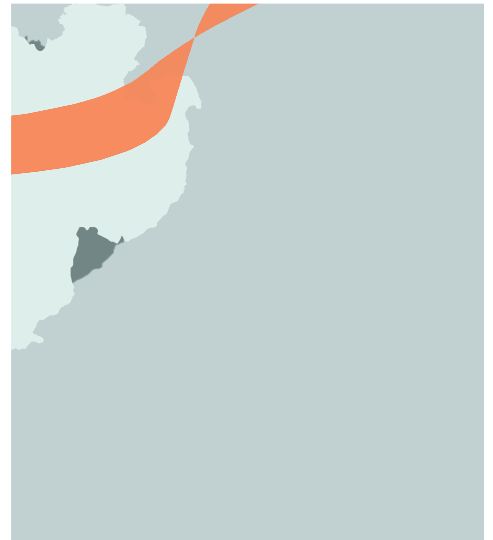
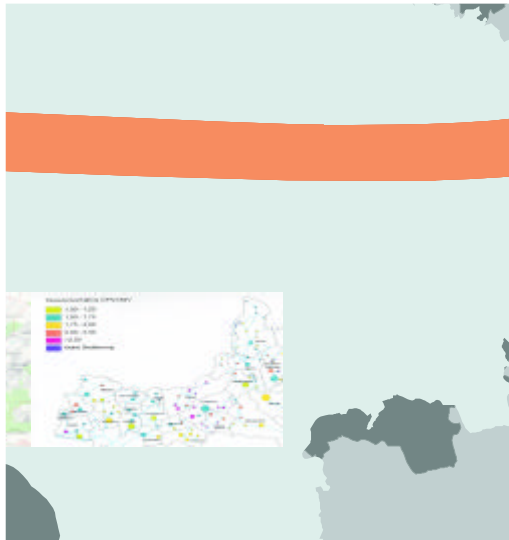
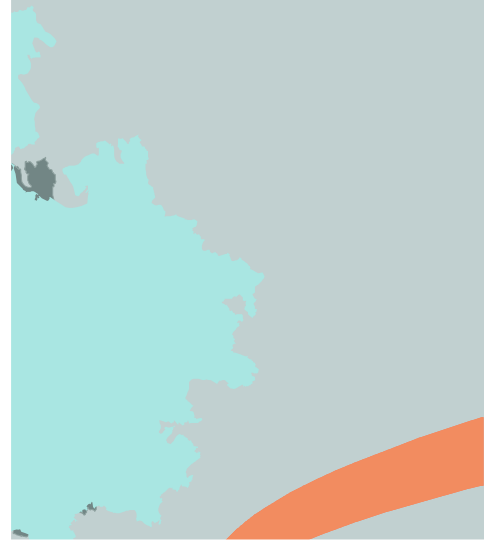
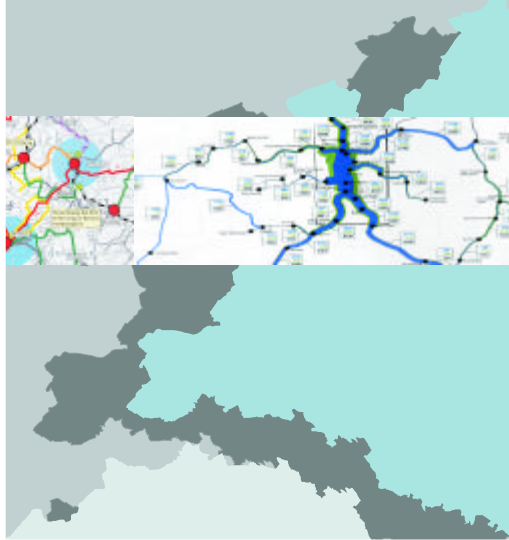


# Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen



## **Impressum**

### **Herausgeber:**

Hessisches Landesamt für  
Straßen- und Verkehrswesen  
Wilhelmstraße 10  
65185 Wiesbaden

### **Text und Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. (FH) Norbert Schmitt  
Dr. Wolfgang Schwanzer

### **Fachliche Begleitung:**

Dr.-Ing. Rolf Andree

Hessisches Landesamt für Straßen-  
und Verkehrswesen

Dipl.-Verw. Wolfgang Rausch  
Dipl.-Ing. Hans-Nikol Biehl

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr  
und Landesentwicklung

### **Titelgestaltung / Layout**

Norbert Schmitt

Wiesbaden, Oktober 2002

Alle Rechte, insbesondere des Nachdrucks,  
der Übersetzung sowie der fotomechanischen  
Wiedergabe – auch auszugsweise – vorbehalten.  
Alle Angaben ohne Gewähr.

# **Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahver- kehrsplänen in Hessen**

Norbert Schmitt  
Wolfgang Schwanzer

Dezernat Maßnahmenförderung ÖPNV  
und Gesamtverkehrsangelegenheiten

**Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen**

Wiesbaden, Oktober 2002



# INHALT

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Zielsetzung der Empfehlungen .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Grundsätzliche Empfehlungen.....</b>	<b>9</b>
3.1	Zur formalen Gestaltung der Inhalte.....	9
3.2	Wettbewerbskriterien.....	10
3.2.1	Künftige Verkehrsbedienung und Qualitätsstandards.....	10
3.2.2	Linienbündelung .....	11
3.3	Verfahrensbeteiligung .....	13
3.4	Verfahrensablauf .....	14
3.5	Reihenfolge der Arbeitsschritte .....	14
<b>4</b>	<b>Empfehlungen zu den Arbeitsschritten des Leitfadens .....</b>	<b>15</b>
4.1	Bestandsaufnahme (Arbeitsschritt 1).....	15
4.2	Mängelanalyse (Arbeitsschritt 2) .....	16
4.3	Anforderungsprofil .....	17
4.4	Angebotskonzeption.....	18
4.5	Maßnahmenwirkung.....	19
4.6	Bewertung.....	20
	<b>Anmerkungen / Literatur.....</b>	<b>21</b>



## 1 Einleitung

Mit dem Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes des Bundes, der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes sowie der Neufassung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen (HessÖPNVG) wurde der nationale Rechtsrahmen dem europäischen Recht angepasst. Zielsetzung dieser Anpassung war, den Ordnungsrahmen für mehr Wettbewerb im ÖPNV zu schaffen.

Seither besteht für 33 hessische Aufgabenträger sowie für die drei in Hessen tätigen Verkehrsverbände die gesetzliche Verpflichtung, Nahverkehrspläne (NVP) zu erstellen und nach 5 Jahren fortzuschreiben.

Das Land hat 1995 mit dem „Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen“ [ 1 ] den hessischen Aufgabenträgern eine maßgebliche Orientierungshilfe zur Verfügung gestellt.

Eine umfassende Bilanz der ersten hessischen NVP [ 2 ] hat gezeigt, dass dieser Leitfaden seine Praxisnähe bewiesen hat.

Die auf Grundlage dieser Bilanz erarbeiteten „Empfehlungen zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen“ knüpfen an diesen Leitfaden an und sollen ergänzend eine weitere Arbeitshilfe für die Erstellung der zweiten Generation von Nahverkehrsplänen bieten.

## 2 Zielsetzung der Empfehlungen

Die Empfehlungen des Leitfadens zur formalen und inhaltlichen Gestaltung sowie zur Verfahrensdurchführung wurden von dem überwiegenden Teil der Aufgabenträger übernommen. Dadurch sind die hessischen NVP in der Struktur und im Aufstellungsverfahren weitgehend vergleichbar; inhaltlich ließ der Leitfaden den Aufgabenträgern jedoch ausreichenden Spielraum für die spezifische Ausgestaltung des ÖPNV. Somit konnte bei dem größten Teil der ersten hessischen NVP ein Standard erreicht werden, der gute Voraussetzungen für die Umsetzung der gesetzlichen Intentionen geschaffen hat.

Erst in den letzten Jahren zeichnete sich ab, wie das Ziel der Gesetzgebung – durch mehr Wettbewerb einen besseren und kostengünstigeren ÖPNV zu schaffen – verwirklicht werden kann.

Vor diesem Hintergrund sind bei der Fortschreibung der NVP auch zusätzliche Schwerpunkte zu erwarten:

- eine Bilanz des bisher Erreichten sowie eine darauf aufbauende Angebotsplanung,
- eine verbindliche Festschreibung der Rahmenbedingungen des künftigen ÖPNV-Leistungsangebotes als wesentliche Grundlage für den Wettbewerb im ÖPNV.

Die Bedeutung der Nahverkehrspläne wird inzwischen zunehmend erkannt und akzeptiert, dies zeigen zahlreiche Publikationen [ 3 ].

Es bestehen jedoch auch Bedenken [ 4, 5 ], dass eine neue Rollenverteilung zu Lasten der Verkehrsunternehmen (VU) stattfinden könnte. Es wird befürchtet, dass durch zu detaillierte Vorgaben seitens der Aufgabenträger in den Nahver-

## ZIELSETZUNG

kehrsplänen der unternehmerische Spielraum eingegrenzt wird.

In Hessen sehen sowohl das HessÖPNVG [ 6 ], der Leitfaden sowie diese Empfehlungen ausdrücklich das Mitwirkungsrecht der VU bei der Aufstellung der NVP vor. Damit ist den VU eine Möglichkeit gegeben, ihre Zielvorstellungen in den Planungsprozess konstruktiv einzubringen.

Vor dem Hintergrund knapper werdender finanzieller Mittel für den ÖPNV wird bei der Fortschreibung der Wettbewerb eine dominierende Rolle einnehmen mit dem Ziel eines leistungsfähigen, qualitativ hochwertigen, aber dennoch kostengünstigen ÖPNV-Angebots. Zwar stehen die Festlegungen des NVP unter dem Finanzierungsvorbehalt der Aufgabenträger. Jedoch sollte berücksichtigt werden, dass der durch die NVP optimierte ÖPNV nicht nur als Kostenfaktor, sondern als zukunftsweisende und nachhaltige Gestaltungsmöglichkeit des Gesamtverkehrs und der Siedlungsstruktur anzusehen ist [ 7, 8 ].

Die hier erarbeiteten „Empfehlungen zur Fortschreibung“ legen den Schwerpunkt auf einen praxisorientierten Ansatz; das heißt, auf der Grundlage verkehrsplanerischer und betriebswirtschaftlicher Aspekte, die bei der Bilanzierung von 29 hessischen NVP gewonnen wurden, soll den Aufgabenträgern aufgezeigt werden, wo bei der Fortschreibung Verbesserungen und Ergänzungen in den NVP vorgenommen werden können und sollten.

In den nachfolgenden Arbeitsblättern werden Empfehlungen zu den Verfahrens- und Arbeitsschritten sowie zu denjenigen Themengebieten des Leitfadens formuliert, bei denen im Rahmen der Bilanzierung der NVP positive Beispiele oder auch Defizite festgestellt werden konnten und bei denen der Leitfaden durch Hinweise zum Wettbewerb ergänzt wurde.



### 3 Grundsätzliche Empfehlungen

Empfehlungen	Begründung
<p><b>1.</b> Die Fortschreibung der NVP sollte sich hinsichtlich der formalen Gestaltung (Gliederung der Arbeitsschritte) sowie der Themengebiete an den Empfehlungen des Leitfadens orientieren.</p> <p><b>2.</b> Bei der Fortschreibung ist es auch zulässig, nur Teile des vorherigen NVP fortzuschreiben bzw. diesen um neue Aspekte zu ergänzen.</p>	<p>Die empfohlenen Arbeitsschritte bieten eine bewährte und pragmatische Methode, die Themenkomplexe entsprechend der Zielsetzungen systematisch abzuarbeiten.</p> <p>Hierbei sollte darauf geachtet werden, dass die Gliederung beibehalten wird und bei der Fortschreibung zu den jeweiligen Kapiteln entsprechende Hinweise (Neuerung oder Beibehaltung relevanter Kernaussagen) aufgenommen werden. Die Rechtswirkung bestehender Festlegungen durch den vorherigen NVP sowie neue Festlegungen bei der Fortschreibung sollen beim Quervergleich der Informationen ohne erheblichen Suchaufwand erkennbar sein.</p>

#### 3.1 Zur formalen Gestaltung der Inhalte

Empfehlungen	Begründung
<p><b>3.</b> Wesentliche Grundlagen der Bestandsaufnahme und Ergebnisse der Schwachstellen-Analyse sowie Planungsmaßnahmen der Angebotskonzeption sollten auf topografischen Karten dargestellt werden.</p> <p>Eine einheitliche Kartengrundlage, auf der thematisch Bestand und Planung überlagert wird ist besonders zu empfehlen und wirkt – insbesondere bei entsprechender farblicher Unterscheidung – selbsterklärend.</p> <p>Vorzugsweise sollten die Eingangswerte sowie Grundlagendaten in tabellarischer Form dargestellt werden. Eine Beschränkung auf diejenigen Daten, die bei den weiteren Arbeitsschritten auch benötigt werden, ist ratsam.</p> <p>Texte sollten gestrafft und konkret formuliert sein. Ergänzende Details sollten in einem Anhang stehen.</p>	<p>Bei der Bilanzierung der NVP in Hessen wurden positive Erfahrungen dort gemacht, wo Informationen in übersichtlicher Weise (thematische Karten, Tabellen) dargestellt und mit konkreten, auf wesentliche Kernaussagen zusammengefasste Textstellen ergänzt waren.</p>

3.2 Wettbewerbskriterien

3.2.1 Künftige Verkehrsbedienung und Qualitätsstandards

Empfehlungen	Begründung
<p><b>4.</b> Die Qualitätsziele des künftigen ÖPNV sind im Anforderungsprofil konkret festzulegen. Dies betrifft insbesondere die Themenkomplexe der Verkehrsbedienung, der Erschließung, der Fahrzeugstandards und der baulichen Infrastruktur.</p> <p>Die Ziele sollen mit qualitativen sowie quantitativen Richtwerten ergänzt sein. Sie sollten als Mindeststandard formuliert werden, so dass bei der Vergabe auch Anbieter mit höherwertigen Standards zum Zuge kommen können.</p>	<p>Der NVP soll u.a. den Rahmen für die zukünftige Beschreibung gemeinwirtschaftlicher Verkehre bilden sowie den Rahmen der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ dokumentieren, der bei der Konzessionserteilung eigenwirtschaftlicher Linien von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen ist.</p> <p>Das HessÖPNVG gibt den Aufgabenträgern keine qualitativen und quantitativen Vorgaben zur Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienung vor, erlegt Ihnen jedoch durch die nachfolgend dargestellten Paragraphen Grundsätze auf.</p> <div data-bbox="807 875 1362 1196" data-label="Diagram"> <p>Das Diagramm zeigt die Einflussfaktoren des Hessischen ÖPNV-Gesetzes auf den NVP. Ein zentrales Element ist § 12 (1-7) „Lokale NVP“, umgeben von fünf weiteren Paragraphen: § 1 „Ziele“, § 9 „Finanzierung“, § 10 „Anforderungen an den ÖPNV“, § 11 „Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung“ und § 13 „Investitionsprogramme“. Pfeile zeigen die Beziehungen zwischen diesen Elementen.</p> </div> <p>Auf dieser gesetzlichen Grundlage sind Anforderungen hinsichtlich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ der ausreichenden Verkehrsbedienung (Bedienungshäufigkeit, Takt, Verknüpfung etc.),</li> <li>▪ der Qualitätsstandards (bauliche Infrastruktur, Fahrzeuge) sowie</li> <li>▪ der Netzgestaltung (Hierarchie der Verkehrsmittel, Linienbündelung etc.),</li> </ul> <p>zu entwickeln und zu berücksichtigen.</p>

## 3.2.2 Linienbündelung

Empfehlungen	Begründung
<p><b>5.</b> Als neues Thema ist die Linienbündelung aufzunehmen. Es bietet sich an, diese als eigenständiges Kapitel im Arbeitsschritt 6 (Bewertung) einzufügen (s. Abbildung 1).</p>	<p>Die Bildung von Linienbündel ist ein wesentliches gestalterisches Element der Aufgabenträger zur Bestimmung von Los-Größen als Grundlage für die Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen. Der Gesetzgeber hat die Zulässigkeit der Bildung von Linienbündel sowohl an verkehrsplanerische als auch an wirtschaftliche Anforderungen geknüpft, die bei der Planung zu beachten sind [ 9 ].</p> <p>Der NVP ist für den Themenkomplex Linienbündelung aus folgenden Gründe besonders geeignet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die zur Bildung von Linienbündeln erforderlichen Anforderungen und Informationen werden im NVP herausgearbeitet;</li> <li>▪ die am Aufstellungsverfahren beteiligten Institutionen (VU, RP, etc.) gewährleisten ein breites fachliches Know-how;</li> <li>▪ die Gebietskörperschaften beschließen den NVP und dokumentieren somit ihren politischen Willen zur Ausgestaltung des ÖPNV [ 10 ].</li> </ul>

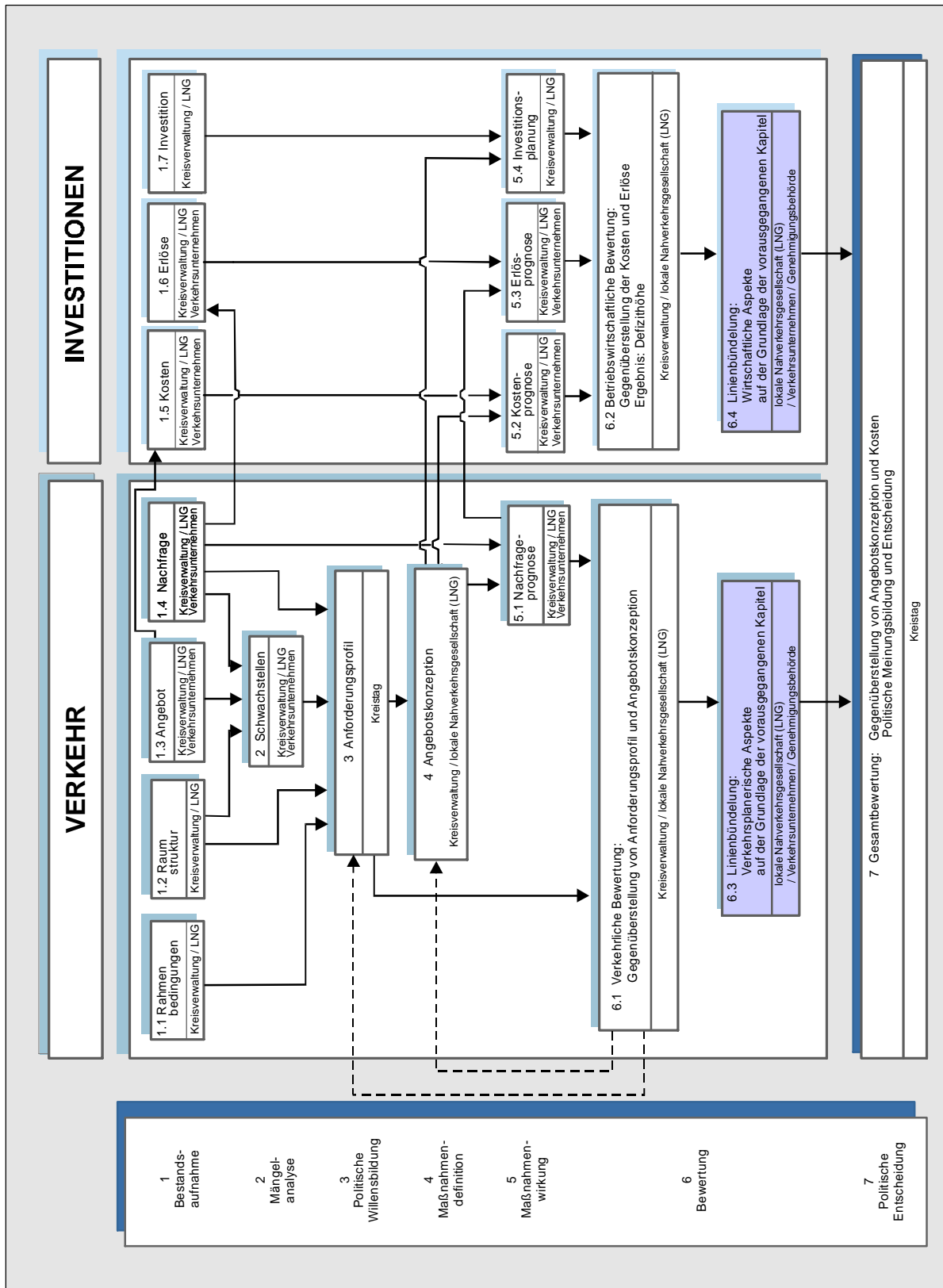


Abbildung 1: neuer Arbeitsschritt „Linienbündelung“ im NVP

### 3.3 Verfahrensbeteiligung

Im Teil 1 Kap. 3.2.3 des Leitfadens sind die am Aufstellungsverfahren beteiligten Institutionen aufgeführt. Ergänzend hierzu ist der Kreis der Anhörungsberechtigten auf der Grundlage des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen mit Wirkung vom 01.05.2002 (gemäß Artikel 51, Änderung des PBefG) um Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger – soweit vorhanden - zu erweitern.

Empfehlungen	Begründung
<p><b>6.</b> Auch bei der Fortschreibung der NVP ist die Einrichtung von begleitenden Arbeitskreisen (AK) zweckmäßig und zielführend.</p> <p>Die Zusammensetzung der Arbeitskreise sollte sich an gemeinsamen Interessenschwerpunkten orientieren. Dies kann sich beschleunigend auf den gesamten Prozessablauf auswirken.</p> <p>Bei Arbeitsschritten die sich auf ein späteres Vergabeverfahren entscheidend auswirken können (Stichwort „Diskriminierungsfreier Wettbewerb“) sollte ggf. ein Vertreter der Unternehmensverbände hinzugezogen werden [ 12 ].</p>	<p>Bei der ersten Generation von NVP hat es sich gezeigt, dass begleitende Arbeitskreise zu einer hohen Akzeptanz geführt haben. Dort konnten auf breiter Ebene durch eine intensive und zeitnahe Abstimmung abgeschlossener Arbeitsschritte, ein frühzeitiger Konsens herbeigeführt werden. Dieses Verfahren ist anfangs zwar zeitaufwändig, führt jedoch spätestens bei der Anhörung gem. § 12 Abs. 5 HessÖPNVG zu einer deutlichen Verfahrensbeschleunigung.</p> <p>Als sehr zweckmäßig haben sich bei der Einrichtung von AK folgende Strukturen herausgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Beteiligung übergeordneter Institutionen (wie Verbände, RP, ASV, Unternehmensverbände, Behindertenverbände etc.) zur Erarbeitung genereller Festlegungen,</li> <li>▪ die Beteiligung von Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Fahrgastverbänden sowie sonst. Institutionen zur Erarbeitung regionsspezifischer Belange.</li> </ul> <p>Durch diese Aufteilung kann erreicht werden, dass die AK zielführend und zeitlich gestrafft arbeiten [11].</p> <p>Dadurch wird erreicht, dass Standards nicht auf ein bestimmtes, ggf. anwesendes VU zugeschnitten werden, was bei einem späteren Vergabeverfahren zu Rechtsstreitigkeiten führen könnte. Durch die Teilnahme eines Verbandsvertreters sind die Interessen der VU gewahrt.</p>

## GRUNDSÄTZLICHE EMPFEHLUNGEN

### 3.4 Verfahrensablauf

Empfehlungen	Begründung
<p><b>7.</b> Abweichend zu den Empfehlungen des Leitfadens kann die Einleitung der Anhörung (§ 12 Abs. 5 HessÖPNVG) auch nach Vorlage des vollständigen NVP-Entwurfs erfolgen. Voraussetzung hierfür ist, dass für diese Vorgehensweise zu Beginn ein Konsens mit den Verfahrensbeteiligten erzielt wurde.</p>	<p>Der Leitfaden empfiehlt diese Anhörung nach Abschluss der Arbeitsschritte „Bestandsaufnahme, Mängelanalyse, Anforderungsprofil und Maßnahmendefinition“ (Vorentwurf Angebotskonzeption).</p> <p>Der vollständige NVP-Entwurf bietet eine umfassende Information über alle erforderlichen Inhalte.</p> <p>Diese Vorgehensweise bietet sich dort an, wo keine wesentlichen Änderungen durch den politischen Abstimmungsprozess zu erwarten sind.</p>

### 3.5 Reihenfolge der Arbeitsschritte

Empfehlungen	Begründung
<p><b>8.</b> Im Leitfaden ist die Erarbeitung des Anforderungsprofils und der Beschluss durch die Körperschaften als Arbeitsschritt 3 empfohlen. Abweichend hierzu kann dieser Arbeitsschritt vorgezogen werden. Voraussetzungen hierfür sind:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ eine Auswertung des vorherigen NVP, mit Dokumentation der Defizite,</li><li>▪ eine Bestandsaufnahme wesentlicher Veränderungen,</li><li>▪ und daraus abgeleitet Folgerungen für das neue Anforderungsprofil.</li></ul>	<p>Die vom Leitfaden empfohlene Abfolge bis Arbeitsschritt 3 kann dazu führen, dass bei Veränderungen der Kenngrößen im Anforderungsprofil (z.B. Einzugsbereiche, Bedienungshäufigkeiten, Reisezeiten) eine erneute Bearbeitung der Mängelanalyse (Arbeitsschritt 2) erforderlich wird.</p> <p>Den Arbeitsschritt 3 vorzuziehen, bietet dagegen den Vorteil der Planungssicherheit mit im Vorfeld beschlossenen Kennwerten und Grundlage für eine strukturspezifische Mängelanalyse.</p>

**4 Empfehlungen zu den Arbeitsschritten des Leitfadens**

**4.1 Bestandsaufnahme (Arbeitsschritt 1)**

Empfehlungen	Begründung
<p><b>Rahmenbedingungen/ Raumstruktur</b></p> <p><b>9.</b> Die Bauleitplanung und die Wechselwirkung zwischen Siedlung und Verkehr sollten stärker berücksichtigt werden.</p>	<p>Neue Baugebiete wirken im städtischen und im ländlichen Raum als Verkehrserzeuger und umgekehrt kann eine optimale Ausschöpfung des Potentials die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV steigern [13]. Das HessÖPNVG weist im § 11 besonders auf diesen Sachverhalt hin. Die ersten NVP in Hessen sind überwiegend sektorale Planungen, die sich im Schwerpunkt auf das vorhandene ÖPNV-Angebot stützten.</p>
<p><b>Angebot</b></p> <p><b>10</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es soll eine Bilanzierung der geplanten Maßnahmen des ersten NVP sowie der Ursachen für eine Nichtumsetzung vorgenommen werden.</li> <li>▪ Die Aufnahme der Betriebsleistung aller VU sollte linienscharf mit Angaben des Konzessionärs und der Fahrplankilometer erfolgen.</li> <li>▪ Die Aufnahme der Verknüpfungspunkte sollte zweckmäßigerweise in Tabellen (Lage, Ausstattung, Linien, Ein-Umsteiger) erfolgen.</li> </ul>	<p>Diese Angaben sind Grundlage für die Linienbündelung sowie wesentliche Eingangsgrößen für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.</p>
<p><b>Nachfrage (ÖPNV/MIV)</b></p> <p><b>11</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Nachfrage im ÖPNV sollte detaillierter erfasst werden, im Optimalfall linienscharf.</li> <li>▪ Bei der Verwendung von Modellrechnungen sollten Eingangsgrößen und Modell kurz erläutert werden. Das Modell ist durch eine Stichprobe zu eichen.</li> <li>▪ Die MIV-Nachfrage sollte erfasst werden, ggf. über Modal-Split-Kennwerte.</li> </ul>	<p>Die Erfassung der ÖPNV-Nachfrage war bei den ersten NVP z.T. wenig zufriedenstellend. Bei manchen Modellberechnungen fehlte die Plausibilität und die Eichung. Die ÖPNV-Nachfrage ist jedoch eine zentrale Eingangsgröße für alle weiteren Arbeitsschritte. Darüber hinaus erhält sie aufgrund Linienbündelung sowie Controlling eine vertiefende Bedeutung. Schon vor diesem Hintergrund sollten die bei den LNG vorhandenen Daten zur Einrichtung einer eigenen Datenbank genutzt werden.</p> <p>Auf die Konkurrenzsituation des MIV wurde hinsichtlich Nachfrage, Potentialabschöpfung, Konfliktstellen, Reisezeitverhältnis zum Teil nicht eingegangen.</p>

<p><b>Kosten / Erlöse / Investitionen</b></p> <p><b>12</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betriebskosten sollten über Fahrplankilometer und über verbundbedingte Zahlungen (€/Fzgkm) erfasst werden.</li> <li>▪ Erlöse sollten modellhaft in Abstimmung mit dem Verbund ermittelt werden (€/Fahrgast).</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Investitionen können auch in Kapitel 5.4 „Investitionsplanung“ aufgenommen werden.</li> <li>▪ Kosten für ÖPNV-Fahrzeuge sollten nicht mehr aufgenommen werden</li> </ul>	<p>Die Ermittlung der Kosten und Erlöse ist eine wesentliche Grundlage für:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Maßnahmenbewertung,</li> <li>- die politische Entscheidung,</li> <li>- die Linienbündelung.</li> </ul> <p>Für die Linienbündelung genügt eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung (Gesamtaufwand /-ertrag) mit starken und schwachen Bündeln.</p> <p>Die Kosten für ÖPNV-Fahrzeuge sind durch die Ausschreibungssituation kaum zu erfassen.</p>
--	--

**4.2 Mängelanalyse (Arbeitsschritt 2)**

Empfehlungen	Begründung
<p><b>Erschließungsqualität</b></p> <p><b>13</b></p> <p>Es sollte geprüft werden ob:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erschließungsmängel auf der Grundlage des vorherigen NVP behoben wurden,</li> <li>▪ Neubaugebiete zwischenzeitlich erschlossen wurden.</li> </ul> <p><b>Verbindungsqualität</b></p> <p><b>14</b></p> <p>Es sollte auch untersucht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ das Thema „Reisezeit in ÖPNV und MIV“,</li> <li>▪ die Direktheit der Verbindungen sowie die Anschlusssicherung beim Umsteigen.</li> </ul> <p><b>Bedienungsqualität</b></p> <p><b>15</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Haltestellenprogramme der Verbünde sind auf ihre Umsetzung zu prüfen.</li> <li>▪ Die Fahrzeugausstattung sowie Fahrzeugauslastung ist verstärkt zu überprüfen.</li> </ul>	<p>Zu diesen Themen wurden im Rahmen der Bilanz Defizite festgestellt. Der Reisezeitvergleich ÖPNV/MIV ist jedoch ein deutliches Indiz für mögliche Netzschwachpunkte. Die Direktheit der Verbindung und die Anschlusssicherung sind darüber hinaus wichtige verkehrsplanerische Aspekte der Linienbündelung.</p> <p>Feststellen von Hinderungsursachen für Maßnahmen die geplant, jedoch nicht realisiert wurden.</p> <p>Beide Merkmale können als Baustein für das Controlling ausgeschriebener Leistungen herangezogen werden.</p>



4.3 Anforderungsprofil

Empfehlungen	Begründung
<p><b>Verkehrsmiteinsatz</b></p> <p><b>16</b> Vorgaben für Produktprofile der Verkehrsmittel sollen sich an den Vorgaben der Verbände [ 14 ] bzw. an dem Arbeitspapier des HMWVL [ 15 ] orientieren.</p>	<p>Ein einheitlicher Marktauftritt aller ÖPNV-Produkte innerhalb eines Verbundraumes steigert die Akzeptanz durch den Kunden.</p>
<p><b>Erschließungsqualität</b></p> <p><b>17</b> Für die Beurteilung der Erschließungsqualität sind messbare Größen festzulegen.</p>	<p>Diese Messgrößen dokumentieren den Qualitätsmaßstab des Aufgabenträgers der bei der Erschließung von bebauten Gebieten anzulegen ist. Dadurch ist auch der Qualitätsmaßstab für die ausreichende Verkehrsbedienug festgelegt.</p> <p>Als Messgrößen sollten die Empfehlungen des VDV herangezogen werden [ 16 ].</p>
<p><b>Verbindungsqualität</b></p> <p><b>18</b> Es sollten insbesondere qualitative bzw. quantitative Vorgaben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrszeiten,</li> <li>▪ Bedienungshäufigkeiten,</li> <li>▪ Takt,</li> <li>▪ Umsteigenotwendigkeiten,</li> <li>▪ Verknüpfungspunkte,</li> <li>▪ Bedienungsformen,</li> </ul> <p>aufgenommen werden.</p>	<p>Diese Rahmenvorgaben bilden das Angebot und die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienug (s. Kap. 3.2.1). Darüber hinaus sind sie wesentliche Elemente für die verkehrsplanerische Begründung von Linienbündeln.</p>
<p><b>19</b> Die zentralörtliche Bedeutung der Quell- und Zielorte soll bei der Festlegung der qualitativen sowie quantitativen Vorgaben stärker berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Hierarchie der zentralen Orte ist durch die Regionalplanung vorgegeben. Die qualitativen Anforderungen an die Einzugsbereiche und an das Angebot sollten entsprechend dieser Hierarchie ausgerichtet werden.</p>
<p><b>20</b> Es ist zu empfehlen, Vorgaben für die Reisezeit im ÖPNV und für das Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV aufzunehmen.</p>	<p>Diese Vorgaben sind wichtige Beurteilungsgrößen für die Mängelanalyse. Verbesserungen können sich positiv auf die Maßnahmenbewertung und insbesondere bei der Umsetzung auf die künftige Nachfrage auswirken.</p>

**Bedienungsqualität**

**21** Mindestanforderungen zur Fahrzeugausstattung sollten unter den Aspekten „kundenfreundlich, behindertengerecht sowie Umweltverhalten“ formuliert werden.

**22** Die Mindestanforderungen der Haltestellenausstattung ist an den Vorgaben der Verbände zu orientieren.

Dies sind maßgebliche Grundlagen für die Ausschreibung, Vergabe und Controlling.

Hierbei sollten nur die wesentlichen qualitativen Anforderungen formuliert werden. Detailangaben gehören in den Leistungskatalog der Ausschreibung. Die Mindestanforderungen sollten so neutral beschrieben sein, dass ausreichend Spielräume für die Ausschreibungsverfahren verbleiben.

Ein einheitlicher Marktauftritt aller ÖPNV-Einrichtungen innerhalb eines Verbundraumes steigert die Wiedererkennbarkeit und damit die Akzeptanz durch den Kunden.

**4.4 Angebotskonzeption**

Empfehlungen	Begründung
<p><b>23</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Angebotsplanung sollte aus den vorhergegangenen Arbeitsschritten abgeleitet sein.</li> <li>▪ Bei der Angebotsplanung ist die Wechselwirkung zwischen MIV / ÖPNV (P+R und Reisezeiten) stärker als bisher zu berücksichtigen.</li> <li>▪ Beschleunigungspotentiale sind stärker zu beachten.</li> <li>▪ Die Angebotskonzeption soll durch eine Prioritätensetzung für die Maßnahmen ergänzt werden.</li> <li>▪ Auch langfristige Maßnahmen (&gt;5Jahre) sind aufzunehmen.</li> </ul>	<p>Verkehrlich unbegründete Maßnahmen werden vermieden.</p> <p>Die Stärken des ÖPNV können erkannt und genutzt, schädliche Konkurrenzsituationen (Schwächung von Buszubringer) vermieden werden [17].</p> <p>Eine Verkürzung von ÖPNV-Fahrzeiten führt zu mehr Nachfrage ggf. steigt die Wirtschaftlichkeit.</p> <p>Die Festlegung von Prioritäten optimiert den Planungsablauf, die Mittelbereitstellung und die Maßnahmenwirkung.</p> <p>Dadurch können aktuelle Maßnahmen auf langfristige Entwicklungen hin ausgerichtet werden.</p>

4.5 Maßnahmenwirkung

Empfehlungen	Begründung
<p><b>Nachfrageprognose</b></p> <p><b>24</b> Die Prognoseergebnisse sollten mehr auf realistischen Einschätzungen beruhen und sich aus der Bestandsaufnahme ableiten.</p>	<p>Unrealistische Schätzungen führen zu falschen Einschätzungen und ggf. zu Fehlplanungen.</p>
<p><b>Kosten- / Erlösprognose</b></p> <p><b>25</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Prognose der Betriebsleistungen sowie der Betriebskosten sollte wie bei der Bestandsaufnahme auf den Fahrplankilometern bzw. Verbundzahlungen (€/Fzg-km) beruhen.</li> <li>▪ Die Ansätze für die Erlösprognose sollten mit den Verbänden abgestimmt sein.</li> <li>▪ Für die Veröffentlichung im NVP ist es ausreichend, die Gesamtkosten und die Gesamterlöse in einem Vorher-/ Nachhervergleich gegenüberzustellen.</li> </ul>	<p>In den bisherigen NVP wurden hierzu unterschiedliche Annahmen getroffen und zum Teil verschiedene Berechnungsansätze verwendet.</p> <p>Die Ermittlung der Kosten und Erlöse ist eine wesentliche Grundlage für:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Maßnahmenbewertung,</li> <li>- die politische Entscheidung,</li> <li>- die Linienbündelung.</li> </ul> <p>Für die Linienbündelung genügt eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung (Gesamtaufwand /-ertrag) mit starken und schwachen Bündeln.</p>
<p><b>Investitionsplanung</b></p> <p><b>26</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zu den Investitionskosten für Infrastruktur sind als Kostenschätzung ausreichend.</li> <li>▪ Der Investitionsplan soll tabellarisch, nach Maßnahmen gegliedert sowie mit einer Prioritätensetzung versehen sein. Insbesondere Kleinmaßnahmen (Haltestellen, B+R-Anlagen etc.) können zusammengefasst, mit Angabe zur örtlichen Lage dargestellt werden.</li> <li>▪ Es sind nur Maßnahmen aufzunehmen, die im Gültigkeitszeitraum umgesetzt bzw. begonnen werden können. Längerfristige Maßnahmen sollen nachrichtlich erwähnt werden.</li> </ul>	<p>Im NVP sind Ausführungsplanungen mit detaillierter Kostenzusammenstellung nicht erforderlich.</p> <p>Ein Investitionsplan ermöglicht dem Aufgabenträger sowie dem Zuwendungsgeber eine Übersicht über den – auch längerfristigen Finanzbedarf.</p>

### 4.6 Bewertung

Empfehlungen	Begründung
<p><b>27</b> Auf der Grundlage der geplanten Maßnahmen sollte eine verkehrliche sowie wirtschaftliche Bewertung durchgeführt werden.</p> <p>Bei der wirtschaftlichen Bewertung sollte angestrebt werden, möglichst plausible Angaben zu den Kosten und Erträgen aufzunehmen.</p>	<p>Dieser Arbeitsschritt wurde bei den ersten NVP oftmals nicht, bzw. wegen unrealistischer Einschätzung der Eingangsgrößen nur oberflächlich durchgeführt.</p> <p>Für die politischen Beschlussgremien ist eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen des NVP besonders bedeutsam. Daher sollten hierzu getroffene Aussagen auf plausiblen und abgestimmten Annahmen beruhen.</p> <p>Eine zusammengefasste Darstellung ist zu empfehlen.</p>

### Anmerkungen / Literatur:

---

- [ 1 ] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung / Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen:  
Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.  
Wiesbaden, Mai 1995.
- [ 2 ] Köhler, Uwe / Winter, Olaf:  
Bilanzierung der Nahverkehrspläne in Hessen.  
Untersuchung der Universität Gesamthochschule Kassel, Fachgebiet Verkehrssysteme und Verkehrsplanung im Auftrag des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen (unveröffentlicht).  
Mai 2002.
- [ 3 ] Derichs, Anka:  
Nahverkehrspläne im Zeichen der Liberalisierung.  
Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Verkehr 1.  
Dortmund, 2002.
- [ 4 ] Krause, Reinhard:  
Bringt der Wettbewerb einen Behörden-ÖPNV?  
In: Der Nahverkehr, Heft 1-2/2002, S. 6ff.
- [ 5 ] Müller-Hellmann, Adolf:  
Wahrnehmung der Unternehmenskompetenz – Unverzichtbar für einen erfolgreichen ÖPNV.  
In: Bus&Bahn, Heft 6/2002, S. 2.
- [ 6 ] Gesetz zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen.  
In der Fassung vom 19. Januar 1996 (GVBl. I S. 50).
- [ 7 ] Werner, Harald et al.:  
Überlegungen zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen unter Berücksichtigung offener Fragen der Regionalisierung des ÖPNV.  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsausschuss öffentlicher Verkehr.  
in: FGSV-Arbeitspapier Nr. 53, S.17 ff.  
Ausgabe 2001.
- [ 8 ] Bosserhoff, Dietmar:  
Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Grundsätze und Umsetzung, Abschätzung der Verkehrserzeugung.  
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Schriftenreihe Heft 42.  
Wiesbaden, 2000.
- [ 9 ] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr- und Landesentwicklung:  
Linienbündelung nach § 9 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz im Lichte des aufkommenden Wettbewerbs im ÖPNV.  
Erlass vom 22.12.1999 Az.: VI a 3 – 66 I 28.59.02 (Bündelungserlass).
- [ 10 ] Barth, Sibylle:  
Bündelung von Linien im ÖPNV.  
Gutachten Rechtsanwaltssozietät Abel-Lorenz, Barth, Baumeister und Griem im Auftrag verschiedener Aufgabenträger in NRW.  
Bremen, Mai 1999.

- 
- [ 11 ] Bei den aktuell durchgeführten Fortschreibungen der NVP für den Kreis Offenbach und für den Main-Kinzig-Kreis hat diese Aufteilung zu guten und schnellen Arbeitsergebnissen geführt. Dieses Vorgehen wurde von vielen AK-Teilnehmern als sehr positiv aufgenommen.
- [ 12 ] Rhein Main Verkehrsverbund:  
Wettbewerb im ÖPNV.  
In: RMV Schriftenreihe Heft 11, Kap.2.3.4.  
Nov. 2000.
- [ 13 ] Heft 42 wie [ 8 ]
- [ 14 ] Rhein Main Verkehrsverbund:  
Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse.  
Juni 2002.
- [ 15 ] Geißler, Jörg et al.:  
Integratives Qualitätsmodell für den ÖPNV, Qualitätsstandards und Qualitätsmessung.  
Arbeitskreis Wettbewerb im ÖPNV beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.
- [ 16 ] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):  
Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV.  
VDV-Schrift Nr. 4.  
Köln, 2001.
- [ 17 ] Schmitt Norbert / Schulz, Armin:  
Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R-/B+R-Anlagen.  
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Schriftenreihe Heft 46.  
Wiesbaden, Sept. 2001.





HESSISCHES  
MINISTERIUM FÜR  
WIRTSCHAFT,  
VERKEHR UND  
LANDESENTWICKLUNG



**Hessisches Landesamt für  
Straßen- und Verkehrswesen**

Kontaktadresse:  
Hessisches Landesamt für  
Straßen- und Verkehrswesen  
Pressestelle  
Wilhelmstraße 10  
65185 Wiesbaden

[www.verkehr.hessen.de](http://www.verkehr.hessen.de)  
[presse.hlsv@hsvv.hessen.de](mailto:presse.hlsv@hsvv.hessen.de)