DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDOSTHESSEN		**Nr.: 41/2026**
Haupt- und Planungsausschuss	Sitzungstag: **28.09.2026**	**Tagesordnungspunkt:** **2.6**
		Anlagen: 2
Betreff: Kapitel 5.1.2 – Öffentlicher Personenverkehr		
Sachbearbeiter: Herr Sander		

Der Haupt- und Planungsausschuss wird gebeten, folgenden

B e s c h l u s s

zu fassen:

„Den mit der Synopse (Anlage 1) vorgelegten Abwägungs- und Änderungsvorschlägen der Oberen Landesplanungsbehörde zur Erwiderung der im Zuge der ersten Beteiligung zum Regionalplanentwurf Nordosthessen eingegangenen Stellungnahmen zum Kapitel 5.1.2 – Öffentlicher Personenverkehr wird zugestimmt.

Den daraus und aus anderen fachlichen und redaktionellen Gründen resultierenden textlichen Änderungen, wie sie im überarbeiteten Textentwurf des Kapitels (Anlage 2) dokumentiert sind, wird zugestimmt.“

Erläuterung:

Im Zuge der ersten Beteiligung wurde von 10 Einwendern in 16 Einzelpunkten Stellung zum Kapitel 5.1.2 genommen, darunter die Verkehrsverbünde NVV und RMV, die Städte Kassel und Bad Arolsen, zwei benachbarte Planungsregionen sowie ein Fahrgast- und ein anerkannter Naturschutzverband.

Wie in Anlage 2 erkenntlich wird, wurden aus den vorgebrachten Einwendungen nur geringfügige Anpassungen für die Grundsätze 1 und 3 abgeleitet. Daneben ergeben sich einige Änderungen bzw. Ergänzungen für das Vorwort und die Begründungen der Grundsätze 1 bis 3.

Hierbei handelt es sich zumeist um Präzisierungen zu speziellen Sachverhalten, welche die beabsichtigte Wirkung der Festlegung sowie das Verständnis hierfür unterstützen sollen.

Anlage 1

Stellungnahmen zu Kapitel 5.1.2 Öffentlicher Personenverkehr

StN-ID	Plansatz	Inhalt	Abwägungs-vorschlag	Begründung	Änderungsvorschlag
1012953_012	5.1.2	Regionale und lokale Nahverkehrspläne haben die regionalplanerischen Festlegungen zu berücksichtigen (vgl. § 14 (3) ÖPNVG). Eine entsprechende Anpassung des Vorwortes zu diesem Unterkapitel sollte vorgenommen werden.	Dem Hinweis wird gefolgt.	Der Einwand ist korrekt. Dem Vorschlag wird gefolgt.	Anpassung der Formulierung im Vorwort in Anlehnung an § 14 (3) ÖPNVG. siehe Anlage 2, S. 1
1014062_019	5.1.2	Die Grundsätze im Kapitel 5.1.2 werden ausdrücklich befürwortet. Die Einbeziehung aller Verkehrsmittel des Umweltverbunds in den ÖPNV einschließlich MIV, Fuß- und Radverkehr, Sharing-Angeboten und Fahrgemeinschaften ist so auch Bestandteil des Nahmobilitätskonzepts der Stadt Bad Arolsen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Es besteht kein Handlungsbedarf.	
1013030_002	5.1.2 G-1	Zum in 5.1.2.1 zitierten Grundsatz der Verknüpfung des ÖPNV mit den Nachbarregionen teilen wir mit, dass der Landkreis Bad Kissingen im Juli 2022 seinen Nahverkehrsplan neu aufgestellt und im Juli 2024 fortgeschrieben hat. Wesentlicher Bestandteil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans waren die Umgestaltung des Liniennetzes, die Neuordnung der Linienhierarchie, die Einführung von Taktverkehren, die Ausdehnung der Bedienungszeiten abends und an den Feiertagen/Wochenenden sowie die flächenhafte Einführung von Bedarfsverkehren. Dieses	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Es besteht kein Handlungsbedarf.	

		Konzept wird auch auf der in Stadt und Landkreis Fulda ausbrechenden Linie 8054, neu 750, Bad Brückenau - Motten - Fulda umgesetzt. Vor diesem Hintergrund begrüßt der Landkreis Bad Kissingen als Aufgabenträger des ÖPNV den unter 5.1.2 1 beschriebenen Grundsatz einer Verknüpfung mit den Nachbarregionen, die durch möglichst nahtlose landkreis-, länder- bzw. verbundübergreifende Verbindungen miteinander vernetzt werden sollen. Mit den hessischen Aufgabenträgern sind wir im Austausch.			
1013112_004	5.1.2 G-1	ÖPNV: Aufzunehmen sind noch die on-demand Verkehre mit PKW und Kleinbussen, die in wenigen Jahren flächendeckend autonom fahren werden und unabhängig von Fahrplänen und Haltestellen ein Gamechanger für den ÖPNV im ländlichen Raum werden.	Der Plan entspricht der Anregung	Sogenannte "On-Demand-Verkehre" sind bereits in 5.1.2 G-1 enthalten und dort unter dem Begriff "bedarfsgerechte bzw. flexible Bedienungssysteme" subsumiert bzw. in der Begründung als "innovative und nachfrageangepasste Angebotsformen" bezeichnet. Ob diese zukünftig auch mit autonomen Fahrzeugen durchgeführt werden können bleibt offen, ist für diesen raumordnerischen Grundsatz aber unerheblich. Da der Begriff "On-demand" diesbezüglich inzwischen relativ weit verbreitet ist, wird er in der Begründung zum Grundsatz noch ergänzt.	Ergänzung des Begriffs "On-demand" in der Begründung zu 5.1.2 G-1. siehe Anlage 2, S. 2
1013154_004	5.1.2 G-1	Die positiven Aspekte des ÖPNV sind auch außerhalb der Verflechtungsbereiche wirksam. Deshalb bitten wir, den Text wie folgt anzupassen: „Der ÖPNV leistet als Bestandteil der Daseinsvorsorge einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssicherung, sowohl im Ländlichen Raum als auch in den Verflechtungsbereichen der Oberzentren. Er dient insbesondere auch der	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Hinsichtlich der positiven Wirkung des ÖPNV (Beitrag zur Mobilitätssicherung) wird mit der gewählten Formulierung keine Beschränkung auf einen bestimmten Raum vorgenommen, die ländlichen Räume und die Verdichtungsräume werden hier gleichermaßen genannt. Zwar treten auch die negativen Effekte des MIV grundsätzlich überall auf wo dieser stattfindet, ihre Wirkung konzentriert sich jedoch besonders in den	

		Verringerung der negativen Effekte des MIV. …“		hochfrequentierten Verflechtungsbereichen der Oberzentren. Dies soll hier besonders hervorgehoben werden, daher wird von einer Übernahme der vorgeschlagenen Anpassung abgesehen.	
1013154_005	5.1.2 G-1	Innovative und nachfrageangepasste Angebotsformen sind oft mit Erschwernissen für die Nutzenden Verbunden (Vorbuchungszwang, Fragen der Barrierefreiheit) oder sie sind wirtschaftlich nicht sinnvoll, deshalb bitten wir, die Formulierung wie folgt zu ergänzen: „Ermöglicht werden kann dies durch innovative und nachfrageangepasste Angebotsformen, die es verstärkt zu entwickeln und dann einzusetzen gilt, wenn sie wirtschaftlich sinnvoller und für die Nutzenden attraktiver sind als konventionelle Linienverkehre.“	Der Anregung wird gefolgt.	Den genannten Problemstellungen in Bezug auf innovative und nachfrageangepasste Angebotsformen ist zuzustimmen, daher wird die vorgeschlagene Ergänzung der Begründung als sinnvoll erachtet und übernommen.	Übernahme der vorgeschlagenen Ergänzung in die Begründung zu Grundsatz 1. siehe Anlage 2, S. 2
1013154_006	5.1.2 G-1	Damit der Deutschlandtakt gelingt, ist es von zentraler Bedeutung, dass auch die regionalen Aufgabenträger daran mitwirken, deshalb bitten wir, die Formulierung wie folgt zu ergänzen: „Das Grundprinzip der Fahrplangestaltung nach dem Konzept des integralen Taktfahrplans soll in Hessen bereits zuvor weiterverfolgt und umgesetzt werden. Die SPNV-Aufgabenträger in der Region arbeiten in den Projektgruppen des Deutschlandtaktes mit. Perspektivisch soll später auch…“	Der Anregung wird gefolgt.	Der angeregte Hinweis wird für das bessere Verständnis um die Zusammenhänge mit dem Deutschlandtakt als sinnvoll erachtet und in angepasster Form übernommen.	Übernahme des angeregten Hinweises in angepasster Form in die Begründung zum Grundsatz. siehe Anlage 2, S. 2
1013484_007	5.1.2 G-1	Ergänzung des Textes um den fett dargestellten Teil: „[…] Die Taktfolge und Betriebszeiten richten sich	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Formulierung des Grundsatzes beschränkt sich bewusst auf eine Bindung von Taktfolge und Betriebszeiten an die strukturräumlichen Gegebenheiten und die zu erwartende	

		nach den strukturräumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Nachfrage, es soll jedoch mindestens ein stündlicher Grundtakt angestrebt werden. **Die größeren Kommunen im urbanen Verdichtungsraum der Oberzentren Kassel und Fulda sind mindestens halbstündlich mit ÖPNV-Angeboten (Linienbus, Bahn) zu bedienen. Das gilt ebenso für die Kernorte im ländlichen Raum, welche die Funktion eines Kleinzentrums wahrnehmen. Das ÖPNV-Angebot soll Montag bis Freitag zwischen 5:00 Uhr und 24:00 Uhr, an Samstagen zwischen 6:00 Uhr und 24:00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen zwischen 8:00 Uhr und 22:00 Uhr flächendeckend sichergestellt werden.** Zur Sicherung einer Mindestbedienung sollen in Gebieten, Relationen und zu Verkehrszeiten mit geringer Verkehrsnachfrage bedarfsgerechte bzw. flexible Bedienungssysteme eingesetzt werden. […]“		Nachfrage, vertieft diese jedoch nicht mit konkreten Vorgaben da solche auf regionalplanerischer Ebene nicht pauschal getroffen werden können. Die Ausgestaltung und Festlegung dieser Parameter bleibt stattdessen den ÖPNV-Aufgabenträgern überlassen, welche über die notwendigen Daten und Expertise für eine optimierte Liniengestaltung verfügen und diese im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten umsetzen müssen. Der Grundsatz beinhaltet zudem auch die Möglichkeit bedarfsgerechter und flexibler Bedienungssysteme mit innovativen Angebotsformen, welche gerade in nachfrageschwachen Tagesrandlagen abseits der Zentren eine Alternative zu kostenintensiven Linienverkehren bilden können. Eine Einbindung der vorgeschlagenen konkreten und umfassenden Vorgaben zu Taktfolge und Betriebszeiten wird daher abgelehnt.	
1013927_005	5.1.2 G-1	Wir begrüßen die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs. Auch für uns als Unternehmen ist es wichtig, dass Angebote für die Mitarbeiter für die An- und Abfahrt im ausreichenden Umfang zur Verfügung stehen. Im Regionalplan werden zur Mindestbedienung Empfehlungen getroffen, dass mindestens eine stündliche Grundtaktung angestrebt wird. Aufgrund der aktuellen Ausgestaltung empfehlen wir bis zur Erreichung dieses Ziels neben den allgemeinen Grundsätzen bei der Ausgestaltung Prioritäten, die sich am Bedarf ausrichten, aufzunehmen. Neben z.B. Schulen, Versorgungseinrichtungen, Verkehrsstationen	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Rolle des ÖPNV bei der Abwicklung des Berufsverkehrs wird durch die bestehenden regionalplanerischen Festlegungen zu seiner Stärkung bereits unterstützt. Konkretere Festlegungen zur bevorzugten Anbindung bestimmter innerörtlicher Ziele wie u. a. Großbetriebe oder eine Priorisierung dieser im Verkehrsangebot gehen allerdings über die Regelungstiefe der Raumordnung hinaus. Von der Aufnahme einer solchen Priorisierung wird deshalb abgesehen. Derartige Festlegungen bzw. Zielsetzungen können jedoch ggf. Eingang in den Regionalen Nahverkehrsplan des Nordhessischen	

		können hier auch Arbeitsstätten mit größerem Mobilitätsbedarf priorisiert werden.		Verkehrsverbunds (NVV) bzw. den Lokalen Nahverkehrsplan des Landkreises Hersfeld-Rotenburg finden. Ersterer befindet sich derzeit in der Fortschreibung.	
1014141_015	5.1.2 G-1	Der besseren Abstimmung der Verbindungen in den angrenzenden Verkehrsverbünden sollte noch mehr Gewicht verliehen werden. Ebenso gilt dies bei der Tarifgestaltung.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Neben der in Grundsatz 1 bereits enthaltenen Festlegung, dass "möglichst nahtlose landkreis-, länder- bzw. verbundübergreifende Verbindungen angeboten werden sollen" ist innerhalb der Regelungstiefe der Raumordnung keine Möglichkeit zur weiteren Vertiefung bzw. Gewichtung von verbundübergreifenden Verbindungen erkennbar. Darüber hinausgehende Regelungen, etwa zu einzelnen Linien oder Korridoren, werden in den regionalen Nahverkehrsplänen getroffen. Hinsichtlich der Tarifgestaltung trifft der Regionalplan keine Festlegungen, da auch dies außerhalb seines Regelungsbereichs liegt. Auch hier ist auf die regionalen Nahverkehrspläne und die Verkehrsverbünde zu verweisen, welche für Ausgestaltung der Tarifstruktur und eine auskömmliche Finanzierung ihres Nahverkehrsangebots verantwortlich sind. Die Festlegung möglichst nahtloser grenzübergreifender Verbindungen schließt jedoch implizit eine ebenso grenzübergreifende Tarifgestaltung mit ein.	
1013154_007	5.1.2 G-2	Eine Anbindung von jedem GZ zum OZ in nicht wesentlich über 60 Minuten ist nicht darstellbar. Eine Erreichbarkeit innerhalb von 90 Minuten wäre realistisch. Alternative: Erreichbarkeit MZ zu OZ innerhalb nicht wesentlich über 60 Minuten.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Vorgabe dieser zeitlichen Erreichbarkeitsziele erfolgt mit dem Landesentwicklungsplan Hessen. Hier heißt es in der Begründung zu den Festlegungen 5.2.1-1 bis 5.2.1-3, dass "von jedem zentralen Ortsteil einer Gemeinde die oberzentralen Einrichtungen des	Anpassung der Begründung in 5.1.2 G-2 für die Übereinstimmung mit dem leicht geänderten 2.1 G-2.

				nächstgelegenen Oberzentrums in der Regel in ca. 60 Minuten sowohl mit dem Individualverkehr als auch dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sein sollen." In der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) werden als von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) festgelegte Zielgröße für die Erreichbarkeit von Oberzentren "von den Wohnstandorten" allerdings 90 Minuten mit dem ÖPNV festgelegt. Beide Richtwerte sind damit auf unterschiedliche Ausgangspunkte bezogen. Maßgeblich für den Regionalplan sind die Ausführungen des LEP. Zur Klarstellung wird in 2.1 G-2 die Formulierung so geändert, dass daraus hervorgeht, dass sich das Erreichbarkeitsziel von 60 Minuten auf den zentralen Ortsteil der Gemeinde bezieht. Dies wird auch in der Wiedergabe des Grundsatzes in der Begründung zu 5.1.2 G-2 so angepasst. Daneben wird in der Begründung zu 2.1 G-2 nun auch auf den Zielwert aus der RIN von 90 Minuten von den Wohnstandorten hingewiesen.	siehe Anlage 2, S. 3 Nachrichtlich: Anpassung von 2.1 G-2 und seiner Begründung.
1013484_009	5.1.2 G-2, 5.1.2 G-1	Ergänzung des Textes um den fett dargestellten Teil: „Das Nahverkehrsnetz soll so gestaltet werden, dass die Erreichbarkeit der Zentralen Orte verschiedener Funktionsstufen aus ihrem jeweiligen Verflechtungsbereich hinsichtlich Zeitaufwand und Bedienungshäufigkeit angemessen sichergestellt ist. **Verwaltungsgrenzen, ob Kreisgrenzen, Gemeindegrenzen dürfen dabei keine Rolle spielen, ebenso wenig die Zuständigkeiten lokaler Aufgabenträgerschaften. Das**	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Die gewünschte Ergänzung ist inhaltlich zumindest teilweise bereits in 5.1.2 G-1 enthalten. Hier heißt es bisher, dass "zur Verknüpfung mit den Nachbarregionen möglichst nahtlose landkreis-, länder- bzw. verbundübergreifende Verbindungen angeboten werden sollen." Es wird allerdings zugestimmt, dass auch an den Kreisgrenzen innerhalb der Planungsregion möglichst nahtlose Verbindungen wünschenswert sind. Durch die Planungsregion Nordosthessen verläuft zudem die Verbundgrenze zwischen dem NVV und RMV.	Herausnahme der Einschränkung "zur Verknüpfung mit den Nachbarregionen" in 5.1.2 G-1 sowie Anpassung der Begründung. siehe Anlage 2, S. 2

		öffentliche Mobilitätsangebot muss sich allein nach den Bedarfen und den Verpflechtungen der Bevölkerung, der Fahrgäste richten. Die diesbezüglichen Vorgaben aus Grundsatz 2 in Kapitel 2.1 sind zu berücksichtigen.“		Der Anregung wird daher teilweise gefolgt und die bisher vorhandene Einschränkung "zur Verknüpfung mit den Nachbarregionen" in 5.1.2 G-1 zurückgenommen. Eine Verschiebung dieses Punktes in den Grundsatz 2 oder gar eine doppelte Nennung in beiden Grundsätzen wird hingegen nicht als sinnvoll erachtet. Grundsatz 2 beschränkt sich auf die Erreichbarkeit der zentralen Orte und soll diesen Fokus auch beibehalten. In der Begründung zu 5.1.2 G-1 wird zudem ergänzt, dass die Verkehrsverflechtungen der Bevölkerung bei der Gestaltung grenzübergreifender Verkehrsangebote berücksichtigt werden sollen. Auch dies entspricht der Anregung des Stellungnehmers.	
1013786_008	5.1.2 G-2, 5.1.2 G-4	Es wird befürwortet, dass die Erreichbarkeit der zentralen Orte möglichst mit öffentlichen Verkehrsmitteln sichergestellt werden soll. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der CO2-Neutralität und damit der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs erstrebenswert. Gemäß den Zielen des regionalen Verkehrsentwicklungsplans (VEP) sollten Orte, an denen u. a. Mobilitätshubs ihren Platz finden, fest mit eingeplant werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Es besteht kein Handlungsbedarf.	
1013154_008	5.1.2 G-3	Unseres Erachtens ist der RegPl-Entwurf hier nicht ambitioniert genug. Ein reines „Weiterbetreiben“ reicht nicht überall aus, ebenso wenig wie das „Anstreben“ einer ÖPNV-Verknüpfung. Wir schlagen vor, den Text wie folgt anzupassen: „Die gegenwärtig bestehenden Fernbushaltestellen in Kassel, Fulda, Bad	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Dem Vorschlag zur Ergänzung eines bedarfsgerechten Ausbaus des Haltestellennetzes für Fernbusse zur Berücksichtigung und Förderung einer positiven Fahrgastentwicklung wird gefolgt. Das es hier Ausbaubedarfe geben könnte war bisher nicht bekannt und wurde dementsprechend auch nicht berücksichtigt, jedoch entspricht dies auch den	Ergänzung des Ausbaus von Fernbushalten im Grundsatztext sowie Ergänzung der Begründung in Anlehnung an die Anregung des

		Hersfeld und Bad Zwesten sollen weiterbetrieben und bei einer entsprechenden Nachfrage bedarfsgerecht an geeigneter Stelle neu- oder ausgebaut werden und um weitere Haltestellen ergänzt werden. Es soll eine Verknüpfung der Fernbushalte mit dem übrigen ÖPNV-Netz und anderen Verkehrsmitteln angestrebt werden. Fernbushalte sind vorzugsweise in räumlicher Nähe zu ÖPNV-Haltestellen einzurichten, wobei eine Behinderung des ÖPNV durch Fernbusse samt Zu- und Abbringerverkehren auszuschließen ist.“		Festlegungen zu anderen Verkehrsinfrastrukturen, etwa im Bereich Schiene und Straße. Auch die Ergänzung, dass Fernbushalte vorzugsweise in räumlicher Nähe zu ÖPNV-Haltestellen eingerichtet werden sollen wird für eine sinnvolle Ergänzung in der Begründung erachtet um die Festlegung im Grundsatz *"Sie sollen mit dem ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln verknüpft werden."* zu untermauern. Nicht übernommen wird allerdings die vorgeschlagene Konkretisierung *"wobei eine Behinderung des ÖPNV durch Fernbusse samt Zu- und Abbringerverkehren auszuschließen ist"*, da dies nicht mehr der Maßstabsebene und Regelungstiefe des Regionalplans entspricht.	Stellungnehmers. siehe Anlage 2, S. 3
1013392_010	5.1.2 G-3	In der Begründung zu Grundsatz 3 im Kapitel 5.1.2 ist die Fernbushaltestelle Kaufungen Papierfabrik nicht benannt.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Fernbushaltestelle in Kaufungen wird vom Anbieter (Flixbus) zusammen mit der Haltestelle in Wilhelmshöhe der Stadt Kassel zugeordnet. Sie dient nicht primär der Erschließung der Gemeinde Kaufungen, auch wenn sie in deren Gemarkung liegt. Die Formulierung des Grundsatzes lässt grundsätzlich offen, ob es mehrere Haltestellen in den genannten Städten gibt. Insofern wird eine Ergänzung von Kaufungen nicht als erforderlich angesehen.	
1012953_013	5.1.2 G-4	Insbesondere vor dem Hintergrund der Berücksichtigungspflicht regionalplanerischer Festlegungen im Rahmen der Aufstellung von regionalen und lokalen Nahverkehrsplänen, wird auch hier eine Zielformulierung angeregt (vgl. Stellungnahme zu 5.1.1 Grundsatz 1).	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Ein regionalplanerischer Grundsatz enthält eine Abwägungsdirektive und ist nach § 4 Abs. 1 ROG von öffentlichen Stellen bei deren Maßnahmen und Planungen zu berücksichtigen. Das entspricht der Berücksichtigungspflicht gemäß § 14 Abs. 3 des ÖPNVG. Eine Beachtenspflicht, wie sie für ein Ziel der Raumordnung gilt, liegt gemäß ÖPNVG nicht vor. Demzufolge ist auch	

				eine Aufstufung des Grundsatzes als Ziel hiermit nicht zu begründen. Adressat des Grundsatzes sind nicht nur die Verkehrsverbände als Betreiber der Stationen bzw. Haltestellen des ÖPNV, sondern auch die Gemeinden, welche oft für die Gestaltung des Stationsumfelds verantwortlich zeichnen, bspw. hinsichtlich der Bereitstellung von Parkflächen (P+R), Fahrradabstellanlagen, Abstellflächen für Sharing-Fahrzeuge oder auch hinsichtlich der Heranführung von Radwegen bis zur Station. Insofern kann auch aus der Berücksichtigungspflicht der Verkehrsverbände keine Aufstufung als Ziel abgeleitet werden. Im Übrigen kommt nicht jeder Station bzw. Haltestelle eine Rolle als Verknüpfungspunkt zu und nicht überall sind entsprechende ergänzende Infrastrukturen erforderlich, sodass ein raumordnerischer Grundsatz hier das geeignetere Mittel erscheint.	
1013363_008	5.1.2 G-4	Wir regen an und bitten darum, bei der Flächensicherung auch die notwendigen Flächen für die Herstellung der Barrierefreiheit zu ergänzen.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Da der Grundsatz auf die Sicherung der gesamten für die Einrichtung von Verknüpfungspunkten benötigte Fläche abzielt und entsprechend offen formuliert ist, ist hierunter auch die benötigte Fläche für die nach aktuellen Baustandards herzustellende Barrierefreiheit inbegriffen. Eine explizite Nennung ist aber auch deshalb nicht sinnvoll, da der für die Herstellung der Barrierefreiheit ggf. zusätzlich benötigte Platzbedarf weit unterhalb der Betrachtungsebene der Raumordnung liegt.	

Anlage 2

5.1.2 Öffentlicher Personenverkehr

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

Kommentiert [SK(1]: Änderung auf Basis von Stgn.-ID: 1012953_012

5.1.2 Grundsatz 1

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

Kommentiert [SK(2]: Änderung auf Basis von Stgn.-ID: 1013484_009

Kommentiert [SK(3]: Redaktionelle Anpassung: Soll-Bestimmung, da Grundsatz der Raumordnung

Begründung:

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

Der demografische Wandel stellt eine große Herausforderung für die Organisation des ÖPNV dar, da Teilprozesse wie Abwanderung oder zunehmende Alterung der Bevölkerung regional stark unterschiedlich verlaufen. Dass sich die Taktfolge und Betriebszeiten des Linienverkehrs üblicherweise nach den strukturräumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Nachfrage richten, kann für den Ländlichen Raum somit zum Problem werden. Besonders für Kinder und ältere Menschen stellt der ÖPNV jedoch oft die einzige Möglichkeit dar, mobil zu sein und Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen in Anspruch nehmen zu können. Die Ausdünnung des öffentlichen Verkehrs (sowohl im Hinblick auf die Taktung als auch die Bedienung) in Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte darf daher nicht zur bevorzugten Handlungsoption werden. Vielmehr soll auch in der Fläche eine Mindestbedienung erhalten bleiben und ein mindestens

stündlicher Grundtakt angestrebt werden, damit der ÖPNV auch im Ländlichen Raum eine ernsthafte und verlässliche Mobilitätsoption bleibt. Ermöglicht werden kann dies durch innovative und nachfrageangepasste („On-demand“) Angebotsformen, die es verstärkt zu entwickeln ~~bzw.~~und dann einzusetzen gilt, wenn sie wirtschaftlich sinnvoller und für die Nutzenden attraktiver sind als konventionelle Linienverkehre. Sie können dabei helfen, den spezifischen, zeitlich wechselnden Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen Rechnung zu tragen und erlauben ggf. auch die Vernetzung kleinerer, nicht zentraler Ortsteile. Sie sollen jedoch den Linienverkehr ergänzen und nicht zu ihm in Konkurrenz treten.

Mit dem sog. „Deutschlandtakt“ soll im Laufe der kommenden Jahrzehnte ein deutschlandweit abgestimmter, integraler Taktfahrplan im Schienenpersonennah-, -fern- und -güterverkehr eingeführt werden. Das Grundprinzip der Fahrplangestaltung nach dem Konzept des integralen Taktfahrplans soll in Hessen bereits zuvor weiterverfolgt und umgesetzt werden. Perspektivisch soll später auch der Zielfahrplan zum Deutschlandtakt von den ÖPNV-Aufgabenträgern der Region bei der Fahrplanerstellung berücksichtigt werden, um sich nahtlos in das nationale Netz einzufügen und die damit beabsichtigten Vorteile (z. B. mehr Verbindungen, bessere Anschlüsse, kürzere Umsteige- und Reisezeiten) zu erzielen. Die Aufgabenträger arbeiten dazu auch in den Projektgruppen des Deutschlandtaktes mit.

Eine enge Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr sowie der Verkehrsträger Schiene und Straße ist eine wichtige Voraussetzung zur Schaffung eines multimodalen öffentlichen Verkehrssystems, in dem nahtlose Reiseketten über mehrere Verkehrsmittel hinweg möglich werden. Die verschiedenen Linien und Verkehrsmittel sollen daher in geeigneten Knotenpunkten zusammengeführt und durch fahrplanmäßig abgesicherte Übergänge miteinander verknüpft werden. Ebenfalls im Sinne einer möglichst freizügigen Mobilität sollen auch über ~~die Regions~~Verwaltungsgrenzen hinweg nahtlose ~~Übergänge~~ Verbindungen ~~in die~~zwischen den ~~benachbarten~~ Landkreisen, Ländern ~~bzw.~~und Verkehrsverbünden ermöglicht werden, die den Verkehrsverflechtungen der Bevölkerung gerecht werden.

Kommentiert [SK(4]: Ergänzung auf Basis von Stgn.-ID: 1013112_004

Kommentiert [SK(5]: Ergänzung auf Basis von Stgn.-ID: 1013154_005

Kommentiert [SK(6]: Ergänzung auf Basis von Stgn.-ID: 1013154_006

Kommentiert [SK(7]: Änderung auf Basis von Stgn.-ID: 1013484_009 (ergänzend zum Grundsatztext)

5.1.2 Grundsatz 2

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

Begründung:

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

Entsprechend Grundsatz 2 in Kapitel 2.1 soll die verkehrliche Anbindung der Verflechtungsbereiche an die Zentralen Orte sowohl angebotsorientiert als auch bedarfsgerecht und zumutbar gestaltet werden. Innerhalb ihrer jeweiligen Verflechtungsbereiche sollen Grundzentren möglichst in einer halben Stunde und Mittelzentren in 45 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. ~~Der~~

~~Zeitbedarf für die Erreichbarkeit der~~ Oberzentren sollen in ca. ~~eine Stunde~~60 Minuten von jedem zentralen Ortsteil erreicht werden können~~nicht wesentlich überschreiten~~.

Kommentiert [SK(8]: Anpassung auf Basis von Stgn-ID: 1013154_007

5.1.2 Grundsatz 3

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

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

Kommentiert [SK(9]: Anpassung auf Basis von Stgn.-ID: 1013154_008

Begründung:

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

Durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes ist seit 2013 ein Linienfernverkehr mit Bussen möglich, wenn die Strecke zwischen zwei Haltepunkten länger als 50 km ist und die Reisezeit bei Benutzung der Bahn mehr als eine Stunde beträgt. Das Fernbusnetz bietet eine weitere Alternative zum MIV und kann eine Ergänzung zum SPFV sein. Das Angebot sollte jedoch so gestaltet werden, dass keine Konkurrenzsituation mit dem Schienenpersonenverkehr entsteht. Die gegenwärtig bestehenden Fernbushaltestellen in Kassel, Fulda, Bad Hersfeld und Bad Zwesten sollen weiterbetrieben und bei einer entsprechenden Nachfrage bedarfsgerecht aus- oder an geeigneter Stelle neugebaut sowie um ~~weitere~~ Haltestellen in weiteren Orten ergänzt werden. Es soll eine Verknüpfung der Fernbushalte mit dem übrigen ÖPNV-Netz und anderen Verkehrsmitteln angestrebt werden. Dazu sollen diese vorzugsweise an bestehenden ÖPNV-Knotenpunkten eingerichtet werden.

Kommentiert [SK(10]: Ergänzung auf Basis von Stgn.-ID: 1013154_008

5.1.2 Grundsatz 4

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

Begründung:

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

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