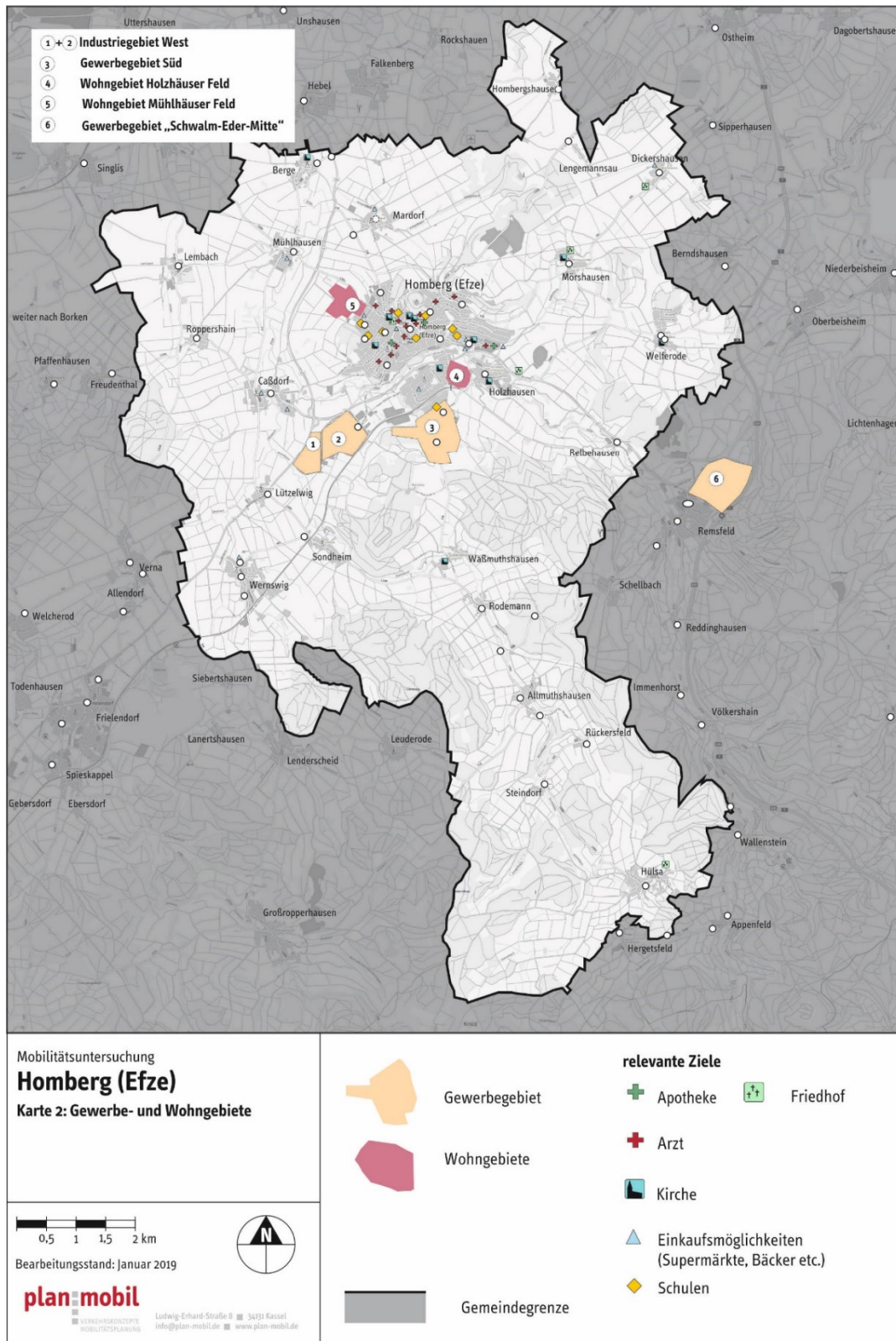
Folgende zukünftige Entwicklungen sind geplant:

- Entwicklung der „Drehscheibe“ (Einkaufszentrum auf dem Areal Ullrich an der Kasseler Straße und neuer Minikreisverkehr) als neuer Anziehungspunkt in der Region
- ISEK für das Fördergebiet „Zukunft Stadtgrün“

¹ Gemeindedaten aus der Beschäftigungsstatistik; Stand 30.06.2017

- Cittyaslow – Initiative Homberg (Efze): Homberg (Efze) soll im Sinne der Bewegung „Cittyaslow“ nachhaltig entwickelt werden

Abbildung 3: Übersicht Homberg (Efze) ÖPNV-relevante Ziele, geplante Gewerbe- und Wohngebiete



2.1.4 Öffentliche Einrichtungen und medizinische Versorgung

Wichtige öffentliche Einrichtungen sind in der Kernstadt Homberg (Efze) verteilt. Hauptsächlich befinden sich diese in der Rathausgasse in der Altstadt.

Tabelle 4: Wichtige Öffentliche Einrichtungen in Homberg (Efze)

Einrichtung	Standort
Kreisverwaltung des Schalm-Eder Kreises	Parkstraße 6; Hans-Scholl-Straße 1
Amtsgericht (Sprechzeiten einmal monatlich)	Rathausgasse 1
Diakonisches Werk	Pfarrstraße 13
Bürgerbüro	Rathausgasse 1
Standesamt	Rathausgasse 1
Polizeistation	August-Villmar-Straße 20

Quelle: <https://homberg-efze.eu/service/> (abgerufen im September 2019)

Ferner befinden sich in allen Stadtteilen außer in Lützelwig, Relbehausen, Steindorf und Waßmuthshausen Feuerwehrehäuser. In der Kernstadt befindet sich eine Stützpunktfeuerwehr.

Bildungseinrichtungen

In der Stadt Homberg (Efze) gibt es:

- 3 Grundschulen
- 1 Haupt- und Realschule
- 1 Sonderpädagogische Förderschule
- 2 Förderschulen
- 1 Gymnasium
- 2 Berufsschulen
- 1 Integration Hessenschule (IWA)

Alle diese Bildungseinrichtungen befinden sich, mit Ausnahme der IWA Hessenschule und der Matthias-Claudius-Grundschule, nahe dem Zentrum der Kernstadt. Die IWA Hessenschule befindet sich am südwestlichen Rand der Kernstadt und die Matthias-Claudius-Grundschule im Stadtteil Wernswig.

Medizinische Versorgung

Im Stadtgebiet von Homberg (Efze) sind zahlreiche Ärzte und insgesamt vier Senioren- und Pflegeeinrichtungen zu finden. Diese konzentrieren sich auf die Kernstadt. In den Stadtteilen außerhalb der Kernstadt sind keine medizinischen Einrichtungen zu finden. Mit dem Ärztehaus am Obertor und dem Gesundheitshaus Osterbach verfügt Homberg (Efze) über ein gutes medizinisches und fachärztliches Angebot. Beide Häuser befinden sich in der Kernstadt.

Seit 2010 besitzt Homberg (Efze) keinen eigenen Klinikstandort mehr und ist somit auf die umliegenden Krankenhäuser in den Nachbarstädten und -gemeinden angewiesen. Die nächsten allgemeinmedizinischen Krankenhäuser befinden sich in Fritzlar, Schwalmstadt und Melsungen.

2.1.5 Touristische Ziele und Freizeitziele

Touristische Ziele und Freizeitziele befinden sich hauptsächlich in der Kernstadt Homberg (Efze). Im Stadtteil Hülssa ist ein Bewegungsbad mit Sauna zu finden.

Tabelle 5: Übersicht über Freizeitziele in Homberg (Efze)

Gemeinde/Stadt		Was?	
Kernstadt Homberg (Efze)	Hohenburg: ca. 1.200 Jahre alte Burgruine mit Gastronomie; für Hochzeiten	Kultur	frei zugänglich / immer geöffnet
	Heimatmuseum im ehemaligen Hochzeitshaus	Museum	
	Kyffhäuser Museum	Museum	
	Feuerwehrmuseum	Museum	
	Marienkirche mit Türmerwohnung		
	historischer Marktplatz	Kultur	
	Haus der Geschichte im Marktplatz 16	Museum	
	Freibad am Erleborn; nördlich der Kernstadt, eher außerhalb	Freizeit	von Mai bis September geöffnet (Je nach Wetterlage)
Homberg-Hülssa	Bewegungsbad Hülssa; mit Sauna	Freizeit	

Quelle: <https://homberg-efze.eu/tourismus/> (Abgerufen im September 2018)

Erkenntnis:

Die Einwohnerprognose nimmt an, dass mit einem Rückgang der Bevölkerung in Homberg (Efze) zu rechnen ist. In der Altersgruppe der über 65-jährigen soll es einen Zuwachs der Bevölkerung geben, d.h. die Bevölkerung von Homberg (Efze) wird zunehmend älter.

Einpendlerbeziehungen bestehen in erster Linie zu den Nachbarkommunen. Aus Homberg (Efze) pendeln die meisten Menschen zu großen Arbeitsplatzstandorten in der Umgebung und in das Oberzentrum Kassel. Insgesamt zeigt sich, dass es die meisten Pendlerbeziehungen Richtung Nord und Nordwesten gibt. Richtung Südosten bestehen hingegen kaum Pendlerbeziehungen.

Die ÖPNV-relevanten Ziele liegen in der Kernstadt von Homberg (Efze). Entwicklungs-, Neubau- und Gewerbegebiete liegen bis auf Ausnahmen an den Rändern der Kernstadt.

Da es seit 2010 kein Krankenhaus mehr auf dem Gebiet der Stadt Homberg (Efze) gibt, sind die Krankenhäuser der umliegenden Städte (Melsungen, Schwalmstadt und Fritzlar) neben Ärzten und Fachärzten in der Kernstadt wichtige Ziele bezüglich der medizinischen Versorgung.

2.2 Ergebnisse vorhandener Untersuchungen, Gutachten, weitere Planungen und Vorhaben

2.2.1 Lokaler Nahverkehrsplan des Landkreises Schwalm-Eder (2014-2019)

Der aktuell gültige lokale Nahverkehrsplan des Schwalm-Eder-Kreises hat durch die Verabschiedung durch den Kreistag im Jahr 2014 eine Gültigkeit von 2014 für fünf Jahre bis 2019.

Anforderungsprofil

Laut lokalem NVP stellt in Nordhessen jedes Stadt- bzw. Gemeindegebiet zugleich immer auch seinen eigenen Grundbereich (d.h. auf eigenem Gemeindegebiet sind Grundzentren und/oder Stadtteile mit zentralörtlichen Funktionen vorhanden). (vgl. lokaler Nahverkehrsplan für den Schwalm-Eder-Kreis Kapitel 6.3; S.133).

Lediglich Stadtteile mit mehr als 200 Einwohnern werden im NVP betrachtet und entsprechend bewertet. Kleinere Orte können auch angebunden sein, wenn diese an ÖPNV-Achsen liegen. (vgl. lokaler Nahverkehrsplan für den Schwalm-Eder-Kreis Kapitel 6.3; S.133)

Im Anforderungsprofil des NVPs wurde eine Mindestbedienung der Stadtteile Allmuthshausen, Berge Caßdorf, Dickershausen, Holzhausen, Hülsa, Lembach, Mardorf, Mörshausen, Mühlhausen, Roppershain, Sondheim, Waßmuthshausen, Welferode, und Wernswig an die Kernstadt Homberg (Efze) festgelegt. Auch die Gemeinde Knüllwald soll laut NVP an Homberg (Efze) angebunden sein (vgl. lokaler Nahverkehrsplan für den Schwalm-Eder-Kreis Kapitel 6.3; S.134f).

Bedeutung in der Region:

Die Stadt Homberg (Efze) soll als Mittelzentrum innerhalb einer Stunde erreicht werden können.

Erschließungsqualität

Da die Stadt Homberg (Efze) nach Regionalplan dem ländlichen Raum zuzuordnen ist, soll gemäß NVP der Mindesterschließungsgrad der Kernstadt bei 70% (bzw. Innenstadtbereich bei 80%) und der Stadtteile größer als 200 Einwohner bei 70% liegen.

Abbildung 4: Mindestanforderungen an Erschließungsqualität im ÖPNV für den Schwalm-Eder-Kreis laut NVP

Strukturraum	Zentralitätsstufe des Stadt- bzw. Ortsteils	Mindesterschließungsgrad	Radius um Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung		
			SPNV (RE, R)	RegioTram (RT)	straßengeb. ÖPNV
Verdichtungsraum	GZ, NZ > 200	90 %	750 m	500 m	500 m
Ordnungsraum	MZ	80 % [90 %]	1.000 m	750 m	500 m [300 m]
	GZ, NZ > 200	80 %			750 m
ländlicher Raum	MZ	70 % [80 %]	1.000 m	(entfällt)*	500 m [300 m]
	GZ, NZ > 200	70 %	1.250 m		750 m
[...] = gilt für Innenstadt NZ > 200 = nicht-zentraler Stadt-/Ortsteil über 200 Einwohner * Zielzustand für SPNV sieht keine RegioTram im ländlichen Raum mehr vor (vgl. Kap. III 6.6).					

Quelle: lokaler NVP für den Schwalm-Eder-Kreis (2014 – 2019)

Festgestellte Defizite

Im lokalen NVP wurden die Verbindungen zwischen den Stadtteilen mit Einwohnern über 200 und der Kernstadt sowie zwischen Homberg (Efze) und Kassel und Homberg (Efze) und Remsfeld hinsichtlich der Bedienungszeiträume, der Bedienungsintensität, Umsteigehäufigkeit und der Fahrzeit und anhand der vorher gesetzten Standards überprüft.

Als Ergebnis zeigt sich, dass die Anforderungen in den Bereichen der Fahrzeit und der Umsteigehäufigkeit an allen Verkehrstagen erfüllt werden. Im Bereich der Bedienungszeiträume und Bedienungsintensität jedoch wurden Mängel festgestellt. Die Verbindungen Mardorf – Kernstadt Homberg (Efze), Berge – Kernstadt Homberg (Efze) und Remsfeld – Kernstadt Homberg (Efze) weisen an keinen Verkehrstagen Mängel auf. Bei den Verbindungen Sondheim – Kernstadt Homberg (Efze) und Wernswig – Kernstadt Homberg (Efze) wurden an Wochenenden Mängel festgestellt. Alle anderen Verbindungen weisen Mängel in den Bereichen Bedienungszeitraum und Bedienungsintensität auf. Bei der Befragung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2012 wurden von der Stadt Homberg (Efze) keine Angaben zu Mängeln, Schwachstellen, Problemen oder Defiziten gemacht. Im Anhörungsverfahren wurden einige Anregungen zu Investitionsmaßnahmen gegeben. Beispielweise wurde die Schaffung einer Buswendemöglichkeit bzw. Errichtung einer Haltestelle für den Stadtteil Berge und die Errichtung einer Wartehalle im Stadtteil Roppershain angeregt.

Maßnahmen

Im Folgenden sind die für die Stadt Homberg (Efze) relevanten Ziele und Maßnahmen aufgelistet, die im lokalen NVP benannt wurden:

- Mit der neuen Linie 490 wird an Werktagen eine direkte und somit schnelle Verbindung Schwalmstadt – Homberg (Efze) – Melsungen eingeführt (über B 254, L 3224, B 83).

- Die modifizierte Linie 491 Melsungen – Malsfeld – Knüllwald – Homberg (Efze) weist auf ihrer Gesamtrelation nur noch unvertaktete Einzelfahrten auf.
- Die Linie 493 Schwalmstadt – Frielendorf – Homberg (Efze) übernimmt in diesem Korridor die Bedienung der abseits gelegenen Stadtteile, darunter auch im schulbezogenen Linienverkehr. Die Bedienzeiten an Wochenenden werden ausgedehnt.
- 450 Fritzlar – Wabern – Homberg (Efze) – Knüllwald: Verlängerung der Linienführung um den Abschnitt Homberg (Efze) – K.-Remsfeld
- 490 Melsungen – Malsfeld – Homberg (Efze)– Frielendorf – Schwalmstadt: neue Linie mit durchgebundenen Regelfahrten auf der Gesamtrelation beschleunigte Linienführung über das Homberger Hochland.
- 421 Kernstadt Homberg (Efze)– Holzhausen: Linie entfällt ersatzlos seit 08/2011
- 422 Homberg (Efze)– OT von Homberg (Efze), Malsfeld: Angebotserweiterungen an Mo-Fr, Sa, So/F
- 423 Homberg (Efze) – Knüllwald (–Ludwigsau-Hainrode): Angebotserweiterungen an Mo-Fr, Sa, So/F
- 424 Homberg (Efze) – OT von Borken, Homberg (Efze), Wabern: Angebotserweiterungen an Mo-Fr, sowie Einführung einer Bedienung an Sa, So/F
- Am Busbahnhof in Homberg (Efze) werden alternierende Anschlüsse zwischen den regionalen Buslinien im Linienbündel 8 „Homberger Stern“ (450, 490, 419, 493) zustande kommen. Durch die Verlängerung der Regelfahrten der Linie 450 nach Knüllwald-Remsfeld wird der Umsteigepunkt zur „Beisetallinie“ (AST 491) von Homberg (Efze) dorthin verlegt.

2.2.2 Regionaler Nahverkehrsplan Nordhessischer Verkehrsverbund 2013-2018

Der regionale Nahverkehrsplan des NVV bezieht sich auf die überörtlichen Verbindungen innerhalb Nordhessens.

Im Regionalen Nahverkehrsplan des NVV für Nordhessen wurde im Bereich der Verbindungsqualität an Samstagen in Homberg (Efze) ein Bedienungsdefizit festgehalten.

Angebotskonzeption laut NVP:

- Die Buslinie 450 Fritzlar – Wabern – Homberg (Efze) wird nach Knüllwald-Remsfeld verlängert und stellt auf diesem Abschnitt das Regelfahrtenangebot. Zwischen Fritzlar und Wabern erfolgt eine Abstimmung mit der Linie 400. Saisonal (April bis Oktober) wird die Linie 450 an allen Tagen (Mo-Fr, Sa, So/F) den Wildpark Knüll anfahren.
- Mit der neuen Linie 490 wird an Werktagen eine direkte und somit schnelle Verbindung Schwalmstadt – Homberg (Efze) – Melsungen eingeführt. Das Bestandsangebot (Linien 451, 453) fließt darin nur teilweise ein und wird unter den Liniennummern 491 und 493 eigenständig fortgeführt.
- Die modifizierte Linie 491 Melsungen – Malsfeld – Knüllwald – Homberg (Efze) weist auf ihrer Gesamtrelation nur noch unvertaktete Einzelfahrten auf, während die Teilrelation Malsfeld – Knüllwald durch das Beisetal weiterhin im 2-Stunden-Takt bedient wird, jedoch nur bei Bedarf (AST).

- Die Linie 493 Schwalmstadt – Frielendorf – Homberg (Efze) übernimmt in diesem Korridor die Bedienung der abseits gelegenen Stadtteile, darunter auch im schulbezogenen Linienverkehr. Die Bedienzeiten an Wochenenden werden ausgedehnt.

2.2.3 Verkehrsentwicklungsplan Homberg (Efze) – Teil 1: Altstadt

Für die Altstadt in Homberg (Efze) wurde ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erstellt, der im April 2018 im Entwurf der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt und am 14.06.2018 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Das Untersuchungsgebiet beschränkte sich dabei auf den Altstadtbereich in der Kernstadt Homberg (Efze).

Themenschwerpunkte des VEP sind:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Kfz-Verkehr/ Durchgangsverkehr
- ruhender Verkehr

Anknüpfungspunkte im Bereich ÖPNV

Aufbauend auf der Bestandserhebung und Analyse sowie eines Beteiligungsverfahrens wurden Maßnahmenempfehlungen im Bereich der vier Themenschwerpunkte gegeben.

Im Themenfeld Fußverkehr lassen sich Maßnahmenempfehlungen auch im Zusammenhang mit dem ÖPNV erkennen. Folgende zwei Vorschläge wurden entwickelt:

- Optimierung der Barrierefreiheit am ZOB:
Der Busbahnhof ist zwar mit dem „Kasseler Sonderbord“ auf der gesamten Länge ausgestattet, aber dieser ist nur über Umwege aus der Altstadt aus zu erreichen. Zielsetzung sollte sein, dass der ÖPNV barrierefrei zu erreichen ist. Der Sonderbord soll durch ergänzende Gehwegabsenkungen durchbrochen und dadurch komfortable Zugänge geschaffen werden.
- Führung des ÖPNV auf dem Marktplatz:
„Der Busverkehr im Untersuchungsgebiet wird aktuell über die Haltestelle ZOB organisiert. Ausnahme bildet die Schulbushaltestelle am Bindeweg. Der ZOB stellt somit auch den zentralen Umsteigepunkt in Homberg (Efze) dar. Hier wurde im Rahmen der Diskussion angeregt, den Bus über den Markplatz zu führen. Dies sollte in Rahmen eines gesamtstädtischen Konzeptes überprüft werden.“ (vgl. VEP Altstadt, S. 103)

2.2.4 Pilotprojekt: Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Homberg (Efze), des Schwalm-Eder-Kreises und der Kreissparkasse Schwalm-Eder

Parallel zur Erarbeitung dieses Mobilitätskonzeptes werden seit Oktober 2018 probeweise drei Carsharing-Fahrzeuge als Dienstfahrzeuge bei der Stadtverwaltung Homberg (Efze), der Kreisverwaltung Schwalm-Eder und der Kreissparkasse Schwalm-Eder eingesetzt. Damit sollen praktische Erfahrungen im täglichen Dienstbetrieb gesammelt werden.

Am 7. November 2018 wurde das Projekt der Öffentlichkeit vorgestellt. Zwei der drei PKW werden als sogenannte pulsierende Carsharing-Fahrzeuge genutzt. Das heißt, dass diese tagsüber den Mitarbeitern der Stadt- und Kreisverwaltung sowie der Kreissparkasse für Dienstfahrten zur Verfügung stehen. Nach Dienstschluss (ab ca. 16:00 Uhr) werden diese von Mitarbeitern in die benachbarten Kommunen Treysa und Malsfeld mitgenommen, wo sie das bestehende Carsharing-Angebot ergänzen. An allen Standorten stehen die Fahrzeuge an festen Stationen im öffentlichen Bereich und somit allen Bürgern zur Nutzung offen.

Das Carsharing ist Bestandteil des Pilotprojektes „Betriebliches Mobilitätsmanagement im Schwalm-Eder-Kreis“ an dem die Stadtverwaltung Homberg (Efze), Kreisverwaltung Schwalm-Eder-Kreis, die Kreissparkasse Schwalm-Eder sowie die KBG Kraftstrom-Bezugsgenossenschaft Homberg e.G. teilnehmen.

2.2.5 Weitere Anregungen zum Thema ÖPNV

Aus internen Arbeitsgesprächen wurden verschiedene Wünsche und Ideen formuliert, die nachfolgend dargestellt und eine Einschätzung zur Umsetzbarkeit gegeben werden.

- I Zur Verbesserung der Verbindung Homberg (Efze) und Bad Hersfeld wurde die Idee formuliert, die Linie 370 über die Stadtgrenze von Bad Hersfeld bis in die Kernstadt Hombergs zu erweitern. Dadurch soll eine direkte Verbindung zwischen beiden Städten geschaffen werden. Diese Linie verkehrt derzeit bis Neuenstein-Salzberg, kurz vor der Landkreisgrenze zwischen dem Schwalm-Eder-Kreis und Landkreis Hersfeld-Rotenburg.



Einschätzung: Durch diese Variante würde sich der Linienweg und die Fahrzeit der Linie 370 mehr als verdoppeln. Die sich ergebende Direktverbindung von Homberg (Efze) nach Neuenstein birgt wenig Potential, insb. in Hinblick auf den Mehraufwand.

Mehraufwand.

→ Denkbar wäre die Verlängerung der Linie 370 lediglich bis nach Hülsa um dort einen Anschluss an die Linie 427 zu schaffen. Diese verkehrt von dort in die Kernstadt Homberg (Efze). Durch einen abgestimmten Fahrplan könnte die Gesamtreisezeit von Homberg (Efze) nach Bad Hersfeld (und zurück) verringert werden. Derzeit müssen Fahrgäste von Homberg (Efze) nach Bad Hersfeld über Melsungen fahren. Dadurch verlängert sich der Weg der Linie 370 um ca. 9,6 km.

→ Ebenfalls zu diskutieren ist eine Verlängerung der Linie 450 bis nach Bad Hersfeld. Diese kann dabei den Linienweg der Linie 370 oder 320 übernehmen und somit nicht nur eine direkte Verbindung zwischen Homberg (Efze) und Bad Hersfeld, sondern eine Verbindung von Bad Hersfeld über Homberg (Efze) und Wabern nach Fritzlar, schaffen.

- II Schaffung eines dichtereren Taktangebotes zur Anbindung an Wabern Bahnhof:
Die Linie 424 könnte von Uttershausen nach Wabern Bahnhof verlängert werden und in Kombination mit der Linie 450 eine Anbindung im 20-Minuten Takt von Homberg (Efze) nach Wabern Bahnhof schaffen.



Einschätzung: Die Linie 450 schafft ein direktes Angebot im 30-Minuten-Takt von der Kernstadt Homberg (Efze) an den Bahnhof Wabern. Die Umsteigezeiten sind jedoch kaum an die SPNV-Abfahrten bzw. -Ankünfte angepasst (vgl. Kapitel 3.3.3)

Die RB30 und RB89 verkehren beide im T120, sodass es eine stündliche Anbindung von Wabern an Kassel und Richtung Süden gibt. Eine zusätzliche Busverbindung wird das Problem der langen Umsteigezeiten nur bedingt lösen.

→ Daher ist eher zu empfehlen, die Umsteigebeziehungen zu verbessern.

- III Verbesserung der Anbindung Richtung Osten: Der Stadtteil Welferode und die Ortsteile Niederbeisheim und Oberbeisheim der Gemeinde Knüllwald sollen mehr Fahrten in die Kernstadt Homberg (Efze) erhalten. Die Orte sind auf die Kernstadt ausgerichtet, besitzen derzeit aber kein durchgängiges Angebot. Des Weiteren soll es eine Verbindung nach Morschen geben. Daher wurde der Wunsch geäußert, die Linie 441 von Spangenberg nach Morschen bis nach Homberg (Efze) im Normalbetrieb über Niederbeisheim, Oberbeisheim und Welferode nach Homberg (Efze) zu verlängern. In Morschen sollten sinnvolle Übergänge zum Schienenverkehr realisiert werden.



Einschätzung: Im Schulverkehr gibt es einige direkte Fahrten mit der Linie 491 von Niederbeisheim über Oberbeisheim und Remsfeld zur Kernstadt Homberg (Efze). Es gibt vereinzelte Fahrten von Niederbeisheim über Oberbeisheim und Wel-

ferode nach Homberg (Efze) Kernstadt. Außerhalb der Schulzeiten sind diese Orte mit Einzel-fahrten im AST-Verkehr durch die Linie 423 an die Kernstadt Homberg (Efze) angebunden. Die Fahrzeit der Linie 441 würde sich um mindestens 15 Minuten auf eine Gesamtfahrzeit von Spangenberg nach Homberg (Efze) auf 50 Minuten verlängern – bei einem geringen Potential (vgl. Pendlerverflechtungen von 11 nach Morschen Auspendelnden und 32 aus Morschen Ein-pendelnde; Abbildung 2). Zu beachten ist zudem, dass seit Fahrplanwechsel 2018 die Linie 441 nicht mehr am Bahnhof Morschen hält. Stattdessen wird jetzt die Haltestelle Sparkasse be-dient, diese ist ca. 350 m entfernt vom Bahnhof Morschen-Altmorschen.

→ Eine Variante mit weniger Mehraufwand wäre die Verknüpfung der Linie 423 (z.T. AST; aus Süden kommend über Niederbeisheim, Oberbeisheim und Welferode zur Kernstadt) mit der Linie 441, indem diese bis Niederbeisheim (ggf. als Bedarfsfahrt) verlängert wird. Beide Linien könnten aufeinander abgestimmt im Stundentakt angeboten werden.

Erkenntnis:

Es gibt verschiedene Konzepte und Planwerke, die das Thema ÖPNV betrachten. Im regionalen und lokalen Nahverkehrsplan wurden Anforderungen für den Nahverkehr festgelegt und die Defizite im Jahr 2014 anhand derer aufgezeigt. Daraufhin wurden Maßnahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNVs in Homberg (Efze) entwickelt und auch durchgeführt, sodass die Anbindung Hombergs an die Umgebung entsprechend der NVPs verbessert wurde.

Neben den Nahverkehrsplänen betrachtet der Verkehrsentwicklungsplan für die Altstadt Ansätze von Maßnahmenvorschlägen für den ÖPNV im Bereich der Kernstadt. Als Ziel wurde dort definiert, dass die Innenstadt frei vom KFZ-Verkehr gehalten werden sollte und die fußläufige Erreichbarkeit des Busbahnhofes verbessert werden.

Im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements werden seit Oktober 2018 probeweise drei Carsharing-Fahrzeuge als Dienstfahrzeuge bei der Stadtverwaltung Homberg, der Kreisverwaltung Schwalm-Eder und der Kreissparkasse Schwalm-Eder eingesetzt. Damit sollen praktische Erfahrungen im täglichen Dienstbetrieb gesammelt werden. Dieses Projekt läuft derzeit.

Die Stadt Homberg hat einige Wünsche bzw. Anregungen zur Verbesserung des ÖPNV formuliert, die als gute Grundlage zur Weiterentwicklung von Ideen dienen.

3 Analyse und Bewertung des ÖPNV-Systems

3.1 Derzeitiges ÖPNV-Angebot in der Stadt Homberg (Efze)

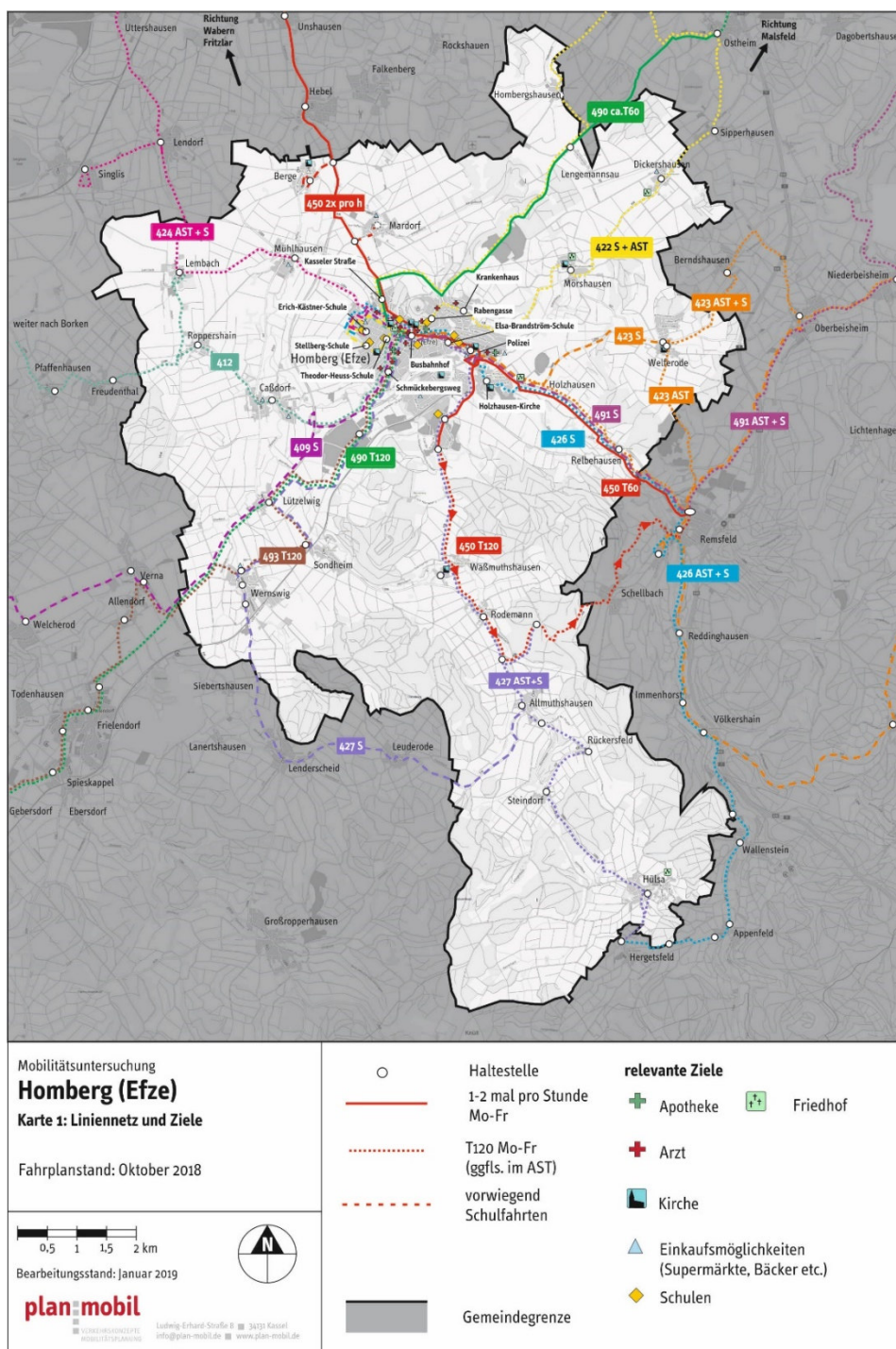
Grundlage für die Analyse und Bewertung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Homberg (Efze) ist der Fahrplanstand Dezember 2018. Betrachtet werden dabei Regionalverkehrslinien, die im Stadtgebiet relevante Erschließungs- und Verbindungsfunktionen übernehmen. Im Stadtgebiet Homberg (Efze) verkehren insgesamt 11 Buslinien.

Tabelle 6: Linienübersicht

Linie	Linienverlauf	Takt/Anmerkungen	Verkehrszeiten (Mo-Fr/Sa/So)
409	Nassenerfurth ↔ Verna ↔ Homberg (Efze)	nur Schulverkehr (3 Fahrten am Tag)	Einzelfahrten/-/-
412	Borken ↔ Homberg (Efze)	Mo-Fr T120; Sa/So/Feiertag T120 AST-Verkehr	7-21 Uhr/ 9-19Uhr/ 11-17 Uhr
422	Homberg (Efze) → Ostheim → Homberg (Efze)	Mo-Fr Schulverkehr + AST im T120; Sa/So/Feiertag T120 AST-Verkehr	6-19 Uhr/ 8-19Uhr/ 10-17 Uhr
423	Rengshausen ↔ Remsfeld ↔ Homberg (Efze)	Mo-Fr Schulverkehr + AST; Sa/So/Feiertag T120 AST-Verkehr	6-19.30 Uhr/ 8-19.30Uhr/ 10-17,30 Uhr
424	Homberg (Efze) → Borken-Singlis → Homberg (Efze)	Mo-Fr Schulverkehr + AST im T120; Sa/So/Feiertag T120 AST-Verkehr	6.30-19.30 Uhr/ 8-18.30Uhr/ 10-18.30 Uhr
426	Schwarzenborn ↔ Hergetsfeld ↔ Remsfeld ↔ Homberg (Efze)	Mo-Fr Schulverkehr + AST im T120 außerhalb des Stadtgebietes von Homberg (Efze); Sa/So/Feiertag keine Fahrten im Homberger Stadtgebiet	Einzelfahrten im Homberger Stadtgebiet/ -/ -
427	Hergetsfeld ↔ Hülsa ↔ Wernswig ↔ Verna ↔ Homberg (Efze)	Mo-Fr: Schulverkehr + AST im T120 Sa/So/Feiertag: T120 AST-Verkehr	7-20 Uhr/ 8-20.30Uhr/ 10-18.30 Uhr
450	Knüllwald ↔ Homberg (Efze) ↔ Wabern ↔ Fritzlar	Mo-Fr: Nach Wabern: ca. 2-mal pro Stunde (einmal pro Stunde weiter bis nach Fritzlar); Nach Remsfeld: T60 Sa/So/Feiertag: von/nach Wabern/Fritzlar T60; von nach Remsfeld T120	5-24 Uhr/ 8-24Uhr/ 8-24 Uhr
490	Melsungen ↔ Malsfeld ↔ Ostheim ↔ Homberg (Efze) ↔ Frielendorf ↔ Schwalmstadt	Mo-Fr: Homberg (Efze) ↔ Melsungen: T60; Homberg (Efze)-Lützelwig ↔ Homberg (Efze) Busbahnhof: ca. T120; Sa/So/Feiertag: kein Verkehr	5.30 -23 Uhr/ -/ -

491	Melsungen ⇔ Malsfeld ⇔ Knüllwald ⇔ Homberg (Efze)	Mo-Fr: Schulverkehr + AST im T120 Sa/So/Feiertag: AST-Verkehr T120	7-21 Uhr/ 5-23Uhr/ 5-23 Uhr
493	Homberg (Efze) ⇔ Frielendorf ⇔ Schwalmstadt	Mo-Fr: T120 Sa/So/Feiertag: AST-Verkehr T120	5-20 Uhr/ 8-20Uhr/ 8-20 Uhr

Abbildung 5: Liniennetz Homberg (Efze)



Von den elf Linien ist die Linie 409 eine reine Schulverkehrslinie und fährt drei Fahrten am Tag, um Borken mit den Schulen im Osten von Hombergs Kernstadt zu verbinden. Die Linien 422, 423, 424, 426, 427 und 491 verkehren in Schulverkehrszeiten und sonst im AST-Verkehr alle zwei Stunden, auch am Wochenende und feiertags. Die Linien 490 und 493 verkehren im T120 bzw. T60 von Mo-Fr. Die Linie 412 verkehrt einseitig aus Borken kommend von Mo-Fr im T120. Auch diese Linien verkehren am Wochenende und feiertags im AST-Verkehr im T120.

Einzig die Linie 450 (Über Wabern und Fritzlar) verkehrt regelmäßig, bis zu zweimal die Stunde, durch die Kernstadt Hombergs. Im T120 fährt diese Linie zusätzlich von Holzhausen über Waßmuthshausen, Rodemann und Schellbach nach Remsfeld. Sie verbindet die Kernstadt Homberg mit Wabern und Fritzlar.

Einen SPNV-Halt gibt es auf dem Stadtgebiet von Homberg (Efze) nicht. Die nächstgelegenen Bahnhöfe sind:

- **Wabern Bahnhof** (Nördlich von Homberg (Efze)): Anbindung durch Linie 450 zweimal pro Stunde. Von dort aus sind Kassel/ Frankfurt (Main) mit dem RE30 sowie Gießen/Kassel mit dem RE98 und Bad Wildungen/Kassel mit dem RB 39 zu erreichen.
- **Borken Bahnhof** (Westlich von Homberg (Efze)): Anbindung durch Linie 412 in einem ungefähren 120-Minuten Takt. Die Hälfte der Fahrten fährt die Linie nur bis Borken Schule, drei Stationen vor Borken Bahnhof/Rathaus, sodass die direkte Anbindung nicht zu allen Zeiten gewährleistet werden kann. Von dort aus sind Kassel/ Frankfurt (Main) mit dem RE30 sowie Gießen/Kassel mit dem RE98 zu erreichen.
- **Treysa Bahnhof** (Süd-westlich von Homberg (Efze)): Der Bahnhof Treysa kann aus Homberg durch die Linien 490 und 493 erreicht werden. Alle zwei Stunden fährt die Linie 493 in einer Zeit von 55 Minuten von Homberg nach Treysa Bahnhof. Linie 490 auch alle zwei Stunden in einer Zeit von ca. 44 Minuten. (Mo-Fr). Von dort aus sind Kassel/ Frankfurt (Main) mit dem RE30 sowie Gießen/Kassel mit dem RE98 und Frankfurt a. Main mit der RB41 zu erreichen.
- **Melsungen Bahnhof** (Nord-östlich von Homberg (Efze)): ungefähr einmal pro Stunde Anbindung durch Linie 490/491. Von dort aus sind Kassel/ Fulda über Bad Hersfeld mit dem RB5 sowie die Innenstadt Kassels mit der RT5 zu erreichen.

Umstellungen während der Bearbeitungsphase zum Fahrplanwechsel Dezember 2018

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde mit der Fertigstellung der K26 und der dazugehörigen barrierefreien Haltestelle „Abzweig Mardorf“ der Linienweg der Linie 450 angepasst, sodass die neue Außerorthaltstelle nun angefahren wird. Diese Haltestelle wurde umbenannt in „Mardorf“. Die Haltestelle „Mardorf Mitte“ wurde in „Am Scherchen“ umbenannt und wird nur noch durch Einzelfahrten der Linie 450 bedient.

„Auf Grund der hohen Nachfrage im Schülerverkehr zwischen Homberg (Efze), Knüllwald und Melsungen fahren jetzt an Schultagen 2 Busse zur ersten Schulstunde von Homberg (Efze) nach Melsungen: Um 6.55 Uhr startet die Linie 491 auf dem gewohnten Linienweg, um 7.00 Uhr startet zusätzlich die Linie 490, die Oberbeisheim, das Gewerbegebiet Ostheim und Elfershausen bedient. Diese Fahrt der Linie 490 findet auch an Ferientagen statt, so dass jetzt um diese Uhrzeit Montag – Freitag eine neue verlässliche Anbindung des Gewerbegebiets Ostheim besteht.“ (vgl. NVV)

Erkenntnis:

Insgesamt gibt es elf Buslinien, die die Stadtteile Hombergs mit der Kernstadt, neben Schulfahrten meist im AST-Verkehr, verbinden. Alle Linien fahren zum Busbahnhof, sodass das dieser der zentrale Umsteigepunkt aus allen Richtungen in alle Richtungen ist.

Schulverkehrsfahrten und (vertakteter) AST-Verkehr bilden neben den starken Linie 450 und 490 und weiteren Linien (491, 493, 412) im Zweistundentakt die ÖPNV-Achsen für Homberg (Efze).

3.2 Zusätzliche Mobilitätsangebote und weitere relevante Verkehrsmittel

3.2.1 Bürgerbus

Ab Sommer 2015 wurde ein Bürgerbuskonzept für Homberg (Efze) im Rahmen des Programms „Land mit Zukunft“ unter Begleitung der Landesstiftung „Miteinander in Hessen“ und der Herbert-Quandt-Stiftung entwickelt. Seit 20.10.2016 läuft das Projekt.

Der Bus ist als ergänzendes Mobilitätsangebot in allen Stadtteilen und der Kernstadt dienstags und donnerstags von 8:30 Uhr bis 17:30 Uhr unterwegs. Der Bus fährt im gesamten Stadtgebiet der Stadt Homberg (Efze) zu Zielen wie etwa Ärzten, Banken, Supermärkte, Veranstaltungen, aber auch privaten Adressen. Einen festen Fahrplan hat der Bürgerbus hierbei nicht, sondern fährt alle Ziele an, solange diese im Stadtgebiet Homberg (Efze) liegen. Die Fahrgäste werden zu Hause abgeholt und wieder dort hin zurückgebracht. Die Nutzung ist kostenfrei, Spenden sind allerdings erwünscht. Im Durchschnitt werden pro Fahrttag ca. 20 Fahrten durchgeführt. Dabei werden bis zu 130 Kilometer gefahren und 15 Fahrgäste transportiert. Bisher nutzen 95, vor allem ältere Bürger der Stadt den Bürgerbus regelmäßig, aber auch einige Jugendliche ohne eigenen Führerschein. (vgl. Stadt Homberg (Efze))

3.2.2 Radwegenetz-Infrastruktur

Der Schwalm-Efze-Radweg (R14) verbindet Wernswig, Sondheim und das Industriegebiet Süd sowie Mardorf und Berge mit der Kernstadt Hombergs. Über die Stadtgrenze hinaus verbindet der R14 Homberg (Efze) mit Schwalmstadt im Süden und Wabern im Norden.

Zusätzlich verbindet der Efzetal-Radweg (R17) Berge, Mühlhausen und Caßdorf sowie Holzhausen und den Industriepark A7 untereinander und mit der Kernstadt.

Der Hessische Radfernweg R5 verbindet Lembach, Mühlhausen und Caßdorf sowie Holzhausen und das Industriegebiet A7 mit der Kernstadt.

Der Fulda-Efze Weg, welcher von Malsfeld nach Homberg (Efze) verläuft, verbindet Dickershausen und Mörshausen mit der Kernstadt wo er auch endet.

Die südlichen Stadtteile Rodemann, Allmuthshausen, Steindorf und Hülsa sowie Welferode, Hombergshausen, Lützelwig und Roppershain sind nicht über Radweg an die Kernstadt angebunden. Eine realistische Fahrradrouten von diesen Stadtteilen aus in die Kernstadt führt über Schnellstraßen ohne

ausgewiesene Fahrradwege. Ähnlich dem Busliniennetz gibt es durch die radiale Ausrichtung auf die Kernstadt keine ausgewiesenen Radwegebeziehungen zwischen den Stadtteilen.²

3.3 Bewertung des ÖPNV für Homberg (Efze)

Im Folgenden wird das ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet und außerhalb hinsichtlich Bedienung, Verbindung, Verknüpfung und Erschließung analysiert und Defizite herausgearbeitet. Zunächst wird dabei der Fokus auf die Gesamtstadt gelegt und im zweiten Schritt die Qualität außerhalb liegender Ziele.

3.3.1 Bedienungsqualität

Innerhalb der Stadt

Generell sind alle Stadtteile mindestens über ein Anruf- Sammel-Taxi (AST) im 120-Minuten-Takt (T120) zu erreichen. Folgendes ÖPNV-Angebot ist in den Stadtteilen von Homberg (Efze) zu finden:

- Mardorf: (Haltestelle „Mardorf“ (neu seit Dez. 2018))
Linie 450 Mo-Fr T30 von 6 bis 24 Uhr,
Am Wochenende ungefähr einmal pro Stunde in der Zeit von 8 bis 24 Uhr
- Berge: (Haltestelle „Abzweig Berge“)
Linie 450 Mo-Fr T30 von 6 bis 24 Uhr,
Am Wochenende ungefähr einmal pro Stunde in der Zeit von 8 bis 24 Uhr
- Mühlhausen:
Linie 424 im Schulverkehr und im AST alle 120 Minuten an Werktagen und im AST;
samstags von 8 bis 18 Uhr in eine 120-minuten Takt als AST;
Sonn- und feiertags von 10 bis 18 Uhr in einem 120 Minuten Takt als AST.
- Lembach:
Linie 424 im Schulverkehr und im AST alle 120 Minuten an Werktagen und im AST;
samstags von 8 bis 18 Uhr in eine 120-minuten Takt als AST;
Sonn- und feiertags von 10 bis 18 Uhr in einem 120 Minuten Takt als AST.
- Roppershain:
Linie 412: Mo-Fr T120 7-21 Uhr (teilweise AST);
samstags T120 im AST Verkehr von ca. 9 -19 Uhr;
Sonn- und feiertags im T120 (AST) von ca. 11-17 Uhr
- Caßdorf:
Linie 412 von Mo-Fr T120 7-21 Uhr (teilweise im AST);
samstags T120 im AST Verkehr von ca. 9 -19 Uhr;
Sonn- und feiertags im T120 (AST) von ca. 11-17 Uhr
- Mörshausen, Dickershausen und Hombergshausen:
Durch die Rundlinie 422 werden die Stadtteile an die Kernstadt angebunden. Diese Linie verkehrt von Montag bis Freitag im T120;
samstags fährt sie als AST im T120 von 8 bis 18 Uhr;
sonn- und feiertags von 10 bis 16 Uhr im T120 als AST.

² ADFC und opencyclemap.org (Abgerufen im September 2018)

- **Welferode:**
Durch Linie 423 sehr unregelmäßig mit der Kernstadt verbunden. Ungefähr 6-mal am Tag fährt diese montags bis freitags im AST und Schulverkehr;
samstags fährt sie von 9 bis 18 Uhr in einem 120 Minuten Takt als AST;
sonn- und feiertags viermal von 11 bis 16 Uhr als AST.
- **Holzhausen:**
Eine Fahrt der Linie 426 hält dort Mo-Fr. Am Wochenende wird der Stadtteil nicht bedient.
- **Relbehausen:**
Linie 450: Mo- Fr im T60 von ca. 5:45 – 21:30;
Sa, Sonn- und feiertags im T120 von 9:30 -19:30;
426 (S): Eine Fahrt im Schulverkehr am Tag Richtung Homberg (Efze) Kernstadt; drei Fahrten in Gegenrichtung
491 (S): Mo-Fr Einzelfahrten;
am Wochenende nur zum Ein- bzw. Aussteigen (je Richtung)
- **Waßmuthshausen:**
Linie 427 im Schulverkehr und AST T120;
samstags im AST T120;
sonn- und feiertags im AST mit Einzelfahrten
- **Rodemann:**
Linie 450 im T120 in den Sommermonaten
Linie 427 Mo-Fr im T120 als AST T120 und Schulverkehrsfahrten;
am Wochenende im T120 als AST
- **Allmuthshausen, Steindorf und Hülsa:**
Alle drei Stadtteile, welche am weitesten von der Kernstadt entfernt liegen, werden durch die Linie 427 bedient.
Mo-Fr im Schul- und AST-Verkehr;
samstags von 8 -20 Uhr im T120 als AST;
sonn- und feiertags von 10 bis 18 Uhr im T120 als AST
- **Sondheim und Wernswig:**
Beide Orte sind durch die Linie 493 an die Kernstadt Homberg (Efze) im 120-Minuten Takt Mo-Fr von ca. 6 – 19 Uhr angebunden.
Am Wochenende von 8-20 Uhr im T120 AST-Verkehr.
Zusätzliche gibt es einzelne Schulfahrten der Linie 427, durch die die beiden Stadtteile an die Kernstadt angebunden werden.
- **Lützelwig:**
erhält durch die Linie 493 eine Anbindung an die Kernstadt Homberg (Efze) Mo-Fr im 120-Minuten Takt. Zusätzlich wird Lützelwig durch die Linie 490, die ebenfalls im T120 verkehrt, angebunden.
Samstag, Sonntag und an Feiertagen verkehrt die Linie 493 im T120 bis ca. 20 Uhr im AST.
- Die Linie 426 verkehrt auf dem Gebiet von Homberg (Efze) nur im Schulverkehr. Am Wochenende gibt es gar keine Fahrten auf dem Stadtgebiet von Homberg (Efze). Sie dient als Schullinie, um die Orte der Gemeinde Knüllwald an den Busbahnhof und die Erich-Kästner-Schule anzubinden.

Außerhalb der Stadt

Ein sehr gutes ÖPNV-Angebot ist auf der Linie 450 mit zwei Fahrten pro Stunde tagsüber von Montag bis Freitag und einem 60-Minuten-Takt an Samstagen und Sonntagen sowie abends bis gegen 23:00

Uhr vorhanden. Sie verbindet nicht nur einige Stadtteile mit der Kernstadt, sondern Homberg (Efze) auch mit Wabern und Fritzlar. Auch am Wochenende verkehrt diese Linie in einem regelmäßigen Taktverkehr.

Die Linie 490 verbindet Homberg (Efze) mit Melsungen einmal pro Stunde. Zwischen Lützelwig und Homberg (Efze) Busbahnhof verkehrt sie hingegen nur alle zwei Stunden. Der Bahnhof in Melsungen ist durch die Linien 490 und 491 mit der Kernstadt Homberg (Efze) verbunden. Dadurch ergibt sich ein Takt von ca. 60 Minuten. (an Werktagen)

Die Linie 412 verbindet die Stadt Borken und Homberg (Efze). Montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr verkehrt die Linie im 120-Minuten Takt zwischen Borken und Homberg (Efze). Samstags verkehrt diese im AST-Verkehr auch im 120 Minuten Takt in der Zeit von 9 bis 19 Uhr und Sonn- & feiertags von 11 bis 17 Uhr.

Im Folgenden wird die Bedienungsqualität für weitere Orte untersucht, die ein bedeutendes Pendleraufkommen aufweisen und/oder von hohem Interesse (aus Sicht der Stadtverwaltung bzw. der Bevölkerung) sind:

- **B.Braun Melsungen:**
Nach Melsungen besteht ein erhöhtes Pendleraufkommen. Fast 500 Personen pendeln von Homberg (Efze) nach Melsungen mit B.Braun als großer Arbeitsplatzstandort:
Mit der Linie 490 ab Homberg (Efze) Busbahnhof besteht eine Anbindung an Haltestelle „Melsungen – PfiEFFewiesen Avitum“; Dauer der Fahrt ca. 23 Minuten
- **VW – Werk Baunatal:**
Nach Baunatal besteht ebenso ein erhöhtes Pendleraufkommen von 425 Personen. Es davon auszugehen, dass viele Personen zum VW-Werk Baunatal als großer Arbeitgeber der Region pendeln. Das VW-Werk ist mit bis zu 2 Umstiegen in 97 Minuten von der Kernstadt Homberg (Efze) zu erreichen.
- **Industriegebiet Schwalm-Eder West in direkter Nachbarschaft zu Homberg (Efze):**
Zum Industriegebiet Schwalm-Eder besteht eine direkte Anbindung mit der Linie 491 (Dauer der Fahrt ca. 11 Minuten). Mit der Linie 450 und einem Fußweg von 630 m (von Haltestelle Knüllwald-Remsfeld Blumenfeld) ist das Industriegebiet in ca. 20 Minuten aus der Kernstadt Homberg (Efze) zu erreichen.
- **Stadtgebiet Schwalmstadt:**
Zum Stadtgebiet Schwalmstadt besteht ein erhöhtes Pendleraufkommen von fast 290 Pendlern. Es gibt einmal in der Stunde eine direkte Anbindung mit der Linie 493 oder 490 von Homberg (Efze) Busbahnhof nach Schwalmstadt-Treysa Bahnhof. Dauer der Fahrt ca. 60 Minuten.
- **Klinikum Schwalmstadt:** Mit den Linien 490 und 493 ist in einem Stundentakt innerhalb von ca. 27 Minuten zu erreichen, Montags- Freitag von ca. 5:30 bis 23:30; samstags, Sonn- und feiertags im AST-Verkehr

Bewertung:

Alle Linien verlaufen in Homberg radial in die Kernstadt und treffen sich am Busbahnhof am südlichen Rand der Altstadt.

Alle Stadtteile werden über verschiedene Linien an Werktagen zusätzlich zu Schulverkehrsfahrten meist im T120 tagesdurchgängig an die Kernstadt angebunden (teilweise durch AST).

Der östlich liegende Stadtteil Welferode ist dabei deutlich weniger gut an die Kernstadt angebunden. Der Stadtteil Holzhausen ist nur durch eine Schulfahrt an die Kernstadt angebunden (über Haltestelle „Holzhausen-Kirche“). Weitere Anbindung erfolgt durch eine weiter entfernte Haltestelle, die zu Fuß noch erreichbar ist.

In der Regel sind die Stadtteile auch an Wochenenden im T120 (vorrangig im AST-Verkehr) an die Kernstadt angebunden, allerdings mit einem kürzeren Bedienungszeitraum. Einen Spätverkehr bzw. einen auf Wochenenden ausgerichteten Nachtverkehr gibt es nicht.

Der regionale Nahverkehrsplan des NVV hält dazu den folgenden Mangel fest: „Bedienzeiträume (vor allem an Samstagen)“.

Die Bedienungsqualität ist – mit Ausnahmen einzelner Stadtteile bzw. Siedlungsgebiete – in Richtung Kernstadt als ausreichend zu bewerten. Die Bedienungsqualität zu außerhalb liegenden Zielen sowie die Qualität der Verbindungen von Stadtteilen untereinander ist entsprechend ähnlich.

Defizite in der ÖPNV-Qualität an sich liegen dabei in der Verbindungsqualität und Erreichbarkeit, was in nachfolgenden Unterkapiteln analysiert wird.

3.3.2 Verbindungsqualität

Durch die radialen Verbindungen in Homberg (Efze) werden alle Stadtteile über direkte Linienwege ohne Umstiege an die Kernstadt angebunden. Relationen zwischen einzelnen Stadtteilen sind oftmals nur durch einen Umstieg in der Kernstadt, d.h. ohne direkte Linienführung und durch zusätzliche Umsteigezeiten, mit dem ÖPNV realisierbar.

Bewertung der Verbindungsqualität der Stadtteile zum Zentrum in Homberg (Efze)

Für die Bewertung der Verbindungsqualität wird das Reisezeitverhältnis im öffentlichen Verkehr (ÖV) zum motorisierten Individualverkehr (MIV) herangezogen. Dabei wird folgendes Bewertungsschema verwendet:

- Ein Verhältniswert ÖV:MIV kleiner oder gleich 1 wird aus Fahrgastsicht als sehr gut angesehen und stellt eine gute Alternative zum Individualverkehr dar.
- Ein Verhältniswert ÖV:MIV zwischen 1 und 1,5 wird von den ÖPNV-Nutzern in der Regel noch akzeptiert.
- Ist der Verhältniswert ÖV:MIV wesentlich größer als 1,5, sinkt die Akzeptanz durch die Fahrgäste deutlich ab.

Tabelle 7: Reisezeitverhältnisse aus den Stadtteilen zum Busbahnhof in der Kernstadt Homberg (Efze)

Relation ins Zentrum	Reisezeit ÖV [Min.]	Reisezeit MIV [Min.]	Verhältnis ÖV:MIV
Allmuthshausen	12	10	1,2
Berge (Abzweig)	6	5	1,2
Berge (Kernort)	14 ³	6	2,3
Caßdorf	8	7	1,1
Dickershausen	19	11	1,7
Holzhausen („Holzhausen-Kirche“ im Schulverkehr)	5	4	1,25
Holzhausen (ohne S)	15 ⁴	4	4
Hombergshausen	11	10	1,1
Hülsa	20	16	1,25
Lembach	8	8	1
Lützelwig	7	8	0,9
Mardorf (Abzweig)	5	4	1,25
Mardorf (Mitte)	13	5	2,6
Mörshausen ⁵	26	9	2,9
Mühlhausen	5	5	1
Relbehausen	6	6	1
Rodemann	8; 7	8	1,4
Roppershain	11	9	1,2
Sondheim	9	9	1
Steindorf	17	13	1,3
Waßmuthshausen	6	7	0,9
Welferode	7	6	1,2
Wernswig	11	10	1,1

Fahrplanstand Herbst 2018 – Reisezeitverhältnis <1,5 grün und > 1,5 orange markiert

³ mit Fußweg von „Abzw. Berge“

⁴ mit Fußweg von Haltestelle „Polizei“

⁵ In die Gegenrichtung durch Ringverkehr besseres Reisezeitverhältnis

Bei einem Großteil sind die Reisezeitverhältnisse aus der Kernstadt in die Stadtteile zufriedenstellend. Bei fünf Referenzhaltestellen ist das Reisezeitverhältnis schlechter als 1,5 und damit wenig attraktiv, insb. im Stadtteil Holzhausen, der unmittelbar an die Kernstadt anschließt.

Anzumerken ist, dass die Reisezeiten des ÖPNV von Rodemann, Allmuthshausen, Steindorf und Hülse je nach Linie um bis zu 8 Minuten schwanken, wodurch teilweise kurze, teilweise lange Reisezeiten im ÖPNV entstehen.

Bewertung der Verbindungsqualität zu umliegenden Zielen

Nachfolgend sind die Reisezeitverhältnisse zu umliegenden Zielen, Bahnhöfen und wichtigen Arbeitsplatzstandorten dargestellt:

Tabelle 8: Reisezeitverhältnisse zu relevanten Zielen in der Umgebung von Homberg (Efze)

Relation zu relevanten Zielen (Start: Busbahnhof)	Reisezeit ÖV [Min.]	Reisezeit MIV [Min.]	Verhältnis ÖV:MIV
Wabern - Bahnhof	14	14	1
Kassel Bf. W.höhe	44 -66	40	1,1 - 1,7
Frankfurt Hbf.	ca. 138	101	1,4
Bad Hersfeld (Bahnhof)	69	42	1,6
Baunatal (VW-Werk)	Ca. 97 (mind. 2x Umsteigen + Fußweg)	34	2,9
Borken (Bahnhof)	33	16	2,1
Klinikum Schwalmstadt	27	19	1,4
Melsungen B.Braun	23	17	1,4
Fritzlar	41	18	2,3
Bad Wildungen	ca. 76 - 102	26	2,9 - 3,9

Fahrplanstand Herbst 2018 – Reisezeitverhältnis <1,5 grün und > 1,5 orange markiert

Bewertung der Verbindungsqualitäten zwischen ausgewählten Stadtteilen Hombergs

Nachfolgend werden beispielhaft verschiedene Reisezeitverhältnisse zwischen den Stadtteilen dargestellt. Dabei handelt es sich um benachbarte Stadtteile, weit entfernt in Ost-West Richtung oder Nord-Südrichtung zueinander liegende Stadtteile und Stadtteile, die an regelmäßig verkehrenden ÖPNV-Linien (Linien 450, 490, 491 und/oder 493) liegen.

Relation zwischen Stadtteilen	Bemerkung zur Relation	Reisezeit ÖV [Min.]	Reisezeit MIV [Min.]	Verhältnis ÖV:MIV	Anmerkung zu den ÖV-Verbindungen
Welferode → Mörshausen	Ost-Ost (Entfernung 2,6 km)	90 - 191	4	22,5 - 47,8	1 Verbindung um 6:08 Uhr (59 Minuten, 2 Umstiege); sonst ca. 95 Minuten bis 191 Minuten
Wernswig → Berge	Südwest – Nord	32	9	3,6	inkl. Fußweg von Haltestelle Abzw. Berge nach Berge Mitte (ca. 13 Minuten) (inkl. 1 Umstieg)
Relbehausen → Berge	Süd-Nord (Berge an Linie 450)	26	11	2,4	Mit Linie 450 einmal pro Stunde, inkl. Fußweg von Haltestelle Abzw. Berge nach Berge Mitte (ca. 13 Minuten) (ohne Umstieg)
Holzhausen → Mardorf	Süd-Nord (beide Stadtteile an Linie 450)	23	11	2,1	Mit Fußwege zur Haltestelle "Polizei" (ca. 13 Minuten Fußweg) (ohne Umstieg) (und inkl. Fußweg von „Außerortshaltestelle“ in den Stadtteil)
Lützelwig → Hülsa	West-Süd	20 - 72	14	1,4 5,1	Einzelfahrten mit Linie 427 im Schulverkehr (4 Fahrten pro Tag)
Hülsa → Lützelwig	Süd-West	23 - 120	14	1,6 8,6	1 Verbindung (S) um 6:43 Uhr (23 Min.); sonst unregelmäßige Verbindungen (33 - 120 Minuten, min. 1 Umstieg)
Hülsa → Hombergshausen	Süd-Nord	29 - 120	24	1,2 5,0	Sehr unterschiedlich lange Umsteigezeiten.
Hülsa → Wernswig	Süd-West	48 - 145	15	3,2 9,7	Sehr unterschiedlich lange Umsteigezeiten.

Bewertung:

Aus allen Stadtteilen kann man umsteigefrei und relativ direkt in die Kernstadt gelangen. Durch das radial aufgebaute Liniennetz der Regionalbuslinien sind ÖPNV-Fahrten in die Kernstadt im Verhältnis zu Fahrten mit dem eigenen Pkw als gut zu bewerten (Reisezeitverhältnis 1,5 oder besser). Ausnahmen bilden vor allem die Stadtteile ohne zentrale Haltestelle (dort wurde der Fußweg miteinberechnet).

Außerhalb liegende Ziele können zum Teil vom Busbahnhof Homberg genauso oder fast so schnell mit dem ÖPNV wie mit dem eigenen Pkw erreicht werden. Zu beachten ist hierbei jedoch, dass der Großteil der Fahrten nicht am Busbahnhof beginnt. Größere Defizite bezüglich der Reisezeit (Reisezeitverhältnis > 2,0) treten bei den Relationen nach VW-Werk Baunatal, Borken, Fritzlar und Bad Wildungen auf.

Die Verbindungen der Stadtteile untereinander weisen hingegen größtenteils unattraktive Reisezeitverhältnisse auf. Dort ist gerade in Anbetracht der räumlichen Nähe mancher Stadtteile der ÖPNV keine Alternative – nicht einmal gegenüber dem Zufußgehen. Gründe dafür sind vor allem die Ausrichtung auf die Kernstadt (keine direkten Fahrtmöglichkeiten, dadurch Umwegfahrt) und zum Teil langen Umstiegszeiten zwischen Bus-Bus, Bus-AST und AST-AST. Dadurch beeinträchtigt die unzureichende Verknüpfungsqualität am Busbahnhof Homberg (Efze) die Verbindungsqualität bezüglich der innerstädtischen Relationen maßgeblich.

Zu prüfen ist hierbei, inwiefern ein Bedarf an (benachbarten) Stadtteil-Stadtteil-Verbindungen vorliegt. Die radiale Ausrichtung des ÖPNV auf die Kernstadt Homberg (Efze) ist insofern sinnvoll, dass die relevanten Ziele in der Kernstadt angesiedelt sind (vgl. Kap. 2.1)

3.3.3 Verknüpfungsqualität

Zentraler Verknüpfungspunkt des ÖPNV innerhalb des Stadtgebietes ist der Busbahnhof in Homberg (Efze). Alle Linien verlaufen sternförmig auf den Busbahnhof zu, sodass dort Umsteigemöglichkeiten zwischen fast allen Buslinien bestehen. Weitgehend alle Buslinien, die im Stadtgebiet verkehren, sind zu den relevanten Zeiten auf den Schulverkehr ausgerichtet.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Umsteigezeiten zwischen den aufgeführten Linien für Hin- bzw. Rückrichtung. Dabei steht die erste Zahl für die Hin- und die zweite Zahl für die Rückrichtung.

Umsteigebeziehungen am Busbahnhof in Homberg (Efze)

In der folgenden Tabelle sind die Umsteigezeiten Mo-Fr am Busbahnhof Homberg (Efze) aufgelistet.

Tabelle 9: Umsteigebeziehungen am Busbahnhof Homberg (Efze) (Mo-Fr)

Relation	Umsteigezeit in Minuten
490 (Melsungen) ⇔ 412 (Borken)	16 bzw. 28
490 (Melsungen) ⇔ 422 (Rundfahrt über verschiedene Stadtteile von Homberg (Efze))	10 - 14 bzw. 16 - 20

Relation	Umsteigezeit in Minuten
490 (Melsungen) ⇔ 450 Fritzlar	43 bzw. 50
490 (Melsungen) ⇔ 450 Knüllwald	12 bzw. 19
490 (Melsungen) ⇔ 424 Wabern-Uttershausen	14 bzw. 20
490/493 (Schwalmstadt) ⇔ 450 Fritzlar	40 - 47 bzw. 40 - 51
412 (Borken) ⇔ 422 (Rundfahrt über verschiedene Stadtteile von Homberg (Efze))	38 - 42 bzw. 32 - 36

Umsteigebeziehungen am Bahnhof Wabern (Mo-Fr)

Der zentrale Verknüpfungspunkt vom Busverkehr auf die Schiene liegt außerhalb des Stadtgebietes in Wabern. Im Folgenden werden für die regelmäßig nach Wabern verkehrende Linie 450 die Umsteigezeiten auf den Schienenverkehr und die Linie 400 dargestellt.

Tabelle 7: regelmäßige Verknüpfungen am Bahnhof Wabern (Mo-Fr)

Relation	Umsteigezeit in Minuten
450 (Homberg (Efze)) ⇔ RB39 (Bad Wildungen)	3 - 28 bzw. 22 - 56
450 (Homberg (Efze)) ⇔ RE98 (Kassel Hbf)	20 - 55 bzw. 16 - 50
450 (Homberg (Efze)) ⇔ RE98 (Frankfurt Main Hbf)	16 - 41 bzw. 10 - 36
450 (Homberg (Efze)) ⇔ RB38 (Kassel Hbf)	18 - 53 bzw. 15 - 49
450 (Homberg (Efze)) ⇔ RE30 (Kassel Hbf)	10 - 45 bzw. 5 - 39
450 (Homberg (Efze)) ⇔ RE30 (Frankfurt Main Hbf)	26 - 51 bzw. 21 - 47
450 (Homberg (Efze)) ⇔ ICE (Hamburg Altona)	11
450 (Homberg (Efze)) ⇔ IC 2271 (Karlsruhe Hbf)	22 - 26 bzw. 19 - 22 ⁶
450 (Homberg (Efze)) ⇔ 400 (Fritzlar Allee) ⁷	16 bzw. 14

Fahrplanstand Dez. 2018, die Umsteigezeiten sind je Richtung dargestellt.

Umsteigebeziehungen am Bahnhof Borken

Westlich von Homberg (Efze) liegt der SPNV-Halt Borken (Hessen). In der nachfolgenden Tabelle werden die Umsteigezeiten zwischen der Linie 412 auf die SPNV-Linien mit Halt in Borken dargestellt: Die von der Linie 412 bediente Bushaltestelle „Borken – Am Rathaus“ befindet sich etwa 5 Minuten Fußweg (ca. 217 m) entfernt zum SPNV-Halt „Borken Bahnhof“.

⁶ ICE nur 4 Fahrten/Tag je Richtung

⁷ jede zweite Fahrt der Linie 450 fährt direkt nach Fritzlar weiter. Ein Umstieg ist daher nur bei jeder zweiten Fahrt erforderlich

Tabelle 8: regelmäßige Verknüpfungen am Bahnhof Borken (Mo-Fr)

Relation	Umsteigezeit in Minuten
Homberg (Efze) - Borken - Kassel	
412 (Homberg (Efze)) ⇔ RE30 (Kassel Wilhelmshöhe)	15 bzw. 7
412 (Homberg (Efze)) ⇔ RE98 (Kassel Hbf)	11 bzw. 11
Homberg (Efze) – Borken – Frankfurt	
412 (Homberg (Efze)) ⇔ RE30/98 Schwalmstadt – Treysa ⇔ (Frankfurt Main Hbf)	6 bzw. 57
weitere Busverbindungen am Halt „Borken – Am Rathaus“	
412 (Homberg (Efze)) ⇔ 410 Bad Zwesten ⇔ Bad Wildungen	22 bzw. 22

Fahrplanstand Dez.2018, die Umsteigezeiten sind je Richtung dargestellt.

Umsteigebeziehungen am Bahnhof Melsungen

Ein weiter Verknüpfungspunkt vom ÖPNV zum SPNV liegt in der Stadt Melsungen. Im Folgenden werden für die regelmäßig nach Melsungen verkehrenden Linien 490/491 die Umsteigezeiten auf den SPNV und auf die Linie 400 nach/von Hessisch Lichtenau dargestellt.

Tabelle 9: regelmäßige Verknüpfungen am Bahnhof Melsungen (Mo-Fr)

Relation	Umsteigezeit in Minuten
490/491 (Homberg (Efze)) ⇔ RB5 (Rotenburg Fulda/ Bad Hersfeld.)	13 bzw. 10
490/491 (Homberg (Efze)) ⇔ RB5 (Kassel/ Göttingen)	36 bzw. 5
490/491 (Homberg (Efze)) ⇔ RT5 (Kassel)	11 bzw. 6
490/491 (Homberg (Efze)) ⇔ 400 (Hessisch Lichtenau)	22 bzw. 28

Fahrplanstand Dez. 2018, die Umsteigezeiten sind je Richtung dargestellt.

Bewertung

Zwischen den Buslinien in Homberg (Efze) bestehen Umsteigemöglichkeiten am Busbahnhof, dem zentralen Verknüpfungspunkt in der Kernstadt. Direkte Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen gibt es nicht. Mit teilweise sehr langen Umsteigezeiten am Busbahnhof können diese jedoch erreicht werden.

Am Bahnhof Wabern Umsteigemöglichkeiten mit Umsteigezeiten von 10 bis 30 Minuten zu verschiedenen SPNV-Linien Richtung Frankfurt, Kassel und Bad Wildungen. Während Umsteigezeiten von 10 Minuten als gut bewertet werden, sind 30 Minuten zu lang, um eine attraktive Verbindung darzustellen. Am Bahnhof Borken bestehen teilweise lange Übergangszeiten von/ zu Angeboten im SPNV zusätzlich muss ein Fußweg in Kauf genommen werden. Am Bahnhof Melsungen können die Linien RB5 nach Bad Hersfeld und Kassel und RT5 nach Kassel erreicht werden. Die Umsteigezeiten variieren dort von 5 bis 36 Minuten. Auch dort sind Umsteigezeiten von mehr als 10 Minuten als unkomfortabel einzustufen. Der Übergang zur / von der Linie 490/491 auf die Linie 400 Richtung Hessisch Lichtenau ist mit über 22 Minuten ebenfalls zu lang.

3.3.4 Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungsqualität in Homberg (Efze) werden Haltestelleneinzugsradien um die Haltestellen gelegt, um Defizite in der Haltestellenerreichbarkeit aufzudecken. Die Radien werden entsprechend den Qualitätsstandards in Städten mit vergleichbarer Stadtstruktur und Einwohnerzahl ermittelt und mit den Angaben aus dem NVP des Schwalm-Eder-Kreises (vgl. S. 137) abgeglichen, so dass folgende Einzugsradien für die Bewertung der Erschließungsqualität herangezogen werden:

- Radius von 300 Metern für Bushaltestellen in der Innenstadt
- Radius von 500 Metern für Bushaltestellen in der Kernstadt, aber außerhalb der Innenstadt
- Radius von 750 Meter für Bushaltestellen in den Stadtteilen außerhalb der Kernstadt

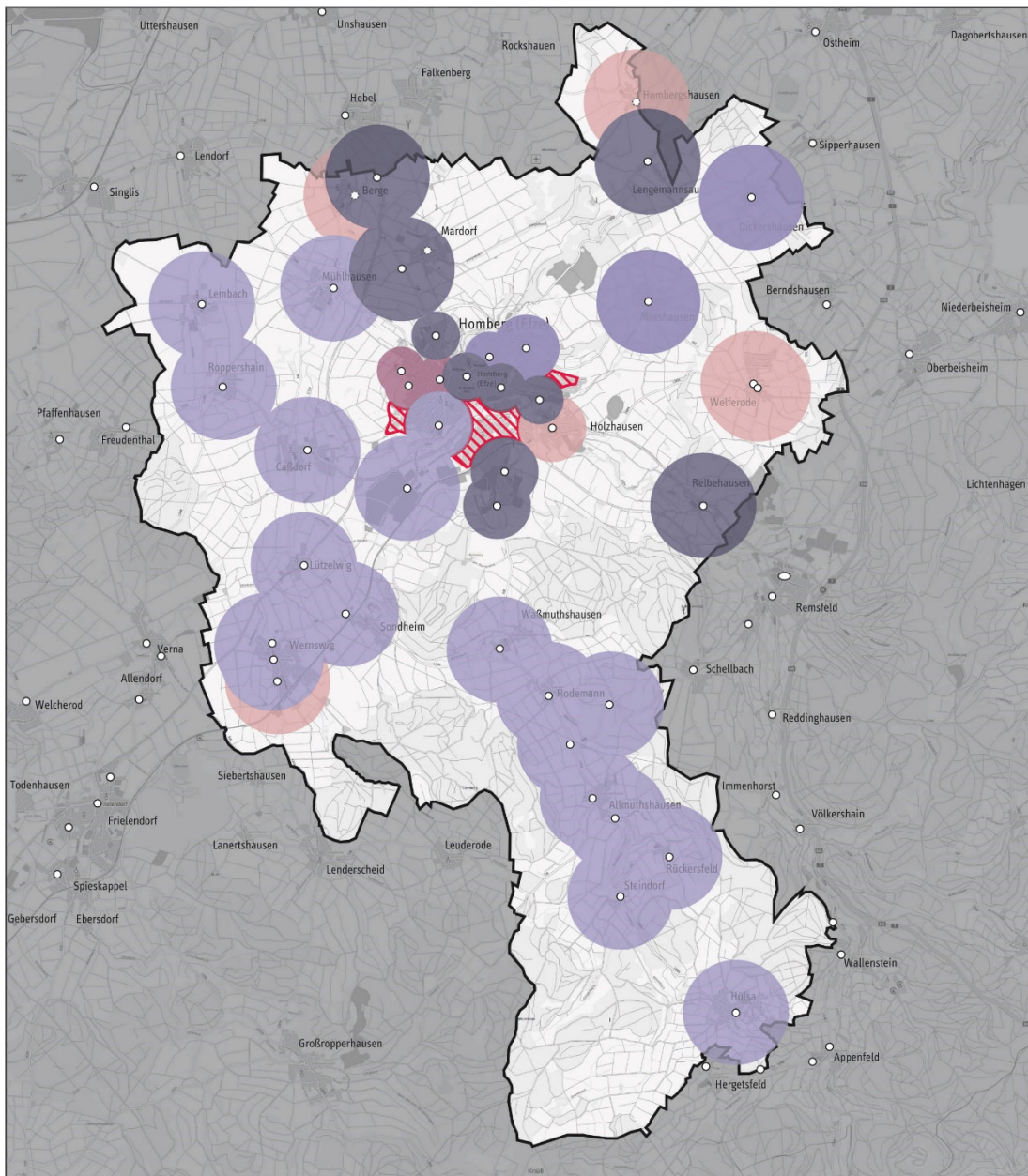
Betrachtet werden zusätzlich dazu die Verkehrszeiten und Takte, in denen die Haltestellen bedient werden, da viele Haltestellen nur zu Schulzeiten von Schulverkehrslinien bedient werden und dadurch eine ÖPNV-Erreichbarkeit suggerieren, die ggf. nur einmal täglich erreicht wird. Das ist zum Beispiel in Welferode, Holzhausen, Hombergshausen und in Teilen der Kernstadt der Fall.

Mörshausen, Lembach, Roppershain, Dickershausen, Allmuthshausen mit Rückersfeld, Steindorf und Hülsa werden außerhalb der Schulzeiten im AST-Verkehr erschlossen.

Bei den unzureichend erschlossenen Gebieten handelt es sich im Wesentlichen um Bereiche mit Einzelhausbebauung. Größere zusammenhängende Defizite sind im westlichen Bereich und südlichen Bereich der mittleren Kernstadt vorhanden (siehe Abbildung 6).

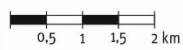
Im lokalen NVP für den Schwalm-Eder-Kreis wird im Gegenzug dazu jedoch zur Stadt Homberg (Efze) folgendes formuliert: „Durch die Einrichtung einer Haltestelle im Industriegebiet südlich der Kernstadt wurde die letzte Erschließungslücke behoben“ (vgl. S. 182).

Abbildung 6: Erschließungsqualität im Stadtgebiet Homberg (Efze) – Darstellung nach Takt



Mobilitätsuntersuchung
Homberg (Efze)
 Karte 3: Erschließungsdefizite

Erschließungsradien gemäß NVP



Bearbeitungsstand: Januar 2019



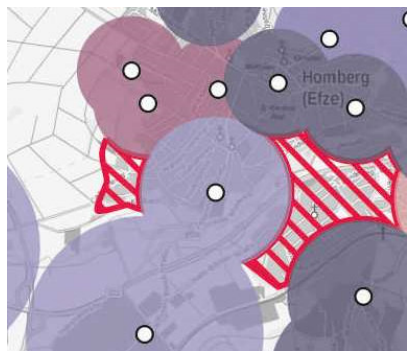

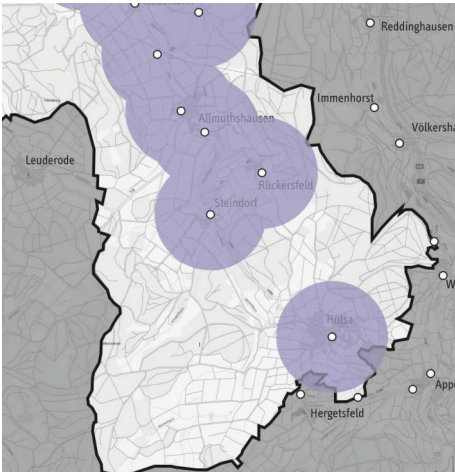
planmobil

WIKENHESKONZEPT
 MOBILITÄTSPLANUNG
 Ludwig-Erhard-Str. 8 | 34131 Kassel
 info@plan-mobil.de | www.plan-mobil.de

Erschließung

- Haltestelle
- Erschließungsdefizite
- Einzugsgebiet (Radius 300, 500 und 750m)
Schulfahrt
- Einzugsgebiet (Radius 300, 500 und 750m)
mehrere Schulfahrten
- Einzugsgebiet (Radius 300, 500 und 750m)
Fahrten im T120 (ggfls. im AST-Verkehr)
- Einzugsgebiet (Radius 300, 500 und 750m)
1-2 Fahrten pro Stunde

Tabelle 10: Übersicht größerer zusammenhängender Erschließungsdefizite

Betroffener Bereich	Bebauung	Defizit
Kernstadt: <ul style="list-style-type: none"> • westlich gelegen • Caßdorfer Weg 	Einzelhausbebauung	
Kernstadt: <ul style="list-style-type: none"> • südlich • Gebiet um die Bahnhofstraße 	Einzelhausbebauung und Gartenanlage	
Defizite außerhalb der Schulverkehrszeiten		
Südliches Stadtgebiet: Allmuthshausen (283 Einwohner) mit Rückersfeld, Steindorf (51 Einwohner), Hülsa (528 Einwohner)	Einzelhausbebauung	

Betroffener Bereich	Bebauung	Defizit
<p>Nord-östliches Stadtgebiet: Dickershausen (188 Einwohner), Mörshausen (203 Einwohner), Welferode (369 Einwohner)</p>	<p>Einzelhausbebauung</p>	 <p>A map showing the north-eastern part of the city. Several locations are marked with colored circles representing deficit: Dickershausen (purple), Mörshausen (purple), Welferode (red), Holzhausen (red), and Relbehausen (purple). Other locations like Sipperhausen, Berndshausen, and Rockshauen are also visible but not highlighted.</p>
<p>Welferode (369 Einwohner)</p>	<p>Einzelhausbebauung</p>	 <p>A map focusing on the Welferode area. Welferode is highlighted with a large red circle. Surrounding areas like Mörshausen (purple), Holzhausen (red), and Relbehausen (purple) are also shown.</p>
<p>Stadtteil: Hombergshausen (102 Einwohner)</p>	<p>Einzelhausbebauung</p>	 <p>A map focusing on the Hombergshausen area. Hombergshausen is highlighted with a red circle. Surrounding areas like Rockshauen (purple), Lengemannsau (purple), and Dickershausen (purple) are also shown.</p>

Fahrplanstand Dezember 2018

Bewertung

Alle außerhalb liegenden Stadtteile gelten bezüglich der reinen Haltestellenerreichbarkeit als erschlossen – ggf. mit minimalen Defiziten im Rahmen von wenigen Metern im Randbereich der Siedlungsgebiete. Dabei ist zu beachten, dass der Radius um die Haltestelle 750 Meter Luftlinie beträgt und damit Fußwege bis zu 10-12 Minuten bedeuten können.

Zusammenhängende Defizite befinden sich in und um die Kernstadt: im Randbereich im Westen und Osten und in der südlichen Kernstadt. Zwischen der südlichen Kernstadt und Holzhausen gibt es ebenfalls ein relativ großes Erreichbarkeitsdefizit.

Betrachtet man jedoch lediglich die Haltestellen, die auch außerhalb der Schulzeiten angefahren werden, werden diese Defizite jedoch größer und umfassen zum Teil ganze Stadtteile, z. B.: Welferode. Auch im innenstadtnahen Holzhausen wird das Defizit deutlich größer, da die Haltestelle „Holzhausen-Kirche“ nur im Schulverkehr bedient wird.

3.4 Bewertung der Haltestelleninfrastruktur**Haltestellen auf dem Stadtgebiet Homberg (Efze)**

Im Rahmen der Analyse wurde die generelle Haltestellenausstattung und die konkrete Ausstattung einzelner relevanter Haltestellen analysiert⁸:

Insgesamt gibt es im Stadtgebiet 48 Haltestellen mit 82 Haltepositionen (Haltestellen in Betrieb; Stand: September 2018). Bei der Hälfte der Haltestellen hat mindestens eine Position einen Informationsschaukasten mit einer vom NVV festgelegten Mindestgröße von 90 x 60 cm (für den Aushang von Fahrplänen, Netzplänen und Tarifinformationen). Nur etwa ein Viertel ist nicht mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet und bei etwa einem Drittel fehlen Sitzgelegenheiten. Komplett barrierefrei ist keine der Haltestellen (vgl. Abbildung 8 bis Abbildung 11).

Im Rahmen des aktuellen lokalen Nahverkehrsplans des Schwalm-Eder-Kreises erfolgt eine Kategorisierung der Haltestellen, um Mindestausstattungsmerkmale zuzuordnen. Als Grundlage dient dort der regionale NVP aus dem Jahr 2000 (vgl. S. 154). Der aktuelle regionale NVP bezieht sich ebenfalls auf die aus dem Jahr 2000 erfolgte Einteilung der Haltestellen.

Im Rahmen einer Priorisierung des Haltestellenausbaus im Rahmen der 2022 herzustellenden vollständigen Barrierefreiheit können folgende Ausstattungsmerkmale und Kategorisierung herangezogen werden:

⁸ Die Daten dazu stammen aus dem Haltestellenmanagementsystem (HMS) vom NVV, online abrufbar unter <https://www.nvv.de/service-kontakt/haltestellenservice/> und <https://hms-nvv.etc-consult.de> (Zugriff September 2018)

Abbildung 7: Kategorisierung von Haltestellen

Haltestellenkategorie	Merkmale
SF	reine Ausstiegshaltepositionen (sog. Sonderform)
A	geringe Fahrgastfrequentierung geringe bis mittlere Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten keine Umsteigebeziehungen reine AST-Haltestellen fallen in diese Kategorie
B	mittlere bis hohe Fahrgastfrequenz mittlere bis hohe Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Linien vorhanden
C	ZOB, wichtige Netzknoten räumlich zentral gelegen hohe Fahrgastfrequenz hohe Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten Umsteigebeziehungen zwischen mehreren Linien deutlich vorhanden

Quelle: lokaler NVP Schwalm-Eder-Kreis, S. 154

Dabei sind Komponenten für die Erreichung der Barrierefreiheit (Hochbord, DFI-Anzeige mit akustischer Ausgabe, Lautsprecher, optische/bauliche Abgrenzung gegenüber sonstigem Verkehrsraum) bei Haltestellen der Kategorie C und „situations- oder nachfragebedingt“ bei Kategorie B vermerkt (vgl. NVP Schwalm-Eder-Kreis, S. 155).

Grundsätzlich stellt sich hierbei die Frage, ob eine knapp 20 Jahre alte Liste von Ausstattungskomponenten noch dem aktuellen Standard entspricht. Beispielsweise finden taktile Leitsysteme keine Erwähnung in der Liste der Mindestausstattungsmerkmalen. (vgl. NVP Schwalm-Eder-Kreis, S. 156f). Die grundsätzliche Kategorisierung der Haltestellen ist jedoch eine gute Grundlage zur Priorisierung des Haltestellenausbaus für die Umsetzung der Barrierefreiheit.⁹

⁹ Daten seitens des Aufgabenträgers für eine Zuordnung der Haltestellen in Homberg in die jeweilige Kategorie lagen bisher nicht vor. (Stand: Januar 2019)

Abbildung 8: Verfügbarkeit von Informationsschaukästen



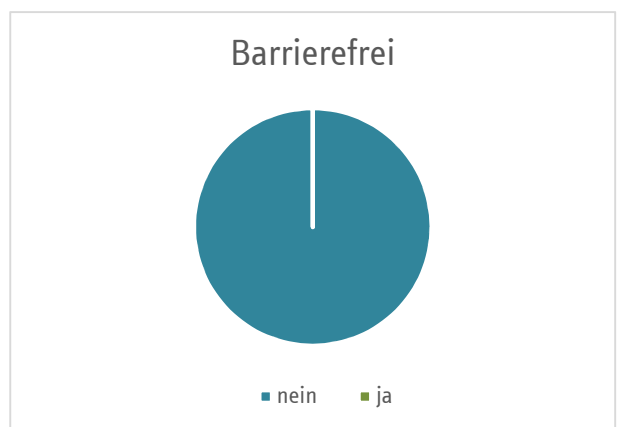
Abbildung 9: Verfügbarkeit von Unterstellmöglichkeiten



Abbildung 10: Verfügbarkeit von Sitzgelegenheiten



Abbildung 11: Barrierefreie Haltestellen



Quelle: https://hms-nvv.etc-consult.de/nvv_hms/nvvmain (Abgerufen im September 2018)

Bewertung

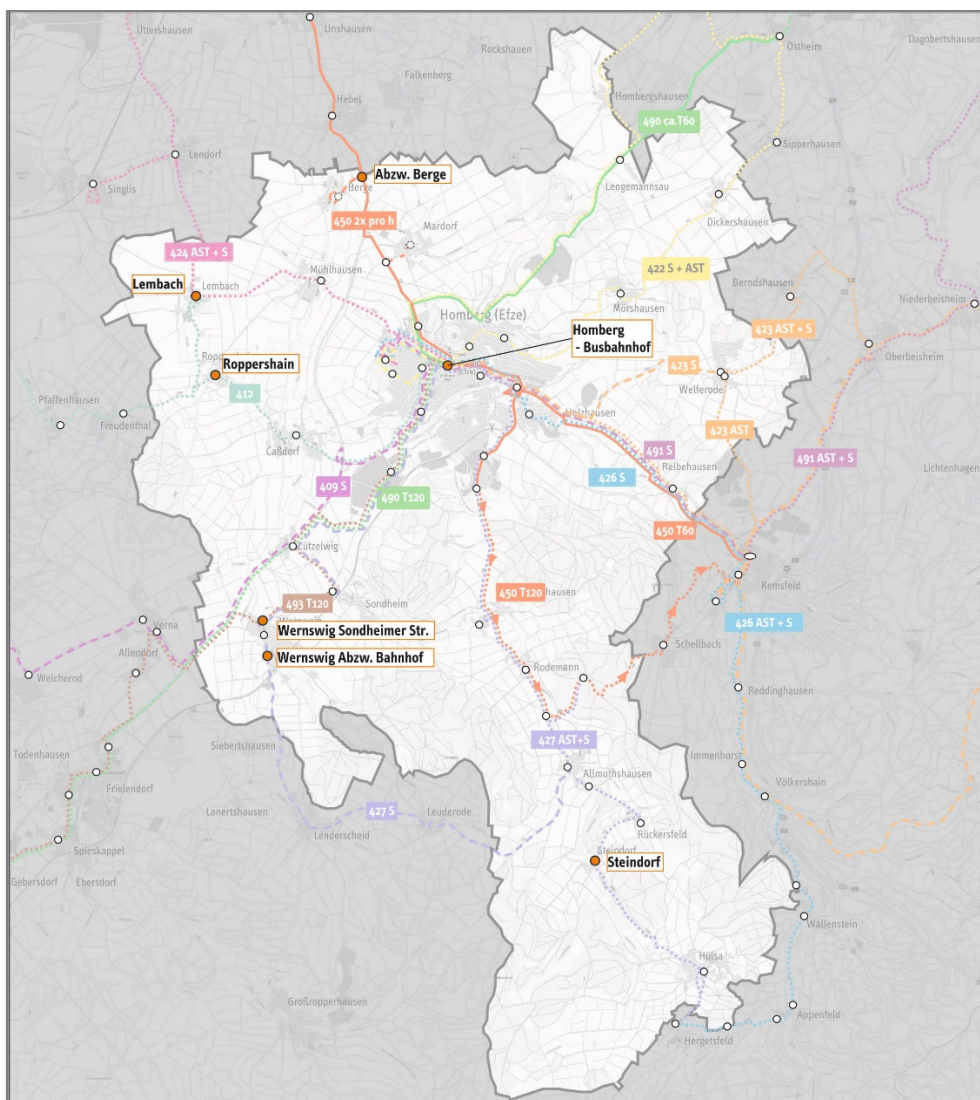
Ein Großteil der Haltestellen verfügt über einen Schutz vor Wind und Regen (Fahrgastunterstand) und Sitzgelegenheiten. Dies ist ein deutlicher Qualitätsvorteil gegenüber Haltestellen ohne geeigneten Wartebereich. Allerdings stehen diesen gut ausgebauten Haltestellen auch Haltestellen gegenüber, die weder über eine gepflasterte Fläche bzw. einen geeigneten Wartebereich noch über Beleuchtung o.ä. verfügen. Das heißt, dass in Homberg große Qualitätsunterschiede bei der Haltestellenausstattung anzutreffen sind – wenngleich keine Haltestelle gänzlich barrierefrei ausgebaut ist. Daher muss die Mindestausstattung von weniger frequentierten Haltestellen ebenso wie der barrierefreie Ausbau von stärker frequentierten Haltestellen bedacht werden.

3.4.1 Detailbetrachtung ausgewählter Haltestellen

Darstellung von „Problemhaltestellen“


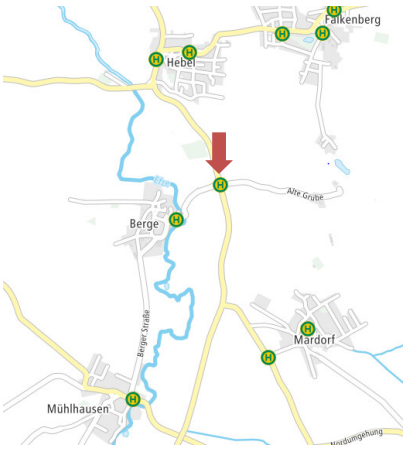
Im nachfolgenden Abschnitt werden von der Kommune als „Problemhaltestellen“ identifizierte Haltestellen vorgestellt, analysiert und eine Handlungsempfehlung gegeben.

Abbildung 12: Verortung der „Problemhaltestellen“ in Homberg (Efze)


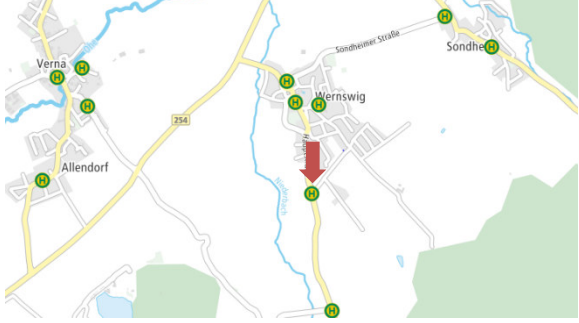


Mobilitätsuntersuchung Homberg (Efze) Karte 5: Verortung der Problemhaltestellen gemäß Nennung der Stadt Homberg (Efze)	○ Haltestelle 1-2 mal pro Stunde Mo-Fr	● Problemhaltestellen
	— T120 Mo-Fr (ggfls. im AST) - - - vorwiegend Schulfahrten	
0,5 1 1,5 2 km Bearbeitungsstand: Januar 2019 planmobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de	■ Gemeindegrenze	

Name Haltestelle: Abzweig Berge		Richtung: Wabern	
 <p>Quellen: links: eigenes Bild // rechts: https://hms-nvv.etc-consult.de</p>			
Lage	Kreuzungsbereich mit drei Fahrstreifen an B254		
Erreichbarkeit	Laut NVP vom annähernd gesamten Siedlungsbereich Berge aus fußläufig zu erreichen		
ÖPNV-Linien	450		
Aufenthaltsqualität		Barrierefreiheit	
<input checked="" type="checkbox"/> Witterungsschutz	<input checked="" type="checkbox"/> barrierefreie Zugänge	<input checked="" type="checkbox"/> Fahrgastinformationen	
<input checked="" type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten	<input type="checkbox"/> Hochbord	<input type="checkbox"/> Vitrine	
<input checked="" type="checkbox"/> Abfallsammler	<input type="checkbox"/> taktils Leitsystem	<input type="checkbox"/> Fahrkartenautomat	
		<input type="checkbox"/> DFI	
Probleme am Haltepunkt:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ keine Querungsmöglichkeit über die B254 vorhanden ■ kein gesicherter und beleuchteter Gehweg von Stadtteil Berge zur Haltestelle ■ keine Verknüpfung zum Radverkehr vorhanden ■ keine Hochbord zum stufenlosen Einstieg in den Bus vorhanden ■ Keine Beleuchtung der Haltestelle vorhanden 			
weitere Anmerkungen:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrgastunterstand entspricht nicht NVV-Standard 			
Idee/Handlungsempfehlung:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Neubau eines gesicherten Geh- und Radweges zwischen Berge und der Haltestelle ■ Einrichtung einer Querungsmöglichkeit ■ Orientierung an der neugebauten Außerortshaltestelle „Abzw. Mardorf“ 			

Name Haltestelle: Abzweig Berge		Richtung: Kernstadt Homberg (Efze)	
 <p>Quellen: https://hms-nvv.etc-consult.de</p>			
Lage	Kreuzungsbereich mit drei Fahrstreifen an B254		
Erreichbarkeit	Laut NVP vom annähernd gesamten Siedlungsbereich Berge aus fußläufig zu erreichen		
ÖPNV-Linien	450		
Aufenthaltsqualität <input type="checkbox"/> Witterungsschutz <input checked="" type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten <input type="checkbox"/> Abfallsammler		Barrierefreiheit <input checked="" type="checkbox"/> barrierefreie Zugänge <input type="checkbox"/> Hochbord <input type="checkbox"/> taktiles Leitsystem	
Fahrgastinformationen <input type="checkbox"/> Fahrplankasten <input checked="" type="checkbox"/> Vitrine <input type="checkbox"/> Fahrkartenautomat <input type="checkbox"/> DFI			
Probleme am Haltepunkt: <ul style="list-style-type: none"> ■ kein gesicherter und beleuchteter Gehweg von Berge zur Haltestelle ■ keine Querungsmöglichkeit über die B254 vorhanden ■ Keine Beleuchtung der Haltestelle vorhanden 			
weitere Anmerkungen: <ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Beleuchtung der Haltestelle vorhanden ■ kein Fahrgastunterstand ■ keine Hochbord zum stufenlosen Einstieg in den Bus vorhanden 			
Handlungsempfehlung für die gesamte Haltestelle: <ul style="list-style-type: none"> ■ Neubau eines gesicherten Geh- und Radweges zwischen Berge und der Haltestelle ■ Einrichtung einer Querungsmöglichkeit ■ Orientierung an der neugebauten Außerortshaltestelle „Abzw. Mardorf“ 			



Name Haltestelle Roppershain		Richtung Kernstadt Homberg (Efze)	
			
Quellen: links: eigenes Bild // rechts: https://hms-nvv.etc-consult.de			
Lage	Ecke Waldweg/Schützenstraße zentral in Roppershain		
Erreichbarkeit	Gesamter Siedlungsbereich Roppershain laut NVP fußläufig gut erreichbar		
ÖPNV-Linien	412, 418		
Aufenthaltsqualität	Barrierefreiheit	Fahrgastinformationen	
<input type="checkbox"/> Witterungsschutz <input checked="" type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten <input checked="" type="checkbox"/> Abfallsammler	<input checked="" type="checkbox"/> barrierefreie Zugänge <input type="checkbox"/> Hochbord <input type="checkbox"/> taktiles Leitsystem	<input checked="" type="checkbox"/> Fahrplankasten <input type="checkbox"/> Vitrine <input type="checkbox"/> Fahrkartenautomat <input type="checkbox"/> DFI	
Probleme am Haltepunkt:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ provisorische Haltestelle mit Mast und Fahrplankasten (ohne Fahrplan) 			
weitere Anmerkungen:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestelle war vorher auf einem Privatgrundstück und musste einer Garage weichen. Daher zur Zeit Provisorium 			
Idee/Handlungsempfehlung:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlegung der Haltestelle und gleichzeitig Ausbau in eine barrierefreie Haltestelle mit Sonderbord, da zentrale Haltestelle für Stadtteil Roppershain. ■ Prüfung bzgl. der Verlegung auch abhängig von der Ausbauqualität der verlegten Haltestelle 			


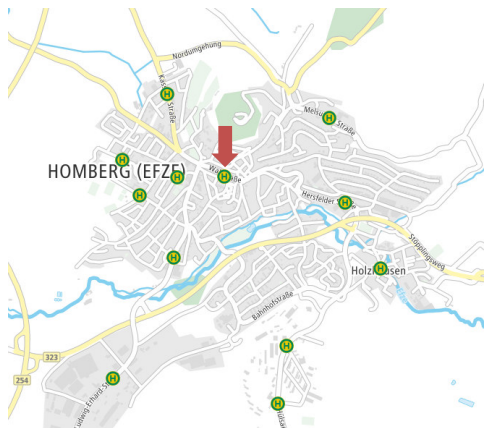
Name Haltestelle: Wernswig – Abzweig Bf.		Richtung: Lenderscheid	
 <p>Quellen: https://hms-nvv.etc-consult.de</p>			
Lage	Südlicher Rand von Wernswig an L3158		
Erreichbarkeit	Nördlicher Siedlungsbereich von Wernswig laut NVP nicht fußläufig erreichbar		
ÖPNV-Linien	493		
Aufenthaltsqualität <input type="checkbox"/> Witterungsschutz <input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten <input type="checkbox"/> Abfallsammler		Barrierefreiheit <input type="checkbox"/> barrierefreie Zugänge <input type="checkbox"/> Hochbord <input type="checkbox"/> taktils Leitsystem	Fahrgastinformationen <input checked="" type="checkbox"/> Fahrplankasten <input type="checkbox"/> Vitrine <input type="checkbox"/> Fahrkartenautomat <input type="checkbox"/> DFI
Probleme am Haltepunkt: <ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestelle besteht nur aus einem Mast ■ Kein gepflasteter oder abmarkierter Bereich, kein Schutz vor Wind, Regen, Matsch; keine sicheres Warten möglich ■ Nicht barrierefrei ■ keine Beleuchtung 			
weitere Anmerkungen: <ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestelle wird insgesamt dreimal an Schultagen angefahren, davon morgens eine Fahrt Richtung Homberg (Efze) (B254) (vsl. Einstieg der Schülerinnen und Schüler), nachmittags zwei Fahrten Richtung Lenderscheid (vsl. Ausstieg der Schülerinnen und Schüler). ■ Die Zuwegung scheint ebenfalls problematisch 			
Handlungsempfehlung/ Ideen <ul style="list-style-type: none"> ■ Es ist abzuwägen, inwiefern der Ausbau bei einer bzw. zwei schultäglichen Fahrten gerechtfertigt ist. Gerade morgens und nach der 6. Stunde kann jedoch Gedränge entstehen – und damit die Sicherheit der wartenden Schulkinder gefährden. Es ist zu prüfen, aus welchem Siedlungsbereich Schulkinder diese Haltestelle nutzen (und in welcher Anzahl). Gegebenenfalls ist eine Verlegung Richtung Siedlungsgebiet (Steinertweg / Wehlingsgarten) in Abwägung einer potentiellen Schulwegsverlängerung sinnvoll. Eine Alternative kann auch die gänzliche Aufgabe der Haltestelle sein, insbesondere da auch die Zugänglichkeit nicht ganz unproblematisch ist. 			

- Einrichtung einer Querungsmöglichkeit, wenn Beibehaltung der Haltestellenposition.

Name Haltestelle: Wernswig – Abzweig Bf.		Richtung: Bundesstraße 254	
 <p>Quellen: https://hms-nvv.etc-consult.de</p>			
Lage	Südlicher Rand von Wernswig an L3158		
Erreichbarkeit	Nördlicher Siedlungsbereich von Wernswig laut NVP nicht fußläufig erreichbar		
ÖPNV-Linien	493		
Aufenthaltsqualität <input type="checkbox"/> Witterungsschutz <input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten <input type="checkbox"/> Abfallsammler		Barrierefreiheit <input type="checkbox"/> barrierefreie Zugänge <input type="checkbox"/> Hochbord <input type="checkbox"/> taktils Leitsystem	Fahrgastinformationen <input checked="" type="checkbox"/> Fahrplankasten <input type="checkbox"/> Vitrine <input type="checkbox"/> Fahrkartenautomat <input type="checkbox"/> DFI
Probleme am Haltepunkt: <ul style="list-style-type: none"> ■ Kein gepflasterter oder abmarkierter Bereich, kein Schutz vor Wind, Regen, Matsch ■ keine Barrierefreiheit ■ keine sicheres Warten möglich ■ keine Beleuchtung ■ Leitplanke trennt Grünstreifen von Haltestellenmast, jedoch nicht Ein- und Aussteigsbereich von Straße ab, sondern verkleinert den Aufenthaltsbereich der Fahrgäste. ■ Haltestelle wird insgesamt dreimal an Schultagen angefahren, davon morgens eine Fahrt Richtung Homberg (Efze) (B254) (vgl. Einstieg der Schülerinnen und Schüler), nachmittags zwei Fahrten Richtung Lenderscheid (vgl. Ausstieg der Schülerinnen und Schüler). 			
Handlungsempfehlung/Idee: <ul style="list-style-type: none"> ■ Es ist abzuwägen, inwiefern der Ausbau bei einer bzw. zwei schultäglichen Fahrten gerechtfertigt ist. Gerade morgens beim Einstieg und nach der 6. Stunde beim Aussteigen kann jedoch Gedränge entstehen – und damit die Sicherheit der wartenden Schulkinder gefährden. Es ist zu prüfen, aus welchem Siedlungsbereich Schulkinder diese Haltestelle nutzen (und in welcher Anzahl). Gegebenenfalls ist eine Verlegung Richtung Siedlungsgebiet (Steinertweg / Wehlinggarten) in Abwägung einer potentiellen Schulwegsverlängerung sinnvoll. Eine Alternative kann auch die gänzliche Aufgabe der Haltestelle sein, insbesondere da auch die Zugänglichkeit nicht ganz unproblematisch ist. 			



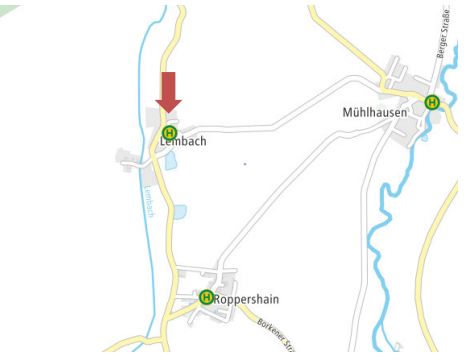
- Ein Ausbau erscheint nur dann sinnvoll, wenn die Haltestelle mit den morgendlichen Schülerströme (d.h. diese Haltestellenposition Richtung B254) hohe Einsteigerzahlen verzeichnet und/oder die Haltestelle aufgrund von Überplanungen plötzlich größere Bedeutung bekommt – insbesondere im Vergleich zu den innerörtlich liegenden Haltestellen.

Name Haltestelle		Steindorf		Richtung	Homberg
					
<small>Quellen: links: eigenes Bild // rechts: https://hms-nvv.etc-consult.de</small>					
Lage	Nordöstlicher Rand von Steindorf an L3384				
Erreichbarkeit	Gesamter Siedlungsbereich Steindorf laut NVP fußläufig gut erreichbar				
ÖPNV-Linien	427				
Aufenthaltsqualität		Barrierefreiheit		Fahrgastinformationen	
<input checked="" type="checkbox"/> Witterungsschutz <input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten <input type="checkbox"/> Abfallsammler		<input checked="" type="checkbox"/> barrierefreie Zugänge <input type="checkbox"/> Hochbord <input type="checkbox"/> taktiles Leitsystem		<input checked="" type="checkbox"/> Fahrplankasten <input type="checkbox"/> Vitrine <input type="checkbox"/> Fahrkartenautomat <input type="checkbox"/> DFI	
Probleme am Haltepunkt:					
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bushaltestelle liegt auf einem Privatgrundstück ■ Durch geplanten barrierefreien Ausbau der Haltestelle wird mehr Fläche benötigt als vorhanden ist. 					
weitere Anmerkungen:					
<ul style="list-style-type: none"> ■ es wird daher ein neuer Standort des Haltepunktes gesucht ■ Gespräche mit der Grundstückseigentümerin liefen bereits 					
Handlungsempfehlung/Idee:					
<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Idee der Verlegung der Haltestelle auf Höhe des Grundstücks Hirschbergstraße 13 a sollte weiterverfolgt werden. 					

Name Haltestelle Busbahnhof		Richtung: alle Richtungen
 <p>Quellen: https://hms-nvv.etc-consult.de</p>		
Lage	Zentral in Homberg (Efze) an der Wallstraße	
Erreichbarkeit	Nördlicher Zentrumsbereich von Homberg (Efze) laut NVP fußläufig erreichbar	
ÖPNV-Linien	Pos. 1: Linie 422 Pos. 2: Linien 450, 490, 491, 493 Pos.3: Linien 423, 424, 490, 491, 493 Pos. 4: Linien 409, 412 Pos. 5: Linien 426, 427	
Aufenthaltsqualität	Barrierefreiheit	Fahrgastinformationen
<input checked="" type="checkbox"/> Witterungsschutz <input checked="" type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten <input checked="" type="checkbox"/> Abfallsammler	<input checked="" type="checkbox"/> barrierefreie Zugänge <input checked="" type="checkbox"/> Hochbord <input type="checkbox"/> taktiler Leitsystem	<input checked="" type="checkbox"/> Fahrplankasten <input checked="" type="checkbox"/> Vitrine <input type="checkbox"/> Fahrkartenautomat <input type="checkbox"/> DFI
Probleme am Haltepunkt: <ul style="list-style-type: none"> ■ Fehlende Informationen bzw. Übersicht für Fahrgäste, vor allem Wenig-ÖPNV-Nutzer und Gäste/Ortsfremde, insbesondere welche Linie an welcher Position hält ■ Die Bussteige weisen in weiten Teilen geringe Tiefe auf, sodass Rollstuhlfahrer, Menschen mit Rollatoren oder mit Kinderwagen Schwierigkeiten haben, sich auf dem Bussteig / Bürgersteig fortzubewegen, insbesondere bei wartenden Fahrgästen. ■ Zwei weit auseinanderliegende Unterstellmöglichkeiten (d.h. größere Entfernungen zum zu nutzenden Bussteig) ■ Zwei Vitrinen an Position 2 und 4 ■ Abfallsammler lediglich an Halteposition 2 kann zu Vermüllung / Verunreinigung führen ■ Keine Sitzgelegenheit an Position 3 ■ keine Verknüpfung mit dem Radverkehr 		
Handlungsempfehlung/Idee: Siehe Bausteine II 1 – II 3		

Vorrangig sind zwei Ansätze zu verfolgen: Verbesserung der Barrierefreiheit (auch für sehbehinderte Fahrgäste) und Verbesserung der Information:

- Prüfung der Einstiegs- und Wartezonen hinsichtlich barrierefreier Erreichbarkeit, Komfort und Übersichtlichkeit z.B. mit besonders gekennzeichneten Flächen für Warten, AST, ... (Beispiel: Busbahnhof Fritzlar). Ggf. zusätzlicher Umbau des Busbahnhofs (dabei Prüfung auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nötig)
- Aufstellen von Vitrinen an jeder Halteposition, Aufstellen von Haltestellenschildern mit gut lesbarer, großer Beschriftung von Haltesposition und den passenden Liniennummern.
- Übersichtsplan Busbahnhof Homberg (Efze), verständliche Informationen auch für ÖPNV-Wenig-Nutzer (z.B. „von dieser Haltestelle können Sie mit Linie X alle 30 Minuten zum Bahnhof Wabern fahren“)
- Aufbau einer gut einsehbarer DFI mit akustischer Ansage für Hombergs wichtigsten Verknüpfungspunkt
- Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten (Radverkehr, Bürgerbus, Bike- und Carsharing,...)

Name Haltestelle		Lembach		Richtung	Singlis
Haltestelle Lembach Sommer:		Haltestelle Lembach im Winter:			
					
Quellen: https://hms-nvv.etc-consult.de					
Lage	Vor dem Feuerwehrgerätehaus in der Ortsmitte von Lembach				
Erreichbarkeit	Gesamter Siedlungsbereich Lembach laut NVP fußläufig gut erreichbar				
ÖPNV-Linien	412, 418, 424				
Aufenthaltsqualität		Barrierefreiheit		Fahrgastinformationen	
<input type="checkbox"/> Witterungsschutz <input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten <input checked="" type="checkbox"/> Abfallsammler		<input checked="" type="checkbox"/> barrierefreie Zugänge <input type="checkbox"/> Hochbord <input type="checkbox"/> taktiler Leitsystem		<input checked="" type="checkbox"/> Fahrplankasten <input type="checkbox"/> Vitrine <input type="checkbox"/> Fahrkartenautomat <input type="checkbox"/> DFI	
Probleme am Haltepunkt:					
<ul style="list-style-type: none"> Bus kann im Winter die eigentliche Haltestelle nicht anfahren (Begründung: Im Winter wird der Weg nicht gestreut, sodass der Bus die Haltestelle im Ort am Feuerwehrhaus nicht anfahren kann) 					
Handlungsempfehlung/Idee:					
<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle dauerhaft verlegen und dafür am „Winterstandort“ Haltestelle ausbauen. 					

3.5 Ergebnis der Analyse und Handlungsbedarf

Die Kernstadt von Homberg (Efze) ist nicht nur für die Stadtteile Hombergs als wichtiges Ziel von Bedeutung, sondern als Kreisstadt auch über die Stadtgrenze hinaus für benachbarte Gemeinden und Städte. Innerhalb des Stadtgebietes verkehren die meisten Linien außerhalb der Schulzeiten in einem regelmäßigen AST-Verkehr Richtung Kernstadt. Dabei sollte das vorhandene Angebot durch verschiedene Maßnahmen weiter gestärkt und ausgebaut werden. Die Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen ist durch die Ausrichtung auf die Kernstadt oft mit erhöhten Reisezeiten und/oder langen Umsteigezeiten verbunden, daher wird auch in diesem Bereich ein Handlungsbedarf gesehen, sofern Bedarfe vorliegen.

Die Stadt Homberg (Efze) verfügt auf dem Stadtgebiet nicht über einen direkten Anschluss an das SPNV-Netz, sodass eine gute Anbindung an die umliegenden Bahnhöfe (vor allem Bahnhof Wabern) eine hohe Bedeutung hat. Auch an den Bahnhöfen sind die Umsteigezeiten von sehr unterschiedlicher Qualität. Die durch hohe Umsteigezeiten lange Reisezeiten zeigen den Handlungsbedarf vor allem im überörtlichen Kontext.

Die Barrierefreiheit ist in vielen Haltestellen im Stadtgebiet nicht gegeben, daher sollte in den nächsten Jahren der barrierefreie Ausbau der zentralen Verknüpfungspunkte in den Stadtteilen und der Kernstadt priorisiert behandelt werden – auch auf Grundlage des lokalen und regionalen Nahverkehrsplans. Gleichzeitig darf dabei der Ausbau der sehr rudimentär eingerichteten Haltestellen nicht vergessen werden. Auch die Sicherheit an vorhandenen Außerortshaltestellen muss weiterhin bedacht werden.

Die verschiedenen vorhanden und guten Mobilitätsangebote sollten hierbei in der Gesamtheit für Homberg (Efze) betrachtet und miteinander vernetzt werden. Dies kann auch durch den Umbau des Busbahnhofes zu einem zentralen Ort der Mobilität vorangetrieben werden. Dort sollten alle Busse durch geringe Umsteigezeiten und gute Wegeführungen zwischen den Haltepunkten miteinander verknüpft werden. Dadurch kann gleichzeitig auch eine bessere Verbindung zwischen den Stadtteilen geschaffen werden.

Es gibt viele verschiedene Mobilitätsangebote im Stadtgebiet Homberg (Efze), diese sind derzeit noch nicht genügend miteinander verknüpft und ggf. auch noch nicht vollumfänglich bekannt. Daher wird eine bausteinbasierte Gesamtstrategie zur Verbesserung der Mobilität in Homberg (Efze) vorgeschlagen.

Die nachfolgenden Handlungsoptionen sind vorrangig unter dem Aspekt der nachfolgenden Zielsetzung zu sehen und ggf. abzuwägen:

**Attraktives, starkes und gut erreichbares ÖPNV-Hauptnetz,
weitere ÖPNV- und Mobilitätsangebote als Zubringer**

**Verbesserung des Bedarfsverkehr /
Flexibilisierung des AST-Verkehrs**

**Verbesserung der Verknüpfung(smöglich-
keiten) auch über Mobilitätsangebote des
ÖPNV hinaus**

4 Vorschläge zur Verbesserung der ÖPNV- bzw. Mobilitätssituation in Homberg (Efze)

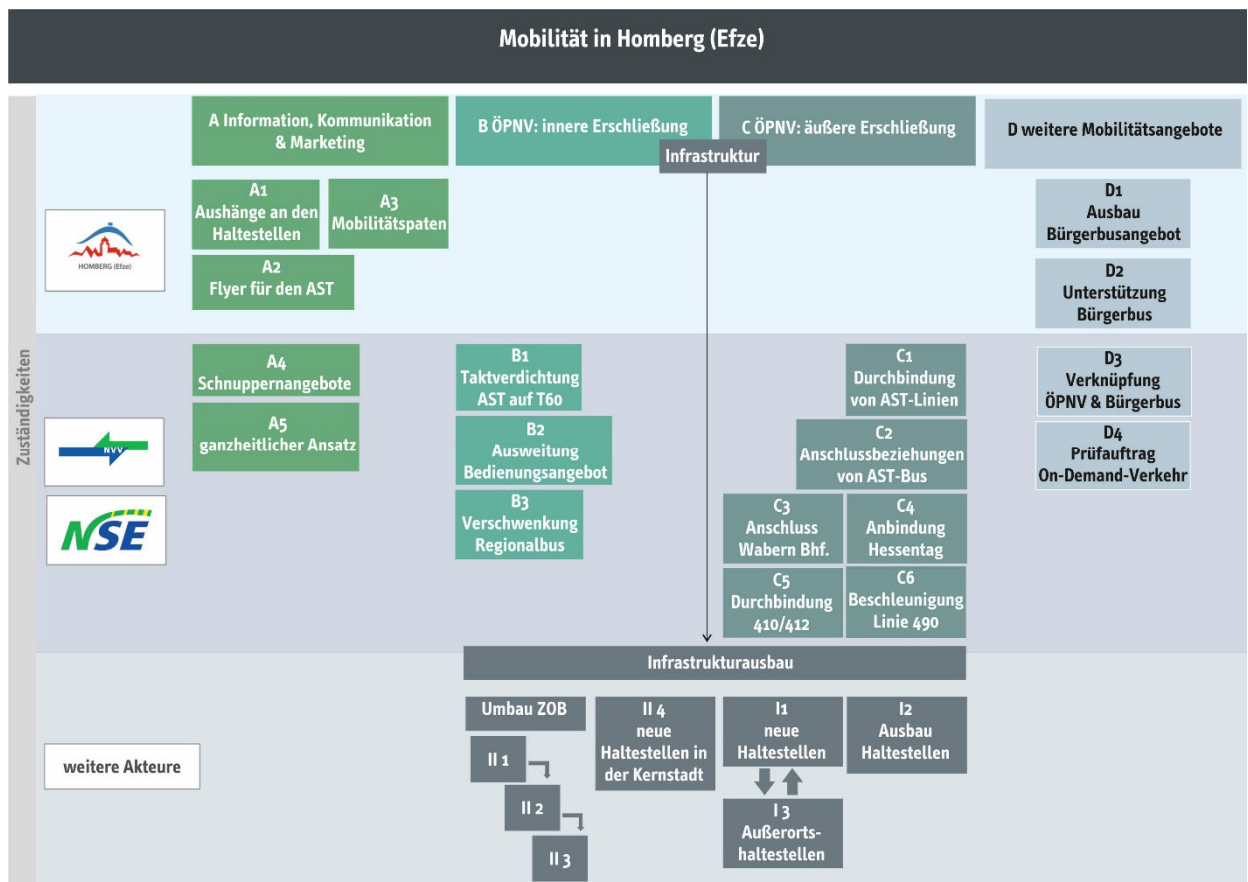
Ausgehend von der Analyse wird für eine verbesserte Mobilitätssituation in Homberg (Efze) ein bausteinbasierter Handlungsansatz vorgeschlagen.

Die vorgeschlagenen Handlungsoptionen (Bausteine) können dabei parallel verfolgt und sollten miteinander kombiniert werden. Diese werden dabei fünf verschiedenen Themenfeldern zugeordnet. In der nachfolgenden Grafik wurden diese den verschiedenen Zuständigkeiten zugeordnet.

Dabei wurden die verschiedenen Handlungsoptionen fünf Themenfelder zugeordnet:

- A Information, Kommunikation, Marketing
- B ÖPNV: innere Erschließung
- C ÖPNV: äußere Erschließung
- D Weitere Mobilitätsangebote
- parallel dazu Infrastruktur I Stadtteile und Infrastruktur II: Kernstadt (Busbahnhof)

Abbildung 13: Handlungsoptionen zur Verbesserung der ganzheitlichen Mobilität in Homberg (Efze); Zuständigkeiten




A	Information, Kommunikation, Marketing
Rahmenbedingungen	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Stadt Homberg (Efze) wird im ÖPNV durch die Linien 450, 490, 491 und 493 an das weitere Umland angeschlossen ■ Innerhalb Hombergs verbinden elf Linien z.T. im AST-Verkehr die Stadtteile mit der Kernstadt. Diese verkehren im 120-Minuten Takt. Darüber hinaus gibt es schulbezogene ÖPNV-Angebote die auch für den Jedermannverkehr geöffnet sind und somit zusätzliche Fahrtenangebote bieten. 	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <p>Erkenntnis/Problem:</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ■ Das bestehende ÖPNV-Angebot kann nach Anforderungen im Nahverkehrsplan als befriedigend eingeordnet werden ■ Aus gutachterlicher Perspektive ist das ÖPNV-Angebot im Vergleich zu ähnlich strukturierten Gebieten ebenfalls als befriedigend zu bewerten. Vielerorts fehlt ein vergleichbares AST-Angebot, wie es hier vorhanden ist. ■ Menschen, die den ÖPNV selten nutzen und somit potenzielle Fahrgäste sein könnten, sind nur selten mit AST-Angeboten bzw. bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angeboten vertraut. Es bestehen oftmals Zugangsbarrieren in Form von mangelnder Systemkenntnis durch fehlendes Informationsmaterial, Hemmungen bei der Nutzung der telefonischen Fahrtwunschanmeldung usw. Die vorhandenen Möglichkeiten des erweiterten ÖPNV-Angebots, wie es auch in Homberg (Efze) vorhanden ist, erzielen keine Wirkung aufgrund fehlender „weicher“ Zugangsmedien und -informationen 	




	Option A1	Option A2	Option A3	Option A4	Option A5:
	Verbesserung der Vermarktung des vorhandenen Angebotes durch zusätzlich <u>einfach zu verstehende Aushänge</u> an den Haltestellen.	Verbesserung der Vermarktung des vorhandenen Angebotes durch Verteilung von <u>Flyern</u> , in denen erklärt wird, wie der AST-Verkehr funktioniert.	Implementierung von <u>kundigen Bürgern</u> den anderen potenziellen Fahrgästen die vorhandenen Angebote erläutern / „näherbringen“ (<u>Mobilitätspaten</u>)	Werbemaßnahmen entwickeln: (temporäre) Vergünstigungen für Bürger durch <u>Schnupperangebote/ Neubürgerangebote</u> Zielgruppenspezifische Angebote: Zuzahlungen bei Seniorenticket, Entwicklung Ehrenamt-Ticket,...	Ganzheitlicher Ansatz der verschiedenen Mobilitätsangebote - auch über Zuständigkeitsgrenzen hinaus (ÖPNV, Bürgerbus, Fahrrad, E-Mobilität, CarSharing, Fahrgemeinschaften, MIV/ruhender Verkehr, Tourismus, ...) → Mobilitätsmanagement


⊕	BürgerInnen werden für das bestehende Angebot sensibilisiert Das vorhandene Angebot wird gestärkt				
⊖				nur temporäre Nachfrageerhöhung in einer bestimmten Zielgruppe	
Akteure	Stadt Homberg (Efze) + NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze)	Stadt Homberg (Efze)	Stadt Homberg (Efze) + NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze)
⊛	Klärungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> ■ Wie wird das bestehende Angebot aufgenommen? → Fahrgastzahlen ■ Änderungen im Angebot nach Fahrplanwechsel im Dezember 2018 mit beachten! ■ Abstimmung NVV → Möglichkeiten für Aktionen und zielgruppenspezifische Angebote? ■ Ganzheitlicher Ansatz benötigt interdisziplinär tätigen „Kümmerer“ → neue Stelle bei der Stadt schaffen 				

Handlungsempfehlung:

- Erstellung und Verteilung von Informationsflyern (Verknüpfung vorhandener Angebote → Bürgerbus, AST und Regionalbusangebot)
- Erstellung von übersichtlichen Informationsplakaten an den Haltestellen, dabei zusätzliche Informationen für den Busbahnhof entwickeln
- Optionen A3 und A4 können in Kombination mit Option A1 und A2 realisiert werden, sodass diese in den Werbewirksamen Flyern Erwähnung finden und auch auf den Plakaten an den Haltestellen beworben werden
- Aufbau eines Mobilitätsmanagements, um die vorhandenen Mobilitätangebote aufeinander abzustimmen und zu verknüpfen

B	ÖPNV: innere Erschließung
<p>Rahmenbedingungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Stadt Homberg (Efze) wird im ÖPNV durch die Linien 450, 490, 491 und 493 an das weitere Umland angeschlossen. Diese dienen teilweise, aber nicht vorrangig, der inneren Erschließung ■ Alle Stadtteile werden mindesten im 120-Minuten-Takt im AST-Verkehr an die Kernstadt angebunden, auch am Wochenende (z.T. eingeschränkter Bedienungszeitraum) 	
<p> Erkenntnis/Problem:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ AST verkehrt im 120-Minuten-Takt und dient der inneren Erschließung. Bedarfsfahrten im 120-Minuten-Takt werden ggf. nicht wahrgenommen, ein Stundentakt ist attraktiver ■ Anbindung durch Regionalbuslinien nicht überall gegeben, dadurch Umsteigezwang AST/Bus ■ Umsteigezwang auch z.T. bei Relationen von Ortsteil zu Ortsteil 	

	Option B1	Option B2	Option B3
	Taktverdichtung im AST auf allen Linien zu einem T60 (v.a. in Kombination mit Marketingmaßnahmen); dabei Beachtung der Anschlüsse am Busbahnhof	Ausweitung des Bedienungsangebots (spätere Abendstunden, ausgedehntere Zeiträume am Wochenende und / oder zu Veranstaltungen); dabei Beachtung der Anschlüsse	Verschwenkung der Regionalbusse, um Aufgaben der inneren Erschließung zu übernehmen bzw. Erschließungsdefizite auszugleichen
	Verbesserte Anbindung durch den AST hin zu einem attraktiven und wahrnehmbaren Angebot	Verbesserung der Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt in den Abendstunden und zu Veranstaltungen	Erhebliche Angebotsverbesserung für neu erschlossene Siedlungsbereiche durch festen und vertakteten Linienverkehr
			Bei Verschwenkung des Regionalbusses kommt es zu insgesamt Fahrzeitverlängerung der Regionalbuslinie und somit zu einer Systemschwächung → wenig attraktiv für Fahrgäste, die über Homberg (Efze) hinausfahren wollen, ggf.


			sogar weniger attraktiv für Relationen innerhalb Hombergs.
Akteure	Stadt Homberg (Efze) + NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze) + NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze) + NVV/NSE
	Klärungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> ■ Abstimmung mit Aufgabenträger, ggf. VU 		

Handlungsempfehlung:

- Verdichtung des AST-Angebots zu einem T60 (mit Verknüpfung der Bausteine A1 und A2)
→ in dem Flyer kann mit dem erneuerten Angebot geworben werden, dabei Prüfauftrag D4 (on-Demand-Verkehr) mitdenken
- Verbesserung der Anschlüsse am Busbahnhof
- Eine Verschwenkung der Regionalbuslinien wird nicht empfohlen.

C	ÖPNV: äußere Erschließung
Rahmenbedingungen	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Stadt Homberg (Efze) wird im ÖPNV durch die Linien 450, 490, 491, 493 an das weitere Umland angeschlossen. ■ Stadtteile werden an die Kernstadt angebunden. Für eine Relation über Homberg (Efze) hinaus muss daher in der Regel am ZOB umgestiegen werden (Ausnahmen bilden die Bereiche, die auf dem Linienweg der 450, 490, 491 und 493 liegen). ■ Wichtige Ziele für Kernstadt und Stadtteile sind die umliegenden Bahnhöfe mit Anschluss an das regionale und überregionale SPNV-Netz. 	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <p>Erkenntnis/Problem:</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ■ Für eine Relation über Homberg (Efze) hinaus muss in der Regel am Busbahnhof umgestiegen werden (Ausnahmen bilden die Bereiche, die auf dem Linienweg der 450, 490, 491 und 493 liegen). ■ Anschlüsse zwischen Regionalbuslinien und SPNV sind von unterschiedlicher Qualität. Es entstehen je nach Richtung teilweise erhebliche Wartezeiten. 	


	Option C1	Option C2	Option C3
	<u>Durchbindung von AST-Linien</u> → Inwiefern findet das in der Praxis schon statt? (in Absprache mit Aufgabenträger)	<u>Überprüfung der Anschlussbeziehungen zwischen AST/AST und AST/Bus, ggf. Anpassung</u> (in Absprache mit Aufgabenträger)	<u>Anpassung der Anschlussbeziehungen vor allem am Bahnhof Wabern</u> nach Herausarbeitung der relevanten Relationen (→ Fahrgastzahlen?) (in Absprache mit AT) - Verbesserung der Anbindung der Linie 450 an den Bahnhof (Verkürzung der Umsteigzeiten) (Siehe Kapitel 2.2.5)
	Verbesserte Anschlussbeziehungen (komfortablerer Umsteigebeziehungen) ergeben dadurch verbesserte Anbindung über Homberg (Efze) und Wabern hinausgehende Ziele. Ggf. können Umsteigebeziehungen auch entfallen, was zu einer Attraktivierung des AST-Verkehrs führt.		
			ggf. Schwächung anderer Anschlussbeziehungen



Akteure	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE
	Option C4	Option C5	Option C6
	Anbindung von Homberg (Efze) an Bad Hersfeld mit dem ÖPNV im Rahmen einer Testphase während des Hessentags 2019.	<u>Durchbindung der Linie 410 und 412 zu einer Linie mit Linienweg Bad Wildungen ↔ Bad Zwesten ↔ Borken ↔ Homberg (Efze)</u> → Potentialabschätzung (Fahrgastpotential)	Beschleunigung der Linie 490 im Bereich Schwalmstadt → dadurch schneller Anbindung von Homberg (Efze) an Bahnhof Treysa. Umsetzbar durch Wegfall Haltestellen oder durch umgekehrte Linienführung innerhalb Schwalmstadts
	Direktverbindung in den südöstlich angrenzenden Landkreis & zum nächsten Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums (laut Regionalplan)	Direktverbindung von Homberg (Efze) über Borken und Bad Zwesten nach Bad Wildungen	Schnellere Anbindung an Bahnhof Treysa
	Durch vermehrtes Fahrgastaufkommen kann nicht die an anderen Tagen herrschende Nachfrage abgebildet werden → keine realistische Testphase		Ziele in Schwalmstadt fallen ggf. weg Achtung: Umstiege an Treysa Bahnhof auf RB 41 sollten erhalten bleiben
Akteure	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE
	Klärungsbedarf: Abstimmung NVV / NSE: <ul style="list-style-type: none"> ■ Inwiefern wird Spielraum bei der Verschiebung von Fahrplanzeiten gesehen? ■ Inwiefern finden Durchbindungen von AST-Linien (WE) oder AST-Fahrten statt? ■ Wie positioniert sich NVV in Zukunft? ■ Welche Fahrgastpotentiale gibt es zwischen den Orten mit optionalen Änderungen? 		

Handlungsempfehlung:

- Abstimmung mit dem NVV über Anbindung an Bad Hersfeld zum Hessentag
- Abstimmung mit dem NVV über die Durchbindung der Linie 410 Borken – Bad Wildungen

- Verbesserung der Anschlussbeziehungen an Bahnhof Wabern (derzeit teilweise zu lange Umsteigezeiten)
- Prüfung Bedarfe und Linienführung 490 im Bereich Schwalmstadt


D	weitere Mobilitätsangebote
Rahmenbedingungen	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Seit Oktober 2016 fährt der d'Bus (Homerger Bürgerbus) als ergänzenden Mobilitätsangebot auf dem Stadtgebiet Homberg (Efze) ■ Dienstags (im Nordbereich) und donnerstags (im Südbereich) von 08:30 -17:30 Uhr werden Fahrten angeboten (Diese müssen jeweils einen Tag vorher gebucht werden); ■ Im Verein arbeiten 32 BürgerInnen ■ Förderprogramme: „Land mit Zukunft“, „Miteinander in Hessen“ und Herbert-Quandt-Stiftung ■ Pro Tag werden durchschnittlich 20 Fahrten durchgeführt 	
 Erkenntnis/Problem: <ul style="list-style-type: none"> ■ Am Abend fehlen den Bewohnern Fahrten zu Abendaktivitäten ■ Nur ältere Menschen fahren mit dem Bürgerbus (Ist das vor dem Hintergrund der älter werdenden Bevölkerung in HR auch die Zielgruppe?) 	


	Option D1	Option D2	Option D3	Option D4
	Ausbau des vorhandenen Bürgerbusangebotes an weiteren Verkehrstage (z.B. Wochenende) und/oder zu besonderen Veranstaltungen	Unterstützung des Bürgerbusvereins bei Digitalisierung (Disposition), Marketing, Verknüpfung mit weiteren Angeboten	<u>Verknüpfung</u> von ÖPNV, Bürgerbus mit weiteren Mobilitätsangeboten (siehe Information, Kommunikation, Marketing) als ganzheitliches und sich ergänzende Mobilitätsangebote ohne Parallelstrukturen	Prüfauftrag <u>On-Demand-Verkehr</u> : - On-Demand-Shuttle aus den Stadtteilen in die Kernstadt zum Busbahnhof-fahrplanloser Service - Verknüpfung On-Deman-Verkehr mit dem regulären ÖPNV
	Stärkung des Ehrenamts und eines (vor allem	Stärkung derjenigen Mobilitätsangebote, die im		Verknüpfung der Stadtteile mit der Kernstadt und ggf.

	seniorenfreundlichen) Angebots, das über die reine Beförderung hinausgeht (soziale Komponente)	Zuständigkeitsbereich der Stadt Homberg (Efze) liegen		auch Verknüpfung der Stadtteile untereinander. Dabei ggf. auch zielgruppenspezifische Konzeptionierung, z.B. auf Jugendliche ausgerichteter On-Demand-Verkehr
		Unterstützung des bürgerschaftlichen Engagements		
⊖	Auf ehrenamtliche Mitarbeit angewiesen → Zuständigkeit Daseinsvorsorge? Verantwortlichkeit Homberg (Efze) für weitere Angebote vs. Aufgabenträgerschaft ÖPNV Risiko vor Parallelstrukturen zum ÖPNV bzw. AST-Verkehr v.a. da Bürgerbus kostenlos ist			
	Bürgerbus: Funktionierendes System: Risiko bei Eingriff in Strukturen?			
Akteure	Stadt Homberg (Efze)	Stadt Homberg (Efze)	Stadt Homberg (Efze) + NVV +NSE	Stadt Homberg (Efze) +NVV & NSE, ggf. On-Demand-Anbieter
⊕	Klärungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> ■ Finanzierung des Bürgerbus? ■ Positionierung NVV / NSE bzgl. On-Demand-Verkehr 			


Handlungsempfehlung:


- Bürgerbus als Ergänzung zum ÖPNV denken und entsprechend unterstützen, ohne ein Parallelangebot aufzubauen und ohne das Bürgerengagement zu überfrachten.
- Idee des On-Demand-Verkehrs weiterentwickeln (Potentialabschätzung in Hinblick auf Fahrzeugbedarf, Buchungsmöglichkeiten) und bei Verbesserung bzw. Überplanung des AST-Verkehrs mitdenken

I	Infrastruktur- Stadtteile
<p>Rahmenbedingungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Jeder Stadtteil verfügt über mindestens eine Haltestelle, die ggf. nur zu schulverkehrsrelevanten Zeiten angefahren wird. ■ es gibt einige „Problemhaltestellen“, die von der Stadt benannt wurden ■ Barrierefreiheit ist kaum gegeben 	
<p> Erkenntnis/Problem:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellen liegen oft am Ortsrand (Zugänglichkeit problematisch, längere Fußwege) bzw. werden nur über Haltestellen am Ortsrand durch Regionalverkehr angebunden ■ Beispiel Holzhausen: Stadtteil Holzhausen verfügt über eine Haltestelle, die wird jedoch nur von einer Schulbuslinie angefahren. Zudem gibt es ein Erschließungsdefizit im Siedlungsbereich. ■ Haltestellen sollen barrierefrei umgebaut und mit Kasseler Sonderbord versehen werden (gemäß Haltestellenstandard Hessen mobil), z.T. reicht der Platz jedoch nicht aus 	

	Option I 1	Option I 2	Option I 3
	<p><u>Einrichtung zusätzlicher Haltestellen</u></p> <p>1. Holzhausen: Direkt an B254; Linie 450 fährt durch diesen Stadtteil und könnte ggf. ohne Umwegsfahrt an Linie 450 angebunden werden</p>	<p><u>Umbau vorhandener Haltestellen:</u></p> <p>Schaffung von Verknüpfungshaltestellen mit dem Fahrrad (Bike + Ride) durch Schaffung sicherer, überdachter Fahrradabstellanlagen und Prüfung der Zugänglichkeiten</p> <p>Beispiel Haltestelle „Abzw. Berge“: Ausbau zu einer Verknüpfungshaltestelle mit dem Radverkehr (Bike+Ride) oder</p>	<p><u>Schaffung von Außerortshaltestellen:</u></p> <p>Nach Beispiel Haltestelle Mardorf</p> <p>1. Wernswig: direkt an B254 Haltestelle schaffen</p> <p>2. Holzhausen: siehe I 1</p>

⊕	Verbesserung der Erreichbarkeiten der Stadtteile	Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel fördert die ganzheitliche Mobilität in Homberg (Efze)	Direkter Linienführung der Regionallinien möglich, ohne Verschwenkung
⊖	Ausbau der Haltestellen vsl. nicht bis 2022 erreicht		
Akteure	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE + Hessen mobil (Förderung)	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE
?	<p>Klärungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Priorisierung für Ausbau Haltestellen – im Zuge des Umbaus mit Aufgabenträger klären, inwiefern ein Ausbau zu Bike + Ride-Haltestelle möglich ist. ■ Zusätzliche Haltestellen: weitere Prüfungen erforderlich 		
<p>Handlungsempfehlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Austausch mit Aufgabenträger zu Anbindung Holzhausen, Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen ohne Umwegsfahrt, Priorisierung der barrierefrei auszubauenden Haltestellen 			

II	Infrastruktur- Kernstadt
<p>Rahmenbedingungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Stadt Homberg (Efze) wird im ÖPNV durch elf Linien erschlossen und an das Umland angebunden ■ Alle Linien verkehren radial in die Kernstadt und treffen am Busbahnhof aufeinander ■ Der Busbahnhof liegt zentrumsnah am Rand der Altstadt in der Nähe wichtiger Ziele ■ Auf der gesamten Länge der Bussteige wurde das „Kasseler Sonderbord“ verwendet, was das Einsteigen in den Bus erleichtert 	
<p> Erkenntnis/Problem:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ keine barrierefreien Zugänge zum Busbahnhof ■ Das Einsteigen in den Bus ist durch das „Kasseler Sonderbord“ zwar einfacher, aber das Erreichen der Bussteige ist dadurch erschwert worden ■ keine erkennbare Wegführung zwischen den Haltepunkten ■ Beschilderung der Haltepunkte ist nicht direkt zu erkennen ■ es gibt keine Verknüpfung mit dem Radverkehr oder weiteren Mobilitätsangebote 	

Umbau Busbahnhof				
	II 1	II 2	II 3	II 4
	<p>Umbau des Busbahnhofes mit sicheren <u>barrierefreien Zugängen</u> aus allen Richtungen (besonders aus Richtung Altstadt)</p>	<p>Aufstellung einer gut sichtbaren Beschilderung der Haltepunkte und Erstellung Übersichtspläne, ggf. DFI-Anzeige mit Bus, Fahrzeit und Bussteig.</p> <p>Parkplätze am Busbahnhof werden eher mäßig genutzt → neue Aufteilung des Busbahnhofes?</p>	<p>Verknüpfung mit anderen Verkehrsangeboten, wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrradverkehr: Errichtung von Fahrradabstellanlagen - Bürgerbus 	<p>Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in der Kernstadt</p> <p>1. Stadthalle: Schaffung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Ziegenhainerstraße zur Erschließung des südlichen Kernstadtbereiches;</p> <p>Für die Linien 409, 412, 427, 490 und 493</p>

				und deren AST-Verkehren 2. Stadtpark: - zur Erschließung des Gebietes „Dreh-scheibe“ - Linien 424,450 & 490 3. Mühlhäuser Feld - zur Erschließung des neuen Wohngebietes - Anbindung an die Linie 424
⊕	Bessere Erreichbarkeit des Busbahnhofes, bessere Orientierungsmöglichkeiten			Verringerung der vorhandenen Erschließungsdefizite (siehe Abbildung 15)
	Aufwertung als zentraler Verknüpfungspunkt von Homberg (Efze)			Verbesserte Erschließung des Gebietes „Mühlhäuser Feld“
⊖				
Akteure	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE	Stadt Homberg (Efze) +NVV/NSE
⊕	Klärungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> ■ Zweckbindung durch Förderung des Ausbaus des Busbahnhofes oder Umgebung? 			

Handlungsempfehlung:

- Umbau des Busbahnhofes zu einem gut zu erreichenden, übersichtlichen Verknüpfungspunkt in verschiedenen Stufen: 1. Information, Beschilderung // 2. Ausbau / infrastrukturelle Änderungen
- **Prüfung:** Einrichtung zusätzlicher Haltestellen am „Mühlhäuser Feld“, an der Stadthalle und am Stadtpark

Übersicht und Auswirkungen durch die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen:

Abbildung 14: Verortung neuer Haltestellen

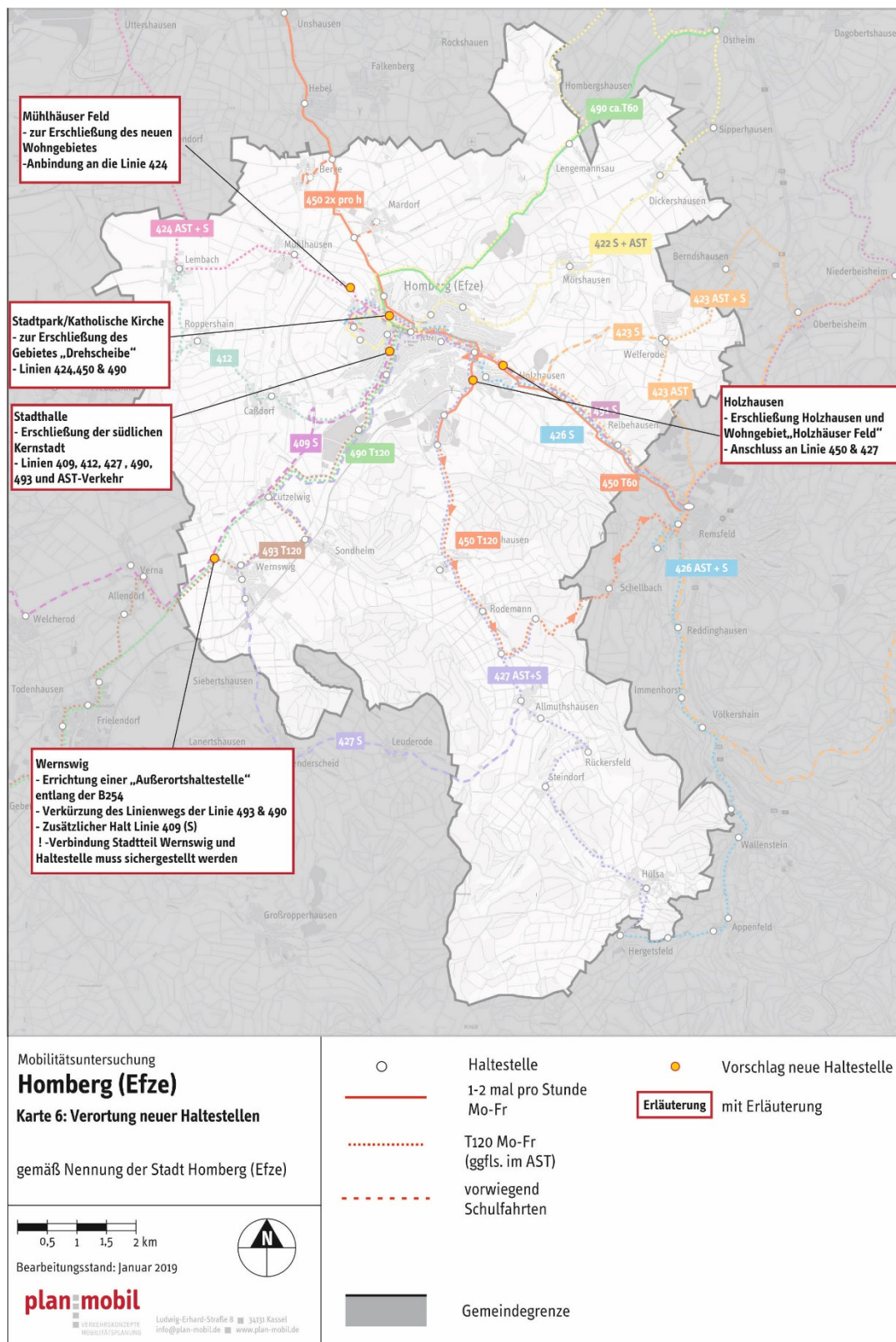
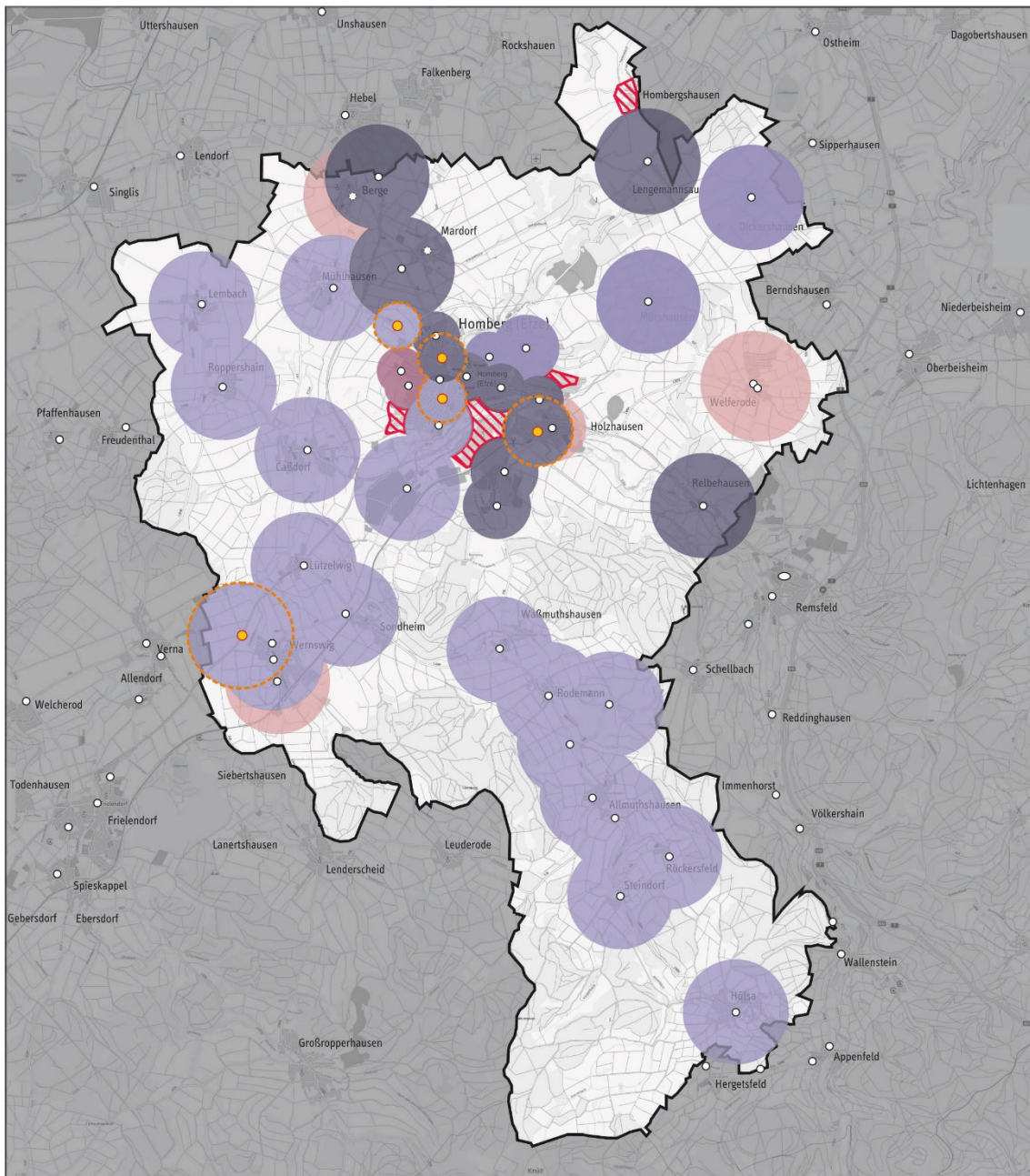


Abbildung 15: Erschließungsdefizite mit neuen Haltestellen



Mobilitätsuntersuchung
Homberg (Efze)
 Karte 7: Erschließungsdefizite
 bei neuen Haltestellen

Erschließungsradien gemäß NVP

0,5 1 1,5 2 km


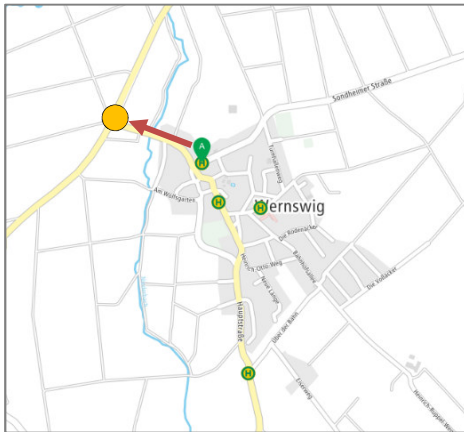


Bearbeitungsstand: Januar 2019

plan mobil
 VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG
 Ludwig-Erhard-Straße 8 34133 Kassel
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

- Erschließung**
- Haltestelle
 - neue Haltestelle
 - Einzugsgebiet (Radius 300, 500 und 750m) von neuen Haltestellen
 - Einzugsgebiet (Radius 300, 500 und 750m) Schulfahrt
 - Einzugsgebiet (Radius 300, 500 und 750m) mehrere Schulfahrten
 - Einzugsgebiet (Radius 300, 500 und 750m) Fahrten im T120 (ggfls. im AST-Verkehr)
 - Einzugsgebiet (Radius 300, 500 und 750m) 1-2 Fahrten pro Stunde
 - ▨ Erschließungsdefizite

I Anhang

Beispiel für eine neue Außerortshaltestelle in Wernswig:

Name Haltestelle	Wernswig Sondheimer Straße	Idee : Verlegung der Haupthaltestelle als „Außerortshaltestelle“
<p>aktuelle Haltestelle:</p> 		<p>Verlegung der „Haupthaltestelle“</p> 
<p>Verlegung:</p>		
<p>Blick auf den Kreuzungsbereich</p> 		<p>von Wernswig Richtung B254</p> 
<p>Lage</p>	<p>derzeit Innerorts → Verlegung an die B254</p>	
<p>Erreichbarkeit</p>	<p>aus gesamten Stadtteil</p>	
<p>Probleme an Haltestelle innerorts:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aufstellfläche zu eng ■ Haltestellenhäuschen nicht einsehbar 	
<p>Vor- und Nachteile einer Verlegung an den Ortsrand</p>		
<p style="text-align: center;">⊕</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Beschleunigung der Linien, die dort halten, da diese nicht erst in den Ort hineinfahren müssen 	<p style="text-align: center;">⊖</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ es muss nicht nur eine sichere Haltestelle sondern auch eine sichere Zuwegung geschaffen werden (→ erhöhte Kosten) 	

Handlungsempfehlung/Idee:

- Es muss geprüft werden, welche Linien dort halten können