4.2 Verbindungsqualität

Das Merkmal Verbindungsqualität beschreibt die Leichtigkeit und den Komfort des Reisens zwischen den Haltestellen des ÖPNV-Netzes.[61]

Die Leichtigkeit und der Komfort des Reisens werden dabei u.a. bestimmt durch

- den für die Fahrt erforderlichen Zeitbedarf,
- die Häufigkeit, mit der eine Verbindung angeboten wird sowie
- die Zahl der erforderlichen Umsteigevorgänge.

Wie bereits erläutert (vgl. Kapitel 2.2.1.1), stellen die von der Raumplanung definierten zentralen Orte mit ihrer Versorgungsfunktion für das Umland wichtige Nachfrageschwerpunkte dar.
Für die Fahrgäste ist daher die Qualität der Verbindungen zu den zentralen Orten, und hier insbesondere zu den Mittelzentren, die neben der Grundversorgung auch der Deckung des gehobenen Bedarfs dienen, ein wichtiges Kriterium bei der Bewertung der Qualität des ÖPNV insgesamt.
Den Kern der Analyse der Verbindungsqualität bildet daher eine Untersuchung der Erreichbarkeit der Mittelzentren, bei der das Kriterium der Anzahl an Verbindungen als Beurteilungsmaßstab herangezogen wurde.

Neben der Erreichbarkeit der Mittelzentren spielt für die Einwohner des Landkreises Marburg-Biedenkopf sicherlich auch noch die Qualität der Verbindungen in das Oberzentrum des Kreises, die Stadt Marburg, eine wichtige Rolle bei der Beurteilung des Gesamtsystems.
Die Bewertung der Qualität der Verbindungen aus den Gemeinden und Ortsteilen in die Stadt Marburg erfolgte anhand der Kriterien Fahrzeit und Umsteigehäufigkeit.

Den Abschluss der Analyse der Verbindungsqualität bildet eine vergleichende Betrachtung der Fahrzeiten zwischen dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr auf ausgewählten Relationen.

[61] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

4.2.1 Erreichbarkeit der Mittelzentren

Bei der Analyse der Erreichbarkeit der Mittelzentren wurde untersucht, wie häufig „akzeptable“ Verbindungen von den Gemeinden und Ortsteilen in das von der Regionalplanung zugeordnete Mittelzentrum[62] angeboten werden.

Bei der Analyse wurde wie folgt vorgegangen:

- Auswahl einer zentralen Haltestelle („Referenzhaltestelle“) in jedem Ortsteil des Untersuchungsgebietes (mit mehr als 200 Einwohnern).
- Auswahl einer zentralen Haltestelle („Referenzhaltestelle“) im zugeordneten Mittel- bzw. Oberzentrum.
- Unter Verwendung der Verbindungsauskunft des RMV[63]: Beauskunftung der jeweiligen Quell-Ziel-Relation für die Verkehrstage Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag.
- Auswertung der vom System erstellten Auskunft; Prüfung, ob die ermittelten Verbindungen als „akzeptabel“ angesehen werden können.

Als „akzeptabel“ wurden Verbindungen dann angesehen, wenn sie

- maximal einen Umstieg umfassen und
- die Fahrzeit nicht (wesentlich) mehr als 45 Minuten beträgt.

Die Zahl der Verbindungen gibt auch Auskunft darüber, ob für die Gemeinden und Ortsteile ein Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge besteht (vgl. Kapitel 6.4). Da ein solches Grundangebot durchgängig – d.h. nicht nur an Schultagen – angeboten werden sollte, wurden bei der Analyse an den Verkehrstagen Montag bis Freitag Verbindungen nur dann berücksichtigt, wenn sie sowohl an Schultagen als auch – zumindest in ähnlicher Zeitlage – an Ferientagen angeboten werden.

Als Ergebnis der Erreichbarkeitsanalyse wird die Anzahl an Fahrtenpaaren angegeben. Ein Fahrtenpaar wurde dabei definiert als halbe Summe aller Hin- und Rückfahrten an dem jeweiligen Verkehrstag (Bsp.: zwei Hin- und vier Rückfahrten = drei Fahrtenpaare). Eine Übersicht über die Anzahl an Fahrtenpaaren, die für die untersuchten Relationen ermittelt wurden, findet sich im Anhang zum NVP-Bericht (Anlage V).

Die Analyseergebnisse zeigen ein stark differenziertes Bild. Während für zahlreiche Relationen an den Verkehrstagen Montag bis Freitag eine größere Zahl an „akzeptablen“ Verbindungen angeboten wird, ließen sich – gerade im Wochenendverkehr – für andere Verbindungen nur wenige oder auch gar keine Fahrtenpaare ermitteln.

[62] Die Stadt Marburg übernimmt als Oberzentrum auch die Funktion eines Mittelzentrums für den ihr im Regionalplan zugewiesenen Versorgungsbereich.
[63] http://www.rmv.de/auskunft/

4.2.2 Qualität der Verbindungen in die Stadt Marburg

Zusätzlich zur Erreichbarkeit der Mittelzentren wurden zur Beurteilung der Verbindungsqualität auch die Fahrzeiten aus sämtlichen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern in die Stadt Marburg untersucht.

Bei der Analyse wurde wiederum ausgehend von einer Referenzhaltestelle mit Hilfe des RMV-Verbindungsplaners[64] eine Auskunft für jeden Ortsteil generiert und ausgewertet, wobei sich die Auswertung hier allerdings auf die Verkehrstage Montag bis Freitag beschränkte.
Als Zielort wurde der Halt in Marburg ausgewählt, der die günstigeren Fahrzeiten aufwies – entweder der Hauptbahnhof oder der Südbahnhof.

Für die untersuchten Relationen gab es in vielen Fällen keine Direktfahrten, sondern es bestanden lediglich Verbindungen mit Umstieg.
Die Fahrzeiten der verschiedenen möglichen, vom System ausgegebenen Verbindungen mit Umstieg weichen z.T. sehr deutlich voneinander ab. In diesen Fällen war es dann oftmals schwierig, eine für das Angebot im gesamten Tagesverlauf repräsentative Fahrzeit anzugeben.
Dennoch wurde versucht, durchgängig Fahrzeiten anzugeben, die die Qualität sämtlicher Verbindungen möglichst gut widerspiegeln. Es wurden daher in der Regel die Fahrzeiten von Verbindungen ausgewählt, die in gleicher Form häufiger angeboten werden.

Die Analyseergebnisse zeigt Anlage VI im Detail. Neben den Fahrzeiten wird dort auch die Zahl der erforderlichen Umstiege als Kriterium mit angegeben.

Die Fahrzeiten für die Fahrt nach Marburg unterscheiden sich – auch zwischen den einzelnen Ortsteilen eine Kommune – zum Teil recht deutlich.
Fahrzeiten über 60 Minuten sind gerade bei den weiter vom Zentrum des Kreises entfernten Kommunen keine Seltenheit. Hier müssen die Fahrgäste zudem in vielen Fällen ein oder sogar zwei Umstiege in Kauf nehmen, um die Stadt Marburg zu erreichen.
Auf der anderen Seite können dort, wo Relationen durch die Schiene bedient werden oder Direktverbindungen im (regionalen) Busverkehr bestehen, zum Teil Fahrzeiten erreicht werden, die als attraktiv einzustufen sind.

[64] http://www.rmv.de/auskunft/

4.2.3 Fahrzeitvergleich ÖPNV-MIV

Eine vergleichende Analyse zwischen ÖPNV-Reisezeiten und den Reisezeiten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bringt zweifelsohne eine Reihe von methodischen Schwierigkeiten mit sich. Da der MIV als die maßgebliche Konkurrenz des öffentlichen Verkehrs anzusehen ist und der Zeitbedarf eine wesentliche Determinante der Verkehrsmittelwahl darstellt, soll ein solcher Vergleich jedoch ungeachtet der Schwierigkeiten – und natürlich unter entsprechendem Hinweis – dennoch vorgenommen werden.
Auch kann die Analyse der Konkurrenzsituation ÖPNV/MIV einen Beitrag dazu leisten, entweder Defizite im ÖPNV-Bereich aufzudecken oder aber die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zu demonstrieren.

Um die methodischen Schwierigkeiten so gering wie möglich zu halten, wurde zunächst von einem Vergleich der Gesamtreisezeiten (d.h. Fahrzeiten mit Zu- und Abgangszeiten) abgesehen. Denn weder beim ÖPNV (Zugangszeit = Fußweg zur Haltestelle + Wartezeit) noch beim MIV (Zeit für die Suche nach einem Parkplatz, etc.) lässt sich diese gesamte Reisezeit problemlos bestimmen.
Leichter betrachtet werden kann hingegen die „reine“ Fahrzeit, die sich für den ÖPNV aus der Dauer zwischen der Abfahrt an der Starthaltestelle und der Ankunft an der Zielhaltestelle (d.h. mit der ggf. für Umstiege erforderlichen Zeit) ergibt.

Die Basis für den vorgenommenen Vergleich bilden demnach:

- „Reisezeit“ ÖPNV: Fahrzeit mit Umsteigezeit, ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Wartezeit an der Ausgangshaltestelle
- „Reisezeit“ MIV: „Reine“ Fahrzeit ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Parksuchzeit

Bei der Auswertung wurde mit Hilfe des RMV-Verbindungsplaners[65] für die Angabe „Fahrzeit ÖPNV (min)“ eine (möglichst) schnelle Verbindung, die zudem (möglichst) häufig in der Form angeboten wird, ausgewählt. Die Analyse erfolgte dabei auf Basis des Fahrplans für das Jahr 2010.

Als Start- und Endpunkte für die Fahrzeitermittlung wurden jeweils zentrale Haltestellen (vorzugsweise Haltepunkte des SPNV) sowie entsprechende, in unmittelbarer Nähe liegende Adressen/Hausnummern für den MIV-Routenplaner gewählt.
Da für die ÖPNV-Auswertung jeweils die zentralen Haltestellen der Ausgangs- und Zielorte herangezogen wurden und diese in der Regel natürlich günstiger mit dem ÖPNV zu erreichen sind als andere Punkte innerhalb der Siedlungsbereiche, „verfälscht“ diese Vorgehensweise das Bild etwas zu Gunsten des ÖPNV.

Die Fahrzeitermittlung für die alternative Bewältigung der gleichen Relationen mit dem MIV wurde mit Hilfe des Routenplaners von „Google maps“[66] vorgenommen. Es

[65] http://www.rmv.de/auskunft/
[66] www.maps.google.de, Route berechnen, Einstellung „mit dem Auto“, Option „Autobahn vermeiden“ nicht selektiert

ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass der Routenplaner bei der Berechnung der Fahrzeit von optimalen Verkehrsbedingungen ausgeht. Für die Fahrzeit relevante Behinderungen, wie sie sich z.B. im Berufsverkehr wohl gerade auch bei Fahrten in die Stadt Marburg ergeben dürften, werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt. Somit ergibt sich also auch hier ein „verfälschtes“ Bild, was für einen gewissen „Ausgleich“ sorgt.

Für den Vergleich von Fahrzeiten zwischen ÖPNV und MIV wurde beispielhaft für jede Kommune eine Relation ausgewertet.
In der Regel handelt es sich dabei um die Verbindung zwischen dem Kernort[67] einer Gemeinde in das von der Regionalplanung jeweils zugeordnete Mittel- bzw. Oberzentrum. In den Fällen, in denen der Kern einer Kommune selbst als Mittelzentrum ausgewiesen ist, wurde der von der Einwohnerzahl nächstgrößere Stadtteil als Ausgangspunkt für die Analyse herangezogen.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Auswertung sowohl in Form einer Tabelle als auch als Diagramm dargestellt:

Ausgangsort	Abfahrts-haltestelle	Zielort	Fahrzeit ÖPNV (min)	Fahrzeit MIV (min)	Distanz MIV (km)	Differenz Fahrzeit	
						absolut (min)	Faktor
Amöneburg	Bahnhof	Kirchhain	13	7	4,8	6	**1,9**
Gönnern	Bahnhofsstraße	Biedenkopf	36	22	16,7	14	**1,6**
Bad Endbach	Grundweg	Gladenbach	16	12	8,6	4	**1,3**
Wallau	Bahnhof	Biedenkopf	7	8	6,8	-1	**0,9**
Breidenbach	Marktplatz	Biedenkopf	22	11	10,4	11	**2,0**
Cölbe	Bahnhof	Marburg	4	7	4,7	-3	**0,6**
Dautphe	Rathaus	Biedenkopf (Katholische Kirche)	16	12	9	4	**1,3**
Wittelsberg	Markt	Marburg (Südbahnhof)	17	13	12	4	**1,3**
Fronhausen	Bahnhof	Marburg	13	21	19,1	-8	**0,6**
Runzhausen	Am Spreth	Gladenbach	5	5	3,7	0	**1,0**
Großseelheim	Heimatmuseum	Kirchhain	17	10	5,7	7	**1,7**
Sterzhausen	Bahnhof	Marburg	17	14	10,9	3	**1,2**
Lohra	Bahnhofsstraße	Gladenbach	10	8	5,5	2	**1,3**
Münchhausen	Bahnhof	Marburg	25	22	20,8	3	**1,1**
Neustadt	Bahnhof	Stadtallendorf	6	12	9,5	-6	**0,5**
Rauschenberg	Markt	Kirchhain	17	10	8,7	7	**1,7**
Niederklein	Mitte	Stadtallendorf	12	10	5,6	2	**1,2**
Niedereisenhausen	Kreuzung	Biedenkopf	29	17	13,9	12	**1,7**
Niederweimar	Bürgerhaus	Marburg	24	12	10,3	12	**2,0**
Wetter (Hessen)	Bahnhof	Marburg	14	14	13,3	0	**1,0**
Wohra	Langendorfer Straße	Kirchhain	36	18	14,7	18	**2,0**

Abb.: Tabelle Fahrzeitvergleich ÖPNV/MIV

[67] i.d.R. der Sitz der Verwaltung, ggf. auch der Ortsteil mit der höchsten Einwohnerzahl

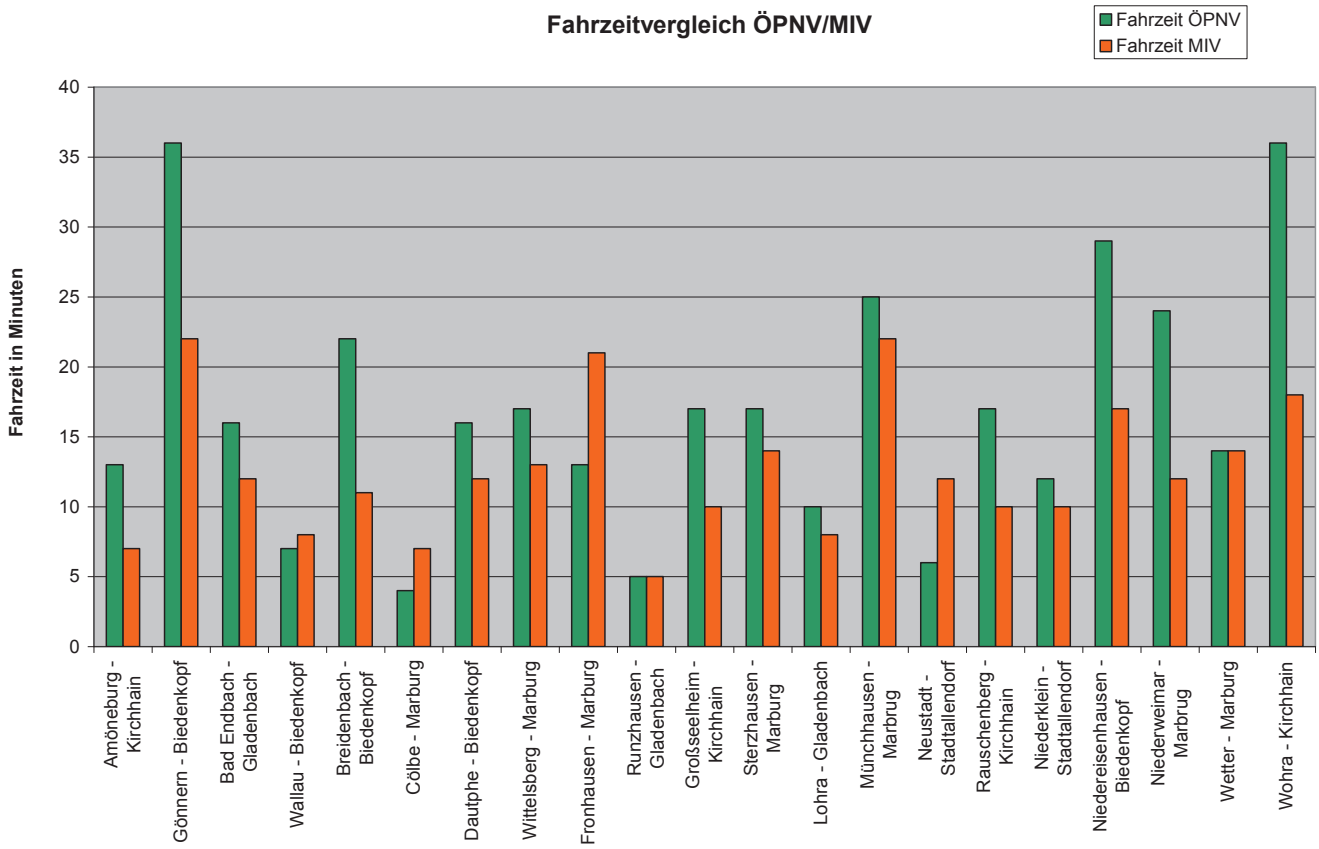

Abb.: Diagramm Fahrzeitvergleich ÖPNV/MIV

Für die Interpretation der Ergebnisse gilt:
Eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Verbindung sollte eine Beförderungszeit aufweisen, die nicht zu deutlich über der entsprechenden MIV-Fahrzeit liegt.
Um als konkurrenzfähig angesehen werden zu können, sollte die Fahrzeiten im ÖPNV die Fahrzeiten im MIV in der Regel nicht um mehr als das 1,5-fache[68] übersteigen.

Wie die letzte Zeile der obenstehenden Tabelle („Faktor“) zeigt, erfüllt eine ganze Reihe der ausgewerteten Relationen bereits diese Qualitätsvorgaben, indem sie Faktoren unter 1,5 aufweisen. Bemerkenswert sind insbesondere die Werte, die z.T. sogar deutlich unter 1,0 liegen. Hier kommt man mit dem ÖPNV wesentlich schneller als Ziel!

[68] bzw. den Faktor 1,5

Auf der anderen Seite sind aber auch Relationen zu finden, bei denen der Wert zwischen 1,5 und maximal 2,0 liegt[69].
Wenn für das Erreichen des Ziels mit dem öffentlichen Verkehr doppelt so viel Zeit benötigt wird wie mit dem Pkw, kann die ÖPNV-Verbindung sicherlich nicht als sonderlich attraktiv angesehen werden.
Vergleicht man den „Spitzenwert“ von 2,0 jedoch mit den Faktoren, die in anderen Kreisen bei ähnlichen Analysen erreicht werden, so lässt sich für den ÖPNV im Landkreis Marburg-Biedenkopf insgesamt ein durchaus positives Gesamtergebnis konstatieren.

Wie für andere Verkehrsgebiete, so gilt auch für den Landkreis Marburg-Biedenkopf: Ob die ÖPNV-Reisezeiten im Vergleich zum MIV als konkurrenzfähig anzusehen sind, wird im Wesentlichen durch das die Relation bedienende Verkehrssystem bestimmt.
Während auf den Schienenstecken oftmals konkurrenzfähige Beförderungszeiten realisiert werden können, weisen die Verbindungen zu abseits der Scheine gelegenen Orten i.d.R. deutlich weniger attraktive Zeiten auf.
Weniger attraktive Reisezeiten ergeben sich im ÖPNV auch insbesondere dann, wenn keine Direktverbindungen angeboten werden, sondern der Zwang zum (ggf. mehrmaligen) Umsteigen besteht.

[69] Diese Werte wurden in der Tabelle rot markiert.

6.4 Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität

6.4.1 Definition eines Grundangebotes im Sinne der Daseinsvorsorge

Gemäß § 4 Abs.1 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes[92] ist „eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten."
Der Aufgabenträger wird dadurch verpflichtet, die Bereitstellung eines Grundangebotes an Mobilität in seinem Zuständigkeitsbereich zu gewährleisten.
Die Sicherung der Daseinsvorsorge wird damit zu einer zentralen Aufgabe der Nahverkehrsplanung. Ein Nahverkehrsplan muss diesen Umstand in ausreichendem Maße berücksichtigen.

Durch die Definition des Grundangebotes für das Verbandsgebiet des RNV im Rahmen der Angebotskonzeption soll das Ziel einer Sicherstellung der Daseinsvorsorge fest im Nahverkehrsplan verankert werden.

Im Kapitel Zielsetzung (1.3) wurde bereits darauf hingewiesen, dass angesichts der finanziellen Situation des Kreises die Sicherung der Versorgungsqualität keine leichte Aufgabe darstellt und dass daher die Standards für die künftige ÖPNV-Bedienung mit „Augenmaß" definiert werden müssen.
Wird der Standard zu hoch gesetzt, scheitert die Einhaltung der vorgegebenen Werte in der Praxis an der Finanzierung. Umgekehrt würde ein zu niedrig angesetzter Standard bedeuten, dass der RNV der ihm als Aufgabenträger zugewiesenen gesetzlichen Vorgabe (d.h. die Daseinsgrundvorsorge sicherzustellen) nicht mehr gerecht wird.

Als grundlegende Anforderung an die Qualität der Verkehrsbedienung innerhalb des Kreisgebietes können die von der Landes- und Regionalplanung definierten Vorgaben bezüglich der Erreichbarkeit der Mittelzentren (bzw. des Oberzentrums) herangezogen werden.
Der bereits mehrmals angeführte Regionalplan-Entwurf für Mittelhessen bestimmt im Kapitel „Öffentlicher Personennahverkehr": „Um die Erreichbarkeit des jeweiligen Mittelzentrums zu gewährleisten, sind für jeden Ortsteil ab 200 Einwohnern

- mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag (zum Mittelzentrum und zurück)
- mit maximaler Fahrtzeit von 45 Minuten mit dem ÖPNV

zu gewährleisten."[93]

Die Vorgabe zum Grundangebot ist dabei im Sinne einer Mindestbedienung zu verstehen, durch die lediglich die Untergrenze des vorzuhaltenden Angebotes festgelegt wird.

[92] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005
[93] Regionalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009, S. 118

6.4.2 Nachfrage- und funktionsgerechte Verdichtung des Grundangebotes

Wie der letzte Satz des vorangegangenen Kapitels bereits andeutet:
Auch bei einem Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge, wie es anhand der Vorgaben der Regionalplanung definiert wurde, darf bei der konkreten Angebotsgestaltung die bestehende Fahrgastnachfrage nicht gänzlich unberücksichtigt bleiben.
Zudem muss bei der Angebotsgestaltung, um dem unter 6.2.2 erläuterten Auf- und Ausbau eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems gerecht werden zu können, die funktionale Einordnung der ÖPNV-Linien in Netzebenen Beachtung finden. Auch hat sich die Ausgestaltung des Angebotes am Grundmuster des Integralen Taktfahrplans (ITF) zu orientieren, der mit der Umsetzung des Nahverkehrsplanes für die Jahre 2004 – 2008 eingeführt wurde.

Daraus ergibt sich, dass das vorab definierte Grundangebot nachfrage- und funktionsgerecht zu verdichten ist, um den Mindestanforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität aus Fahrgastsicht entsprechen zu können.

Aufbauend auf der vorgestellten Gliederung in Netzebenen ergeben sich für die funktionalen Linienkategorien folgende spezifische Anforderungen:

- Aufgrund ihrer wichtigen Verbindungsfunktion ist bei den **Hauptlinien** von einer Nachfrage und funktionalen Bedeutung auszugehen, die ein deutlich über die definierte Mindestbedienung hinausgehendes Fahrtenangebot rechtfertigt.
  Für die Angebote in lokaler Zuständigkeit, die der Kategorie Hauptlinie zugeordnet sind, ist daher ein vertaktetes Angebot vorzusehen. In Anlehnung an die derzeitige Bedienungsstruktur ist ein Taktraster von 120 Minuten vorzusehen, das zumindest für die Bedienung an den Verkehrstagen Montag bis Freitag maßgeblich ist. In Bezug auf den Bedienungszeitraum hat sich das Angebot auf den Hauptlinien in Grundzügen an der Bedienung der übergeordneten Netzebenen zu orientieren.
  Bei Hauptlinien ist auch eine Bedienung an den Wochenenden sicherzustellen, die sich in Bezug auf den Umfang und den Bedienungszeitraum an der Nachfrage zu orientieren hat.

- Den **Erschließungslinien** kommt bei der Erfüllung des Mindeststandards eine Schlüsselrolle zu, da sie die Anbindung der Ortsteile an das nächste Versorgungszentrum sicherzustellen haben. Bei entsprechender Nachfrage sind die Erschließungslinien über das Niveau der Grundversorgung hinaus zu verstärken.
  Eine ausreichende Nachfragebasis vorausgesetzt, sollte die Anbindung der Ortsteile auch an den Wochenenden in Grundzügen sichergestellt werden. Gerade an den Wochenenden ist dabei auf eine sinnvolle Verknüpfung mit den Hauptlinien und insbesondere dem SPNV-Angebot hinzuwirken.

- Bei den **Innerorstlinien** sollte, wie bei den Erschließungslinien, eine nachfragegerechte Verdichtung des Angebotes im Einzelfall geprüft werden. Auch hier ist bei der Angebotsgestaltung speziell auf die Funktion der Zuführung zu den übergeordneten Netzebenen zu achten.

Insbesondere bei Stadtbusverkehren sollte es sich im Regelfall jedoch um vertaktete Angebote mit ganztägiger Bedienung und einem Fahrtenangebot an den Wochenenden – zumindest an Samstagen – handeln.

- Für **Ergänzungslinien** lassen sich, da hier spezielle Verkehrsbedürfnisse abgedeckt werden, keine verbindlichen Vorgaben für die Verbindungs- und Bedienungsqualität definieren. Das Fahrtenangebot ist anhand des spezifischen Beförderungsbedarfs zu bestimmen.

6.4.3 Erbringung der Verkehrsleistung

Sowohl für das Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge als auch für die nachfrage- und funktionsgerechte Verdichtung des vorgegebenen Mindestangebotes gilt, dass mit den Fahrtenhäufigkeiten keine konkreten Vorgaben zur Bedienungsform getroffen werden.
Ob das Fahrtenangebot also als „klassischer“ Linienverkehr mit Bussen oder als flexibler Verkehr (z.B. AST- oder ALT-Verkehr) angeboten wird, kann daher von Fall zu Fall entschieden werden.
Auch bei der Wahl der geeigneten Bedienungsform wir die Nachfrage wiederum als ausschlaggebendes Kriterium heranzuziehen sein.

Insbesondere für das Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge gilt in Bezug auf das Fahrtenangebot jedoch, dass eine ganzjährige, kontinuierliche Bedienung an den Wochentagen Montag bis Freitag zu erfolgen hat.
Der Definition nach ist ein Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge also auch während der Schulferien vorzuhalten. Fahrten, die lediglich der Schülerbeförderung dienen und für die es während der Schulferien keinen entsprechenden Ersatz gibt, können daher nicht als Bestandteil der Mindestbedienung angesehen werden.