



Endbericht

Nahverkehrsplan

Universitätsstadt Marburg

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Manuel Kitzmann, M. Sc.

Gregor Korte, M. Sc.

Dipl.-Ing. Johannes Lensch

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg

unter Mitarbeit von

Robby Jahnke (Projektleiter)

Stadtwerke Marburg Consult

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Management Summary	9
1 Zielsetzung	10
2 Rahmenvorgaben	11
2.1 Rechtliche Grundlagen	11
2.1.1 Verordnung (EG) 1370/2007	11
2.1.2 Personenbeförderungsgesetz	11
2.1.3 Behindertengleichstellungsgesetz	13
2.1.4 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	13
2.1.5 Bundesimmissionsschutzgesetz	14
2.1.6 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge	14
2.1.7 ÖPNV-Gesetz Hessen	15
2.1.8 Hessisches Mobilitätsfördergesetz	17
2.2 Planerischer Rahmen	17
2.2.1 Planungen des Bundes	17
2.2.2 Landesplanung	18
2.2.3 Regionalplanung	19
2.2.4 Konzepte der Universitätsstadt Marburg	20
2.2.5 Nahverkehrsplanungen	26
3 Bestandsanalyse	34
3.1 Raumstrukturanalyse	34
3.1.1 Raumstruktureller Überblick	34
3.1.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	36
3.1.3 Pendelndenrelationen	40
3.1.4 Bildungseinrichtungen	43
3.1.5 Weitere Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV	44
3.2 Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebots	44
3.2.1 Organisationsstruktur	44
3.2.2 Schienengebundener ÖV	47
3.2.3 Straßengebundener ÖV	50
3.2.4 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	53
3.3 Tarif	56
3.3.1 Fahrten über die Stadt(-tarif)grenze	57
3.3.2 Verbundübergreifende Fahrberechtigungen	58
3.4 Kommunikation und Information	58
3.4.1 Fahrpläne	58

3.4.2	Linienetzplan	59
3.4.3	Mobilitätszentrale	60
3.5	Ergebnisse der Online-Umfrage	61
4	Analyse der Angebotsqualität	63
4.1	Erschließungsqualität	63
4.2	Bedienungsqualität	65
4.3	Verbindungsqualität	67
4.3.1	Reisezeitverhältnisse	67
4.3.2	Reisezeit in die Stadtteile	67
4.3.3	Reisezeit in die Region	68
4.4	Umsteigequalität	69
4.4.1	Der Umstieg am Bahnhof Marburg (Lahn)	69
4.4.2	Der Umstieg am Südbahnhof Marburg	71
4.5	ÖPNV-Infrastruktur	72
4.5.1	Fahrzeuge	72
4.5.2	Haltestellen	73
4.5.3	ÖPNV-Bevorrechtigung	73
4.6	Zusammenfassende Bewertung	77
5	Grundlagen für den ÖPNV – Das Anforderungsprofil	79
5.1	Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan	79
5.2	Leitbilder und Ziele	79
5.2.1	Ziele aus dem Regionalen Nahverkehrsplan	79
5.2.2	Ziele aus dem Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035	80
5.3	Das Anforderungsprofil für Marburg	80
5.3.1	Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung	80
5.3.2	Erschließungsqualität	82
5.3.3	Bedienungsqualität	82
5.3.4	Verbindungsqualität	85
5.3.5	Verkehrsmittel, Angebotstypen und Netzebene	87
5.3.6	Mindeststandards für Haltestellen	90
5.3.7	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	93
5.3.8	Fahrzeugstandards straßengebundener ÖPNV	95
5.3.9	Verkehrsbedienung	98
5.3.10	Fahrpersonal	99
5.3.11	Marketing	101
5.3.12	Fahrgastinformation	102
5.3.13	Mobilitätsmanagement	104

5.3.14	Umgang mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen	104
5.3.15	Qualitätsmanagement	105
5.3.16	Sicherheit	105
6	Konzept Marburg 21+	107
6.1	Netzkonzeption Marburg 21+	109
6.1.1	Stadtbusverkehr	111
6.1.2	Regional- und Lokalbusverkehr	117
6.1.3	Schnellbussystem	118
6.1.4	Flexible Bedienformen	120
6.1.5	Nachtbussystem	123
6.2	Infrastruktur	124
6.2.1	Haltestelle	124
6.2.2	Fahrzeuge	130
6.2.3	Betrieb	131
6.2.4	Intermodalität durch Mobilstationen	134
6.2.5	Prüfung zusätzlicher Bahnstationen	135
6.3	Organisation	136
6.3.1	Mobilitätszentrale	136
6.3.2	Mobilitätsmanagement	136
6.3.3	Tarif	139
6.3.4	Sicherheit an Haltestelle und im Fahrzeug	140
6.3.5	Information und Kommunikation	141
6.4	Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung	145
7	Auswirkungen	148
7.1	Prognose der Betriebsleistung	148
7.2	Finanzierung und Kostenschätzung	150
7.3	Umsetzung	151
8	Quellenverzeichnis	153
9	Anhang	155
9.1	Liniensteckbriefe Bestand	155
9.2	Liniensteckbriefe Konzept Marburg 21+	184

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split nach Verkehrsleistung in Marburg	22
Abbildung 2: ÖV-Anteil an Wegen in Marburg im Vergleich	23
Abbildung 3: Verlauf und Oberleitung des geplanten Batterie-Oberleitungsbusses.....	26
Abbildung 4: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und im MIV bis 2030 im RMV.....	27
Abbildung 5: Gliederung in Stadtteile und Raumstruktur	35
Abbildung 6: Überregionale Anbindung Marburgs	36
Abbildung 7: Trend der Bevölkerungsentwicklung in Marburg.....	37
Abbildung 8: Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung	37
Abbildung 9: Saldo der Wanderungsbewegungen.....	38
Abbildung 10: Entwicklung der Studierendenzahlen nach Geschlecht (jeweils zum Wintersemester).....	38
Abbildung 11: Altersstruktur der Marburger Bevölkerung im Jahr 2016.....	39
Abbildung 12: Pendlerverflechtungen der Universitätsstadt Marburg	42
Abbildung 13: Schienenpersonennahverkehr mit Halt in Marburg (Lahn).....	49
Abbildung 14: Ausschnitt A-Tarifgebiet 0500 aus dem Tarifgesamtplan des RMV.....	57
Abbildung 15: Liniennetzplan der Universitätsstadt Marburg (Stand 2021).....	60
Abbildung 16: Mobilitätszentrale in Marburg	61
Abbildung 17: Erschließungsqualität im Stadtgebiet Marburg	64
Abbildung 18: Haltestellen in Marburg mit über 300 Abfahrten zwischen 6:00 - 18:00 Uhr	66
Abbildung 19: Wegekette im ÖPNV.....	67
Abbildung 20: Reisezeiten zur Station Marburg (Lahn) aus den Stadtteilen	68
Abbildung 21: Reisezeiten ab der Station Marburg (Lahn) in die Region	69
Abbildung 22: Taktuhr Bahnhof Marburg (Lahn)	70
Abbildung 23: Taktuhr Marburg Südbahnhof.....	71
Abbildung 24: Midibus mit batterieelektrischem Antrieb.....	72
Abbildung 25: Bushaltestelle Robert-Koch-Straße.....	77
Abbildung 26: schematisches Achsenkonzept.....	81
Abbildung 27: Wegekette im ÖPNV.....	107
Abbildung 28: Schnellbuskonzept	119
Abbildung 29: Nachtnetz der VAG Freiburg.....	123
Abbildung 30: Musterzeichnungen barrierefreie Haltestelle der Stadt Marburg.....	125
Abbildung 31: 6-zeiliger DFI-Anzeiger an der Haltestelle Rudolphsplatz.....	142
Abbildung 32: Online-Dialog zum Nahverkehrsplan.....	146
Abbildung 33: Anzahl der Ideen nach Linien	147
Abbildung 34: Anzahl der Ideen nach Themen	147

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beschaffungsquoten des SaubFahrzeugBeschG	15
Tabelle 2: Auszug Grundsätze regionaler Infrastruktur des Regionalplans Mittelhessen 2010	19
Tabelle 3: Bedienungsstandards des RMV für regionale Linienverkehre	28
Tabelle 4: Umsetzungsstand der zentralen Veränderungen im Liniennetzplan	29
Tabelle 5: Umsetzungsstand der Maßnahmen Linien betreffend	30
Tabelle 6: Umsetzungsstand Maßnahmen	31
Tabelle 7: Kennzahlen der Stadtteile	39
Tabelle 8: Organisationsstruktur des ÖSPV-Angebots in Marburg	46
Tabelle 9: Schienenpersonenfernverkehr mit Halt in Marburg (Lahn).....	47
Tabelle 10: Schienenpersonennahverkehr mit Halt in Marburg (Lahn).....	48
Tabelle 11: Linien im Regional- und Lokalbusverkehr Marburg (Stand Sommer 2022)	50
Tabelle 12: Buslinien im Stadtbusverkehr Marburg	52
Tabelle 13: AST-Linien im Stadtbusverkehr Marburg	53
Tabelle 14: Anzahl der B+R-Stellplätze	54
Tabelle 15: Leihradstationen in Marburg	54
Tabelle 16: Auszug Tarif "Stadtpreisstufe" Marburg - Auszug.....	56
Tabelle 17: häufigste Verbesserungsvorschläge im ÖPNV (n=2.574)	62
Tabelle 18: Haltestellen mit der höchsten Bedienung an Werktagen	66
Tabelle 19: Fahrzeugbestand der Stadtwerke Marburg (Stand 2022)	72
Tabelle 20: Übersicht Stadtbuslinien je Knotenpunkt	74
Tabelle 21: LSA-Anlagen ohne Busbeschleunigung in Aufgabenträgerschaft von Hessen Mobil	75
Tabelle 22: Bedienungszeiten	83
Tabelle 23: Bedienungshäufigkeiten	85
Tabelle 24: Qualitätsstufen Umstiegszeiten	86
Tabelle 25: Produktbeschreibung	87
Tabelle 26: Netzebene	90
Tabelle 27: Ausstattungsanforderung Haltestellen.....	92
Tabelle 28: Stufenkonzept zum Ausbau von DFI an Bushaltestellen	143
Tabelle 29: Prognostizierte Betriebsleistung des Konzepts Marburg 21+	148
Tabelle 30: Prognostizierte Betriebsleistung des Konzepts Marburg 21+ im Vergleich zum Status Quo	149
Tabelle 31: Prognostizierter Fahrzeugbedarf des Konzepts Marburg 21+	150
Tabelle 32: Prognostizierter Fahrzeugbedarf des Konzepts Marburg 21+ im Vergleich zum Status Quo	150

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anrufsammeltaxi	ÖPNVG HE	Gesetz zum öffentlichen Personen- nahverkehr in Hessen
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Men- schen mit Behinderungen	ÖSPV	Öffentliche Straßenpersonennah- verkehr
BOB	Batterie-Oberleitungsbus	ÖV	Öffentlicher Verkehr
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
BMVI	Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur	P+R	Park and Ride
B+R	Bike and Ride	RB	Regionalbahn
CVD	Clean Vehicles Directive	RE	Regionalexpress
DB	Deutsche Bahn	RegioStaR7	Differenzierter regional- statisti- scher Regionstyp
DFI	Dynamische Fahrgastinformation	RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
EU	Europäische Union	RDE	real driving emissions
FGSV	Forschungsgesellschaft für Stra- ßen- und Verkehrswesen	RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungs- gesetz	RNV	Regionaler Nahverkehrsverband
HE	Hessen-Express	Sbf	Südbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ITF	Integraler Taktfahrplan	SrV	System repräsentativer Verkehrs- befragungen
KAV	Kommunaler Arbeitgeberverband	SVZ	Schwachverkehrszeit
LEP	Landesentwicklungsplan	SWMC	Stadtwerke Marburg Consult
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation	TVN	Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe
LSA	Lichtsignalanlage	UKGM	Universitätsklinikum Gießen und Marburg
MiD	Mobilität in Deutschland	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunter- nehmen
MIV	Motorisierter Individualverkehr	VGWS	Verkehrsgemeinschaft Westfalen- Süd
MobFöG HE	hessisches Mobilitätsfördergesetz	zGM	zulässige Gesamtmasse
MoVe 35	Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035		
MVG	Marburger Verkehrsgesellschaft		
Nfz	Nutzfahrzeuge		
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund		
NVZ	Normalverkehrszeit		
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag		
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr		

Management Summary

Mit dem Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg soll der ÖPNV zur Umsetzung der Mobilitätswende beitragen. Der ÖPNV stellt in Marburg das Rückgrat des Umweltverbunds dar. Innerhalb des Nahverkehrsplans wird mit dem Konzept Marburg 21+ die Gestaltung des ÖPNV in den kommenden Jahren dargestellt.

Das Konzept Marburg 21+ sieht eine deutliche Steigerung der Verkehrsleistung vor. So soll eine Steigerung der Nutzwagenkilometer im Stadtbusverkehr um ca. 47 % erfolgen. Dies steht in engem Zusammenhang mit Anforderungen aus dem Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 (MoVe 35). MoVe 35 verfolgt einen weiter gefassten Zeithorizont, so dass in diesem Nahverkehrsplan erste Umsetzungen erfolgen können. Ziel von MoVe 35 ist die Verkehrswende, unter anderem mit einer deutlich gestärkten Anbindung der Außenstadtteile an die Innenstadt und die beiden bestehenden Bahnhöfe, sowie perspektivisch mit weiteren Bahnstationen. Die gestärkte Anbindung der Außenstadtteile macht sich insbesondere durch die Erweiterung der Betriebszeiten im ÖPNV bemerkbar. Das ÖPNV-Angebot wird in den Tagesrandzeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen deutlich erweitert. Montags bis Freitag erfolgt die Bedienung damit stadtweit bereits ab ca. 5:00 Uhr, samstags ab ca. 6:00 Uhr und Sonn- und feiertags ab ca. 7:00 bzw. spätestens ca. 10:00 Uhr, jeweils bis um ca. 1:00 Uhr des Folgetages. Die Linienverläufe werden im Einzelnen optimiert und an die bestehenden Bedürfnisse angepasst. Dazu zählt bspw. ein einheitlicher Linienverlauf im Allnatal oder der Einsatz von Gelenkbussen zwischen Stadtwald und Hauptbahnhof. Neben Aussagen zur Verkehrsleistung werden im Nahverkehrsplan weitere, ergänzende Maßnahmen definiert. Dazu zählen z. B. der gesetzlich geforderte barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen, Maßnahmen zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten oder Optimierungen im Mobilitätsmanagement. Hier ist eine enge Verknüpfung mit Maßnahmen aus dem MoVe 35 gefordert.

Die Umsetzung der im Nahverkehrsplan aufgezeigten Maßnahmen soll schrittweise erfolgen, insbesondere unter der Prämisse des deutschlandweiten Fahrpersonalmangel. Zur Umsetzung sind voraussichtlich ca. 15 zusätzliche Fahrzeuge und ca. 41 zusätzliche Personalstellen erforderlich. Dies stellt für das Verkehrsunternehmen in den kommenden Jahren eine große Herausforderung dar. Neben den konkreten Maßnahmen sind im Nahverkehrsplan darüber hinaus Prüfaufträge mit grundsätzlichen Aussagen fixiert. In vertiefenden Betrachtungen sollen u. a. ein Schnellbussystem, der Einsatz von flexiblen Bedienformen und ein Nachtbussystem erarbeitet werden.

Hinsichtlich der Elektrifizierung der Busflotte ist ein neues Betriebsgebäude in Marburg notwendig. Dies ist unabhängig von einem zukünftigen Betrieb mit Batterie-Oberleitungsbussen oder Elektrobusen zu realisieren. Dafür ist die Bereitstellung zusätzlicher Flächen durch die Stadt oder ein Neubau auf vorhandener Fläche notwendig. Beide Bauvorhaben sind mit einer sehr hohen finanziellen Belastung für die Stadt bzw. die Stadtwerke verbunden.

Insgesamt ist mit der deutlich gesteigerten Verkehrsleistung, der dadurch notwendigen Vergrößerung des Fuhrparks, dem erhöhten Personaleinsatz sowie weiteren infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen mit einem erheblichen finanziellen Mehraufwand (Kosten erhöhen sich voraussichtlich auf ca. das Dreifache) für die Stadt Marburg als Eigentümerin der Stadtwerke Marburg GmbH zu rechnen.

1 Zielsetzung

Mobilität bereitstellen – Ziele erreichen. In Marburg leistet der ÖPNV bereits heute einen bedeutenden Beitrag, um die Verkehrsnachfrage klima- und stadtverträglich abzuwickeln. Im vorliegenden Nahverkehrsplan soll der ÖPNV städtische Herausforderungen wie den ausgerufenen Klimanotstand und die damit verbundenen Maßnahmen zur Klimaneutralität unterstützen und dazu beitragen, dass die Mobilitätswende gelingen kann. Bus und Bahn sind in der Universitätsstadt Marburg das Rückgrat des Umweltverbunds und damit einer zukunftsfähigen Mobilität.

Die Universitätsstadt Marburg ist Aufgabenträgerin im ÖPNV und damit für die Aufstellung eines Nahverkehrsplans zuständig. Diesem Auftrag kommt Marburg mit dem vorliegenden Dokument nach. Hierbei handelt es sich um die inhaltliche Überprüfung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Universitätsstadt Marburg aus den Jahren 2016 bis 2021. Gemäß hessischem ÖPNVG erfolgt die Fortschreibung alle fünf Jahre, so dass auch dieser Nahverkehrsplan eine Gültigkeit von fünf Jahren besitzt.

Mit der Fortschreibung soll das in der Stadt vorhandene ÖPNV-System weiterentwickelt und gezielt verbessert werden. Die im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größenordnung hohe Fahrgastnachfrage bekräftigt die Festigung des bestehenden Systems. Auf Neuerungen wie die Einführung des in Planung befindlichen Batterie-Oberleitungsbusses wird in diesem Nahverkehrsplan eingegangen. Das in diesem Nahverkehrsplan entwickelte Konzept Marburg21+ berücksichtigt die aktuellen Entwicklungen im ÖPNV und zeigt Verbesserungspotenziale auf.

Die Anpassung an aktuelle Herausforderungen steht in diesem Nahverkehrsplan im Fokus. Zum einen ist die Corona-Pandemie zu nennen, die drastische Auswirkungen auf den ÖPNV hatte und immer noch hat. Lösungsansätze zur Überwindung der Folgen der Corona-Pandemie im Verkehrsbereich und damit zur Rückgewinnung von Fahrgästen sollen aufgezeigt und im Konzept Marburg 21+ verankert werden. Auch der Ressourcenschutz und das in Marburg beschlossene Ziel der Klimaneutralität sollen Berücksichtigung finden. So werden bspw. Maßnahmen definiert, die einen klimafreundlicheren Betrieb ermöglichen.

Parallel zur Aufstellung dieses Nahverkehrsplan erarbeitet die Universitätsstadt Marburg das Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 (MoVe 35). Hier entstehen Synergien in beide Richtungen, obwohl der Zeithorizont von MoVe 35 deutlich weiter gefasst ist. Beispielsweise ergeben sich hinsichtlich der Zielsetzungen beider Planwerke Überschneidungen, die auf den Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität abzielen. Übereinstimmend soll eine Mobilitätswende in Marburg geschaffen werden. Den Grundstein für die Entwicklung des ÖPNV in den nächsten fünf Jahren im Sinne der Mobilitätswende legt dieser Nahverkehrsplan.

2 Rahmenvorgaben

2.1 Rechtliche Grundlagen

2.1.1 Verordnung (EG) 1370/2007

Die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates gilt seit dem Jahr 2009 und enthält Vorgaben zur Finanzierung und Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für den ÖPNV. Die Verordnung bezieht sich auf sämtlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße. In der Universitätsstadt Marburg ist hiervon der Busverkehr betroffen. Für die Vergabe des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie den Regionalbusverkehr ist als zuständige Aufgabenträgerorganisation der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zuständig.

Die Europäische Union hat mit dieser Verordnung einen europäischen Binnenmarkt zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen erschaffen, so dass in Ergänzung zu allgemeinen Vorgaben öffentlicher Aufträge auch Verkehrsdienstleistungen nach festen Kriterien vergeben werden. Neben den Kriterien, wie diese Leistung vergeben werden soll, regelt die Verordnung, unter welchen Bedingungen Ausgleichszahlungen gewährt werden können, ohne den Wettbewerb zu gefährden.

Vergaben von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind über Vorabbekanntmachungen im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Diese sollen Anforderungen an Fahrplan, Beförderungsentgelt und Anforderungen an Standards enthalten.

2.1.2 Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die zentrale gesetzliche Grundlage, um den kommunalen und nachbarschaftlichen öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland zu planen, zu organisieren und zu betreiben. Das Gesetz regelt Verkehrsleistungen bis zu einer Strecke von 50 km und einer Fahrzeit von bis zu einer Stunde. Wesentliche Inhalte sind die Genehmigungspflicht von Linienverkehren und deren Ausgestaltung sowie die Integration der Verordnung (EG) 1370/2007. Dabei enthält das Gesetz auch Vorgaben für den Nahverkehrsplan.

Der Aufgabenträger hat hierzu eine angemessene Bedienung sicherzustellen und Anforderungen an Umfang und Qualität des ÖPNV sowie dessen Umweltqualität zu formulieren. Verkehrsmittelübergreifende Verkehrsangebote sind zu integrieren. Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2013 stellt der Gesetzgeber die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen in den Vordergrund. Dazu sollte bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden. Ziel des Nahverkehrsplans ist es, Aussagen über erforderliche Maßnahmen zu treffen und diese zeitlich zu terminieren. Falls die vollständige Barrierefreiheit nicht erreicht werden kann, sind im Nahverkehrsplan die Ausnahmen konkret zu benennen und zu begründen (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG).

Im Rahmen der Verordnung (EG) 1370/2007 sind eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die durch Ticketerlöse, Ausgleichszahlungen und sonstige Unternehmenserträge finanziert werden, von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen zu unterscheiden. Diese werden zusätzlich zu den genannten Erträgen bezuschusst. Grundsätzlich ist der eigenwirtschaftliche Verkehr zu bevorzugen, wenn dieser die Anforderungen an eine angemessene Bedienung erfüllt. Gemeinwirtschaftliche Leistungen zur Erfüllung der im Nahverkehrsplan vorgegebenen Qualitäten sind nach Verordnung (EG) 1370/2007 zu behandeln. Bei einer entsprechenden Ausschreibung oder Vergabe kann auf die Inhalte des Nahverkehrsplans hingewiesen werden (vgl. §§ 8 Abs. 4, 8a Abs. 1 PBefG).

- **Eigenwirtschaftlich:** der Betrieb trägt sich durch die „Einnahmen“ der Geschäftshandlung. Dazu zählen Fahrgeldeinnahmen, aber auch Ausgleichsleistungen aus der Schülerbeförderung (§ 45a PBefG), der kostenlosen Beförderung von Menschen mit Behinderung (§ 145 SGB) oder Ausgleichszahlungen aus Tarifharmonisierungsverlusten in Tarifverbänden
- **Gemeinwirtschaftlich:** sind Teile der oder die gesamten Verkehrsleistungen, die sich nicht eigenwirtschaftlich tragen. Die Ausschreibung muss nach den Vorgaben der Verordnung erfolgen, unter bestimmten Voraussetzungen auch europaweit.

Es besteht für Kommunen und Kreise im Falle von gemeinwirtschaftlich finanzierten Leistungen neben einer Leistungsvergabe im Wettbewerbsverfahren (Ausschreibung) die Möglichkeit, Verkehrsleistungen an einen internen Betreiber zu vergeben (Direktvergabe). Eine Direktvergabe ist nur möglich,

- wenn das Leistungsvolumen einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1 Mio. EUR unterschreitet oder 300.000 km nicht überschreitet. Diese Werte verdoppeln sich, wenn die Direktvergabe an ein Unternehmen erfolgt, das über maximal 23 Fahrzeuge verfügt,
- wenn der Aufgabenträger gegenüber dem Verkehrsunternehmen direkt weisungs- und kontrollberechtigt ist,
- wenn sich das Verkehrsunternehmen an keinen Ausschreibungen beteiligt, außer denen des eigenen Bedienungsgebiets.

Bedeutung des PBefG für Marburg

In Marburg wird der Verkehr mit Bussen im Stadtgebiet von der Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG), einem Tochterunternehmen der Stadtwerke Marburg, erbracht. Um diese Verkehrsleistungen auch zukünftig rechtssicher betreiben zu können, wurde die Direktvergabe der Verkehrsleistung durch die Universitätsstadt Marburg im März 2018 in einer Vorabbekanntmachung bekannt gegeben. Diese Direktvergabe setzt die Bedingungen für den Busverkehr in der Universitätsstadt ab dem 1.1.2020 für 10 Jahre fest.

Der ÖPNV muss, um ein attraktives und nachfrageorientiertes Angebot bieten zu können, den allgemeinen gesellschaftlichen Trends folgen. Im gesellschaftlichen Diskurs wird dabei im Bereich der Digitalisierung ein Werkzeug gesehen, um Ressourcen effizienter einzusetzen. Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2021 wurden daher, neben vielen weiteren Anpassungen, mit dem Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) und dem gebündelten Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG) zwei neue Verkehrsformen eingeführt. Die Novelle hat ermöglicht, dass u. a. öffentliche Angebote im On-Demand-Ridepooling

als Linienverkehr eingestuft werden und beim Einsatz von Mietwagen das Pooling-Verbot aufgehoben wurde.

2.1.3 Behindertengleichstellungsgesetz

Das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) soll Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen beseitigen bzw. verhindern, um Ihnen eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten sowie eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen (vgl. § 1 BGG).

Im Gesetz werden die Begrifflichkeiten „Menschen mit Behinderungen“ und „Barrierefreiheit“ definiert. Menschen mit Behinderungen sind nach BGG Menschen, die langfristige (mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate) körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, die sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können“ (vgl. § 3 BGG).

Der Begriff der Barrierefreiheit ist im Nahverkehr auf bauliche Anlagen (z. B. Haltestellen), Fahrzeuge, aber auch den Bereich visuelle und akustische Information anzuwenden. Sie sind so zu gestalten, dass sie von Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“ (§ 4 BGG). Behinderungsbedingte Hilfsmittel sind dabei zulässig (vgl. § 4 BGG).

2.1.4 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, indem der Bund den Ländern Verantwortung und finanzielle Unterstützung gestattet. Der Fokus der Förderung liegt vorrangig auf schienengebundenen Vorhaben. Nach GVFG können u. a. Vorhaben mit bis zu 75 % der jeweils zuwendungsfähigen Kosten der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen von

- Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen,
- Bahnen besonderer Bauart,
- Seilbahnsystemen (mit Beachtung der Voraussetzungen nach dem Beihilferecht der Europäischen Union)

gefördert werden. Die Bahnen sollen dabei so geführt werden, dass sie durch geeignete Bauformen oder durch ein Fahrleitsystem bevorzugen werden, also nach Möglichkeit überwiegend auf ihrem eigenen Bahnkörper geführt werden.

Außerdem sollen bis zum Jahr 2030 der Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen sowie die Umsteigeanlagen des schienengebundenen ÖPNV in der kommunalen Baulast mit bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Ein Förderkriterium für Umsteigeanlagen ist z. B. der Ausbau von Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben.

Der Förderung durch das GVFG ist u. a. vorausgesetzt, dass das jeweilige Vorhaben in einem Nahverkehrsplan oder einem gleichwertigen Plan vorgesehen ist.

2.1.5 Bundesimmissionsschutzgesetz

Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) regelt durch § 38 BImSchG die Beschaffenheit und den Betrieb von Fahrzeugen sowie den Bau und die Änderung von Straßen und Schienenwegen zum Schutz der Umwelt vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnlichen Vorgängen. In § 38 Abs. 1 BImSchG sind Grenzwerte für Emissionen von Kfz und Schienenanlagen festgesetzt, die nicht überschritten werden dürfen. Außerdem sollen vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß begrenzt werden. Im Nahverkehrsplan ist zu definieren, welches Verkehrsmittel in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten das emissionsärmste Angebot darstellt.

2.1.6 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge

Auf der Ebene der Europäischen Union (EU) wird das Ziel einer emissionsarmen Mobilität verfolgt. Dazu haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union am 20. Juni 2019 die Richtlinie über die Förderung umweltverträglicher und energieeffizienter Straßenfahrzeuge beschlossen (CVD: Clean Vehicles Directive)¹. Mit dieser Richtlinie werden zwingend einzuhaltende Grenzwerte für die Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen durch öffentliche Behörden und Unternehmen beschlossen. Die Richtlinie wurde in deutsches Recht übertragen, so dass sich entsprechende Regelungen im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) befinden. Das Gesetz definiert dabei den Begriff des „sauberen Fahrzeug“ sowie des „emissionsfreien Fahrzeug“.

Saubere Fahrzeuge nach diesem Gesetz sind Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Im Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 müssen 45 %², und im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 65 % der neu beschafften Fahrzeuge saubere Fahrzeuge sein. Emissionsfreie Fahrzeuge sind Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor, die weniger als 1 g CO₂/kWh ausstoßen. Mindestens die Hälfte der sauberen Fahrzeuge müssen emissionsfrei sein³ (vgl. Tabelle 1). Diese Quote ist laut Gesetz neben dem Kauf von Straßenfahrzeugen im entsprechenden Bezugsjahr auch auf Leasingverträge, Mietverträge oder Mietkaufverträge von Straßenfahrzeugen anzuwenden.

¹ Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

² § 6 Abs. 2 Nr. 1 lit. b und Nr. 2 lit. b SaubFahrzeugBeschG

³ § 6 Abs. 3 SaubFahrzeugBeschG

Tabelle 1: Beschaffungsquoten des SaubFahrzeugBeschG

Fahrzeugklasse	Beschaffungsquote	
	1. Referenzzeitraum, 02.08.2021 bis 31.12.2025	2. Referenzzeitraum, 01.01.2026 bis 31.12.2030
Sauberes Fahrzeug	45 %	65 %
Emissionsfreies Fahrzeug	22,5 %	32,5 %

Quelle: Planersocietät nach SaubFahrzeugBeschG

2.1.7 ÖPNV-Gesetz Hessen

Das Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG HE) konkretisiert die übergeordneten Regelungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Für den straßengebundenen ÖPNV betrifft dies den Verbundbusverkehr, den regionalen Busverkehr sowie lokale Angebote von Straßenbahn, Oberleitungsbus, Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie alternative, vom Linienverkehr unabhängige Bedienungsformen (Bürgerbus, Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi, Ruftaxi, Anrufbus und Fahrgemeinschaften).

Die Stärkung des ÖPNV zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens ist ein wichtiges Ziel des ÖPNVG Hessen. Dieser soll daher „vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient“ gestaltet werden (vgl. § 3 ÖPNVG HE).

Die allgemeine Anforderung ist im übergeordneten Sinne die ausreichende Verkehrsbedienug zur Verstetigung der Daseinsvorsorge. Dabei ist die aktuelle und perspektivische Mobilitätsnachfrage zur berücksichtigen. Das Land Hessen fordert weitergehend als Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

- eine regelmäßige Bedienung,
- möglichst kurze Reisezeiten sowie Sicherheit für Anschlüsse und Übergänge,
- Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit,
- aktuelle Fahrgastinformationen,
- ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem und
- ausreichende Kapazitäten.

Außerdem verweist das ÖPNVG Hessen auf die Verknüpfung der unterschiedlichen ÖPNV-Angebote und die gebotene Intermodalität mit anderen Verkehrssystemen. Ebenfalls zu beachten sind die Umweltverträglichkeit und die soziale Bedeutung.

Die von den Verkehrsverbänden entwickelten Verbundtarife sind von den Verkehrsunternehmen anzuwenden.

In Hessen sollen Fahrzeuge, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationen so gestaltet werden, dass „sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen“ (§ 4 Abs. 6 ÖPNVG HE).

Zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der ausreichenden Bedienung sind die Aufgabenträger und damit die Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatus-Städte. Dies beinhaltet vor allem die Entwicklung und Planung des Angebots, die Bestellung der Verkehre und die Übernahme der Aufgaben zur Erfüllung der oben beschriebenen allgemeinen Anforderungen. Die Aufgabenträger entsprechen den zuständigen Behörden.

Regelungen zu den aufzustellenden Nahverkehrsplänen werden unterschieden zwischen verbundweiten Nahverkehrsplänen (für den Schienenpersonennahverkehr, den Verbundbusverkehr und den regionalen Busverkehr) und lokalen Nahverkehrsplänen (für den übrigen Personennahverkehr). Hier sind gleichermaßen die Aufgabenträger für Aufstellung und Verabschiedung zuständig. Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten:

- eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
- eine Bewertung der Feststellungen aus der Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose,
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 S. 3 des Personenbeförderungsgesetzes,
- ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
- Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept (§ 14 Abs. 4 ÖPNVG HE).

Die Nahverkehrspläne müssen die Ziele der Raumordnung und die Grundsätze der sonstigen Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigen und den Anforderungen an die Ziele und den allgemeinen Anforderungen des Gesetzes, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (§ 14 Abs. 3 ÖPNVG HE).

Die lokalen Nahverkehrspläne sind nach dem Gegenstromprinzip aus verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln (§ 14 Abs. 6 ÖPNVG HE).

Bei der Aufstellung ist das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium anzuhören sowie nach § 8 Abs. 3 S. 6 und § 14 Abs. 1 und 2 PBefG als Beteiligte die vorhandenen Unternehmer einzubeziehen und – falls vorhanden – Behindertenbeauftragte, Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören (§ 14 Abs. 4 Nr. 7 ÖPNVG HE).

Die Nahverkehrspläne sollen in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht werden. Spätestens alle fünf Jahre ist über eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans zu entscheiden.

2.1.8 Hessisches Mobilitätsfördergesetz

Das hessische Mobilitätsfördergesetz (MobFöG HE) ist seit 2018 gültig und hat zum Ziel, die Verkehrsverhältnisse und die nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu verbessern, indem es gezielt Projekte fördert, für die Fördermittel in Höhe von 100 Millionen Euro jährlich zur Verfügung stehen. Nach § 2 MobFöG HE sind Gemeinden, Landkreise, kommunale Zusammenschlüsse, Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen und die sonstigen Vorhabenträger des öffentlichen Personenverkehrs und des kommunalen Straßenbaus antragsberechtigt.

Förderfähige Vorhaben sind u. a.:

- der Bau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart, einschließlich Seilbahnen, und nicht bundeseigenen Eisenbahnen,
- die Reaktivierung von Schienenstrecken,
- der Bau und Ausbau von Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfen,
- die Einrichtung von Beschleunigungs- und Informationssystemen,
- die Beschaffung von Personenkraftwagen und Kraftomnibussen, die ihre Antriebsenergie überwiegend aus einer Batterie oder einer Brennstoffzelle beziehen,
- die Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen,
- der Bau oder Ausbau von
 - Carsharing- und Fahrradverleihstationen,
 - Umsteigeparkplätzen und Quartiersgaragen.
- Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln (z.B. Bus und Radverkehr)

Zu beachten ist die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz. Hier bestehen Durchführungserlasse für Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV und für Infrastrukturmaßnahmen im kommunalen Straßenbau. Die Erlasse enthalten jeweils zu den jeweiligen förderfähigen Vorhaben Ziele, eine Aufzählung der Antragsberechtigten, den konkreten Gegenstand der Förderung sowie eine beihilferechtliche Einordnung.

2.2 Planerischer Rahmen

2.2.1 Planungen des Bundes

Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) von 2016 ist ein wichtiges verkehrspolitisches Instrument der Bundesregierung. Er enthält

Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Der Ausbau der Station Marburg (Lahn) zum Überholungsbahnhof ist im 740 m-Programm vorgesehen (Projektnummer 2-050-V01). Dadurch soll eine Auslastungssteigerung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienensektors erreicht werden.

Deutschlandtakt

In Regierungsprogrammen und dem Bundesverkehrswegeplan 2030 bekennt sich die Bundesregierung zu dem Ziel, einen systematischen Fahrplan einzuführen.⁴ Investitionen, vor allem der Infrastrukturausbau, sollen fahrplan- und kapazitätsbasierend erfolgen. Dadurch soll im Fernverkehr ein fester Taktfahrplan entstehen, der nach festen wiederkehrenden Mustern aufgebaut ist. Taktfahrpläne gibt es im Fernverkehr bereits im europäischen Ausland, wie z. B. der Schweiz, aber auch auf Landesebene wie z. B. in Rheinland-Pfalz mit dem Rheinland-Pfalz-Takt.

Der heutige Anschluss an das Fernverkehrsnetz bietet hier Chancen für Marburg und die Region, den Anschluss an das zukünftige Takt-Angebot zu ermöglichen. Als regionaler Taktknoten wird die Station Marburg (Lahn) zukünftig im Taktfahrplan festgelegte Fahrzeiten haben. Der Vorteil ergibt sich im Verlauf des weiteren Netzes. An den nächsten systematischen Knoten (Frankfurt bzw. Kassel) bestehen in einem Taktfahrplan Anschlussmöglichkeiten und gesicherte Umsteigebeziehungen in viele (Fahrt-)Richtungen. Kann der Takt in das städtische und regionale Fahrplanangebot integriert werden, können Fahrzeitleistungen aus dem Taktfahrplan in die Stadt und Region weitergetragen werden.

Der Deutschland-Takt spielt sich auf den Stammstrecken im Netz des Fernverkehrs ab. Eine besondere Rolle kommt aber den regionalen (und kommunalen) Zubringerverkehren zu, die Fahrgäste zu dem getakteten Fernverkehrsangeboten hinbringen. Eine Großzahl der Fahrten beginnt nicht an einem Bahnhof des Fernverkehrsnetzes, der den Deutschland-Taktverkehr anbietet, sondern abseits dieses Netzes. Damit sind die Fahrgäste auf eine im besten Fall auf den Takt ausgerichtete Angebot angewiesen.

Der dritte gutachterliche Entwurf des Zielnetzes für die Deutschland-Takt-Fahrplanung sieht dabei eine Bedienung der Station Marburg (Lahn) vor, allerdings nicht als symmetrischer Taktknoten. Die Abfahrtszeiten werden somit auch zukünftig unsymmetrisch verteilt sein.

2.2.2 Landesplanung

Der Landesentwicklungsplan (LEP) von Hessen ist im Jahr 2000 aufgestellt worden und ist für die Zeit von 10 Jahren gültig. Aktualisierungen verlängern die Gültigkeit. Der Landesentwicklungsplan definiert landesweite Entwicklungsziele. So sieht er für den Planungsraum „Mittelhessen“ eine eigenständige, attraktive raumordnerisch bedeutsame Funktion, die insbesondere ein Gegengewicht zur Rhein-Main-Region darstellen soll (vgl. hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 2000: 4). Der LEP fordert, dass der ÖPNV landesweit nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans gestaltet werden soll (Hessen-Takt). Dabei sei der ÖPNV so auszubauen, dass

⁴ Vgl. KOALITIONSVERTRAG 2021— 2025 ZWISCHEN DER SOZIALDEMOKRATISCHEN PARTEI DEUTSCHLANDS (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN UND DEN FREIEN DEMOKRATEN (FDP)

die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit gewahrt werden und die zu erwartende Nachfrage das Angebot rechtfertigt. In Verdichtungsräumen soll bei Ausbau und Finanzierung dem ÖPNV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden (vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 2000: 32).

Die vierte Aktualisierung des Landesentwicklungsplans passt nach einer Beteiligungsphase das Zentrale-Orte-System auf aktuelle Entwicklungen an und formuliert Anpassungen in der Benennung von Mittel- und Oberzentren und deren Mittelbereiche. Zum Mittelbereich des Oberzentrums Marburg gehören nach der Aktualisierung folgende Gemeinden:

- Cölbe
- Ebsdorfergrund
- Fronhausen
- Lahntal
- Münchhausen
- Weimar (Lahn)
- Wetter (Hessen)

Die Gemeinde Münchhausen ist mit der Erarbeitung der Aktualisierung neu zu den Gemeinden aufgenommen worden, die sich nach Marburg orientieren. Bis auf die Gemeinde Ebsdorfergrund sind alle Gemeinden verkehrlich mit Marburg über das regionale Schienennetz verbunden. Die Gemeinde Ebsdorfergrund ist u. a. durch den Stadtbus von Marburg erschlossen. Aus dieser Aufzählung leitet sich kein direkter Versorgungsauftrag für den Auftraggeber oder die Stadt Marburg ab, es soll allerdings zeigen, wie sich Nutzerströme orientieren und im System der Zentralen Orte auf Landesebene geplant sind.

2.2.3 Regionalplanung

Der Regionalplan legt die Ziele und Grundsätze der Raumordnung fest. Das Regierungspräsidium Gießen hat den aktuell gültigen Regionalplan für den Planungsbereich „Mittelhessen“ erarbeitet. Der vorliegende Plan stammt aus dem Jahr 2010 und ist grundsätzlich für eine Dauer von 15 Jahren gültig. Im Regionalplan werden die vielfältigen überörtlichen, fachübergreifenden, zum Teil widerstreitenden Nutzungsansprüche an den Raum ermittelt und weitestgehend ausgeglichen. Für die Fachplanungsebene und raumbedeutsame Einzelmaßnahmen besitzt der Regionalplan eine Bindungswirkung.

Für den Bereich „Regionale Infrastruktur“ werden folgende übergreifende Grundsätze formuliert (Auszug mit Relevanz für Stadtgebiet und den ÖPNV von Marburg):

Tabelle 2: Auszug Grundsätze regionaler Infrastruktur des Regionalplans Mittelhessen 2010

Die innerregionale Verkehrserschließung soll sich am System der Zentralen Orte und Verbindungsachsen orientieren. Die Anbindung des jeweiligen Umlands, besonders der strukturschwachen Gebiete, soll gewährleistet werden.

Die Verkehrssysteme (Straße/Schiene) in der Region und zu den Nachbarräumen sollen unter Beachtung funktionsgerechter Ergänzung zueinander als integriertes System entwickelt werden, in dessen Mittelpunkt der Ausbau des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fahrrad und Zufußgehen) steht, um qualitatives Wirtschaftswachstum und Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen.

Die vom Verkehr verursachten Belastungen für Mensch und Umwelt sollen unter Sicherstellung der bedarfsgerechten Mobilität durch vielfältige Maßnahmen abgebaut werden.

Quelle: Planersocietät nach Regionalversammlung Mittelhessen 2010; 110

2.2.4 Konzepte der Universitätsstadt Marburg

Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035

Das übergeordnete Ziel des Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 (MoVe 35) ist es, eine zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität durch Gestaltung der Mobilitätswende für alle voranzubringen. Das Konzept wird erarbeitet unter Berücksichtigung der Oberziele

- Sichere Mobilität und Barrierefreiheit
- Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs als Oberzentrum
- Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität
- Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr
- Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege
- Mobilitätswende – Marburg bewegen

und unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durch verschiedene Informations- und Workshop-Veranstaltungen und der AG MoVe 35. Diese AG MoVe 35 besteht aus Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Bürgerschaft, Wirtschaft, Verwaltung, Initiativen und Verbänden. Vier der sechs Oberziele verdeutlichen die wichtige Bedeutung des ÖPNV in Marburg. Eine Überarbeitung des NVP aus den Jahren 2016 bis 2021 und ein effizienter, sozialer ÖPNV ist wichtiger Bestandteil des neuen Marburger Mobilitätskonzepts. Einen besonderen Fokus im NVP wird das Thema sichere Mobilität und die Barrierefreiheit erhalten, da es als eines der Oberziele im MoVe 35 definiert wird.

Auch bereits bestehende Konzepte wie der Green-City Plan oder das Radverkehrsentwicklungskonzept werden in der Planung von MoVe 35 berücksichtigt. Bislang wurde ein Zielbericht und ein Zwischenbericht veröffentlicht. Der finale Mobilitäts- und Verkehrsplan MoVe 35 soll im Jahr 2023 erscheinen.

Klima-Aktionsplan 2030

Die Universitätsstadt Marburg hat am 28.06.2019⁵ den Klimanotstand ausgerufen und sich die Klimaneutralität bis 2030 als Ziel gesetzt. Im Juni 2020 wurde schließlich der Klima-Aktionsplan 2030 und dessen Umsetzung beschlossen. Dabei ist das Handlungsfeld „Klimaneutrale Mobilität“ das

⁵ VO/6829/2019

relevanteste für den ÖPNV. Durch Busse für Pendelnde, den Ausbau der Mobilitätsstationen und durch die Prüfung von Taktung, Haltestellen, Tarifen und Schnelllinien soll der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV gefördert werden. Außerdem soll eine Verkehrslenkung durch eine verbesserte Anbindung der P+R-Plätze und durch neue P+R-Plätze erfolgen. Des Weiteren wird die Qualität des ÖPNV durch Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs beeinflusst, indem die ganztägige, verlässliche Fahrradmitnahme gefördert wird. Darüber hinaus sind klimaneutrale und klimafreundlichere Antriebe ein Ziel des Klima-Aktionsplans. Derzeit arbeiten die Stadtwerke an einer Umsetzung der Elektrifizierung des städtischen Busverkehrs, um die Erdgas- und Dieselsebusse abzulösen. Um dies zu erreichen, arbeiten die Stadtwerke an dem Projekt BOB Marburger Batterie-Oberleitungs-Hybridsystem. Die dazugehörige Machbarkeits- und Umsetzungsstudie ist schon abgeschlossen, offen ist noch die Finanzierungszusage des Bundes. Eine weitere Maßnahme im Klima-Aktionsplan 2030 ist die Prüfung von Wasserstoffantrieben bei Stadtbussen, die aus der H2-Initiative hervorgeht.

Außerdem soll der Umweltverbund durch den Ausbau des Informationsangebotes und der Öffentlichkeitsarbeit gestärkt werden. Beispiele hierfür sind der Tag der Mobilität oder das Ziel des Ausbaus des Mobilitätsmanagements. Zukünftig sollen jedoch Verkehre vermieden werden, indem z. B. mehr Homeoffice etabliert wird oder die Stadt der kurzen Wege in der Stadtplanung berücksichtigt wird. Daraus kann u. a. eine sinkende Nachfrage im ÖPNV resultieren.

Klimaschutz(teil)konzept

Im Jahr 2011 wurde für die Universitätsstadt Marburg ein Integriertes Klimaschutzkonzept entwickelt, das neben Strategien zur Verbesserung des Klimaschutzes in Marburg auch den Energieverbrauch und die daraus resultierenden CO₂-Emissionen beinhaltet. Zur Vertiefung des Klimaschutzkonzeptes wurden in den darauffolgenden Jahren sechs weitere Konzepte entwickelt. Da 20 % der CO₂-Emissionen durch den Verkehr verursacht werden, wurden im Klimaschutz-Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität im Jahr 2014 für zwei Schwerpunkte Maßnahmen entwickelt: Leopold-Lucas-Straße und Lahnberge.

Für den Standort Leopold-Lucas-Straße liegt der Fokus auf dem Schulverkehr, insbesondere den Bring- und Holfahrten zu Schulbeginn bzw. Schulende. Im Handlungsfeld ÖPNV-Angebot und -Abwicklung bestehen vor allem Probleme hinsichtlich der Bedienungsqualität sowie der Kapazität. Daher wird eine Erweiterung der Buskapazitäten sowie eine Entzerrung durch Staffelung der Schulbeginn- und -endzeiten vorgeschlagen. Darüber hinaus sollen relevante Fahrten der Oberen Lahntalbahn oder der Burgwaldbahn bis zum Südbahnhof geführt werden, um eine Verkürzung der Reisezeiten sowie Entlastung der Busse zu erreichen. Momentan wird der Südbahnhof einmal täglich zu Schulbeginn und Schulende von der Oberen Lahntalbahn bedient. Die Schulbeginn- und -endzeiten unterscheiden sich in der Regel lediglich um 5-10 Minuten.

Die Verkehrssituation auf den Lahnbergen gestaltet sich aufgrund der topografischen und räumlichen Situation des Campus- und Klinikumstandortes als schwierig. Hier sollen vor allem die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und organisatorische Maßnahmen der Universität die Situation verbessern. Ebenso wurde ein Seilbahn-System vorgeschlagen, das die Lahnberge mit dem Lahntal verbindet; dieses wurde jedoch innerhalb des MoVe 35 nicht weiterverfolgt.

Green-City-Plan

Der Green-City-Plan aus dem Jahr 2018 beinhaltet einen Maßnahmenkatalog zur Reduktion der Stickoxid-Belastung in Marburg. Die Ausarbeitung des Katalogs und die Maßnahmenumsetzung werden dabei durch das bundesweite Sofortprogramm „Saubere Luft 2017-2020“ finanziell unterstützt. Erste Maßnahmen können vor Fertigstellung des Plans bereits realisiert werden.

Das übergeordnete Ziel der Verbesserung der Luftqualität wird durch sechs Themenfelder begleitet. Drei davon sind für den Nahverkehrsplan besonders interessant:

- Auf- und Ausbau von intelligenten Verkehrsinformationssystemen für den ÖPNV, Autos und Radverkehr,
- intelligente vernetzte Mobilitätsdienste,
- Elektrifizierung des Verkehrs.

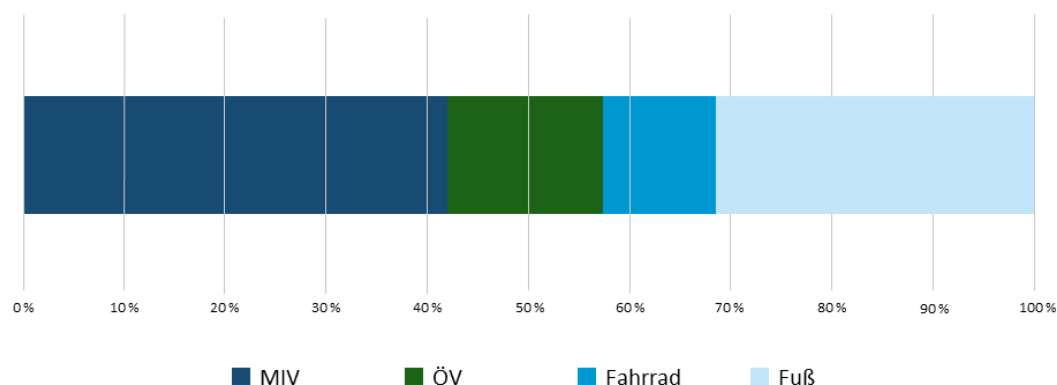
Bei letzterem Themenfeld können bspw. für die Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV bis zu 80 Prozent der Mehrkosten für Batteriebusse bezuschusst werden, wenn ein teurerer Elektrobus statt eines vergleichbaren EURO-VI-Diesel-Busses angeschafft wird.

Mobilität in Städten SrV

Das System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), auch bekannt unter dem Namen Mobilität in Städten, erhebt in mehreren deutschen Städten Daten zur alltäglichen Mobilität. Für Marburg liegen bereits zwei durchgeführte Erhebungen vor. In den Jahren 2013 und 2018 wurde die Erhebung unter Marburger Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt. Die Erhebung ist dabei so gestaltet, dass die Ergebnisse repräsentativ ausfallen.

Zentrale Kenngröße für den Nahverkehrsplan ist der Modal Split nach Verkehrsaufkommen, also mit welchem Hauptverkehrsmittel Wege zurückgelegt werden. 15 % der alltäglichen Wege legen die Einwohnerinnen und Einwohner von Marburg mit dem ÖPNV zurück (vgl. Abbildung 1). In Marburg trägt der Nahverkehr aus Bus und Bahn somit mit einem soliden Anteil bereits heute zu einer nachhaltigen Abwicklung des alltäglichen Verkehrs bei. Der Modal Split ist eine zentrale Kenngröße in der Verkehrsplanung und wird vergleichbar auch in weiteren Untersuchungen erhoben. Durch diese Vergleiche lässt sich für Marburg erkennen, dass die Nutzung von Bus und Bahn überdurchschnittlich ausfällt.

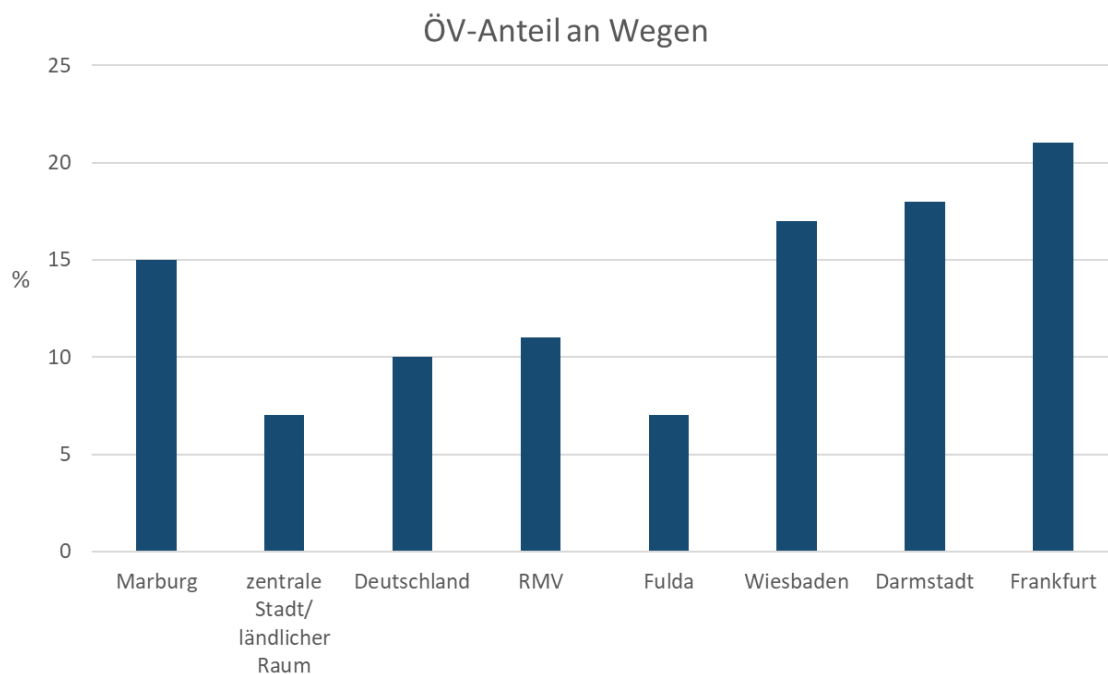
Abbildung 1: Modal Split nach Verkehrsleistung in Marburg



Quelle: Planersocietät nach SrV 2018

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat eine Systematik zur Regionalstatistischen Raumtypologie für Mobilitäts- und Verkehrsforschung entwickelt. Je nach räumlicher Differenzierung gelingt es, aussagekräftige Vergleiche treffen zu können. Innerhalb einer Klassifizierung mit sieben Ebenen (RegioStaR 7) ordnet die Erhebungssystematik Marburg in die Klasse der Städte „Zentrale Stadt/ländlicher Raum“ ein. Die Erhebung Mobilität für Deutschland ermittelt für diese Klasse insgesamt über alle Städte in dieser Klasse einen Modal-Split-Anteil für Bus und Bahn von 7 %. Die Erhebung Mobilität in Deutschland ermittelt für ganz Deutschland über alle Nutzenden einen Modal-Split-Anteil von 10 % der täglichen Wege, die hauptsächlich mit Bus und Bahn zurückgelegt werden. Innerhalb des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) nutzen 11 % der Menschen Bus und Bahn für ihre alltäglichen Wege. Aus der SrV-Erhebung aus 2018 liegen auch Ergebnisse für Fulda (7 %); Wiesbaden (17); Darmstadt (18) und Frankfurt (21) vor (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: ÖV-Anteil an Wegen in Marburg im Vergleich



Quelle: Planersocietät nach SrV 2018

Der Vergleich zu anderen Städten in Hessen und anderen vergleichbaren Städten in der oben beschriebenen Raumordnungssystematik zeigt, dass in Marburg ein Verkehrsangebot besteht, das ähnlichen Zuspruch erfährt wie in deutlich größeren Städten, z. B. Wiesbaden und Darmstadt. Lediglich Frankfurt als größte hessische Stadt hat einen merkbar höheren Modal Split Anteil von 21 % im ÖPNV und setzt sich damit von den übrigen Städten ab. Neben dem Vergleich mit den direkten Nachbarn im eigenen Bundesland ist aber der Vergleich mit Städten der gleich Raumsystematik hier besonders hervorzuheben. Als zentrale Stadt im ländlichen Raum übertrifft Marburg das durchschnittliche Ergebnis um das Doppelte.

Neben der Verkehrsmittelnutzung erhebt die hier beschriebene Untersuchung weitere Kenngrößen, die den Verkehr und die Mobilität beschreiben. Darüber hinaus hat die Universitätsstadt Marburg im Jahr 2018 die SrV-Erhebung nach 2013 schon zum zweiten Mal durchführen lassen, so dass sich mit der gebotenen Vorsicht aus einzelnen Daten Entwicklungen erahnen lassen können.

Die Verkehrsleistung schlüsselt die genutzten Verkehrsmittel der Marburger Bevölkerung nach der zurückgelegten Distanz auf. 30 % der zurückgelegten Kilometer werden 2018 in Marburg mit den ÖPNV bewältigt und 60 % mit dem MIV. Im Vergleich zu der Erhebung von 2013 zeigt sich eine Entwicklung zu Gunsten des ÖPNV. 2013 wurden 22 % der zurückgelegten Kilometer mit dem ÖPNV und 68 % mit dem MIV erbracht. Aus diesen Veränderungen kann eine Verlagerung hin zum ÖPNV erkannt werden. Würde sich diese Entwicklung in der 2023 anstehenden SrV-Erhebung bestätigen, würden auf städtischer Ebene Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl zu erkennen sein. Im Gegensatz dazu ist eine Veränderung der Verkehrsleistung bundesweit nicht zu erkennen.

Erstmals in der SrV-Erhebung von 2018 wird nach dem multimodalen Verkehrsverhalten gefragt. Die Multimodalität wird innerhalb der SrV dabei im Zeitraum von einer Woche erhoben und zeigt im Ergebnis, dass ein Drittel der Marburger Bevölkerung ihre Wege monomodal im MIV zurücklegen. Die größte Gruppe innerhalb des multimodalen Verkehrsverhaltens – wenn also innerhalb einer Woche verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden – ist die Kombination aus MIV und Fahrrad. Ca. 17 % der Bewohnerinnen und Bewohner legen im Beobachtungszeitraum von einer Woche Wege sowohl mit dem Kfz wie auch dem Fahrrad zurück. Der ÖPNV ist in Summe bei 41 % der Marburger Bevölkerung beteiligt:

- ca. 11 % bewegen sich monomodal nur mit dem ÖPNV
- ca. 14 % kombinieren Bus und Bahn mit dem MIV
- ca. 10 % legen innerhalb einer Woche Wege mit Bus und Bahn, Fahrrad oder dem MIV zurück
- ca. 6 % greifen innerhalb einer Woche zur Bewältigung alltäglicher Wege auf Bus und Bahn oder das Fahrrad zurück

Die Ergebnisse zeigen, dass die überwiegende Zahl der Buskunden in Marburg (ca. 40 %) den ÖPNV gezielt für einzelne Wegezwecke nutzt, allerdings nicht für alle Wege. Die Kombination aus ÖPNV und MIV dominiert das multimodale Verkehrsverhalten in Marburg.

Das Projekt Hybrid-Oberleitungsbus/Batterie-Oberleitungsbus (BOB)

Die Universitätsstadt Marburg hat den Klimanotstand ausgerufen und will bis zum Jahr 2030 klimaneutral sein. Dazu muss der Stadtbusverkehr einen entsprechenden Beitrag leisten. Vor diesem Hintergrund sollen im Stadtbusverkehr die bisher eingesetzten Erdgas- und Dieselsebusse durch batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzt und die Beförderungskapazitäten von und zu den Lahnbergen durch den Einsatz von 24-m-Doppelgelenkbussen ausgeweitet werden.

Eine besondere Herausforderung für die Elektrifizierung des Stadtbusverkehrs ist dabei die topografisch anspruchsvolle Linienführung zwischen Kernstadt und den Lahnbergen mit ca. 17,4 km Gesamtlänge, einer zu überwindenden Höhendifferenz von ca. 200 m und Steigungen bis zu 8 %. Eine Machbarkeitsstudie, die vom Bundesverkehrsministerium finanziert und durchgeführt wurde, kam 2018 zum Ergebnis, dass ein dauerhafter und wirtschaftlicher Verkehr mit hohen Beförderungskapazitäten und rein batterieelektrischen Fahrzeugen auf der o. g. Strecke nicht möglich ist. Als Lösung des Problems wurde in der Studie der Hybrid-Oberleitungsbus, der hier als Batterie-Oberleitungsbus – kurz BOB – bezeichnet wird, vorgeschlagen. Das Besondere am BOB ist, dass eine partielle Oberleitung, die sensible Quartiere ausnimmt, als Ladeinfrastruktur für eine kleine und

leichte Traktionsbatterie genutzt wird. Diese Batterie wird so dimensioniert, dass diese Busse ausreichend Energie speichern, um kurze oberleitungsfreie Strecken und Umleitungen problemlos befahren zu können. Gleichzeitig reicht die Nachladung über die Oberleitung aus, um auch mit den aus Kapazitätsgründen notwendigen 24-m-Doppelgelenkbussen die Strecke von und zu den Lahnbergen bewältigen zu können.

Das Projekt wurde der Stadtverordnetenversammlung 2018 vorgestellt. Diese hat beschlossen, die Umsetzung des Projektes voranzutreiben und ein Planfeststellungsverfahren durchführen zu lassen.

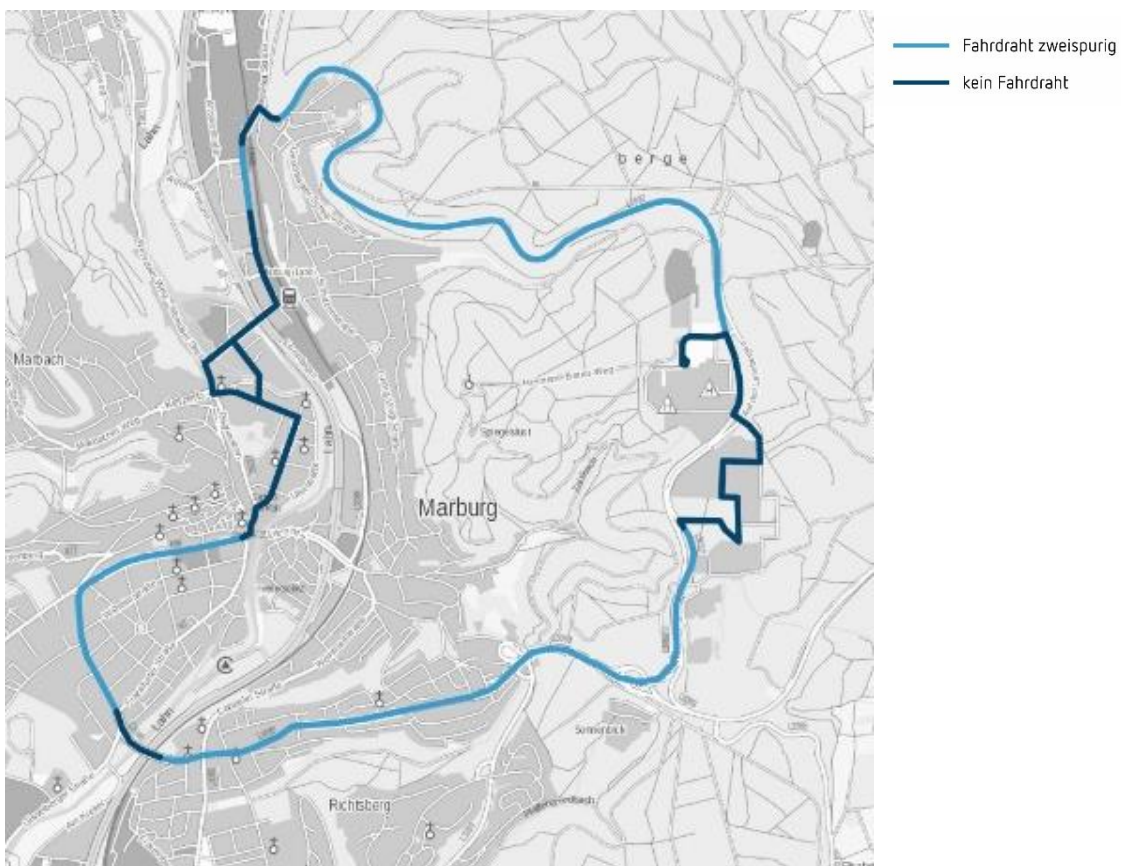
Die dafür erforderlichen Planungs- und Untersuchungsleistungen werden im Rahmen eines Pilotprojekts vom Bundesverkehrsministerium gefördert. Die beauftragte Planungsgesellschaft hat in der Vertiefung der o. g. Machbarkeitsstudie von 2018 durch dynamische Simulationen des Betriebs des Linienverbundes 7 und 27 mit Doppelgelenkbussen bestätigt, dass für die topographisch anspruchsvollen Linienverbindungen zwischen den Lahnbergen und der Kernstadt die Unterstützung einer Oberleitung als Ladeinfrastruktur für einen sicheren und wirtschaftlichen Betrieb notwendig ist.

Unter diesen Voraussetzungen ist deshalb zunächst die Ausstattung des Linienverbundes 7 und 27 mit einem partiellen Oberleitungssystem (zur Minimierung des Eingriffs in das Stadtbild von sensiblen Quartieren) und mit batteriebetriebenen Oberleitungsbussen geplant.

Für den Bau und Betrieb der Oberleitungsinfrastruktur ist es erforderlich, zu deren rechtlicher Absicherung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Während der Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden in Zusammenarbeit mit einer Planungsgesellschaft die notwendigen Genehmigungsunterlagen vorbereitet. Die bisherigen Untersuchungs- und Planungsergebnisse lassen vermuten, dass nur geringe Auswirkungen auf die Schutzgüter durch die Realisierung des Vorhabens zu erwarten sind. Gegenüber den zu erwartenden Vorteilen zur Klimaneutralität und der Befriedigung der gestiegenen und gewollten Beförderungsleistung durch den ÖPNV können sie aber als gering eingeschätzt werden.

Im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans ist es deshalb geboten, dass der zukünftig geplante Einsatz von Batterie-Oberleitungsbussen eine entsprechende Erwähnung und Würdigung erfährt. Die Umsetzung des BOB-Projektes ist bis 2030 vorgesehen und umfasst neben der Genehmigung, dem Bau und dem Betrieb der Oberleitungsinfrastruktur auch die Anpassung des städtischen ÖPNV-Liniennetzes sowie die sukzessive Beschaffung von Elektrobussen, die Beschaffung und Betrieb komplexer Betriebssoftware und die Errichtung eines neuen Betriebshofs für den zukünftigen Fuhrpark.

Abbildung 3: Verlauf und Oberleitung des geplanten Batterie-Oberleitungsbusses



Quelle: Planersocietät nach Institut für Bahntechnik, Kartengrundlage: WebAtlas

2.2.5 Nahverkehrsplanungen

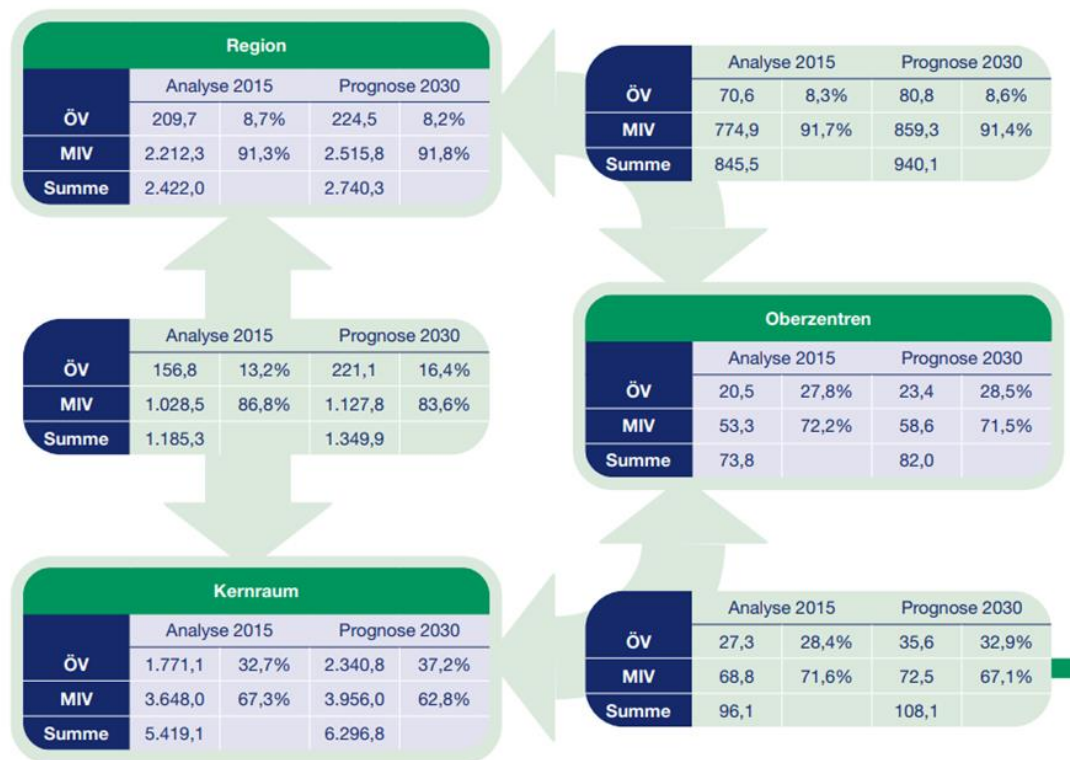
Regionaler Nahverkehrsplan RMV

Die verbundweite zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Region Frankfurt Rhein-Main des RMV (RNVP) gilt für die Jahre 2020-2030 und enthält Aussagen zur Weiterentwicklung des regionalen ÖPNV auf Schienen und Straßen. Dazu enthält der Plan Aussagen zu verschiedenen Handlungsfeldern wie Tarif, Qualität, Emissionsreduktion oder Verbundgrenzen.

Grundlage für die Entwicklung des Verkehrs sind die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung der Städte und Landkreise im RMV-Gebiet für den Zeitraum 2017 bis 2035. Hiernach werden für die Universitätsstadt Marburg und den die Stadt umgebenden Landkreis Marburg-Biedenkopf eine Steigerung von bis zu 5 % angenommen.

Im RNVP des RMV sind verschiedene räumliche Kategorien des Gebiets festgehalten. Marburg ist der Gruppe „Region“ zugeordnet, die Achse Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel ist als Verbindung zwischen Kernraum und Region definiert. Alle anderen auf Marburg zulaufenden SPNV-Verbindungen sind regionale Achsen. Die Anteile des ÖPNV bzw. des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus dem Jahr 2015 und als Prognose für das Jahr 2030 für die verschiedenen Raumtypen und Verbindungen zwischen diesen sind in folgender Abbildung 4 dargestellt.

Abbildung 4: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und im MIV bis 2030 im RMV



Angabe in 1.000 Personenfahrten je Werktag; Quelle: RMV 2021: S. 157

Analysiert wurden Reisezeitverhältnisse vom MIV zum ÖPNV auf beispielhaften Verbindungen. Für die Universitätsstadt Marburg erfolgte dies auf folgenden Relationen:

- Marburg – Stadtallendorf: Reisezeit ÖPNV deutlich besser als die des MIV
- Marburg – Wetter / Marburg – Weimar: Reisezeit ÖPNV besser als die des MIV
- Marburg – Gladenbach: Reisezeit ÖPNV ausgeglichen mit der des MIV
- Marburg – Biedenkopf: Reisezeit ÖPNV schlechter als die des MIV

Das Angebotskonzept sieht die Schaffung des HessenExpress (HE) vor. Dieser soll als beschleunigtes RegionalExpress (RE)-Netz vermarktet werden, deren Züge im Stundentakt verkehren und nur die Hauptbahnhöfe der Oberzentren, wichtige Knotenbahnhöfe und aufkommensstarke Stationen bedienen. Die Universitätsstadt Marburg soll durch die Linie HE 3 (Kassel – Marburg - Gießen - Friedberg – Frankfurt, entwickelt aus RE 30) an dieses Netz angeschlossen werden. Die Station Marburg (Lahn) ist im Zielzustand 2030 des Integralen Taktfahrplans als Vollknoten mit Richtungsanschlüssen zu den Minuten 15, 30 und 45 vorgesehen. Tabelle 3 listet die Bedienungsstandards des RMV bezogen auf die für Marburg relevanten Raumtypen auf.

Tabelle 3: Bedienungsstandards des RMV für regionale Linienverkehre

Raumtyp	Verbindung Kernraum – Region	Region/regionale Achsen
Produktkategorie	HE als regionale Expressverbindung, RB als regionale Verbindung	RE als regionale Expressverbindung, RB als regionale Verbindung
Fahrtenhäufigkeit und Grundtakt	T60 HE und RB 18 Fahrten pro Tag (HE und RB) Hauptverkehrszeit (HVZ) (Mo-Fr): bedarfsgerechte Verdichtung Schwachverkehrszeit (SVZ) (auch Sa/So): bedarfsgerechte Ausdünnung	T120 RE, T60/T120 RB, 14 Fahrten (RE), 16 (RB) pro Tag HVZ: (Mo-Fr): bedarfsgerechte Verdichtung SVZ (auch Sa/So): bedarfsgerechte Ausdünnung
Betriebszeit Betriebstage: täglich	HVZ: 5-10 Uhr und 13-20 Uhr (HE) 5-9 Uhr und 13-20 Uhr (RB) SVZ (täglich abends und sonntags morgen): nur für Kernraum definiert SVZ (Nachtverkehr): 0-4 Uhr (RB)	HVZ: 6-9 Uhr und 15-19 Uhr (RE) 6-9 Uhr und 15-19 Uhr sowie Schülerverkehr (RB) SVZ (täglich abends und sonntags morgen): nur für Kernraum definiert SVZ (Nachtverkehr): 22-1 Uhr (RB)
Angestrebte mind. Durchschnittsgeschwindigkeit	75 km/h (HE) 60 km/h (RB)	60 km/h (RE) 50 km/h (RB)
Platzangebot	Sitzplatzverfügbarkeit 100 % (Normalverkehrszeit (NVZ) und SVZ) 65 % Besetzungsgrad bezogen auf Sitzplätze 2. Klasse und Stehplätze bis zu 15 min. Fahrzeit (HVZ)	

Quelle: Planersocietät nach RMV 2021: S. 84

Als Vision werden als Bedienungsstandard für das Produkt RB ein 30-Minuten-Takt und für RE ein 60-Minuten-Takt vorgesehen.

Ebenfalls enthalten ist eine Analyse zu den Bahnsteigen im RMV-Gebiet. Kern der Untersuchung ist die Planung und Priorisierung der Barrierefreiheit, aber auch der Ausbaubedarf hinsichtlich der Bahnsteiglänge und -höhe wird dargestellt. Auszubauen ist demnach die Marburger Station Marburg (Lahn), der Ausbau wird empfohlen. Die Bahnsteige der Hauptgleise sollen auf 76 cm erhöht werden, Die Bahnsteige für die Linien RB94 und RB97 sollen gemäß dem Zielhöhenkonzept bei

55 cm bleiben. Der barrierefreie Ausbau der Station Marburg Südbahnhof befindet sich derzeit in Planung.⁶

NVP für den Landkreis Marburg-Biedenkopf 2018

Für den Landkreis Marburg-Biedenkopf wurde im Februar 2018 ein Nahverkehrsplan beschlossen, der die Ausrichtung und Entwicklung des ÖPNV bis 2022 definiert. Es wurde mit ÖPNV-Expertinnen und Experten diskutiert; Bürgerdialoge und verschiedene Beteiligungsformate wurden abgehalten, um die gewünschten Maßnahmen zu formulieren. Im Folgenden wird erörtert, welche dieser Maßnahmen die Universitätsstadt Marburg als Oberzentrum betreffen, um den Nahverkehrsplan der Stadt an den des Landkreises anzugleichen.

Zentrale Veränderungen im Liniennetz sind laut Nahverkehrsplan des Landkreises:

Tabelle 4: Umsetzungsstand der zentralen Veränderungen im Liniennetzplan

Geforderte Maßnahme	Erfüllung der Maßnahme
Einrichtung einer Schnellbuslinie X38 von Gladenbach über Niederweimar nach Marburg	Umgesetzt
Schnellere Anbindung des südöstlichen Kreisgebiets nach Marburg	In Bearbeitung
Schaffung eines nächtlichen Sternverkehrs von Marburg entlang der Hauptachsen ins Kreisgebiet	Umgesetzt

Quelle: Planersocietät nach NVP Marburg-Biedenkopf

Somit betreffen alle geplanten zentralen Veränderungen im Landkreis auch Marburg als Stadt.

Weitere Ziele sind zudem:

- Anpassung der Betriebszeiten und Taktfolge an gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Mobilitätswünsche
- Zu Oberzentren hin/Aus Oberzentren hinaus wird wochentags ein 60-Minuten-Takt bis 20 Uhr gefordert, am Wochenende ein 120-Minuten-Takt bis 22 Uhr
- Vollständige Barrierefreiheit

Auch diese überregionalen Maßnahmen müssen im Nahverkehrsplan der Stadt Marburg berücksichtigt werden.

Auf die Erfüllung schon konkret ausformulierter Ziele in Form von Einführung neuer Linien oder Veränderung der bestehenden wird in folgender Auflistung eingegangen:

⁶ vgl. RNVP, Anlage 5B - Stationsbezogene Beschreibung Ausbaubedarf, S.8

Tabelle 5: Umsetzungsstand der Maßnahmen Linien betreffend

Linie	Geforderte Maßnahme	Erfüllung der Maßnahme
Bus		
Linie 13 AST	Ausdehnung der Betriebszeiten an Sonntagen auf 9 bis 22 Uhr	An Sonntagen stündlich zwischen 14 und 24 Uhr
MR-86	Ausdehnung der Betriebszeiten am Sonntagabend	Rufbus bis 22 Uhr
MR-80	Verlängerung der Linie bis Homberg (Ohm). Direkte Linienführung zwischen Stadallendorf-Schweinsberg und Marburg	Umgesetzt
MR-81	Übernahme von Funktionen der Linie MR-80, insbesondere Anbindung von Rauischholzhausen und Wittelsberg (beide Ebsdorfergrund) an Marburg.	Umgesetzt
Alle Linien		
	Umbenennung von AST in Rufbus, um Verwechslungen mit dem „normalen“ Taxi zu vermeiden	Im Landkreis umgesetzt, in der Stadt Marburg nicht umgesetzt

Quelle: Planersocietät nach NVP Marburg-Biedenkopf

NVP 2016 - 2021 und dessen Bilanzierung

Der vorliegende Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2016–2021 formuliert Maßnahmen, um das in ihm erarbeitete Ziel zu erreichen. Dem Nahverkehrsplan ist es bei seiner Angebotskonzeption gelungen, verschiedene Faktoren zu berücksichtigen. Er nimmt unter anderem damals zentrale gesellschaftliche Herausforderungen auf:

- Der Nahverkehrsplan beschreibt große Veränderungen durch die Auswirkungen durch die Umstrukturierungen der Fakultäten der Universität mit der Konzentration auf Firmanei und Lahnberge. Die Studierendenzahl wird als steigend beschrieben; darauf müsse flexibler als in der Vergangenheit des damaligen Nahverkehrsplans in Netz- und Taktanpassungen reagiert werden.
- Dem Bedeutungsüberschuss des Oberzentrums Marburg muss die Vernetzung zwischen städtischem ÖPNV und regionalem straßen- und schienengebundenem ÖPNV Rechnung tragen.
- Die gesetzliche Richtlinie zur Barrierefreiheit im System ÖPNV ist ein zentrales Thema. Der barrierefreie Zugang zum System ÖPNV wird bis zum 1.1.2022 im PBefG gefordert, damit grenzt das beschriebene Datum an die Laufzeit des beschriebenen Nahverkehrsplans.

Die Netzentwicklung folgt dabei einer im Nahverkehrsplan erklärten Zielsetzung: Die Intention des Nahverkehrsplan sei es, keine reine Fortschreibung des Status quo zu betreiben. Vielmehr solle die konzeptionelle Entwicklung des Netzes ermöglichen, dass ein flexibleres und gleichzeitig ökonomisches Handeln ermöglicht werden kann. Ziel sei es, so formuliert der Nahverkehrsplan weiter, ein flächendeckendes Grundangebot an allen Tagen sowohl in der Kernstadt als auch in den Außenstadtteilen vorzuhalten. (vgl. SWMC 2016: 115 f.) Unter dem Gesamtziel formuliert der Nahverkehrsplan detaillierte Maßnahmen, um die formulierten Ziele zu erreichen.

Im Abgleich mit den oben genannten rechtlichen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 2.2) ist durch Leistungen des ÖPNV die Daseinsvorsorge im Planungsgebiet mit einem ausreichenden Angebot sicherzustellen. Der nachfolgenden Analyse (vgl. Kapitel 4) vorgegriffen kann festgestellt werden, dass das formulierte Ziel nicht in allen Punkten erreicht werden konnte. Augenfällig liegt das flächendeckende Grundangebot heute nicht in seiner im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans formulierten Qualität vor (vgl. SWMC 2016: 82). Die im Anforderungsprofil geforderte Bedienung der Außenstadtteile kann durch den Fahrplan zur Zeit der Analyse nicht eingehalten werden.

Tabelle 6: Umsetzungsstand Maßnahmen

Geforderte Maßnahme	Erfüllung der Maßnahme
Haltestellen	
Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist durch das PBefG terminiert. Der Nahverkehrsplan formuliert eine mögliche Priorisierung und zeigt ein jährliches nötiges Finanzvolumen auf, um diese Vorgabe erfüllen zu können.	In Bearbeitung
Im Zuge des barrierefreien Haltestellenausbau fordert der Nahverkehrsplan die Qualitäten der Haltestellenausstattung, die das Anforderungsprofil und der RMV formulieren, herzustellen.	In Bearbeitung
Erweiterung des bestehenden Leihradsystems – Rabattierung der Nutzerentgelte für RMV-Jahreskarteninhaber bei dem Fahrradverleihsystem	Umgesetzt
Fahrzeuge	
Der Nahverkehrsplan fordert eine umfangreiche Erneuerung des Fahrzeugpools, da nicht alle Fahrzeuge den formulieren Standards aus dem Anforderungsprofil entsprechen. Abweichungen gibt es in vielen Bereichen. Die Barrierefreiheit ist trotz durchgehender Niederflrigkeit im gesamten Fahrzeugpool nicht systematisch gegeben. Der Fahrzeugpool kann das geforderte Mindestalter nicht einhalten und zeigt eine gewisse Heterogenität, die den Aufwand in Betrieb und Unterhalt erhöht und somit verteuert.	In Bearbeitung
Verkehrsangebot	

Geforderte Maßnahme	Erfüllung der Maßnahme
Stadtteile Dilschhausen, Dagobertshausen, Einhausen und Gisselberg: aktuelles Bedienkonzept bleibt erhalten - Ausweitung am Wochenende	Nicht umgesetzt
Allnatal: Bedienung von Hermershausen, Haddamshausen und Cyriaxweimar erfolgt im Ring über Platz der Weißen Rose und Ockershausen, Erlenring bis Schröck und Moischt – samstags Linienverkehr – sonntags ganztägig AST-Verkehr	Nicht umgesetzt
Michelbach, Sterzhäuser Hof: zur besseren Anbindung der pharmazeutischen Industrie: Änderungen auf der Linie 14: Verlängerung zur Bahnstation Sterzhäuser/ Görzhäuser Hof 1 und 2 sollen durchgehend im 30 Minutentakt angebunden werden. Durchgehender Linienverkehr statt AST-Verkehre	Linienweg umgesetzt
	T30/Tagesrandzeiten und Sonntag nicht umgesetzt
Cölbe: Einbindung durch Bus gefordert	Nicht umgesetzt
Ginseldorf und Bauerbach: verlängerte Linienführung über die Innenstadt in den Stadtwald / Umwandlung der AST-Fahrten in den Abendstunden zu Linienfahrten / Ausweitung des Angebots am Wochenende	Nicht umgesetzt
Ronhausen, Bortshausen weiter nach Ebsdorfergrund: es soll künftig ein regelmäßiger Stundentakt angeboten werden	Nicht umgesetzt
Innere und äußere Kernstadt/Lahnberge - Richtsberg und Wehrda: vier Linien sollen die Bedienung sichern, so dass aus den Stadtteilen ein 15 Minutentakt erreicht werden kann und auf der Innenstadtachse ein 7,5 Minutentakt	Umgesetzt
Innere und äußere Kernstadt/Firmani und Lahnberge (Linie 9): Entlastung des Jedermann-Verkehrs durch eine eigenständige Linie 9	Umgesetzt
Cappel und Waldtal: Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen durch Bewohner gewünscht	Umgesetzt
Stadtwald: Bedienung durch drei Linien, die 30 Minutentakt zur Innenstadt ergeben – durchgehende Linienführung nach Ginseldorf und Bauerbach	Umgesetzt
Marbach und Schloss: siehe Michelbach/Schwerpunkt der Linie 10 touristisch, Linienführung ab Hbf. – Pilgrimstein-Markt – Schloss – Erlenring- Hbf.	Umgesetzt
Aquamar: Verlängerung der Linie 20 zum Aquamar	Umgesetzt

Geforderte Maßnahme	Erfüllung der Maßnahme
Prüfauftrag innovativer Bedienkonzepte	
Seilbahn Marburg: Prüfauftrag als Transportmittel zu den Lahnbergen	Konzeptstudie erarbeitet
Straßenbahn: Prüfauftrag, um dem Diskussionsbeitrag der Wiedereinführung nachgehen zu können	Konzeptstudie Uni-Tram und Nutzen-Kosten-Analyse
Elektromobilität mit Omnibussen: Die Einführung der Umweltzone und die anhaltende Stickoxid-Problematik aus dem Fahrbetrieb veranlasst die Stadt, über eine Antriebswechsel der Flotte nachzudenken	Machbarkeitsstudie HO-Bus-systeme in D

Quelle: Planersocietät

Die Auswertung der formulierten Maßnahmen des vorangegangenen Nahverkehrsplans zeigt ein heterogenes Bild. Investitionen in Haltestellen und Fahrzeuge finden nur zurückhaltend statt. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Maßnahmenumsetzung zur Verbesserung des Verkehrsangebots in den Bereichen der inneren und äußeren Kernstadt und den Linien, die durch die Kernstadt die angrenzenden Stadtteile bedienen. Die Maßnahmen in den räumlich separaten Stadtteilen sind mit Ausnahme der Linie 14, die die Standorte der pharmazeutischen Industrie bedient, nicht umgesetzt worden. Es sind alle Prüfaufträge mit ersten Studien in verschiedener Detailtiefe untersucht worden.

3 Bestandsanalyse

3.1 Raumstrukturanalyse

3.1.1 Raumstruktureller Überblick

Die Kreisstadt Marburg gehört zum Landkreis Marburg-Biedenkopf und liegt im Regierungsbezirk Gießen im Bundesland Hessen. Mit 75.433 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand Dezember 2020) ist Marburg eine Mittelstadt, erfüllt im Regierungsbezirk Gießen aber die Funktion eines Oberzentrums. Als Kreisstadt übernimmt die Stadt aufgrund ihrer Größe vielfach Aufgaben des Landkreises und gleicht in vielerlei Hinsicht einer kreisfreien Stadt.

Marburg liegt im hessischen Bergland, einem Teil des deutschen Mittelgebirges. Durch die Lage an der Lahn ist das Stadtgebiet von Höhenunterschieden geprägt. Die Kernstadt sowie die bedeutenden Verkehrswege aus Schiene und Bundesstraße 3 (B3) orientieren sich am Verlauf der Lahn. Dagegen liegen die Stadtteile im Osten und im Westen höher. Die Topografie beeinflusst die Erreichbarkeit von Quellen und Zielen von und nach Marburg. Im erweiterten Umfeld finden sich südlich die Städte Gießen (ca. 25 km) und Wetzlar (ca. 30 km) sowie darüber hinaus die Metropole Frankfurt am Main (ca. 75 km). Westlich liegt in ca. 50 km Entfernung die Stadt Siegen, die Stadt Fulda liegt etwa 70 km östlich von Marburg und im Norden befindet sich in ca. 75 km Entfernung die Stadt Kassel.

Insgesamt ist das direkte Umfeld von Marburg ländlich geprägt und funktional stark auf Marburg ausgerichtet. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise die Gemeinden Cölbe, Ebsdorfergrund, Gladenbach, Kirchhain, Lahntal und Weimar (Lahn).

Mit 124,5 km² ist Marburg eine recht flächengroße Stadt und in 18 (Außen-) Stadtteile sowie die Kernstadt aufgeteilt. Die Kernstadt gliedert sich wiederum in 15 Innenstadtbezirke.

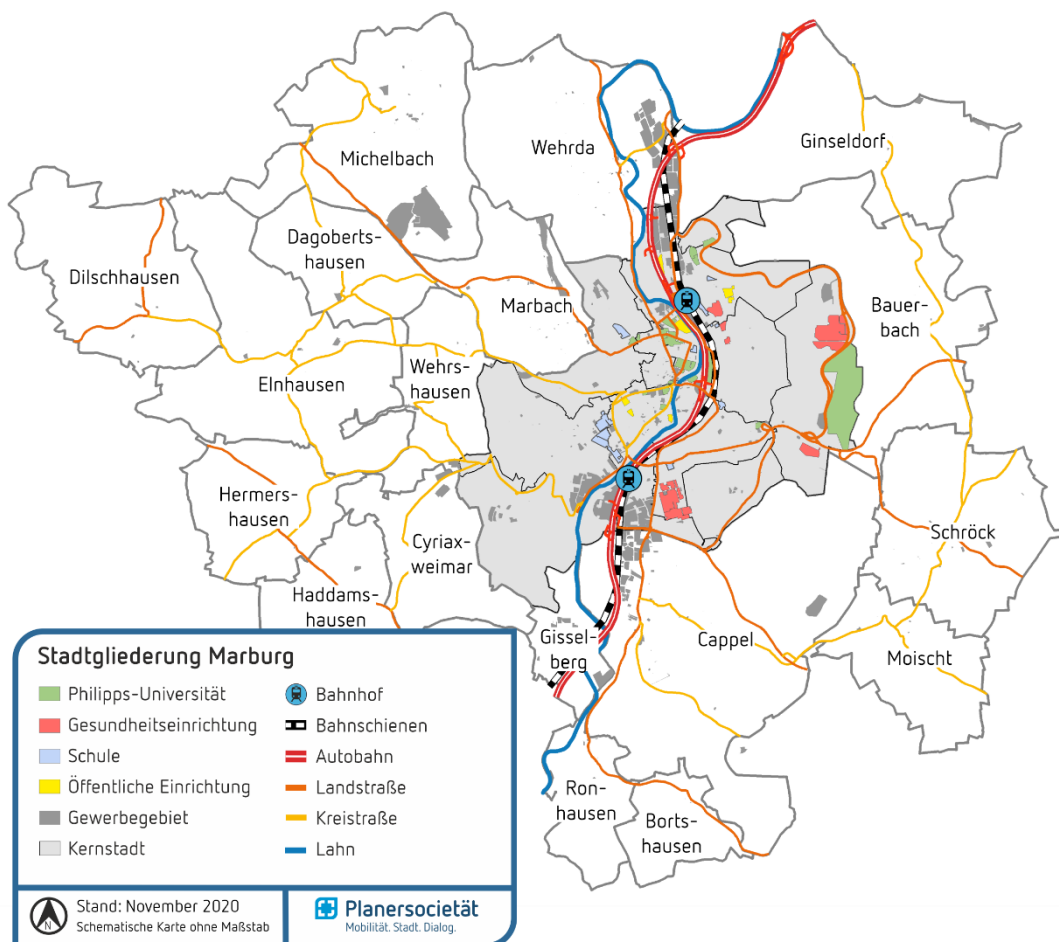
Die Kernstadt Marburgs kennzeichnet insbesondere im Umfeld der Lahn eine kompakte Siedlungsstruktur, die in östlicher sowie westlicher Ausdehnung sukzessive durchlässiger wird und im Bereich der Außenstadtteile vermehrt in ländliche Strukturen übergeht. Vor allem im Bereich der Kernstadt ergeben sich daher viele kurze Wege zu den Versorgungsstrukturen. Einige der Außenstadtteile verfügen über eigene Nahversorgungsangebote und ergänzen damit das Angebot der Kernstadt auf nahräumlicher Ebene (z. B. die Außenstadtteile Marbach, Schröck oder Wehrda). Demgegenüber stehen aber auch viele Außenstadtteile, die keine eigene Nahversorgungsstrukturen haben (z. B. die Außenstadtteile Haddamshausen, Moischt oder Ronhausen).

Die Lahnberge sind Standort des Universitätsklinikums Gießen und Marburg (UKGM) sowie vielfältiger universitärer Einrichtungen. Als Arbeits- und Bildungsstandort hat daher der Standort Lahnberge erheblichen Einfluss auf die alltägliche Mobilität in Marburg. In der Kernstadt gibt es ebenfalls viele universitäre Einrichtungen. Hierzu gehören beispielsweise der Teilstandort Nordstadt im Bereich Bahnhofstraße/Robert-Koch-Straße oder der Campus Firmanei an der Deutschhausstraße. Insgesamt liegen in der Kernstadt 13 mehr oder weniger große Teilstandorte der Universität.

Gewerbegebiete sind insbesondere im Süden sowie im Norden der Kernstadt und dort oftmals im direkten Umfeld der B3 angesiedelt. Darüber hinaus liegen in Marbach und Görzhausen (Stadtteil Michelbach) die Gewerbestandorte Behringwerke. Diese als Pharmastandorte entwickelten gewerblichen Flächen sind regional sowie überregional bedeutsam und werden aktuell weiterentwickelt. Kennzeichnend sind die dementsprechend hohen Pendlerverkehre sowohl aus Marburg als auch aus der Region.

Infolge gewachsener Strukturen, lokal heterogener Nachfrage und des demografischen Wandels in den verschiedenen Stadtteilen zeigt sich heute ein ungleichmäßiges Bild in der Struktur der Nahversorgung. Aus Sicht des staatlichen Versorgungsauftrags innerhalb der Daseinsvorsorge ist die Aufgabe entweder durch die Bereitstellung von Nahversorgungsgütern zu lösen oder durch die Bereitstellung von Dienstleistungen (z. B. in Form des ÖPNV-Angebots).

Abbildung 5: Gliederung in Stadtteile und Raumstruktur



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

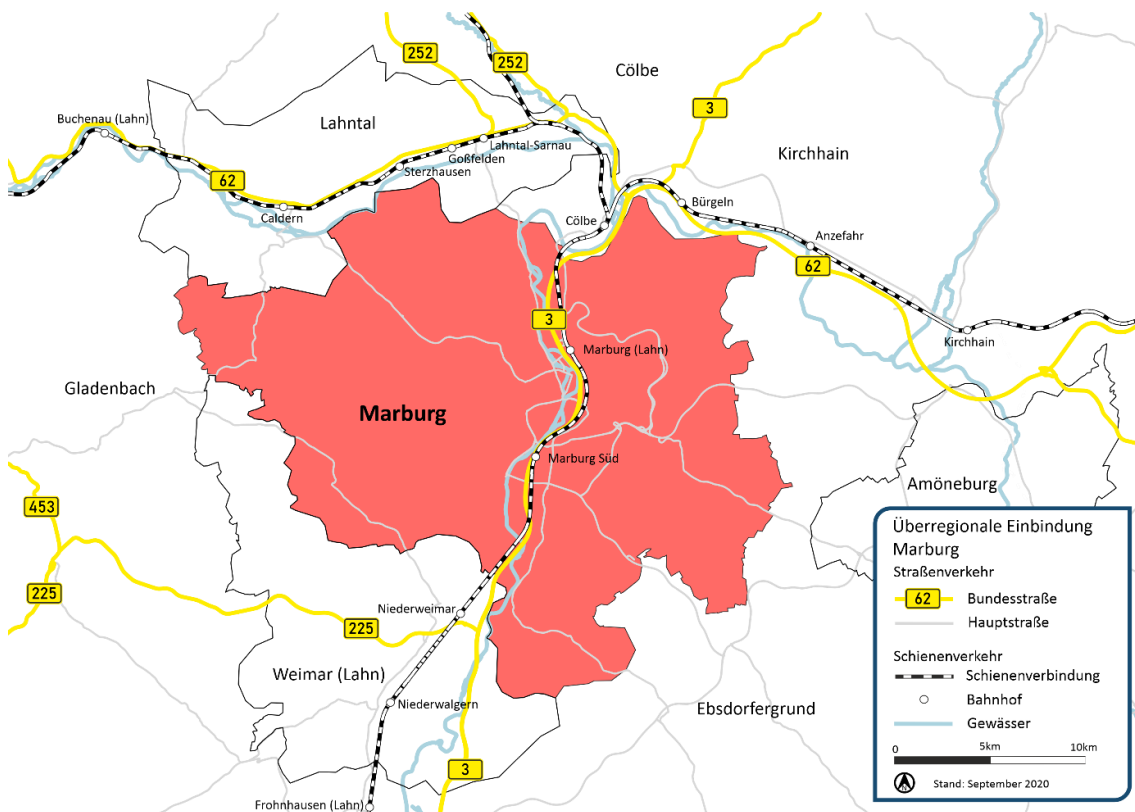
Verkehrliche Anbindung

In der Mitte von Hessen und damit in der Mitte von Deutschland und Europa liegt Marburg grundsätzlich verkehrlich günstig. Marburg ist im regionalen Straßennetz vor allem über die B3 erschlossen. Die entlang der Lahn verlaufende, autobahnähnlich ausgebaute Straße führt fast mittig durch das Stadtgebiet. Im südlichen Verlauf bindet die B3 an die Autobahnen 5, 480 und 485 an sowie im

weiteren Verlauf auch an die A45. Im nördlichen Verlauf wird bei Borken (Hessen) die A49 angeschlossen. Weitere wichtige Straßeninfrastrukturen, die allerdings nicht auf Marburger Stadtgebiet liegen, sind die nördlich der Stadt in West-Ost-Richtung verlaufende B62, die nördlich verlaufende B252 sowie die im Süden der Stadt westlich verlaufende B255. Die Marburger Stadtteile und das Umland sind durch ein ergänzendes Landes- und Kreisstraßennetz erschlossen.

Ebenfalls im Bereich der Lahn sowie der B3 verläuft die Main-Weser-Bahn zwischen Kassel und Frankfurt, welche die beiden Marburger Schienenstationen (Marburg (Lahn) und Marburg Süd) anbindet. An beiden Bahnhöfen ist der Zugang zum Regionalverkehr möglich. An der zentralen Station Marburg (Lahn) besteht außerdem die Möglichkeit, den Fernverkehr zu nutzen. Weitere Bahnhöfe, die von den teils peripheren Stadtteilen Marburgs erreicht werden können, liegen insbesondere nördlich (z. B. Cölbe, Caldern und Sterzhausen) und südlich (Niederweimar) des Stadtgebiets.

Abbildung 6: Überregionale Anbindung Marburgs



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

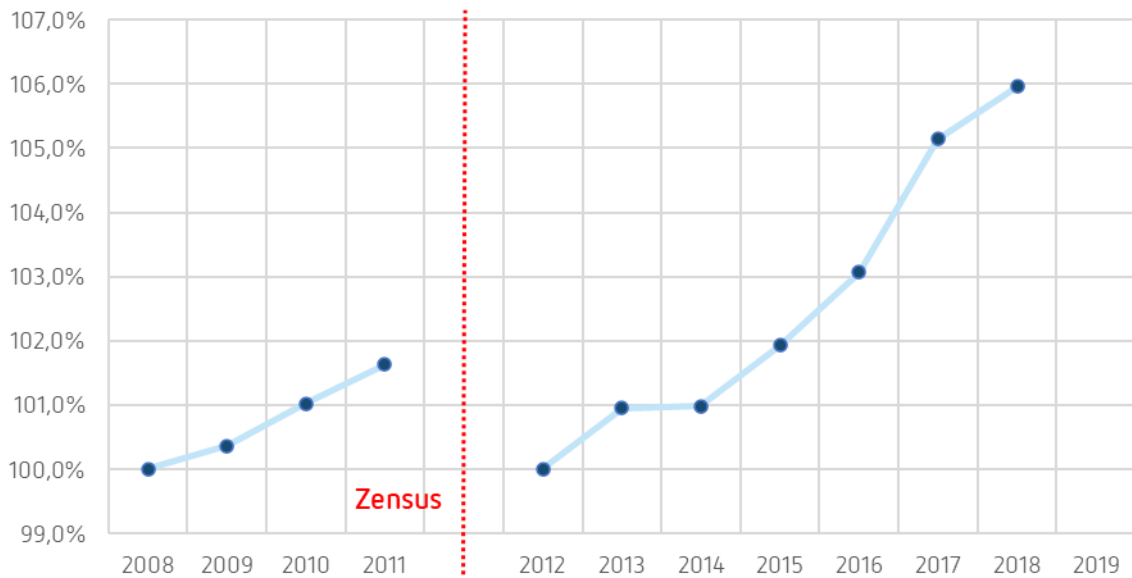
3.1.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Die 75.433 Einwohnerinnen und Einwohner Marburgs (Stand Dezember 2020) verteilen sich auf das Gemeindegebiet von ca. 124,5 km². Die Bevölkerungsdichte von 606 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Quadratkilometer ist daher eher gering (zum Vergleich: Kassel ca. 1.900 EW/m², Gießen ca. 1.200 EW/m²).

Der Trend der Marburger Bevölkerungsentwicklung zeigt eine deutlich positive Tendenz. Unter Berücksichtigung der beiden Ausgangsjahre 2008 und 2012 (aufgrund unterschiedlicher

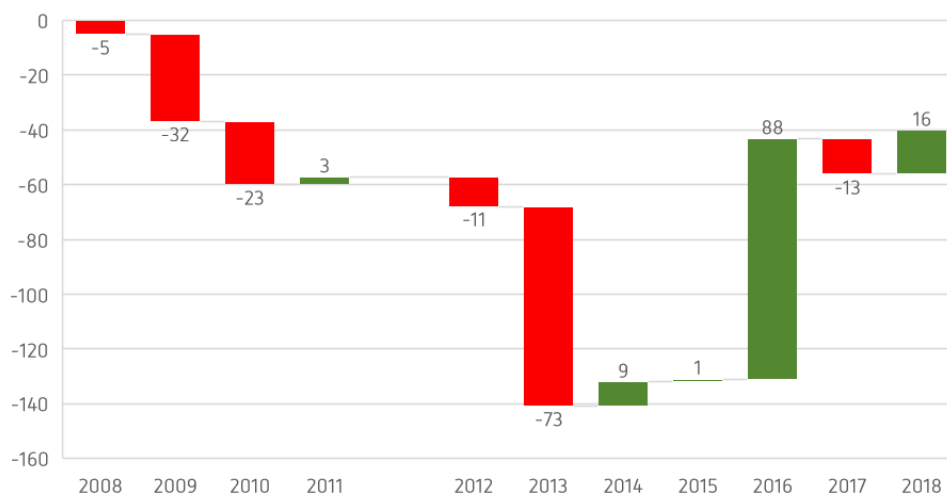
Erfassungsgrundlagen zur Bevölkerungszahl; Zensus 2011) wird dieser positive Entwicklungstrend insbesondere von 2014 bis 2018 sichtbar. Das größte Bevölkerungswachstum der vergangenen zehn Jahre ist von 2016 zu 2017 zu verzeichnen und betrug insgesamt ca. 1.550 Einwohnerinnen und Einwohner.

Abbildung 7: Trend der Bevölkerungsentwicklung in Marburg



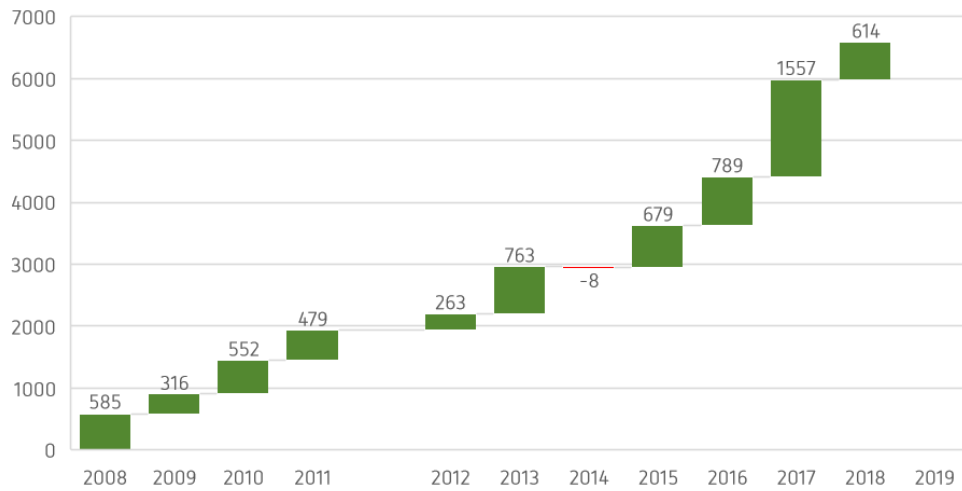
Quelle: Planersocietät nach den jährlichen Hessischen Gemeindestatistiken der Jahre 2009-2020

Abbildung 8: Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung



Quelle: Planersocietät nach den jährlichen Hessischen Gemeindestatistiken der Jahre 2009-2020

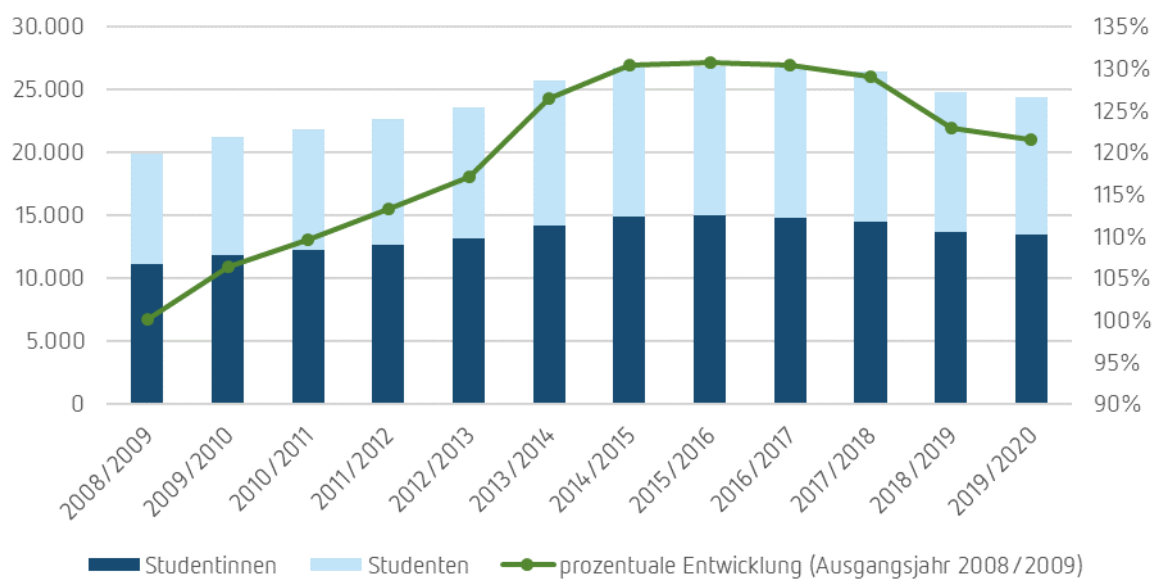
Abbildung 9: Saldo der Wanderungsbewegungen



Quelle: Planersocietät nach den jährlichen Hessischen Gemeindestatistiken der Jahre 2009-2020

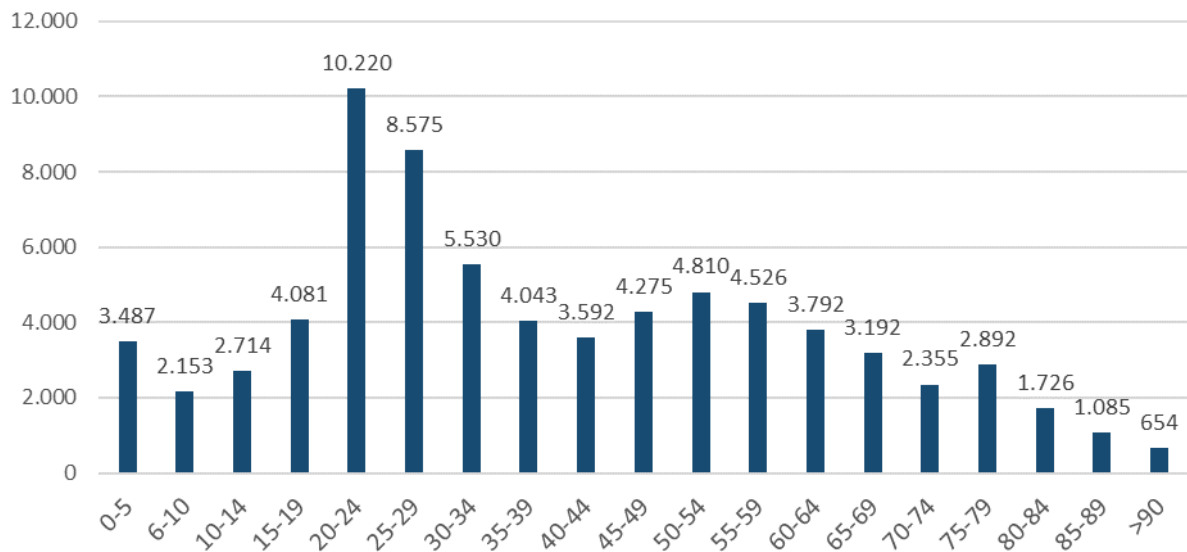
Die in den vergangenen zehn Jahren negative natürliche Bevölkerungsentwicklung wird durch den deutlich positiven Wanderungssaldo überkompensiert: Eine wichtige Rolle hinsichtlich der Wanderungsbewegungen nimmt die Philipps-Universität ein, an der im Wintersemester 2019/2020 knapp 25.000 Studierende eingeschrieben waren (vgl. Philipps-Universität Marburg 2023). Dies hat auch zur Folge, dass in Marburg überdurchschnittlich viele junge Menschen leben. Die Altersstruktur zeigt entsprechend große Anteile der Bevölkerungsgruppen von 20 bis 24 sowie 25 bis 29 Jahren. Dies entspricht für die Altersklasse der 20- bis 24-Jährigen einem Bevölkerungsanteil von 13,3 % sowie für die Altersklasse der 25- bis 29-Jährigen einem Anteil von 11,1 %. Als Vergleichswert kann hierzu der hessenweite Anteil der 20- bis 30-Jährigen aus dem Jahr 2014 herangezogen werden. Dieser Anteil an der Gesamtbevölkerung betrug 12,1 % und liegt damit deutlich unterhalb des Anteils der 20- bis 29-Jährigen in Marburg (24,4 %).

Abbildung 10: Entwicklung der Studierendenzahlen nach Geschlecht (jeweils zum Wintersemester)



Quelle: Planersocietät nach Daten der Philipps-Universität Marburg

Abbildung 11: Altersstruktur der Marburger Bevölkerung im Jahr 2016



Quelle: Planersocietät nach Daten der Stadt Marburg 2016

Der Demographiebericht für Marburg aus dem Jahr 2012 hat für die Stadt bis zum Jahr 2025 eine leicht sinkende Bevölkerungsentwicklung prognostiziert (ca. -0,1 bis -0,2 %). Diese Entwicklung ist, wie die vorherigen Darstellungen deutlich machen, bisher nicht eingetreten. Für die Jahre 2025 bis 2030 wurde durch den Demographiebericht eine noch deutlichere Bevölkerungsabnahme prognostiziert (gegenüber 2012 ca. -1,7 bis -1,8 %).

Die Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur aus dem Jahr 2019 prognostiziert für die Stadt Marburg für den Zeitraum von 2019 bis 2035 ein fast 10-prozentiges Bevölkerungswachstum. Für die Bevölkerungszahlen des Landkreises wird hingegen von einer Stagnation ausgegangen. An diesem Zusammenhang wird deutlich, wie bedeutend die Stadt Marburg im Landkreis Marburg-Biedenkopf ist.

Mit der positiven Bevölkerungsentwicklung Marburgs gehen auch Wohnflächenbedarfe einher, die in Marburg zu wesentlichen Teilen über Innenentwicklung, z. T. aber auch über Entwicklungen in den Stadtteilen abgedeckt werden müssen. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum wird die Nachfrage nach Verkehrsleistungen weiter erhöhen und muss in konzeptionellen Planungen wie dem vorliegenden Nahverkehrsplan mitgedacht werden.

Tabelle 7: Kennzahlen der Stadtteile

Stadtteil	Bevölkerungszahl 2020	Fläche (in km ²)	Bevölkerungsdichte (EW/km ²)
Kernstadt	47.587	22,5	2.115
Stadtteile	27.846	102	273
Bauerbach	1.316	8	165
Bortshausen	228	2,1	109
Cappel	6.743	14,9	453

Stadtteil	Bevölkerungszahl 2020	Fläche (in km ²)	Bevölkerungsdichte (EW/km ²)
Cyriaxweimar	538	4	135
Dagobertshausen	351	3,5	100
Dilschhausen	167	6,3	27
Elnhausen	1.047	9,2	114
Ginseldorf	718	8,1	89
Gisselberg	881	1,8	489
Haddamshausen	499	2,8	178
Hermershausen	390	4,2	93
Marbach	3.314	4	829
Michelbach	2.123	8,4	253
Moischt	1.109	3,8	292
Ronhausen	207	2,4	86
Schröck	1.742	6,5	268
Wehrda	5.803	8,1	716
Wehrshausen	670	3,4	197
Marburg Gesamt	75.433	124,5	606

Quelle: Planersocietät nach Haushaltsplan der Stadt Marburg 2022 (EW), Daten der Stadt Marburg 2009/2010 (Fläche)

3.1.3 Pendelndenrelationen

Die zentrale Lage im Landkreis Marburg-Biedenkopf unterstreicht auch für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die Attraktivität der Universitätsstadt. In Marburg arbeiten ca. 40.000 Beschäftigte, von denen in etwa 15.000 im Stadtgebiet wohnen. Hier lässt sich die hohe Bedeutung des Marburger Arbeitsmarktes im Landkreis Marburg-Biedenkopf erkennen. Etwa 29.000 Beschäftigte pendeln täglich nach Marburg.

Bedeutende Arbeitsplatzstandorte liegen mit Standorten der Pharma- und Medizintechnik im Bereich des Görzhäuser Hofes, dem nördlichen Teil von Marbach und südlich des Südbahnhofs. Des Weiteren sind Großhandelsstandorte, Standorte von Speditionen, großflächiger Einzelhandel und produzierendes Gewerbe am Südbahnhof, am Afföller und in Wehrda zu finden. Hinzu kommen außerdem die Standorte der Philipps-Universität sowie der Universitätsklinik Gießen und Marburg (UKGM).

Hohen punktuellen Zielverkehr innerhalb der arbeitnehmerbezogenen Mobilität generieren im Marburger Stadtgebiet vor allem vier große Arbeitgeber:

- Neben der Anzahl von ca. 22.000 Studierenden (WS 2021/2022) ist die Philipps-Universität Arbeitgeber für ca. 4.300 Angestellte innerhalb des universitären Betriebs. In Summe ist damit die Universität der größte Anziehungspunkt. Verkehrlich herausfordernd kommt hinzu,

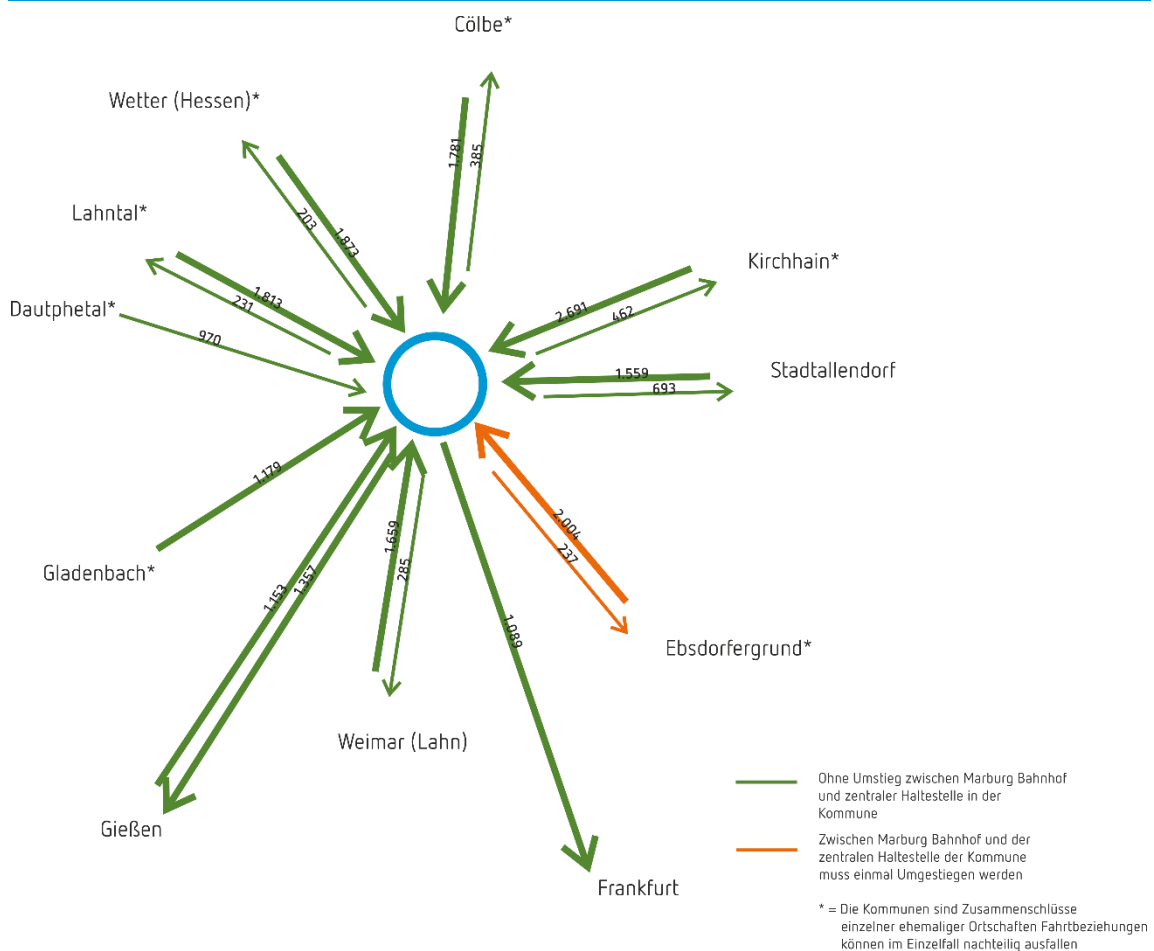
dass sich die Universität auf Standorte in der Stadt und auf den Lahnbergen aufteilt. Studierende und Angestellte wechseln innerhalb eines (Vorlesungs-)Werktages zwischen den Standorten.

- In enger inhaltlicher Verbindung, aber organisatorisch separat zu sehen ist das UKGM. Am Standort Marburg arbeiten ca. 4.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Größter Arbeitgeber bei der Betrachtung der reinen Anzahl der Angestellten sind die Behringwerke mit ca. 6.000 Beschäftigten.
- Ca. 1.400 Beschäftigte arbeiten für die Dienststelle des hessischen Landesamtes für Bodenmanagement und Geoinformatik in Marburg.

Für die Universitätsstadt Marburg zeigt sich ein positiver Pendlersaldo mit mehr als 20.000 mehr Ein- als Auspendelnden. Gemeinden mit den meisten Einpendelnden nach Marburg sind Kirchhain, Ebsdorfergrund, Wetter, Lahntal, Cölbe, Weimar (Lahn) und Stadtallendorf mit Einpendelndenzahlen zwischen 2.600 und 1.500. Außerhalb des Landkreises Marburg-Biedenkopf ist die Stadt Gießen mit über 1.100 Einpendelnden nach Marburg zu nennen.

31 % der in Marburg wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendeln zu ihrem außerhalb von Marburg liegenden Arbeitsort. Hauptsächliche Ziele von Auspendelnden sind die Städte Gießen und Frankfurt am Main mit jeweils über 1.000 Auspendelnden und darüber hinaus Stadtallendorf, Kirchhain, Cölbe und Weimar (Lahn) mit Auspendelndenzahlen zwischen ca. 300 und 700.

Abbildung 12: Pendlerverflechtungen der Universitätsstadt Marburg



Quelle: Planersocietät nach Universitätsstadt Marburg

Anhand der graphischen Auswertung (vgl. Abbildung 12) ist zu erkennen, dass die Quellen und Ziele für Berufspendler mit dem höchsten Aufkommen grundsätzlich gut zu erreichen sind. Grün eingefärbt sind Kommunen, in die es ein ÖPNV-Angebot ab Marburg Bahnhof ohne Umstieg gibt. Allein in die Kommune Ebsdorfergrund muss vom Bahnhof und zum Bahnhof Marburg ein Umstieg in Kauf genommen werden. Aus individueller Sicht kann diese Qualität allerdings besser ausfallen, wenn z. B. Ziele rund um den Südbahnhof angesteuert werden.

Der positive erste Eindruck differenziert sich bei näherer Betrachtung. Die Kommunen Gladenbach, Dautphetal, Lahntal, Wetter (Hessen), Cölbe, Kirchhain und Ebsdorfergrund sind Zusammenschlüsse aus vormals mehreren eigenständigen Gemeinden. Diese Zusammenschlüsse stammen aus der hessischen Gemeindegebietsreform aus den 1970er Jahren. Dadurch weisen diese Gemeinden heute keinen zusammenhängenden Siedlungsbereich auf. Eine innerörtliche verkehrliche Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel wird sich primär auch auf zentrale Bereiche der Gemeinden und damit auch auf den Bahnhof konzentrieren.

3.1.4 Bildungseinrichtungen

Schulstruktur

In Marburg besteht ein breites und vielfältiges Bildungsangebot mit Einzugsbereichen, die über die Stadtgrenzen hinausgehen. Derzeit (Stand 2022) setzt sich die Schulstruktur folgendermaßen zusammen:

- 16 Grundschulen
- 3 Förderschulen
- 2 Hauptschulen
- 2 Mittelstufenschulen
- 2 Realschulen
- 4 Gymnasien
- 1 Gesamtschule
- 3 berufsbildende Schulen⁷

Abgesehen von der Richtsberg-Gesamtschule verteilen sich die weiterführenden Schulen im Gebiet der Kernstadt, Grundschulen befinden teilweise auch in den Stadtteilen. Demzufolge ist im Bereich des Schulverkehrs von einem hohen Pendelndenaufkommen auszugehen und alle Schulträger, vorrangig aber die der weiterführenden Schulen, sind bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots zu berücksichtigen.

Hochschulen

Zentrale Bedeutung hat Marburg als Hochschulstandort. Zu nennen sind hier die renommierte Philipps-Universität mit zwei zentralen Standorten (Lahntal und Lahnberge) und 14 verschiedenen Teilstandorten, die Hochschule für Archivwissenschaft, die evangelische Hochschule TABOR, die Fachhochschule der Wirtschaft sowie das Steinbeis-Transfer-Institut Marburg als Standort der Steinbeis-Hochschule Berlin.

Mit dem Semesterticket, das allen Studierenden der Philipps-Universität sowie der ev. Hochschule TABOR zur Verfügung steht, können alle Verkehrsmittel des Nahverkehrs und im IC im gesamten Gebiet des RMV und NVV (Nordhessischer Verkehrsverbund) genutzt werden. Demzufolge ist der Anteil an ÖPNV-Nutzenden unter Studierenden verhältnismäßig hoch.

Weitere Bildungseinrichtungen

Weiterbildungsmöglichkeiten gibt es an der Volkshochschule (vhs) Marburg; sie bietet ein umfangreiches Programm in den Bereichen Gesellschaft, Kultur, Gesundheit, Sprachen, Grundbildung, Deutsch und Beruf sowie EDV an. Die vhs Marburg verfügt über verschiedene Kursräume im gesamten Stadtgebiet.

⁷ vgl. <https://www.marburg.de/leben-in-marburg/schule-bildung/schulen/schulen/>

3.1.5 Weitere Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV

Einzelhandel

Neben der Oberstadt gibt es im Südviertel, im Campusviertel und im Nordviertel weitere Konzentrationen an Einzelhandelseinrichtungen. In den Außenstadtteilen sind meist keine Lebensmittelmärkte für den täglichen Bedarf vorhanden, lediglich in Cappel, Einhausen, Michelbach und Wehrda ist dies der Fall.

Gesundheitseinrichtungen

Im Marburger Stadtgebiet gibt es größere Krankenhäuser und Kliniken:

- Universitätsklinikum Gießen und Marburg (UKGM), Standort Marburg Lahnberge
- Klinik Sonnenblick Lahnberge
- Diakonie-Krankenhaus Wehrda Wehrda
- Vitos Klinikum Gießen-Marburg, Standort Marburg Südl. Kernstadt

Arztpraxen befinden sich im Stadtgebiet verteilt, insbesondere jedoch in der Marburger Innenstadt. Weiterhin ist das Ärztehaus am Krekel zu nennen, das zahlreiche Gesundheitseinrichtungen beherbergt. Außerdem existieren in Marburg verschiedene Senioren- und Pflegeeinrichtungen sowie Einrichtungen für Menschen mit Behinderung. Diese sind ebenso in der Innenstadt konzentriert, Ausnahmen bilden ein Alten- und Pflegeheim in Moischt sowie eine Seniorenbetreuung in Wehrda.

Touristische Ziele

Touristische Ziele innerhalb Marburgs sind bspw. die Oberstadt und das Schloss, die Elisabethkirche der Garten des Gedenkens, die Alte Universität, der Alte sowie der Neue Botanische Garten oder das AquaMar Sport- und Freizeitbad. Die meisten touristischen Ziele befinden sich in der Innenstadt Marburgs. Freizeitziele sind in den umgebenden Naherholungsgebieten zu finden, wie bspw. der Spiegelslustturm auf den Lahnbergen oder der Kletterwald in Wehrshausen.

3.2 Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebots

Die Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebots beruht auf dem Fahrplanangebot aus dem September 2022. Nachfolgende Anpassungen des ÖPNV-Angebots bis zur Aufstellung dieses Nahverkehrsplans können nicht berücksichtigt werden.

3.2.1 Organisationsstruktur

Im Stadtbusverkehr von Marburg fahren Midibusse, Solobusse und Gelenkbusse, um die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Es existiert ein dichtes Netz von Haltestellen und Buslinien. Zentrales Element des Netzes ist die Innenstadt-Achse zwischen der Haltestelle Hauptbahnhof und der Haltestelle Südbahnhof. An diesen beiden Haltestellen besteht der Übergang zum

Schienerpersonenverkehr in die Region und am Hauptbahnhof auch zum Fernverkehr. Aus den umliegenden Gemeinden in der Region fahren Busse im Überlandverkehr und binden i. d. R. an die Innenstadt-Achse an. Im Stadtgebiet Marburg verkehren damit insgesamt 7 SPNV-Linien, 24 Stadtbuslinien (+ weitere 6 Linien im AST-Verkehr) sowie 19 Buslinien des Regional- und Lokalverkehrs.

Im Stadtgebiet existierte im Regelbetrieb vor der Zeit der Coronapandemie in den Nachtstunden ein Fahrtenangebot auf den Linien 1 und 3 zwischen 1:00 und 4:00 Uhr. Diese Fahrten wurden mit einem verkürzten Fahrweg durchgeführt. Zusätzlich dazu wurden in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag Fahrten auf einer eigenständigen Linie N8 angeboten. Diese Linie hatte eine eigene Konzession und besteht heute nicht mehr.

Tabelle 8: Organisationsstruktur des ÖSPV-Angebots in Marburg

Linienbündel	Linie(n) im Stadtgebiet Marburgs	Konzessionär	Konzession bis	Aufgabenträgerschaft
Stadtbus Marburg	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 27, P+R, R15	Marburger Verkehrsgesellschaft mbH	31.12.2029	Universitätsstadt Marburg
LMR Nord	MR-60, MR-61, MR-68	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG		Landkreis Marburg-Biedenkopf
LMR Südost	MR-75, MR-80, MR-81, MR-84, MR-86, MR-87	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG		Landkreis Marburg-Biedenkopf
VBK X-Bus Alsfeld	X35	Omnibusbetrieb Käberich, Inh. Thomas Reichwein	08.12.2029	Rhein Main Verkehrsverbund (RMV)
LMR X-Bus Mittelhessen	X38	ALV Oberhessen GmbH & Co. KG	09.12.2028	Rhein Main Verkehrsverbund (RMV)
LMR West	383, MR-33, MR-45, MR-46	B. u. B. Busverkehr GbR	08.12.2029	Rhein Main Verkehrsverbund (RMV) / Universitätsstadt Marburg
LMR Nord-west	481	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG	09.12.2028	Rhein Main Verkehrsverbund (RMV) / Landkreis Marburg-Biedenkopf
LMR Nordost	MR-72, MR-76, MR-78	ALV Oberhessen GmbH & Co. KG	08.12.2029	Rhein Main Verkehrsverbund (RMV) / Universitätsstadt Marburg

Quelle: eigene Recherchen

3.2.2 Schienengebundener ÖV

Schienenpersonen- und Busfernverkehr

Die Universitätsstadt Marburg ist derzeit zweistündlich über die ICE-Linie 26 und die IC-Linie 26 an den Fernverkehr der Deutschen Bahn angeschlossen und verfügt damit über schnelle Verbindungen u. a. nach Hamburg, Hannover, Kassel-Wilhelmshöhe, Frankfurt und Karlsruhe.

Tabelle 9: Schienenpersonenfernverkehr mit Halt in Marburg (Lahn)

Linie	Verlauf
ICE 26	Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel-Wilhelmshöhe – Marburg (Lahn) – Gießen – Frankfurt (– Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe)
IC 26	Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel-Wilhelmshöhe – Marburg (Lahn) – Gießen – Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe

Quelle: eigene Recherchen

Fernverkehr mit Bussen wird in Marburg aktuell (Stand September 2022) nur von FlixBus angeboten. Es besteht eine Fernbushaltestelle, die am Hauptbahnhof liegt (Krummbogen 4-10). Hier kann z. B. nach Frankfurt (Main), Berlin, Kassel, Stuttgart oder Koblenz gefahren werden. Auch Ziele in Polen (z. B. Zielona Góra/Grünberg in Schlesien) werden angesteuert.

Schienenpersonennahverkehr

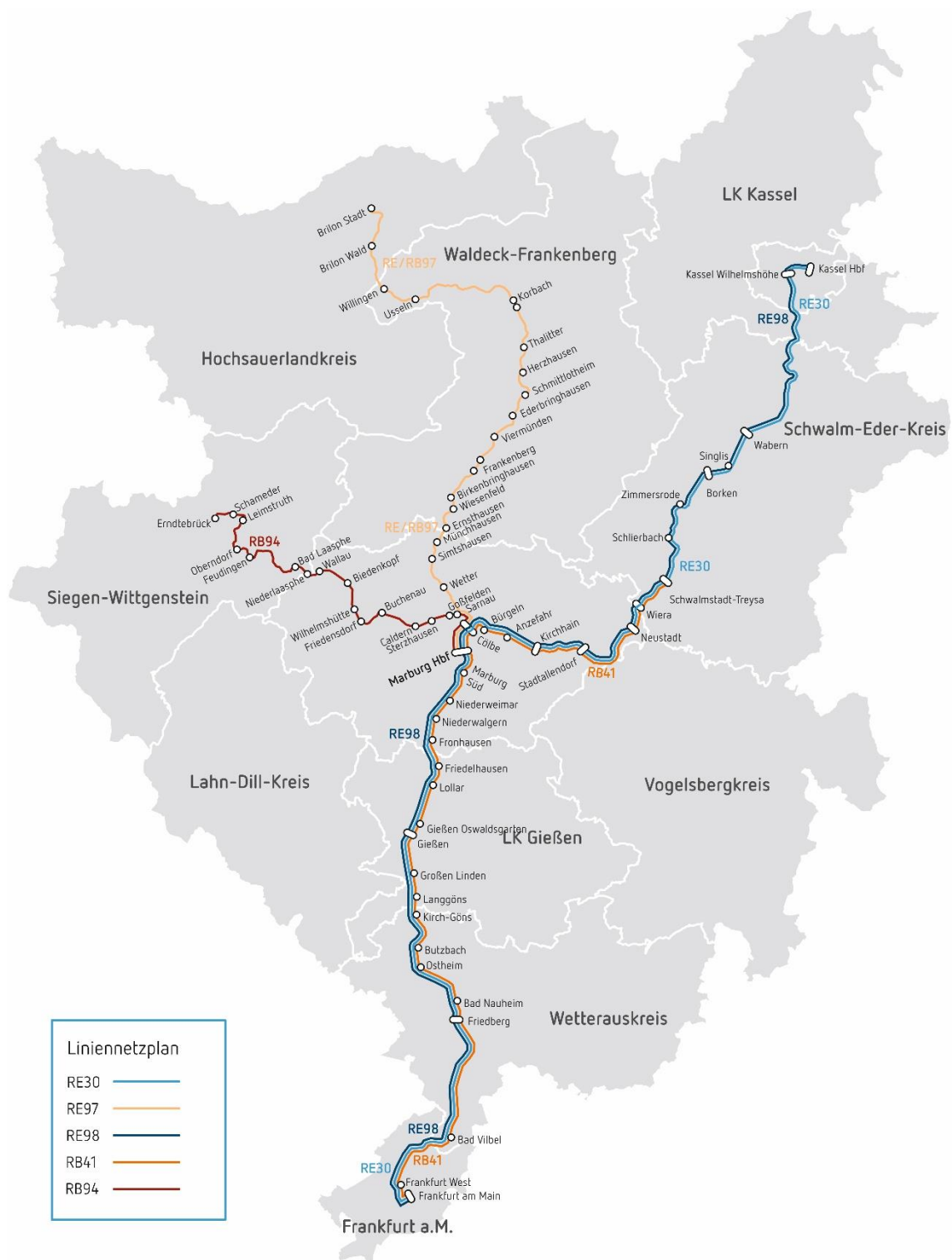
Marburg ist im Schienenpersonennahverkehr an verschiedene Linien auf verschiedenen Strecken angebunden. Über die Main-Weser-Bahn werden Frankfurt (Main) und Kassel erreicht. Die Obere Lahntalbahn verbindet Marburg mit Erndtebrück und die Burgwaldbahn verläuft von Marburg nach Norden bis nach Brilon. Damit bestehen auch länderübergreifende Verbindungen nach Nordrhein-Westfalen.

Tabelle 10: Schienenpersonennahverkehr mit Halt in Marburg (Lahn)

Linie	Verlauf
RE 30	Main-Weser-Bahn: Frankfurt – Gießen – Marburg (Lahn) – Schwalmstadt-Treysa – Borken – Wabern – Kassel
RB 41	Mittelhessen-Express: Frankfurt – Gießen – Marburg (Lahn) – Schwalmstadt-Treysa
RB 94	Obere Lahntalbahn: (Betzdorf (Sieg) – Siegen) – Erndtebrück – Bad Laasphe – Biedenkopf – Marburg (Lahn)
RE 97 RB 97	Burgwaldbahn: Brilon – Willingen – Korbach – Frankenberg – Marburg (Lahn)
RE 98	Main-Weser-Bahn: Frankfurt – Gießen – Marburg (Lahn) – Schwalmstadt-Treysa – Borken – Wabern – Kassel

Quelle: eigene Recherchen

Abbildung 13: Schienenpersonennahverkehr mit Halt in Marburg (Lahn)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage WebAtlas

3.2.3 Straßengebundener ÖV

Regionaler und lokaler Busverkehr

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Marburg-Biedenkopf wird in „regionale Linien“ und „lokale Linien“ unterschieden, aus Gründen der Übersichtlichkeit werden diese jedoch in diesem Kapitel zusammengefasst. Der regionale und lokale Busverkehr dient der Anbindung an das Marburger Umland, insbesondere an Kommunen innerhalb des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Die Linien des regionalen und lokalen Busverkehrs binden an verschiedenen Stellen innerhalb Marburgs an den Stadtbusverkehr an, insbesondere an den Bahnhöfen, an Haltestellen auf der Innenstadt-Achse und am Erlenring.

Tabelle 11: Linien im Regional- und Lokalbusverkehr Marburg (Stand Sommer 2022)

Linie	Verlauf
383	Marburg – Marburg Gisselberg – Niederweimar – Gladenbach – Schlierbach
481	Wallau – Biedenkopf – Lahntal – Marburg
MR-33	Niederwalgern – Niederweimar – Marburg-Cyriaxweimar – Allna
MR-45	Gladenbach – Sinkershausen – Weitershausen – Nesselbrunn – Marburg-Einhausen – Marburg-Marbach Behringwerke
MR-46	Weitershausen – Oberweimar (– Marburg)
MR-60	Wollmar – Münchhausen – Wetter – Marburg
MR-61	Wetter – Mellnau – Marburg
MR-68	Schulverkehr Lahntal – Wetter
MR-72	Josbach – Rauschenberg – Cölbe – Marburg
MR-75	(Amöneburg –) Kirchhain – Großseelheim – Marburg Lahnberge – Marburg (Lahn)
MR-76	Marburg – Cölbe – Schönstadt – Bracht – Schwarzenborn – Cölbe – Marburg
MR-78	Schulverkehr Kirchhain/Amöneburg – Anzefahr – Cölbe – Marburg
MR-80	Homberg (Ohm) – Schweinsberg – Marburg-Schröck – Marburg (Lahn)
MR-81	Rauischholzhausen – Marburg-Moischt – Marburg
MR-84 ⁸	Kirchhain – Amöneburg – Erfurtshausen – Wittelsberg – Marburg-Ginseldorf/Kirchhain
MR-86	Deckenbach – Dreihausen – Heskem – Marburg
MR-87 ⁹	Amöneburg/Ebsdorfergrund – Heskem Schule
X35	Alsfeld – Stadtallendorf – Kirchhain – Marburg Lahnberge – Marburg (Lahn)
X38	Gladenbach – Niederweimar – Marburg

Quelle: RMV 2022

⁸ Hierbei handelt es sich um eine Linie für den Schulverkehr.

⁹ Hierbei handelt es sich um eine Linie für den Schulverkehr.

Stadtbusverkehr

Im Stadtbusverkehr in Marburg verkehren insgesamt 24 Linien, die von der Marburger Verkehrsgesellschaft betrieben werden. Davon sind vier Linien (Linien 15, 18, 19, 22) ausschließlich auf den Schulverkehr und auf Schichtarbeitende ausgelegt und verstärken das ÖPNV-Angebot zu den Spitzenstunden. Am Samstag verkehrt die Linie P+R im 30-Minuten-Takt und verbindet den P+R Messeplatz im Norden Marburgs und den P+R-Parkplatz Georg-Gaßmann-Stadion mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Die westlichen Außenstadtteile werden zusätzlich zum regulären Linienverkehr mit einem Rufbusangebot erschlossen. Der Rufbus verkehrt Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt als Kleinbus, der vor Antritt der Fahrt telefonisch angemeldet werden muss.

Die restlichen 18 Stadtbuslinien verkehren meist als vertaktete Linienverkehre. Mit einigen Ausnahmen (Linien 3, 9, 11, 13 und 20: Mo-Sa; Linie 27: Mo-Fr) bedienen sie an jedem Tag das Marburger Stadtgebiet. Die Linien 7 und 27 verkehren gemeinsam in einem Ringverkehr und erschließen das Universitätsklinikum und den Universitätsstandort Lahnberge. Die weiteren Linien verkehren als radiale Linien zwischen den Wohngebieten und dem Hauptbahnhof/der Innenstadt oder als Durchmesserlinien über die Innenstadt hinaus. Bis auf Gisselberg sind alle Außenstadtteile mit mindestens einer Stadtbuslinie an die Kernstadt Marburgs angeschlossen. Die Erschließung Gisselbergs erfolgt über die Linie 383 (vgl. Regionaler Busverkehr) mindestens im 60-Minuten-Takt (Mo-So).

Als Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet sind vor allem die Station Marburg (Lahn) und die Station Marburg Süd zu nennen. Dort ist der Umstieg zum SPNV, zu einigen regionalen Buslinien und weiteren Stadtbuslinien möglich. Weitere Verknüpfungspunkte mit den regionalen Buslinien befinden sich auf der Innenstadtachse, auf den Lahnbergen und am Erlenring. Die folgende Tabelle zeigt den Verlauf der Stadtbuslinien zum Zeitpunkt September 2022:

Tabelle 12: Buslinien im Stadtbusverkehr Marburg

Linie	Verlauf
1	Wehrda – Diakonie – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Richtsberg
2	Richtsberg (– Sonnenblick) – Uniklinikum UKGM – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Cappel
3	Walddal – Hauptbahnhof – Südbahnhof/West – Cappel
4	Wehrda – Wehrda Kaufpark – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Richtsberg
5	Marbach – Behringwerke – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Ockershausen – Stadtwald
6	Hauptbahnhof – Erlenring – Südbahnhof – Badestube – Richtsberg
7	Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Uniklinikum UKGM
8	Walddal – Erlenring – Stadtwald
9	Elisabethkirche – Erlenring – Uniklinikum UKGM
10	Hauptbahnhof – Elisabethkirche – Schloss
11	Uniklinikum UKGM – Bauerbach – Ginseldorf – Hauptbahnhof
12	Südbahnhof (– Sonnenblick) – Schröck – Moischt – Cappel – Südbahnhof
13	Bortshausen – Ronhausen – Südbahnhof
14	Michelbach – Görzhäuser Hof 1+2 – Behringwerke – Hauptbahnhof
15	Marburg West – Richtsberg Gesamtschule
16	Dilschhausen – Einhausen – Dagobertshausen – Wehrshausen – Sellhof – Rotenberg – Alte Universität
17	Allnatal – Stadtwald – Wilhelmsplatz
18	Marburg Ost – Erwin-Piscator-Haus
19	Lahnberge Uniklinikum UKGM
20	AquaMar – Rotenberg – Marbach
22	Hauptbahnhof – Cappel
27	Hauptbahnhof – Südbahnhof – UKGM – Hauptbahnhof
P+R	Messeplatz – Hauptbahnhof – Rudolphsplatz – Georg-Gaßmann-Stadion
R15	Dilschhausen – Einhausen – Dagobertshausen – Wehrshausen – Görzhäuser Hof 1+2 - Behringwerke

Quelle: Stadtwerke Marburg 2022

Weiterführende Informationen zu jeder Linie bezüglich der Liniencharakteristika, dem Leistungsangebot sowie der Vernetzung sind dem Anhang 9.1 zu entnehmen.

Zusätzlich verkehren am Abend und am Wochenende fünf AST-Linien im 60-Minuten-Takt, wenn keine regulären Linienbusse mehr verkehren. Darüber hinaus bindet das Höhen-AST 21 tagsüber

die Marbach an den Hauptbahnhof an. Bei allen AST-Verkehren ist eine telefonische Anmeldung 30 Minuten vor Abfahrt notwendig.

Tabelle 13: AST-Linien im Stadtbusverkehr Marburg

Linie	Bedienungsgebiet
AST 6	Cappeler Berg
AST 8	Ortenberg
AST 11	Bauerbach – Ginseldorf
AST 12	Schröck, Brunnen – Sonnenblick
AST 13	Bortshausen – Ronhausen
AST 21	Höhegebiete

Quelle: Stadtwerke Marburg 2022

3.2.4 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Kfz

Derzeit sind drei kostenlose Parkplätze als P+R-Anlagen ausgewiesen. Sie befinden sich im Norden, im Süden und im Südwesten um die Kernstadt und sind Mo.-Fr. im 30-Minuten-Takt durch unterschiedliche Buslinien angebunden. Für Samstag wurde eine zusätzliche P+R-Buslinie errichtet, die von der P+R-Anlage vom Messeplatz bis zur P+R-Anlage des Georg-Gaßmann-Stadions verkehrt. Nach Angaben des Verkehrsunternehmens fällt die Fahrgastnachfrage nach dieser zusätzlichen Buslinie nicht in der gewünschten Höhe aus. P+R im Busverkehr bedingt einerseits eine hoch attraktive Taktung sowie Restriktionen zum Parken am Zielort, da Pendelnde ansonsten für den kurzen Restabschnitt nur zeitliche Nachteile bei einem Umstieg hätten und dieses Angebot daher nicht nutzen würden. Im Zeitraum der Bestandsanalyse ist das Parken für Kfz auf den P+R-Anlagen kostenfrei, während für die Fahrt mit dem ÖPNV (auch mit der P+R-Linie) der Tarif des RMV anzuwenden ist. In der Angebotsvielfalt des Systems ÖPNV sowie der Stadt insgesamt geht die Aufmerksamkeit für dieses Angebot unter. Eine gesonderte aktivierende Werbung ist nicht zu erkennen. Die Integration des Elements P+R in eine lenkende Parkraumkonzeption ist nicht zu erkennen. Das Instrument P+R erscheint deswegen als eine isolierte Maßnahme, die Schwierigkeiten hat, ihr Potenzial zu entfalten

Fahrrad

Im Stadtgebiet Marburg sind an beiden Bahnhöfen Bike+Ride-Anlagen vorhanden, darunter (teils überdachte) Stellplätze und Fahrradboxen. Auffällig ist dennoch, dass trotz der bereits zahlreichen Abstellanlagen vor allem am Hauptbahnhof weiterer Handlungsbedarf besteht. Hier sind viele Fahrräder „wild“ geparkt, also an Bäumen, Laternenmasten, Wänden oder auf dem Gehweg. Die 3. Fortschreibung zur Radverkehrsplanung Marburg empfiehlt die Errichtung einer Fahrradstation als Mobilitätsstation mit erweiterten Ausstattungen am Hauptbahnhof. Für den Südbahnhof wird die

Errichtung eines erweiterbaren Fahrradparkhauses mit weiteren Funktionen einer Mobilitätsstation empfohlen (vgl. Magistrat der Universitätsstadt Marburg 2017: S. 340).

Tabelle 14: Anzahl der B+R-Stellplätze

Bahnhof	Anzahl B+R-Stellplätze gesamt	Anzahl B+R-Stellplätze Fahrradständer	Davon überdacht	Fahrradboxen
Marburg (Lahn)	287	270	240	17
Marburg Süd-bahnhof	39	39	8	0

Quelle: RMV.de (Stand: Juni 2019)

An den Marburger Bushaltestellen spielt B+R mit Ausnahme der beiden Bahnhöfe bisher eine untergeordnete Rolle. Es gibt nur wenige Bushaltestellen, die im direkten Umfeld Abstellmöglichkeiten, z. B. Radanlehnbügel, bieten. Vereinzelt bestehen aber Möglichkeiten Fahrräder im nahen bzw. erweiterten Umfeld abzustellen. Hierbei handelt es sich nach gutachterlichen Eindrücken aber nicht immer um eine bewusste Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV.

In den Bussen der Marburger Stadtwerke sowie den Verkehrsmitteln des RMV ist eine kostenlose Mitnahme von Fahrrädern, E-Scootern o. ä. grundsätzlich gestattet. Allerdings haben Rollstuhlfahrende und Personen mit Kinderwagen und Rollatoren Vorrang. Demnach besteht kein Anspruch auf eine Fahrradmitnahme, das Fahrpersonal entscheidet darüber. Am Morgen werden drei Fahrten der Linie 14 mit einem Fahrradanhänger gefahren. Auf den Linien 10, 16 und 20 hingegen verkehren Midibusse, eine Fahrradmitnahme ist hier nicht möglich.

In Marburg besteht über den Anbieter nextbike die Möglichkeit, Fahrräder zu leihen. Die 36 Stationen mit insgesamt ca. 200 Rädern konzentrieren sich auf das Gebiet der Kernstadt, lediglich in den Außenstadtteilen Cappel, Marbach und Wehrda gibt es jeweils eine Station. Viele der Stationen sind in der Nähe einer Bushaltestelle gelegen, so dass eine Verknüpfung zwischen Bus und Bikesharing erleichtert wird. Generell kann das Fahrrad als wichtiger Bestandteil des ÖPNV betrachtet werden. Als flexibles Angebot kann es dort zum Einsatz kommen, wo der Bus an seine Grenzen stößt. Ob zur Überbrückung der letzten Meile oder zur Befahrung von unzureichend mit dem ÖPNV bedienten Querverbindungen – das Fahrrad ist ein wichtiger Bestandteil einer intermodalen Wegekette.

Tabelle 15: Leihradstationen in Marburg

Leihradstation	Nächste Bushaltestelle
Alte Kasseler Straße / Jägertunnel	Alte Kasseler Straße
Am Krekel / Stadtwerke Marburg	Am Krekel / Stadtwerke
Am Plan / Wirtschaftswissenschaften	Am Plan
Am Schülerpark	Ludwig-Schüler-Park
Anatomie	Robert-Koch-Straße
An den Siechengärten	Alter Kirchhainer Weg
Aquamar	AquaMar

Leihradstation	Nächste Bushaltestelle
Audimax	Erwin-Piscator-Haus
Biegenstraße/Cineplex	Rudolphsplatz
Biegenstraße/Volkshochschule	Volkshochschule
Brunnenstraße	Brunnenstraße
Café Trauma/Afföllerwiesen	Zimmermannstraße
Cappel August-Bebel-Platz	Cappel August-Bebel-Platz
Day Night Sports	Afföllerstraße
Elisabeth-Blochmann-Platz	Erlenring
Frankfurter Straße/Psychologie	Auf der Weide/AquaMar
Frankfurter Straße/Theater	Frankfurter Straße/Theater
Friedrich-Ebert-Straße/Christian-Wolff-Häuser	Christian-Wolff-Haus
Friedrichplatz	Friedrichstraße
Georg-Gaßmann-Stadion	Georg-Gaßmann-Stadion
Ginseldorfer Weg	Ginseldorfer Weg
Hauptbahnhof	Hauptbahnhof
Interkulturelle Gärten/Am Richtsberg	Rollwiesenweg
Ketzerbach/Zwischenhausen	Wilhelm-Roser-Straße
Neue Universitätsbibliothek	Elisabethkirche
Ockershäuser Allee	Taubenweg
Ortenbergplatz	Ortenbergplatz
Philosophische Fakultät	Erlenring
Stadtbüro	Stadtbüro
Südbahnhof	Marburg Süd
Südbahnhof Westseite	Marburg Süd
Uferstraße	Volkshochschule
Universitätsstation	AquaMar
Universitätsstraße/Bibliothek Jura	Gärten des Gedenkens
Wehrda Bürgerhaus	Wehrda Bürgerhaus
Wilhelmsplatz	Wilhelmsplatz

Quelle: nextbike

3.3 Tarif

In allen Bussen und Bahnen¹⁰ kann im Stadtgebiet von Marburg mit einem Verbundfahrchein des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) gefahren werden. Mit dem Verbundfahrchein kann innerhalb des Verbundes zwischen Start und Ziel mit verschiedenen Verkehrsmitteln gefahren werden. Der RMV deckt ungefähr zwei Drittel der Fläche des Bundeslands Hessen ab und bedient auch Ziele in Rheinland-Pfalz. Im Verbundgebiet liegt die Tarifhoheit beim Verbund, also dem RMV. Der Verbund legt grundsätzlich einen verbundweiten Tarif fest, der im gesamten Verbundgebiet gültig ist. Der RMV hat das Verbundgebiet in Tarifgebiete untergliedert. Grundsätzlich ergibt sich der Fahrpreis nach Art und Anzahl der befahrenen Tarifgebiete. Das Stadtgebiet von Marburg liegt im A-Tarifgebiet 0500. Innerhalb dieses A-Tarifgebiets ergeben die Tarifgebiete (TG 0501; 0540; 0546; 0555; 0558; 0588) den tariflichen Sonderstatus „Stadtpreisstufe“ (vgl. Abbildung 14). So wird innerhalb des Stadtgebiets von Marburg ein eigenständiger Tarif erhoben. Dieser folgt abweichend nicht der Anzahl der durchfahrenen Tarifgebiete, sondern ermöglicht einen einheitlichen Preis innerhalb des Stadtgebiets zu allen Zielen. Im Stadtgebiet ergibt sich damit folgendes Tarifmuster.

Tabelle 16: Auszug Tarif "Stadtpreisstufe" Marburg - Auszug

Fahrkartenart	Kundengruppe	Preis im Stadtgebiet
Einzelfahrchein	Erwachsene	2,30 €
	Kinder	1,40 €
Tageskarte	Erwachsene	4,50 €
	Kinder	2,75 €
Wochenkarte	Erwachsene	14,10 €
	Auszubildende	11,00 €
Monatskarte	Erwachsene	48,10 €
	Auszubildende	37,50 €
Jahreskarte	Erwachsene	40,10 (x12) bzw. 471,60 (x1) ¹¹

Quelle: Stadtwerke Marburg nach RMV gültig ab 1.7.2021

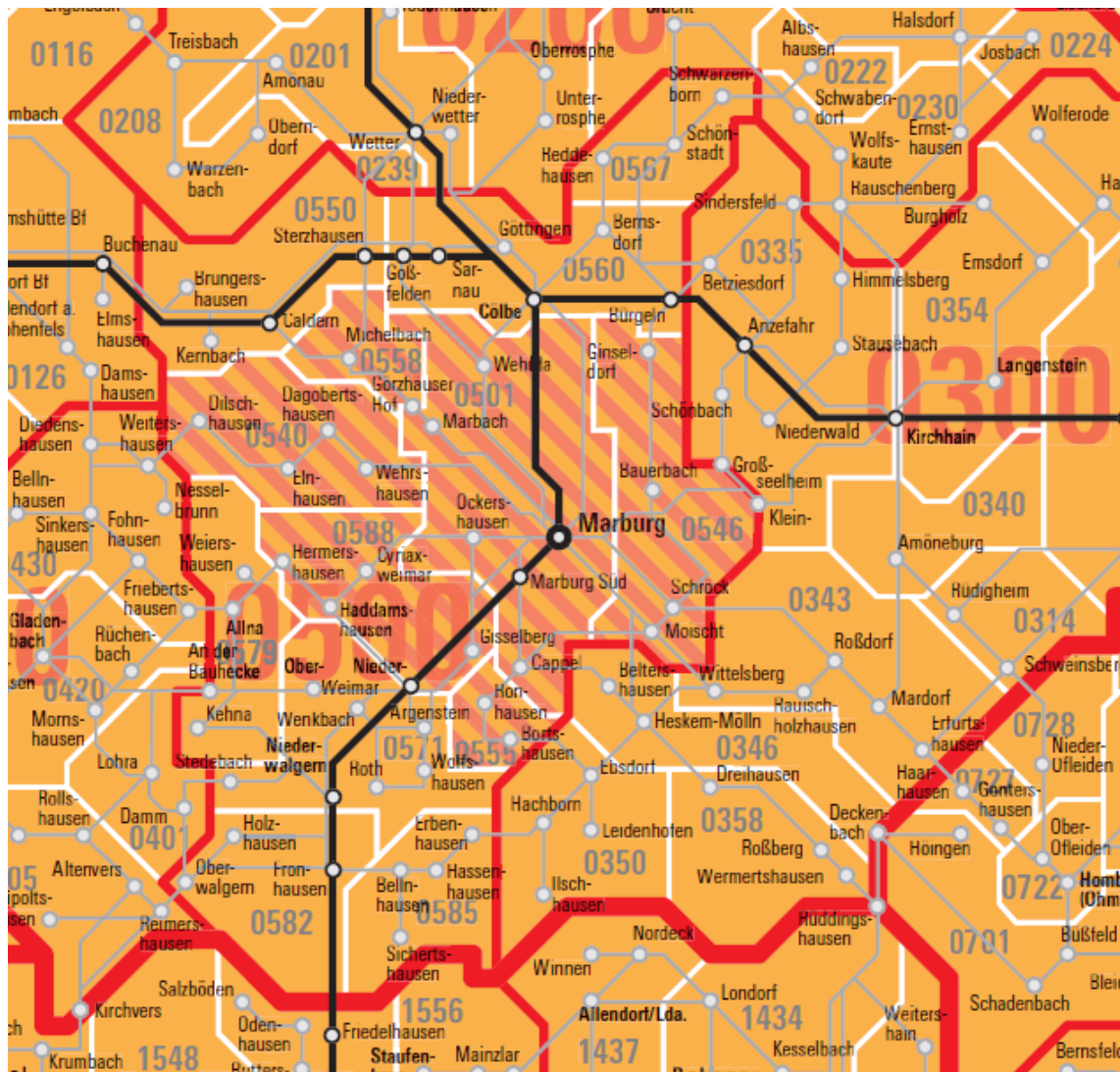
Der Auszug des gültigen Tarifangebots in Tabelle 16 zeigt ein differenziertes Fahrkartensortiment, das auf verschiedene Nutzungsansprüche reagieren kann. Das Preisverhältnis unter den Fahrcheinarten deutet eine Preisgestaltung an, die den Wechsel in das nächsthöhere Fahrkartensortiment aktiv unterstützt. Die Tageskarte lohnt sich bereits vor der einfachen Hin- und Rückfahrt am gleichen Tag. Die Wochenkarte (sieben aufeinander folgende Tage, Start frei wählbar) rechnet sich ab der vierten Tageskarte, sowie sich die Monatskarte ebenfalls ab der vierten Wochenkarte in Folge

¹⁰ In allen Bussen und Bahnen des ÖPNV – ausgenommen sind touristische Angebote und in Marburg der Nachtverkehr der Linie N8

¹¹ Der Preis der Jahreskarte unterscheidet sich nach Abbuchungsmodus: x12 steht für eine Monatliche Abbuchung/ x1 steht für eine einmalige Abbuchung im Jahr

rechnen würde. Die Jahreskarte spart im monatlichen Abbuchungszyklus ca. 16 % gegenüber der Monatskarte ein und ca. 19 %, wenn die Abbuchung einmal im Jahr erfolgt. Im günstigeren Fall der Jahreskarte rechnet sich diese nach ca. 205 Einzelfahrten also z. B. für eine oder einen Pendelnden bereits nach 100 Tagen mit Hin- und Rückfahrt. Bei einem klassischen Vollzeitverhältnis (220 Arbeitstage im Jahr) ergibt sich somit allein aus dem Arbeitsweg eine faktische Halbierung des Einzelfahrscheinpreises.

Abbildung 14: Ausschnitt A-Tarifgebiet 0500 aus dem Tarifgesamtplan des RMV



Quelle: RMV.de 2021

3.3.1 Fahrten über die Stadt(-tarif)grenze

Die tarifliche Sonderbehandlung des Stadtgebiets von Marburg entgegen der Unterteilung in verschiedene Tarifgebiete behält seine Gültigkeit auch für Fahrten über die Stadt(-tarif)grenzen hinaus. Auch bei der Berechnung des Fahrpreises z. B. nach Gießen oder Frankfurt am Main wird aus allen Punkten der gleiche Fahrpreis erhoben. Somit besteht auch hier keine Ungleichbehandlung

einzelner Stadtteile. RMV und NVV bieten Übergangsregelungen für Fahrten zwischen Marburg und nördlichen Zielen an.

3.3.2 Verbundübergreifende Fahrberechtigungen

Neben den Verbundfahrtscheinen gibt es Fahrberechtigungen, die zum Teil bereits über eine längere Zeit etabliert sind und solche, die erst seit kurzem existieren und Ergebnis einer aktuellen Diskussion sind.

Eine bereits lange etablierte Fahrberechtigung ist das Semesterticket der Philipps-Universität Marburg. Im Solidar-Modell erwerben im Zuge des Semesterbeitrags grundsätzlich alle Studentinnen und Studenten eine Fahrberechtigung. Die Konditionen des Semesterticket werden individuell zwischen der Studierendenvertretung und den Verkehrsverbänden und -unternehmen ausgehandelt. Das aktuelle Semesterticket berechtigt unter anderem die Inhaberinnen und Inhaber zur Nutzung aller Verkehrsmittel des RMV, des NVV und zu Teilen der Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd (VGWS). Darüber hinaus berechtigt das Semesterticket auch die Nutzung von einzelnen IC/EC und ICE-Teilstrecken um Marburg. Auf seiner Internetseite stellt der ASTA (Allgemeiner Student*innen-Ausschuss der Philipps-Universität Marburg) einen Gültigkeitsbereich dar, der von Heidelberg (Baden-Württemberg) bis Bingen (Rheinland-Pfalz), Siegen/Olpe (Nordrhein-Westfalen), Göttingen (Niedersachsen) nach Eisenach (Thüringen) reicht und damit ein deutlich größeren Einzugsradius bedient als der RMV.

Eine ähnliche Entwicklung ist innerhalb der Diskussion von landesweiten Tickets im Bundesland Hessen zu erkennen. Für die Kundengruppen der Schülerinnen und Schüler sowie Seniorinnen und Senioren existiert mit Stand Sommer 2021 eine landesweite, verbundübergreifende Fahrberechtigung. Für beide Kundengruppen kostet diese Fahrberechtigung bei jährlicher Abbuchung 365 Euro im Jahr und bei monatlicher Abbuchung 31 Euro. Damit schafft das Bundesland Hessen für zwei Kundengruppen, die für den ÖPNV bedeutend sind, ein attraktives Angebot mit der hohen Symbolkraft, den gesamten Nahverkehr hessenweit für einen Euro am Tag nutzen zu können.

Parallel zur Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde das Deutschlandticket eingeführt. Dieses ist für 49€ pro Monat erhältlich und berechtigt zur Nutzung des Nahverkehrs im gesamten Bundesgebiet.

3.4 Kommunikation und Information

3.4.1 Fahrpläne

Das Lesen von Fahrplänen ist eine Herausforderung für Gelegenheitskunden des ÖPNV. Das gilt auch für Marburg. Einfach zu erfassende Fahrpläne stoßen an ihre Grenzen, wo Fahrwege und Bedienzeiträume über den Fahrtag Unterschiede aufweisen oder von dem klassischen Linienbandbetrieb aus Hin- und Rückrichtung abweichen. Ein Beispiel ist die Haltestelle Dagobertshausen Im Dorf: Um die Abfahrtszeit von dieser Haltestelle in Richtung Innenstadt zu erfahren, muss ein

Fahrgast die Abfahrtszeit vom Fahrplanblatt in Richtung Dilschhausen (Rück) entnehmen, da das Fahrzeug über Dagobertshausen, Dilschhausen und Einhausen einen Rundkurs fährt. Fahrgäste, die auf das Fahrplanblatt (Hin) mit Fahrziel Alte Universität blicken, sehen die Haltestelle Dagobertshausen Im Dorfe zwischen 10:00 und 20:00 Uhr nicht bedient. Abseits dieser Problematik informieren digitale Auskunftsmidien auf Internetseiten und in Apps über mögliche Abfahrten und Verbindungen. Hier fallen auch Durchbindungen und andere betriebliche Besonderheiten nicht auf.

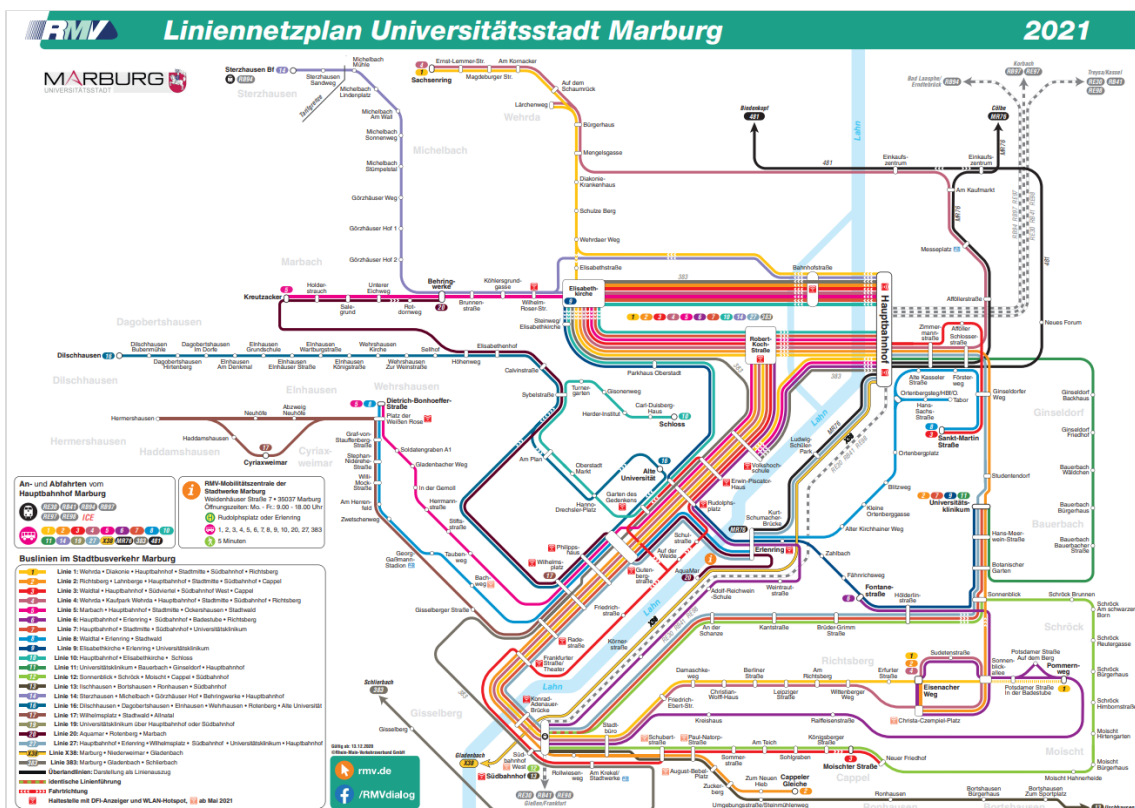
3.4.2 Liniennetzplan

Für das Fahrplanjahr 2021 liegt ein schematischer Liniennetzplan vor. Dieser Plan fügt sich in das Design des Verkehrsverbunds RMV ein. Er zeigt neben den Linienverläufen der Stadtbusse auch die Verläufe der Regionalbusse und des Schienenverkehrs.

Die schematische Darstellung ermöglicht einen hohen Grad an Abstraktion gegenüber der Darstellung der Linienwege in einer geografischen Karte. Durch die Abstraktion kann auf der einen Seite Komplexität reduziert werden, andererseits werden für Gelegenheitskunden und Gäste Informationen komplexer. Der Liniennetzplan bietet als Orientierung die Lahn, weitere Anhaltspunkte zur räumlichen Orientierung werden nicht gegeben. Da sich aus der schematischen Karte keine Rückschlüsse auf tatsächliche Entfernungen zwischen Haltestellen ziehen lassen, ist der fehlende Hinweis der fußläufigen Erreichbarkeit von den Haltestellen Hauptbahnhof-Ost und Südbahnhof-West zu den jeweiligen Haltestellen Hauptbahnhof und Südbahnhof unglücklich. Allein von der Namensgebung lässt sich eine räumliche Nähe ableiten, die aber vor Ort durch eventuell fehlende Verbindungen nicht zwangsweise gegeben sein muss. Für Gelegenheitskunden und Gäste eine Unwägbarkeit, die gegen die Nutzung des ÖPNV sprechen kann. Ebenfalls nicht ersichtlich werden Laufdistanzen zwischen Haltestellen. Diese Information kann dann hilfreich sein, wenn Kundinnen und Kunden durch einen Laufweg Haltestellen erreichen könnten, die durch mehrere Linien bedient werden.

Neben der Verknüpfung unter den klassischen Elementen des ÖPNV zeigt der Liniennetzplan auch die Verknüpfung mit P+R-Anlagen an. Zu übrigen Mobilitätsangeboten fehlen jedoch geeignete Informationen zur Abfahrt oder zum Umstieg. Aus den PBefG-Angeboten fehlen Angaben zur Abfahrt und Nutzung des AST und zu Taxistellplätzen. Die Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten, z. B. nextbike-Stationen oder Carsharing-Standorten, sind ebenfalls nicht ersichtlich. Die hier beschriebenen Informationen dienen dabei nicht nur optischen Zwecken, sondern geben wichtige Informationen zur Wegeketten im gesamten Umweltverbund.

Abbildung 15: Liniennetzplan der Universitätsstadt Marburg (Stand 2021)



Quelle: RMV

3.4.3 Mobilitätszentrale

Die Stadtwerke Marburg betreiben eine Mobilitätszentrale im Stadtgebiet. Sie liegt östlich der Lahn und damit nicht auf der Seite der zentralen Innenstadt und der Innenstadt-Achse. Die Mobilitätszentrale ist von der Haltestelle Erlebung und der Haltestelle Rudolphsplatz ca. 200 Meter entfernt und damit in kurzer Laufdistanz zu erreichen.

In der Mobilitätszentrale werden verschiedene Dienste angeboten. Neben dem Fahrkartenverkauf erteilen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Fahrplan- und Tarifauskünfte und weitergehende Informationen zum ÖPNV. Für Kundinnen und Kunden hat die Mobilitätszentrale von Montag bis Freitag durchgehend von 9:00 bis 18:00 Uhr geöffnet. Für Berufspendelnde kann diese Öffnungszeit unter Umständen ungünstig ausfallen, vor allem die fehlende Öffnung am Samstag. Die Digitalisierung vor allem beim Erwerb von Fahrkarten kann dazu führen, dass ein Kontakt nicht immer zwingend physisch vor Ort stattfinden muss. Beratungsleistungen könnten mit den Erfahrungen aus der Eindämmung der Corona-Pandemie auch weiterhin verstärkt digital erfolgen. Die Deutsche Bahn wickelt z. B. in einzelnen kleinen Bahnhöfen den Fahrkartenverkauf per Video-Telefonat ab.¹²

¹² Informationen zum Video-Reisezentrum: https://www.bahn.de/service/buchung/wege_zur_fahrkarte/video_reisezentrum

Abbildung 16: Mobilitätszentrale in Marburg



Quelle: Stadtwerke Marburg

3.5 Ergebnisse der Online-Umfrage

Innerhalb der Bestandsaufnahme und Analysephase des MoVe 35-Prozesses wurde über ein Onlinetool der Öffentlichkeit ermöglicht, sich zu beteiligen und sich zu Themenfeldern innerhalb der alltäglichen Mobilität in der Stadt zu äußern. Die Befragung erfolgte freiwillig; sie ist deswegen nicht repräsentativ. Trotzdem kann über die hohe Anzahl der Rückmeldungen ein Stimmungsbild abgeleitet werden.

Auf die Frage, ob es im Bereich ÖPNV für das Stadtgebiet Verbesserungen geben müsse, haben 10 % geantwortet, dass es keine Verbesserungen geben müsse. Weitere 21 % antworteten, dass sie keine Verbesserungsvorschläge hätten. 2.574 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Online-Umfrage formulierten Verbesserungsvorschläge über das Freitextfeld. Hier standen insbesondere die Themen bessere ÖPNV-Ver- und Anbindungen sowie niedrigere Preise im Vordergrund. Darüber hinaus wurden auch spezifische Themen wie eine höhere Taktung, die bessere Erreichbarkeit der Lahnberge und mehr Verbindungen abends, feiertags und am Wochenende angemerkt. Weitere Wünsche betrafen Verbesserungen in Stoßzeiten, die bessere Anbindung von Cappel, eine höhere Pünktlichkeit und eine bessere Anbindung des Umlandes.

Tabelle 17: häufigste Verbesserungsvorschläge im ÖPNV (n=2.574)

Thema	Absolut	prozentual
generell		
Bessere ÖPNV Ver- bzw. Anbindung	169	6,5 %
Niedrigere bzw. billigere Preise	119	4,7 %
Spezifisch		
Bessere bzw. höhere Taktung	204	7,9 %
Bessere Erreichbarkeit bzw. Anbindung Lahnberge	181	7,0 %
Ausbau abendliche (& sonntägliche) Verbindungen	112 (48)	4,3 % (1,8 %)
Verbesserung in Stoßzeiten	81	3,1 %
Schlechte Anbindung Cappel	70	2,7 %
Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖPNV	65	2,5 %
Häufigkeit der An- bzw. Verbindung ins Umland	58	2,2 %

Quelle: Planersocietät nach Daten wer denkt was GmbH 2021

4 Analyse der Angebotsqualität

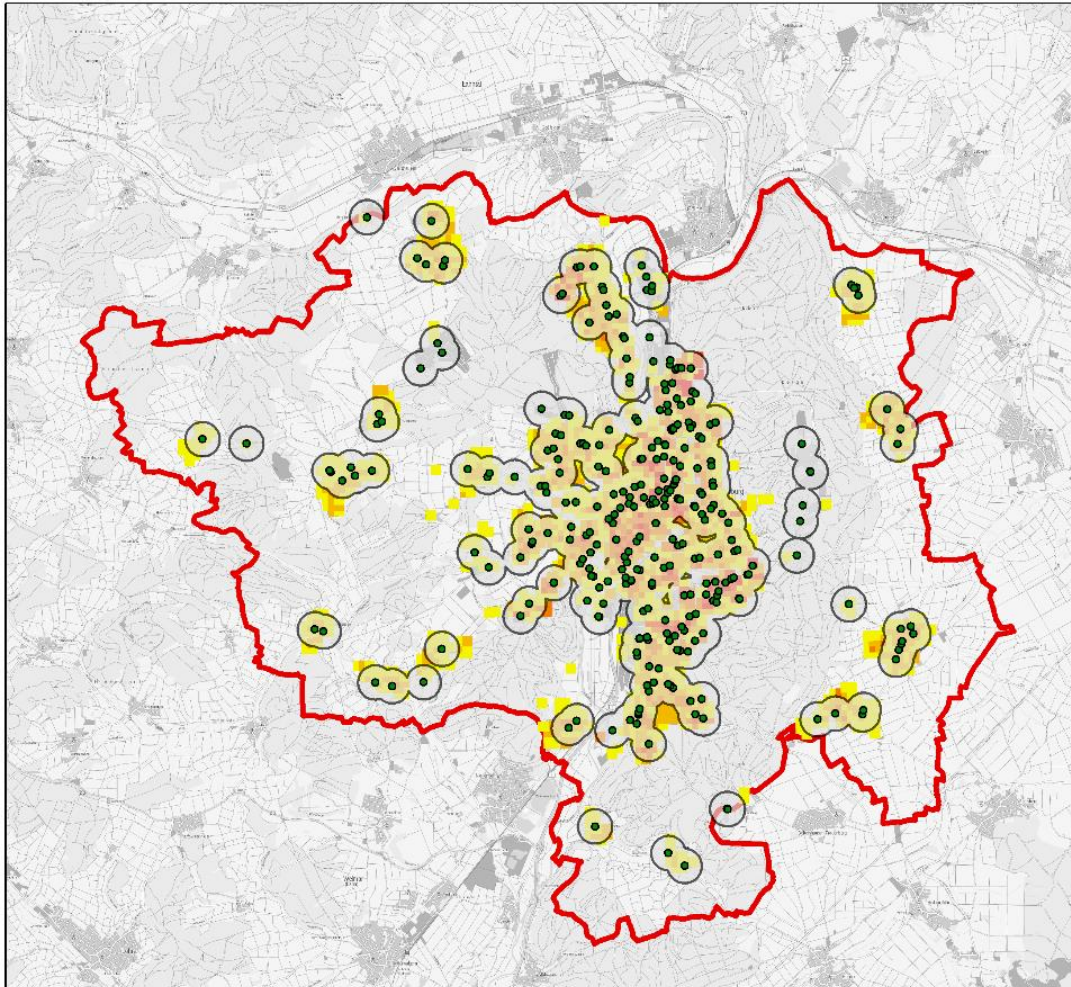
4.1 Erschließungsqualität

Für das Stadtgebiet von Marburg wird mithilfe eines vereinfachten, standardisierten Untersuchungsverfahrens die Erschließungsqualität ermittelt. Überprüft wird dabei die Verteilung der Haltestellen über das Stadtgebiet. Mit Hilfe eines 300-Meter-Radius um jede Haltestelle wird der Grad der bebauten Fläche ermittelt, die innerhalb der Einzugsradien liegt. In einem weiteren Schritt sollen zusätzlich auf Grundlage der Zensusdaten von 2011 die Zahl der tatsächlich erreichten Einwohnerinnen und Einwohner ermittelt werden. Der Fokus liegt dabei auf dem Haltestellenangebot des straßengebundenen ÖPNV. Dieser ist primärer Gegenstand dieses Nahverkehrsplans und zeigt den Zugang zum System Stadtbus an.

Für die Analyse wird um alle durch den straßengebundenen ÖPNV bedienten Haltestellen im Stadtgebiet ein Einzugsradius von 300 m Luftlinie gelegt. Dieser Wert wird innerhalb der Fachliteratur als geeignet angesehen, um die Haltestelle in angemessener Zeit zu Fuß zu erreichen. Grundsätzlich kann von einem Fußweg von ca. 5 bis 7 Minuten ausgegangen werden. Bei starker Topografie, wie in einzelnen Bereichen von Marburg vorhanden, kann sich der Fußweg individuell verlängern. Ebenfalls kann sich der Fußweg im Einzelnen durch Barrieren im Raum, wie Flüsse, bauliche Infrastruktur oder Ähnliches, verlängern. In die Analyse der Erschließungsqualität fließen alle Haltestellen ein, die regelmäßig bedient werden. Reine Schulbushaltestellen wie z. B. die Haltestelle Bauerbach Schule werden nicht berücksichtigt. An diesen hält kein regulärer Linienverkehr.

Die Erschließungsqualität wird hier nicht allein über die erschlossene Siedlungsfläche ermittelt, sondern darüber hinaus auch anhand der Zensusdaten. Die Zensusdaten liefern das Ergebnis der Bevölkerungszählung und Wohnungszählung von 2011. Der Datensatz gibt die Einwohnerdichte in georeferenzierten Kacheln von 100 x 100 Metern wieder. Innerhalb einer GIS-Analyse (Geoinformationssystem) werden diese Informationen zusammengefügt und ermittelt, wie viele Einwohner innerhalb des Einzugsbereichs der Bushaltestellen wohnen.

Abbildung 17: Erschließungsqualität im Stadtgebiet Marburg



Quelle: Planersocietät

Die Analyse zeigt, wie in Abbildung 17 zu sehen, eine gute flächige Erschließung des Marburger Stadtgebiets. Durch eine differenzierte Verteilung der Haltestellen ist der Kernstadtbereich flächig gut erschlossen. Auffälligste Bereiche, die heute nicht erschlossen sind, sind Bereiche im Stadtteil Cappel mit den Straßenzügen Schwalbenweg und Im Grund sowie östliche Bereiche im Stadtwald entlang des Straßenzugs Rudolf-Breitscheid-Straße. Auch westliche Bereiche im Stadtteil Wehrda um den Straßenzug Unter den Steinbrüchen sind außerhalb eines 300-Meter-Einzugsradius zur nächsten Haltestelle. Die beschriebenen Flächen sind jeweils Randbereiche. Die gute flächige Erschließung der Kernstadt kann so in den separaten Stadtteilen nicht durchgehalten werden. Wie in der Abbildung zu erkennen, gibt es in allen Stadtteilen Bereiche, die nicht innerhalb eines 300-Meter-Einzugsradius um eine Haltestelle des Stadtbusses liegen. Die Analyse in den Stadtteilen unter Anwendung des 300-Meter-Radius ist dabei vor allem dem Ziel geschuldet, zukünftig eine gleichwertig gute ÖPNV-Qualität im gesamten Stadtgebiet anzubieten. In früheren Untersuchungen wurden für ländlich geprägte Siedlungsbereiche oder im Vorortverkehr größere Einzugsradien von bis zu 500 Meter als ausreichend angesehen. Um die Attraktivität zukünftig zu steigern, soll davon Abstand genommen werden.

Rund 95 % der Menschen leben in Marburg im Einzugsbereich von 300 Metern zur nächsten (Stadtbus-)Haltestelle. Durch den Stadtverkehr werden alle Bereiche mit hohen Einwohnerdichten im Stadtgebiet abgedeckt. Die oben beschriebenen Bereiche, die heute nicht bedient werden, können durch die Analyse der Einwohnerzahlen qualifiziert werden. In Cappel und im Stadtwald werden Bereiche mit mittleren und hohen Einwohnerdichten nicht bedient. Auch in den Stadtteilen Schröck und Moischt gibt es einzelne Zellen des Zensusrasters, die eine hohe Einwohnerdichte zeigen, aber außerhalb der Einzugsradien zur nächsten Bushaltestelle liegen und somit heute nicht attraktiv versorgt sind. In Michelbach, Dagobertshausen und Einhausen gibt es mittlere Einwohnerdichten außerhalb der analysierten Einzugsradien.

4.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungshäufigkeit ergibt sich aus der Anzahl der Abfahrten je Haltestelle an einem Werktag zwischen 6:00 und 20:00 Uhr. Dabei werden sämtliche Verkehrsmittel innerhalb des ÖPNV einbezogen. Es zeigt sich, dass die beiden Stationen Marburg (Lahn) und Südbahnhof mit Abstand die meisten Abfahrten aufweisen. An der Station Marburg (Lahn) finden zwischen 6:00 und 20:00 Uhr 673 Abfahrten statt, am Südbahnhof sind es 476 Abfahrten. Dies entspricht einem Kursintervall von 1,2 Minuten¹³ an der Station Marburg (Lahn). Die Abfahrten auf der gesamten Innenstadtachse, z. B. an den Haltestellen Rudolphsplatz, Erwin-Piscator-Haus oder Gutenbergstraße, weisen größtenteils über 300 Abfahrten auf. Dies bestärkt die zentrale Bedeutung der Innenstadtachse für den ÖPNV innerhalb Marburgs. Weitere frequentierte Haltestellen außerhalb der Innenstadtachse sind bspw. die Haltestelle Erlenring mit 231 Abfahrten und die Haltestelle Universitätsklinikum mit 179 Abfahrten. Die wenigstens Abfahrten finden an den Haltestellen Heljehaus in Marburg-Schröck und Lahnwerkstätten in Marburg-Wehrda statt. Dort verkehren nur 3 Busse im genannten Zeitraum. Beide Haltestellen sind nicht in einen regelmäßigen Linienverkehr eingebunden.

Die Bedienungsqualität ist in der Kernstadt, dort insbesondere auf der Innenstadtachse und an beiden Bahnhöfen, sehr hoch. In den Außenstadtteilen nimmt die Bedienungsqualität ab, vor allem in den Bereichen, in denen nur eine Linie verkehrt und es zu keinen Linienüberlagerungen kommt. So lässt sich feststellen, dass Teile Marbachs (Wannkopfstraße, An der Haustatt - nur durch das AST der Linie 21 bedient) oder die Haltestelle Neuhöfe nur sehr selten bedient werden.

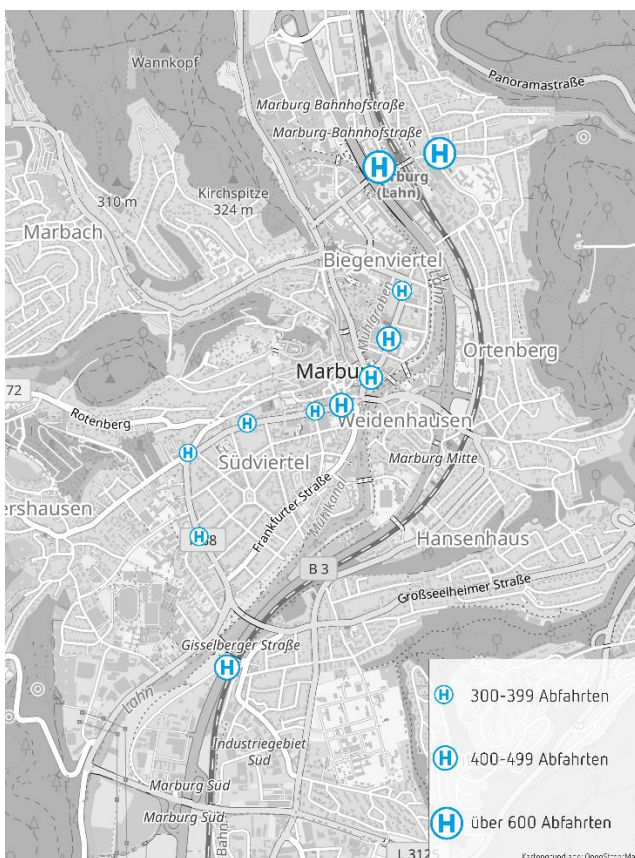
¹³ Als Kursintervall wird hier der durchschnittliche Abstand zwischen Abfahrten im Zeitraum von 6:00 bis 20:00 Uhr verstanden.

Tabelle 18: Haltestellen mit der höchsten Bedienung an Werktagen

Haltestellenbezeichnung	Anzahl der Abfahrten werktags zwischen 6:00 und 20:00 Uhr
Marburg (Lahn), inkl. Hbf. Ost/Ortenbergsteg	673
Südbahnhof, inkl. Südbahnhof West	476
Garten des Gedenkens	440
Rudolphsplatz	440
Erwin-Piscator-Haus	410
Philippshaus	377
Gutenbergstraße	373
Volkshochschule	344
Wilhelmsplatz	342
Radestraße	321

Quelle: eigene Recherche

Abbildung 18: Haltestellen in Marburg mit über 300 Abfahrten zwischen 6:00 - 18:00 Uhr



Quelle: Planersocietät

4.3 Verbindungsqualität

4.3.1 Reisezeitverhältnisse

Die Verbindungsqualität steht in einem sehr engen Verhältnis zur Reisezeit bzw. dem Zeitaufwand. Hierzu zählen beim ÖPNV die Zugangs-, Startwarte-, Beförderungs- und Abgangszeit, wie in Abbildung 19 dargestellt. Beim Umsteigen kommen weitere Aspekte wie eine zusätzliche Wartezeit oder eine potenziell notwendige Zeit zur Überbrückung von Entfernungen zwischen zwei Haltestellen hinzu. Die Zeit ist somit ein entscheidendes Kriterium zur Wahl des ÖPNV.

Abbildung 19: Wegekette im ÖPNV



Quelle: Planersocietät

Der ÖPNV steht vor allem in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Dessen Reisezeit setzt sich neben der Zugangs- und Abgangszeit zusätzlich aus der Parksuchzeit zusammen. Das Reisezeitverhältnis ermöglicht einen Vergleich zwischen beiden Systemen. Die Werte des Reisezeitverhältnisses ergeben die Qualitätsstufen der Verbindung, um die Konkurrenzfähigkeit zum MIV darstellen zu können. Dabei gilt zu beachten, dass die Qualitätsstufen A oder B (sehr günstiges oder günstiges Reisezeitverhältnis) erreicht werden sollten, damit sich wahlfreie Menschen für den ÖPNV entscheiden. Dazu gehören Personen, welche die Wahl zwischen der Nutzung des ÖPNV und des eigenen Autos haben. Mit einer Qualitätsstufe C (zufriedenstellendes Reisezeitverhältnis) ist der ÖPNV noch konkurrenzfähig zum MIV, bietet für wahlfreie aber nur bedingt eine Alternative.

Um die aktuelle Attraktivität des ÖPNV-Angebots zu ermitteln, wird das Reisezeitverhältnis von ÖPNV zum MIV ermittelt. Hier wird dargestellt, ob der Bus- und Bahnverkehr schon heute eine interessante Alternative zum MIV darstellt. Aus planerischer Sicht gilt eine ÖPNV-Anbindung als attraktiv und eine gute Alternative zum Individualverkehr, wenn der Quotient „Fahrzeit ÖPNV/Fahrzeit MIV“ den Wert 1 nicht übersteigt. Dies entspricht der gleichen Reisezeit von ÖPNV und MIV. Ein Wert zwischen 1 und 2 wird von ÖPNV-Nutzenden noch als „akzeptabel“ bewertet, ab einem Wert über 2 (doppelte Fahrzeit mit dem ÖPNV im Vergleich zum MIV) nimmt die Akzeptanz durch die Fahrgäste deutlich ab. (vgl. FGSV 2008 in Verbindung mit FGSV 2010 und VDV 2019)

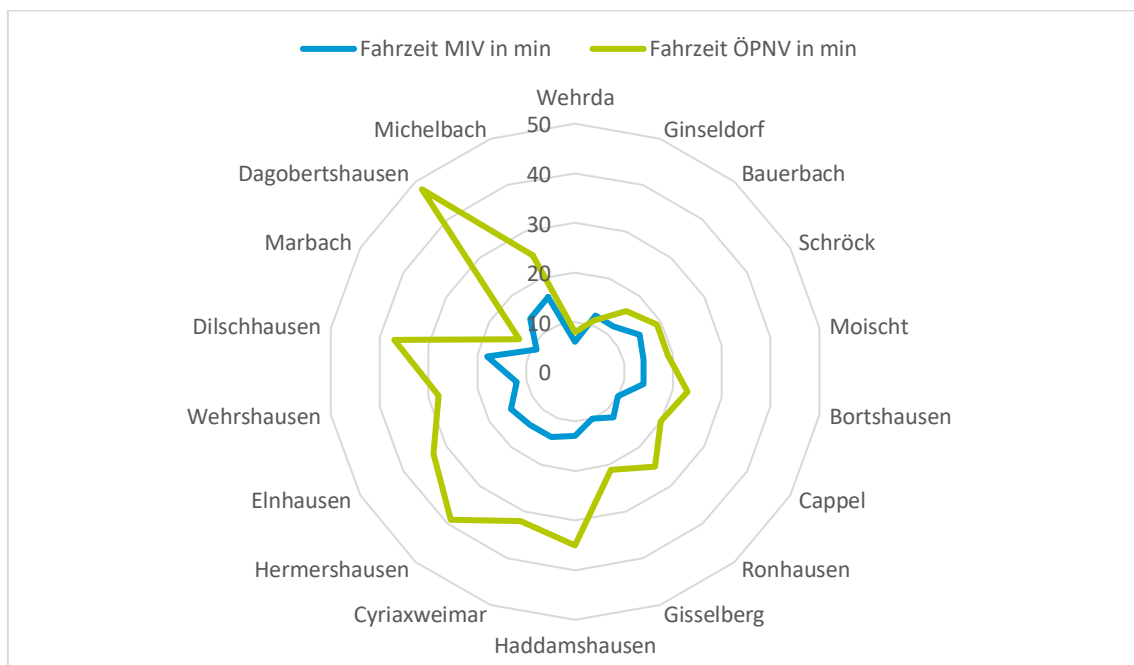
4.3.2 Reisezeit in die Stadtteile

Pro Stadtteil wurde je ein zentraler, durch eine Haltestelle angebundener Standort ausgewählt. Über die Verbindungssuche des RMV wurde die Reisezeit des ÖPNV mit der Fahrzeit des MIV (per Google Maps) verglichen und der Reisezeitenquotient gebildet.

Alle Marburger Stadtteile weisen, bis auf die Ausnahme Ginseldorf, ein Reisezeitverhältnis über 1 auf. Vor allem im Süden und im Westen Marburgs (Ronhausen, Gisselberg, Haddamshausen, Cyriaxweimar, Hermershausen, Elnhausen, Wehrshausen, Dilschhausen) wird sogar der Wert 2 überschritten. Diese Anbindungen gelten somit als unattraktiv. Aus dem Stadtteil Dagobertshausen im Westen Marburgs benötigt man beispielsweise mit dem ÖPNV dreimal so lange wie mit dem MIV. Dazu ist noch die deutlich größere Flexibilität mit dem MIV anzusprechen, die nicht nur mit der persönlichen Auswahl von An- und Abfahrtszeitpunkt, sondern auch damit einhergeht, dass der Zielort des Verkehrsteilnehmenden meistens nicht dem zentralen Haltestellenstandort des jeweiligen Stadtteils entspricht.

Es fällt außerdem auf, dass viele Verbindungen nicht direkt verlaufen, sondern von Umstiegszwang geprägt sind. Dieses Phänomen zeigt sich erneut vor allem im Westen Marburgs, was die Attraktivität des Nahverkehrs in diesen Stadtteilen zusätzlich sinken lässt.

Abbildung 20: Reisezeiten zur Station Marburg (Lahn) aus den Stadtteilen



Quelle: Reisezeit MIV über Google Maps, Reisezeit ÖPNV über RMV.de

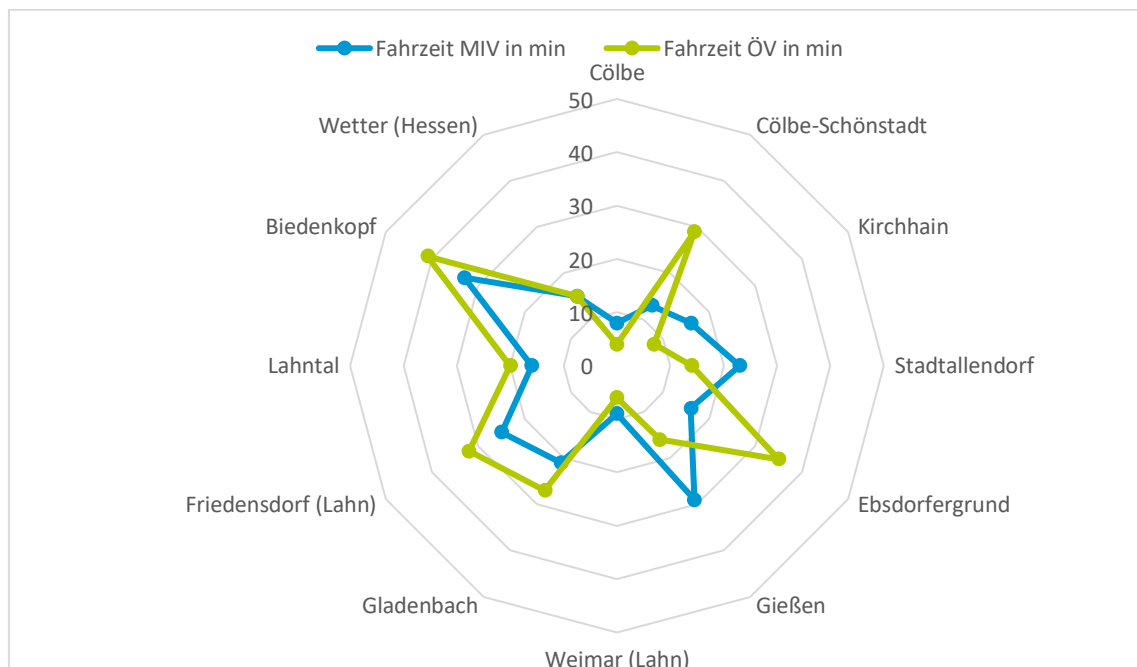
4.3.3 Reisezeit in die Region

An der Station Marburg (Lahn) hält regulär der Fernverkehr, somit ist die Universitätsstadt ebenso durch Fernverkehr und Regionalverkehr mit den Gemeinden und Städten in der Region verbunden. Die im näheren Umfeld Marburgs liegenden Gemeinden sind größtenteils mit Bahnhöfen ausgestattet, an denen der Regionalverkehr hält. So sind Reisezeiten zum Marburger Hauptbahnhof von unter 10 Minuten keine Seltenheit. Andere Gemeinden sind nur per Bus erreichbar und somit steigt hier die Fahrtzeit enorm an; der Großteil der Gemeinden ist allerdings „akzeptabel“ oder „attraktiv“ angebunden.

Hier zeigten sich schon erste Probleme: Der Stadtteil Cölbe der Nachbarkommune Cölbe beispielsweise ist durch die Station Cölbe sehr gut an den Marburger Hauptbahnhof angebunden. Der Stadtteil Cölbe-Schönstadt hingegen verfügt nicht über einen Bahnhof, hier ist die Reisezeit mit dem ÖPNV deutlich höher. Aus der Sicht des ÖPNV-Kunden ist es daher notwendig, eine zweite Haltestelle in die Analyse einzubeziehen. Dadurch entsteht eine realistischere Einschätzung zu der Fahrzeit, die die Einwohner als ÖPNV-Kunden tatsächlich zurücklegen.

Die folgende Abbildung 21 zeigt, dass der ÖPNV (v. a. der SPNV) durchaus konkurrenzfähig zum Pkw ist. Größere Städte in der Umgebung sind durch den Fernverkehr der deutschen Bahn, aber auch durch Regionalzüge erreichbar. Beim Vergleich der Reisezeiten in die drei Oberzentren Frankfurt, Gießen und Kassel schneidet der ÖPNV auf jeder Relation besser ab (Verhältnis ÖPNV/MIV: Frankfurt 0,9, Gießen 0,5, Kassel 0,9).

Abbildung 21: Reisezeiten ab der Station Marburg (Lahn) in die Region



Quelle: Reisezeit MIV über Google Maps, Reisezeit ÖPNV über RMV.de

4.4 Umsteigequalität

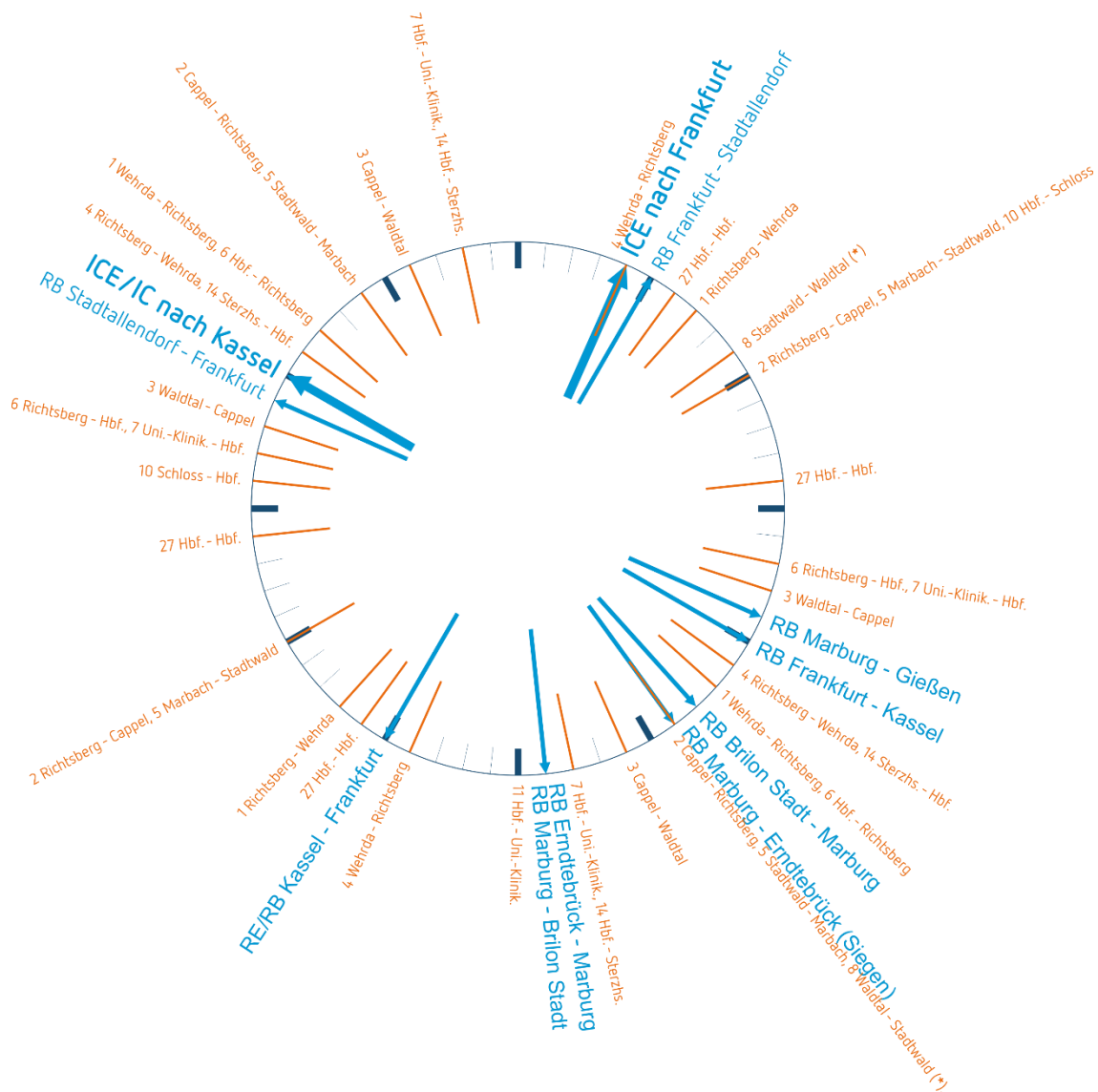
4.4.1 Der Umstieg am Bahnhof Marburg (Lahn)

In Marburg verkehren viele verschiedene Bus- und Bahnlinien mit unterschiedlichen Taktungen. Idealerweise sind diese Taktungen aufeinander abgestimmt, so dass keine längeren Wartezeiten beim Umstieg entstehen. Dies lässt sich durch Visualisierung der Taktzeiten in einer Uhr erkennbar machen. Am Hauptbahnhof sind vor allem die Umstiegsrelationen Bus-Bahn und umgekehrt mit Interesse zu betrachten. Die Buslinien sind dem Uhrzeigersinn nach eingetragen worden und die

Bahnen wurden farblich kenntlich gemacht. So lässt sich auf den ersten Blick identifizieren, welche Umstiegsbeziehungen positiv, und welche negativ, zu betrachten sind.

Es fällt auf, dass Bahnen gleichzeitig oder mit wenigen Minuten Versatz ankommen, so dass der Umstieg Bahn-Bahn teilweise nicht zu erreichen ist. Weitere Umsteigepunkte zwischen den Linien der Main-Weser-Bahn (ICE, RE, RB) bestehen jedoch auch in Gießen und Treysa. Weiterhin sind auch Bahnen und Busse oft so getaktet, dass sie (fast) gleichzeitig am Bahnhof ankommen, so dass auch der Umstieg Bus-Bahn schwierig ist. Dies lässt sich allerdings möglicherweise durch die Überschneidung von Strecken auf mehreren Linienwegen und der somit indirekten Taktverdichtung kompensieren.

Abbildung 22: Taktuhr Bahnhof Marburg (Lahn)

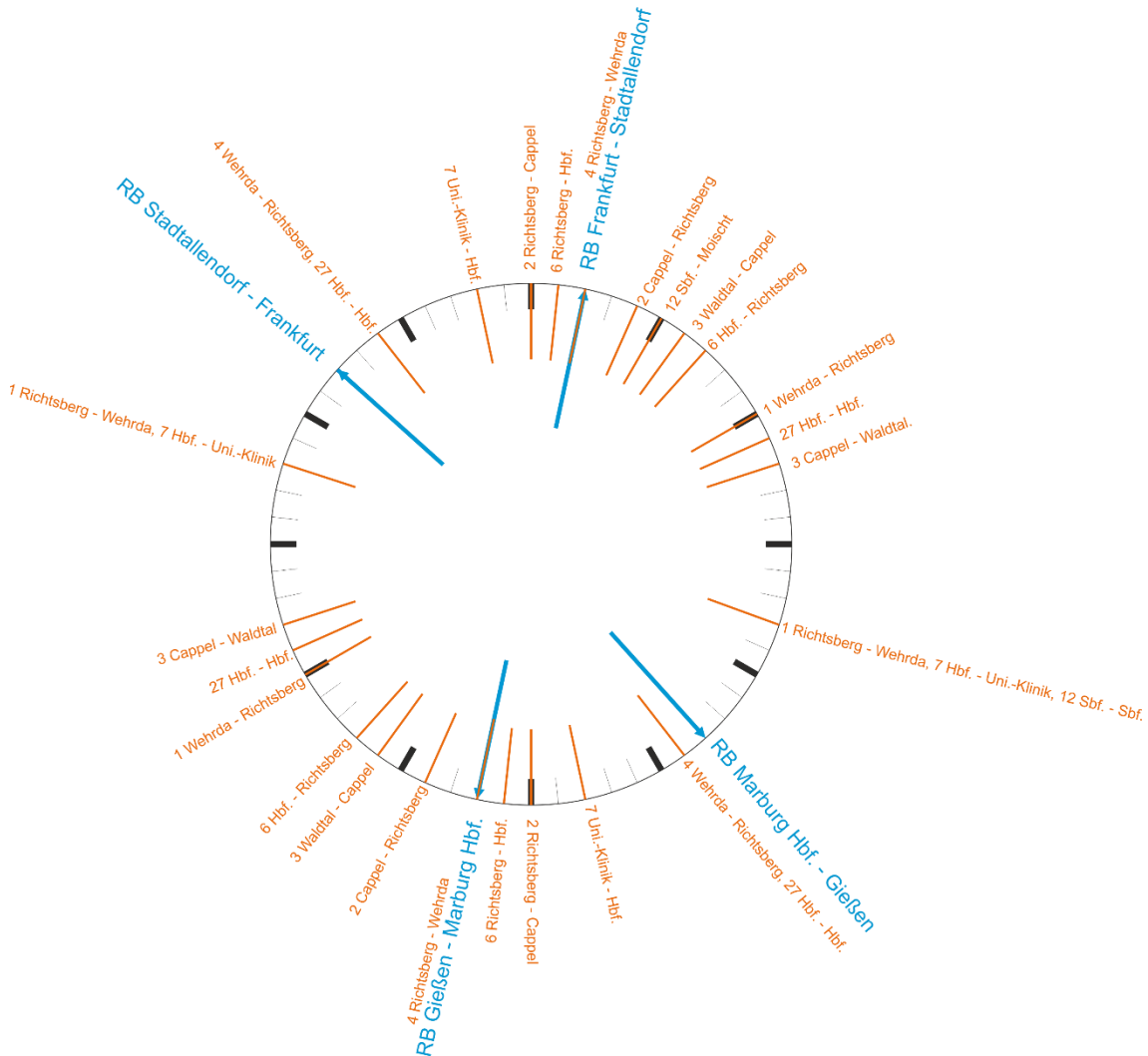


Quelle: Planersocietät

4.4.2 Der Umstieg am Südbahnhof Marburg

In Marburg können neben der Station Marburg (Lahn) Fahrgäste am Südbahnhof auf ein regelmäßiges Angebot von Regionalzügen zurückgreifen. Somit kann der Südbahnhof als einer der Hauptknotenpunkte gesehen werden. Daher ist auch hier ein Blick auf die Taktungen der Bahnen und Busse interessant. Am Marburger Südbahnhof halten nicht alle Bahnen, die am Marburger Hauptbahnhof halten. Somit ist z. B. eine Fahrt von hier aus Richtung Frankfurt oder Gießen nur einmal stündlich möglich. Diese geringere Taktung macht den Wunsch nach passenden Umstiegsbeziehungen noch größer, da hier sonst die Wartezeiten nochmals deutlich höher ausfallen würden. Es fällt auf, dass die meisten Busse augenscheinlich nach den Bahnen getaktet wurden, so dass viele 5-10 Minuten vor der jeweiligen Bahn am Südbahnhof ankommen, um einen stressfreien Umstieg zu ermöglichen. Allerdings gibt es auch hier Ausreißer: Linien 4 und 27 kommen bei beiden Bahnen jeweils 1 oder 2 Minuten früher/später, so dass ein möglicher Anschluss in beide Richtungen hier unwahrscheinlich wird.

Abbildung 23: Taktuhr Marburg Südbahnhof



Quelle: Planersocietät

4.5 ÖPNV-Infrastruktur

4.5.1 Fahrzeuge

Der Buslinienverkehr in Marburg wird mit Kraftomnibussen erbracht. Die Marburger Verkehrsgesellschaft betreibt einen modernen und differenzierten Fuhrpark. So kann das Verkehrsunternehmen seinen Kunden in den Fahrzeugen eine komfortable und sichere Fahrt bieten.

Zum Zeitpunkt der Analyse stehen der Verkehrsgesellschaft 80 Fahrzeuge zur Verfügung. 70 Fahrzeuge sind als Niederflurwagen ausgebaut und ermöglichen damit einen barrierefreien Zu-

stieg bei entsprechender Haltestelleninfrastruktur. Um die regelmäßige Nachfrage adäquat bedienen zu können, sind 42 Fahrzeuge Gelenkbusse oder Anhängerzüge (Kombination aus einem 12m Fahrzeug und einem Anhänger zum Transport von Personen).

Durch die hohen Fahrleistungen in sensiblen Bereichen – wie der Innenstadt und den Wohngebieten – ist die Antriebstechnik von besonderer Bedeutung. Über die Hälfte des Fuhrparks (ca. 62 %) sind heute mit einem Erdgasantrieb ausgerüstet. Somit reduzieren sich Feinstaub- und Lärmbelastungen durch eine effizientere Verbrennung. Um das städtische Klimaziel der lokalen und klimaneutralen Energiewende zu unterstützen, entwickeln die Stadtwerke auch im Hinblick auf sich verändernde EU-Richtlinien (vgl. Kapitel 2.1.6) die Fahrzeugflotte kontinuierlich weiter. Während der Analyse konnte die Verkehrsgesellschaft zwei batterieelektrische Midibusse vorstellen, die planmäßig auf der Linie 10 eingesetzt werden sollen und somit dazu beitragen, im Bereich der Oberstadt die Belastungen durch CO₂ und Lärm zu reduzieren.

Abbildung 24: Midibus mit batterieelektrischem Antrieb



Quelle: Stadtwerke Marburg

Tabelle 19: Fahrzeugbestand der Stadtwerke Marburg (Stand 2022)

Fahrzeuggattung	Anzahl	
Anhängierzug	2	
Niederflurgelenkbus mit Erdgasantrieb	19	40
Niederflurgelenkbus	21	
Niederflurlinienbus mit Erdgasantrieb	27	30
Niederflurlinienbus	3	
Midibus mit Erdgasantrieb	4	5
Midibus	1	
Kleinbus	3	
Gesamt	80	

Quelle: Stadtwerke Marburg

Das städtische Unternehmen muss allerdings weitere Schritte unternehmen, um seinen Beitrag zur klimaneutralen Energiewende in Marburg leisten zu können. Übereinstimmend gehen die Akteure von einer CO₂-Neutralität der Fahrzeugflotte bis zu Jahr 2030 aus.

Einen bedeutenden Schritt hin zum (lokal) emissionsfreien Betrieb will die Universitätsstadt mit der Wiedereinführung des Oberleitungsbusses gehen (vgl. Kapitel 2.2.4).

4.5.2 Haltestellen

Die Haltestelle ist der Schnittpunkt und das Eingangstor zum System ÖPNV. Während der Eindruck des Fahrzeugs im Stadtbild flüchtig ist, ist der der Haltestelle dauerhaft. Die Bahnhöfe und Haltestellen im Stadtgebiet haben die zentrale Rolle, ein einladendes und positives Bild zu erzeugen. Dazu zählt die Ausstattung der Haltestellen mindestens mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten. Von den 483 Haltepositionen an 220 Haltestellen im Stadtgebiet verfügen 138 Haltepositionen über eine Wartehalle. Mindestens in diesem Bereich besteht damit noch Ausbaubedarf. Die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln ist in diesem Zusammenhang ebenfalls von besonderer Bedeutung. (vgl. Kapitel 3.2.4).

Darüber hinaus muss der gesamte ÖPNV, aber insbesondere die Haltestelle, als Zugangspunkt barrierefrei ausgestaltet sein. Das PBefG fordert im Gesetzestext die Herstellung der Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 (vgl. Kapitel 2.1.2). Nach diesem Datum sind Ausnahmen nur noch zulässig, wenn sie im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden. Marburg hat den beschriebenen gesetzlichen Auftrag zum barrierefreien Ausbau bislang nicht erfüllt. Zum Zeitpunkt der Erhebung (Stand März 2021) sind die Borde an 72 Abfahrtspositionen barrierefrei ausgebaut, 98 Haltepositionen verfügen über ein taktiles Element zum Einstieg. Damit ist nur ein geringer Teil der Haltestellen im Marburger Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut.

4.5.3 ÖPNV-Bevorrechtigung

Zur Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit sowie einer ausreichenden Flexibilität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV wird eine quantitativ wie qualitativ angemessene Infrastruktur zur Beschleunigung des Busverkehrs benötigt. Die Buslinien in Marburg profitieren zwar einerseits von gut ausgebauten Hauptverkehrsstraßen, andererseits befahren sie auch viele stauanfällige Abschnitte, die sich negativ auf die Pünktlichkeit und Verbindungsqualität auswirken. Insbesondere in Lastrichtung zur Hauptverkehrszeit sowie bei Sonderereignissen (Baustellen, Demonstrationen, Unfälle), auch auf dem Universitätsstraße, kann es vermehrt zu Stauungen kommen. Demgegenüber werden die Busse der Stadtwerke Marburg zumindest an vielen LSA im Stadtgebiet bevorrechtigt, z. B. durch verlängerte oder frühzeitige Grünphasen.

Innerhalb Marburgs besteht an den meisten Lichtsignalanlagen (LSA) eine Busbevorrechtigung, die von den Stadtbusverkehren genutzt werden. Die Bevorrechtigung erfolgt durch Verlängerung, Vorziehen oder dem Tausch von Phasen. Nicht einbezogen ist derzeit noch die Fahrplanlage. Ebenso gibt es keine priorisierten Linien oder Fahrtrichtungen. Auf den regionalen bzw. lokalen Buslinien

findet die Busbeschleunigung in der Regel keine Anwendung aufgrund fehlender Hardware. Insgesamt existieren in Marburg 81 LSA an Knoten. 75 dieser Knoten werden von mindestens einer ÖPNV-Linie genutzt. 44 Knoten sind mit einer Busbevorrechtigung ausgestattet, für zwei liegen keine Informationen vor. Die größten Knoten ohne aktive bzw. vorhandene Beschleunigung des ÖPNV an den LSA sind der Knoten in der Gisselberger Straße und Neuen Kasseler Straße. Eine Auflistung der für den ÖPNV relevanten Knoten sowie die jeweils dort verkehrenden Linien zeigt Tabelle 20. Des Weiteren sind Tabelle 21 die Knoten ohne Busbeschleunigung in Aufgabenträgerschaft von Hessen Mobil zu entnehmen.

Tabelle 20: Übersicht Stadtbuslinien je Knotenpunkt

Nr.	Bezeichnung der LSA	Buslinien gemäß Fahrplan
R 1	Neue Kasseler Straße / Zimmermannstraße	2, 3, 4, 7, 11, 19, 27
R 3	Bahnhofstraße / Robert-Koch-Straße	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, (10), 14, 15, 19, 22, 27
R 4	Elisabethstraße / Ketzerbach (E-Kirche)	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, (10), 14, 15, 19, 22, 27
R 5	Deutschhausstraße / Bunsenstraße	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, (10), 9, 14, 15, 19, 22, 27
R 6	Biegenstraße / Heusingerstraße	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 15, 19, 22, 27
R 7	Biegenstraße / Pilgrimstein	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 13, 15, 18, 19, 22, 27
R 8	Rudolphsplatz	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 27
R 9	Erlenring / Abfahrt Mitte (von Norden)	6, 8, 9, 10, 15, 19, 20
R 10	Erlenring / Wilhelm-Röpke-Straße	6, 8, 9, 10, 15, 19, 20
R 11	Alter Kirchainer Weg / Georg-Voigt-Straße	8, 9
R 12	Universitätsstraße / Gutenbergstraße	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 27
R 13	Wilhelmsplatz	1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 27
R 14	Schwanallee / Leopold-Lucas-Straße	1, 2, 4, 7, 8, 13, 15, 17, 18, 19, 22, 27
R 15	Schwanallee / Friedrich-Naumann-Straße	1, 2, 4, 7, 13, 15, 17, 18, 19, 22, 27
R 16	Gisselberger Straße / Konrad-Adenauer-Brücke	1, 2, 3, 4, 7, 13, 15, 17, 18, 19, 22, 27
R 17	Cappeler Straße / Zeppelinstraße	2, 6, 7, 15, 18, 19, 27
R 18	Alter Kirchainer Weg / Weintrautstraße	6, 8, 9, 15
R 19	Universitätsstraße / Landgericht	1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 27

Nr.	Bezeichnung der LSA	Buslinien gemäß Fahrplan
R 20	Erlenring/Mensa	6, 8, 9, (10), 15, 19, 20
R 21	Bahnhofsstraße/Hauptbahnhof	Ausfahrt per Sonderzeichen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 14, 15, 19, 22, 27
R 22	Schwannallee/Wilhelmsplatz	1, 2, 4, 7, 8, 13, 15, 18, 19, 22, 27
R 23	Pilgrimstein/Steinweg	(10)
R 24	Schwanallee/Frankfurter Straße	1, 2, 3, 4, 7, 13, 15, 17, 18, 19, 22, 27
R 25	Konrad-Adenauer- Brücke/Zepplinstraße	1, 2, 4, 6, 7, 12, 13, 15, 18, 19, 22, 27
R 26	Bahnhofstraße/Alte Hauptpost	1, 2, 3, 4, (5), (6), 7, 14, 19, 22, 27
R 27	Deutschhausstraße/Biegenstraße	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, (10), 15, 19, 22, 27
R 28	Weidenhäuser Brücke/trojedamm	6, 8, 9, 10, 15, 19, 20
R 29	Universitätsstraße/Haspelstraße	1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 27
R 30	Biegenstraße/Lahn-Center	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, (10), 15, 18, 19, 22, 27
R 31	Biegenstraße/Wolfstraße	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, (10), 15, 18, 19, 22, 27
R 32	Gisselberger Straße/ Schützenpfehlbrücke	3, 17
R 33	Neue Kasseler Straße/Schlosserstraße	2, 4, 27
R 34	Schlosserstraße/Afföllerstraße	3, 4, 11
R 35	Neue Kasseler Straße/Ginseldorfer Weg	2, 3, 19, 27
R 36	Erlenring/Auffahrt Gießen (K.Schumacher-Brücke)	6, 8, 9, 10, 15, 19, 20, 22
R 38	Neue Kasseler Straße/Mauerstraße	2, 3, 4, 11, 19, 27
R 40	Cappeler Straße/ Frauenbergstr./ Friedrich-Ebert-Str.	1, 2, 4, 6, 12, 13, 19, 22
R 41	Cappeler Straße/Beltershäuser Straße/Umgehungsstraße	2, 3, 6, 12, 13, 19, 22

Tabelle 21: LSA-Anlagen ohne Busbeschleunigung in Aufgabenträgerschaft von Hessen Mobil

Nr.	Bezeichnung der LSA	Buslinien gemäß Fahrplan
1	Beltershäuser Str. (L3125)/Sonnenblickallee (L3289) Am Köppel	6

Nr.	Bezeichnung der LSA	Buslinien gemäß Fahrplan
2	Cappler Straße/Beltershäuser Straße/Umgehungsstraße	2, 3, 6, 19, 22
3	Südspange/B3 Auffahrten	3
4	Gisselberger Straße/Graf-von-Stauffenberg-Straße	8, 17
5	Gissleberger Straße/Willy-Mock-Straße	8, 17
6	Neue Kasseler Straße/Siemensstraße/B3 Auffahrt i.R. Norden	11
7	Neue Kasseler Straße/Cölber Straße (Kupferschmiede)	11
8	Neue Kasseler Straße/Ginseldorfer Weg/Alte Kasseler Straße	2, 8, 19, 22, 27

Weitere besondere ÖPNV-Infrastrukturen, beispielsweise in Form von Busschleusen, Bussonderfahrestreifen oder eigenen Trassen, welche die Schnelligkeit, Pünktlichkeit oder Betriebsqualität des Busverkehrs erhöhen würden, sind in Marburg an den folgenden Stellen vorhanden.

Busspuren ohne Sondersignal:

- Konrad-Adenauer-Brücke stadteinwärts

Haltestellenausfahrten mit Sondersignal:

- Radestraße in Richtung Südbahnhof
- Frankfurter Straße Richtung Hauptbahnhof
- Gutenbergstraße in Richtung Hauptbahnhof
- Rudolphsplatz beide Richtungen
- Konrad-Adenauer-Brücke in Richtung Südbahnhof
- Bahnhofstraße in Richtung Elisabethstraße

Busschleusen:

- Umweltstraße in Cappel

Zudem ist positiv zu erwähnen, dass der Busverkehr den direkten Innenstadtbereich über den Universitätsstraße erschließt und so eine Bevorrechtigung des ÖPNV in der Erreichbarkeit des Zentrums und des Fußgängerzonenbereichs Oberstadt gegenüber dem MIV besteht.

Abbildung 25: Bushaltestelle Robert-Koch-Straße



Quelle: Planersocietät

4.6 Zusammenfassende Bewertung

Die Erschließungs- und Bedienungsqualität ist im Marburger Stadtgebiet insgesamt positiv zu bewerten. Dabei gibt es jedoch Unterschiede zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen. In der Kernstadt ist die Erschließungs- und Bedienungsqualität sehr hoch, das ÖPNV-Angebot ist also nahezu flächendeckend und über den Werktag verteilt vorhanden. In den Stadtteilen gibt es in der Hinsicht vereinzelt Einbußen, bspw. durch weitere Entfernungen zur nächsten Haltestelle oder eine geringere Bedienungsqualität.

Das innerstädtische Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV ist an vielen Stellen ausbaufähig. Insbesondere in die westlichen Stadtteile besteht Anpassungsbedarf hinsichtlich der Reisezeiten. Dies betrifft alle Aspekte der Wegekette, insbesondere jedoch die Fahrtzeit im ÖPNV sowie die Umsteigequalität. Das Reisezeitverhältnis in umliegende Gemeinden ist dort positiv zu bewerten, wo ein SPNV-Anschluss besteht. Dort, wo auf Busverbindungen zurückgegriffen werden muss, besteht ebenfalls Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Reisezeit.

Potenzial besteht weiterhin bei der Verknüpfung des Stadtbusverkehrs mit dem Nah- und Fernverkehr an der Station Marburg (Lahn) sowie am Südbahnhof. Hier ist eine gezielte Abstimmung von relevanten Linien im Stadtgebiet mit den Abfahrtszeiten der Bahnen notwendig. Es ist jedoch auch nachvollziehbar, dass nicht jede Linie bzw. jede Fahrt mit dem SPNV abgestimmt sein soll, um ein

regelmäßiges Fahrtangebot zu bieten und ein Überangebot zu bestimmten Zeiten zu verhindern. Darüber hinaus kann durch die Verteilung des Fahrtenangebotes überlagernder Linien auch eine Fahrtalternative im Falle von Verspätungen erreicht werden.

Hinsichtlich der Infrastruktur besteht dringender Nachholbedarf im barrierefreien Ausbau der Haltestellen. Um dem gesetzlichen Auftrag nachzukommen, müssen in der Universitätsstadt Marburg regelmäßig viele weitere Haltestellen ausgebaut werden. Dies erfordert voraussichtlich einen steigenden finanziellen sowie personellen Bedarf in den nächsten Jahren, insbesondere in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans.

Bezüglich der Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln, wie z. B. dem Fahrrad, sowie der Ausstattung der Haltestellen besteht an vielen Stellen Nachholbedarf. Die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln steht in Zusammenhang mit Maßnahmen aus MoVe 35. Je nach örtlicher Gegebenheit sollte an den Haltestellen bei anstehendem barrierefreien Ausbau über zusätzliche Ausstattungselemente, wie z. B. Radabstellbügel, nachgedacht werden.

5 Grundlagen für den ÖPNV – Das Anforderungsprofil

5.1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan

Das Angebot von Verkehrsleistung mit Bussen und Bahnen im Innerortsverkehr und im nahräumlichen Regionalverkehr bis 50 km unterliegt der gesellschaftlichen Zielsetzung eines öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebots. Diese Angebotsform zählt zur räumlichen Daseinsvorsorge zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilbereichen.

Aus dem Hessischen ÖPNV-Gesetz lässt sich die primäre Aufgabe des Öffentlichen Personennahverkehrs ableiten.

Laut H-ÖPNVG hat der jeweilige Aufgabenträger in seiner räumlichen Einheit eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistung im Nahverkehrsplan zu sichern und anzubieten.

Die gesamtgesellschaftliche Einschätzung der Aufgabendefinition ist gerade im Wandel. In den Fokus der gesellschaftlichen Debatte rückt die Diskussion um die Folgen des Klimawandels und den ihn bedingenden Ressourcenverbrauch fossiler Energien. Der ÖPNV wird dabei als Teil einer möglichen Lösung gesehen, wie zukünftig Mobilität realisiert werden und trotzdem ein ressourcenschonender Umgang mit fossilen Energien und ein sparsamer Umgang mit Energie im Verkehr gelingen kann.

Das Anforderungsprofil, das die Qualitätsziele in der Universitätsstadt Marburg definiert, nimmt diese abgewandelte Aufgabenstellung auf und versucht diese aus heutiger Sicht bestmöglich umzusetzen. Inhaltlich legitimiert wird diese Neuausrichtung mit den durch die Universitätsstadt Marburg beschlossenen Zielen innerhalb des MoVe 35 und den sich gegenseitig stützenden Zielsetzungen der ÖPNV-Planungen des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV und dieses Nahverkehrsplans.

5.2 Leitbilder und Ziele

5.2.1 Ziele aus dem Regionalen Nahverkehrsplan

Der RMV sieht die Herausforderung, dass der öffentliche Personennahverkehr im Land aus Bussen und Bahnen, neben der bisher bestehenden Aufgabe der Sicherung der Daseinsvorsorge, immer deutlicher angesprochen wird, seinen Teil zum Ressourcen- und Umweltschutz zu leisten und den Menschen eine wohnortverträgliche Mobilität zu ermöglichen. Um dies zu erfüllen, geht der RMV von einem Fahrgastzuwachs bis 2030 um 30 % aus. Diese Steigerung tritt dabei nicht gleichmäßig im Netz des gesamten Verkehrsverbundes auf. Ziel muss es sein, diesen Fahrgastzuwachs leistungsgerecht zu bewältigen.

5.2.2 Ziele aus dem Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035

Das verkehrsmittelübergreifende Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 (MoVe 35) formuliert ein gesamtstädtisch gültiges Zielkonzept. Über das MoVe 35 setzt sich die Stadt den grundsätzlichen Leitsatz: Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg. Diesen Leitsatz operationalisieren 6 Oberziele mit 25 Unterzielen. Explizit den ÖPNV beschreiben unter anderem das Oberziel C: Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität; und das Unterziel C3: Stärkung insbesondere des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zur Verbindung der Stadtteile und der Arbeitsstandorte. Aus der Formulierung des Zielsystems lässt sich der Wunsch erkennen, den ÖPNV deutlich über das Maß der Daseinsvorsorge hinaus zu entwickeln. Weiterhin soll der Anteil der Verkehrsleistung im Umweltverbund bis 2035 von derzeit 58% auf mindestens 68%, unter Berücksichtigung des Ziels der Klimaneutralität möglichst auf 79% gesteigert werden. Dabei ist im Nahverkehrsplan ein geeigneter Weg hin zur Zielerfüllung zu skizzieren und planerisch zu ermöglichen.

5.3 Das Anforderungsprofil für Marburg

5.3.1 Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung

Das Stadtgebiet von Marburg ist deutlich durch die Topografie geprägt. Ihr folgend orientiert sich die Kernstadt von Marburg am Verlauf des Lahntals in Nord-Süd-Ausrichtung. Grundsätzlich orientieren sich Wohn- und Unternehmensstandorte und Schwerpunkte an diesem Verlauf, so dass zentrale Bereiche der Kernstadt erreicht werden können. Beim Verlassen des Lahntals nach Westen und Osten müssen deutliche Höhenunterschiede überwunden werden, um etwa Bereiche wie die Lahnberge am Rand des Kernstadtbereichs oder die Stadtteile außerhalb der Kernstadt zu erreichen.

Aus dem Zielkonzept des MoVe 35 geht der deutliche politische Wunsch hervor, die Anbindung und das ÖPNV-Angebot in der gesamten Stadt in angemessener Qualität zu gestalten.

Aus fachlicher Sicht bleibt dabei eine Bündelung der Fahrtwünsche zwingend notwendig. Diese erfolgt primär durch das Angebot von Linienverkehren, die von den Stadtteilen in die Kernstadt führen.

Ziel ist es, weiterhin ein eingängiges Netz anzubieten, das den folgenden Prämissen folgen soll:

- Die Linien verlaufen ohne abweichende Fahrten über ein festes Linienband; die Bedienung der Haltestellen variiert nicht.
- Hin und Rückweg erfolgen möglichst identisch. Werden Linien im Ring betrieben, dann sollten möglichst beide Fahrtrichtungen bedient werden.
- Von einer kompletten Neukonzeption des Netzes soll abgesehen werden. Der ÖPNV lebt von einer hohen Routine. Netzentwicklungen orientieren sich an den räumlichen Strukturen, der Nachfragesituation und der Wirtschaftlichkeit des Betriebs.

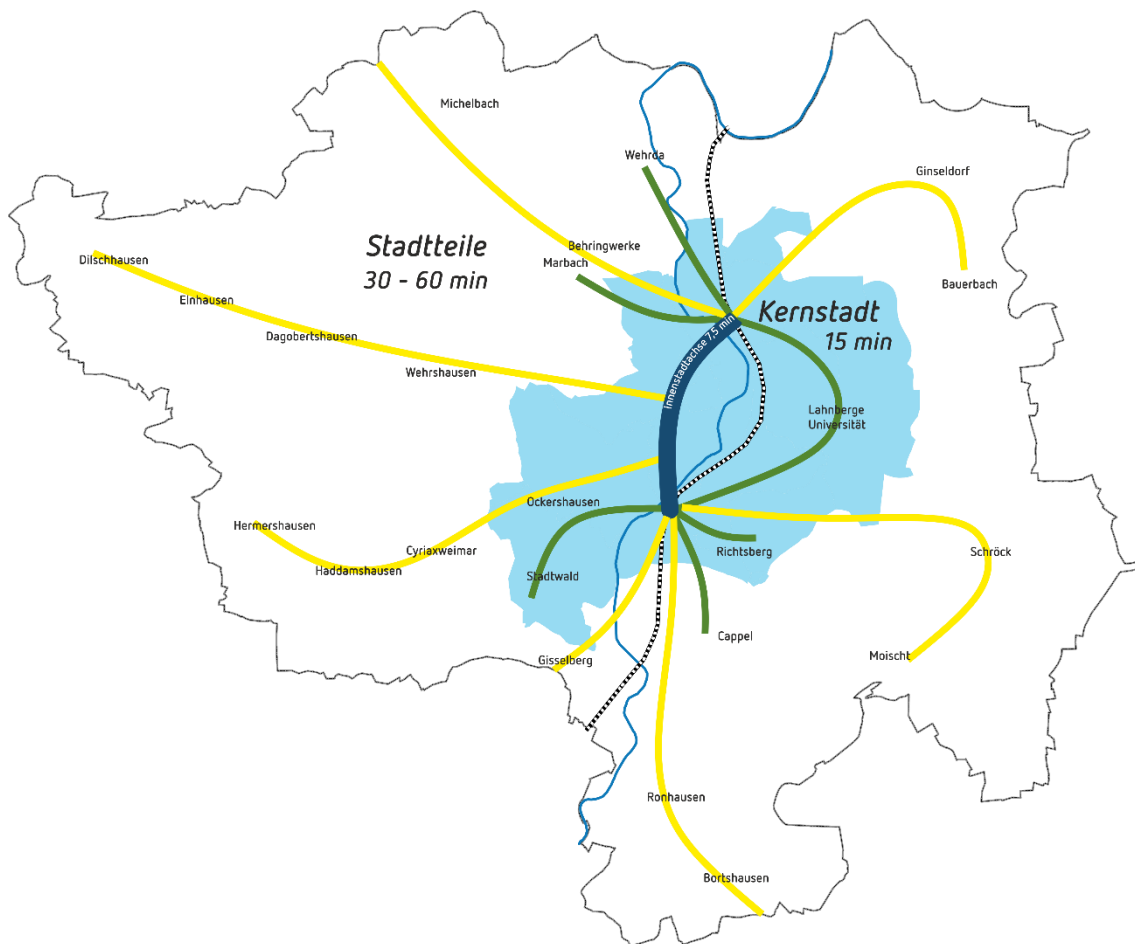
Die radialen Linienverläufe orientieren sich aus fachlicher Sicht an Luftlinien und sind im Abgleich mit den Gegebenheiten vor Ort an die tatsächlichen Voraussetzungen anzupassen. Ein Beispiel sind die Lahnberge und die Bedienung des Universitätsklinikums. Hier ist aus topografischen Gründen

keine direkte Anbindung im straßengebundenen ÖPNV möglich, so dass dieser Bereich über eine Ringlinie erschlossen werden soll.

Im Stadtgebiet soll deswegen die bisherige Netzkonzeption grundsätzlich gefestigt werden. Aus den Empfehlungen des Regionalen Nahverkehrsplan des RMV lässt sich ableiten, dass für Stadt(bus)verkehre mindestens ein 30 Minuten-Takt anzustreben ist. Die Mindestbedienhäufigkeit von 30 Minuten gilt dabei für die Stadtteile und ist in der Kernstadt zu verdichten. Hier soll eine Bedienung alle 15 Minuten geboten werden. Auf der Innenstadtachse soll eine Bedienhäufigkeit von 7,5 Minuten erfolgen. Im Stadtgebiet ist also die gültige Taktfamilie aus 60 Minuten/30 Minuten/15 Minuten/7,5 Minuten fortzuführen. Dabei sind die kurzen Taktfolgen primär durch Linienüberlagerungen zu ermöglichen und nicht durch eigenständige Linien.

Im Abgleich mit der aktuellen Situation ist eine Realisierung nur stufenweise möglich (vgl. Kap. 6 und 7.3)

Abbildung 26: schematisches Achsenkonzept



Quelle: Planersocietät

5.3.2 Erschließungsqualität

Anspruch eines guten ÖPNV ist es, möglichst alle Menschen und alle Adressen zu erreichen. Die Erschließungsqualität zeigt sich einerseits in der Erschließungswirkung und andererseits in dem Erschließungsgrad. Beide Teilbereiche gelten als erschlossen, wenn durch den definierten Umkreis um die Haltestellen ausreichend bebaute Fläche oder Einwohner erreicht werden.

Untersucht werden sollen die Haltestellen, die regelmäßig im Jedermann-Verkehr bedient werden. Haltestellen, die nicht tagesdurchgängig, regelmäßig bedient werden, sollen nicht in die Betrachtung einfließen. Dies sind z. B. solche Haltestellen, die nur von Schulbussen oder Werksverkehren bedient werden, oder durch Schienenersatzverkehre.

In Marburg sollte der Erschließungsgrad von 95 % der Einwohner, die heute innerhalb der Einzugsradien der Haltestellen wohnen, nicht verschlechtert werden. 90 % der bebauten Fläche sollte durch die definierten Einzugsbereiche der Haltestellen bedient werden.

Als erschlossen gelten folgende Gebiete:

- Gebiete im gesamten Stadtgebiet, die innerhalb eines Luftlinienradius von 300 m zur nächsten Bushaltestelle liegen
- Gebiete, die innerhalb eines Luftlinienradius von 500 m zur nächsten Mobilstation liegen
- Gebiete, die innerhalb eines Luftlinienradius von 1.000 m zur nächsten Haltestelle des SPNV liegen

Diese Definition gilt für das Angebot tagsüber (vgl. 5.3.3 Verbindungsqualität). Im Nachtverkehr ist eine Erschließung von 80 % der Bevölkerung sicherzustellen. Aufgrund einer deutlich homogeneren Kundenstruktur im Nachtverkehr ist davon auszugehen, dass die Bereitschaft längere Fußwege zurückzulegen höher ist. Daher werden die Luftlinienradien im Nachtverkehr zu Bushaltestellen auf 600 m und zu Mobilstationen auf 1.000 m erhöht. Durch einen Linienverkehr werden in der Nacht die Kernstadt sowie die Stadtteile Wehrda und Cappel bedient. In den übrigen Stadtteilen ist nicht davon auszugehen, dass Fahrtwünsche so regelmäßig auftreten, dass sie in Linien gebündelt werden könnten. Hier ist ggf. ein nachfrageorientierter Verkehr zu organisieren.

5.3.3 Bedienungsqualität

Die Bedienungszeit gibt den Zeitraum vor, in dem ÖPNV-Verbindungen sicherzustellen sind. Die Zeiten sollen sich an den tatsächlichen Fahrgastzahlen sowie dem Fahrgastnachfragepotenzial orientieren. Anpassungen im Ausbildungsverkehr sind möglich. Ziel ist die Konzeption eines angebotsorientierten Angebots im Tagesverkehr, das sich in eine Normalverkehrszeit (NVZ) und eine Schwachverkehrszeit (SVZ) differenziert. Die Normalverkehrszeit deckt den Zeitraum ab, in dem der ÖPNV eine hohe Nachfrage hat. In der Schwachverkehrszeit ist die Nachfrage erheblich geringer. Hinzu kommt eine Hauptverkehrszeit (HVZ), in der nachfrageorientiert und linienbezogen zu den Verkehrsspitzen verdichtet wird. Die Festlegung der Hauptverkehrszeit betrifft den Zeitraum, in dem einige Linien überdurchschnittlich genutzt werden. Eine Verdichtung des Takts oder Einsatzwagen sind in diesem Zeitraum linienbezogen nach Bedarf vorzunehmen. Die Nachtverkehrszeit deckt die

Nächte auf Samstage und Sonntage sowie auf Feiertage ab. Innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist ein Nachtverkehrskonzept zu erarbeiten, dessen Ziel die Prüfung ist, ob die Nachtverkehrszeit auch auf andere Nächte (beispielsweise als Bedarfsverkehrsangebot) ausgeweitet werden sollte und inwieweit es Optimierungsbedarf im bestehenden Angebot gibt. Weiterhin sind die Bedienzeiträume an die übergeordneten Vorgaben des regionalen Nahverkehrsplans des RMV anzulehnen. Für den Stadtverkehr innerhalb Marburgs ergeben sich daraus folgende Bedienzeiträume:

Tabelle 22: Bedienzeiten

Bedienzeit	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit	Nachtverkehrszeit ¹⁴
Montag - Freitag	Verkehrsspitzen ¹⁵ , Berufs- und Ausbildungsverkehr, morgens und nachmittags	Ca. 6:00-20:00 Uhr	Ca. 4:00-6:00 Uhr Ca. 20:00-1:00 Uhr des Folgetages	Ca. 1:00-4:00 Uhr
Samstag	/	Ca. 8:00-20:00 Uhr	Ca. 6:00-8:00 Uhr Ca. 20:00-1:00 Uhr des Folgetages	Ca. 1:00-6:00 Uhr
Sonntag/Feiertag	/	Ca. 8:00-20:00 Uhr	Ca. 20:00-1:00 Uhr des Folgetages	/

Quelle: Planersocietät

Die Bedienzeiträume der einzelnen Linien sollten individuell auf die Nachfrage im Streckenverlauf Rücksicht nehmen und geeignete Umsteigebeziehungen von übergeordneten Verkehrsmitteln sowie Schul- und Arbeitszeiten entsprechend berücksichtigen. Nachfragegerecht und linienbezogen ist eine Abweichung von bis zu 30 Minuten von den definierten Zeiträumen möglich. Innerhalb der Schwachverkehrszeit können nachfrageschwache Linien oder -abschnitte auf Kleinfahrzeuge (z. B. Linientaxis) oder Bedarfsverkehr umgestellt werden. Alternativ erfolgt der Betriebsbeginn später oder früher. Parallel verlaufende Linien können in dieser Zeit eingestellt werden, sofern die Mindestbedienung sichergestellt wird. Zur Nachtverkehrszeit wird ein abweichendes Angebot gefahren, dass der geringeren Nachfrage entspricht. Der Wechsel zwischen der Normalverkehrszeit, Schwachverkehrszeit und Nachtverkehrszeit erfolgt linienbezogen bedarfsgerecht und kann variieren.

Zu besonderen Anlässen (z. B. Weihnachten, Silvester) kann das Nachtangebot bereits früher einsetzen und das Angebot tagsüber bedarfsgerecht ersetzen. Zu Sonderveranstaltungen kann der Bedienzeitraum bedarfsgerecht ausgeweitet werden. Dies wird rechtzeitig mit allen beteiligten Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern abgestimmt und über die verschiedenen Informationskanäle kommuniziert.

Die **Bedienungshäufigkeit** beschreibt die Anforderungen an die Fahrten pro Stunde und Richtung auf den jeweiligen Achsen im Stadtgebiet. Die sich daraus ergebenden Takte auf einer Achse sind

¹⁴ In den Nächten auf Samstage/Sonntage und Feiertage

¹⁵ Insbesondere von 7:00-8:00 Uhr sowie 13:00-14:00 Uhr

nicht linienbezogen und können durch Überlagerung von verschiedenen Linien erreicht werden. Grundlage sind die Siedlungsstrukturen (Einwohner und Siedlungsdichten) sowie die Ein- und Aussteigerzahlen als Orientierung für die Nachfrage. Maßgeblich für die Weiterentwicklung über den Nahverkehrsplan hinaus ist das Platzangebot. Reicht dieses nicht aus, sind die Bedienungshäufigkeiten bedarfsgerecht anzupassen. Bei Taktausweitungen gilt es, die Infrastruktur und vorhandene Kapazitäten, insbesondere an den Verknüpfungshaltestellen, zu berücksichtigen.

Die Vorgaben des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV sehen grundsätzlich eine Taktfolge von 30 Minuten vor¹⁶, die im gesamten Stadtgebiet erfüllt werden soll. Insbesondere in den Außenstadtteilen Marburgs ist das heutige Fahrgastpotenzial nicht so hoch, um diese Taktfolge fachlich zu legitimieren. In Abgleich mit der Zielsetzung des MoVe 35 erscheint diese Angebotsgüte aber notwendig. Eine Realisierung wird nur schrittweise möglich sein und in einem ersten Schritt ist ein durchgehender 60-Minuten-Grundtakt das Ziel der Bedienung. Die Bedienungsvorgaben der Stadtteile beziehen sich auf deren Bevölkerungsdichte und das vorhandene Potenzial. Grundlage sind die Empfehlungen von FGSV 2010 und VDV 2019.

In der Kernstadt ist von einem hohen Nachfragepotenzial auszugehen, so dass hier ein Grundtakt von 15 Minuten anzubieten ist. Auf der Innenstadtachse ist ein 7,5 -Minuten-Takt sicherzustellen, der sich aus Linienüberlagerungen ergibt. Dies ist der hohen Nachfrage, insbesondere im Zielverkehr, sowie der Bündelungsfunktion der Innenstadtachse (Umstiegsfreiheit aller Linien auf der Innenstadtachse aus Innenstadt sowie dem Hauptbahnhof und der Station Marburg Süd) geschuldet.

Das Nachfragepotenzial auf tangential zur Kernstadt verlaufenden Verbindungen ist in der Regel gering. Ausnahmen können die Andienung wichtiger Ziele im Netz sein, wie der Universität und des Klinikums sowie der Behringwerke. Auch Verbindungen zwischen Stadtteilen hoher bzw. mittlerer Bevölkerungsdichte können relevant sein, wenn ein Weg über die Innenstadt ein erheblicher Umweg darstellt. Für solche Verbindungen wird ein nachfragegerechter 30- bis 60-Minuten-Takt angestrebt.

Innerhalb der HVZ ist der Takt der NVZ nachfrageorientiert und linienabhängig durch Erhöhung des Takts oder Einsatzfahrzeuge zu verstärken. Zielvorgabe ist ein gut merkbares Grundraster aus 7,5-15-30-60-Minuten-Takten aus SPNV, Stadt-Umland-Verkehren, Stadtbus sowie den ergänzenden Bedarfsverkehrsangeboten. Hierdurch bleiben auch Anschlüsse über den Tag gesichert. Bei geringerer Taktdichte in der Schwachverkehrszeit und Nachtverkehrszeit ist insbesondere darauf zu achten, dass Taktung und Anschlüsse am Schienenverkehr an den Bahnhöfen Marburg (Lahn) und Marburg Südbahnhof ausgerichtet werden. Weiterhin ist darauf zu achten, dass auch die ersten Fahrten des Schienenverkehrs an beiden Bahnhöfen mit dem Stadtbus zu erreichen sind, in Ausnahmefällen auch unter Zuhilfenahme von Einzelfahrten auf einzelnen Linien.

¹⁶ RNVP, S.417

Tabelle 23: Bedienungshäufigkeiten

Relation	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit	Nachtverkehrszeit ¹⁷
Innenstadtachse: Hauptbahnhof – Elisabethkirche – Robert-Koch-Straße – Südbahnhof	Bedarfsgerechte Verdichtung	6-8 Fahrten je Stunde und Richtung	2-4 Fahrten je Stunde und Richtung	/
Verbindungen innerhalb der Kernstadt		4-8 Fahrten je Stunde und Richtung	2-4 Fahrten je Stunde und Richtung	/
Verbindung Innenstadt – Stadtteile mit hoher Bevölkerungsdichte ¹⁸		2-4 Fahrten je Stunde und Richtung	1-2 Fahrten je Stunde und Richtung	/
Verbindung Innenstadt – Stadtteile mit mittlerer Bevölkerungsdichte ¹⁹		1-2 Fahrten je Stunde und Richtung	1 Fahrt je Stunde und Richtung	/
Verbindung Innenstadt – Stadtteile mit geringer Bevölkerungsdichte ²⁰		1 Fahrt je Stunde und Richtung	1 Fahrt je Stunde und Richtung	/
Querverbindungen zwischen Stadtteilen (Bevölkerungsdichte Hoch/Hoch oder Hoch/Mittel)		1-2 Fahrten je Stunde und Richtung	1 Fahrt je Stunde und Richtung	/
Nachtverkehr	/	/	/	1 Fahrt je Stunde und Richtung

Quelle: Planersocietät

5.3.4 Verbindungsqualität

Radial verlaufende Linien ermöglichen angemessene Fahrtzeiten. Grundsätzlich wünschen sich alle Fahrgäste Direktverbindungen zu ihren individuellen Zielen. Diese Direktverbindungen können heute durch Linienverkehre nicht wirtschaftlich auf allen Fahrtbeziehungen angeboten werden. Die

¹⁷ In den Nächten auf Samstage/Sonntage und Feiertage

¹⁸ Bevölkerungsdichte ≥ 300 Einwohner/km²: Cappel, Gisselberg, Moischt, Wehrda

¹⁹ Bevölkerungsdichte zwischen 150 und 299 Einwohner/km²: Bauerbach, Haddamshausen, Michelbach, Schröck, Wehrshausen

²⁰ Bevölkerungsdichte < 150 Einwohner/km²: Bortshausen, Cyriaxweimar, Dagobertshausen, Dilschhausen, Elnhäusen, Ginseldorf, Hermershausen, Ronhausen

Fahrplanung achtet darauf, Wartezeiten bei nötigen Umstiegen zu reduzieren. Nach FGSV 2010 ergeben sich folgende Qualitätsstufen:

Tabelle 24: Qualitätsstufen Umstiegszeiten

Qualitätsstufen	Wartezeit (min) auf Anschlussverkehrsmittel bei einer Beförderungsdauer von	
	≤60 min	>60 min
A	<5	<7,5
B	5 bis <10	7,5 bis <15
C	10 bis <15	15 bis <22,5
D	15 bis <20	22,5 bis <30
E	20 bis <30	30 bis <40
F	≥30	≥40

Quelle: FGSV 2010

Auf Grundlage qualifizierter Fahrgasterhebungen mit Quell-Ziel-Aussagen strebt die Fahrplanung an, nachfragestarke Fahrtbeziehungen in den Qualitätsstufen A anzubieten.

Das **Reisezeitverhältnis** beschreibt das Fahrzeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV und ist ein maßgebliches Qualitätskriterium für den ÖPNV. Ist eine Fahrt mit dem Bus (oder der Bahn) erheblich länger als mit dem Auto, ist der ÖPNV für wahlfreie Nutzende keine Alternative.

Zur Einschätzung der Qualität dienen die Empfehlungen von FGSV 2010 und VDV 2019:

- Ein Wert von unter 1,0 gilt dabei als besonders attraktiv (Qualitätsstufe A)
- bis zu einem Reisezeitverhältnis von 1,4 besteht nahezu derselbe Zeitaufwand zwischen Bus und Pkw (Qualitätsstufe B) – Wahlfreie Nutzende werden angesprochen
- Ein Wert von unter 2,1 bedeutet, dass der ÖPNV gerade noch konkurrenzfähig ist (Qualitätsstufe C)
- Bei einem ungünstigeren Reiseverhältnis von über 2,1 ist der ÖPNV für Wahlfreie keine Alternative mehr (Qualitätsstufen D-F)

Für den Stadtverkehr in Marburg wird für eine hohe ÖPNV-Qualität die Qualitätsstufe A zur Innenstadt und den Bahnhöfen angestrebt. Als Referenz für die Fahrzeiten aus den Stadtteilen gilt das Erreichen von Hauptbahnhof, Südbahnhof oder einer Haltestelle entlang der Innenstadtachse.

Werden die angestrebten Reisezeitverhältnisse nicht erreicht, sind geeignete Maßnahmen zur Behebung zu prüfen. Auf Seiten des ÖPNV können diese Maßnahmen angebotsorientiert sein (z. B. Veränderung des Linienwegs, Einführung von Schnellbuslinien), den Ausbau der Infrastruktur betreffen (z. B. Bussonderfahrstreifen, LSA-Beeinflussung) oder eine Anpassung der Erreichbarkeit durch den MIV nach sich ziehen.

Das **Platzangebot** ist ein Qualitätsmerkmal, über das die Notwendigkeit von Angebotsausweitungen abgeschätzt werden kann. Hier gelten die Empfehlungen von FGSV und VDV. Als Orientierungswert gilt der Besetzungsgrad²¹ zwischen zwei Haltestellen in Lastrichtung.

- Tagsüber soll der Besetzungsgrad im Mittel über die 20-Minuten-Spitze 80 % in der Regel nicht überschreiten. Ausnahmen sind bei Einsatzfahrzeugen auf kurzen Abschnitten (max. 5 Minuten Fahrzeit) möglich.
- Liegt der Besetzungsgrad tagsüber im Mittel über 65 %, ist eine Angebotsverdichtung zu prüfen.
- Bei Fahrten mit Fahrzeiten von mehr als 15 Minuten (oder einer Länge von mehr als 3 km) soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- An Sonn- und Feiertagen soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- Die definierten Vorgaben gelten nicht an Tagen mit besonderer Situation (z. B. Silvester) oder bei Sonderveranstaltungen.
- Die Fahrradmitnahme ist zu ermöglichen. Bei hoher Auslastung sind die Multifunktionsflächen von Fahrrädern für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen freizumachen.

Das Platzangebot soll demnach kontinuierlich überprüft und bedarfsgerecht angepasst werden.

5.3.5 Verkehrsmittel, Angebotstypen und Netzebene

Durch einen leistungsgerechten Verkehrsmiteinsatz kann die Verkehrsnachfrage effektiv mit einem guten Verkehrsangebot bedient werden. Im Stadtgebiet stehen dem System ÖPNV mehrere Verkehrsmittel zur Verfügung, die auf verschiedenen funktionalen Netzebenen agieren.

Verkehrsmittel und Angebotstypen

In Marburg kommt ein breites Angebot an Verkehrsmitteln zum Einsatz, um einen attraktiven ÖPNV bieten zu können:

Tabelle 25: Produktbeschreibung

Produkt	Beschreibung
SPNV-Qualität	
Regional-Express/ Regionalbahn	Die Züge des Regionalverkehrs ermöglichen die schnelle und direkte Verbindung in die benachbarten Städte und Gemeinden. Der Regional-Express kann durch Auslassen von Haltestellen gegenüber der Regionalbahn schnellere Fahrzeiten erzielen. Somit werden auch weitere Oberzentren wie z. B. Frankfurt und Kassel attraktiv angebunden.

²¹ „Der Besetzungsgrad in einem Streckenabschnitt ist der Quotient aus der Zahl der Fahrgäste und der Zahl der Plätze (Sitz- und Stehplätze) je Richtung.“ (VDV 2019: 26)

Produkt	Beschreibung
RMV-Expressbus	Durch den Expressbus bietet der RMV Verbindungen an zwischen Städten und Gemeinden, die nicht durch das SPNV-Netz abgedeckt werden. Trotz dieser fehlenden Abdeckung erkennt der RMV einen Bedarf, diese Verbindungen in der Qualitätsstufe des SPNV zu bedienen. In Marburg verkehren die Expressbusse X35 und X38. Der X38 verbindet Marburg mit dem Mittelzentrum Gladenbach. Dort besteht Anschluss an die X37 nach Herborn. Die Qualitätsstufe ist daran zu erkennen, dass der Expressbus in Gladenbach und Marburg die Bahnhöfe bedient und im Linienverlauf lediglich drei Haltestellen bedient.
ÖSPV-Qualität	
Regionalbus Lokalbus	Lokalbusse des Landkreises Marburg-Biedenkopf sind mit dem Kürzel MR und einer Liniennummer versehen. Sie bedienen die Gemeinden des Landkreises und binden diese an Bahnhöfe oder das Oberzentrum Marburg an. Zudem verkehren mit den Linien 383 und 481 zwei Regionalbuslinien in der Universitätsstadt Marburg. Schnittpunkte zwischen Regionalbus, Lokalbus des Landkreises sowie Stadtbus ergeben sich überwiegend beim Umstieg an zentralen Haltestellen. Im individuellen Fall können Regionalbusse eine sinnvolle Ergänzung des Fahrtenangebots sein. Die Stadt Marburg hat auf das Angebot der Regionalbusse keinen direkten Einfluss.
Schnellbus	Schnellbusse ermöglichen durch Auslassung von Haltestellen bzw. Beschleunigungsmaßnahmen eine höhere Reisegeschwindigkeit, um Fahrtzeiten gegenüber dem Kfz-Verkehr attraktiver gestalten zu können. Schnellbusse sollten mit dem Linienzusatz SB gekennzeichnet werden, damit Fahrgäste die Angebote unterscheiden können.
Stadtbus	Das Stadtbusnetz bildet das Grundnetz des kommunalen ÖPNV-Angebots. Ziele sind die Anbindung aller Stadtteile an den Bahnhof und die Innenstadtachse sowie das Angebot leistungsfähiger, schneller Verbindungen auf den Hauptachsen und die Flächenerschließung. Linien des Stadtbusnetzes sind mit einer ein- oder zweistelligen Nummer zu kennzeichnen.
Freizeitbus ²²	Freizeitbuslinien sollen ermöglichen, dass touristische Ziele erschlossen werden. Ein Betrieb ist häufig nur saisonal nötig, da sich solche Angebote auf Breitensportaktivitäten wie Wandern oder Radfahren konzentrieren.
Schulbusverkehr	Die Abwicklung der Schulbusverkehre im allgemeinen Stadtbusnetz ist grundsätzlich prioritär zu ermöglichen. Einzelne Anforderungen lassen sich auch weiterhin nur mit Schul(bus)linien abdecken (hier sind Leistungen neben den freigestellten Schülerverkehren gemeint).
Sonderlinien	Durch Sonderlinien sollen Veranstaltungen, Messen oder ähnliches bedient werden. Diese Linien sind dann sinnvoll, wenn trotz hochwertigem Angebot in der Stadt durch punktuelle Nachfrage Kapazitätsgrenzen in den einzelnen Fahrzeugen überschritten werden und der Jedermann-Verkehr beeinträchtigt würde.

²² Dieses Produkt verkehrt aktuell nicht im Marburger Stadtgebiet und ist nur zur Vollständigkeit der Produktpalette aufgelistet

Produkt	Beschreibung
	Diese Linien sollten so bezeichnet werden, dass keine Verwechslung mit dem übrigen Linienverkehr passiert. In Marburg ist die Linie P+R mit der Funktion der Verbindung von P+R-Plätzen mit der Innenstadt als Sonderlinie zu bezeichnen.
Nachtbus ²²	Die Nachtbusse dienen vorrangig dem Freizeitverkehr in den Nächten und können als Fahrplan-Angebot tagsüber zu besonderen Anlässen (z. B. Heiligabend oder Silvester) gefahren werden. Nachtbusse sind mit dem Linienzusatz N zu versehen.
Bedarfsverkehre	
Rufbus ²²	Der Rufbus bedient nach Voranmeldung einen festgelegten Linienweg. Der Linienweg kann nach konkretem Fahrgastwunsch auch Haltestellen auslassen.
Anrufsammeltaxi	Das Anrufsammeltaxi (AST) bedient nach Voranmeldung einen definierten Bereich (z. B. dünn besiedelte Quartiere oder isolierte Stadtteile mit geringer Einwohnerzahl).

Quelle: eigene Recherchen

Netzebene

Die systematische Verknüpfung aller Netzebenen steigert die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV. Es ist anzustreben, über Taktfahrpläne – auch über einzelne Netzebenen hinaus – Fahrtzeitverluste durch Umstiege gering zu halten. Ziel ist es, Vorzüge des Integralen Taktfahrplans bei einer möglichen Realisierung des Projekts Deutschland-Takt im Netz der Stadt Marburg fortführen zu können.

Das System des ÖPNV basiert auf den Linien des SPNV (Netzebene 1). Dieses Liniennetz wird durch Hauptlinien (Straßenverkehr) ergänzt, oder es werden Netzlücken geschlossen (2). Aus den Stadtlinien bildet sich ein engmaschiges Netz, das das Stadtgebiet über die SPNV-Knotenpunkte²³ hochwertig erschließt und den Takt der SPNV-Linien fortführt (3). Spezielle Einsätze und abseits des allgemeinen Takts können Ergänzungslinien eingesetzt werden (4).

²³ Die Main-Weser-Bahn verkehrt in keinem festen Taktschema, sodass hier keine systematische Abnahme eines Taktknoten erfolgen kann

Tabelle 26: Netzebene

Netzebene	Linienkategorie	Angebotstyp	Funktion
1	SPNV-Linie	Regionalbahn Regionalexpress	Verbindet Gemeinden mit Schienenanschluss
2	Hauptlinie	RMV-Expressbus Regionalbus Lokalbus	Direkte, zeitoptimierte Verbindungen zwischen zentralen Orten oder Lückenschluss SPNV-Netz
3	Stadtlinie	Schnellbus Stadtbus On-Demand-Verkehre	Zur hochwertigen Erschließung der Kernstadt und der Anbindung der Stadtteile an eine SPNV- oder Hauptlinie
4	Ergänzungslinie	(Stadtbus) Freizeitbus Nachtbus Sonderlinien	Zeitlich begrenzte Angebote, die anlassbezogen eingesetzt werden können, sich aber nicht am Taktfahrplan orientieren

Quelle: Planersocietät

5.3.6 Mindeststandards für Haltestellen

Die Integration des ÖPNV in die Stadt und die dauerhafte Wahrnehmung des Systems ÖPNV erfolgt auch über die Haltestellen. Die Haltestellen transportieren das Image und die Wertschätzung, die die (Stadt-)Gesellschaft dem ÖPNV entgegenbringt. Neben einer grundsätzlich einfachen Erreichbarkeit der Haltestellen durch die Fahrgäste ist auch ein einfacher Wechsel und Umstieg zwischen Verkehrsmitteln durch die Haltestellen und deren Anlagen zu ermöglichen. Sie sind Schnittstellen, die durchgehende und reibungslose Wegeketten ermöglichen. In den Blick genommen werden muss zukünftig der gesamte Weg von der Quelle bis zum Ziel, nicht erst ab der Haltestelle.

Um festes Element in der Wegekette sein zu können, muss die Haltestelle verkehrssicher und barrierefrei erreicht werden können. Vom Weg von und zur Haltestelle und vom Aufenthalt an der Haltestelle sollen keine Gefahren für Fahrgäste oder andere Verkehrsteilnehmende ausgehen.

Für eine leichte Orientierung ist die Haltestelle an Straßenkreuzungen oder Einmündungen zu organisieren. Liegt die Haltestelle in einem Straßenzug, sollte sie durch Art und Gestaltung leicht zu erkennen sein. Im Stadtgebiet sollte von den Haltestellen ein hoher Wiedererkennungswert ausgehen, so dass alle Haltestellen schnell und einfach als solche erkannt werden können. Zusätzliche Angebote anderer Verkehrsmittel sollten an den Haltestellen auch als solche leicht erkennbar und durch ein einheitliches Erscheinungsbild eindeutig in weiteren Situationen wiederzuerkennen sein.

Der ÖPNV soll allen Menschen die Mobilität im Alltag ermöglichen. Das gelingt, wenn ein objektiv und subjektiv sicherer Betrieb ermöglicht wird. Die Haltestellen sind so auszustatten, dass durch eine gute Ausleuchtung und transparente Gestaltung zentrale Bereiche einsehbar sind und somit das Gefühl der sozialen Kontrolle gestärkt wird. Ein wichtiger Faktor ist die Position der Haltestelle.

Kann die Position beeinflusst werden, sollten räumliche Situationen bevorzugt werden, die ein tagedurchgehend höheres Verkehrsaufkommen aufweisen gegenüber räumlichen Situationen, die isoliert oder abseitig liegen. Zum Sicherheitsgefühl tragen die Sauberkeit und der bauliche Zustand bei. Die bauliche Anlage muss leicht zu reinigen und Vandalismus hemmend sein. (vgl. Kapitel 5.3.15)

Die Anlage der Haltestelle hat in höchstem Maß divergierenden Ansprüchen zu genügen. Weiterhin müssen Haltestellen in der Lage sein, das jeweilige ÖPNV-Angebot abzuwickeln. Innerhalb der Netz-hierarchie können auch den Haltestellen unterschiedliche Bedeutungen zugewiesen werden. Der RMV weist den Haltestellen eine Netzbedeutung nach Bedienung durch die verschiedenen Verkehrsmittel zu. Die Bedeutung ist von A bis E gestuft. Eine bedarfsorientiertere Differenzierung der Haltestellen kann durch die Ableitung der Ausstattung nach Einsteiger- und Aussteigerzahlen erfolgen. Im Stadtgebiet Marburg sind die Haltestellen nach ihrer Netzbedeutung und der Anzahl der Ein- und Aussteiger wie folgt auszurüsten:

Tabelle 27: Ausstattungsanforderung Haltestellen

Merkmal	Stadt- / Regionalbushaltestelle mit Anzahl der Ein- / Aussteiger						
	< 50	50- 99	100- 499	500- 999	1.000- 2.499	2.500- 4.999	ab 5.000
● Mindestausstattung ○ Optional / Einzelfallprüfung							
Verkehrssichere Wartefläche	●	●	●	●	●	●	●
Corporate Design (RMV)	●	●	●	●	●	●	●
Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO)	●	●	●	●	●	●	●
Beschilderung <ul style="list-style-type: none"> ● Haltestellenname ● Liniennummer(n) mit Fahrtziel(en) ● Steignummer ● Verkehrsunternehmen-Kennzeichnung ● Verbund-Kennzeichnung ● Tarifgebiet ● Kennzeichnung der Haltestellen des Schienenersatzverkehrs mit SEV-Logo 	●	●	●	●	●	●	●
Information <ul style="list-style-type: none"> ● Aushangfahrplan ● Tarifaushang mit Preisangaben (optional auch als QR-Code) ● Ansprechpartner (mind. Tel.-Nr.) ● Steignummer ● Halteposition 	●	●	●	●	●	●	●
Beleuchtung (in der Regel Straßenbeleuchtung ²⁴)	●	●	●	●	●	●	●
Abfallbehälter	●	●	●	●	●	●	●
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	○	●	●	●	●	●	●
Witterungsschutz mit schattenspendendem Dach (Wartehallen ²⁵) und, wenn möglich, Begrünung	○	○	●	●	●	●	●
Sitzgelegenheit ²⁶	○	○	●	●	●	●	●
W-LAN	○	○	○	○	○	○	○
Toilettenanlagen	○	○	○	○	○	○	●
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit Vorlesefunktion und Uhrzeitanzeige ²⁷	○	○	○	○	●	●	●
QR-Code für Echtzeitinformationen	○	○	○	○	○	○	○
Liniennetzplan	○	○	○	○	●	●	●
Umgebungsplan	○	○	○	○	●	●	●
Stadtplan	○	○	○	○	○	●	●
Beschilderung von Umsteigewegen	○	○	○	○	○	○	○
Fahrradabstellmöglichkeit (B+R) (überdachte Anlehnbügel)	○	○	○	●	●	●	●
Fahrradabstellmöglichkeit (B+R) (Fahrradboxen)	○	○	○	○	○	○	●
Pkw-Abstellmöglichkeit ²⁸ (P+R)	○	○	○	○	○	○	○
Fahrradverleih			○	○	●	●	●
Stufenloser Zugang zum Bussteig	○	●	●	●	●	●	●
Spalt- und stufenarmer Zugang zu den Fahrzeugen durch angehobene Steigkante	○	●	●	●	●	●	●
Taktils Leitsystem (haptisch und optisch)	○	●	●	●	●	●	●
Kontrastreiche Gestaltung	○	●	●	●	●	●	●
Querungshilfe	●	●	●	●	●	●	●

²⁴ Bei stark frequentierten Haltestellen sind eigene Lichtkonzeptionen zu prüfen.

²⁵ In Abhängigkeit von der räumlichen Situation. Es muss eine Durchgangsbreite von 1,5 m zur Steigkante gewahrt bleiben.

²⁶ In Abhängigkeit von der räumlichen Situation. Müssen die Bedürfnisse von Seniorinnen und Senioren berücksichtigen, mindestens 3 pro Mast, Höhe von in der Regel 48-50 cm

²⁷ Zuzüglich sind Verknüpfungshaltestellen mit mehreren Linien zu prüfen. Bei Haltestellen mit geringerer Nachfrage sind alternativ DFI light zu prüfen. Diese können über Batterien betrieben und ggf. in den Haltestellenmast integriert werden. Anschaffung und Betrieb sind deutlich günstiger als konventionelle DFI.

²⁸ P+R-Flächen sind an geeigneten Knoten mit Schnellstraßen zu prüfen. Da Ziel von P+R die Vermeidung des Verkehrs aus der Stadt ist, sollten solche Angebote nur außerhalb der Kernstadt in Erwägung gezogen werden. Eine Bewirtschaftung und kostenfreie Nutzung für Ticketinhaber ist empfehlenswert, verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Bewirtschaftung der Parkplätze) in der Kernstadt erhöhen die Attraktivität des Angebots.

Barrierefreier Ausbau

Die Novellierung des PBefG hat im Jahr 2013 die gesetzlich verankerte Forderung hervorgebracht, dass für das System ÖPNV bis zu dem Zieldatum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen sei. Die vollständige Barrierefreiheit ist dabei nicht allein auf die bauliche Barrierefreiheit beschränkt, diese ist aber zentraler Bestandteil. Die Fahrzeuge sind heute bereits überwiegend barrierefrei ausgeführt.

Nachdem die gesetzliche Frist zur Herstellung der Barrierefreiheit überschritten ist, erscheint aus Sicht des PBefG ein stufenweiser Umbau mit Priorisierung fachlich einzig aus finanziellen und personellen Zwängen angebracht. Der barrierefreie Ausbau ist im Stadtgebiet Marburg am Stand der Technik zu orientieren. Primäres Ziel ist die Einhaltung der Qualitätsstandards. Ausnahmen können in Anlehnung an den RMV in diesem Nahverkehrsplan benannt werden, wenn:

- Eine Haltestelle in ihrem Bestand langfristig nicht gesichert ist
- Die Restriktionen der baulichen Rahmenbedingungen einen regelkonformen Umbau nicht ermöglichen, z. B. bei Haltestellen in Wohnstraßen mit sehr schmalen Gehwegen oder Mischflächen (ohne eigene Wartefläche)
- Haltestelle in bewegter Topografie (Hanglage)
- Haltestellen mit sehr geringer Frequentierung

Die Konkretisierung der hier genannten Anforderungen erfolgt im Konzept Marburg 21+ (vgl. Kapitel 6.2.1). Der Haushalt der Stadt Marburg und die personellen Ressourcen in der Planung und Ausführung sind in einem solchen Umfang bereitzustellen, dass eine gesteigerte Umsetzungsnotwendigkeit durch das Verstreichen der Frist erkennbar ist.

5.3.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Der ÖPNV ist besonders stark im Umweltverbund mit weiteren Verkehrsmitteln, die zu einer ressourcenschonenden Mobilität beitragen. Durch den Umweltverbund können Eintrittsbarrieren gesenkt und die Akzeptanz gesteigert werden. Die Attraktivität kann besonders dort gesteigert werden, wo die Haltestellen- oder Taktichte nicht dem höchsten Niveau entsprechen. MoVe 35 formuliert die zentrale Zielsetzung, Mobilität zukünftig primär über den Umweltverbund abwickeln zu wollen.

Fußverkehr

Der Fußverkehr findet insgesamt heute noch zu wenig Beachtung. Ein hoher Anteil der Fahrgäste kommt allerdings zu Fuß zur Haltestelle. Haltestellen sind aus diesem Grund zukünftig stärker in Planungen des Fußverkehr einzubinden. In Stadtteilfußwegeplänen, Schulwegeplanungen und anderen Fachkonzepten zum Fußverkehr sind Wege und Routen zur Haltestelle und zum System ÖPNV fester Bestandteil und ermöglichen somit einen qualitativ hochwertigen, einfachen und sicheren Weg zwischen Haltestelle und Quelle oder Ziel. Bei Hin- oder Rückweg muss in den aller meisten Situationen die Straßenseite gequert werden. Für zu Fuß Gehende gehen vom Queren der Fahrbahn allgemein, und damit im Zusammenhang mit dem Erreichen von Bussen und Bahnen, die höchsten

Unfallwahrscheinlichkeiten aus. Deswegen ist diese Situation besonders zu beachten. Das Umfeld der Haltestellen ist so zu gestalten, dass ein sicheres Queren möglich ist. Dazu sollen sichere bauliche und/oder organisatorische Quermöglichkeiten geschaffen werden. Sind in der näheren Umgebung zur Haltestelle Ampeln (Lichtsignalanlagen) vorhanden, sind diese so zu schalten, dass ein möglichst sicherer Fahrgastwechsel ermöglicht werden kann.

Radverkehr

Mit dem Fahrrad, und insbesondere einem elektrisch unterstützten Fahrrad (Pedelec), kann von der Haltestelle in gleichem Zeitaufwand zum Fußverkehr ungefähr die vierfache Strecke zurückgelegt werden. Das vergrößert den Einzugsradius von Haltestellen und erhöht vor allem außerhalb der Kernstadt die Erreichbarkeit von Haltestellen. In der Radnetzplanung und der Radwegweisung sind deswegen Haltestellen als Ziel- und Quellorte zu berücksichtigen. Die Haltestellen sind mit Abstellanlagen für den Radverkehr auszurüsten, so dass auch hochwertige Fahrräder sicher abgestellt werden können. Die Mobilstationen sind grundsätzlich mit Radabstellanlagen auszurüsten. Alle übrigen Haltestellen sind mindestens mit Fahrradbügeln auszurüsten, wenn in der räumlichen Umgebung kein geeignetes Angebot vorhanden ist. Die Abstellanlagen sind im besten Fall witterungsgeschützt zu errichten, da überwiegend Pendler auf den zeitoptimierten Zulauf zum ÖPNV mit dem Fahrrad setzen. Gerade die Kombination Fahrrad und ÖPNV auf Pendlerwegen kann wesentlich zur Zielerreichung von MoVe 35 beitragen. Für Gelegenheitskunden und Gäste hat sich das Bike-Sharing etabliert; eine systematische Verknüpfung zwischen Bus und Verleihstationen ist sicherzustellen.

Motorisierter Individualverkehr

Durch die hier beschriebenen Anforderungen und Maßnahmen soll im Stadtgebiet ein attraktiver ÖPNV angeboten werden, der es ermöglicht, die zukünftige Mobilität ressourcengerecht und stadtverträglich abzuwickeln. Zentrales Element ist dabei, dass Wege, die heute in der Stadt mit dem MIV zurückgelegt werden, zukünftig mit dem Umweltverbund und insbesondere mit dem ÖPNV zurückgelegt werden sollen. Trotzdem werden auch weiterhin Wege mit dem MIV zurückgelegt. Unter den aktuellen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Voraussetzungen kann der ÖPNV nicht alle Wege kompensieren. Vor allem solche in die Region, in der eine Fahrtwunschbündelung nur sehr unregelmäßig und in niedrigen Fallzahlen möglich ist. Marburg hat ein positives Pendlersaldo. Es pendeln mehr Menschen in die Stadt ein, als Pendler und Pendlerinnen aus ihr herausfahren. Diesen Menschen sind geeignete Angebote an den Rändern des ÖPNV-Systems zu machen, damit sie umsteigen können. Der politische Wille, dass Wege in Marburg mit dem Umweltverbund getätigt werden sollen, muss durch lenkende Eingriffe in das Verkehrsgeschehen deutlich werden. Ein glaubhafter Umstieg kann nur gelingen, wenn vom System ÖPNV Vorteile gegenüber dem MIV in der Stadt ausgehen. Als zukünftige Schnittstellen bieten sich die Mobilstationen in den Stadtteilen (inkl. Carsharing-Stationen) an sowie P+R Parkplätze, die hochwertig bedient werden, zum Beispiel durch Schnellbusse.

Mikromobilität

In einzelnen Städten prägen Leihroller das Stadtbild, insbesondere die Innenstadtbereiche. Von deren Betrieb kann eine geeignete Unterstützung ausgehen, um das System ÖPNV zu erreichen und die Wege zum Ziel fortzusetzen. Dabei sollte durch die Organisation dieser Angebote keine

Beeinträchtigung des ÖPNV und der Fahrgastsicherheit ausgehen. Vor allem das Abstellen sollte so organisiert werden, dass Haltestellenbereiche nicht beeinträchtigt werden.

Organisatorische Verknüpfungen

Zur Stärkung des Systems ÖPNV und zur Steigerung der Attraktivität sollten systematische Verknüpfungen zwischen dem ÖPNV-System und weiteren Angeboten geprüft und erprobt werden. Zu prüfen ist, ob zum Beispiel die Mobilstationen mit Packstationen für Pakete organisatorisch verbunden werden können. Fahrgäste können dann bequem auf dem Heimweg Päckchen sicher empfangen. Weitere Service-Elemente bieten sich an großen Stationen an, wie zum Beispiel Verkaufsautomaten regionaler Produkte. Es erscheinen Beteiligungsformate geeignet, um Angebote passgenau ermitteln zu können. Weitergehende Handlungsimpulse zu diesem Thema finden sich in Maßnahmef1.1 des MoVe35.

5.3.8 Fahrzeugstandards straßengebundener ÖPNV

Durch die Fahrzeuge wird die eigentliche Leistung im ÖPNV erbracht, die Abwicklung des Fahrtwunsches. Dementsprechend bestehen für die Fahrzeuge vielseitige Anforderungen unter anderem aus den Bereichen Fahrgastkomfort, Fahrgast- und Verkehrssicherheit, Technik und Umweltschutz. Durch die hohen Laufleistungen im Stadtgebiet ist der ÖPNV ein wichtiger Bestandteil innerhalb der Diskussion um Klima- und Ressourcenschutz. In der öffentlichen Wahrnehmung ist es deswegen wichtig, dass aus den Aktivitäten des ÖPNV ein aktiver Beitrag zum Umweltschutz zu erkennen ist.

Fahrzeugkategorien

Die Bildung von Fahrzeugkategorien erlaubt es, dass passgenau das geeignete Fahrzeug eingesetzt werden kann.

- Kategorie A – Mit dieser Kategorie werden Busse und On-Demand-Fahrzeuge beschrieben, die im regulären Liniendienst eingesetzt werden. An sie gelten die höchsten Qualitätsanforderungen auf dem aktuellen fachlichen Stand der Technik. Durch diese Fahrzeuge ist der Jedermann-Verkehr regulär zu bedienen.
- Kategorie B – Busse dieser Kategorie können gegenüber Fahrzeugen der Kategorie A Abweichungen im Fahrzeugalter eingehen. Es handelt sich hierbei um Gebrauchtfahrzeuge, die den Betrieb stabilisieren sollen. Davon unberührt ist die technische Ausstattung insbesondere aller Elemente, die im Fahrgastkontakt stehen, wie z. B. der Fahrgastinformation. Fahrzeuge dieser Kategorie werden vor allem als Verstärkerfahrten eingesetzt – bei hohem punktuellen Fahrgastaufkommen.
- Kategorie C – Diese Fahrzeuge sind die Standreserve und für den punktuellen Einsatz für Schienenersatzverkehre, Sonderverkehre oder einmalige Werkstattersatzfahrzeuge im Notfall. Diese Fahrzeuge sollen nicht im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzt werden

Ausstattung

Es gilt die Beachtung des Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetzes vom 09.06.2021. Für die Neubeschaffung sind ausschließlich Fahrzeuge gemäß § 2 Nr. 5 u. 6 SaubFahrzeugBeschG erlaubt. Es gelten die Mindestziele nach § 5 Abs. 1 u. § 6 SaubFahrzeugBeschG. Für Bestandsfahrzeuge gelten für alle Fahrzeuge des Regelverkehrs als Mindestvorgabe die Abgasnorm Euro 6. Für Einsatzfahrzeuge ist mindestens die EEV-Norm einzuhalten. Für die Stadt Marburg mit ihrer Zielsetzung der Klimaneutralität ist eine vollständige Umstellung der Busflotte auf Fahrzeuge gemäß des SaubFahrzeugBeschG notwendig, besser auf eine Antriebsart, die lokal emissionsfrei ist und mit Energie betrieben wird, die aus regenerativer Quelle stammt.

Folgende Ausstattungsmerkmale sind bei Fahrzeugen der Kategorie A des Stadtbusses vorzusehen, um eine vollständige Barrierefreiheit zu ermöglichen. Bei Neuanschaffung sind die Fahrzeuge wie folgt auszurüsten:

- **Allgemeine Merkmale**
 - Niederflurfahrzeuge mit Kneeling-Funktion und ausklappbarer Rampe an mindestens einer Tür
 - Durchschnittsalter der Fahrzeuge Kategorie A: 8 Jahre;
 - Höchstalter der Fahrzeuge Kategorie B: 15 Jahre
 - Funkanlage mit Notruffunktion
 - Bordrechner mit ITCS
 - Beeinflussung von Vorrangschaltungen für Busse
 - Übermittlung von IST-Fahrzeiten für dynamische Fahrgastinformation
 - Verkauf von Barfahrscheinen
 - Zeitnahe Entfernung von Vandalismusschäden innen und außen
 - Sauberer und verkehrssicherer Zustand: Regelmäßige Innenreinigung, nach Bedarf wöchentliche Außenreinigung. Grobe Verunreinigungen werden zeitnah entfernt.
 - Getönte Seitenscheiben
 - Optische und akustische Anzeige der Türöffnung/-schließung
 - Automatische Fahrgastzählung (mindestens 35 % der Fahrzeuge; bei Bedarf weitere Aufrüstung, bis ein statistisch sicherer Zählbetrieb ermöglicht werden kann)
- **Fahrgastbereich**
 - Vollklimatisierung
 - Videoüberwachung
 - Stufenfrei erreichbare Multifunktionsfläche für mindestens zwei Rollstühle (konventionell)/ einen E-Scooter (Elektrollstuhl mit Lenkachse) von gehbehinderten Fahrgästen (bzw. Fahrräder, Rollatoren und Kinderwagen) und Klappsitze entgegen der Fahrtrichtung in Höhe der zweiten Tür
 - Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung, insbesondere der Türbereiche (Anforderungstaster, Türöffnungen, Einstiegsanten, Haltegriffe und -stangen, Podeste und Sitzflächen)
 - Haltewunschtaasten in ausreichender Zahl, die von jedem Sitzplatz und den Multifunktionsflächen erreichbar sind

- Behindertengerechte, stufenlose Sitzplätze in der Nähe der Tür
- Liniennetzplan
- Tarifinformationen (optional als QR-Code)
- Barrierefreie visuelle Fahrgastinformation mit folgenden Informationen:
 - Nächste Haltestelle
 - Linienband mit Linienziel
 - Optional: Anschlüsse an der nächsten Haltestelle
- Akustische Fahrgastinformation mit Ansage der nächsten Haltestelle
- Innerhalb der Laufzeit des NVP prüft die Stadt mit den Verkehrsbetrieben die Digitalisierung der Busse (WLAN, USB-Ladeboxen) und setzt diese abhängig von einem politischen Beschluss um.
- **Fahrzeug außen**
 - Die Außengestaltung (Lackierung) der Fahrzeuge trägt ein Corporate Design, das den ÖPNV in der Stadt sichtbar macht. Denkbar ist, dass die Stadt eine Umweltverbund-Marke entwickelt, zu deren Verbreitung die Fahrzeuge des ÖPNV maßgeblich beitragen. Über das Design ist ebenfalls eine eindeutige Integration in den RMV zu erkennen. Für die Gestaltung verantwortlich ist das Verkehrsunternehmen, das sich dazu mit der Universitätsstadt Marburg abstimmt.
 - Unternehmens- und RMV-Logo
 - Hochauflösende Matrixanzeigen:
 - Liniennummer an allen Fahrzeugseiten
 - Zielbeschilderung (Front-, Türseite und am Heck)
 - Kennzeichnung von Rollstuhl- und Behindertensitzplätzen durch Piktogramm
 - Werbung: keine übermäßige Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes. Auf Vollwerbung wird verzichtet. Auf ein Minimum reduzierte Werbung auf den Scheiben (max. 1/3). Erkennbarkeit der Haltestellen von innen muss von jedem Sitzplatz möglich sein.
 - Auszuschließen sind:
 - Werbung für Verkehrsmittel außerhalb des Umweltverbunds
 - politische Werbung
 - religiöse Werbung
 - pornographische Werbung
 - gewaltverherrlichende Werbung
 - Suchtmittel, wie Tabak oder alkoholische Getränke
 - Taktile und visuell erkennbare Türöffnungstaster
 - Außenlautsprecher (aktivierbar durch individuelle Anforderung von Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen)

Qualitätsreport

Zentrale Qualitäten der Fahrzeugflotte sind festzuhalten und geeignet zu kommunizieren. Innerhalb eines Qualitätsreports sind unter anderem die Daten der Fahrzeugflotte so aufzubereiten, dass Inhalte geeignet Auskunft geben. Von besonderem Interesse ist der Ausstattungsgrad der Fahrzeuge

gegenüber den oben geforderten Ausstattungen und die eingesetzten Fahrzeuge nach Kategorie und Einsatzzweck.

5.3.9 Verkehrsbedienung

Oberstes Ziel ist ein verlässlicher Betrieb. Dieser ist notwendig, um die Rückgratfunktion im Umweltverbund zu erfüllen. Der ÖPNV-Betrieb muss besonders in herausfordernden Situationen durch die Stabilität seines Betriebs seiner Rolle im Umweltverbund gerecht werden. Damit zukünftig die Mobilität in Marburg primär mit dem Umweltverbund erfolgen kann, ist neben den Maßnahmen zur Fahrplanung der Betrieb über bauliche Maßnahmen zu sichern. Die Einhaltung der Fahrpläne ist notwendig, um Wegekettens verlässlich anzubieten und zu planen.

Fahrplangestaltung

Die Fahrpläne sollen so bemessen sein, dass sie in jeder Verkehrslage eine ausreichende Fahrzeit ermöglichen. Dabei ist der Fahrplan so zu gestalten, dass Echtzeit-Information im Internet und auf den DFI-Anzeigern an den Haltestellen korrekt angezeigt werden. Im Kundenkontakt ist es vorteilhaft, wenn sich die Abfahrtszeit an den Haltestellen im Tagesverlauf nicht ändert.

Pünktlichkeit

Nicht zu akzeptieren sind Fahrten, die vor der veröffentlichten Abfahrtszeit die Haltestelle verlassen. Als pünktlich gelten Fahrten, die bis zu drei Minuten nach der veröffentlichten Abfahrtszeit abfahren. Angestrebt werden sollte ein hohe Pünktlichkeitsquote von 90 %. Die Erfüllung dieses Werts sollte Inhalt des Qualitätsberichts sein.

In der Universitätsstadt Marburg gilt die RMV-10-Minuten-Garantie. Bei einer Verspätung von 10 Minuten am Fahrtziel kann der betroffene Fahrgast eine anteilige Erstattung des Fahrpreises beanspruchen. In den Abend- und Nachtstunden kann sich der Fahrgast die Fahrt eines Taxis als Ersatz erstatten lassen. Dabei müssen die Garantiebedingungen eingehalten sein. Die Bedingungen der RMV-10-Minuten-Garantie sind unter auf der Seite des RMV (rmv.de) einsehbar.

Fahrbetriebsstabilisierung durch infrastrukturelle Maßnahmen

Der Fahrbetrieb ist durch die Infrastruktur so zu stabilisieren, dass ein reibungsarmer, verlässlicher Betrieb möglich ist. Für reine Busspuren reichen die Straßenquerschnitte und topografischen Gegebenheiten im Stadtgebiet häufig nicht aus (vgl. MoVe35 - Maßnahme C1.4). Dagegen ist der Eingriff in die Haltestelle für den barrierefreien Umbau so zu nutzen, dass auch für den Betrieb Vorteile entstehen. Wo es die räumlichen Gegebenheiten erlauben, sind geeignete Haltestellen in Buskaps zu wandeln. Dadurch entfällt das Einordnen in den Verkehr. Müssen Haltestellen neu positioniert werden, ist die Ausrichtung an Kreuzungen mit LSA anzustreben. Durch eine angepasste Signalisierung können Busse geeignet bevorzugt werden.

Zukünftig wird die Straßeninfrastruktur mit ihren Einbauten höchstwahrscheinlich einen hohen Digitalisierungsgrad erreichen. Es ist davon auszugehen, dass Elemente wie Lichtsignalanlagen an Kreuzungen zukünftig viel exakter (smart) agieren können und Fahrzeuge in Verkehrsströmen

gezielter beeinflussen. Die mögliche Digitalisierung der Marburger Verkehrsinfrastruktur sollte primär dafür genutzt werden, dem Umweltverbund zu dienen und innerhalb diesem primär für einen stabilen und leistungsstarken Betrieb des ÖPNV zu sorgen.

Aktive Verkehrssteuerung im Stadtgebiet

Alle verkehrssteuernden Elemente, die im Stadtgebiet heute angewendet werden, oder zukünftig angewendet werden sollen, um den Kfz-Verkehr passiv oder aktiv zu lenken, sollten zukünftig unter der Prämisse eines leistungsstarken ÖPNV-Betriebs ermöglicht werden und nicht anderweitige Ziele verfolgen. Dies betrifft beispielsweise die LSA-Schaltung, z. B. durch Pförtnerschaltungen auf den Einfallstraßen, dynamische Verkehrsleitsysteme auf Einfallstraßen, Parkleitsysteme, Verkehrsinformationssysteme für digitale Endgeräte (Auslastungsanzeigen, Baustellenumleitungsempfehlungen) oder ähnliches. Dazu erscheint ein politischer Grundsatzbeschluss empfehlenswert.

Fahrgastwechsel an Haltestellen

Zeitkritisch ist ebenfalls die Situation des Fahrgastwechsels. Durch niedrige durchschnittliche Fahrzeiten im Stadtverkehr ist der Fahrgastwechsel für den Stadtbusbetrieb besonders relevant. Die Fahrzeuge sind mit für den Stadtverkehr üblich breiten Türen auszurüsten. Zu begrüßen ist der Einsatz von Standardsolobussen mit drei Türen und Gelenkbussen mit vier Türen.

Der Barverkauf von Fahrkarten im Fahrzeug soll grundsätzlich angeboten werden. Ziel sollte es jedoch sein, die Barverkaufsvorgänge deutlich zu reduzieren. Zu erreichen ist dies durch die primäre Ausgabe von Zeitkarten und durch einen ortsungebundenen (digitalen) Vertriebsweg. Dieser Vertriebsweg besteht bereits und muss zentraler Inhalt von Informations- und Kommunikationsanstrengungen im Stadtgebiet sein.

Um ein attraktives Angebot in Marburg anbieten zu können, das dazu beiträgt, dass zukünftig mehr Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden, muss das Angebot gegenüber dem heutigen Stand erweitert werden. Der Linientakt verdichtet sich deswegen zwangsweise. Um Fahrzeiten einhalten zu können und Umstiege zu ermöglichen, müssen Haltestellenkapazitäten, insbesondere einzelne Abfahrtspositionen an Umstiegshaltestellen, angepasst werden.

5.3.10 Fahrpersonal

Im Vergleich zum vorangehenden Nahverkehrsplan der Stadt Marburg aus den Jahren 2016 bis 2021 sind keine tiefgreifenden Änderungen der Anforderungen an das Fahrpersonal notwendig. Nachfolgend vorgenommene Anpassungen betreffen technische Weiterentwicklungen bzw. die Reaktion auf den demografischen Wandel und den steigenden Anteil von Seniorinnen und Senioren im ÖPNV.

Auf dem Gebiet der Universitätsstadt Marburg darf im Linienbusverkehr nur entsprechend ausgebildetes und qualifiziertes Fahrpersonal eingesetzt werden, das der ordnungsgemäßen Erfüllung seiner anspruchsvollen Aufgabenfelder in einem zeitgemäßen und kundenorientierten ÖPNV gewachsen ist. Die Verkehrsunternehmen haben diese grundlegende Vorgabe bei Auswahl und Einsatz sicherzustellen und innerbetrieblich zu überwachen. Die aufgestellten Anforderungen gelten ebenfalls für Fahrpersonale von Unterauftragnehmern im Linienverkehr sowie Unternehmen des Taxi-

und Mietwagengewerbes, die als Unterauftragnehmer von Konzessionären bei Bedarfsverkehren zum Einsatz gelangen (AST).

Entlohnung

Die Untergrenze der Entlohnung des Personals darf nicht unterhalb des tarifvertraglich vereinbarten Niveaus des Tarifvertrags Nahverkehr Hessen (TVN) des Kommunalen Arbeitgeberverbands Hessen (KAV) oder dessen Nachfolgeorganisation(en) in der jeweils gültigen Fassung liegen. Diese Forderungen gelten analog für den abgestimmten Einsatz von Subunternehmern, sofern diese regelmäßig einen Teil der Fahrleistung des Konzessionärs erbringen.

Qualifikation

Neben der allgemeinen Qualifikation zum Busfahrer oder zur Busfahrerin muss das Fahrpersonal für die besonderen Anforderungen des Linienbusbetriebs ausgebildet sein. Diese umfassen neben einer sicheren und angepassten Fahrweise auch ein fahrgastorientiertes Handeln. Dafür muss das Fahrpersonal über hinreichende Ortskenntnisse verfügen, sich im RMV-Tarif, im Fahrplangefüge der Linien, beim Liniennetz und bei Anschlussbeziehungen innerhalb des Stadtgebietes auskennen. Das Fahrpersonal muss außerdem in der Lage sein, dem Fahrgast Fahrscheine auszustellen und beim digitalen Erwerb von Fahrkarten Hilfestellung zu leisten, sowie sachlich korrekte, fahrgastorientierte Auskünfte zum Tarif und zur nachgefragten Verbindung zu erteilen. Hierfür sind angemessene Kenntnisse der deutschen Sprache und Schrift notwendig.

Erscheinungsbild und Servicebereitschaft

Das eingesetzte Fahrpersonal muss ein gepflegtes Erscheinungsbild abgeben und die Bestimmungen zum Nichtraucherstatus im Fahrzeug auch während der Pausen einhalten. Das Personal hat insoweit Unternehmensbekleidung zu tragen, sofern beim Verkehrsunternehmen solche im Allgemeinen getragen wird. Für einen Mitarbeitenden im Kundenkontakt ist mindestens eine angemessene Bekleidung zu gewährleisten. Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen kundenfreundlich und hilfsbereit zu zeigen. Fahrgästen mit offensichtlichen Mobilitätseinschränkungen ist bei Ein- und Ausstieg Hilfe durch das Fahrpersonal anzubieten. Das Fahrpersonal hat Rollstuhlfahrenden bei Ein- und Ausfahrt in bzw. aus dem Bus durch Ausklappen oder Ausfahren der Rampe aktiv zu unterstützen, sofern kein Fahrgast unterstützt. Die Kneeling-Technik ist daher einzusetzen, sofern Ein- oder Aussteigevorgänge von erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen an nicht niederflurgerechten Haltestellen zu erwarten sind. Über kurzfristig eingetretene Änderungen im Betriebsablauf – z. B. bei Anschlüssen, Haltestellen, Linienweg, Verspätungen – hat das Fahrpersonal die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren sowie einen aktuellen Lagestand bei der Betriebsleitung einzuholen. Das Fahrpersonal hat offensichtlichen Belästigungen von Fahrgästen durch andere Fahrgäste entgegenzuwirken, sobald diese wahrgenommen werden, z. B. durch Aufforderung zum Aussteigen aus dem Fahrzeug, durch Benachrichtigung der Betriebsleitung oder durch Verständigung der Polizei. Bei kapazitiv nahezu ausgelasteten Bussen kann es zu Missverständnissen unter den Fahrgästen kommen, wenn Zusteigende ein Fahrrad mitführen. Hier ist der Fahrer oder die Fahrerin gefordert, hinsichtlich der Fahrradmitnahme eine fahrgastfreundliche Abwägung zu treffen, wobei Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren in jedem Fall Vorrang haben.

Schulungen

Die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen inklusive des Fahrpersonals sind durch regelmäßige Schulungen und Fortbildungen entsprechend ihren Einsatzfeldern auf einem aktuellen fachlichen Kenntnisstand zu halten. Dies betrifft betriebliche, kundenbezogene, sicherheitsrelevante, tarifliche sowie technische Themenfelder. Zusammen mit dem Fahrpersonal sind in regelmäßigen Abständen Trainings im Umgang mit Konflikt und Stresssituationen abzuhalten. Dies betrifft ebenso den angebrachten Umgang mit Kindern und Jugendlichen im schulbezogenen Linienverkehr oder mit (minderjährigen) Fahrgästen im abendlichen Freizeitverkehr. Ebenso sind Trainings im Zusammenhang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen sowie Seniorinnen und Senioren und die entsprechenden Bedürfnisse insbesondere beim Ein- und Ausstieg sowie bei Anfahr- und Bremsvorgängen durchzuführen.

Anpassung an zukünftige technische Entwicklungen

Hinsichtlich eines zukünftig möglichen Einsatzes autonomer Fahrzeuge innerhalb des ÖPNV in Marburg werden an das Fahrpersonal zusätzliche Qualifikationen gestellt. Es ist von einer Entwicklung hin zum Servicepersonal auszugehen, so dass insbesondere Schulungen im Bereich der Fahrgastbetreuung und Mobilitätsberatung notwendig werden. Zusätzliche sicherheitstechnische Anforderungen zur Beförderung von Fahrgästen in autonomen Fahrzeugen sind durch das begleitende Fahr- bzw. Servicepersonal durchzusetzen.

5.3.11 Marketing

Das Verbundmarketing ist generell eine zentrale Aufgabe des RMV, das jedoch in Übereinstimmung mit den Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) erfolgt. Insbesondere die LNO werden sowohl in die strategischen Überlegungen als auch in die Entscheidungen eingebunden, darüber hinaus in den Informationsfluss über die Maßnahmen selbst. In Ergänzung des zentralen Verbundmarketings kann Marketing im abgestimmten Design (Co-Branding RMV/LNO) stattfinden oder Eigenwerbung in und an den Fahrzeugen angebracht werden. Die LNO der Universitätsstadt Marburg und der RMV verfolgen mit einer Aufgabenträger- und anbieterübergreifenden Konzeption folgende Ziele:

- Ständige Information des Verkehrsangebots (vgl. Kapitel Fahrgastinformation)
- Verbesserung der Image- und Sympathiewerte
- Abbau der subjektiven und objektiven Zugangshemmnisse zum ÖPNV
- Stärkung des Vertrauens in die Leistungsfähigkeit, Preiswürdigkeit und Kundenfreundlichkeit des Systems
- Schaffung einer Mobilitätskultur, in der der ÖPNV als wichtiger Bestandteil des Umweltverbundes wahrgenommen wird
- Anpassung an das geänderte Mobilitätsverhalten (ausgelöst durch die Corona-Pandemie)

Das Marketing soll dazu beitragen, die Verkehrsnachfrage auf das Niveau vor der Corona-Pandemie anzuheben und darüber hinaus neue Fahrgäste zu gewinnen.

Verfolgung eines gesamtheitlichen Marketingansatzes

Das Leitziel für künftige Marketingaktivitäten ist der gesamtheitliche Ansatz durch Hervorhebung der systemimmanenten Vorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV und der Vorteile eines Verkehrsverbundes für den Kunden. In Verbindung mit dem Unterziel F1 des MoVe 35 („zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit und Marketing“) soll der ÖPNV auch im Marketing entsprechend eingebunden und berücksichtigt werden. Zum gesamtheitlichen Marketingansatz zählen

- ein Fahrplan,
- eine Fahrkarte und
- ein abgestimmtes Angebot mit Sicherstellung der nachgefragten Reisekette.

Die Vermittlung des Gesamtangebots steht im Vordergrund der Vermarktungsstrategien. Die potenzielle Kundschaft soll einen leichten Zugriff auf die für ihn notwendigen und zweckmäßigen Informationen erhalten können. Diese Informationen sind Zielgruppengerecht vornehmlich digital darzustellen (vgl. Kapitel Fahrgastinformation). Beginnend mit der Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl, weiter über die Betreuung während der Reise bis hin zum Abschluss der Fahrt sollen die Informationen verfügbar und abrufbar sein. Dabei stehen auch Informationen über die Nutzung weiterer Verkehrsmittel im Vor- bzw. Nachlauf der Fahrt im Fokus.

5.3.12 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation ist ein zentraler Bestandteil des Serviceangebots im ÖPNV. Die lässt sich dem Unterziel F4 des MoVe 35 („Mobility as a Service: verkehrsmittelübergreifende, digitale Mobilitätsinformationen“) zuordnen und ist weiterhin ein zentraler Bestandteil der im Kapitel Marketing definierten Marketingziele. Um allen potenziellen Fahrgästen ausreichende Informationen über das ÖPNV-Angebot und die entsprechenden Zugangsmöglichkeiten (Haltestellen, Tarif etc.) zu geben und die vollständige Barrierefreiheit hinsichtlich Fahrgastinformation zu erreichen, sind verschiedene Informationskanäle notwendig. Es gilt die gesamte Reisekette von Start- bis Zielort mit Informationen zu begleiten.

Um die Nutzung der Informationskanäle zu vereinfachen, sind verbundweit standardisierte Fahrgastinformationsmedien mit gleichen Piktogrammen und Symbolen für einen einheitlichen Auftritt im Verbundgebiet und somit auch im Tarifgebiet zentrales Element der Kommunikation mit den Kunden. Für Layout und Gestaltung sollten deren Ersteller die mit den LNO abgestimmten Gestaltungsvorgaben des RMV beachten, um ein einheitliches Erscheinungsbild und damit eine Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten.

Digitale Fahrgastinformation

Der Zugang zu Fahrgastinformationen erfolgt mittlerweile über elektronische Informationswege wie z. B. über Apps oder Webseiten bspw. des Verkehrsverbundes. Dort sollen alle relevanten Informationen zu Fahrplan, Liniennetz und Tarif fahrgastfreundlich aufbereitet und dargestellt werden. Durch die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots innerhalb und außerhalb des Verkehrsverbunds können so weiterführende Informationen, wie Umstiegsmöglichkeiten auf weitere Verkehrsmittel, angezeigt werden. Darüber hinaus ist ein flexibler und bedarfsgerechter Einsatz von

Sonderinformationen (z. B. Baustellenfahrplan, Linienwegänderungen, Nichtbedienung von Haltestellen, Verbundwerbung) möglich.

Um eine regelmäßige Verfügbarkeit des digitalen Angebots zu gewährleisten, sind alle Haltestellen der Innenstadtachse, sowie weitere bedeutende Haltestellen mit Umsteigefunktion sowie die zur Mobilitätsstation erweiterten Haltestellen mit einem frei verfügbaren Internetzugang über W-LAN auszustatten. Innerhalb der Fahrzeuge des Linienverkehrs ist der W-LAN-Zugang ebenso einzurichten.

In der verbund- bzw. hessenweiten Fahrplanauskunft sollen alle öffentlichen Verkehrsmittel abrufbar sein. Diese werden zentral im Verbunddatenpool gesammelt, gepflegt und in die Auskunft eingestellt. Eine Auskunft über den barrierefreien Zugang von Haltestellen und Fahrzeugen sollte über die gesamte Reisekette möglich sein. Die dafür erforderliche kontinuierliche Pflege des Datenbestandes zu Haltestellen in Marburg ist zu gewährleisten.

Fahrgastinformation an Haltestellen

An den Zugangsstellen zum ÖPNV-System sind wichtige Informationen zu wiederholen. Die eindeutige und stadtweit einheitliche Wiedererkennung einer RMV-Haltestelle steht im Vordergrund. An den Haltestellen sind folgende Informationen vorzuhalten:

- haltestellenbezogene oder linienbezogene Fahrpläne
- produktbezogene Linieninformationen
- Liniennetzpläne schematisch und/oder topografisch
- Tarifinformationen
- Ortsbezogene Informationen (Umgebungspläne, Haltestellenbelegungspläne)
- Sonderinformationen

Darüber hinaus sind alle Haltestellen der Innenstadtachse sowie weitere bedeutende Haltestellen mit Umsteigefunktion sowie die zur Mobilitätsstation erweiterten Haltestellen mit einer Anzeige von dynamischen Fahrgastinformationen auszustatten, um den Fahrgästen Echtzeitinformationen über aktuelle anstehende Abfahrten anzubieten. So kann ein Beitrag zur Akzeptanz von verlängerten Wartezeiten geschaffen und damit die Kundenfreundlichkeit erhöht werden.

Beratungsstellen

Zu den Beratungsstellen zählen neben dem RMV-Callcenter, dem RMV-Angebot am Hauptbahnhof und der Mobilitätszentrale an der Weidenhäuser Brücke auch die Verkaufs- und Informationsstellen. Die Öffnungszeiten dieser Beratungsstellen sind kundenorientiert auszugestalten. Den Kunden ist mindestens an einem Werktag eine verlängerte Öffnungszeit bis 20.00 Uhr anzubieten. Dabei soll eine serviceorientierte Beratung mit Informationen zum gesamten Mobilitätsangebot in Marburg angeboten werden.

Printmedien

Durch elektronische Informationsmedien haben Printmedien stark an Bedeutung verloren. Trotzdem sind Printmedien noch nicht vollständig zu ersetzen. Sie dienen sowohl als Ergänzung zu elektronischen Informationsmedien (bspw. in Form eines Liniennetzplans) als auch zur Information von Personengruppen, die nicht über die Möglichkeit verfügen sich digital zu informieren. Zielgruppe für die Printmedien sind insbesondere Seniorinnen und Senioren. Die Zielgruppe ist bis auf Standorte von Wohn- und Pflegeeinrichtungen nicht ortsgebunden und daher stadtweit einheitlich zu behandeln.

Um eine individuelle Zusammenstellung von Informationen zu ermöglichen, ist eine Abkehr von einem Gesamtwerk, wie dem Fahrplanbuch, hin zu spezielleren Informationsmedien sinnvoll.

Dies können beispielsweise

- Fahrplankarten mit einer oder, wenn sinnvoll kombinierbar, mehreren Linien,
- Fahrplanhefte, in denen Linien für einen bestimmten Bereich zusammengefasst sind sowie
- Informationen zu bestimmten Fragestellungen (wie Barrierefreiheit, Tarif oder Fahrradmitnahme) sein.

Aufgrund von möglichen Anpassungen innerhalb des Liniennetzes oder etwaigen Veränderungen innerhalb einzelner Linien sind Printmedien sparsam und bedarfsgerecht anzufertigen. So kann verhindert werden, dass bei regelmäßiger Aktualisierung große Mengen an Printmedien ausgetauscht werden müssen.

5.3.13 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsverhalten von Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Marburg lässt sich über ein Mobilitätsmanagement beeinflussen. Das Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, die vorhandenen Ressourcen effizient zu nutzen und zu organisieren und somit eine nachhaltigere Nutzung aller Verkehrsmittel zu schaffen. Das MoVe 35 sieht einen Fokus insbesondere im betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement (vgl. Unterziel F3).

In Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren, darunter bspw. große Arbeitgeber, Verwaltungen, Schulen, die Universität und das Universitätsklinikum sowie die Stadtwerke Marburg als Dienstleister im ÖPNV, soll die Stadt Marburg geeignete Maßnahmen umsetzen, die zu einer verstärkten Nachfrage des Umweltverbands führt. Zentrales Ziel des ÖPNV sind Maßnahmen, die (potentielle) Fahrgäste über Koordination, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Organisation zur Nutzung des Angebots ansprechen. Hierzu zählen auch die Angebote der vernetzten Mobilität.

5.3.14 Umgang mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen

Die gesetzliche Aufgabe des ÖPNV ist die Abwicklung eines regelmäßigen Verkehrsaufkommens. Treten Nachfragespitzen regelmäßig auf, müssen diese durch den ÖPNV abgedeckt werden. Heute sind diese regelmäßigen Spitzen durch die allgemeine Verkehrsspitze morgens und nachmittags definiert. Hierfür wird eine bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots vorgesehen (vgl. Kapitel

5.3.3). Hauptaufgabe eines Mobilitätsmanagements ist die effiziente Organisation der Ressource ÖPNV. Ziel sollte es sein, so viele Verkehre wie möglich über das zukünftig hochwertige Angebot im regulären Linienverkehr abzudecken, dazu gehört die Glättung von Nachfragespitzen und die gesonderte Organisation von Einzelevents wie Sportevents oder ähnlichem.

Die Mobilität von Veranstaltungen ist stärker zu organisieren und durch die Stadt vorzugeben. Hier ist der Wandel der Mobilitätskultur nötig hin zur primären Abwicklung von Veranstaltungen mit dem ÖPNV. Daraus kann die Chance erwachsen, dass der ÖPNV einen Imagegewinn erfährt.

5.3.15 Qualitätsmanagement

Die Wirkung des ÖPNV-Angebots auf die Fahrgäste ist mit Hilfe eines Qualitätsmanagements zu überprüfen. Daraus können sich Probleme oder Schwachstellen ergeben, auf die es zu reagieren gilt. Gleichzeitig können die Stärken dargestellt und weiter ausgebaut werden. In Verbindung mit Marketingaktivitäten sind Analysen des Verkehrsmarktes, laufende Marktbeobachtungen und Kundenzufriedenheitsanalysen denkbar. Damit werden Schwachstellen in der Nachfrage sichtbar und es kann durch Maßnahmen gegengesteuert werden.

Zunächst ist es notwendig die vorhandenen Qualitäten zu erfassen und zu erkennen. In Bereichen wie bspw. der Fahrgastnachfrage, der Fahrzeugauslastung oder der Pünktlichkeit sollen Ziele gesetzt und nachgehalten werden, die es in geeigneten zeitlichen Abständen zu überprüfen und ebenso zu kommunizieren gilt. Die Qualität des ÖPNV in Marburg wird von dem Verkehrsunternehmen, das die Stadtbuslinienverkehre in Marburg bedient, im Rahmen eines Qualitätsmanagements regelmäßig erhoben. Die Grundlage für die Erhebung der Qualität ist die vom Technischen Komitee CEN/TC 320 (Transport, Logistik, Dienstleistungen) erstellte europäische Norm DIN EN 13816: 2002, ergänzt um die Norm DIN EN 15140: 2006. Entsprechende Verfahren und Methoden sind für das Qualitätsmanagement geeignet.

Darüber hinaus können diese Ergebnisse geeignet aufbereitet und als positive Kommunikation innerhalb der Stadtöffentlichkeit genutzt werden. Bei geringem zusätzlichem Aufwand können Beiträge zur Schaffung einer Mobilitätskultur geleistet werden. Neben der Kenntnis über das eigene Verkehrsangebot ist die Erfassung von Beschwerden durch ein Beschwerdemanagement durchzuführen. In diesem Zusammenhang gilt es, neben der Reaktion auf die Beschwerden diese auch zu versachlichen und qualitativ zu beantworten.

5.3.16 Sicherheit

Gemäß dem Oberziel A des MoVe 35 soll eine sichere Mobilität und Barrierefreiheit geboten werden. Dies umfasst neben der objektiven Verkehrssicherheit zur Erreichung der „Vision Zero“ (vgl. Unterziel A1) auch die subjektive Verkehrssicherheit, die durch das Unterziel A2 des MoVe 35 speziell hervorgehoben wird.

Durch geeignete Maßnahmen ist einem Mobilitätsverzicht oder der Nutzung anderer Verkehrsmittel aufgrund von Unsicherheit entgegenzuwirken. Im ÖPNV ist die Sicherheit über die gesamte Wegekette von Start- bis Zielort zu gewährleisten, beginnend mit einem sicheren Zugang zur Haltestelle

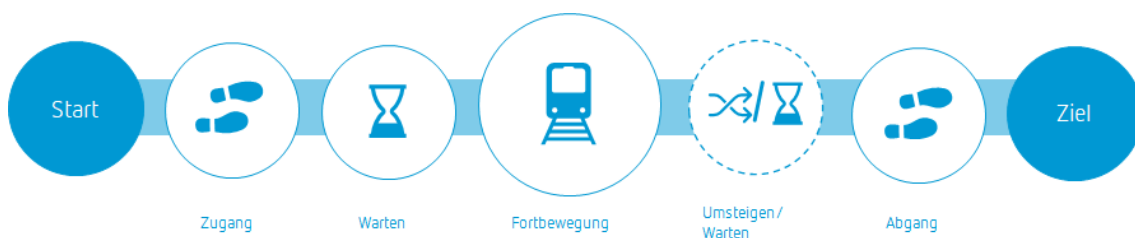
durch gut ausgeleuchtete, übersichtliche und leicht erkennbare Wege unter Vermeidung von Angst-räumen. Der Haltestellenbereich soll ebenfalls durch eine gute Beleuchtung gekennzeichnet und gut einsehbar sein, um die soziale Kontrolle zu erhöhen. Mobilitätsstationen sollen daher mit Servicestelen ausgestattet sein, die eine Kommunikation mit einem Ansprechpartner gewährleisten. Bestehende Mängel in dieser Hinsicht sind beim anstehenden barrierefreien Umbau der Haltestellen im Stadtgebiet zu berücksichtigen. Im Fahrzeug ist durch das Fahrpersonal über die Sicherheit der Fahrgäste zu wachen. Der Fokus liegt hierbei auf dem sicheren Ein- und Ausstieg von mobilitäts-eingeschränkten Personen sowie dem Angebot von bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten, insbesondere bei Dunkelheit oder am Wochenende (z. B. durch Taxi-Ruf beim Fahrpersonal).

Fahrgäste und Fahrpersonal sind auf den Betrieb ab 20 Uhr hinzuweisen, der es erlaubt, außerhalb der Kernstadt auch abseits der Haltestellen das Aussteigen zu ermöglichen, um Wege zur Haustür zu verkürzen.

6 Konzept Marburg 21+

Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsverhalten haben einen langfristigen Charakter. Zuverlässige Aussagen über Verkehrsangebote und deren Akzeptanz bei den Nutzenden brauchen dementsprechend die Zeiten der Beobachtung und Erhebung. Die alltägliche räumliche Mobilität ist wesentlich von einem komplexitätsreduzierenden Verhalten geprägt. Routinen bestimmen das Verhalten. Das heute bestehende Angebot des ÖPNV in Marburg zeigt eine gute Qualität, die bereits gegenüber vergleichbaren Städten in Deutschland eine überdurchschnittliche Nachfrage bedient. Unter der Beachtung der Zielsetzung des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes 2035 soll deswegen der ÖPNV in Zukunft seine Qualitäten stärker systematisieren und kommunizieren. Auch ist eine stärkere Betrachtung der gesamten Wegstrecke von Haustür zu Haustür notwendig, statt der bisherigen Fokussierung auf den Teilweg im System ÖPNV. Diese grundsätzliche Neuausrichtung der Verkehrsmittel steckt in der Zielsetzung des MoVe 35 im Oberziel C innerhalb der Betrachtung der Verkehrsmittel als Umweltverbund aus primär Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV als integriertes System. Die (großen) Verkehrsverbünde wie der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) gehen bereits einen solchen Weg. Sie beschreiten dabei die Transformation von einem Verkehrs- und Tarifverbund mit klassischen ÖV-Leistungen zu einem Mobilitätsverbund, der zukünftig über ÖV-Leistungen hinaus Inhalte weiterer Verkehrsmittel beauskunftet, vermittelt und abrechnen können soll. Diese komplexe Vermittlung ist nach aktueller Ansicht ein wichtiger Teil, um den Umweltverbund zu stärken. Besondere Hoffnung wird bei der Organisation von Wegen mit dem Umweltverbund in die Digitalisierung gesetzt, damit Wege zukünftig einfach und routiniert durch Kundinnen und Kunden auch innerhalb intermodaler Wegeketten abgewickelt werden können.

Abbildung 27: Wegekette im ÖPNV



Quelle: Planersocietät

Corona – unser Miteinander im Wandel

Um die Covid-19-Pandemie einzudämmen und Ansteckungen zu verringern, wurden deutschlandweit in den Jahren 2020 bis 2022, in Teilen auch darüber hinaus, verschiedene Maßnahmen ergriffen. Teilweise bestand die Pflicht, Arbeitsplätze in private Räume zu verlagern, um eine Ansteckung am Arbeitsplatz zu verhindern. Neben dieser Maßnahme wurden weite Bereiche des öffentlichen Lebens in unterschiedlicher Intensität eingeschränkt. Das führte in der Anfangszeit der Pandemie zu einem deutlichen Einbruch der Fahrgastzahlen im ÖPNV. Neben dem Nachfrage-Rückgang durch fehlende Wege z. B. zum Arbeitsplatz bestand besonders in der Anfangszeit der Pandemie eine Unsicherheit über die Ansteckungswege, verbunden mit der Frage, ob die Fahrt in Fahrzeugen des

öffentlichen Nahverkehrs mit Risiken verbunden ist. Diese Unsicherheit kann über das Auftreten weiterer Varianten des Coronavirus auch nicht abschließend ausgeräumt werden.

Dieser Einschnitt unterbricht eine bis dahin kontinuierlich positive Entwicklung der Fahrgastzahlen in Deutschland, und damit auch in Marburg. Unter welchen Bedingungen eine Erholung der Fahrgastzahlen auf das Niveau vor der Pandemie erfolgen kann, ist ein Aspekt dieses Nahverkehrsplans.

Maßnahmen zum Schutz vor einer Ansteckung mit dem Coronavirus überlagern sich dabei zum Teil mit allgemeinen Entwicklungen und verstärken diese. Unter anderem ist die Möglichkeit des mobilen Arbeitens zum Teil dort, wo es technisch möglich ist – wie oben beschrieben – zeitweise zur Pflicht geworden. Eine zentrale Voraussetzung dafür ist die Möglichkeit auf Inhalte dauerhaft und sicher zugreifen zu können. Dieser Zugriff ist insbesondere in der Zeit der Pandemie ermöglicht worden. Dadurch haben sich Routinen geändert und Arbeitsabläufe sich neu strukturiert. (vgl.: Nefzger 2021) Aus den Entwicklungen in der Arbeitswelt werden sich auch neue Verhaltensmuster hinsichtlich der Mobilität entwickeln, die heute noch nicht abschließend zu identifizieren sind. Es ist wahrscheinlich, dass zukünftig eine Mischform in der Organisationsform des Arbeitsplatzes entsteht. Zukünftig werden sich wahrscheinlich Zeiten im Homeoffice und solche im Büro vermehrt und nachhaltig kombinieren und eventuell auch diese nicht mehr starr, sondern je nach (beruflich) individueller Ausgangslage zwischen Zeiteinheiten (z. B. je Woche oder je Monat) wechseln. Diese Entwicklungen haben auch Auswirkungen auf die Raumstruktur, insbesondere die Wohnortwahl. Es kann vermehrt vorkommen, dass sich Angestellte einen Wohnort in der Region suchen, oder diesen behalten, statt wie zuvor in der Nähe des Arbeitsplatzes zu wohnen. Somit fallen längere Arbeitswege an, eine klassische Disziplin für den ÖPNV. Denn hier sind die Distanzen meist etwas zu lang für das Fahrrad und die Topografie im Mittelgebirge, wie in Marburg, ist bis heute nur für ausgewählte Fahrradnutzende geeignet. Diese Entwicklungen sollen im Konzept Marburg 21+ innerhalb des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden.

Die Covid-19-Pandemie hat insgesamt zu einer verstärkten Wahrnehmung des eigenen Wohnumfeldes, der vermehrten Nutzung anderer Verkehrsmittel und zu einem erhöhten Hygiene- und Infektionsbewusstsein geführt. Dies führt dazu, dass im ÖPNV der Wunsch nach ausreichendem Abstand zu anderen Fahrgästen und das Bedürfnis nach höherem Komfort entstanden ist. Dies gilt es zukünftig zu berücksichtigen und Lösungen anzubieten, um Fahrgäste für den ÖPNV zurückzugewinnen.

Bundesweiter Fahrpersonalmangel im ÖPNV

Zur Umsetzung des Konzepts Marburg21+ bedarf es neben der planerischen Voraussetzungen im Rahmen dieses Nahverkehrsplans der betrieblichen Voraussetzungen in der Umsetzung.

Dafür wird Personal in allen Bereichen benötigt, insbesondere Busfahrerinnen und Busfahrer, um den Verkehr auf die Straße zu bringen. Dem Fahrpersonal steht damit eine gewichtige Rolle in der Verkehrswende und damit auch der Umsetzung dieses Nahverkehrsplans zu.

Der Ausbau des Fahrangebots, und damit zusätzliche Busse und zusätzliche Fahrten in bisher nicht bedienten Zeiträumen, führt gegenüber dem Status quo zu einem weiteren Fahrpersonalbedarf.

Unter dieser Prämisse ist der aktuelle Personal- und Fachkräftebedarf im ÖPNV und insbesondere im Busgewerbe kritisch zu beobachten. Laut einer repräsentativen Umfrage des Verbands Deutscher

Verkehrsunternehmen (VDV) „prognostizieren fast 80 Prozent der teilnehmenden Unternehmen einen höheren Bedarf [im Fahrdienst] bis 2030.“ (VDV 2021)

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) bewertet den Fachkräftemangel folgendermaßen: „Schon heute leiden über 85 Prozent der privaten Busunternehmen unter Fahrer:innenmangel. Das vergleichsweise hohe Durchschnittsalter der heutigen Fahrerinnen und Fahrer sowie die absehbare demografische Entwicklung und die allgemeine Ausbildungssituation in Deutschland werden diese Entwicklung in den kommenden Jahren sogar noch weiter verstärken. Davon gehen nach einer aktuellen Befragung des bdo 95 Prozent der Busmittelständler aus.“ (BDO 2022)

Es ist festzuhalten, dass die Umsetzung des Konzepts Marburg 21+ nur gelingen kann, sofern ausreichend Personal zur Verfügung steht. Das beauftragte Verkehrsunternehmen muss daher im Rahmen der Möglichkeiten aktiv Akquise von Fahrpersonal betreiben.

6.1 Netzkonzeption Marburg 21+

Im Stadtgebiet der Universitätsstadt Marburg soll in der betrachteten Laufzeit dieses Nahverkehrsplans die Verkehrsleistung mit Bussen erbracht werden. Die einzelnen Linienverläufe durch das Stadtgebiet sind so angelegt und über die Zeit so entwickelt, dass von diesen Verläufen eine möglichst hohe Bündelung von Fahrgastfahrtwünschen erfolgt. Dem ÖPNV wird innerhalb der Zielsetzung des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts MoVe 35 und des Rhein-Main-Verkehrsverbunds eine zentrale Rolle zugeteilt, wenn es darum geht, Verkehrsnachfrage zukünftig für alle zu ermöglichen. Dieses Ermöglichen steht unter dem Begriff der Daseinsvorsorge. Darüber hinaus soll der ÖPNV zukünftig eine Funktion als verlässliches Rückgrat innerhalb des städtischen Verkehrsgeschehens einnehmen. Verkehr soll in Marburg nach dem Zielkonzept des MoVe 35 maßgeblich über den Umweltverbund abgewickelt werden. Eine zentrale Rolle im Umweltverbund soll der ÖPNV spielen.

Das Ziel ist folglich ein leistungsfähiges Netz aus Buslinien, das Schnittstellen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bietet. Das Netz ist dabei immer auch Ergebnis der vergangenen Planungen und mit den Ansprüchen der Fahrgäste gewachsen. Das vorliegende Netz ist aber auch der Kompromiss aus dem Abgleich der Wünsche der Fahrgäste mit den finanziellen und weiteren Ressourcen, um den Busbetrieb zu ermöglichen. Die Entwicklung des Netzes erfolgt deswegen nicht in der vollständigen Überplanung des Stadtgebiets, sondern in einer geeigneten Entwicklung. Die Analyse zeigt heute eine gute, über die fachlichen Standards hinausgehende Erschließung der Wohnbereiche im Stadtgebiet (vgl. Kapitel 4.1). Trotz dieser guten Erschließung ergeben sich (Wohn-)Adressen in Marburg, die nicht im geforderten Einzugsradius zur nächsten Haltestelle liegen. Diese Situationen können häufig nicht sinnvoll durch die Umplanung von Linienverläufen aufgelöst werden. Hier ist ein Ansatzpunkt, die Verknüpfung der Verkehrsmittel und im Speziellen die Erreichbarkeit der Haltestellen zu verbessern. Besonders in den Außenstadtteilen soll deswegen eine zentrale Haltestelle als Mobilstation errichtet werden. Durch die Mobilstationen soll die Erreichbarkeit der Buslinien gesteigert werden.

Die Innenstadt der Universitätsstadt Marburg orientiert sich mit zentralen Einrichtungen entlang der Lahn. Daraus ergibt sich kein singuläres Zentrum, das sich nur auf einen zentralen Bereich konzentriert. Die verkehrlich bedeutenden Ziele wie der Hauptbahnhof, der Südbahnhof und unter

anderem die Haltestelle Gutenbergstraße als relevantes Ziel für die Innenstadt liegen räumlich getrennt. Die Netzkonzeption reagiert darauf. Zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof wird eine starke Innenstadtachse planerisch ermöglicht, indem der Fahrweg mehrerer Linien übereinandergelegt wird. Diese Achse bildet das Rückgrat des ÖPNV unter den genannten Zielen.

Häufiger Fahrgastwunsch ist eine Verbindung zwischen Starthaltestelle und Zielhaltestelle ohne Umstieg. Durch die Einführung der Innenstadtachse kann ein qualitativ hochwertiges Angebot zwischen allen innenstadtrelevanten Zielen geboten werden. Zukünftig ist eine Verbindung unter diesen Zielen im 7,5-Minuten-Takt möglich, so dass sich Wartezeiten stark reduzieren. Im zukünftigen Buslinienetz werden alle Stadtteile an die Innenstadtachse angebunden.

Die Qualität einer hochwertigen Netzplanung zeigt sich in der Reduzierung der Fahrzeiten. Neben dem Fahrpreis ist die Fahrzeit eine zentrale Größe bei der Frage der Verkehrsmittelwahl. Häufig wird eine möglichst geringe Fahrzeit durch Direktverbindungen sichergestellt. Der Netzentwurf ermöglicht möglichst vielen Stadtteilen, vor allem Außenstadtteilen, eine schnelle Verbindung zu der Innenstadtachse.

In der aktuellen wirtschaftlichen Organisation des ÖPNV ist ein Betrieb erwünscht, der so weit betriebswirtschaftlich rentabel ausgeführt wird, dass sich die Zuschüsse der öffentlichen Haushalte minimieren. Grundsätzlich sieht auch das Personenbeförderungsgesetz vor, dass Verkehrsleistung eigenwirtschaftlich erfolgen soll, sich also primär aus den Fahrgeldeinnahmen tragen soll und eventuell aus weiteren Einnahmen, die der Betrieb ermöglicht (z. B. Werbung oder ähnliches). Aus diesem Grund müssen sich Linienverläufe und die Netzgestaltung an einer effizienten Gestaltung orientieren. Konkret heißt das, dass Linienverläufe in geeigneten Umlaufzeiten bleiben und durch die Verkehrsleistung mit Bussen ausreichend Fahrtwünsche gebündelt werden können.

Die vorliegende Netzkonzeption berücksichtigt die vorangegangenen Ziele der Netzbildung. Die Netzentwicklung wird dabei primär von dem Großprojekt Hybrid-Oberleitungsbus beeinflusst. Mit der Einführung der neuen Fahrzeugkategorie festigen sich grundsätzlich Linienverläufe. Zukünftig wird ein Betrieb auf die Lahnberge mit einem hochwertigen Fahrzeug ermöglicht. Durch die Installation von Oberleitungen kann ermöglicht werden, Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb einzusetzen. Durch die Installation der Oberleitungen fixieren sich Linienwege und eine Charakteristik des Netzes insgesamt. Auch die Gestaltung des zukünftigen Netzes muss sich weiterhin an den aktuellen Planungsgrundlagen orientieren. So ist der effiziente Einsatz der vorhandenen Finanz-, Personal- und Sachmittel geboten. Die Linienverläufe führen so, dass Fahrtwünsche effektiv gebündelt werden können. Zentrale Bezugsgröße ist dabei der Verkehr in die Innenstadt und zu den Bahnhöfen. Von diesen zentralen Bereichen bestehen ausreichend Fahrtwünsche in weitere Stadtteile oder benachbarte Städte und Gemeinden des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Zentrale Aufgabe für die Periode dieses Nahverkehrsplans ist die erfolgreiche Integration und Auslastung des Oberleitungsbus im Stadtgebiet. Ein geeigneter Beitrag zur Minimierung von negativen Folgen des Verkehrs in der Innenstadt kann insbesondere die Bündelung von Fahrtwünschen sein.

Durch die hochwertige Bedienung der beiden Bahnhöfe im Stadtgebiet und bestehender Planungen zur Erweiterung des Südbahnhofumfelds ist es aus systematischer Sicht wünschenswert, wenn die Angebotsqualität am Südbahnhof steigt und auch hochwertige Regional(express)züge am Südbahnhof halten, um Umstiege zu ermöglichen. Diese Maßnahme kann dazu beitragen Fahrgastkapazitäten zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof aufzuteilen und damit Streckenabschnitte

innerhalb der Innenstadt zu entlasten. Dies führt jedoch auch zu einer erhöhten Reisezeit für alle Fahrgäste auf den entsprechenden Verbindungen. Planungen des RMV bezüglich der Wiedereinführung des stündlichen schnellen Mittelhessenexpress an sowie einer halbstündlich versetzten Regionalbahnverbindung zwischen Marburg in Gießen mit jeweiligen Anschlüssen zum Regionalexpress- und Fernverkehr sollen hierbei berücksichtigt werden.

Innerhalb des MoVe 35 wird das Ziel formuliert, zukünftig im Umweltverbund das Rückgrat der Mobilität zu sehen. Im Sammelbegriff Umweltverbund werden die Verkehrsmittel ÖPNV, Fußverkehr und Radverkehr zusammengefasst. In einer erweiterten Sicht können darüber hinaus auch weitere Verkehrsmittel dazu gezählt werden, die eine effiziente Abwicklung des Verkehrs ermöglichen – differenziert nach Einsatzzweck und Einsatzort, wie zum Beispiel Carsharing. Innerhalb einer multi- oder intermodalen Mobilität im Umweltverbund braucht es ein Grundgerüst bzw. Rückgrat an Mobilität. Diese Funktion wird überwiegend beim öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Zügen gesehen. Um also Mobilität primär über den Umweltverbund abwickeln zu können, braucht es einen starken und belastbaren ÖPNV. Diese Belastbarkeit drückt sich im ÖPNV insbesondere in der Verfügbarkeit aus. Um als Mobilitätsoption wahrgenommen zu werden, muss der ÖV im Stadtbild präsent sein. Die Präsenz zeichnet sich durch ein regelmäßiges Angebot im regulären Liniendienst aus.

Wie in den Zielen B2 und C3 des MoVe 35 gefordert, sollen primär die Stadtteile außerhalb der Kernstadt mit einer höheren Qualität durch den ÖPNV bedient werden. Dies kann in der neuen Konzeption durch die Ausweitung der Bedienzeiträume erfolgen. Zukünftig sollen Busse regelmäßiger und über den Tag gesehen länger in die Außenstadtteile fahren. Auch der Betrieb am Wochenende soll ausgeweitet werden.

Der Analyse des Nahverkehrsplans liegen keine belastbaren Fahrgastzahlen vor. Es lassen sich somit nicht exakt die Auslastungen von Linien und Linienästen feststellen und planen. Grundsätzlich kann allerdings erkannt werden, dass der gesetzliche Auftrag eines ausreichenden Verkehrsangebots erfüllt wird. Insbesondere in Kombination mit dem überdurchschnittlichen Modal Split der Erhebung SrV²⁹ wird diese Einschätzung gestützt. Die Erweiterungen, die dieser Nahverkehrsplan formuliert, haben erprobenden Charakter. Um das überdurchschnittliche Ausgangsniveau zu erweitern, braucht es Angebote, deren Auswirkung im Vorhinein nicht zweifelsfrei abgeschätzt werden können. Änderungen bei Angeboten im ÖPNV sollten eine Erprobungszeit von zwei Jahren durchlaufen, bis sie belastbar bewertet werden können. Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen sollten dementsprechend mindestens zwei Jahre umgesetzt werden. Häufig können Einzelmaßnahmen dabei nicht isoliert betrachtet werden, sondern stehen in einem Gesamtkontext.

6.1.1 Stadtbusverkehr

Innenstadtachse

Die Innenstadtachse zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof soll in einem 7,5-Minuten-Takt bedient werden. Somit ist eine durchgängige, hochwertige Anbindung der Innenstadt an

²⁹ Das SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragung) ist eine verkehrswissenschaftliche Untersuchung und repräsentative Erhebung im Stadtverkehr.

Hauptbahnhof und Südbahnhof gewährleistet. Die Innenstadtachse wird durch die Linien 1, 4 sowie 7 und 27 gebildet. Die Linien 1 und 4 verkehren jeweils im 30-Minuten-Takt, die Linien 7 (im Uhrzeigersinn) und 27 (gegen den Uhrzeigersinn) jeweils im 15-Minuten-Takt.

Linie 1

Wehrda – Diakonie-Krankenhaus – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Richtsberg – Hansenhof

Die Linie 1 verläuft von Wehrda über Diakonie-Krankenhaus, Hauptbahnhof und Südbahnhof zum Richtsberg und anschließend weiter zur Fontanestraße. Damit wird die Anbindung von Wehrda und Richtsberg an Hauptbahnhof, Südbahnhof und Innenstadt gewährleistet. Zudem besteht mit der Verlängerung zur Fontanestraße eine Umsteigebeziehung an der Hölderlinstraße aus Richtung Richtsberg insbesondere zu den Linien 7 und 27. Die Linie 1 bildet einen Bedienungskorridor mit der Linie 4 zwischen Wehrda und Richtsberg, wobei beide Linien im 30-Minuten-Takt verkehren. Die Linien verkehren zeitlich versetzt zueinander, so dass ein 15-Minuten-Takt im Bedienungskorridor entsteht. Die Linie 1 bildet gemeinsam mit der Linie 4 und den Linien 7 und 27 zwischen Innenstadt und Lahnberge die zukünftige Innenstadtachse zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof.

Linie 4

Wehrda – Kaufpark Wehrda – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Richtsberg – Lahnberge

Die Linie 4 verläuft von Wehrda über Kaufpark Wehrda, Hauptbahnhof und Südbahnhof zum Richtsberg und weiter zum Universitätsklinikum. Die Anbindung der Stadtteile Richtsberg und Wehrda an die Innenstadt als Durchmesserlinie ist bewährt und unterstützt Fahrtwünsche über die Innenstadt hinaus zwischen den Stadtteilen. Durch den Wegfall der Linie 2 zwischen den Lahnbergen und dem Richtsberg wird dieser Streckenabschnitt unter Verlängerung des Fahrwegs bis zur Haltestelle Universitätsklinikum durch die Linie 4 bedient. Die Linie 4 verkehrt sonn- und feiertags bereits ab 7:00 Uhr, und damit deutlich früher als bislang. Die Linie 4 bildet einen Bedienungskorridor mit der Linie 1, wobei beide Linien im 30-Minuten-Takt verkehren. Die Linien verkehren zeitlich versetzt zueinander, so dass ein 15-Minuten-Takt im Bedienungskorridor entsteht. Die Linie 4 bildet gemeinsam mit der Linie 1 und den Linien 7 und 27 zwischen Innenstadt und Lahnberge die zukünftige Innenstadtachse zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof.

Linie 7/27

Hauptbahnhof – Lahnberge – Südbahnhof Nord/Konrad-Adenauer-Brücke – Stadtmitte – Hauptbahnhof

Die Linien 7 und 27 stellen die Hauptverbindung zwischen Innenstadt und den Lahnbergen dar. Auf diesen Linien wird perspektivisch ein vollwertiger gegenläufiger Ringverkehr aus bisherigen Linienverläufen der Linien 7 und 27 etabliert. Auf diesem Ringbetrieb sollen perspektivisch Batterie-Oberleitungsbusse eingesetzt werden, um eine ausreichende Kapazität zu den Lahnbergen bieten zu können (vgl. Kapitel 2.2.4). Konzeptionelles Ziel ist es, den Ring so zu bedienen, dass auf der Innenstadtachse (zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof) gemeinsam mit den Linien 1 und 4 ein 7,5-Minuten-Takt in beiden Fahrtrichtungen ermöglicht werden kann. Daher verkehren die Linien 7 (im Uhrzeigersinn) und 27 (gegen den Uhrzeigersinn) in einem 15-Minuten-Takt statt zuvor im 30-Minuten-Takt. Die Betriebszeiten der Linie 27 werden auf Samstage, Sonn- und Feiertage erweitert.

Erschließung der Kernstadtteile

Linie 2 Waldtal – Hbf. Ost/Ortenbergsteg – Erlenring – Südbahnhof Nord – Cappel

Durch den Ausbau des Ringbetriebs der Linien 7 und 27 zwischen den Lahnbergen und der Innenstadt geht eine Kapazitätssteigerung einher (perspektivisch mit Batterie-Oberleitungsbussen). Durch diese Kapazitätssteigerung ist die Bedienung zwischen Hauptbahnhof und Universitätsklinikum durch die Linie 2 nicht mehr notwendig. Weiterhin ist der Stadtteil Stadtwald heute studentisch geprägt, dadurch entstehen Nachfragespitzen. Im Stadtteil Stadtwald wird auf diese Fahrgastnachfrage durch ein Linienasttausch der Linie 2 mit der Linie 8 ab Erlenring mit der neuen Endhaltestelle Sankt-Martin-Straße reagiert. Durch den Linienasttausch ist ebenfalls ein Fahrzeugtausch möglich. Die Linie 2 bedient zukünftig die Stadtteile Waldtal und Ortenberg mit Solofahrzeugen. Dadurch kann der Stadtteil Stadtwald zukünftig mit Gelenkbussen auf der Linie 8 bedient werden. Darüber hinaus ersetzt diese Linie 2 den bisherigen AST-Verkehr der Linie 8. Die Linie 2 bildet einen Bedienungskorridor mit der Linie 3. Gemeinsam mit der Linie 3 entsteht ein abgestimmter 15-Minuten-Takt, wobei jede Linie im 30-Minuten-Takt verkehrt.

Linie 3 Waldtal – Hauptbahnhof – Südviertel – Südbahnhof West – Cappel

Die Linie 3 hat dieselbe Start- und Endhaltestelle wie die Linie 2 und stellt eine hochwertige Anbindung der Stadtteile Waldtal und Cappel an Süd- und Hauptbahnhof her. Die Linie 3 bindet, im Gegensatz zur Linie 2, darüber hinaus das Südviertel an. Die Linie 3 bildet einen Bedienungskorridor mit der Linie 2. Gemeinsam mit der Linie 2 entsteht ein abgestimmter 15-Minuten-Takt, wobei jede Linie im 30-Minuten-Takt verkehrt. Die Betriebszeiten der Linie 3 werden auf Sonn- und Feiertage erweitert. Ebenso werden die Bedienzeiten auf dieser Linie täglich bis um 1:00 Uhr verlängert.

Linie 5 Dagobertshausen – Elnhausen – Wehrshausen – Marbach – Behringwerke – Hauptbahnhof – Stadtmittelpunkt – Ockershausen – Stadtwald

Die Linie 5 führt von Dagobertshausen über Elnhausen und Wehrshausen durch die Marbach zu den Behringwerken und weiter über Hauptbahnhof und Ockershausen in den Stadtteil Stadtwald. Es besteht ein Bedienungskorridor zwischen Stadtwald und Hauptbahnhof mit der Linie 8 sowie ein Bedienungskorridor zwischen Marbach und Hauptbahnhof mit der Linie 14. Weiterhin besteht ein Bedienungskorridor zwischen Elnhausen und Kreuzacker mit der Linie 16. Die Bedienung der Stadtteile Ockershausen und Stadtwald ist gemeinsam zu betrachten und wird erhalten. Das Fahrgastaufkommen im Stadtteil Stadtwald wird zukünftig hauptsächlich durch die Linie 8 gedeckt, so dass auf der Linie 5 in Ockershausen ausreichend Kapazitäten vorhanden sind.

Linie 6 Hauptbahnhof – Erlenring – Südbahnhof – Richtsberg

Die Linie 6 stellt eine Verbindung vom Richtsberg über den Capper Berg zum Südbahnhof und Hauptbahnhof dar. Zwischen Südbahnhof und Hauptbahnhof führt die Linie 6 über die Weintrautstraße und den Erlenring. Im Bereich Beltershäuser Straße ist die Rahmenplanung „Ab in den Süden“ der Universitätsstadt Marburg geeignet anzubinden. Aufgrund der Fahrzeuggröße wird in diesem Bereich die Haltestelle Raiffeisenstraße von der Linie 12 statt von der Linie 6 bedient. Die Linie 6 verkehrt nachts bis 1:00 Uhr und damit deutlich länger als zuvor.

Linie 8 Stadtwald – Stadtmitte – Hauptbahnhof

Der Stadtteil Stadtwald ist heute studentisch geprägt, dadurch entstehen Nachfragespitzen. Darüber hinaus befindet sich hier bspw. seit 2022 ein Standort des UKGM³⁰ mit hoher Frequentierung. Im Stadtteil Stadtwald wird auf diese Fahrgastnachfrage durch ein Linienasttausch mit der Linie 2 ab Gutenbergstraße mit der neuen Endhaltestelle Hauptbahnhof reagiert. Auf der Linie 8 erfolgt der Einsatz von Gelenkbussen, um die Fahrgastnachfrage im Stadtteil Stadtwald abzudecken. Die Linie 8 stellt die Hauptverbindung zwischen Stadtwald und Hauptbahnhof dar, hier besteht ein Bedienungskorridor mit der Linie 5. Am Hauptbahnhof und auf der Innenstadtachse besteht Übergang zu den Linien 7 und 27 zu den Lahnbergen. Durch die Verkürzung des Fahrwegs bis zum Hauptbahnhof hat die Linie 8 perspektivisch Fahrzeitreserven, um das in Planung befindliche Quartier Hasenkopf hochwertig zu bedienen. Eine Erschließung des neuen Quartiers empfiehlt sich vor oder mit dem Einzug der ersten Bewohnerinnen und Bewohner. Die Linie 2 ersetzt den bisherigen AST-Verkehr der Linie 8.

Linie 9 Campus Lahnberge – Hauptbahnhof – Campus Lahntal

Die Linie 9 hat einen starken universitären Bezug zwischen Campus Lahntal und Campus Lahnberge. Durch den Betrieb der Linien 7 und 27, die die Hauptlast auf dieser Verbindung tragen und die höchste Fahrgastkapazität aufweisen, sowie des Expressbusses X35 des RMV liegt eine hochwertige Anbindung der beiden Campusstandorte vor. Aus konzeptioneller Sicht sind alle Fahrtwünsche zwischen den Lahnbergen und der Innenstadt im hochwertigen Angebot der Linien 7 und 27 zu bündeln. Zwischen Haltestelle Fähnrichsweg und Fontanestraße mussten Busse der Linie 9 bislang einen Streckenabschnitt befahren, der für den Betrieb mit schweren Fahrzeugen ungeeignet ist. Auf diesem Streckenabschnitt gilt eine Tonnagebeschränkung, der Betrieb des Stadtbusverkehrs wird geduldet. Für den sicheren Betrieb ist die Erhöhung des Angebots in diesem Bereich nicht machbar. Daher wird das Angebot der Linie 9 zwischen Campus Lahnberge und Campus Lahntal als Schnellbus ausgeführt (vgl. Kapitel 6.1.3). Dieser beschränkt sich auf Halte in den Campusbereichen sowie den Hauptbahnhof. So ist eine Verbindung zwischen beiden Campusstandorten in ca. 20 Minuten zu realisieren, was im Einklang mit dem universitären Betrieb zu sehen ist. Die genauen Fahrzeiten sind an die speziellen Bedarfe der Universität sowie die Fahrzeiten der parallel verlaufenden Linie X35 anzupassen.

Linie 10 Hauptbahnhof – Erlenring – Oberstadt – Schloss

Durch die Erschließungsfunktion der Linie 10 für den Bereich Oberstadt wird die Bedienzeit bis 20 Uhr verlängert. Um außerdem die touristische Ausrichtung zu verstärken, wird die Linie über den Erlenring und den Krummbogen, am Ludwig-Schüler-Park entlang, zum Hauptbahnhof geführt. Damit besteht ein zusätzlicher Verknüpfungspunkt am Erlenring. Darüber hinaus bedient die Linie innerstädtische Lagen, in denen sich eine bündelungsfähige Fahrgastnachfrage nach Geschäftszeiten richtet. Das unregelmäßige Auftreten einzelner (Groß-) Veranstaltungen im Bereich Schloss ist für einen regelmäßigen Linienverkehr nicht planerisch sinnvoll zu bedienen. Sonderverkehre zu Veranstaltungen sind vom Veranstalter gesondert und im Einzelfall mit den Stadtwerken zu organisieren.

³⁰ Campus für den Studiengang für Hebammen/Schule für Hebammen sowie die Staatliche Schule für Medizinische Technologen und Technologinnen für Laboratoriumsanalytik

Im Linienbetrieb über Tag ist die Fahrbahninfrastruktur für einen regulären Linienbetrieb zu ertüchtigen, um übermäßigen Verschleiß an den Fahrzeugen zu vermeiden.

Erschließung der Außenstadtteile

Linie 11 Ginseldorf – Bauerbach – Schröck – Lahnberge – Hauptbahnhof

Die Linie 11 führt von Ginseldorf über Bauerbach, Schröck und die Lahnberge zum Hauptbahnhof. Sie dient der Verknüpfung von Bauerbach und Ginseldorf mit den Lahnbergen und dem Hauptbahnhof. Weiterhin wird mit der Führung über Schröck eine vielfach geforderte Umsteigebeziehung auf die Linie 12 und damit in die weiteren östlichen Stadtteile und auf die Innenstadtachse geschaffen. Die Linie verkehrt im 30-Minuten-Takt und erfährt eine deutliche Erweiterung der Betriebszeiten: Montag bis Freitag ab 5:00 Uhr, Samstag ab 6:00 Uhr, Sonn- und Feiertag ab 10:00 Uhr sowie jeweils bis 1:00 Uhr. Durch diese Taktverdichtung wird das Angebot deutlich ausgeweitet, so dass das bisherige AST auf der Linie 11 auf den Bus übergeht.

Linie 12 Südbahnhof – Kreishaus – Moischt – Schröck – Erlenring

Die Linie 12 dient der Anbindung von Moischt und Schröck an den Südbahnhof und die Stadtmitte und stellt ein Fahrangebot im Quartier Zahlbach sicher, da dort die Linie 9 nicht mehr verkehrt. Das Angebot der Linie 12 zwischen Haltestelle Fährrichsweg und Fontanestraße wird im Vergleich zum bisherigen Angebot der Linie 9 ausgedünnt und steht damit im Einklang mit der auf diesem Streckenabschnitt geltenden Tonnagebeschränkung. Betrieblich soll die Linie 12 am Erlenring in die Linie 17 übergehen. Somit wird eine Ost-West-Verbindung unter Einbezug der Stadtmitte und damit eine neue umsteigefreie Verbindung geschaffen. Die Linienführung erfolgt zwischen Südbahnhof und Moischt über die Haltestelle Kreishaus und Raiffeisenstraße statt wie zuvor über Cappel. Im Bereich Beltershäuser Straße ist die Rahmenplanung „Ab in den Süden“ der Universitätsstadt Marburg geeignet anzubinden. Zur Erhöhung der Erreichbarkeit der Haltestelle Raiffeisenstraße ist eine fußläufige Durchbindung der Schillerstraße anzustreben. Die Linie 12 verkehrt im 30-Minuten-Takt und an Sonn- und Feiertagen bereits ab 10:00 Uhr.

Linie 13 (Ebsdorfergrund-Ilschhausen) – Bortshausen – Ronhausen – Südbahnhof

Die Linie 13 verbindet den Südbahnhof mit Ronhausen und Bortshausen und erschließt über die Stadtgrenze von Marburg hinaus auch Ortsteile der benachbarten Kommune Ebsdorfergrund. Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials in beiden Stadtteilen ist eine effektive Bündelung der Fahrtwünsche und dadurch eine attraktive und wettbewerbsfähige Fahrzeit für den ÖPNV nur schwer möglich. Aus gutachterlicher Sicht ist jedoch unter Beachtung der Ziele des MoVe 35 die Angebots-erweiterung zur Stärkung der Außenstadtteile notwendig. Hier ist eine Abstimmung mit der Gemeinde Ebsdorfergrund sowie dem Landkreis Marburg-Biedenkopf notwendig. Perspektivisch ist über eine verstärkte Verknüpfung mit dem Landkreis Marburg-Biedenkopf nachzudenken, um die Fahrgastpotenziale entlang des Linienverlaufs optimal zu nutzen. Denkbar erscheint auch die Weiterentwicklung des Angebots auf dieser Linie durch den Landkreis und die Aufnahme in das Linienbündel Südost.

Linie 14 (Lahntal-Sterzhausen) – Michelbach – Görzhäuser Hof 1+2 – Behringwerke – Hauptbahnhof

Die Linie 14 verbindet in Marburg den Hauptbahnhof mit den Behringwerken und dem Stadtteil Michelbach. Über die Stadtgrenze hinaus bindet diese Linie den Bahnhof von Lahntal-Sterzhausen an und bietet damit an beiden Endhaltestellen einen Übergang zum regionalen Bahnverkehr. Aktuell wird auf der Linie 14 im Stadtgebiet ein 30-Minuten-Takt angeboten, dieses Angebot soll beibehalten werden. Im Bedienungskorridor Hauptbahnhof-Marbach entsteht durch die Linie 5 eine Verdichtung zum 15-Minuten-Takt. Um dem Stellenwert des Arbeitsplatzschwerpunkts Görzhäuser Hof bzw. Behringwerke gerecht zu werden, ist in Kombination mit der Linie 5 ein hochwertiges und leistungsstarkes Angebot vorgesehen. Der Schichtbetrieb und die ausdifferenzierten Arbeitszeitmodelle der Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter rechtfertigen dieses Angebot. Im Stadtteil Michelbach können aus Lärmschutzgründen am Abend die Haltestellen Stümpelstal und Sonnenweg entfallen. Die Bedienung des Stadtteils ist weiterhin durch die Haltestelle Am Wall gegeben. Weiterhin soll bei Realisierung des interkommunalen Gewerbegebiets mit der Gemeinde Lahntal eine Ringlinie ab Lahntal-Sterzhausen weiter über Lahntal-Goßfelden und den Stadtteil Wehrda zurück zum Hauptbahnhof Marburg geprüft werden.

Linie 16 Dilschhausen – Einhausen – Wehrshausen – Rotenberg – Stadtmitte

Die Linie 16 bindet die westlichen Stadtteile Wehrshausen, Einhausen und Dilschhausen an die Innenstadtachse an. Die Bedienung an Sonntagen wird zukünftig bereits ab 10:00 Uhr ermöglicht. Dagobertshausen wird nicht mehr von der Linie 16, sondern von der Linie 5 bedient. Daraus ergeben sich Fahrzeitgewinne in die Marburger Innenstadt aus beiden Stadtteilen.

Linie 17 Erlenring – Stadtmitte – Stadtwald – Neuhöfe – Hermershausen – Haddamshausen – Cyriaxweimar

Die Linie 17 dient der Anbindung des Allnats an die Stadtmitte Marburgs. Sie verläuft von Cyriaxweimar über Haddamshausen, Hermershausen, Neuhöfe und Stadtwald in die Stadtmitte und weiter zum Erlenring. Betrieblich soll die Linie 17 am Erlenring in die Linie 12 übergehen. Somit wird eine Ost-West-Verbindung unter Einbezug der Stadtmitte und damit neue umsteigefreie Verbindungen geschaffen. Auf der Linie 17 ist ein festgelegter Linienverlauf und eine regelmäßige Taktung vorgesehen, um eine verlässliche und unkomplizierte Anbindung des Allnats zu gewährleisten. Perspektivisch soll die Linie über Niederweimar nach Gisselberg verlängert werden. Somit erhalten das Allnatal und Gisselberg eine Anbindung mit dem Stadtbus an Niederweimar und den dortigen Bahnhof.

Ergänzungslinien**Linie 20** AquaMar – Stadtmitte – Rotenberg – Behringwerke

Die Linie 20 stellt eine Querverbindung vom AquaMar über die Stadtmitte und Rotenberg zu den Behringwerken dar. Der Linienverlauf ist heute etabliert, so dass ich auf dieser Linie keine Änderungen ergeben. Zu prüfen ist eine neue Haltestelle im Bereich Sommerbadstraße/Mariborer Straße, um die Erschließungswirkung in Marburg-Weidenhausen zu erhöhen.

Linie 15	/
Linie 18	/
Linie 22	/

Auf den Fahrplänen der Linien 15, 18 und 22 werden überwiegend Schulfahrten veröffentlicht, die untereinander keine gleichen Fahrwege aufweisen und keine Taktfolge haben. Deswegen sind diese Liniennummern in der Öffentlichkeit nur unterdurchschnittlich bekannt und verbreitet (z. B. fehlende Nennung im Liniennetzplan). Auf der Konzession der Linie 15 soll ein AST-Verkehr testweise aus den westlichen Stadtteilen (Stadtwald – Neuhöfe – Wehrshausen) in Richtung Görzhäuser Hof gefahren werden. Bereits heute wird diese Relation mit einem 8-Sitzer (Pkw) im AST-Verkehr des Landkreises bedient. Für AST-Verkehre des Landkreises besteht ein Bedienungsverbot innerhalb Marburgs. Während diese Regelung für die kleinen Gemeinden im Landkreis aus wirtschaftlichen Gründen nachvollziehbar ist, ist das Bedienungsverbot für das Stadtgebiet Marburg zweifelhaft. Aus gutachterlicher Sicht wird diese Doppelstruktur dem Fahrgastaufkommen nicht gerecht. Synergien müssen genutzt und das Bedienungsverbot der MR-45 für das Stadtgebiet Marburg ausgesetzt werden. Um ein Verkehrsangebot zu etablieren, braucht es aus gutachterlicher Sicht grundsätzlich zuerst ein regelmäßiges Angebot, das bei Vorliegen von belastbaren Nutzungszahlen geeignet in eine flexible Form überführt werden kann.

Linie 21	Höhen AST
----------	-----------

Auf der Linie 21 verkehrt das Höhen AST im Bereich Marbach mit Anbindung an den Hauptbahnhof. Zudem werden die Diakonie in Wehrda sowie die Geschwister-Scholl-Straße im Waldtal angebunden. Alle Bereiche lassen sich durch topografische Gegebenheiten oder aus Gründen der Platzverfügbarkeit nicht mit Bussen bedienen, so dass der Einsatz eines AST gerechtfertigt wird. Die Linie 21 ist damit im Bestand gefestigt.

6.1.2 Regional- und Lokalbusverkehr

Der Regional- und Lokalbusverkehr (vgl. Kapitel 3.2.3) auf Marburger Stadtgebiet dient der Verbindung der Universitätsstadt mit dem Marburger Umland. Zur Verbesserung dieser Verbindungen und insbesondere der Verknüpfung mit dem SPNV sollen die Lokalbuslinien MR-80, MR-81, und MR-86 bis zum Hauptbahnhof weitergeführt werden, statt wie bisher zum Erlenring. Voraussetzung dafür sind weitere Abstellflächen am Hauptbahnhof oder in der Nähe, damit notwendige Aufenthaltszeiten der Busse sowie des Fahrpersonals ermöglicht werden können. Denkbar ist die Schaffung von zusätzlichen Stellflächen in der Ernst-Giller-Straße ggü. Hausnummer 20. Der genaue Standort soll durch den Aufgabenträger und die Konzessionäre im ÖPNV sowie die Universitätsstadt Marburg (insbesondere Tiefbauamt) hinsichtlich Umsetzung geprüft werden. Zudem sollen weitere Standorte für Abstellflächen bspw. im Rahmen einer Begehung vor Ort geprüft werden.

Weiterhin bietet sich eine Einbindung des Regional- und Lokalbusverkehrs in das Schnellbuskonzept (vgl. Kapitel 6.1.3) an. So kann die Verbindung zwischen Lahnberge und Hauptbahnhof der Linie X35 in das Schnellbuskonzept integriert werden. Weitere Linien und Verbindungen zur Entlastung des Stadtbusverkehrs sind entsprechend zu prüfen. In diesem Zusammenhang soll ein abgestimmtes System entstehen, aus dem hervorgeht, welche Haltestellen von Regional- bzw. Lokalbuslinien

innerhalb des Marburger Stadtgebiets angefahren werden sollen und welche nicht. Somit entsteht ein klar zu kommunizierendes Bedienungskonzept für den Regional- und Lokalbusverkehr innerhalb Marburgs. Bei Einführung des Schnellbussystems ist daher die Bedienung folgender Haltestellen durch den Regional- und Lokalbusverkehr zu prüfen:

- Marburg Hauptbahnhof
- Marburg Südbahnhof
- Konrad-Adenauer-Brücke/Südbahnhof Nord
- Erlenring
- Kurt-Schumacher-Brücke
- Gutenbergstraße
- Radestraße
- Hölderlinstraße
- Messeplatz P+R
- Am Kaufmarkt

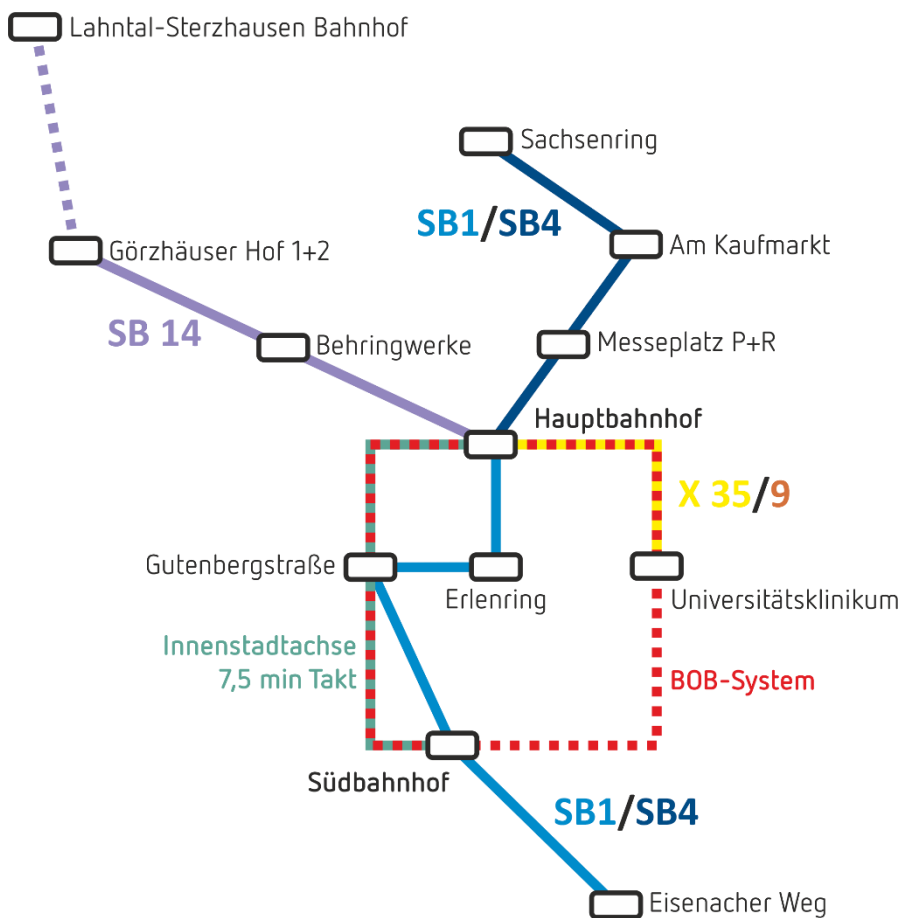
Die Verbindung zwischen Marburg und Gladenbach über Weitershausen, Nesselbrunn und Sinkershausen wird von der Linie MR-45 bedient. Diese wird größtenteils als Rufbus betrieben und hat innerhalb Marburgs (Behringwerke, Görzhäuser Hof, Dagobertshausen, Einhausen, Dilschhausen) ein Bedienungsverbot. Im Zusammenhang mit dem Prüfauftrag zur Implementierung flexibler Bedarfsformen (vgl. Kapitel 6.1.4) ist dieses Bedienungsverbot zu überprüfen und die Bedienung innerhalb Marburgs – in Kooperation mit dem Landkreis Marburg-Biedenkopf – zu ermöglichen.

Hinsichtlich Anschlussbeziehungen und damit einhergehender Beschleunigung von Fahrzeiten im gesamten System ÖPNV soll eine gemeinsame Datendrehscheibe genutzt werden. Somit kann ermöglicht werden, dass Echtzeitdaten aus Stadtbusverkehr und Regional-/ Lokalbusverkehr gegenseitig genutzt werden können und vorgesehene Anschlüsse zuverlässig ermöglicht werden.

6.1.3 Schnellbussystem

Im Stadtgebiet von Marburg fallen Fahrzeiten im ÖPNV im Vergleich mit dem MIV häufig nachteilig aus (vgl. Kapitel 4.3), die Fahrzeit ist in Teilen nicht konkurrenzfähig. Ist eine durchgehend ausreichende Versorgung aller Stadtteile mit regulärem Linienverkehr gewährleistet, soll eine Angebotssteigerung durch die Installation eines Schnellbussystems geprüft werden. Die Prüfung soll während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans erfolgen und entsprechende Maßnahmen des MoVe 35 berücksichtigen. Zum Zeitpunkt der Analyse liegen keine belastbaren Fahrgastzahlen vor, so dass die Argumentation eines Schnellbussystems allein über Einwohnerzahlen und zu erwartende Zielverkehre sowie die vorhandene Struktur des Netzes erfolgt.

Abbildung 28: Schnellbuskonzept



Quelle: Planersocietät

Die Installation von Schnellbuslinien könnte das hochwertige Angebot des BOB-Systems und der Expressbuslinie des RMV X35 geeignet erweitern. Das BOB-System stellt eine hochwertige Verbindung zwischen Lahnbergen und Innenstadt unter Einbindung beider Bahnhöfe dar (vgl. Linien 7 und 27). Die Linie X35 bedient ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 die Haltestelle Hauptbahnhof mit der Haltestelle Universitätsklinikum ohne Zwischenhalt und ergänzt in diesem Bedienungskorridor das BOB-System mit kurzer Fahrtzeit. Die Linie 9 soll das Angebot der Linie X35 auf dieser Relation zur Verknüpfung der beiden Campusstandorte Lahnberge und Lahntal erweitern

Zu diesem Angebot ist aus der Analyse, der Rückmeldung aus Bevölkerung und Interessenvertretungen sowie aus gutachterlicher Sicht eine Erweiterung zu einem Schnellbussystem zu prüfen (vgl. Abbildung 28). Durch die Linie SB1 könnte der Stadtteil Richtsberg angebunden werden. Zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof ist der Fahrweg über Erlenring und Krummbogen zu priorisieren, um die Auslastung westlich der Lahn nicht weiter zu erhöhen. Die Linie SB4 könnte die Haltestelle Sachsenring, den Kaufpark und den P+R Parkplatz Messeplatz ohne weiteren Halt mit dem Hauptbahnhof verbinden. Der Halt an der Haltestelle Kaufpark könnte die Prüfung der möglichen Station Kaufpark fachlich unterstützen (vgl. Kapitel 6.2.5). Denkbar ist eine gemeinsame Bedienung der Linien SB1 und SB4. In Richtung Görzhäuser Hof 1+2 und Behringwerke ist eine Schnellbuslinie SB14 zu prüfen, um die Fahrzeiten zwischen den genannten Haltestellen und dem Hauptbahnhof zu verkürzen. Somit kann der Anschluss an den SPNV für Pendelnde aus der Region optimiert werden. Ergänzend

dazu, in Absprache mit dem Landkreis Marburg-Biedenkopf ist die Verlängerung der Linie SB14 bis zur Station Lahntal-Sterzhausen zu prüfen.

Schnellbussysteme sind Teil eines hochwertigen ÖPNV-Angebots und bedürfen einer stabilen und ausreichenden Nachfrage. Diese Nachfrage ist wichtig, um Fahrgastzahlen nicht zwischen den Bus-Produkten zu kannibalisieren. Ebenfalls ist mit dem Schnellbus aus Kundensicht ein Fahrzeitgewinn verbunden. Dieser Fahrzeitgewinn ist nur durch besondere Maßnahmen zu erzielen. Solche Maßnahmen zur Fahrzeitbeschleunigung sind bereits in der Analyse nicht in der Qualität zu finden, dass eine effektive punktuelle Beschleunigung des vorhandenen Linienverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr erfolgt. Hierzu sind weitergehende Maßnahmen innerhalb des MoVe 35 hinsichtlich Push- und Pull-Faktoren für den ÖPNV zu beachten.

Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang weiterhin, inwiefern die Schnellbuslinien ergänzend zu den vorhandenen Linien geführt werden und ob es Zeiträume gibt, in denen Fahrten der regulären Linien ersetzt werden können. Bei der Prüfung können noch weitere Bedienungskorridore wie bspw. Gutenbergstraße ↔ Georg-Gaßmann-Stadion P+R ↔ Platz der Weißen Rose oder Südbahnhof ↔ August-Bebel-Platz ↔ Cappeler Gleiche betrachtet werden.

Hinsichtlich der P+R-Anlagen im Marburger Stadtgebiet ist zu beachten, dass P+R-Parkplatzanlagen ihr Potenzial nur entfalten können, wenn sie in ein Kfz-Parkraummanagementkonzept eingebunden sind. Von diesem Konzept muss eine lenkende Wirkung ausgehen, so dass die Nachfrage in den P+R-Anlagen so hoch ist, dass sich eine hochwertige Busanbindung lohnt. Die heute unsystematische Integration in die vorhandenen Angebote der Innenstadt von Marburg lässt den P+R-Parkplatz und die dazugehörige Buslinie wirkungslos erscheinen.

6.1.4 Flexible Bedienformen

Gesellschaftliches Ziel ist es, gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilen des Landes zu schaffen. Es gilt daher der gesetzliche Auftrag der Daseinsvorsorge. Teil dieser Daseinsvorsorge ist ein Mobilitätsangebot, das die Bewältigung des Alltags ermöglicht. Dieses Mobilitätsangebot soll nach PBefG grundsätzlich durch Fahrgeldeinnahmen eigenwirtschaftlich betrieben werden. Erst wenn dies nicht kostendeckend funktioniert, sollen Ausgleichszahlungen aufgewendet werden, um dieses Mobilitätsangebot zu ermöglichen.

Um Verkehre durch Fahrgeldeinnahmen decken zu können, ist die Bündelung von Fahrtwünschen notwendig. Um einen regelmäßigen Betrieb zu ermöglichen, muss ein regelmäßiges, bündelungsfähiges Verkehrsaufkommen vorhanden sein.

Durch die Einführung sogenannter Anruf-Sammel-Verkehre in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts reagierten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf das Spannungsverhältnis zwischen einem ausreichenden Mobilitätsangebot und einem rentablen Betrieb. Dies vor allem in ländlichen Räumen und dünn besiedelten Bereichen, teils auch eingemeindeten Kleinstsiedlungen in Städte. Diese Siedlungsbereiche weisen eine zu geringe Fahrgastnachfrage auf, um sie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit einem regelmäßigen Verkehr zu befördern.

Anruf-Sammel-Verkehre erfahren aktuell im Zuge der Digitalisierung eine neue Aufmerksamkeit. Unter neuen Namen wie Ride-Sharing oder Ridepooling steht sich der Versuch, durch erleichterte

Bedienung Fahrtwünsche zu bündeln, ohne auf starre Linienwege und Fahrpläne zurückgreifen zu müssen. Ermöglichen soll das ein computergestützter Fahrtwunsch, Verarbeitung, optimales Routing und Abrechnung.

Verkehrsplanerisch ist es somit möglich, einen Flächenbetrieb zu ermöglichen, der in der Theorie genau die Fahrtwünsche dann erfüllt, wenn sie tatsächlich anfallen.

Die flexiblen Bedienformen können in ÖPNV-Tarif inkludiert oder mit einem Aufpreis versehen werden. Mittlerweile sind On-Demand-Ridepooling-Angebote auch über das PbefG rechtlich abgedeckt. Während §44 PbefG den Linienbedarfsverkehr reguliert, enthält §50 PbefG Anforderungen an den sogenannten gebündelten Bedarfsverkehr. Bezogen auf letztere kann die Genehmigungsbehörde unterschiedliche Regelungen treffen über

- die Pflicht zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz oder zu einem anderen Abstellort,
- die Anforderungen an den Abstellort,
- eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs,
- Vorgaben zur Barrierefreiheit,
- Emissionsstandards von Fahrzeugen und den Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge
- sowie Sozialstandards (vgl. §50 PbefG Abs. 4).

Im Bedarfsverkehr kann grob zwischen drei Typen unterschieden werden:

- Die Grundmobilität, bei welcher der Bedarfsverkehr das ausschließliche Mobilitätsangebot darstellt,
- die Lückenschlussmobilität, die vor allem zu Zeiten schwacher Nachfrage zum Einsatz kommt, also beispielsweise im Nacht- oder im Spätverkehr, sowie
- die Bequemlichkeitsmobilität, bei der die Bedarfsverkehre parallel zum bestehenden ÖPNV-Verkehr angeboten werden und das Liniennetz durch die zusätzlichen virtuellen Haltestellen verdichtet und durch weitere Verbindungsmöglichkeiten (Direktverbindungen) optimiert wird.

Aus netzsystematischer Sicht sind der Möglichkeit, Fahrtwünsche effektiv zu bündeln, Grenzen gesetzt. Bereits in den aktuellen Netzkonzeptionen, so auch in der von Marburg, gibt es Teilstücke des Netzes, die sich fachlich nicht legitimieren lassen und stattdessen einer gesellschaftlichen, politischen Zielsetzung folgen (z. B. das Ziel der Bedienung aller Stadtteile).

Festzuhalten ist zudem, dass Bedarfsverkehren trotz der höheren Flexibilität aufgrund des Zwangs zur Vorbestellung ein Nutzungshemmnis anhaftet. Die geringe Beförderungskapazität bei gleichzeitig notwendigem Personal führt dabei zu geringen Kostendeckungsgraden. Ein Fokus liegt daher häufig auf den verdichteten Kernräumen, in denen prinzipiell schon hinreichende Angebote vorhanden sind. Potenziale sind hier vor allem langfristig zu sehen, wenn die automatisierte Fahrzeugtechnik bei Fahrgeschwindigkeiten, die mit normalen Fahrzeugen vergleichbar sind, marktreif ist. Falsch eingesetzt, bergen solche Systeme zudem das Risiko, zu finanziellen Nachteilen im bestehenden ÖPNV-Netz und den klassischen Taxi-Verkehren zu führen und gleichzeitig nicht Verkehr zu vermeiden, sondern mehr Verkehr (durch mehr Fahrzeuge) zu erzeugen. Es ist daher wichtig, On-

Demand-Ridepooling als System in das bestehende Netz zu integrieren. So kann On-Demand-Ridepooling das ÖPNV-Netz in und um Marburg sinnvoll ergänzen, ein kostendeckender oder gar kostengünstiger Betrieb ist allerdings nicht zu erwarten.

Insbesondere bei der Bequemlichkeitsmobilität kann es zu Kannibalisierungseffekten kommen, bei denen potenzielle Busfahrgäste das parallele Bedarfsverkehrsangebot nutzen. Potenziale von On-Demand-Ridepooling im Raum Marburg werden daher vor allem in der Grund- und Lückenschlussmobilität gesehen, da das Liniennetz in der Kernstadt bereits gut aufgestellt ist.

Die Grundmobilität würde es ermöglichen, dass auch kleinräumige Verbindungen in Randlage angeboten werden können – hierzu gehören beispielsweise Querverbindungen zwischen den westlichen Stadtteilen (z. B. Allnatal – Görzhäuser Hof) oder die Verbindung der westlichen Stadtteile an die Lahnberge. Ferner bietet sich die Erschließung für Räume an, für die ÖPNV-Busverkehr betrieblich nicht darstellbar ist. Bedarfsverkehre können so, ausgerichtet auf die Haltestellen des Stadtbusses, als Ergänzung die erste und letzte Meile übernehmen.

Im Rahmen der Lückenschlussmobilität kann ein solches System die Möglichkeit für einen Nachtverkehr am Wochenende sein. Ein solches Angebot existiert beispielsweise im Nachtverkehr der Stadt Lübeck. Auch Stadtteil-Verbindungen oder Stadt-Umland-Verkehre mit einer unzureichenden Bedienungsqualität könnten durch ein solches System ergänzt oder ersetzt werden. Auch hier sorgt der Bedarfsverkehr für eine sinnvolle Ergänzung, die den geringeren Fahrgastzahlen entspricht und gleichzeitig verlässliche Angebote auch zu Zeiten schafft, in denen der ÖPNV bislang keine Alternative darstellt. So ist beispielsweise die angedachte Ausweitung der Betriebszeiten auf den Linien 13 oder 17 auch als deutlich flexibleres Angebot denkbar und über die aktuellen Linienvläufe ausweitbar.

An den Betrieb flexibler Bedienformen in Marburg werden folgende Anforderungen gestellt³¹:

Bedarfsverkehre ergänzen sinnvoll den bestehenden ÖPNV an Orten oder zu Zeiten schwacher Nachfrage, ohne diesen zu kannibalisieren. Dabei leisten sie einen aktiven Beitrag zur Verkehrsvermeidung und zur Verkehrsverlagerung aus dem MIV zugunsten des ÖPNV.

Da die Potenziale vor allem in Randlagen der Stadt und auf stadtüberschreitenden Verbindungen gesehen werden, ist ein Einbezug des Landkreises Marburg-Biedenkopf essenziell. In diesem Zusammenhang ist ein größeres, zusammenhängendes System zu prüfen, das den bestehenden ÖPNV besser vernetzt. Vorbild kann hier der Ansatz der Region Hannover sein. Dort bilden starke Achsen des liniengebundenen Schienen- und Busangebots in Richtung der niedersächsischen Landeshauptstadt das Grundangebot, ergänzt um einzelne tangentielle Verbindungen. Die Angebote im Zwischenraum bilden verschiedene, räumlich nicht zusammenhängende Flächen-Bedarfsverkehrsangebote.

Es wird empfohlen mit der Stadt Marburg, dem Landkreis Marburg-Biedenkopf und den Verkehrsunternehmen in Stadt und Region das Thema On-Demand-Ridepooling in einer Studie näher zu untersuchen und dabei den Dialog mit potenziellen Betreibern zu suchen.

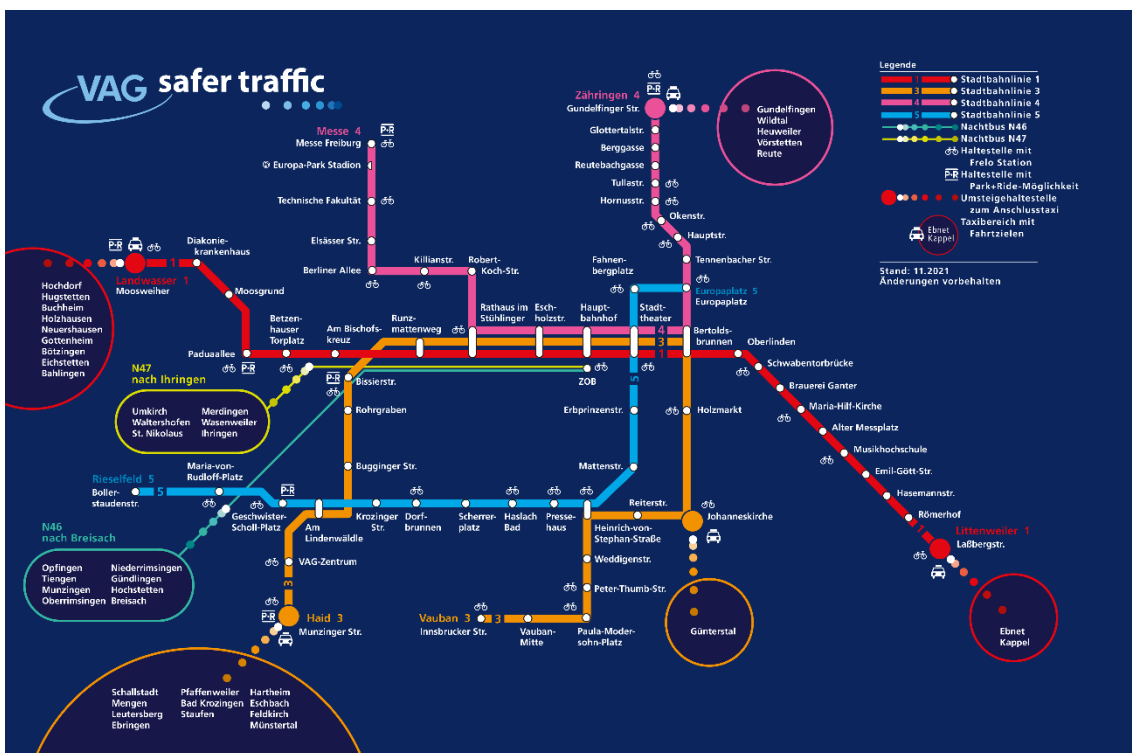
³¹ Siehe auch: MoVe35 Maßnahme C2.3

6.1.5 Nachtbussystem

Auch zu Nachtzeiten bedarf es eines ÖPNV-Angebots, um die Bedienung im Stadtgebiet sicherzustellen. Insbesondere im Freizeitverkehr und als Angebot für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in Schicht- oder Nachtarbeit ist das Nachtbussystem von Bedeutung. Daher ist im Rahmen der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans die Einführung eines Nachtbussystems zu prüfen. Die Einführung eigener Nachtlinien mit eigenständigem Fahrtverlauf, unabhängig der Linienverläufe zu Tageszeiten ist denkbar. Es sollte ein Angebot im Stundentakt angestrebt werden. Als Vorbild dient der Marburger Nachtstern des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Dadurch werden Städte und Gemeinden des Landkreises mit einer Spätabfahrt aus Marburg bedient.

Zur Überbrückung bis zur Aufstellung eines Nachtbussystems können bestehende Linien auch in der Nacht weitergeführt und mit flexiblen Bedienformen (vgl. Kapitel 6.1.4) verknüpft werden. Als Vorbild hierfür dient das Freiburger Nachtnetz (vgl. Abbildung 29). Dort verkehren im Stadtgebiet vier Straßenbahn- und zwei Nachtbuslinien, die an definierten Umstiegshaltestellen Anschluss an umliegende Gemeinden mittels Anschlussstaxi ermöglichen.

Abbildung 29: Nachtnetz der VAG Freiburg



Quelle: VAG Freiburg

In Marburg bieten sich zunächst folgende fünf Linien an, zur Nachtverkehrszeit weitergeführt zu werden, um wesentliche Bereiche der Kernstadt zu erschließen:

- 2 Waldtal – Hbf. Ost/Ortenbergsteg – Erlenring – Südbahnhof Nord – Cappel
- 3 Waldtal – Hauptbahnhof – Südviertel – Südbahnhof West – Cappel
- 4 Wehrda – Kaufpark Wehrda – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Richtsberg

- **5** Marbach – Behringwerke – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Ockershausen – Stadtwald
- **7** Hauptbahnhof – Lahnberge – Südbahnhof Nord/Konrad-Adenauer-Brücke – Stadtmitte – Hauptbahnhof

Darüber hinaus bieten sich (entsprechend dem Freiburger Nachtnetz) 5 Anschlussmöglichkeiten an die zuvor genannten Linien, um eine stadtweite Erschließung zu ermöglichen:

- **Ab Hölderlinstr.** Nach Bauerbach/Ginseldorf/Schröck/Moischt
- **Ab Paul-Natorp-Str.** nach Ronhausen/Bortshausen
- **Ab Südbahnhof** nach Gisselberg/Cyriaxweimar/Haddamshausen/Hermershausen
- **Ab Gutenbergstr.** nach Wehrshausen/Elnhausen/Dagobertshausen/Dilschhausen
- **Ab Brunnenstraße** nach Görzhäuser Hof/Michelbach

6.2 Infrastruktur

6.2.1 Haltestelle

Die Haltestelle ist das zentrale Element im System ÖPNV vor Ort. Die Haltestelle setzt die Qualität und bestimmt das dauerhafte Auftreten. Der gesetzliche Auftrag, das System ÖPNV vollständig barrierefrei auszubauen, lässt sich u. a. über die Gestaltung der Haltestellen ableiten. Dabei greift die rein bauliche Herstellung der Barrierefreiheit jedoch zu kurz. Die Formulierung im PbefG spricht bewusst von der Nutzung des ÖPNV³². Daraus lässt sich ableiten, dass auch über die bauliche Anlage der Haltestelle weitere Elemente wie z. B. Zuwegung, Orientierung und Nutzungsmöglichkeiten so gestaltet sein müssen, dass alle Menschen eigenständig den öffentlichen Personennahverkehr nutzen können.

Lage im Raum

Die überwiegende Mehrheit der Haltestellen muss barrierefrei ausgebaut werden, durch diesen Umbau ergibt sich die Chance die Lage der Haltestelle zu beeinflussen. Haltestellen sollten im Straßenzug leicht zu erfassen sein. Bei Neu- und Umbau ist eine prägnante Lage an Kreuzungen, Einmündungen oder im Umfeld von prägnanten Gebäuden zu prüfen. Das unterstützt ein leichtes Auffinden der Haltestelle.

Orientierung – Weg zur Haltestelle

Um die Haltestellen in Marburg leicht zu identifizieren, ist ein prägnantes wiederkehrendes Erscheinungsbild herzustellen. Eine prägnante Charakteristik beginnt bei dem auffälligen Sonderbord zum barrierefreien Einstieg. Darüber hinaus ist der Bereich der Haltestelle durch einen auffälligen Bodenbelag vom Rest der Flächen im Seitenraum abzugrenzen. Für die Sichtbarkeit im Straßenverlauf

³² § 8 Abs. 3 S. 3 PbefG: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

ist bei ausreichender Flächenreserve eine auffällige Stele anstatt des klassischen Haltestellenschildes zu installieren. Um Haltestellen im gesamten Stadtgebiet leicht wiedererkennen zu können, sind Gestaltungselemente zu wiederholen.

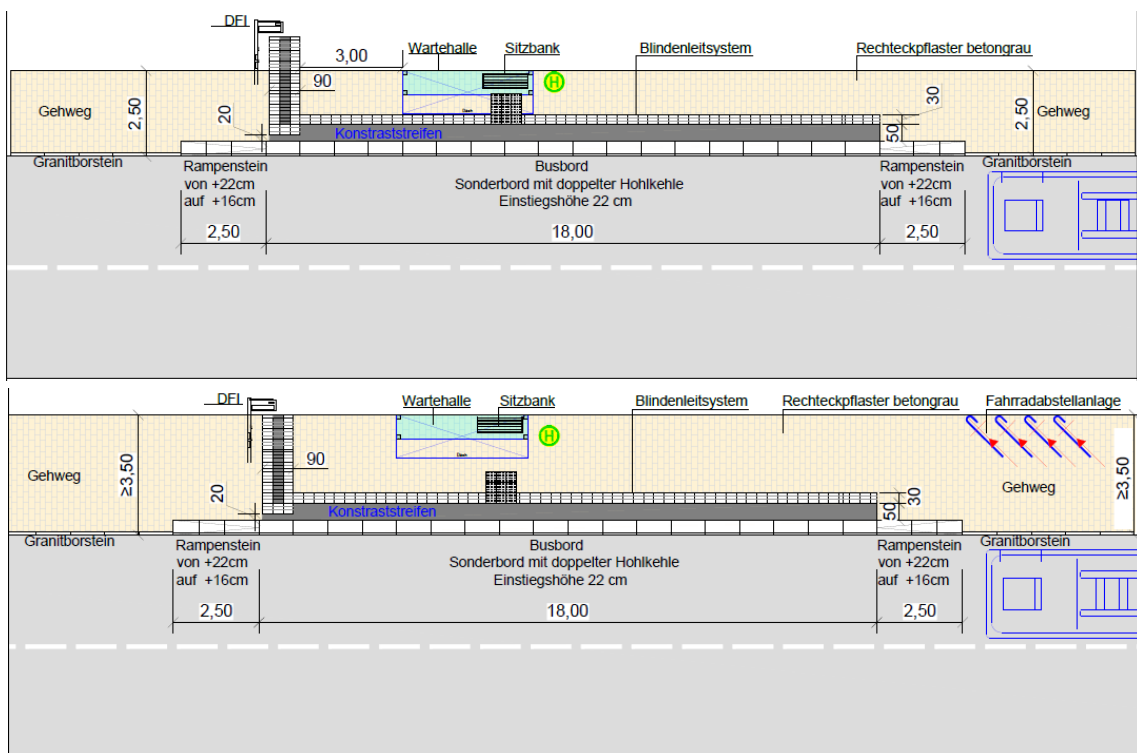
Mobilstationen, Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und Haltestellen, die auf Routen des Fuß- oder Radwegnetzes liegen, sind in die jeweilige Wegweisung der Verkehrsträger zu integrieren und zu beauskunften.

Bei Haltestellen mit zwei und mehr Abfahrtspositionen ist die Installation einer geeigneten Querungsmöglichkeit im direkten Umfeld der Haltestelle zu prüfen. Hin- oder Rückweg erfolgt auf der gegenüberliegenden Straßenseite, so dass Querungsbedarf entsteht, der geeignet unterstützt werden muss. Häufig sind hier auch schutzbedürftige Fußgängergruppen betroffen. Geeignete Querungshilfen bestehen heute an Kreuzungen und Einmündungen. Eine Verlegung von Haltestellen ist bei fehlenden Querungsmöglichkeiten zu prüfen. Ist eine Querungshilfe innerhalb eines Straßenabschnitts zu realisieren, sind die Abfahrtspositionen so zu organisieren, dass ein Queren jeweils vor den Bussen erfolgen kann.

Haltestellen sind so zu organisieren, dass eine ausreichende Fläche für wartende Fahrgäste und den fließenden Verkehr bleibt. Das betrifft zum einen den fließenden Fußverkehr, jedoch auch den Rad- und Kfz-Verkehr.

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Abbildung 30: Musterzeichnungen barrierefreie Haltestelle der Stadt Marburg



Quelle: Stadt Marburg

Ziel ist die barrierefreie Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit aller Marburger Haltestellen. Alle hier definierten Ausnahmen sind in weiteren Fortschreibungen des NVP zu evaluieren und ggf. anzupassen.

Grundsätzliches

Folgende Aspekte sind die Basis des barrierefreien Haltestellenausbaus:

- die Einstiegshöhe (5 cm Reststufe und -spalt),
- eine barrierefreie Zuwegung,
- Blindenleiteinrichtungen,
- kontrastreiche Gestaltung von Fläche, Wartehalle etc.,
- Lesbarkeit der Aushänge (Höhe, Schriftgröße, Kontrast, Beleuchtung) und Sitzgelegenheiten,
- akustische Informationen. Dies soll vorrangig über Smartphone-Apps abgedeckt werden.
- Die regelmäßige Überprüfung der Standards entsprechend den aktuellen Empfehlungen , Vorgaben und technischen Standards zum barrierefreien Haltestellenausbau, der FGSV und der DIN (vgl. DIN-Norm 32984 und DIN 18040-3) sowie
- die Abstimmung der Standards zwischen Baulastträger, Verkehrsunternehmen und den entsprechend relevanten Verbänden.

Grundsätzlich sollen künftig pro Jahr 5-15 Haltestellen - barrierefrei ausgebaut werden. Dies ist abhängig von den zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen.

Priorisierung

Für eine grundsätzliche Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus ist die Datengrundlage derzeit nicht valide genug. Innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans sind daher alle Haltestellen im Stadtgebiet Marburgs in einem Haltestellenkataster zu erheben, nach dem Stand ihrer Barrierefreiheit zu bewerten und auf Grundlage von geeigneten Kriterien (z.B. Fahrgastfrequenz, Ausbau/ Ausstattungszustand, Nähe von relevanten Einrichtungen wie Krankenhäuser oder Einzelhandelszentren) entsprechend zu priorisieren. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen soll schlussendlich als Teilfortschreibung dieses Nahverkehrsplans im Detail geregelt werden.

Ausnahmen

Ein vollständiger barrierefreier Ausbau aller Haltestellen in der Universitätsstadt Marburg ist innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans nicht zu erreichen. Aus diesem Grund werden Ausnahmen festgelegt, welche Haltestellen zunächst nicht ausgebaut werden. Die Ausnahmen sind bei Fortschreibung oder Neuaufstellung des NVP erneut zu prüfen und ggf. anzupassen. Allgemein gilt die Einzelfallprüfung: Bei anstehenden Baumaßnahmen oder sich ergebenden Synergieeffekten sind auch Haltestellen der Ausnahmenliste zu berücksichtigen. Die konkreten Ausnahmen werden ebenfalls im Rahmen der Teilfortschreibung Barrierefreiheit konkretisiert. Die hier aufgezeigten Regelungen zeigen das bis dahin geltende Vorgehen auf.

Für den barrierefreien Haltestellenausbau werden folgende Ausnahmekriterien festgelegt:

Bereits ausgebaute Bestandshaltestellen

Nicht alle in der Vergangenheit barrierefrei ausgebauten Haltestellen entsprechen den festgesetzten Standards. Alle Haltestellen, die mindestens auf einer Teilfläche niederflurgerecht sind (Busborde mit mindestens 16 cm Höhe) werden nur bei besonderem Bedarf in einer Einzelfallbetrachtung für eine Nachrüstung geprüft. Hier wird insbesondere die Nachrüstung von taktilen Flächen berücksichtigt.

Verkehrsbedeutung

Bushaltestellen mit einer Nachfrage von weniger als 50 Fahrgästen täglich werden zurzeit grundsätzlich nicht ausgebaut, da ein hoher Kostenaufwand einer vergleichsweise geringen Nutzung gegenübersteht. Grundlage ist die Zahl der Ein- und Aussteigenden pro Schulwerktag je Richtungshaltestelle. Bei allen Haltestellen mit weniger als 50 Ein- und Aussteigenden erfolgt bei Bedarf eine Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung wichtiger Ziele in der näheren Umgebung. Zudem werden Haltestellenstandorte, die ausschließlich im Nachtverkehr oder ausschließlich im Schülerverkehr angefahren werden, nur bei einem besonderen Bedarf ausgebaut.

Im Rahmen der Planung können sich weitere Hemmnisse für den barrierefreien Haltestellenausbau ergeben. Daher finden folgende Ausnahmen ergänzend Anwendung:

Platzbedarf

Haltestellen an Gehwegen, die in Höhe der zweiten Bustür eine Breite von unter 1,50 m aufweisen oder die keine durchgängige Mindestbreite von 1,50 m besitzen und bei denen eine kleinräumige Verlegung an einen geeigneteren Standort nicht möglich ist, sollen nicht ausgebaut werden. Auf Flächen mit einer Breite von unter 1,50 m ist ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich.

Topographie

Auf den barrierefreien Ausbau einer Haltestelle wird verzichtet, wenn Gehweg oder Wartefläche eine Längs- oder Querneigung aufweisen, die einen barrierefreien Ausbau nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand zulässt. Gleiches gilt, wenn im unmittelbaren Umfeld einer Haltestelle keine barrierefreie Zuwegung möglich ist.

Ausstattung von Haltestellen

Die Haltestellen in Marburg weisen einen Nachholbedarf bei der Ausstattung mit Wartehallen auf. Der Standardtyp der Stadt Marburg kostet aktuell ca. 15.000 Euro inkl. Fundamente bei erschwerten Bedingungen (z. B. durch Verlegung von Versorgungsleitungen). Aufgrund des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 27.09.2019 sind an den Wartehallen begrünte Dächer vorzusehen.

Als Anforderungen gelten folgende Kriterien:

- Um einen vollwertigen Wetterschutz aufstellen zu können, muss der Wartebereich mindestens 3,5 m breit sein.

- Um unnötige Kosten für nachträgliche Änderungen zu vermeiden, werden Haltestellen in der Regel erst mit einer Wartehalle ausgestattet, wenn sie bereits barrierefrei sind (oder im Zuge des barrierefreien Ausbaus).
- Bushaltestellen mit einer Nachfrage von weniger als 50 Ein- und Aussteigenden täglich werden zunächst nicht mit einer Wartehalle ausgestattet, da ein hoher Kostenaufwand einer vergleichsweise geringen Nutzung gegenübersteht.

Die Ausstattung der Haltestellen mit Wartehallen soll zukünftig einerseits gemeinsam mit dem barrierefreien Ausbau und andererseits in Paketen von mehreren Haltestellen umgesetzt werden.

Aufbauend auf einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung von 2019 sollen Dächer bestehender Wartehallen begrünt werden, soweit dies ohne unverhältnismäßig hohe Kosten möglich ist und bei allen neu zu errichtenden Wartehallen nach Möglichkeit eine Begrünung erfolgt.

Namensgebung

Vom Namen der Haltestelle muss eine eindeutige Identifizierung möglich sein, auch für ortsfremde. Die Namensgebung ist so zu wählen, dass ein stadträumlicher Bezug entsteht. Primär sind eindeutige Straßennamen zu wählen. Von Einrichtungen sind nur solche Namen zu entleihen, die eine potenziell sehr hohe Verweildauer aufweisen, wie Rathäuser, Kirchen oder ähnliches. Firmennamen sind für die Namensgebung ungeeignet, da sie grundsätzlich geändert werden können und dadurch räumliche Bezüge und die Orientierung verloren gehen.

Zur leichteren Orientierung sollten Haltestellen so benannt werden, dass Ein- und Ausstiegsposition den gleichen Namen tragen. Zu prüfen sind Haltestellennamen, die heute nur mit einer Abfahrtsposition versehen sind. Solche Haltestellen sind prioritär (z. B. im Rahmen des barrierefreien Umbaus) geeignet so zu organisieren, dass ein Haltestellennamen beide Fahrtrichtungen bedient. Ausgeschlossen davon sind Haltestellen in Wendeschleifen. Können nicht alle Abfahrtspositionen einer Haltestelle durch die Fahrgäste räumlich eingesehen werden ist eine geeignete Umbenennung zu prüfen. Erschwert ist die Orientierung in folgenden Haltestellen:

- Wilhelmsplatz
- Stadtbüro
- Am Denkmal (Einhausen)
- Sybelstraße
- Kreishaus
- Christian-Wolff-Haus
- Gutenbergstraße / Hanno-Drechsler-Platz / Garten des Gedenkens

Haltestellenmanagement

Das Erscheinungsbild der Haltestellen im Stadtgebiet ist aktiv zu pflegen und zu erhalten. Die Wertschätzung des Systems ÖPNV zeigt sich in diesem Zustand. Zum Haltestellenmanagement ist eine Rückmeldemöglichkeit für Nutzerinnen und Nutzer einzurichten. Diese Rückmeldemöglichkeit muss über mehrere Kanäle erfolgen können innerhalb eines Beschwerde- und Feedback-Managements.

Alle Meldungen sind zu beantworten und, wenn es notwendig ist, zu bearbeiten. Eine Antwort auf den Eingang hat in bis zu drei Tagen zu erfolgen. In der Antwort steht ein angemessener Zeitraum der Bearbeitung des Sachverhalts. Ist es möglich, sollten Sachverhalte im Umfeld von Haltestellen insbesondere bei Verschmutzung und Vandalismus innerhalb von 14 Tagen beseitigt werden.

Optimierung des Südbahnhofs

Der Südbahnhof bildet das südliche „Ende“ der Innenstadtachse und stellt zahlreiche Umsteigebeziehungen zwischen SPNV, Regional-/ Lokalbusverkehr und Stadtbus dar. Nach dem Hauptbahnhof ist der Südbahnhof die meistfrequentierte Haltestelle im Stadtgebiet. Er hat damit im ÖPNV in Marburg eine besondere Bedeutung, die sich in der aktuellen baulichen Situation am und um den Südbahnhof nicht entsprechend widerspiegelt. Der Aus- und Umbau des Südbahnhofs ist daher ein wichtiger Bestandteil der Förderung des ÖPNV in Marburg.

Zunächst gilt es in Abstimmung mit den weiteren Verkehrsträgern (vgl. MoVe 35), die Konfliktsituation in der Zeppelinstraße zu entschärfen. Diese ist durch die Frequentierung mit Stadt- und Regional-/ Lokalbus ausgelastet, zeitgleich verläuft hier die fußläufige Verbindung vom Südbahnhof zur Konrad-Adenauer-Brücke. Der Radverkehr wird hier aktuell im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Daher sollen alle „Stichfahrten“ zum Südbahnhof (bspw. auf den Linien 7 und 27) entfallen, um die Anzahl der Busse in der Zeppelinstraße zu minimieren. In diesem Zusammenhang ist die Haltestelle auf der Konrad-Adenauer-Brücke in „Südbahnhof Nord/Konrad-Adenauer-Brücke“ umzubenennen, um den räumlichen Bezug zu verdeutlichen und die Umsteigebeziehung zum Südbahnhof herzustellen. Weiterhin ist der Südbahnhofsvorplatz zu entwickeln, auszubauen und in der weiteren Quartiersentwicklung zu berücksichtigen. Dieser stellt bspw. für Fahrgäste des SPNV sowie des regionalen und lokalen Busverkehrs oftmals den Ankunftsort in Marburg dar und soll eine entsprechende Aufenthaltsfunktion erhalten. Ziel ist eine hohe Funktionalität für den ÖPNV sowie die städtebauliche Integration.

Es ist durch die Stadt Marburg sowie durch die Deutsche Bahn zu prüfen, die Bahnsteige des Südbahnhofs in Richtung Konrad-Adenauer-Brücke zu „verschieben“. Dadurch entsteht eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadtachse, zudem wird die fußläufige Verbindung erleichtert. Sofern dies nicht umsetzbar ist, ist mindestens eine Verlängerung der Bahnsteige bzw. eine gesicherte, barrierefreie fußläufige Verbindung vom östlichen Bahnsteig auf die Konrad-Adenauer-Brücke zu prüfen.

Um weitere Umsteigebeziehungen am Südbahnhof zu schaffen und den Hauptbahnhof zu entlasten, sollen Züge aus Norden (RB94 und RB97) bis zum Südbahnhof durchgebunden werden. Dafür ist ein zusätzliches Wendegleis an geeigneter Stelle zu schaffen. Bisher besteht die nächste Wendemöglichkeit erst am Bahnhof Niederwalgern. Daher werden aufgrund der betrieblichen Voraussetzungen nur wenige Züge bis zum Südbahnhof geführt. Ein weiteres betriebliches Wendegleis am Südbahnhof soll gemeinsam mit dem RNV Marburg-Biedenkopf sowie dem RMV geprüft werden, um eine Endhaltestelle für die RB94 sowie die RB97 einrichten zu können. Aufgrund der Schulstandorte sowie des Arbeitsplatzschwerpunktes in Marburg Süd wäre die Durchbindung beider Linien bis zum Südbahnhof mit einem hohen Fahrgastaufkommen verbunden. Weiterhin ist die Möglichkeit der Schaffung einer weiteren Station „Marburg-Südspange“ für die Linien RB94 und RB97 zu prüfen (vgl. Kapitel 6.2.5).

Im Rahmen des MoVe 35 werden vertiefende Bausteine zur Modernisierung des Südbahnhofs aufgezeigt (vgl. MoVe35 Maßnahme C2.1 i. V. m. A2.2). Beide Planwerke sind in dieser Hinsicht gemeinsam zu betrachten, so dass an dieser Stelle ergänzend auf die Ausführungen des MoVe 35 hingewiesen wird.

6.2.2 Fahrzeuge

Der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Marburg GmbH hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 seine Busflotte klimaneutral zu betreiben und diese deshalb komplett zu elektrifizieren. Die erforderliche Einhaltung der Beschaffungsquoten gemäß SaubFahrzeugBeschG (vgl. Kapitel 2.1.6) kann insofern eingehalten werden. Dadurch werden die betrieblichen Anforderungen an die Einsatzplanung und die Anzahl der vorzuhaltenden Fahrzeuge inkl. Personal zusätzliche Investitionen in den Busbetriebshof und die Ladeinfrastruktur notwendig machen.

Eine zu Beginn des Jahres 2023 durch die Stadtwerke Marburg GmbH in Auftrag gegebene und mit Mitteln des BMDV geförderte Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Betriebshofs für den elektrifizierten Stadtbusverkehr (unter Einbeziehung des vorhandenen Betriebshofs auf dem Grundstück der Stadtwerke Marburg GmbH) kommt zu dem Ergebnis,

- dass weder die vorhandene, bereits abgeschriebene Bausubstanz, noch die zur Verfügung stehenden Flächen den Anforderungen an die Elektrifizierung der Busflotte gerecht werden und
- der Neubau eines entsprechend ausgestatteten Busbetriebshofs zwingend geboten ist.

Der Neubau des Busbetriebshofes umfasst Werkstatt-, Rangier-, Havarie- und Abstellflächen inkl. Ladeinfrastruktur, Sozialräume und Büroflächen. Der neue Busbetriebshof erfordert aufgrund der hohen Brandschutzaufgaben für die Abstellung und das Laden von batteriebetriebenen Fahrzeugen erheblich mehr Platz als ein konventioneller Betriebshof für Fahrzeuge mit Erdgas- oder Dieselmotoren. Die ersten Planungen für den neuen Busbetriebshof weisen nach, dass sich der Platzbedarf für den vollelektrifizierten Stadtbusbetrieb, bei einer idealtypischen Ausführung, gegenüber dem aktuellen Betriebshof nahezu verdoppeln könnte. Ein Zuwachs der Busflotte wird bereits berücksichtigt, um die vom Nahverkehrsplan geforderten Ziele zu erreichen. Die benötigte Fläche ist auf dem aktuellen Betriebsgelände der Stadtwerke Marburg bei eingeschossiger Bauweise nicht verfügbar. Ein alternatives und bebaubares Grundstück an einer geeigneten anderen Stelle innerhalb des Stadtgebietes steht zurzeit nicht zur Verfügung. D.h., die Universitätsstadt Marburg müsste für ein geeignetes Grundstück zunächst den Erwerb vornehmen, die baurechtlichen Voraussetzungen schaffen und die Erschließung durchführen. Allein der Zeitaufwand für die Umsetzung einer derartigen Grundstücksentwicklung würde das Ziel, bis 2030 die Stadtbusflotte klimaneutral zu betreiben, objektiv in Frage stellen. Deshalb wurden Alternativen für die Ausführung der Bauwerke auf dem Grundstück der Stadtwerke Marburg GmbH gesucht, um auf den vorhandenen Flächen den neuen Busbetriebshof doch zu realisieren. Dazu müssen Funktionen, wie Fahrzeugabstellung, Verwaltung, Sozialräume, Technik und Lager mehrgeschossig untergebracht werden. Dies führt zwar zu höheren Baukosten gegenüber der idealtypischen Bauweise, spart andererseits aber auch Erwerbs- und Entwicklungskosten für einen alternativen Standort.

Bis dahin können im Außenbereich des Depots in provisorischer Randlage maximal 16 Elektrobusse abgestellt und geladen werden. Diese provisorische Ladeinfrastruktur soll im Zusammenhang mit dem späteren Neubau, der voraussichtlich 2026 fertiggestellt sein soll, in die Ladeinfrastruktur für die weiteren Fahrzeuge integriert werden.

Neben dem geplanten Batterieoberleitungsbus (BOB – vgl. Kapitel 2.2.4) sollen auf Strecken, die nicht mit einer Oberleitung ausgestattet sind, konventionelle Batteriebusse zum Einsatz kommen. Der BOB wird aufgrund der möglichen Fahrzeuggröße von bis zu 24 Metern zunächst die beiden fahrgaststärksten und topografisch anspruchsvollsten Linien 7 und 27, die von und zu den Lahnbergen fahren, bedienen. Auf dieser Relation werden erhebliche Kapazitäten für Fahrgäste mit dem Ziel Universität und Universitätsklinikum benötigt.

Die besonderen Vorteile eines BOB gegenüber einem vergleichbaren Batteriebus sind die kleineren und damit wesentlich leichteren Batterien, die Möglichkeit, das Fahrzeug auf der Strecke dauerhaft ohne Ladepausen einsetzen zu können, und damit verbunden auch die Vermeidung von Stromspitzen im Stromnetz der Stadt Marburg. Das Aufladen der elektrischen Busflotte soll je nach Fahrzeugausstattung im Depot, unter der Oberleitung und an ausgewählten Endhaltestellen per Pantograph erfolgen.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit in den Fahrzeugen ist bei allen Neubeschaffungen auf einen barrierefreien Zugang sowie eine einheitliche Ausstattung bezüglich Kontrastierung sowie der sensorischen Ausstattung von Griffstangen und Tastern zu achten. Dazu gehört eine taktil erfassbare Gestaltung (insbesondere der Türbereiche), eine optische und akustische Anzeige der Türöffnung/-schließung sowie bereits heute umgesetzte Kriterien wie Piktogramme zur Kennzeichnung von Rollstuhl- und Behindertenplätzen. Eine möglichst große Multifunktionsfläche, bspw. an der dritten Tür, soll geprüft werden. Die Fahrgastinformationen (Linienband mit Linienziel, Anschlüsse) am und im Fahrzeug sind kontrastreich, in ausreichender Größe und leicht verständlich anzuzeigen. Ausnahmen davon greifen für die Fahrzeuge im Bestand.

Im Rahmen des MoVe 35 werden vertiefende Bausteine zur Dekarbonisierung des Busverkehrs aufgezeigt. Beide Planwerke sind in dieser Hinsicht gemeinsam zu betrachten, so dass an dieser Stelle ergänzend auf die Ausführungen des MoVe 35 hingewiesen wird.

6.2.3 Betrieb

Durch Maßnahmen im Betriebsablauf innerhalb des ÖPNV in Marburg lässt sich die Verkehrsbedienung optimieren. Dazu sind regelmäßige Überprüfungen der tatsächlichen Fahrtzeiten sowie Daten zur Pünktlichkeit notwendig. Anhand dieser Daten lassen sich im Einzelfall unter Beteiligung der betroffenen Akteure Lösungen entwickeln, die die Fahrplanstabilität erhöhen. Vorab lassen sich bereits einige Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrplanstabilität, zur Priorisierung des ÖPNV sowie zur Bedienung der Haltestellen ergreifen.

Fahrplanstabilität

Motorisierung

Die Fahrzeuge der Stadtwerke Marburg verfügen über unterschiedliche Motorisierungen, so dass linienübergreifend Unterschiede in der Motorisierung bestehen. Die Bemessung der Fahrzeiten hat so zu erfolgen, dass sie auch für Fahrzeuge mit geringerer Motorisierung darstellbar sind. Weiterhin müssen die Fahrzeuge mit der schwächsten Motorisierung in der Lage sein, die bewegte Topografie Marburgs mit allen Steigungen auf den Streckenabschnitten zuverlässig zu bedienen. Dies ist simultan auch für die Leistung unterschiedlicher Busse bei kompletter Elektrifizierung der Busflotte zu berücksichtigen. Hier haben sich bspw. in den vergangenen Jahren nennenswerte Entwicklungen hinsichtlich der Reichweite ergeben, die es zu berücksichtigen gilt.

Anschlussicherung, insbesondere die letzte Fahrt vor Betriebsschluss

Die Anschlussicherung ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal im ÖPNV. Zunächst ist der Stadtbusverkehr am Hauptbahnhof an übergeordnete Verkehrsmittel (SPNV) anzubinden, um die großräumige Erreichbarkeit Marburgs sicherzustellen. Aber auch innerhalb des Stadtbusverkehrs ist bei bestimmten Verbindungen eine Anschlussicherung notwendig. Dies betrifft aufgrund entsprechender Fahrgastnachfrage bspw. die Verbindung aus Marbach oder Ockershausen auf die Lahnberge. Hilfreich sind dabei Echtzeit-Daten unter Zuhilfenahme einer hessenweiten Datendrehscheibe. Von der Anschlussicherung ausgenommen sind Verbindungen entlang der Innenstadtachse, da hier aufgrund der hohen Frequentierung Wartezeiten durch Busse kaum zu realisieren sind.

Winterdienst / schlechte Witterung

Bei schlechter Witterung und insbesondere bei Schnee wird vermehrt der ÖPNV genutzt. Der Umstieg erfolgt primär von Personen, die sonst vermehrt das Rad nutzen. Zum Teil nutzen auch Personen den ÖPNV bei schlechter Witterung, die sonst ihren eigenen Pkw nutzen. Besonders in dieser Situation muss das System ÖPNV einen professionellen und verlässlichen Betrieb aufweisen. Ein stabiler Betrieb bei schwierigen Bedingungen ist auch mit einer hohen Werbewirkung verbunden.

Der sichere Betrieb kommt nicht vom Verkehrsunternehmen allein. Die Infrastruktur und dessen Unterhalt und Pflege muss so organisiert sein, dass der Busbetrieb ermöglicht werden kann. Dazu gehört insbesondere der Winterdienst. Dieser soll prioritär auf Strecken des ÖPNV, vor allem an Strecken mit Steigung (Lahnberge, Marbach, Rotenberg, Ockershausen etc.) durchgeführt werden. Wenn aus Kapazitätsgründen (beim Winterdienst) eine Priorisierung notwendig sein sollte, sollte diese hinsichtlich des ÖPNV wie folgt erfolgen:

1. Linienverläufe der Linien, die zur Innenstadtachse gehören
2. Linienverlauf zu den Behringwerken und in den Stadtteil Stadtwald
3. Restliches Netz

Tempo-30-Zonen

In Tempo 30-Zonen wird die Durchschnittsgeschwindigkeit des ÖPNV verringert. Dies liegt vordergründig an der Rechts-vor-Links-Regelung und den damit häufiger notwendigen Brems- und Anfahrvorgängen. Daher ist in Tempo-30-Zonen eine Vorfahrtregelung auf Strecken des ÖPNV zu prüfen.

Konflikte mit dem ruhenden Verkehr

Konflikte mit dem ruhenden Verkehr, insbesondere an Haltestellen und in Kurven- bzw. Knotenpunktbereichen führen zur Beeinträchtigung des ÖPNV. Parkflächen sollen daher in diesen Bereichen nicht ausgewiesen werden. Darüber hinaus ist es notwendig durch eine stringente Parkraumüberwachung das illegale Parken an diesen Stellen zu unterbinden.

Priorisierung des ÖPNV

Ziel der Priorisierung des ÖPNV ist die Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit, die Verkürzung der Reisezeit, höhere Pünktlichkeit und ein ökologisch und ökonomisch optimierter Betrieb. Die Priorisierung des ÖPNV erfolgt entweder über Änderungen der Infrastruktur, der Verkehrstechnik oder der Verkehrsordnung. Im Rahmen des MoVe 35 werden verschiedene Bausteine zur Bevorrechtigung des Busverkehrs in Marburg aufgezeigt. An dieser Stelle wird daher auf die umfangreichen Ausführungen des MoVe 35 verwiesen.

Busbeschleunigungsmaßnahmen

Die Busbeschleunigung in Marburg wurde Mitte der 90er-Jahre erstmalig installiert. Obwohl Veränderungen in Linienführung oder Knotenpunktgeometrie stets eingefügt wurden, ist das System als veraltet und überarbeitungswürdig anzusehen. Es kristallisieren sich bei der anstehenden Neuorganisation drei Kernpunkte heraus:

Übertragungsweg zwischen Bus und Lichtsignalanlage: Derzeit erfolgt die Kommunikation einseitig zwischen Bus und Signalanlage mittels Analogfunk. Hier ist die Stadt unter Beteiligung der Nahverkehrsunternehmen in der Abstimmung zur Umstellung auf digitale Übertragungswege. Dies kann sowohl zentral über Mobilfunk und den Verkehrsrechner, dezentral über Road Side Units an den LSA oder aber auch kombiniert erfolgen. Ziel ist eine zuverlässigere Übertragung mit der Möglichkeit, mehr Informationen als bisher übertragen zu können, aber auch Informationen von der LSA zurück an den Bus/das Fahrpersonal zu senden. Hier seien beispielsweise Fahrinformationen bzgl. zu erwartender Grünphasen genannt.

Einbeziehung des Lokal-/Regionalverkehrs: Eine wesentliche Erkenntnis aus der bisherigen Bearbeitung ist die Bedeutung der über die Stadtgrenzen hinausgehenden Busverkehre. Diese werden bisher von der Busbeschleunigung nicht erfasst. Hier sind wie bei den Stadtbusverkehren, technische Möglichkeiten und Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten auszuloten.

Fahrplanbasierte Beschleunigung: Bisher arbeitet die Busbeschleunigung nach dem Gießkannen- und Windhundprinzip: Ein Bus wird in stets gleicher Art und Weise beschleunigt. Hierbei ist es gleichgültig, ob er stark verspätet oder ggf. sogar verfrüht ist. Dies soll zukünftig beachtet werden. Gesonderte Phasen mit „harten“ Eingriffen in die Steuerung soll ggf. stark verspäteten Bussen ggf. den Abbau von Verspätungen ermöglichen. Ähnlich ist es beim Zusammentreffen mehrerer Linien mit unterschiedlichen Zufahrten zu einem Knoten. Hier soll zukünftig eine Priorisierung nach anderen Faktoren als der frühesten Anmeldung an einem Knoten erfolgen. Neben der Fahrplanabweichung kann z. B. der Besetzungsgrad, die Taktichte oder die Ausrichtung auf bedeutsame Umsteigeknoten eine Rolle spielen.

Voraussetzung für die Umsetzung ist die aktuell laufende Erneuerung eines Großteils der vom Linienbusverkehr tangierten LSA. Ein detaillierter Zeitplan kann daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht benannt werden.

Ergänzend hierzu sind weitere LSA mit der Technik für Busbeschleunigung auszustatten, bei denen dies aktuell noch nicht vorhanden ist:

- Beltershäuser Str. (L3125)/Sonnenblickallee (L3289) Am Köppel
- Cappler Straße/Beltershäuser Straße/Umgehungsstraße
- Südspange/B3 Auffahrten
- Gisselberger Straße/Graf-von-Stauffenberg-Straße
- Gissleberger Straße/Willy-Mock-Straße
- Neue Kasseler Straße/Siemensstraße/B3 Auffahrt i.R. Norden
- Neue Kasseler Straße/Cölber Straße (Kupferschmiede)
- Neue Kasseler Straße/Ginseldorfer Weg/Alte Kasseler Straße

Zudem sind insbesondere die neu hinzugekommenen Linien in die Signalprogramme der bestehenden LSA zu integrieren. Dies gilt fortlaufend im Kontext der Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2021+. Für das Schnellbuskonzept und die Nachtverkehre sind die Erfordernisse einer Integration zu prüfen.

Bedienung der Haltestellen

Ziel ist es, den Fahrgastwechsel an Haltestellen möglichst effizient zu ermöglichen und damit kurze Standzeiten zu realisieren. Zum einen wird das durch einen barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen, vornehmlich zum Buskap, ermöglicht, insbesondere dort, wo es aus Fahrplansicht sinnvoll erscheint (z. B. an Endhaltestellen oder Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen). Dadurch hält der Bus auf der Fahrbahn und muss sich, im Gegensatz zum Halt in einer Busbucht, nicht erneut in den Verkehr einordnen. Die Verkehrssicherheit hat hierbei Vorrang vor dem fließenden Kfz-Verkehr. Zudem werden diese Buskaps – im Gegensatz zur Haltestellenbucht – seltener durch illegal parkende Fahrzeuge genutzt. Die Wahl der Radverkehrsführung entlang von Haltestellen hat ebenfalls Auswirkungen auf die Bedienbarkeit. Optimierungsmöglichkeiten bestehen weiterhin bei der Anordnung der Haltestellen an Knotenpunkten und bei Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr.

6.2.4 Intermodalität durch Mobilstationen

Mobilitätsstationen dienen als multimodale Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel und gehen über bimodale Verknüpfungen wie z. B. Park+Ride oder Bike+Ride hinaus. An Mobilitätsstationen werden die Verkehrsmittel räumlich konzentriert und mit einer verkehrlichen Botschaft oder Gestaltungsmaßnahmen verknüpft. (vgl. BBSR 2014: 6)

Mobilitätsstation haben im Wesentlichen 4 Grundaufgaben:

- Verknüpfung von Verkehrsangeboten
- Kommunikation und Marketing

- Information/Service
- Treffpunkt/Aufenthaltsbereiche/städtebauliche Integration

Die Aufgaben einer Mobilitätsstation hängen maßgeblich von der Lage im Raum ab. In ländlichen Räumen dienen Mobilitätsstationen u. a. auch der Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit. In Kleinstädten, Gewerbegebieten oder Hauptbahnhöfen können auch andere Aufgaben im Vordergrund stehen, wie z. B. Beschleunigung der Reisezeit oder Substitution der Wege mit eigenem Pkw. (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022: 8)

Im Rahmen von Forschungs- und Förderprojekten sammelt der Rhein-Main-Verkehrsverbund Erkenntnisse über Mobilstationen. Dabei werden die Verortung solcher Stationen und deren Ausstattungselemente sowie potenzielle Betreibermodelle untersucht. Außerdem soll eine Dachmarke für Mobilstationen im RMV entwickelt werden. Perspektivisch ist die Integration der Angebote in die App des RMV geplant, so dass Informationen darüber jederzeit digital abrufbar sind. Um die Erkenntnisse aus den Projekten des RMV auf Marburg übertragen zu können und die optimale Integration in die Auskunftssysteme des Verbundes zu ermöglichen, soll ein regelmäßiger Austausch mit dem RMV stattfinden.

Der ÖPNV ist oftmals wesentlicher Bestandteil von Mobilstationen. Im Fokus steht darüber hinaus die Verknüpfung der Verkehrsarten, um die gewünschte Intermodalität zu erreichen. Daher lässt sich feststellen, dass es sich hierbei nicht um eine singuläre Aufgabe des ÖPNV handelt, vielmehr steht die Vernetzung im Fokus. Im Rahmen des MoVe 35 werden vertiefende Bausteine zur Vernetzten Mobilität und insbesondere zum Ausbau von ÖV-Knoten zu Mobilstationen aufgezeigt. Beide Planwerke sind in dieser Hinsicht gemeinsam zu betrachten, so dass an dieser Stelle ergänzend auf die Ausführungen des MoVe 35 hingewiesen wird.

6.2.5 Prüfung zusätzlicher Bahnstationen

Im Stadtgebiet Marburg soll die Einrichtung neuer Bahnstationen geprüft werden. Zum einen kann somit die Erreichbarkeit des SPNV aus dem Stadtgebiet erhöht werden, zum anderen kann ein hochwertiges ÖPNV-Angebot mit Verkürzung von Reisezeiten geschaffen werden. Es ist jedoch zu beachten, dass sich durch neue Stationen die Reisezeit auf den entsprechenden SPNV-Linien insgesamt verlängert. Nachdem die Station „Marburg Mitte“ bereits im regionalen Nahverkehrsplan³³ aufgeführt ist, sollen darüber hinaus auch mögliche Stationen „Marburg-Gisselberg“ und „Marburg-Wehrda/Einkaufszentrum“ geprüft werden. Die Station „Marburg Mitte“ wird im MoVe 35 vertiefend betrachtet und bietet neben der optimierten SPNV-Anbindung der Innenstadt auch Chancen zur Verknüpfung mit dem Regional-/ Lokalbusverkehr. Zu prüfen ist weiterhin die Anbindung des Gewerbestandortes Görzhäuser Hof und Marburg-Michelbach mit einer Stichbahn an die obere Lahntalbahn³⁴. Die Schaffung eines Abstell- und Wendegleises, ggf. als Zu- und Ausstiegshaltepunkt „Marburg-Südspange“ auf vorhandenen Abstellgleisen der ehemaligen Marburger Kreisbahn (im Bereich Johann-Konrad-Schäfer-Straße/Südspange) soll ebenso gemeinsam mit dem RMV sowie

³³ Vgl. RNVP RMV Kap. 6.3.2

³⁴ Vgl. Regionalplan Mittelhessen, S.127

dem Landkreis Marburg-Biedenkopf geprüft werden. Nicht weiter verfolgt werden soll die Reaktivierung der ehemaligen Marburger Kreisbahn von Marburg-Süd nach Ebsdorfergrund-Dreihausen.

6.3 Organisation

6.3.1 Mobilitätszentrale

Die Mobilitätszentrale am Erlenring hat insbesondere hinsichtlich der Öffnungszeiten Optimierungspotenzial. Die Mobilitätszentrale soll auch an Samstagen besetzt werden, um Berufspendlerinnen und Berufspendlern zusätzliche Möglichkeiten anzubieten und auch weitere Neukundinnen und Neukunden ansprechen zu können. Zusätzlich sollen mindestens an einem Wochentag verlängerte Öffnungszeiten (z. B. Donnerstag bis 20 Uhr) angeboten werden.

Um das Mobilitätsangebot stadtweit sichtbar zu machen, sollen auch mobile Mobilitätszentralen angeboten werden, die ein Grundangebot an Serviceleistungen anbieten. Dazu zählen insbesondere die persönliche Mobilitätsberatung sowie die Beratung zu allen Themen rund um den ÖPNV im Stadtgebiet Marburgs. Dafür bieten sich festgelegte Zeiten und Orte an. Bspw. jeden Samstagvormittag im Wechsel auf den zentralen Plätzen auf dem Richtsberg (Christa-Czempiel Platz), in Cappel (August-Bebel-Platz), im Stadtwald (Platz der Weißen Rose) und in Wehrda (Wehrdaer Straße / Mengelgasse) an.

6.3.2 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement ist in seiner Zielsetzung vielseitig. Für den ÖPNV ist insbesondere die Organisation der Verkehrsnachfrage bedeutend. Durch Anstrengungen des Mobilitätsmanagements sollen vor allem Nachfragespitzen geeignet geglättet und somit vorhandene Ressourcen effektiver eingesetzt werden. Hier sollen zentrale, den ÖPNV betreffende Aspekte genannt werden; eine umfassende und verkehrsmittelübergreifende Maßnahmenbeschreibung des Mobilitätsmanagements findet sich im MoVe 35 im Handlungsfeld J. Im Bereich des kommunalen Mobilitätsmanagements liegt der Fokus auf den Ausbau und die Vernetzung bestehender Strukturen sowie dem Aufbau einer mit ausreichend Befugnissen ausgestatteten koordinierenden Stelle einer kommunalen Mobilitätsmanagerin bzw. eines kommunalen Mobilitätsmanagers.

Sonderverkehre/Eventmanagement

Die Stadt Marburg erstellt zu Veranstaltungen mit relevantem Publikumsverkehr ein veranstaltungsbezogenes Mobilitätskonzept. Inhalt dieses Mobilitätskonzepts ist die stadtverträgliche Abwicklung der anfallenden Verkehre. Die Mobilität soll primär mit dem Umweltverbund und dabei besonders mit dem ÖPNV bewältigt werden. Veranstaltungen sind so zu planen und genehmigen, dass sie entweder durch das bestehende ÖPNV-Angebot gut erschlossen oder durch Sonderverkehre abgedeckt werden.

Durch die Stadt ist bei der Organisation von Veranstaltungen sowie bei Veranstaltungen von Externen darauf hinzuwirken, dass finanzielle Belastungen geeignet verteilt werden. Sofern es aufgrund der Größe von Veranstaltungen sinnvoll ist, sollen Eintrittskarten mit einer RMV-Fahrkarte kombiniert werden. Somit kann zum einen der Sonderverkehr finanziert werden, zum anderen besteht ein erhöhter Anreiz, Veranstaltungen mit dem ÖPNV anzusteuern, da die entsprechende Anfahrt im Preis inbegriffen ist.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen der Schulen (und auch Kindergärten) im Marburger Stadtgebiet auf dem täglichen Weg zur Schule bzw. nach Hause betreffen. Damit werden jedoch auch Eltern (Hol- und Bringverkehr) sowie Lehrkräfte (als Vorbild bzw. Initiatorinnen und Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einbezogen. Darüber hinaus sollen über Berufsschulen und Hochschuleinrichtungen auch junge Erwachsene angesprochen werden. Durch diese Ansätze soll eine möglichst große Anzahl junger Menschen angesprochen werden, die für die Mobilität der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Ihnen sollen die Vorteile, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden. In MoVe35 ist das Thema Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas in Maßnahme J3 vertiefend ausgeführt.

Zur Einführung des schulischen Mobilitätsmanagements wird die Einrichtung einer gesamtstädtischen Koordinierungsstelle empfohlen. Sie fungiert als Ansprechpartnerin für die Schulen und weiteren Lehrstätten und spricht diese aktiv auf mögliche Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements an. Als öffentlichkeitswirksamer Auftakt in den Einrichtungen werden Erreichbarkeitschecks empfohlen. Letztlich sollen die Schulen (und weiteren Bildungsstätten) und die weiteren Akteure (Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte) unter Anleitung der städtischen Koordinierungsstelle dazu animiert werden, möglichst eigenständige Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement umzusetzen. Konkrete Maßnahmen sind in Kooperation mit den Einrichtungen und Akteuren vor Ort zu erarbeiten. Grundsätzlich werden die folgenden Ansätze empfohlen:

- Unterstützung der Schulen bei Befragungen der Lehrkräfte, Schülerinnen und Schüler und deren Eltern zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Dienst- bzw. Schulweg
- Forcierung von Schulwegeplänen (Gehschulwegepläne für alle Schulformen, Radschulwegepläne für weiterführende Schulen, ggf. Einrichtung von Elternhaltstellen)
- Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr (z. B. Flyer und weiteres Infomaterial, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC o. Ä.)
- Anregung und Unterstützung bei der Organisation eines Walking-Bus (Gruppe, die begleitet von Eltern zur Schule geht) und/oder Cycle-Train-Projekten (Schülerinnen und Schüler-Radgruppe, die begleitet von Eltern zur Schule fährt)
- Anstoß regelmäßiger Aktionen zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit (z. B. Aktionswoche zum Thema eigenständige Mobilität/umweltbewusste Mobilität/sichere Mobilität, Aktion „mein Schulweg“: geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung)
- Auszeichnung von besonders engagierten Lehrstätten

- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements

Die alltägliche, durch Schulen und weitere Bildungsstätten (z. B. Kindertagesstätten) ausgelöste Mobilität hat das Potenzial, ein besonders nachhaltiger Baustein für eine neue Mobilitätskultur in Marburg zu werden. Kinder und Jugendliche sind in ihrer Mobilität nicht auf ein Verkehrsmittel beschränkt und dementsprechend offen für Mobilitätsmanagementmaßnahmen. Größtmöglicher Ansatzpunkt sind hier zwar die Kinder und Jugendlichen, allerdings sind in diesem Zusammenhang auch die Eltern und die Lehrkräfte entscheidend. Als Auslöser von täglichen Hol- und Bringverkehren stehen Eltern im Fokus des schulischen Mobilitätsmanagements; als Vorbilder sowie Initiatoren müssen Lehrkräfte angesprochen werden. Ziel ist es, eine möglichst große Zahl an Menschen der heranwachsenden Generation zu erreichen, die für die Mobilität der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Ihnen sollen möglichst früh die Ziele, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden. Über ihre Kinder können darüber hinaus auch einige Elternteile erreicht werden, die ausgehend vom schulischen Mobilitätsmanagement auch eigene Mobilitätsmuster überdenken und umstellen.

Um die erfolgreiche Umsetzung bzw. Einleitung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements in Marburg zu kommunizieren, sollten diese öffentlichkeitswirksam vermarktet werden. So können nicht nur weitere Lehrstätten zur Umsetzung von schulischem Mobilitätsmanagement angeregt werden, sondern auch weitere Teile der Marburger Bevölkerung zu einem Umdenken in ihrer alltäglichen Mobilität gebracht werden. Bestandteil der öffentlichkeitswirksamen Vermarktung ist außerdem die Initiierung von Programmen und Wettbewerben, an denen die Schulen, Kindertagesstätten und weitere Lehrstätten teilnehmen können. Diese sollen zur Begeisterung und Überzeugung der Schülerinnen und Schüler beitragen und das Umdenken aller Beteiligten fördern. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, besonders erfolgreiche Lehrstätten von Seiten der Stadt auszuzeichnen und mit nationalen oder landesweiten Zertifikaten auszustatten (z. B. Fahrradfreundlicher Arbeitgeber etc.).

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Stadt Marburg richtet im betrieblichen Mobilitätsmanagement eine Anlaufstelle ein, von der die Kommunikation und Organisation betrieblicher Belange in Bezug auf den ÖPNV für das Stadtgebiet ausgeht. Die Person dieser Stelle koordiniert die Ansprache aller geeigneten Unternehmen im Stadtgebiet. Dazu erfasst sie über geeignete Organisationen wie IHK, HWK oder Ähnlichem das aktuelle Interesse. Aktiv sollen Informationen und Vorzüge des städtischen ÖPNV in diese Kreise gestreut werden. Dazu richtet die Stelle einen runden Tisch ein. Besonderen Informationsbedarf ergeben mehrere Beteiligungsformate zu den tariflichen Möglichkeiten seitens der Unternehmen.

Verkehrsnachfrage lässt sich nicht allein durch ihre Abwicklung lösen. Die konkrete Verkehrsnachfrage muss auch durch ihre Entstehung geeignet beeinflusst werden. Zentrale Aufgabe des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, durch die Koordination der aufkommensstarken Ziele im Stadtgebiet die Verkehrsnachfrage zu steuern und dadurch Kapazitäten zu steigern. Im Konkreten in Marburg heißt das, dass unter anderem die Standorte der Universität und der Behringwerke durch Schicht- und Vorlesungszeiten erheblichen Einfluss auf die Verkehrsnachfrage im ÖPNV erzeugen. Teil eines erfolgreichen betrieblichen Mobilitätsmanagement ist die ausgleichende Steuerung dieser

Verkehrserzeugung. Zur Entlastung der Infrastruktur und von Menschen und Umwelt im direkten Einzugsgebiet ist ein Mobilitätsmanagement von Stadt und Behringwerken notwendig, das neben Anreizen eindeutig strukturierende Elemente beinhaltet. Von den Aktionen des Mobilitätsmanagements muss in Summe eindeutig erkennbar sein, dass Verkehr umwelt- und stadtverträglich abgewickelt werden soll. Hinsichtlich der Universitätsstandorte ist eine geeignete Verteilung der Vorlesungen auf die verschiedenen Standorte anzustreben, bei der möglichst wenig Wege zurückgelegt werden müssen. Die Anpassung des ÖPNV auf die Vorlesungszeiten ist in diesem Zusammenhang ebenfalls zu betrachten (vgl. Kapitel 6.1.1 – Linie 9).

6.3.3 Tarif

Der Tarif ist eine zentrale Größe in der Verkehrsmittelwahl. In der subjektiven Wahrnehmung wird der Tarif häufig als teuer empfunden, so dass die Verkehrsmittelwahl gegen den ÖPNV ausfällt. In der öffentlichen Debatte zur Mobilitätswende ist der Tarif regelmäßiger Kritikpunkt. Die Angebote des ÖPNV in Marburg sind in den Rhein-Main-Verkehrsverbund integriert. Insbesondere die Tarifhöhe liegt nicht mehr bei den einzelnen Aufgabenträgern, sondern beim Tarifverbund. Diese Tatsache bringt primär Vorteile. Durch den Verbund können heute Fahrkarten verkehrsmittelübergreifend innerhalb des ÖPNV angeboten werden. Daneben entstehen in der Öffentlichkeit u. a. durch die Einführung des dreimonatigen, im Nahverkehr bundesweit gültigen „9€-Tickets“ im Sommer 2022 Diskussionen über alternative Finanzierungswege im ÖPNV. Als Nachfolger ist im Mai 2023 ein bundesweites im Nahverkehr gültiges „Deutschlandticket“ für 49 Euro eingeführt worden. Auch in dieser Hinsicht sollte die Stadt Marburg für Modellprojekte offen sein und bei der Erarbeitung geeigneter Ansätze mitwirken.

In der Kundinnen- und Kundenwahrnehmung ist die Unterteilung des Tarifgebiets in unterschiedliche Tarifzonen unübersichtlich, komplex und teilweise schwer nachvollziehbar. Die Stadt Marburg verfügt über eine eigene Stadttarifzone, was zur Übersichtlichkeit beiträgt. Aus Fahrgastsicht ist ein Angebot, das sich an der zurückgelegten Strecke oder benötigten Zeit orientiert, besser greifbar. Der Zeittarif könnte jedoch unattraktiv sein, wenn Umstiege erforderlich sind. Modelle, die ohne den klassischen Fahrkartenverkauf im Vorhinein auskommen, sondern nach dem Bestpreis-Verfahren das günstigste Tarifangebot ermitteln, etablieren sich zusehends. Beispielhaft ist hier der Karlsruher Verkehrsverbund zu nennen, in dem per App beim Einstieg und Ausstieg der Fahrpreis nach Luftlinien-Entfernung ermittelt wird.³⁵ Grundsätzlich ist eine Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten des RMV oder weiteren Anbietern (z. B. Carsharing, abschließbare Radabstellanlagen) wünschenswert. Wo es der Stadt möglich ist, sollte sie diese Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs unterstützen.

In Verbindung mit dem MoVe 35 soll auch eine geeignete Verknüpfung von Fahrkarten des ÖPNV mit Parktickets für die P+R-Plätze Georg-Gaßmann-Stadion und Messeplatz realisiert werden. Dabei soll im bestehenden Tarifmodell die Fahrkarte für den Marburger Stadttarif mit den Kosten für

³⁵ <https://fairtiq.com/de/fahrgaeste/gultigkeitsbereich-fairtiq>

das Parkticket beglichen werden. Ziel ist dabei die vermehrte Nutzung der P+R-Plätze bei geeignetem ÖPNV-Angebot.

6.3.4 Sicherheit an Haltestelle und im Fahrzeug

Bei der Verkehrsmittelwahl spielt u. a. die Sicherheit im gesamten ÖPNV eine Rolle. Die Sicherheit, ebenso wie das Sicherheitsgefühl, an Haltestellen und auch in den Fahrzeugen können die entscheidenden Themen zur Wahl für, insbesondere aber gegen den ÖPNV sein. Dabei sind die Aspekte Dunkelheit sowie soziale Kontrolle von besonderer Bedeutung. Das subjektive Sicherheitsgefühl aller Fahrgäste ist daher substantiell zu erhöhen. Dabei ist das Sicherheitsgefühl übergreifend auf der ganzen Wegekette von Haustür zu Haustür zu berücksichtigen. Zur Sicherheit tragen passive/bauliche und aktive/organisatorische Elemente bei.

Passive/bauliche Elemente

Innerhalb des gesetzlichen Auftrags zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist der Umbau der Haltestellen als Chance zu verstehen, die Haltestellen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit zu bewerten. Die Haltestellen sollten:

- in bebauten Bereichen liegen und gut einsehbar sein - so kann die soziale Kontrolle sichergestellt werden
- ausreichend beleuchtet sein – Haltestellen sollten nicht isoliert beleuchtet werden, sondern in die Beleuchtung des Straßennetzes eingebunden werden
- leicht identifizierbar sein – aus der Lage im Raum und der Namensgebung muss eine eindeutige Identifizierung erfolgen können, so dass auch Ortsfremde beim Telefonat mit Notdiensten ihre Position eindeutig beschreiben können

Gegebenenfalls sind die genauen Standorte der umzubauenden Haltestellen zu überprüfen und zu verlegen, so dass die vorgenannten Punkte erfüllt werden.

Aktive/Organisatorische Elemente

Die Kriminalstatistik der Polizeibehörden zeigt in einzelnen Sachbereichen Delikthäufigkeiten, die gegenüber der subjektiven Wahrnehmung durch einzelne Betroffene abweicht. Einer dieser Bereiche sind die subjektive Wahrnehmung der Sicherheit im öffentlichen Raum nach Geschlecht. So war laut Kriminalstatistik der Polizei im Jahr 2021 in Hessen grundsätzlich die Wahrscheinlichkeit für Männer höher, Opfer einer Straftat zu werden. Darüber hinaus wurden in Summe im öffentlichen Raum mehr Straftaten gegenüber Männern verzeichnet als gegenüber Frauen. In der subjektiven Einschätzung der Individuen weicht diese Einschätzung allerdings ab. Es gilt also die Wegekette organisatorisch so zu begleiten, dass sich alle Menschen sicher fühlen:

- Die organisatorische Sicherheit besteht primär in einem fahrplanmäßigen Betrieb, der verlässlich durchgeführt wird.
- Informationen zum Betrieb, z. B. Abweichungen vom Fahrplan, müssen verlässlich und einfach in Echtzeit kommuniziert werden.

In allen öffentlichen Gebäuden und solchen Gebäuden, die von städtischen Unternehmen und Organisationen genutzt werden, sollten Abfahrtsdisplays vorhanden sein, die die geeignete Haltestelle in der Umgebung beauskunften. Somit können Wartezeiten auf Innenräume verlagert werden. Teil des Mobilitätsmanagement ist es, diese Informationen auch in private Unternehmen und Schulen zu bringen.

- Alle Mobilstationen sind mit Säulen auszurüsten, die eine Notruffunktion beinhalten. Diese Säulen sind durch ortskundiges Personal zu beantworten. Hierfür eignet sich die Leitstelle des Verkehrsunternehmens. Dadurch kann eine tagesdurchgehende Bearbeitung ermöglicht werden, an allen Wochentagen. Durch die Leitstelle ist eine sachgerechte Einschätzung der Lage und eine direkte Vermittlung an die nötigen Einsatzkräfte möglich.
- Das Fahrpersonal wird in dieser Thematik aktiv und regelmäßig geschult. Teil der Personalsensibilisierung ist ein Deeskalationstraining und interne Weiterbildung mit Supervision für betroffenes Fahrpersonal.
- Fahren Busse an Haltestellen, die in direkter Umgebung zu Lichtsignalanlagen (Ampeln) liegen, ist zu prüfen, ob die Ampelschaltung so beeinflusst werden kann, dass Haupt-Fahrgastrouten verkehrssicher mit grünem Signal geschaltet werden. Davon geht eine erhöhte Verkehrssicherheit aus. Zu prüfen ist dies z. B. im Umfeld von Schulen und Unternehmen mit hohem Arbeitnehmendenaufkommen.

6.3.5 Information und Kommunikation

Zur Nutzung des ÖPNV sind Informationen notwendig. Dies beinhaltet unter anderem Informationen zur gewünschten Fahrt, z. B. Fahrplan- und Tarifinformationen, aber auch darüberhinausgehende Informationen wie Baustellenfahrpläne und Änderungen im Liniennetz oder Informationen zu Serviceangeboten wie Fundsachen oder Mobilitätsberatung. Alle Inhalte sind entsprechend der notwendigen Barrierefreiheit im ÖPNV auszugestalten. Es sollen alle Personengruppen erreicht werden und Informationen entsprechend ausgestaltet werden. Dies betrifft seh- und hörgeschädigte Personen ebenso wie Personen mit kognitiven Einschränkungen. Zentrale Inhalte sollten daher ebenfalls in leichter Sprache verfasst werden.

Der bestehende Liniennetzplan verfolgt die einheitliche Bildsprache im RMV. Diese Wiedererkennbarkeit ist grundsätzlich beizubehalten. Die Probleme des schematischen Liniennetzplans liegen in der stark verzerrten Darstellung von Entfernungen. Die Ausführung als schematischer Liniennetzplan sollte daher um eine weitere Ausführung als geografischer Liniennetzplan ergänzt werden. So können Entfernungen und Relationen realitätsgetreu dargestellt werden. Innerhalb der Liniennetzpläne ist durch eine eindeutige Farbgebung eine leichte Identifizierung aller Linien zu ermöglichen.

Die Kommunikation von Echtzeitdaten soll an frequentierten Haltestellen sowie allen Mobilstationen über eine DFI-Anzeige erfolgen. Dazu sollen an zuvor festzulegenden, frequentierten Haltestellen im Marburger Stadtgebiet³⁶ sowie beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen DFI-Anzeiger

³⁶ Die Stadtwerke Marburg haben eine Planung mit 4 Ausbaustufen erarbeitet. Die Ausbaustufen 2 bis 4 sind für die Jahre 2023 bis 2025 vorgesehen. In jeder Ausbaustufe sollen 11 Abfahrtspositionen mit DFI-Anzeigern ausgestattet werden.

nachgerüstet werden. An Haltestellen mit mehreren Bussteigen ist die Einrichtung von DFI-Anzeigern für eine Gesamtübersicht zu prüfen (bspw. im Bereich Hauptbahnhof – unter der Hochstraße/krummbogen) Die DFI-Anzeiger sollen auch für sehingeschränkte Personen zugänglich sein, dafür ist eine Vorlesefunktion vorzusehen. Dies soll weiterhin über die im Stadtgebiet bereits verwendete „DyFIS® Talk“-App realisiert werden. Mit dieser App ist es möglich über Zugangspunkte die Echtzeitdaten am eigenen Endgerät vorlesen zu lassen. Dafür ist nicht zwingend ein DFI-Anzeiger notwendig, die Zugangspunkte lassen sich bspw. auch an Wartehallen installieren. Zusätzlich sollen Echtzeitdaten online abrufbar sein, bspw. über den Zugriff auf eine App. Darüberhinausgehende Fahrplanänderungen, bspw. durch Baustellenfahrpläne oder jährliche Fahrplanwechsel, sind frühzeitig stadtweit geeignet zu kommunizieren.

Abbildung 31: 6-zeiliger DFI-Anzeiger an der Haltestelle Rudolphsplatz



Quelle: Stadtwerke Marburg

Die Stadtwerke Marburg und Universitätsstadt Marburg haben im Zuge des Neubaus des Bahnhofsvorplatzes mit dem flächendeckenden Aufbau von DFI-Anzeigern begonnen. In diesem Projekt ist ein modernes RBL/ITCS System bei den Stadtwerken Marburg eingeführt worden. Es sind insgesamt 53 DFI-Anzeiger an Haltestellen und 2 Voranzeiger (Bahnhofshalle) errichtet worden. Zeitgleich ist zusammen mit dem Runden Tisch und Behindertenverbänden eine App entwickelt worden. Diese ist speziell für sehingeschränkte Fahrgäste entwickelt. Alle DFI-Anzeiger sind mit einer Sprachausgabe versehen.

Für eine ständig verbesserte Fahrgastinformation sind weitere Ausbaustufen geplant (siehe Tabelle 28). Die Ausbaustufe 1 mit 7 DFI-Anzeigern wurde im Jahr 2022 abgeschlossen. Die Ausbaustufe 2 mit 11 DFI-Anzeigern ist beim Fördergeber Hessen Mobil eingereicht. Ein Zuwendungsbescheid wird im 3. Quartal 2023 erwartet.

Tabelle 28: Stufenkonzept zum Ausbau von DFI an Bushaltestellen

Lfd. Nr.:	Ausbaustufe	Haltestelle	Fahrrichtung	Anzeiger	Stück	Versorgung	Linien	Bemerkung	Umsetzung
		Paul-Natorp-Straße	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk	LWL	2, 3, 12, 13, 19	Netzausbau	2019
		Platz der Weißen Rose	alle Richtungen	4-zeilig	1 Stk	LWL	5, 8, 17	Netzausbau	2020
		Ginseldorfer Weg	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk	LTE	2, 3, 8, 27	Netzausbau / Ring	2020
Summe					3 Stk				2020
1	1	A.-Bebel-Platz	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk	LWL	2, 13, 19, 22	Netzausbau	2021
2	1	Bachweg	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk	LWL	5, 8, 15, 17, 383	Schulzentrum	2021
3	1	Bachweg	Stadtwald	4-zeilig	1 Stk	LWL	5, 8, 17, 383	Schulzentrum	2021
4	1	Christa-Czempiel-Platz	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk	LWL	4, 6	Einkaufszentrum	2021
5	1	Christa-Czempiel-Platz	Richtsberg	4-zeilig	1 Stk	LWL	4, 6	Einkaufszentrum	2021
6	1	Südbahnhof/West	Cappel	4-zeilig	1 Stk	LWL	3, 383, P+R	Netzausbau	2021
7	1	Schubertstraße	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk	LWL	2, 3, 12, 13, 19, 22	Einkaufszentrum	2021
Summe					7 Stk				2021
	x	Am Kregel/Stadtwerte	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk	LWL	3, 383, P+R	P+R-Platz, Konzernstandort	2022
	x	Am Kregel/Stadtwerte	Cappel	4-zeilig	1 Stk	LWL	3, 383, P+R	P+R-Platz, Konzernstandort	2022
Summe					2 Stk				2022
8	2	Am Kaufmarkt	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		3, 4, 19, P+R	Einkaufszentrum	2023
9	2	Am Kaufmarkt	Wehrda	4-zeilig	1 Stk		3, 4, P+R	Einkaufszentrum	2023
10	2	Behringwerke	Michelbach	4-zeilig	1 Stk		5, 14, 15	Industrie- / Gewerbestandort	2023
11	2	Behringwerke	Wendeschleife	4-zeilig	1 Stk		5, 14, 15, 20	Industrie- / Gewerbestandort	2023
12	2	Görzhäuser Hof I	Innenstadt und Michelbach	4-zeilig	1 Stk		14	Industrie- / Gewerbestandort	2023
13	2	Görzhäuser Hof II	Innenstadt und Michelbach	4-zeilig	1 Stk		14	Industrie- / Gewerbestandort	2023
14	2	Messeplatz	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		3, 4, P+R	P+R-Platz	2023
15	2	Messeplatz	Wehrda	4-zeilig	1 Stk		3, 4, P+R	P+R-Platz	2023
16	2	Georg-Gaßmann-Stadion	Hauptbahnhof	4-zeilig	1 Stk		8, 17, P+R	P+R-Platz	2023
17	2	Georg-Gaßmann-Stadion	Stadtwald	4-zeilig	1 Stk		8, 17, P+R	P+R-Platz	2023
18	2	Sankt-Martin-Straße	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		2, 3, 8	Nachbarschaftszentrum	2023
Summe					11 Stk				

Lfd. Nr.:	Ausbaustufe	Haltestelle	Fahrtrichtung	Anzeiger	Stück	Versorgung	Linien	Bemerkung	Umsetzung
19	3	An der Schanze	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		7, 15	Netzausbau Ring	/ 2024
20	3	An der Schanze	Lahnberge	4-zeilig	1 Stk		7, 15, 19	Netzausbau Ring	/ 2024
21	3	Brüder-Grimm-Straße	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		7, 15	Netzausbau Ring	/ 2024
22	3	Brüder-Grimm-Straße	Lahnberge	4-zeilig	1 Stk		7, 15, 19	Netzausbau Ring	/ 2024
23	3	Studentendorf	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		2, 75	Netzausbau Ring	/ 2024
24	3	Studentendorf	Lahnberge	4-zeilig	1 Stk		2, 19, 75	Netzausbau Ring	/ 2024
25	3	Zimmermannstraße	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		2, 3, 4, 76	Netzausbau Ring	/ 2024
26	3	Zimmermannstraße	Lahnberge	4-zeilig	1 Stk		2, 4, 19, 76	Netzausbau Ring	/ 2024
27	3	Kantstraße	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		7, 15	Netzausbau Ring	/ 2024
28	3	Kantstraße	Lahnberge	4-zeilig	1 Stk		7, 15, 19	Netzausbau Ring	/ 2024
29	3	Ginseldorfer Weg	Lahnberge	4-zeilig	1 Stk		2, 3, 8, 18, 19, 75	Netzausbau Ring	/ 2024
Summe					11 Stk				2024
30	4	Sachsenring	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		1, 4, 18, 19, 22	Netzausbau	2025
31	4	Diakonie Krankenhaus	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		1, 19, 22	Netzausbau	2025
32	4	Sudetenstraße	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		1, 2, 4, 6, 19	Netzausbau	2025
33	4	Sudetenstraße	Lahnberge	4-zeilig	1 Stk		1, 2, 4, 6, 19	Netzausbau	2025
34	4	Kreishaus	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		6, 81	Netzausbau / Behördenzentrum	2025
35	4	Kreishaus	Richtsberg	4-zeilig	1 Stk		6, 81	Netzausbau / Behördenzentrum	2025
36	4	Friedrich-Ebert-Straße	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		1, 4,	Netzausbau	2025
37	4	Erfurter Straße	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		1, 4	Netzausbau	2025
38	4	Südbahnhof/West	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		3, 383, P+R	Netzausbau / Lückenschluss	2025
39	4	Wilhelmsplatz	Ockershausen/Stadtwald	4-zeilig	1 Stk		5, 15	Netzausbau / Umsteigepunkt	2025
40	4	Graf-von-Staufenberg-Straße	Innenstadt	4-zeilig	1 Stk		8, 17	Netzausbau	2025
Summe					11 Stk				2025

Stand: 21.03.2022

Hinsichtlich des Fahrgastkomforts bieten sich ebenfalls Kommunikationsmaßnahmen an. Die Darstellung von betrieblichen, aber auch informativen Informationen im Sinne eines „Fahrgast-TV“ in den Fahrzeugen ermöglicht eine subjektive Verkürzung der Fahrzeit über den Content im Bildschirm. Ähnliche Verhaltensänderungen können bei der Bereitstellung von WLAN-Internetzugängen für private Endgeräte festgestellt werden. Hier besteht darüber hinaus das Potenzial, Vandalismus-

Schäden im Fahrzeug durch Ablenkung zu vermindern. Content auf Bildschirmen im Fahrzeug und an den Haltestellen erreichen darüber hinaus u. a. mit Pendelndenverkehren und Studierenden ein breites Publikum.

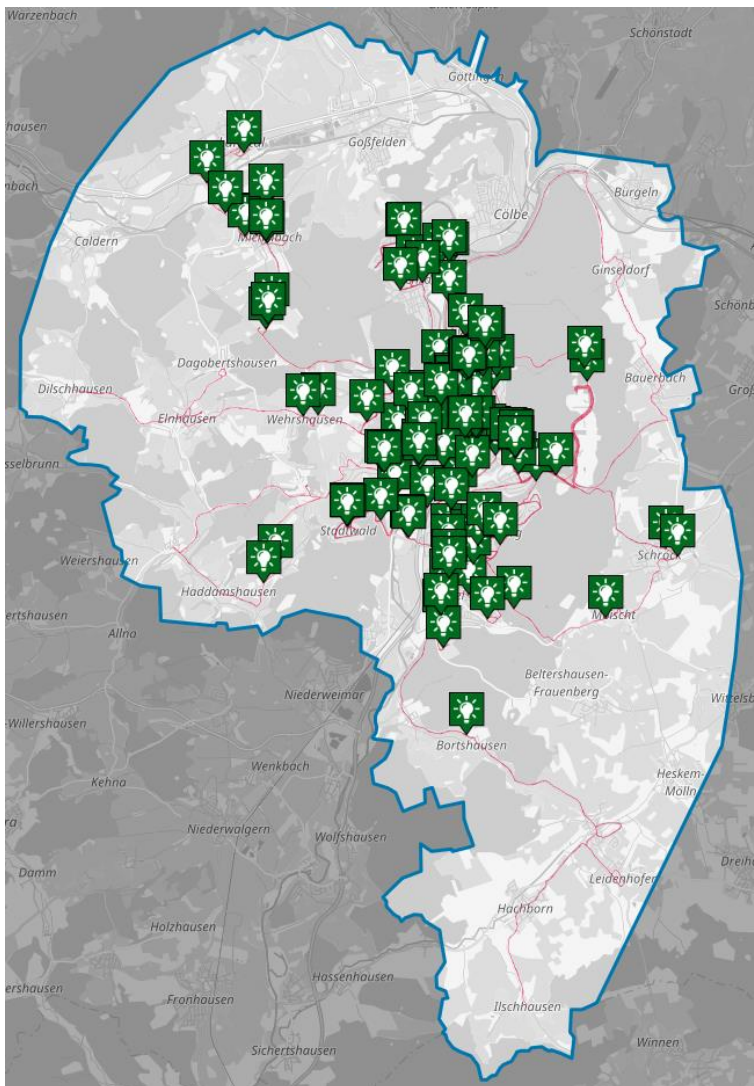
Das Informationsangebot für mobilitätseingeschränkte Personen ist deutlich auszuweiten. Hier sind in Abstimmung zwischen Stadt und Verkehrsbetrieb eine laufend aktualisierte Liste über die Barrierefreiheit der Haltestellen sowie weitere Informationsmaterialien wie die Ausstattung der Fahrzeuge digital zur Verfügung zu stellen. Die Barrierefreiheit der Haltestellen ist Stadtbusliniennetzplan darzustellen. Bei einer Neuaufsetzung der Websites von SWMR und MVG ist auf eine barrierefreie Gestaltung zu achten.

6.4 Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung

Vom 20. Oktober 2022 bis zum 20. November 2022 wurde allen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, zu dem dort vorgestellten Planungsstand³⁷ des Nahverkehrsplans Rückmeldung zu geben. Diese Rückmeldung erfolgte in erster Linie als Online-Dialog über die Adresse: marburg-machtmit.de/topic/nahverkehrsplan. Dort bestand die Möglichkeit, Ideen einzutragen und zu lokalisieren, sowie bestehende Ideen weiterer Nutzerinnen und Nutzer einzusehen und diese zu kommentieren bzw. unterstützen. Grundlage dafür war eine Karte Marburgs mit der Netzkonzeption des Planungsstandes sowie ergänzenden Erläuterungen. Neben der Teilnahme am Online-Dialog bestand die Möglichkeit, sich bei den Verantwortlichen der Stadtwerke Marburg Consult GmbH, dem beratenden Planungsbüro sowie der Stadtverwaltung telefonisch oder per Mail zu melden und entsprechende Anregungen abzugeben. Bei dem Online-Dialog handelt es sich um eine nicht-repräsentative Umfrage, die Ergebnisse dienen dazu, den Planungsstand einzuordnen und ein Stimmungsbild zu erhalten. Darüber hinaus können bei einzelnen Themen Veränderungen und Verbesserungen auf Grundlage der Rückmeldungen vorgenommen werden.

³⁷ Es ist zu beachten, dass der Planungsstand aus Oktober 2022 in Folge der Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung überarbeitet wurde und demnach nicht gänzlich mit der in Kapitel 6.1 aufgeführten Netzkonzeption übereinstimmt.

Abbildung 32: Online-Dialog zum Nahverkehrsplan



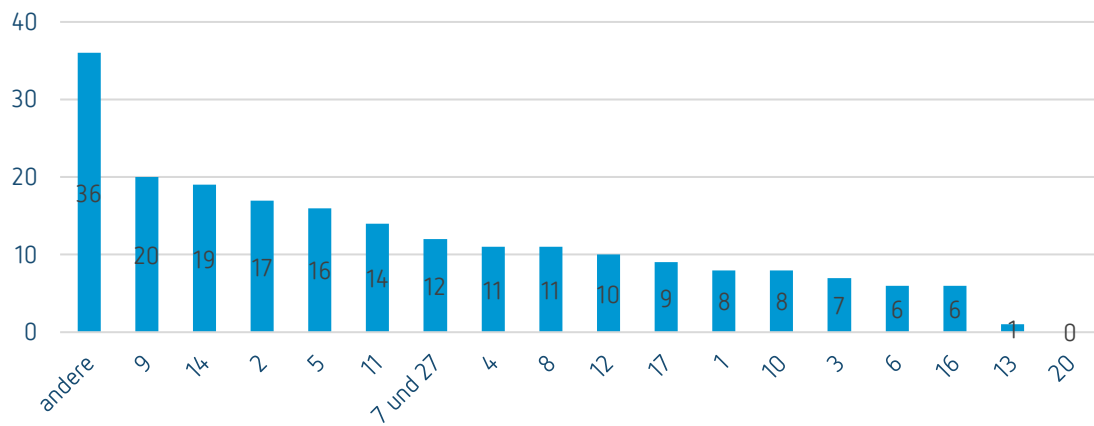
Quelle: marburgmachtmit.de/topic/nahverkehrsplan

Insgesamt wurden 172 Ideen eingereicht, die mit 62 Kommentaren versehen wurden. Es wurden 669 Stimmen („Daumen hoch“/Zustimmung) zu einzelnen Ideen abgegeben. Von den 172 Ideen hatten 122 einen Ortsbezug, weitere 50 Ideen wurden nicht genauer lokalisiert. Zwischen dem 20. Oktober und dem 20. November verzeichnete die Plattform insgesamt 3.845 Besuche. Dabei gab es 10.035 Seitenansichten über die gesamte Beteiligungsplattform. Davon entfielen wiederum 3.668 Ansichten auf die Crowdmapping-Seite des Beteiligungsprojektes und 265 weitere Ansichten auf die dazugehörige Seite für die Ideen ohne konkreten Ortsbezug.³⁸ Die meisten Anmerkungen kamen zu den Linien 9, 14, 2, und 5 sowie „andere“³⁹, die wenigsten Anmerkungen zu den Linien 6, 16, 13 und 20 (vgl. Abbildung 33).

³⁸ Gemäß Abschlussbericht: Online-Dialog zum Nahverkehrsplan Marburg, wer denkt was GmbH

³⁹ Hier wurden u. a. Anmerkungen zum geplanten Schnellbuskonzept, zu flexiblen Bedienformen und sonstigen Themen vermerkt

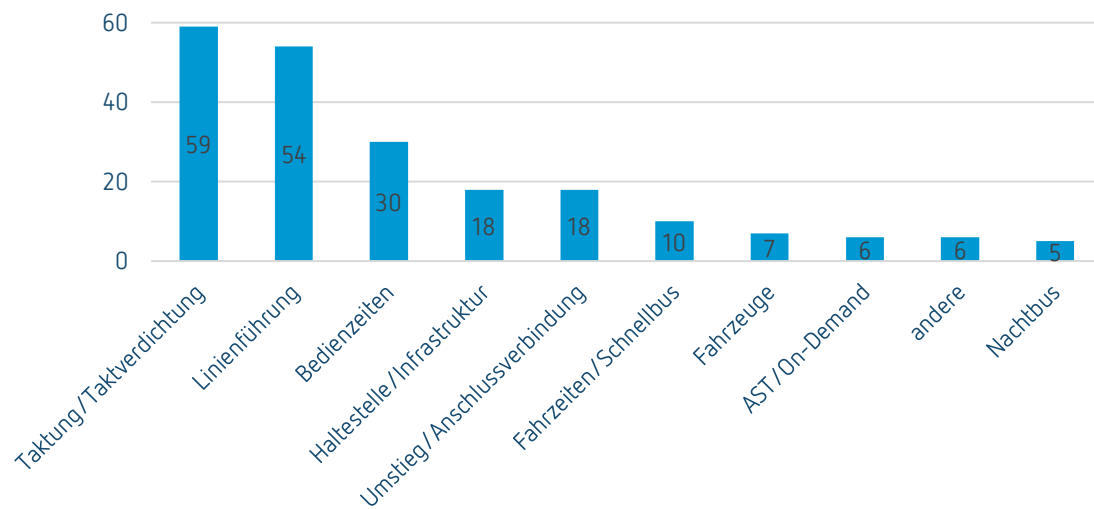
Abbildung 33: Anzahl der Ideen nach Linien



Quelle: Planersocietät nach wer denkt was GmbH

Es haben sich darüber hinaus zwei Themenbereiche herausgestellt, zu denen die meisten Ideen eingegangen sind: Taktung/Taktverdichtung und Linienführung. Wenige Ideen wurden zu den Themenbereichen Fahrzeuge, AST/On-Demand und Nachtbus eingereicht (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Anzahl der Ideen nach Themen



Quelle: Planersocietät nach wer denkt was GmbH

In Folge der Online-Beteiligung wurden einige Themen überarbeitet und neue Ansätze aufgenommen. Unter anderem wurde im Vergleich zum Planungsstand Oktober 2022 die Linienführung der Linie 9 angepasst und für den universitären Betrieb optimiert, die Betriebszeiten der Linie 10 verlängert oder das geplante Schnellbuskonzept konkretisiert.

7 Auswirkungen

Das Konzept Marburg 21+ beinhaltet eine Steigerung und Optimierung des ÖPNV-Angebots in Marburg. Dies zeichnet sich in betrieblicher Hinsicht durch angepasste Linienverläufe und optimierten Fahrzeugeinsatz, insbesondere aber auch durch erweiterte Betriebszeiten aus. Weiterhin wird die ÖPNV-Infrastruktur ausgebaut und optimiert. Inhalte sind dabei u. a. der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen, die Schaffung von Mobilstationen zur Förderung der Intermodalität sowie die Prüfung zusätzlicher Bahnstationen. Ergänzt wird dies durch organisatorische Maßnahmen, bspw. innerhalb des Mobilitätsmanagements oder hinsichtlich Kommunikation und Information. Die Gesamtheit aller Maßnahmen wird voraussichtlich zu einer gesteigerten Fahrgastnachfrage im ÖPNV führen. Dies ist in der Verstärkung des Angebots sowie den aufgezeigten zusätzlichen Push-Maßnahmen begründet. Somit kann der ÖPNV die Rückgrat-Funktion innerhalb des Umweltverbundes verstärken und einen wichtigen Beitrag zu den im verkehrsmittelübergreifenden MoVe 35 genannten Klimaschutzziele leisten.

7.1 Prognose der Betriebsleistung

Auf Grundlage des Konzepts Marburg 21+ wurde eine Prognose der Nutzwagenkilometer (NwKm) für alle Linien im Stadtbusverkehr erstellt. Darüber hinaus wurde der Fahrzeugbedarf (mit Ausnahme einzelner Schulfahrten) für das Konzept Marburg 21+ ermittelt. Mit dem Konzept geht eine erhebliche Steigerung der Betriebsleistung einher, wie den folgenden Tabellen zu entnehmen ist.

Tabelle 29: Prognostizierte Betriebsleistung des Konzepts Marburg 21+

Linie	Jährliche Leistung gesamt in NwKm/a	Jährliche Leistung gesamt in Stunden/a
1	369.060	23.048
2	239.423	14.274
3	227.506	14.261
4	433.621	24.318
5	321.300	19.205
6	216.314	12.740
7	296.938	14.245
8	175.333	11.028
9	53.727	1.966
10	37.702	2.634
11	402.895	13.325
12	271.663	10.167
13	218.797 ⁴⁰	7.489
14	326.007 ⁴¹	13.401
15	38.248	1.687:
16	264.374	11.059

⁴⁰ Davon ca. 67 % innerhalb der Gebietskörperschaft der Universitätsstadt Marburg

⁴¹ Davon ca. 85 % innerhalb der Gebietskörperschaft der Universitätsstadt Marburg

Linie	Jährliche Leistung gesamt in NwKm/a	Jährliche Leistung gesamt in Stunden/a
17	336.288	13.557
18	44.165	1.517
19	29.613	1.451
20	69.310	4.150
22	26.068	1.379
27	301.409	13.858
Summe	4.699.773	230.769

Tabelle 30: Prognostizierte Betriebsleistung des Konzepts Marburg 21+ im Vergleich zum Status Quo

	Jährliche Leistung gesamt in NwKm/a	Jährliche Leistung gesamt in Stunden/a
Grundleistung öDA 2019/2020	3.200.045	170.504
Prognostizierte Betriebsleistung des Konzepts Marburg 21+	4.699.773	230.769
Veränderung absolut	+ 1.499.727	+60.265
Veränderung in Prozent	+47 %	+35 %

Tabelle 31: Prognostizierter Fahrzeugbedarf des Konzepts Marburg 21+

Linie	Midibus	Solobus	Gelenkbus
1	0	0	6
2	0	4	0
3	0	4	0
4	0	0	6
5	0	4	0
6	0	0	4
7	0	0	4
8	0	0	3
9	0	2	0
10	1	0	0
11	0	4	0
12	0	3	0
13	2	1	1
14	0	5	0
15	0	1	4
16	3	0	0
17	0	4	0
18	0	3	3
19	0	0	0
20	1	0	0
22	0	1	5
27	0	0	4
Summe	7	36	40

Tabelle 32: Prognostizierter Fahrzeugbedarf des Konzepts Marburg 21+ im Vergleich zum Status Quo

	Midibus	Solobus	Gelenkbus	gesamt
Fahrzeuge Bestand	3	25	38	66
Fahrzeuge Konzept Marburg 21+	7	36	40	83
Veränderung absolut	+4	+11	+2	+17
Veränderung prozentual	+57 %	+31 %	+5 %	+20 %

7.2 Finanzierung und Kostenschätzung

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen der Energiepreise, Fahrzeugbeschaffungskosten und Kosten des Fahrpersonals kann keine valide Kostenentwicklung für den Zeitraum der Umsetzung des Nahverkehrsplanes angegeben werden.

Alein mit der Ausweitung des Fahrplanangebotes um +47 % von 3,2 Mio. auf 4,7 Mio. Fahrplankilometer gehen entsprechende prozentuale Kostensteigerung einher. Zusätzlich entstehen weitere Kostensteigerungen, bspw. durch die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Bei konventioneller Antriebsart ist für den vorgelegten Nahverkehrsplan ein Mehrbedarf von 17 Fahrzeugen gegenüber dem Status

quo anzusetzen. Ausgehend von einem Einzelpreis von ca. 420.000 € pro Gelenkbus und ca. 350.000 € pro Solo bzw. Midifahrzeug (Preisstand 2022) ergibt sich ein Investitionsbedarf von insgesamt ca. 6,1 Mio. Euro. Bei Einsatz von E-Bussen bzw. H2-Bussen ist von einer höheren Anzahl von zu beschaffenden Fahrzeugen und einem höheren Anschaffungspreis auszugehen. Ein Einsatz von E-Bussen bzw. H2-Bussen erfordert zusätzliche Investitionen für die Infrastruktur (Betriebswerkstatt, Betankung). Durch die Ausweitung des Fahrplanangebots von 3,2 Mio. auf 4,7 Mio. Fahrplankilometer entsteht eine Kostensteigerung. Darüber hinaus ist ein Mehrbedarf von ca. 41 Fahrpersonen notwendig, was ebenso zu Kostensteigerung führt. Bei Betrachtung aller durch die Stadtwerke Marburg durchzuführenden Ausweitungen des ÖPNV-Angebots ist damit zu rechnen, dass sich die Kosten insgesamt auf das Dreifache erhöhen.

Die Kostenschätzung basiert ausschließlich auf den betrieblichen Leistungsausweitungen und enthält keine weiteren Verbesserungen des Anforderungsprofils, z. B. Evaluierung Nachtangebot, Qualitätsmanagement, Ausstattungsmerkmale von Bussen (wie erweiterte Fahrgastinformation, Digitalisierung oder Barrierefreiheit), Maßnahmen zur Busbeschleunigung oder den Ausbau von Haltestellen und deren Ausstattungselementen.

Aufgrund der aktuellen Situation (Entwicklung Corona-Auswirkungen, Entwicklung Deutschlandticket) kann keine valide Abschätzung von Erlösen kalkuliert werden.

7.3 Umsetzung

Die Umsetzung des Konzepts Marburg 21+ erfolgt schrittweise, um die finanziellen und personellen Ressourcen zielgerichtet einzusetzen. Weiterhin ist eine ständige Abstimmung mit dem Landkreis Marburg-Biedenkopf notwendig, um die ein- und ausbrechenden Verkehre zu koordinieren. Insbesondere hinsichtlich der betrieblichen Leistungsausweitung ist eine fachliche Abhängigkeit untereinander zu beachten, um einzelne Maßnahmen zielgerichtet umsetzen zu können. Dabei ist eine Priorisierung anhand der in diesem Nahverkehrsplan aufgestellten Zielsetzung vorzunehmen.

Kurzfristig stehen noch keine zusätzlichen Fahrzeuge und kein weiteres Fahrpersonal zur Verfügung. Anpassungen im Betrieb können daher zunächst nur mit vorhandener Infrastruktur und vorhandenem Personaleinsatz erfolgen. Darunter fallen bspw. die Anpassungen von Fahrwegen wie auf den Linien 9 und 10. Mit Anschaffung neuer Fahrzeuge und idealerweise neu gewonnenem Fahrpersonal besteht mittelfristig die Möglichkeit, das Fahrtenangebot auszuweiten. Zunächst sollen die Außenstadtteile durchgehend ein regelmäßiges Fahrplanangebot erhalten. Ebenso sollen die Betriebszeiten in den Außenstadtteilen erweitert werden. Entsprechende Vorgaben sind den jeweiligen Liniensteckbriefen zu entnehmen. Weiterhin soll der Tausch von Linienästen (Linien 2 und 8 sowie Linien 1, 4 und 6) und damit einhergehende Änderungen der Gefäßgrößen erfolgen. Langfristig sollen alle weiteren Änderungen des Konzepts Marburg 21+ durchgeführt werden. Dazu zählen insbesondere die flächendeckende Ausweitung der Bedienzeiten auch im Innenstadtbereich.

Die Umsetzung wird sich nur dann realisieren lassen, wenn ausreichend Fahrpersonal und Fahrzeuge vorhanden sind und zudem die Finanzierung durch die Universitätsstadt Marburg sichergestellt werden kann.

Für die Neubeschaffung von Fahrzeugen ist mit einem Zeitaufwand von derzeit mindestens einem Jahr zu rechnen. Die Personalakquise wird von Seiten des Konzessionsnehmers aktuell bereits mit Hochdruck sogar im Ausland betrieben wird. Dabei ist die stetige Konkurrenz zu weiteren in der Region ansässigen Unternehmen sowie die bundesweite Konkurrenz, um Fahrpersonal zu berücksichtigen. Es ist daher mit einer weiterhin hohen Fluktuation von Fahrpersonal und damit dauerhaft hohen Anstrengungen zur Personalgewinnung zu rechnen.

Zur Umsetzung dieses Nahverkehrsplans wird ein Umsetzungskonzept mit allen betroffenen Beteiligten ausgearbeitet, welches die Inhalte dieses Nahverkehrsplans darstellt und eine Umsetzung des Konzepts Marburg 21+ in den nächsten 5 Jahren ermöglicht. Dazu ist seitens der Stadtwerke Marburg Consult sowie der Stadtverwaltung Marburg ein Entwurf mit allen Beteiligten zu erarbeiten.

8 Quellenverzeichnis

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2014): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Bonn

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018): RegioStaR. Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Berlin

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (2021): Fachkräftemangel bremst Verkehrswende aus: Zehntausende Busfahrer:innen werden zusätzlich benötigt.

Deutscher Bundestag (2021): Bundesgesetzblatt Jahrgang 2021 Teil I. Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts. Bonn

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln: FGSV Verlag

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS). FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Köln: FGSV Verlag in Verbindung mit VDV 2019: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV

Freiburger Verkehrs AG (2023): Netzpläne. Freiburg

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2000): Landesentwicklungsplan Hessen 2000. Wiesbaden

Hessisches Statistisches Landesamt (2009-2020): Hessische Gemeindestatistik. Wiesbaden

Magistrat der Universitätsstadt Marburg – Fachdienst Umwelt, Klima- und Naturschutz, Fairer Handel (2020): Klima-Aktionsplan 2023 der Universitätsstadt Marburg. Marburg

Mobilität in Städten – SrV 2013 (2014): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ – Städtevergleich. Technische Universität Dresden. Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung. Dresden

Mobilität in Städten – SrV 2018 (2020): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich. Technische Universität Dresden. Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung. Dresden

Philipps-Universität Marburg (2023): Studierendenzahlen. Wintersemester 2019/20. Marburg

Regierungspräsidium Gießen (2010): Regionalplan Mittelhessen 2010. Gießen

Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) (2021): Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP). Frankfurt

Stadt Marburg/Planersocietät (2023): MoVe 35 Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035. Marburg

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Allgemeiner Ausschuss für Planung (2019): Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV. VDV-Schrift 4, 01/2019. Köln: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (2021): Fachkräftebedarf steigt erneut bei Bus und Bahn. Berlin: VDV

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. Auflage. Köln

9 Anhang

9.1 Liniensteckbriefe Bestand

Nachfolgend ist für jede Bus- und Bedarfslinie, die im Tagverkehr Haltestellen innerhalb Marburgs bedient, ein Liniensteckbrief angelegt. Die Linien sind in aufsteigender Reihenfolge sortiert. Die Anrufsammeltaxis (AST) sind mit der Liniennummer eingeordnet und mit AST gekennzeichnet.

Die Liniensteckbriefe stellen den Istzustand 01/2021 dar. Die Angaben zur Kilometrierung umfassen im Bestand das aktuelle Leistungsvolumen. Bei Schullinien können sich aus schulischen Gründen kurzfristige Änderungen ergeben.

Detaillierte Angaben zu allen Linien der Nahverkehr Marburger Verkehrsgesellschaft mbH können den Fahrplänen auf der Internetseite des Verkehrsunternehmens (<https://www.stadtwerke-marburg.de/verkehr/bus-bahn>) entnommen werden.

1 Wehrda - Diakonie – Hauptbahnhof (Hbf.) – Stadtmitte – Südbahnhof (Sbf.) - Richtsberg

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Wehrda - Diakonie - Hbf. - Stadtmitte - Sbf. - Richtsberg																					
MF			*	*	*	*															
Sa																					
So																					
Richtsberg - Sbf. - Stadtmitte - Hbf. - Diakonie - Wehrda																					
MF		*	*	*	*	*	*														
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	Hbf. / Sbf.
------------	-------------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- * 20/40 min Wechsel
- HIN: MF Ab 19:00/ Sa ab 17:00/ So ab 16:00 Anfahrt der Haltestellen Eisenacher Weg A1 bis Pommernweg 2
- RÜCK: MF Um 7:00 / 7:30 Schulfahrten // MF ab 8:00 im Normalbetrieb // MF Bis 19:00 Abfahrt an Eisenacher Weg B4/ Ab 19:00 Abfahrt an Pommernweg 1 // Sa von 7:00 – 17:00 keine Anfahrt der Haltestellen Pommernweg bis Eisenacher Weg // So von 9:00 – 16:00 keine Anfahrt der Haltestellen Pommernweg bis Eisenacher Weg
- Vertaktet mit Linie 4
- Innenstadtachse (1/2/4/7)



T TaxiBus/AST	Kein Verkehr	Einzelfahrten	Takt 120	Takt 60	Takt 30	Takt 20	Takt 15
---------------	--------------	---------------	----------	---------	---------	---------	---------

2 Richtsberg - Lahnberge – Hauptbahnhof (Hbf). - Stadtmitte – Südbahnhof (Sbf) - Cappel

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Richtsberg - Lahnberge - Hbf. - Stadtmitte - Sbf. - Cappel																					
MF																					
Sa																					
So																					
Cappel - Sbf. - Stadtmitte - Hbf. - Lahnberge - Richtsberg																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	Hbf./Sbf
------------	----------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- Anbindung der Haltestellen Cappeler Gleiche, Zum Neuen Hieb etc. (Stadtteilzentrum Cappel)
- Innenstadtachse (1/2/4/7)



3 Waldtal - Hbf. - Südviertel - Sbf./West - Cappel

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Waldtal - Hbf. - Südviertel - Sbf./West - Cappel																					
MF																					
Sa																					
So																					
Cappel - Sbf./West - Südviertel - Hbf. - Waldtal																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	Hbf./Sbf-West
------------	---------------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- HIN: Sa Bedienung Waldtal ab 10.00 Uhr
- RÜCK: MF Anbindung Lahnwerkstätten durch Einzelfahrt



T TaxiBus/AST	Kein Verkehr	Einzelfahrten	Takt 120	Takt 60	Takt 30	Takt 20	Takt 15
---------------	--------------	---------------	----------	---------	---------	---------	---------

4 Wehrda - Kaufpark – Hauptbahnhof (Hbf.) - Stadtmitte – Südbahnhof (Sbf.) - Richtsberg

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Wehrda - Kaufpark - Hbf. - Stadtmitte - Sbf. - Richtsberg																					
MF																					
Sa																					
So																					
Richtsberg - Sbf. - Stadtmitte - Hbf. - Kaufpark - Wehrda																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	Hbf. / Sbf.
------------	-------------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- Vertaktet mit Linie 1
- Innenstadtachse (1/2/4/7)
- RÜCK: MF/Sa/So jeweils eine Einzelfahrt um 0:30 bis Südbahnhof



5		Marbach - Hauptbahnhof (Hbf.) - Stadtmitte - Ockershausen - Stadtwald																										
Liniencharakteristika																												
Konzessionär		Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)																										
Aufgabenträger		Universitätsstadt Marburg																										
Linienbündel																												
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																												
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24							
Marbach - Hbf. - Stadtmitte - Ockershausen - Stadtwald																												
MF																												
Sa																												
So																												
Stadtwald - Ockershausen - Stadtmitte - Hbf. - Marbach																												
MF																												
Sa																												
So																												
Vernetzung																												
Anschlüsse		Hbf.																										
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																												
-																												



T TaxiBus/AST Kein Verkehr Einzelfahrten Takt 120 Takt 60 Takt 30 Takt 20 Takt 15

6		Hauptbahnhof (Hbf.) - Erlenring - Südbahnhof (Sbf.) - Badestube - Richtsberg																									
Liniencharakteristika																											
Konzessionär		Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)																									
Aufgabenträger		Universitätsstadt Marburg																									
Linienbündel																											
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																											
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24						
Hauptbahnhof - Erlenring - Sbf. - Badestube - Richtsberg																											
MF																											
Sa																											
So																											
Richtsberg - Badestube - Sbf. - Erlenring - Hauptbahnhof																											
MF																											
Sa																											
So																											
Vernetzung																											
Anschlüsse		Hbf./Sbf.																									
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																											
-																											



7 Hauptbahnhof (Hbf.) - Stadtmitte – Südbahnhof (Sbf.) - Universitätsklinikum

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

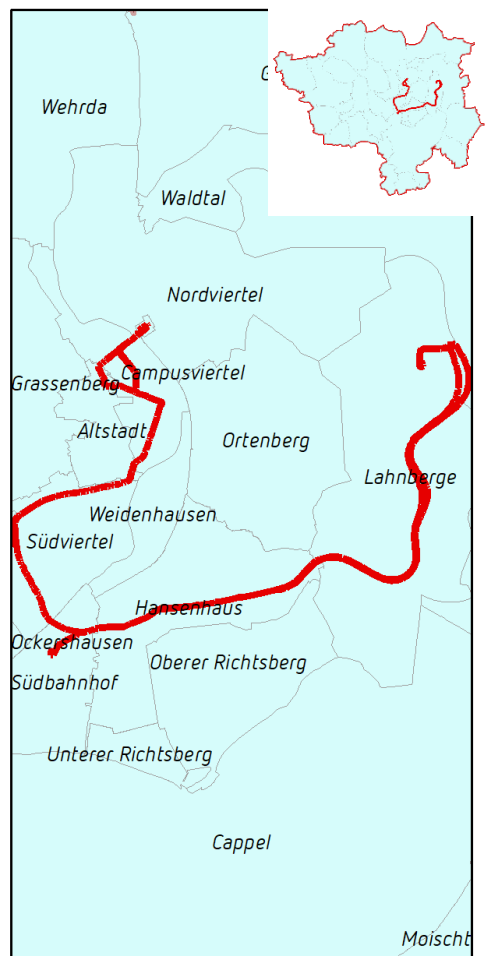
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Hbf. - Stadtmitte - Sbf. - Universitätsklinikum																					
MF																					
Sa																					
So																					
Universitätsklinikum - Sbf. - Stadtmitte - Hbf.																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	Hbf./Sbf.
------------	-----------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- HIN: MF Einzelfahrten um 6:00/6:20 ab Wilhelmsplatz
- RÜCK: MF Einzelfahrten um 5:30/6:00 ab Hölderlinstraße
- Innenstadtachse (1/2/4/7)



T TaxiBus/AST Kein Verkehr Einzelfahrten Takt 120 Takt 60 Takt 30 Takt 20 Takt 15

8		Waldtal - Erlenring - Stadtwald																							
Liniencharakteristika																									
Konzessionär		Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)																							
Aufgabenträger		Universitätsstadt Marburg																							
Linienbündel																									
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																									
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Waldtal - Erlenring - Stadtwald																									
MF																									
Sa																									
So																									
Stadtwald - Erlenring - Waldtal																									
MF																									
Sa																									
So																									
Vernetzung																									
Anschlüsse		Hbf.-Ost																							
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																									

- MF: Stundentakt verkürzter Fahrweg ohne HST Tabor
- Sa/So: durchgehende Bedienung HST Tabor



9 Elisabethkirche - Erlenring – Universitätsklinikum

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Elisabethkirche - Erlenring - Universitätsklinikum UKGM

MF Vb																						
MF																						
Sa																						
So																						

UKGM Universitätsklinikum - Erlenring - Elisabethkirche

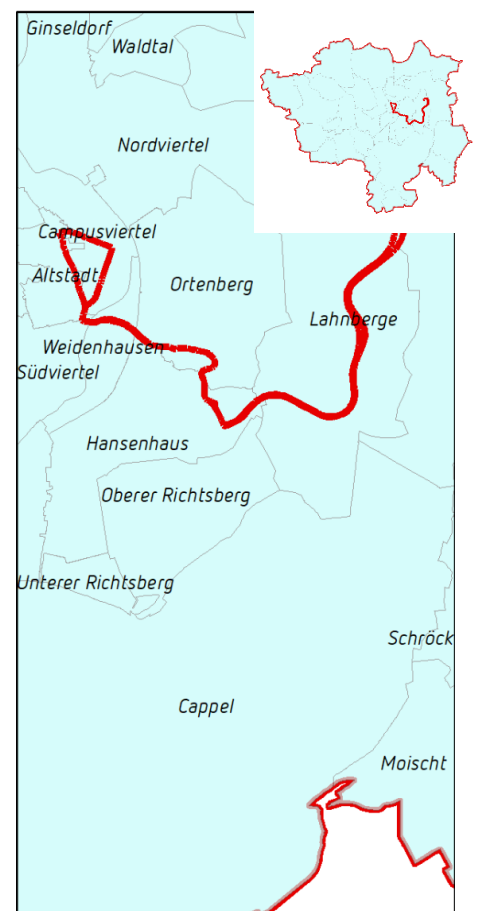
MF Vb																						
MF																						
Sa																						
So																						

Vernetzung

Anschlüsse	
------------	--

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- Universitätsverkehr
- MF: Die Linie wird zu Vorlesungszeiten (Fußnote Vb) verstärkt von 02.11.2020 bis 26.02.2021, 12.04.2021 bis 16.07.2021 und 18.10.2021 bis 18.02.2022. nicht vom 19.12.2020 bis 08.01.2021
- Sa: Jede Fahrt findet statt



T TaxiBus/AST	Kein Verkehr	Einzelfahrten	Takt 120	Takt 60	Takt 30	Takt 20	Takt 15
---------------	--------------	---------------	----------	---------	---------	---------	---------

10 Hauptbahnhof - Elisabethkirche - Schloss

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

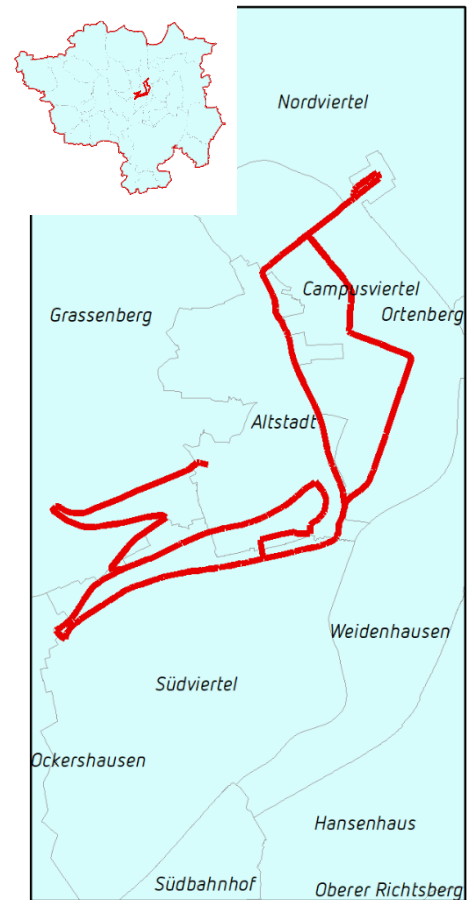
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Hauptbahnhof - Elisabethkirche - Schloss																					
MF																					
Sa																					
So																					
Schloss - Stadtmitte - Hauptbahnhof																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	Hbf.
------------	------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

Öffnungszeiten Schloss:
 April bis Oktober 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr



11 | **Universitätsklinikum - Bauerbach - Ginseldorf - Hauptbahnhof**

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

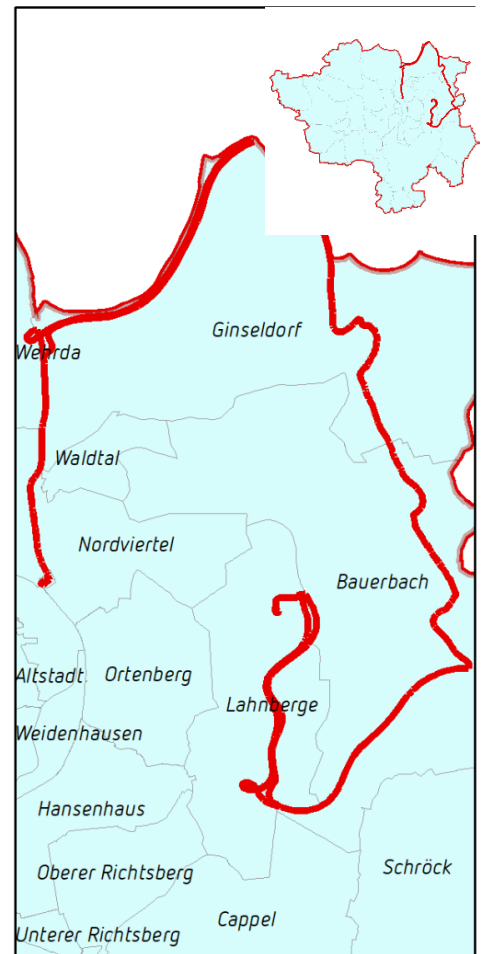
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Universitätsklinikum - Bauerbach - Ginseldorf - Hauptbahnhof																					
MF																					
Sa																					
So																					
Hauptbahnhof - Ginseldorf - Bauerbach - Universitätsklinikum																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	Hbf.
------------	------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- HIN: MF Einzelfahrt um 5:30 ab Bauerbach, Bauerbacher Str.
- RÜCK: MF/Sa/So Botanischer Garten und Hans-Meerwein-Straße nur zum Ausstieg



T TaxiBus/AST	Kein Verkehr	Einzelfahrten	Takt 120	Takt 60	Takt 30	Takt 20	Takt 15
---------------	--------------	---------------	----------	---------	---------	---------	---------

12 Südbahnhof (Sbf.) - Hölderlinstr. - Schröck - Moischt - Cappel –Sbf.

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Sbf. - Hölderlinstr. - Schröck - Moischt - Cappel - Sbf.																							
MF																							
Sa																							
So																							

Südbahnhof - Sonnenblick - Schröck - Moischt

MF																						
Sa																						
So																						

Vernetzung

Anschlüsse	Sbf.
------------	------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- HIN: MF Abfahrt 8:00 Uhr verkürzt ab Schröck, Am schwarzen Born
- HIN: Kurse ab 20.00 Uhr verkürzt ab Schröck Reutergasse
- RÜCK: MF Einzelfahrt um 5:00 ab Moischt, Hahnerheide
- Rundfahrt von Sbf. Zu Sbf. / MF ab 20:00 nur bis Schröck, Reutergasse / Sa bis 16:00 nur bis Schröck, Reutergasse



13 Ilschhausen - Bortshausen - Ronhausen – Südbahnhof (Sbf.)

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Ilschhausen - Bortshausen - Ronhausen - Südbahnhof																						
MF																						
Sa																						
So																						

Südbahnhof - Ronhausen - Bortshausen - Ilschhausen

MF																						
Sa																						
So																						

Vernetzung

Anschlüsse	Sbf.
------------	------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

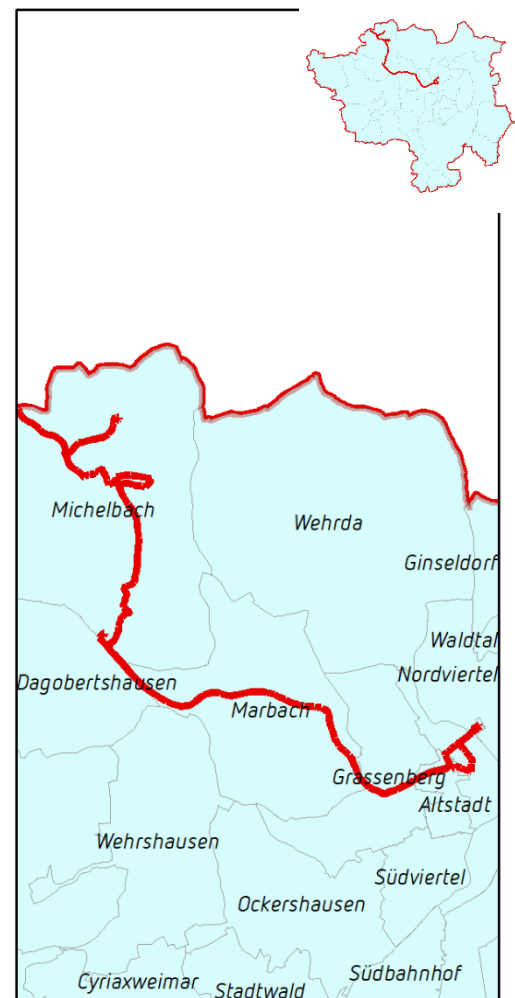
- HIN: Sa Einzelfahrt um 7:00 // Sa Einzelfahrt um 18:00 ab Bortshausen, Bürgerhaus
- RÜCK: Sa ganztägig nur ab Südbahnhof, ab 17:00 nur bis Bortshausen, Bürgerhaus



T TaxiBus/AST Kein Verkehr Einzelfahrten Takt 120 Takt 60 Takt 30 Takt 20 Takt 15

14	Sterzhausen - Michelbach - Görzhäuser Hof - Behringwerke – Hauptbahnhof (Hbf.)																								
Liniencharakteristika																									
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)																								
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg																								
Linienbündel																									
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																									
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Sterzhs. - Michelbach - Görzhäuser Hof - Behringwerke - Hbf.																									
MF																									
Sa																									
So																									
Hbf.- Behringwerke - Görzhäuser Hof - Michelbach - Sterzhs.																									
MF																									
Sa																									
So																									
Vernetzung																									
Anschlüsse	Hbf. / Sterzhausen Bf.																								
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																									

- Bedienungsgrafik bezieht sich vor allem auf Stadtgebiet. Sterzhausen in Tagesrandlage und Sa /So ohne Bedienung durch Linie 14



16 Dilschhausen - Dagobertshausen. - Einhausen. - Wehrshausen. - Alte Universität

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Dilschhs. - Dagobertshs. - Einhs. - Wehrshs. - Alte Universität																						
MF																						
Sa																						
So																						
Alte Universität - Wehrshs. - Einhs. - Dagobertshs. - Dilschhs.																						
MF																						
Sa																						
So																						

Vernetzung

Anschlüsse	
------------	--

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- durchgehender Takt mit Sprüngen in der Abfahrtsminute



T TaxiBus/AST Kein Verkehr Einzelfahrten Takt 120 Takt 60 Takt 30 Takt 20 Takt 15

17 Wilhelmsplatz - Stadtwald - Allnatal - Stadtwald - Radestr.

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Wilhelmsplatz - Stadtwald - Allnatal - Stadtwald - Radestr.																						
MF																						
Sa																						
So																						

Vernetzung

Anschlüsse	
------------	--

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- HIN: MF/Sa ab 20:00, So ganztägig nur von Wilhelmsplatz bis Wilhelmsplatz // MF zwischen 12:00 und 20:00 keine richtige Taktung



19		Uniklinikum Anfahrten aus Richtung Wehrda, Cappel und Richtsberg																									
Liniencharakteristika																											
Konzessionär		Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)																									
Aufgabenträger		Universitätsstadt Marburg																									
Linienbündel																											
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																											
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24						
Universitätsklinikum UKGM: Stadtbüro B2 – Sonnenblick (Haltestellen)																											
MF																											
Sa																											
So																											
Universitätsklinikum UKGM: Capper Gleiche – Sonnenblick/Universitätsklinikum 3 (Haltestellen)																											
MF																											
Sa		2																									
So																											
Vernetzung																											
Anschlüsse																											
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																											
Kein Taktfahrplan kein einheitlicher Fahrweg																											

20 AquaMar - Erlenring - Rotenberg - Marbach

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

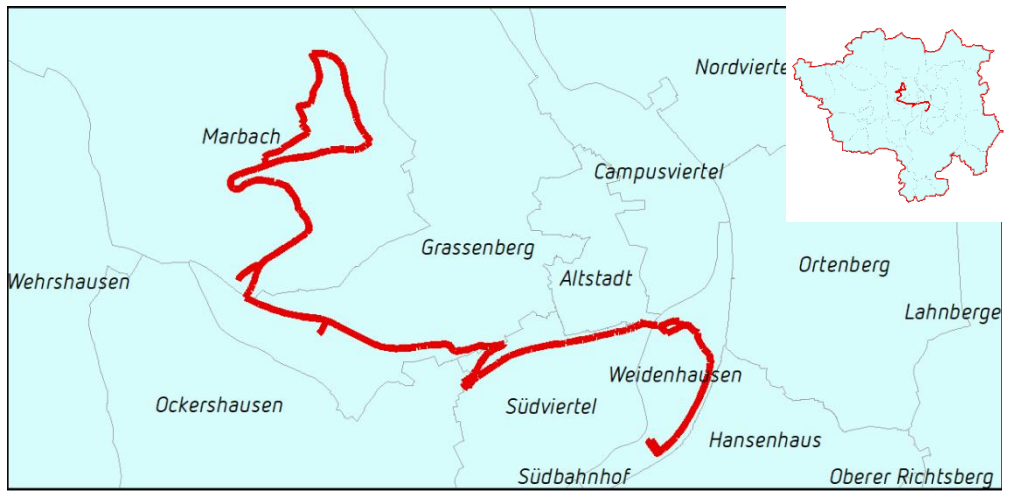
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
AquaMar - Erlenring - Rotenberg - Marbach																					
MF																					
Sa																					
So																					
Marbach - Rotenberg - Erlenring - AquaMar																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	Keine
------------	-------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

alter NVP: „Anbindung des Aqua-Mars an das Stadtbusnetz“
 Öffnungszeiten Aquamar:
 Mo-Fr: 10.00-22.00 Uhr
 Sa: 10.00-21.00 Uhr
 So: 10.00-21.00 Uhr
 laut Homepage 02/2021



27		Hauptbahnhof (Hbf.) - Erlenring – Südbahnhof (Sbf.) - Universitätsklinikum - Hbf.																					
Liniencharakteristika																							
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)																						
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg																						
Linienbündel																							
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Hbf. - Erlenring - Sbf. - Universitätsklinikum - Hbf.																							
MF																							
Sa																							
So																							
Hbf.- Universitätsklinikum - Sbf. - Erlenring - Hbf.																							
MF																							
Sa																							
So																							
Vernetzung																							
Anschlüsse	Hbf. / Sbf.																						
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																							
-																							



T TaxiBus/AST
Kein Verkehr
Einzelfahrten
Takt 120
Takt 60
Takt 30
Takt 20
Takt 15

P + R Am Kaufmarkt - Messeplatz - Rudolphsplatz -Gerorg-Gaßmann-Stadion

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Am Kaufmarkt - Messeplatz - Rudolphspl. - G.-Gaßm.-Stadion

MF																						
Sa																						
So																						

G.-Gaßm.-Stadion - Rudolphspl. - Messeplatz - Am Kaufmarkt

MF																						
Sa																						
So																						

Vernetzung

Anschlüsse	
------------	--

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- Kernöffnungszeiten Schlossbergcenter:
 Mo-Fr 9.00-19.00 Uhr
 Sa: 9.00-18.00 Uhr

AST Anruf-Sammel-Taxi stadteinwärts

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Fahrweg 6 - Bedienungsgebiet Cappeler Berg

MF																						
Sa																						
So																						

Fahrweg 8 - Bedienungsgebiet Ortenberg

MF																						
Sa																						
So																						

Fahrweg 11 - Bedienungsgebiet Bauerbach - Ginseldorf

MF																						
Sa																						
So																						

Fahrweg 12 - Bedienungsgebiet Schröck, Brunnen - Sonnenblick

MF																						
Sa																						
So																						

Fahrweg 13 - Bedienungsgebiet (Ilshausen -) Bortshausen - Ronhausen

MF																						*	
Sa																						*	
So																*	*	*	*	*	*	*	*

Fahrweg 21 - Höhen AST G.-Scholl-Str. - Hbf. - Diakonie - Marbach - Hohe Leuchte - Gutenbergstr. - Diakonie - G.-Scholl-Str.

MF																						
Sa																						
So																						

Vernetzung

Anschlüsse	
------------	--

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- 30 min Voranmeldung
- AST 13: Fahrten mit * nur ab Bortshausen
- AST 21: Start- und Zielhaltestelle identisch (Rundkurs)

T TaxiBus/AST Kein Verkehr Einzelfahrten Takt 120 Takt 60 Takt 30 Takt 20 Takt 15

AST Anruf-Sammel-Taxi stadtauswärts

Liniencharakteristika

Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
Linienbündel	

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Fahrweg 6 - Bedienungsgebiet Cappeler Berg																					
MF																					
Sa																					
So																					

Fahrweg 8 - Bedienungsgebiet Ortenberg																					
MF																					
Sa																					
So																					

Fahrweg 11 - Bedienungsgebiet Bauerbach - Ginseldorf																					
MF																					
Sa																					
So																					

Fahrweg 12 - Bedienungsgebiet Schröck, Brunnen - Sonnenblick																					
MF																					
Sa																					
So																					

Fahrweg 13 - Bedienungsgebiet (Ilshausen -) Bortshausen - Ronhausen																					
MF																					*
Sa																					*
So																					*

Fahrweg 21 - Höhen AST G.-Scholl-Str. - Hbf. - Diakonie - Marbach - Hohe Leuchte - Gutenbergstr. - Diakonie - G.-Scholl-Str.																					
MF																					
Sa	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	
------------	--

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- 30 min Voranmeldung
- AST 13: Fahrten mit * nur bis Bortshausen

MR-45 / Rufbus Gladenbach – Weitershausen – Einhausen – Marbach, Behringwerke

Liniencharakteristika

Konzessionär	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG
Aufgabenträger	Landkreis Marburg-Biedenkopf
Linienbündel	West (Buslinienleistung) Rufbusfahrten im Bündel „AST“

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24																					
Gladenbach – Weitershausen – Einhausen – Marbach, Behringwerke																																										
MF				N	N	N	N	N	N	N	N	S	S	S	S	N	S	S	S	N	S	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N					
Sa					N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N			
So								N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N		

Marbach, Behringwerke – Einhausen – Weiterbach – Gladenbach

MF				S	S	S	N	N	N	N	N	N	S	S	N	S	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N			N	
Sa																																															N
So																																															N

Vernetzung

Anschlüsse

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- 60 min Voranmeldezeit
- erste und letzte Fahrt am Vortag anzumelden
- Im Rufbusverkehr keine Innerortsbedienung

T TaxiBus/AST Kein Verkehr Einzelfahrten Takt 120 Takt 60 Takt 30 Takt 20 Takt 15

MR-60	Wollmar – Münschhausen – Wetter – Marburg																							
Liniencharakteristika																								
Konzessionär	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG																							
Aufgabenträger	Landkreis Marburg-Biedenkopf																							
Linienbündel	Nord																							
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																								
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			
Wollmar – Münschhausen – Wetter – Marburg																								
MF																								
Sa																								
So																								
Marburg - Wetter – Münschhausen – Wollmar																								
MF																								
Sa																								
So																								
Vernetzung																								
Anschlüsse																								
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																								
-																								

MR-72	Josbach – Rauschenberg – Cölbe – Marburg																							
Liniencharakteristika																								
Konzessionär	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG																							
Aufgabenträger	Landkreis Marburg-Biedenkopf																							
Linienbündel	Nordost																							
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																								
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			
Josbach – Rauschenberg – Cölbe – Marburg																								
MF																								
Sa																								
So																								
Marburg – Cölbe – Rauschenberg – Josbach																								
MF																								
Sa																								
So																								
Vernetzung																								
Anschlüsse																								
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																								
-																								

MR-75		(Amöneburg) – Kirchhain – Großseelheim – Uniklinikum UKGM – MR Hauptbahnhof																							
Liniencharakteristika																									
Konzessionär	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG																								
Aufgabenträger	Landkreis Marburg-Biedenkopf																								
Linienbündel	Südost																								
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																									
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
(Amöneburg) – Kirchhain – Großseelheim – Uniklinikum UKGM – Hauptbahnhof																									
MF																									
Sa																									
So																									
MR Hauptbahnhof – Marburg Universitätsklinik – Großseelheim – Kirchhain (Amöneburg)																									
MF																									
Sa																									
So																									
Vernetzung																									
Anschlüsse																									
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																									
- Nur Vollkurse mit Halt in Marburg																									

MR-76		Marburg – Cölbe – Schönstadt – Bracht – Schwarzenborn																							
Liniencharakteristika																									
Konzessionär	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG																								
Aufgabenträger	Landkreis Marburg-Biedenkopf																								
Linienbündel	Nordost																								
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																									
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Marburg – Cölbe – Schönstadt – Bracht – Schwarzenborn																									
MF																									
Sa																									
So																									
Bracht – Schwarzenborn – Schönstadt – Cölbe – Marburg																									
MF																									
Sa																									
So																									
Vernetzung																									
Anschlüsse																									
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																									
- MF eine Abfahrt die Stunde Semi-Takt / Sa Takt / SF Einzelfahrten																									

T TaxiBus/AST	Kein Verkehr	Einzelfahrten	Takt 120	Takt 60	Takt 30	Takt 20	Takt 15
---------------	--------------	---------------	----------	---------	---------	---------	---------

MR-80 Homberg (Ohm) – Schweinsberg – Schröck – Marburg

Liniencharakteristika	
Konzessionär	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG
Aufgabenträger	Landkreis Marburg-Biedenkopf
Linienbündel	Südost (Buslinienleistung) Rufbusfahrten im Bündel „AST“

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Homberg (Ohm) – Schweinsberg – Schröck – Marburg																					
MF																					
Sa																					
So																					
Marburg – Schröck – Schweinsberg – Homberg (Ohm)																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	
------------	--

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- MF Abfahrtsminute nicht identisch

MR-81 Rauschholzhausen – Moischt – Marburg

Liniencharakteristika	
Konzessionär	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG
Aufgabenträger	Landkreis Marburg-Biedenkopf
Linienbündel	Südost (Buslinienleistung) Rufbusfahrten im Bündel „AST“

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Rauschholzhausen – Moischt - Marburg																					
MF																					
Sa																					
So																					
Marburg – Moischt – Rauschholzhausen																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	
------------	--

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- Sa erste und letzte Fahrt am Vortag bestellen/ sonst 60 min Vorbestellung

MR-86 Deckenbach – Dreihäusen – Heskem – Marburg

Liniencharakteristika	
-----------------------	--

Konzessionär	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG
Aufgabenträger	Landkreis Marburg-Biedenkopf
Linienbündel	Südost (Buslinienleistung) Rufbusfahrten im Bündel „AST“

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Deckenbach – Dreihäusen – Heskem – Marburg																					
MF																					
Sa																					
So																					

Marburg – Heskem – Dreihäusen - Deckenbach																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	
------------	--

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- MF Taktsprünge (Rück)

383 Schlierbach – Bad Endbach – Gladenbach – Lohra – Niederweimar – Gisselberg – Marburg

Liniencharakteristika

Konzessionär	B.u.B. Busverkehr GbR
Aufgabenträger	Rhein Main Verkehrsverbund (RMV)
Linienbündel	West

Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Schlierbach – Bad Endbach – Gladenbach – Lohra – Niederweimar – Gisselberg - Marburg																					
MF																					
Sa																					
So																					

Marburg – Gladenbach – Schlierbach																					
MF																					
Sa																					
So																					

Vernetzung

Anschlüsse	Hbf. / Südbahnhof-West
------------	------------------------

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

- Selektive HST-Bedienung im Stadtgebiet Marburg

T TaxiBus/AST	Kein Verkehr	Einzelfahrten	Takt 120	Takt 60	Takt 30	Takt 20	Takt 15
X38 Expressbus Gladenbach – Niederweimar – Marburg							

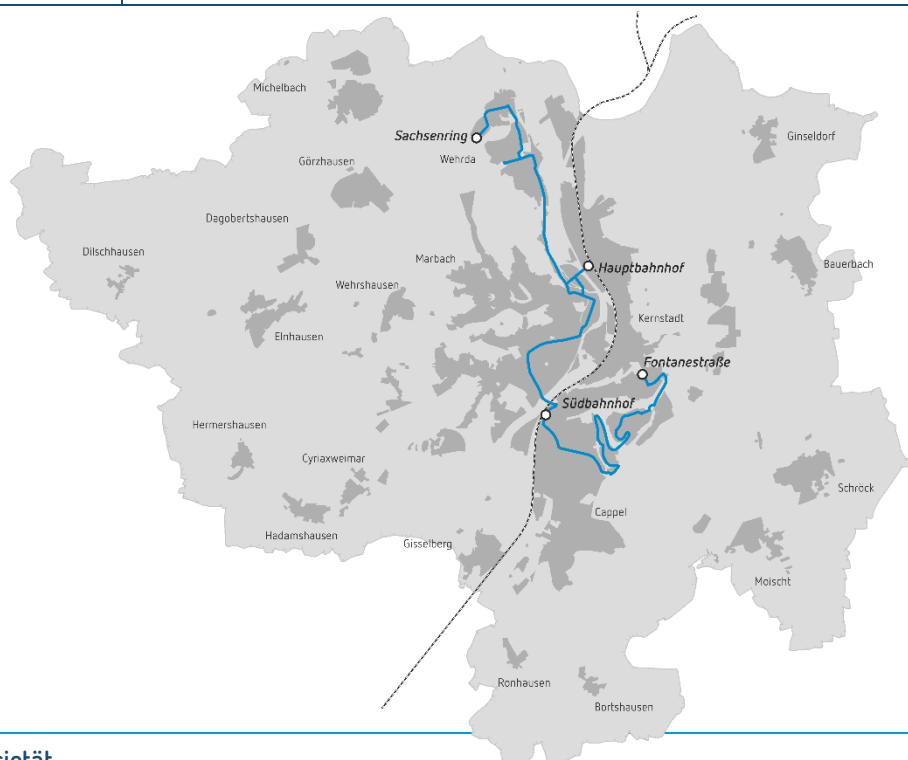
Liniencharakteristika																							
Konzessionär	B.u.B. Busverkehr GbR																						
Aufgabenträger	Rhein Main Verkehrsverbund (RMV)																						
Linienbündel	West (ab Dez. 2021 „X-Bus Mittelhessen“)																						
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Gladenbach – Niederweimar – Marburg																							
MF																							
Sa																							
So																							
Marburg – Niederweimar – Gladenbach																							
MF																							
Sa																							
So																							
Vernetzung																							
Anschlüsse																							
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																							

- Ohne weitere Haltestelle im Stadtgebiet außer Hbf.

481		Wallau – Biedenkopf – Lahntal – Marburg																					
Liniencharakteristika																							
Konzessionär	ALV Oberhessen GmbH & Co.KG																						
Aufgabenträger	Rhein Main Verkehrsverbund (RMV)																						
Linienbündel	Nordwest																						
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Wallau – Biedenkopf – Lahntal – Marburg																							
MF																							
Sa																							
So																							
Marburg – Lahntal – Biedenkopf – Wallau																							
MF																							
Sa																							
So																							
Vernetzung																							
Anschlüsse																							
Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot																							

9.2 Liniensteckbriefe Konzept Marburg 21+

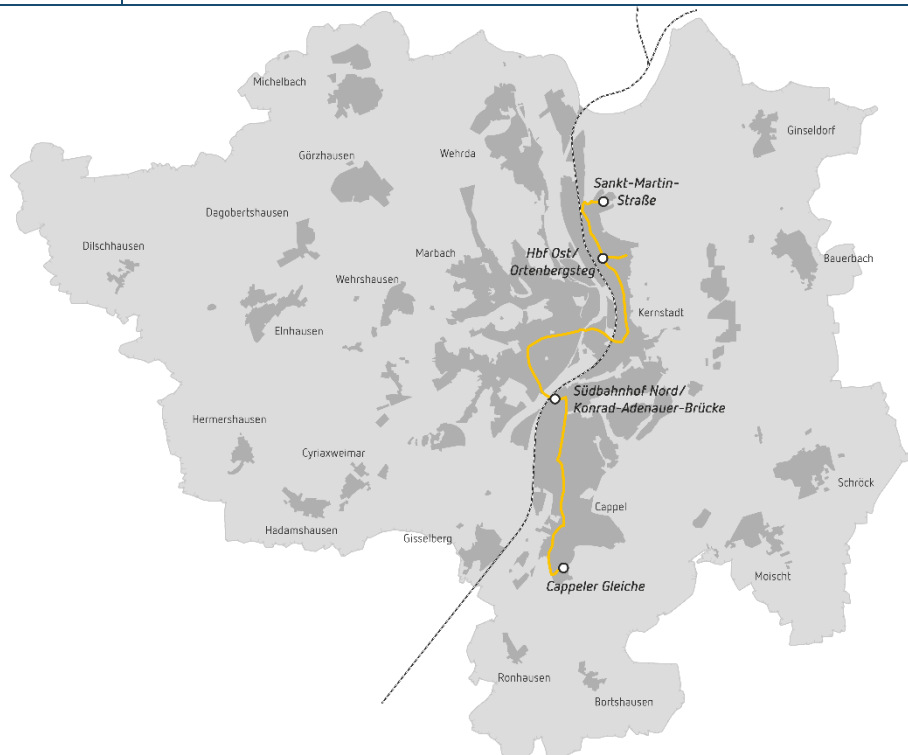
Linie	1	
Verlauf	Wehrda – Diakonie-Krankenhaus – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Richtsberg – Hansenhäuser	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 7:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30 (Überlagerung mit Linie 4 zu 15)
	Schwachverkehrszeit	60 (Überlagerung mit Linie 4 zu 30)
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandteil der Innenstadtachse (Linien 1, 4, 7 und 27) • Anbindung Wehrda und Richtsberg an die Stadtmitte, den Hauptbahnhof und den Südbahnhof • Anbindung Richtsberg an Hölderlinstraße mit Umsteigebeziehung auf die Linien 7 und 27 und 12 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Fahrten durch Linienüberlagerungen auf Teilabschnitten mit der Linie 4 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Übernahme des Linienast Eisenacher Weg ↔ Fontanestraße von der Linie 6 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • Zu prüfen ist die Aufstellung eines Schnellbuskonzepts • Zu prüfen ist die Aufstellung eines Nachtbuskonzepts • Zu prüfen ist die Führung über Am Krekel statt Kreishaus 	



Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 1 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1	Richtung 2
Sachsenring	Fontanestraße
Ernst-Lemmer-Straße	Hölderlinstraße  7 und 27, 12
Magdeburger Straße	Sonnenblickallee
Am Kornacker	Sudetenstraße
Auf dem Schaumrück	Eisenacher Weg  6
Lärchenweg	Erfurter Straße
Wehrda Bürgerhaus	Wittenberger Weg
Mengelsgasse	Am Richtsberg
Diakonie-Krankenhaus	Leipziger Straße
Schulze Berg	Berliner Straße
Wehrdaer Weg	Christian-Wolff-Haus
Elisabethstraße	Damaschkeweg
Elisabethkirche	Friedrich-Ebert-Straße
Robert-Koch-Straße	Stadtbüro
Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE	Südbahnhof  RB41
 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14	 2, 3, 4, 6, 7 und 27, 12, 13
Volkshochschule	Südbahnhof Nord/K.-A.-Brücke  RB41
Erwin-Piscator-Haus	 2, 3, 4, 6, 7 und 27, 12, 13
Rudolphsplatz	Frankfurter Straße
Gutenbergstraße  2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20	Radestraße
Philippshaus	Wilhelmsplatz  2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20
Wilhelmsplatz  2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20	Philippshaus
Radestraße	Gutenbergstraße  2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20
Frankfurter Straße	Rudolphsplatz
Südbahnhof Nord/K.-A.-Brücke  RB41	Erwin-Piscator-Haus
 2, 3, 4, 6, 7 und 27, 12, 13	Volkshochschule
Südbahnhof  RB41	Robert-Koch-Straße
 2, 3, 4, 6, 7 und 27, 12, 13	Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE
Stadtbüro	 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14
Friedrich-Ebert-Straße	Bahnhofstraße
Damaschkeweg	Wehrdaer Weg
Christian-Wolff-Haus	Schulze Berg
Berliner Straße	Diakonie-Krankenhaus
Leipziger Straße	Mengelsgasse
Am Richtsberg	Wehrda Bürgerhaus
Wittenberger Weg	Lärchenweg
Erfurter Straße	Auf dem Schaumrück
Eisenacher Weg  6	Magdeburger Straße
Sudetenstraße	Ernst-Lemmer-Straße
Sonnenblickallee	Sachsenring
Hölderlinstraße  7 und 27, 12	
Fontanestraße	

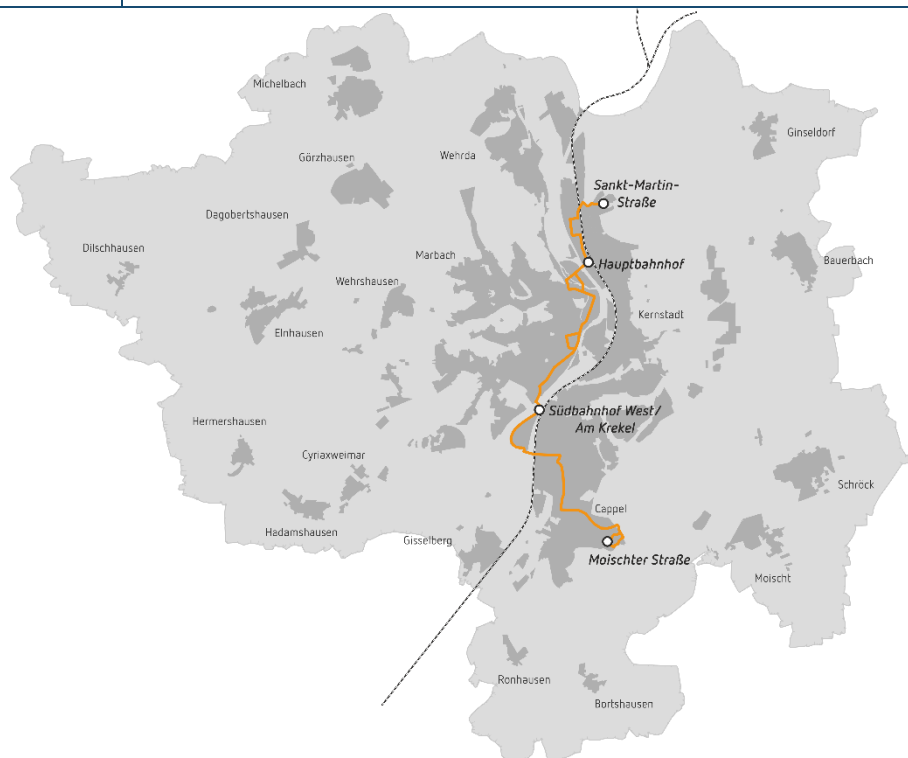
Linie	2	
Verlauf	Waldtal – Hbf. Ost/Ortenbergsteg – Erlenring – Südbahnhof Nord – Cappel	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 7:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30 (Bedienungskorridor mit Linie 3 zu 15)
	Schwachverkehrszeit	60 (Bedienungskorridor mit Linie 3 zu 30)
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung Waldtal, Ortenberg und Cappel an die Stadtmitte, den Südbahnhof Nord und Hbf. Ost/Ortenbergsteg 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Fahrten im Bedienungskorridor mit der Linie 3 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Tausch des Linienast ab Erlenring ↔ Sankt-Martin-Straße mit der neuen Endhaltestelle Sankt-Martin-Straße von der Linie 8 Ersatz des AST auf der Linie 8 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> Der barrierefreie Ausbau des Südbahnhofs inkl. der Zuwegung zum Südbahnhof Nord/Konrad-Adenauer-Brücke und Südbahnhof West/Am Krekel seitens der DB soll vorangetrieben werden 	













Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 2 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1	Richtung 2
Sankt-Martin-Straße	Cappeler Gleiche
Ginseldorfer Weg	Zum Neuen Hieb
Försterweg	Zuckerberg
Alte Kasseler Straße	August-Bebel-Platz
Hbf. Ost/Ortenbergsteg  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE  1, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14	Paul-Natorp-Platz
Tabor	Schubertstraße  3, 13
Hans-Sachs-Straße	Stadtbüro
Hbf. Ost/Ortenbergsteg  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE  1, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14	Rollwiesenweg
Ortenbergplatz	Südbahnhof Nord/K.-A.-Brücke  RB41  1, 3, 4, 6, 7 und 27, 12, 13
Blitzweg	Frankfurter Straße
Kleine Ortenberggasse	Radestraße
Alter Kirchhainer Weg	Wilhelmsplatz  1, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20
Erlenring  6, 10, 12, 17, 20	Philippshaus
Gutenbergstraße  1, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20	Gutenbergstraße  1, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20
Philippshaus	Erlenring  6, 10, 12, 17, 20
Wilhelmsplatz  1, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20	Alter Kirchhainer Weg
Radestraße	Kleine Ortenberggasse
Frankfurter Straße	Blitzweg
Südbahnhof Nord/K.-A.-Brücke  RB41  1, 3, 4, 6, 7 und 27, 12, 13	Ortenbergplatz
Rollwiesenweg	Hbf. Ost/Ortenbergsteg  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE  1, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14
Stadtbüro	Tabor
Schubertstraße  3, 13	Hans-Sachs-Straße
Paul-Natorp-Straße	Hbf. Ost/Ortenbergsteg  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE  1, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14
August-Bebel-Platz	Alte Kasseler Straße
Zuckerberg	Förster Weg
Zum Neuen Hieb	Ginseldorfer Weg
Cappeler Gleiche	Sankt-Martin-Straße

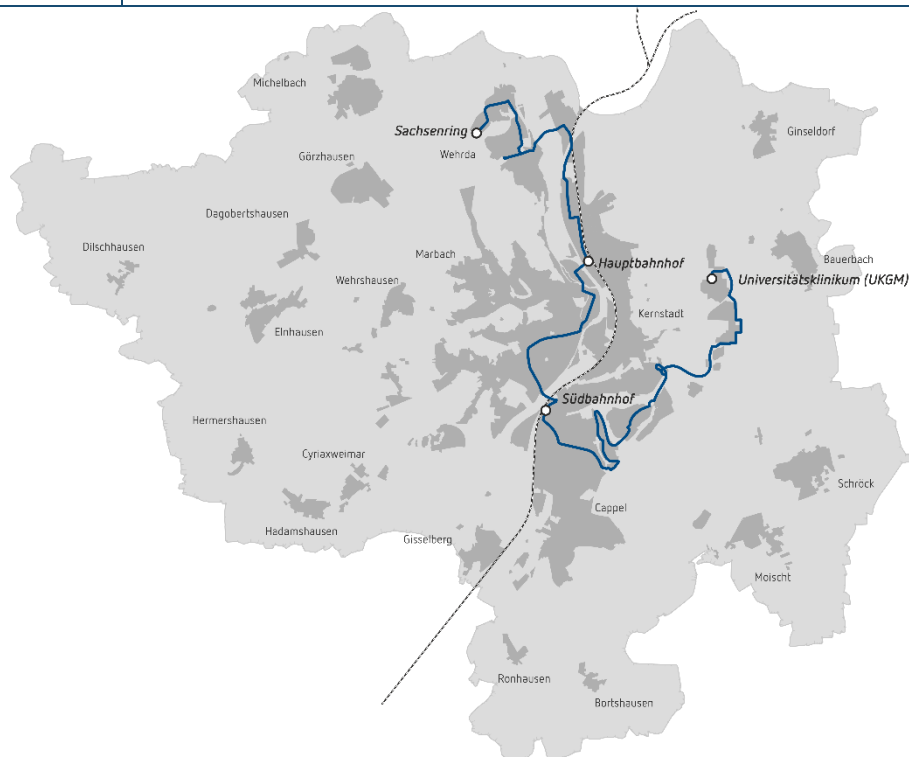
Linie	3	
Verlauf	Waldtal – Hauptbahnhof – Südviertel – Südbahnhof West – Cappel	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 7:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30 (Bedienungskorridor mit Linie 2 zu 15)
	Schwachverkehrszeit	60 (Bedienungskorridor mit Linie 2 zu 30)
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Waldtal, Südviertel und Cappel an die Stadtmitte, den Südbahnhof West und den Hauptbahnhof • Anbindung Cappel und Stadtmitte an das Gesundheitszentrum Am Krekel 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Fahrten im Bedienungskorridor mit der Linie 2 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Betriebszeiten: Sonn- und Feiertag (bislang kein Verkehr) sowie täglich am Abend (bislang nur bis ca. 19 Uhr) 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • Der barrierefreie Ausbau des Südbahnhofs inkl. der Zuwegung zum Südbahnhof Nord/Konrad-Adenauer-Brücke und Südbahnhof West/Am Krekel seitens der DB soll vorangetrieben werden • Bei entsprechender Fahrgastnachfrage soll die Verdichtung der Linie 3 zwischen Hauptbahnhof und Am Krekel/Stadtwerke geprüft werden um die Anbindung an das Gesundheitszentrum zu gewährleisten 	











Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 3 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1	Richtung 2
Sankt-Martin-Straße	Moischerter Straße
Ginseldorfer Weg	Neuer Friedhof
Afföller	Sohlgraben
Zimmermannstraße	Am Teich
Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE	Sommerstraße
 1, 2, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14	Paul-Natorp-Straße
Bahnhofstraße	Schubertstraße  2, 13
Elisabethkirche	Am Krekel, Stadtwerke
Volkshochschule	Südbahnhof West/Am Krekel  RB41
Erwin-Piscator-Haus	 1, 2, 4, 6, 7 und 27, 12, 13
Rudolphsplatz	Frankfurter Straße
Garten des Gedenkens	Friedrichstraße
Auf der Weide	Auf der Weide
Friedrichstraße	Schulstraße
Frankfurter Straße	Rudolphsplatz
Südbahnhof West/Am Krekel  RB41	Erwin-Piscator-Haus
 1, 2, 4, 6, 7 und 27, 12, 13	Volkshochschule
Am Krekel, Stadtwerke	Robert-Koch-Straße
Schubertstraße  2, 13	Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE
Paul-Natorp-Straße	 1, 2, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14
Sommerstraße	Zimmermannstraße
Am Teich	Afföller
Sohlgraben	Ginseldorfer Weg
Königsberger Straße	Sankt-Martin-Straße
Moischerter Straße	

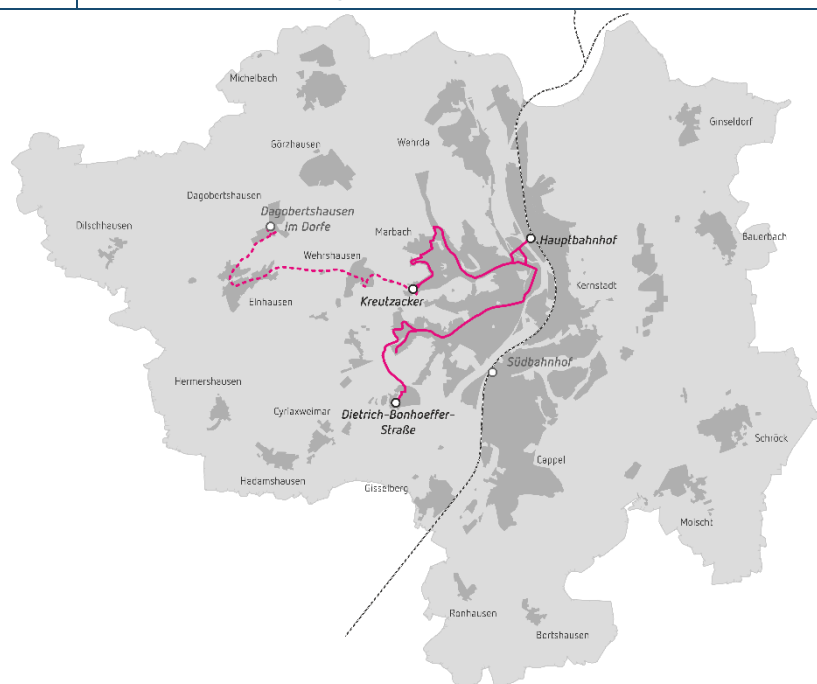
Linie	4	
Verlauf	Wehrda – Kaufpark Wehrda – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Richtsberg – Lahnberge	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 7:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30 (Bedienungskorridor mit Linie 1 zu 15)
	Schwachverkehrszeit	60 (Bedienungskorridor mit Linie 1 zu 30)
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandteil der Innenstadtachse (Linien 1, 4, 7, 27) • Anbindung Wehrda und Richtsberg an die Stadtmitte, den Hauptbahnhof und den Südbahnhof • Anbindung Richtsberg an die Lahnberge 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Fahrten im Bedienungskorridor mit der Linie 1 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Übernahme des Linienast Eisenacher Weg ↔ UKGM von der Linie 2 • Erweiterung der Betriebszeiten: Sonntag am Morgen (bislang ab ca. 11 Uhr) • Verlängerung ab Richtsberg bis Lahnberge 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • Zu prüfen ist die Aufstellung eines Schnellbuskonzepts • Zu prüfen ist die Aufstellung eines Nachtbuskonzepts • Zu prüfen ist die Führung über Am Krekel statt Kreishaus 	



Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 4 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1	Richtung 2
Sachsenring	Universitätsklinikum (UKGM)  7 und 27, 11
Ernst-Lemmer-Straße	Hans-Meerwein-Straße
Magdeburger Straße	Botanischer Garten
Am Kornacker	Sonnenblickallee
Auf dem Schaumrück	Christa-Czempiel-Platz
Lärchenweg	Wittenberger Weg
Wehrda Bürgerhaus	Am Richtsberg
Mengelsgasse	Leipziger Straße
Am Kaufmarkt	Berliner Straße
Messeplatz P+R 	Christian-Wolff-Haus
Afföllerstraße	Damaschkeweg
Schlosserstraße	Friedrich-Ebert-Straße
Zimmermannstraße	Stadtbüro
Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE	Südbahnhof  RB41
 1, 2, 3, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14	 1, 2, 3, 6, 7 und 27, 12, 13
Volkshochschule	Südbahnhof Nord/K.-A.-Brücke  RB41
Erwin-Piscator-Haus	 1, 2, 3, 6, 7 und 27, 12, 13
Rudolphsplatz	Frankfurter Straße
Gutenbergstraße  1, 2, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20	Radestraße
Philippshaus	Wilhelmsplatz  1, 2, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20
Wilhelmsplatz  1, 2, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20	Philippshaus
Radestraße	Gutenbergstraße  1, 2, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20
Frankfurter Straße	Rudolphsplatz
Südbahnhof Nord/K.-A.-Brücke  RB41	Erwin-Piscator-Haus
 1, 2, 3, 6, 7 und 27, 12, 13	Volkshochschule
Südbahnhof  RB41	Robert-Koch-Straße
 1, 2, 3, 6, 7 und 27, 12, 13	
Stadtbüro	Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE
Friedrich-Ebert-Straße	 1, 2, 3, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14
Damaschkeweg	Zimmermannstraße
Christian-Wolff-Haus	Schlosserstraße
Berliner Straße	Afföllerstraße
Leipziger Straße	Messeplatz P+R 
Am Richtsberg	Am Kaufmarkt
Wittenberger Weg	Einkaufszentrum
Christa-Czempiel-Platz	Mengelsgasse
Sonnenblickallee	Wehrda Bürgerhaus
Botanischer Garten	Lärchenweg
Hans-Meerwein-Straße	Auf dem Schaumrück
Universitätsklinikum (UKGM)  7 und 27, 11	Am Kornacker
	Magdeburger Straße
	Ernst-Lemmer-Straße
	Sachsenring

Linie	5	
Verlauf	Marbach – Behringwerke – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Ockershausen – Stadtwald	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 7:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30 (Bedienungskorridor mit Linie 8/14 zu 15)
	Schwachverkehrszeit	60 (Bedienungskorridor mit Linie 8/14 zu 30)
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Marbach, Ockershausen und Stadtwald an die Stadtmitte und den Hauptbahnhof • Anbindung an den Pharmastandort Behringwerke 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Fahrten zwischen Hauptbahnhof und Stadtwald im Bedienungskorridor mit der Linie 8 • Weitere Fahrten zwischen Hauptbahnhof und Marbach im Bedienungskorridor mit der Linie 14 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Keine erforderlich 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • Zu prüfen ist ein Anschluss an das in Planung befindliche Neubaugebiet über die Haltestelle Rotenberg Wendeschleife • Im Bereich der Haltestelle Kreuzacker soll die Herstellung einer Umsteigebeziehung zwischen den Linien 16 und 5 geprüft werden • Zu prüfen ist die Weiterführung ab Kreuzacker bis Dagobertshausen, um Fahrtzeitgewinne auf der Linie 16 zu realisieren 	



Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 5 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1

Kreutzacker 20 Höhenweg: 16
 Holderstrauch
 Salegrund
 Unterer Eichweg
Behringwerke 14, 20
 Brunnenstraße
 Köhlersgrundgasse
 Wilhelm-Roser-Straße
 Elisabethkirche
 Robert-Koch-Straße
Hauptbahnhof RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE
 1, 2, 3, 4, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14
 Volkshochschule
 Erwin-Piscator-Haus
 Rudolphsplatz
Gutenbergstraße 1, 2, 4, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20
 Philippshaus
Wilhelmsplatz 1, 2, 4, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20

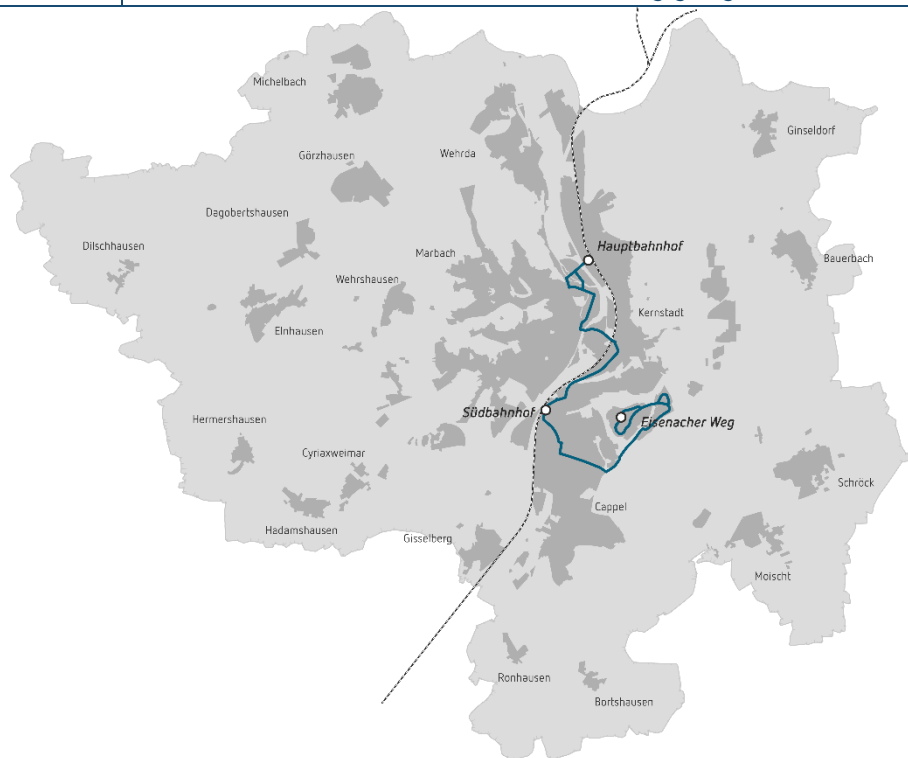
 Taubenweg
 Stiftstraße
 Hermannstraße
 In der Gemoll
 Gladenbacher Weg
 In der Gemoll
 Soldatengraben
Platz der Weißen Rose 8, 17
 Dietrich-Bonhoeffer-Straße

Richtung 2

Dietrich-Bonhoeffer-Straße
Platz der Weißen Rose 8, 17
 Soldatengraben
 In der Gemoll
 Gladenbacher Weg
 In der Gemoll
 Herrmannstraße
 Stiftstraße
 Taubenweg
Wilhelmsplatz 1, 2, 4, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20
 Philippshaus

Gutenbergstraße 1, 2, 4, 7 und 27, 8, 10, 16, 17, 20
 Rudolphsplatz
 Erwin-Piscator-Haus
 Volkshochschule
 Robert-Koch-Straße
Hauptbahnhof RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE
 1, 2, 3, 4, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14
 Bahnhofstraße
 Wilhelm-Roser-Straße
 Köhlersgrundgasse
 Brunnenstraße
Behringwerke 14, 20
 Unterer Eichweg
 Salegrund
 Holderstrauch
Kreutzacker 20 Höhenweg: 16

Linie	6	
Verlauf	Hauptbahnhof – Erlenring – Südbahnhof – Richtsberg	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 7:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit ⁴²	30
	Schwachverkehrszeit	60
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung Richtsberg an die Stadtmitte und den Haupt- und Südbahnhof über den Cappeler Berg und die Weintrautstraße 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Keine 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Erweiterung der Betriebszeiten: täglich am Abend (bislang bis ca. 17 bzw. 20 Uhr) Führung über Raiffeisenstraße durch Linie 12 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> Im Bereich Beltershäuser Straße ist die Rahmenplanung „Ab in den Süden“ der Universitätsstadt Marburg geeignet anzubinden. 	



⁴² NVZ und SVZ vgl. Kapitel 5.3.3 Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg

Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 6 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14

Bahnhofstraße

Elisabethkirche

Volkshochschule

Erwin-Piscator-Haus

Rudolphsplatz

Erlening  2, 10, 12, 17, 20

Weintrautstraße

Adolf-Reichwein-Schule

Körnerstraße

Südbahnhof  RB41

 1, 2, 3, 4, 7 und 27, 12, 13

Stadtbüro

Kreishaus

Pommernweg

Potsdamer Straße / Auf dem Berg

Potsdamer Straße / Badestube

Sonnenblickallee

Sudetenstraße

Eisenacher Weg  1

Richtung 2

Eisenacher Weg  1

Christa-Czempiel-Platz

Sonnenblickallee

Potsdamer Straße / Badestube

Pommerweg

Kreishaus

Stadtbüro

Südbahnhof  RB41

 1, 2, 3, 4, 7 und 27, 12, 13

Körnerstraße

Adolf-Reichwein-Schule

Weintrautstraße

Erlening  2, 10, 12, 17, 20

Rudolphsplatz

Erwin-Piscator-Haus

Volkshochschule

Robert-Koch-Straße

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 7 und 27, 8, 9, 10, 11, 14

Linien	7 und 27	
Verlauf	Hauptbahnhof – Lahnberge – Südbahnhof Nord/Konrad-Adenauer-Brücke – Stadtmitte – Hauptbahnhof	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 7:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	15
	Schwachverkehrszeit	30
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandteil der Innenstadtachse (Linien 1, 4, 7, 27) • Anbindung der Lahnberge an die Stadtmitte, den Hauptbahnhof und den Südbahnhof Nord/Konrad-Adenauer-Brücke 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Abwicklung der Hauptlast zwischen den Lahnbergen und Hauptbahnhof, Südbahnhof-Nord/Konrad-Adenauer-Brücke und Stadtmitte 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Betriebszeiten: Linie 27 auch Samstag, Sonn- und Feiertag • Taktverdichtung unter Beachtung des MoVe 35 (bisläng T30 Mo.-Fr.) • Die Linien 7 und 27 sollen als Ringlinien verkehr – Dabei soll die Linie 7 mit und die Linie 27 gegen den Uhrzeigersinn verlaufen 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • Die Linien 7 und 27 sollen perspektivisch mit Batterie-Oberleitungs-Doppelgelenkbussen bedient werden • Zur Entlastung der Innenstadtachse soll die Erhöhung der Angebotsqualität am Südbahnhof durch zusätzliche Halte von Regional(express)zügen geprüft werden • Der barrierefreie Ausbau des Südbahnhofs inkl. Der Zuwegung zum Südbahnhof Nord/Konrad-Adenauer-Brücke und Südbahnhof West/Am Krekel seitens der DB soll vorangetrieben werden 	

Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linien 7 und 27 | Umstiegsmögl. In Fettdruck

Linie 7

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14

Zimmermannstraße

Schlosserstraße

Ginseldorfer Weg

Studentendorf

Universitätsklinikum (UKGM)  4, 11

Hans-Meerwein-Straße

Botanischer Garten

Hölderlinstraße  1, 12

Brüder-Grimm-Straße

Kantstraße

An der Schanze

Südbahnhof Nord/K.-A.-Brücke  RB41

 1, 2, 3, 4, 6, 12, 13

Frankfurter Straße

Radestraße

Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 8, 10, 16, 17, 20

Philippshaus

Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 8, 10, 16, 17, 20


Rudolphsplatz

Erwin-Piscator-Haus

Volkshochschule

Robert-Koch-Straße

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14

Linie 27

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14

Volkshochschule

Erwin-Piscator-Haus

Rudolphsplatz

Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 8, 10, 16, 17, 20


Philippshaus

Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 8, 10, 16, 17, 20

Radestraße

Frankfurter Straße

Südbahnhof Nord/K.-A.-Brücke  RB41

 1, 2, 3, 4, 6, 12, 13

An der Schanze

Kantstraße

Brüder-Grimm-Straße

Hölderlinstraße  1, 12

Botanischer Garten

Hans-Meerwein-Straße

Universitätsklinikum (UKGM)  4, 11


Studentendorf

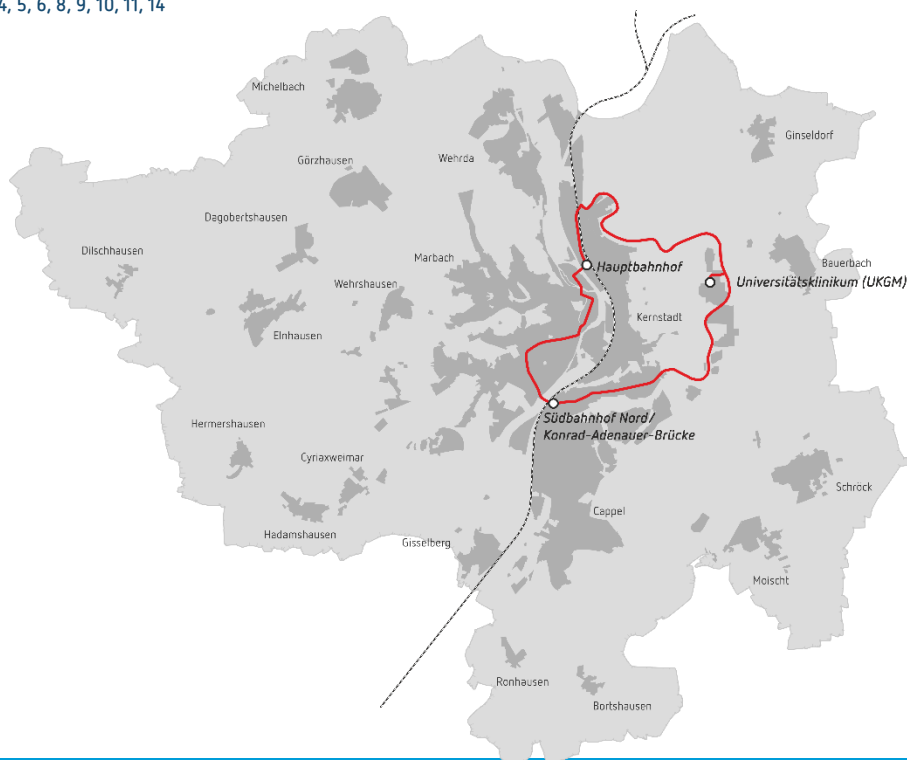
Ginseldorfer Weg

Schlosserstraße

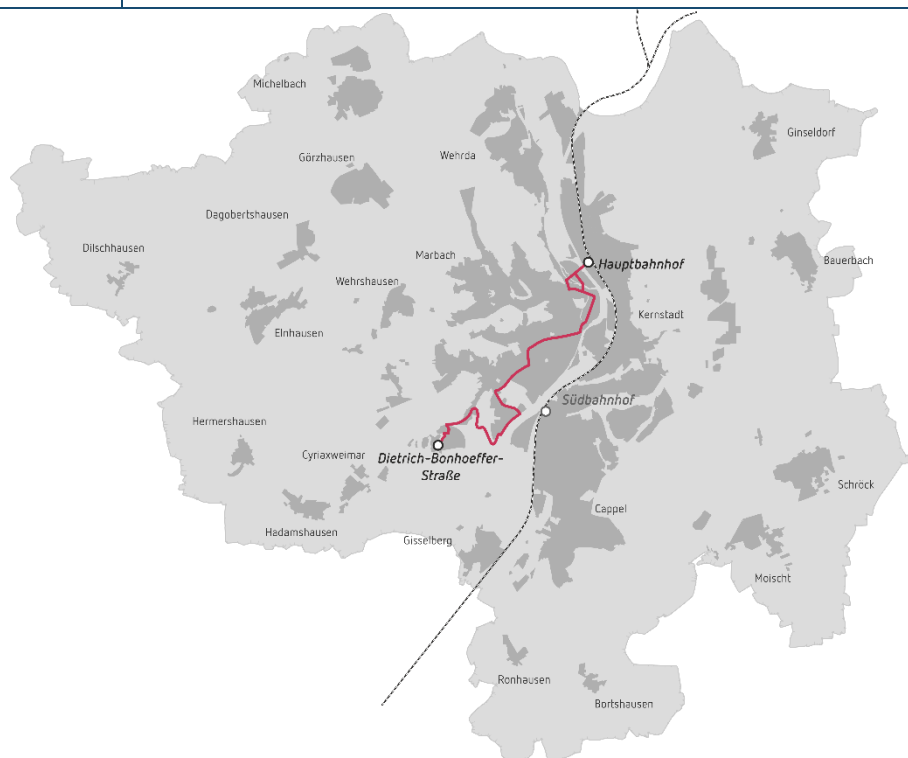
Zimmermannstraße

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14









Linie	8	
Verlauf	Stadtwald – Stadtmitte – Hauptbahnhof	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 7:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30 (Bedienungskorridor mit Linie 5 zu 15)
	Schwachverkehrszeit	60 (Bedienungskorridor mit Linie 5 zu 30)
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung Stadtwald an die Stadtmitte und den Hauptbahnhof 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Fahrten im Bedienungskorridor mit der Linie 5 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Übernahme des Linienast Erlenring ↔ Sankt-Martin-Straße durch die Linie 2, dafür ab Gutenbergstraße zum Hauptbahnhof Dadurch Fahrzeitreserven zur frühzeitigen Anbindung des in Planung befindlichen Quartier Hasenkopf Einsatz von Gelenkbussen Erweiterung der Betriebszeiten: täglich am Abend (bislang nur bis ca. 20 Uhr (Mo.-Fr.), 18 Uhr (Sa.), 15 Uhr (So.+FT)) 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> Bei betrieblicher Machbarkeit soll auf der Innenstadtachse die Führung über Bahnhofstraße erfolgen 	



 fußläufige Erreichbarkeit |  Umstieg SPNV |  Umstieg Stadtbus |  Umstieg P+R

Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 8 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

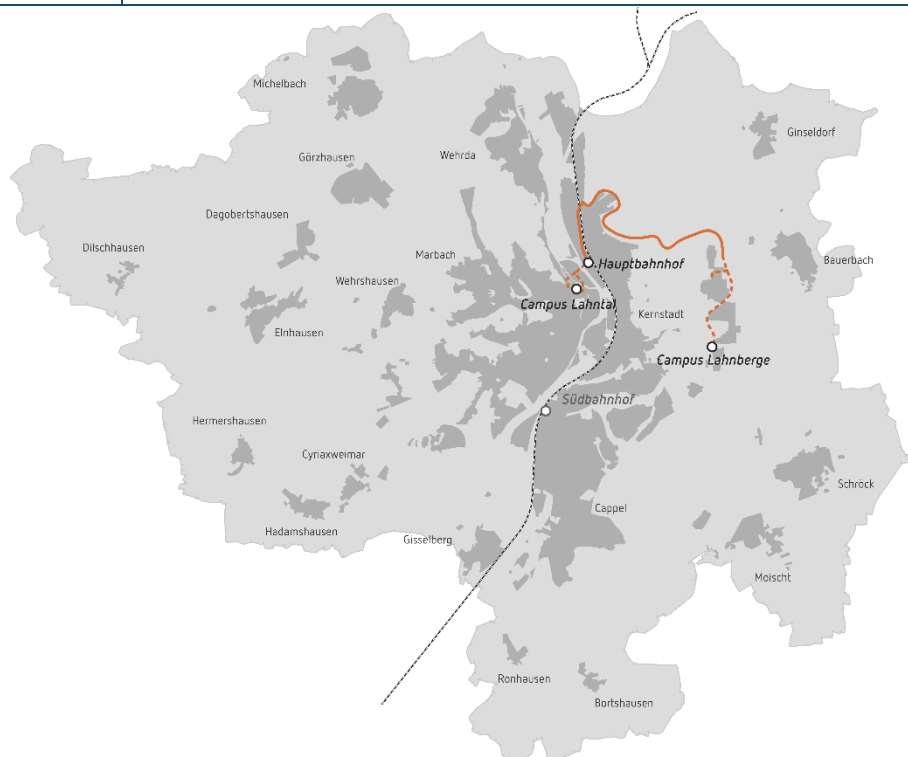
Richtung 1

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE
 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 9, 10, 11, 14
 Bahnhofstraße
 Elisabethkirche
 Volkshochschule
 Erwin-Piscator-Haus
 Rudolphsplatz
Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 10, 16, 20
 Philippshaus
Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 10, 16, 17, 20
 Bachweg
Georg-Gaßmann-Stadion P+R 
 Zwetschgenweg
 Am Herrenfeld
 Willy-Mock-Straße
 Graf-von-Stauffenberg-Straße
Platz der Weißen Rose  5, 17
 Dietrich-Bonhoeffer-Straße

Richtung 2

Dietrich-Bonhoeffer-Straße
Platz der Weißen Rose  5, 17
 Graf-von-Stauffenberg-Straße
 Stephan-Niderehe-Straße
 Am Herrenfeld
 Zwetschgenweg
Georg-Gaßmann-Stadion P+R 
 Bachweg
Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 10, 16, 17, 20
 Philippshaus
Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 10, 16, 20
 Rudolphsplatz
 Erwin-Piscator-Haus
 Volkshochschule
 Robert-Koch-Straße
Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE
 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 9, 10, 11, 14

Linie	9	
Verlauf	Campus Lahnberge – Hauptbahnhof – Campus Lahntal	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 7:00-20:00 Uhr
	Samstag	-
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung	Normalverkehrszeit	In Absprache mit dem universitären Betrieb in Ergänzung zur Linie X35
	Schwachverkehrszeit	-
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung des universitären Betriebs zwischen Campus Lahnberge und Campus Lahntal 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die genaue Linienführung am Campus Lahnberge und am Campus Lahntal sowie die Taktung sind in Absprache mit dem universitären Betrieb zu erstellen. Es ist ein bedarfsorientiertes Angebot zu erstellen, dass sich an den Vorlesungszeiten orientiert. • Weitere Fahrten zwischen Lahnberge und Hauptbahnhof durch die Linien 7 und 27 und X35 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Abwicklung der Hauptlast zwischen den Lahnbergen und Hauptbahnhof durch Linien 7 und 27 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • Keine 	



 fußläufige Erreichbarkeit |  Umstieg SPNV |  Umstieg Stadtbus |  Umstieg P+R

Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 9 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1

Campus Lahnberge

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 10, 11, 14

Campus Lahntal

Richtung 2

Campus Lahntal

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 10, 11, 14

Campus Lahnberge

Linie	10	
Verlauf	Hauptbahnhof – Erlenring – Oberstadt – Schloss	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Midibus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 9:00-20:00 Uhr
	Samstag	ca. 9:00-20:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 9:00-20:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	-
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Touristische Erschließung und Anbindung des Schlosses und der Oberstadt an die Stadtmitte und den Hauptbahnhof 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkerfahrten zu Veranstaltungen am Schloss bzw. Schlosspark sind gesondert vom Veranstalter anzumelden und zu organisieren 	
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Hauptbahnhof und Garten des Gedenkens über Ludwig-Schüler-Park statt über Pilgrimstein 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • Keine 	



 fußläufige Erreichbarkeit |  Umstieg SPNV |  Umstieg Stadtbus |  Umstieg P+R

Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 10 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 11, 14

Ludwig-Schüler-Park

Kurt-Schumacher-Brücke

Erlenring  2, 6, 12, 17, 20

Garten des Gedenkens

Hanno-Drechsler-Platz

Oberstadt Markt

Am Plan

Sybelstraße

Turnergarten

Gisonenweg

Herder-Institut

Carl-Duisberg-Haus

Schloss

Richtung 2

Schloss

Gisonenweg

Turnergarten

Sybelstraße

Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 16, 17, 20

Philippshaus

Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 16, 17, 20

Erlenring  2, 6, 12, 17, 20

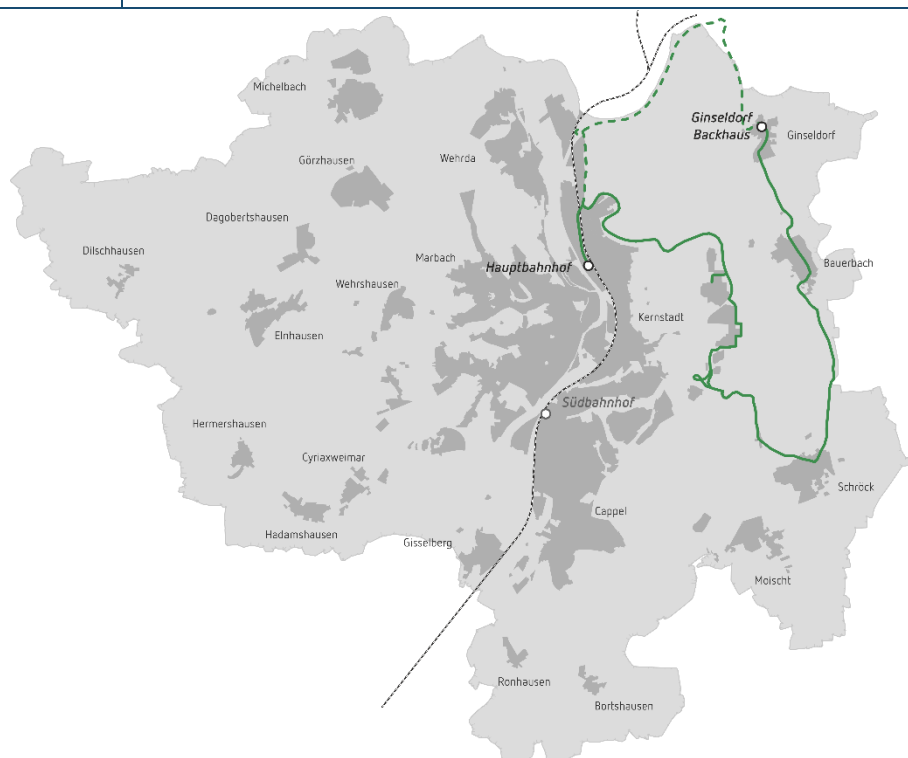
Kurt-Schumacher-Brücke

Ludwig-Schüler-Park

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 11, 14

Linie	11	
Verlauf	Ginseldorf – Bauerbach – Schröck – Lahnberge – Hauptbahnhof	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 10:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30
	Schwachverkehrszeit	60
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Ginseldorf und Bauerbach an den Hauptbahnhof und die Lahnberge • Verbindung von Ginseldorf und Bauerbach nach Schröck mit Umsteigebeziehung zur Linie 12 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zur HVZ sollen Einzelfahrten als Direktverbindung von Bauerbach und Ginseldorf über die B3 zum Hauptbahnhof erfolgen. Es ist zu prüfen ob alternativ oder zusätzlich der Bahnhof Bürgeln bzw. eine mögliche Haltestelle „Abzweig Bürgeln“ bedient werden soll. 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Betriebszeiten: Sonn- und Feiertag, Samstag am Morgen, Montag bis Samstag am Abend • Umstellung des AST auf der Linie 11 auf den Bus • Taktverdichtung unter Beachtung des MoVe 35 (bislang T60 bzw. T120) 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	



Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 11 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1

Ginseldorf, Backhaus

Ginseldorf, Friedhof

Bauerbach, Wäldchen

Bauerbach, Bürgerhaus

Bauerbach, Bauerbacher Straße

Schröck Heljehaus

Schröck, Reutergasse

Schröck, Am Schwarzen Born  12

Schröck, Brunnen

Botanischer Garten

Hans-Meerwein-Straße


Universitätsklinikum (UKGM)  4, 7 und 27

Studentendorf

Ginseldorfer Weg

Schlosserstraße

Zimmermannstraße

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE  1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 14

Richtung 2

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE  1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 14

Zimmermannstraße

Schlosserstraße

Ginseldorfer Weg


Studentendorf

Universitätsklinikum (UKGM)  4, 7 und 27

Hans-Meerwein-Straße

Botanischer Garten

Schröck, Brunnen

Schröck, Am Schwarzen Born  12

Schröck, Reutergasse

Schröck Heljehaus

Bauerbach, Bauerbacher Straße

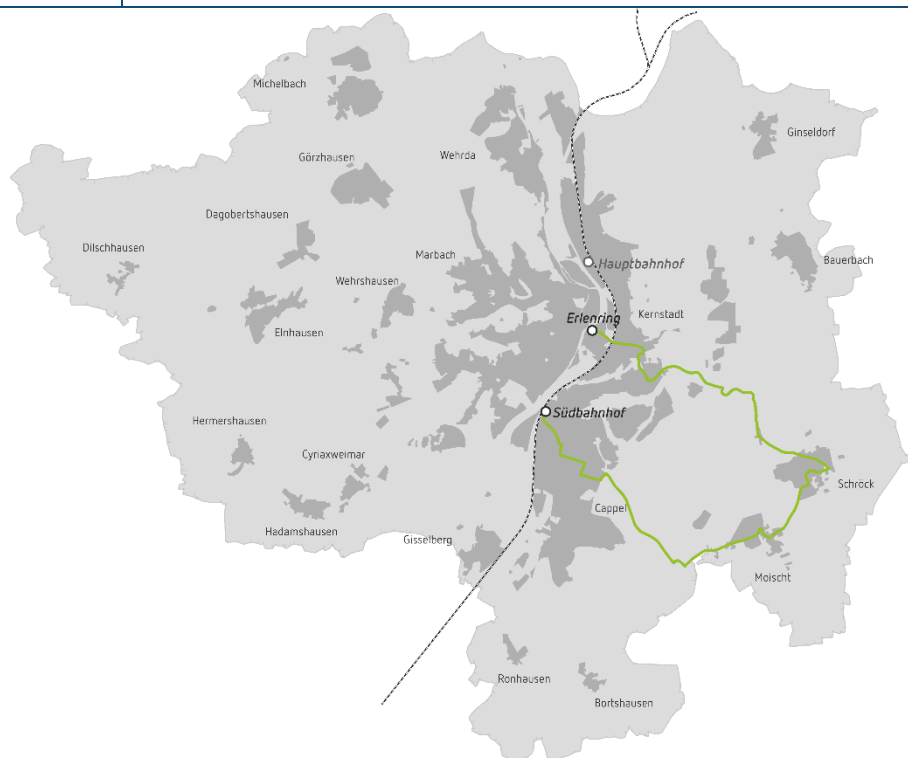
Bauerbach, Bürgerhaus

Bauerbach, Wäldchen

Ginseldorf, Friedhof






Ginseldorf, Backhaus

Linie	12	
Verlauf	Südbahnhof – Kreishaus – Moischt – Schröck – Erlenring	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 10:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30
	Schwachverkehrszeit	60
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Schröck und Moischt über Kreishaus an den Südbahnhof und den Erlenring • Verbindung von Moischt nach Schröck mit Umsteigebeziehung zur Linie 11 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrt im Linienverbund mit der Linie 17, dadurch Weiterfahrt in Richtung Stadtwald und Allnatal 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung ab/bis Erlenring statt Südbahnhof, dadurch Angebotsverbesserung in der Zahlbach • Führung über Raiffeisenstraße und Kreishaus statt über Cappel • Erweiterung der Betriebszeiten: Sonntag am Morgen (bislang ab ca. 14 Uhr) • Taktverdichtung unter Beachtung des MoVe 35 (bislang T120) 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich Beltershäuser Straße ist die Rahmenplanung „Ab in den Süden“ der Universitätsstadt Marburg geeignet anzubinden 	








Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 12 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

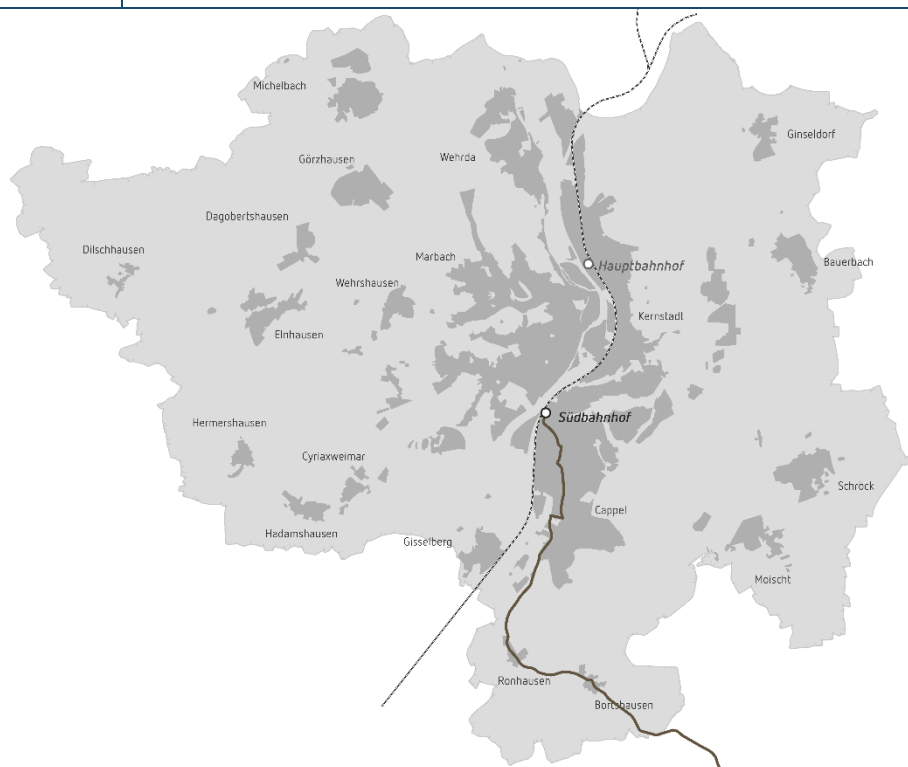
Richtung 1

- Südbahnhof**  RB41
-  1, 2, 3, 4, 6, 7 und 27, 13
- Stadtbüro
- Kreishaus
- Raiffeisenstraße
- Moischt, Hahnerheide
- Moischt, Bürgerhaus
- Moischt, Hirtengarten
- Schröck, Balzer
- Schröck, Bürgerhaus
- Schröck, Reutergasse
- Schröck, Am Schwarzen Born**  11
- Schröck, Brunnen
- Hölderlinstraße**  1, 7 und 27
- Fontanestraße
- Fährnichsweg
- Zahlbach
- Kurt-Schumacher-Brücke
- Erlenring**  2, 6, 10, 17, 20

Richtung 2

- Erlenring**  2, 6, 10, 17, 20
- Kurt-Schumacher-Brücke
- Zahlbach
- Fährnichsweg
- Fontanestraße
- Hölderlinstraße**  1, 7 und 27
- Sonnenblick
- Schröck, Brunnen
- Schröck, Am Schwarzen Born**  11
- Schröck, Reutergasse
- Schröck, Bürgerhaus
- Schröck, Himbornstraße
- Moischt, Hirtengarten
- Moischt, Bürgerhaus
- Moischt, Hahnerheide
- Raiffeisenstraße
- Kreishaus
- Stadtbüro
- Südbahnhof**  RB41
-  1, 2, 3, 4, 6, 7 und 27, 13

Linie	13	
Verlauf	(Ebsdorfergrund-Ilschhausen) – Bortshausen – Ronhausen – Südbahnhof	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 10:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30
	Schwachverkehrszeit	60
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von Bortshausen und Ronhausen an den Südbahnhof • Anbindung an Ortsteile von Ebsdorfergrund 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Keine 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung unter Beachtung des MoVe 35 (bislang T120 bzw. Einzelfahrten) 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • Zu prüfen ist die Weiterentwicklung der Linie 13 in das Linienbündel Südost des Landkreises Marburg-Biedenkopf 	



Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 13 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1

Ilshausen

Hachborn, Am Lindacker

Hachborn, Am Nußbaum

Leidenhofen, Friedhofstraße

Ebsdorf, Hauptstraße

Ebsdorf, Bortshäuser Straße

Bortshausen, Bürgerhaus

Bortshausen, Zum Sportplatz

Ronhausen

Steinmühlenweg

August-Bebel-Platz

Paul-Natrop-Straße

Schubertstraße  2, 3

Stadtbüro

Südbahnhof  RB41

 1, 2, 3, 4, 6, 7 und 27, 12

Richtung 2

Südbahnhof  RB41

 1, 2, 3, 4, 6, 7 und 27, 12

Stadtbüro

Schubertstraße  2, 3

Paul-Natrop-Straße

August-Bebel-Platz

Zuckerberg

Steinmühlenweg

Ronhausen

Bortshausen, Zum Sportplatz

Bortshausen, Bürgerhaus

Ebsdorf, Bortshäuser Straße

Ebsdorf, Hauptstraße

Leidenhofen, Friedhofstraße

Hachborn, Am Nußbaum


Hachborn, Am Lindacker

Ilshausen

Linie	14	
Verlauf	(Lahntal-Sterzhausen) – Michelbach – Görzhäuser Hof 1+2 – Behringwerke – Hauptbahnhof	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 10:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30 (Bedienungskorridor mit Linie 5 zu 15)
	Schwachverkehrszeit	60 (Bedienungskorridor mit Linie 5 zu 30)
	Hauptverkehrszeit	Einzelfahrten nach Bedarf Korrektur: zusätzlich zum 30-Min.-Takt, Verdichtung auf einen 15-Min.-Takt
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung von Michelbach, Marbach, Behringwerke und Görzhäuser Hof 1+2 an den Hauptbahnhof und den Bahnhof Sterzhausen 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Fahrten zwischen Hauptbahnhof und Marbach im Bedienungskorridor mit der Linie 5 Einzelfahrten als Verstärkerfahrten mit Fahrradanhänger 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Erweiterung der Betriebszeiten: Samstag (bislang ab ca. 7 Uhr), Sonn- und Feiertag am Morgen (bislang ab ca. 14 Uhr) Taktverdichtung unter Beachtung des MoVe 35 (bislang Mo.-Fr. Taktlücken und Sa. T120) 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> Zu prüfen ist die durchgängige Führung ab/bis Sterzhausen Zu prüfen ist eine zentrale Mobilstation im Bereich Görzhäuser Hof Durch die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebiets mit der Gemeinde Lahntal, soll die Weiterentwicklung der Linie 14 über Lahntal-Goßfelden und Marburg-Wehrda bis zum Hauptbahnhof Marburg in enger Abstimmung mit dem RMV und dem RNV (aufgrund der parallel geführten RB94) geprüft werden. 	

Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 14 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1

Sterzhausen, Bahnhof  RB94

Sterzhausen, Sandweg

Michelbach, Lindenplatz

Michelbach, Am Wall

Michelbach, Sonnenweg

Michelbach, Stümpelstal

Görzhäuser Weg

Görzhäuser Hof 1

Görzhäuser Hof 2

Behringwerke  5, 20

Brunnenstraße

Köhlersgrundgasse

Wilhelm-Roser-Straße

Elisabethkirche

Robert-Koch-Straße

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11

Richtung 2

Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE

 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 10, 11

Bahnhofstraße

Köhlersgrundgasse

Brunnenstraße

Behringwerke  5, 20

Görzhäuser Hof 2

Görzhäuser Hof 1

Michelbach, Stümpelstal

Michelbach, Sonnenweg

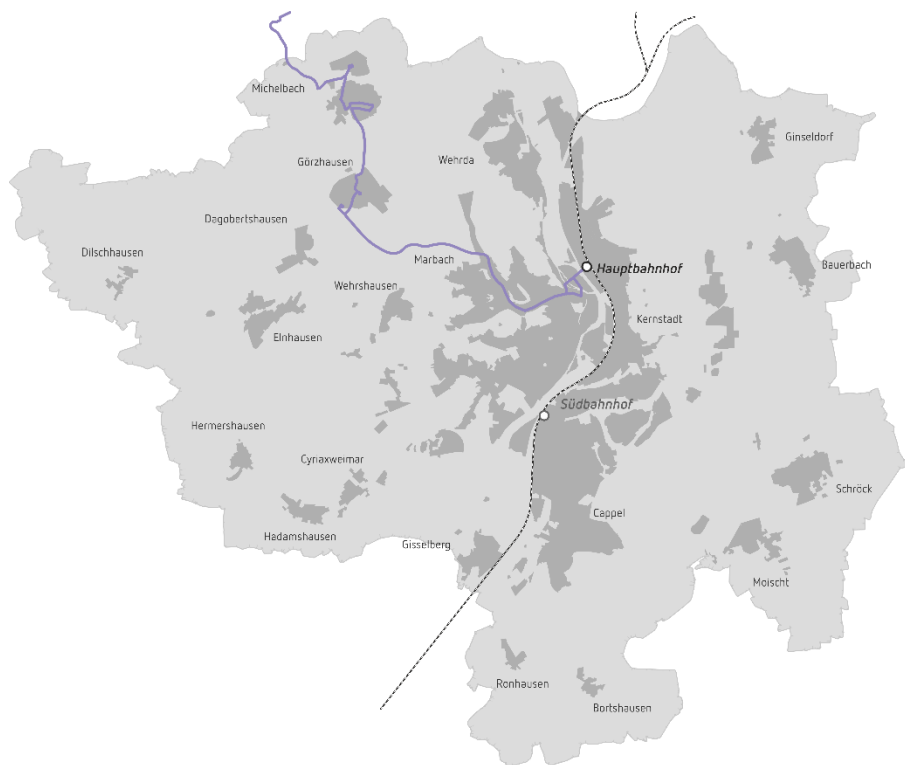
Michelbach, Am Wall

Michelbach, Lindenplatz

Sterzhausen, Sandweg

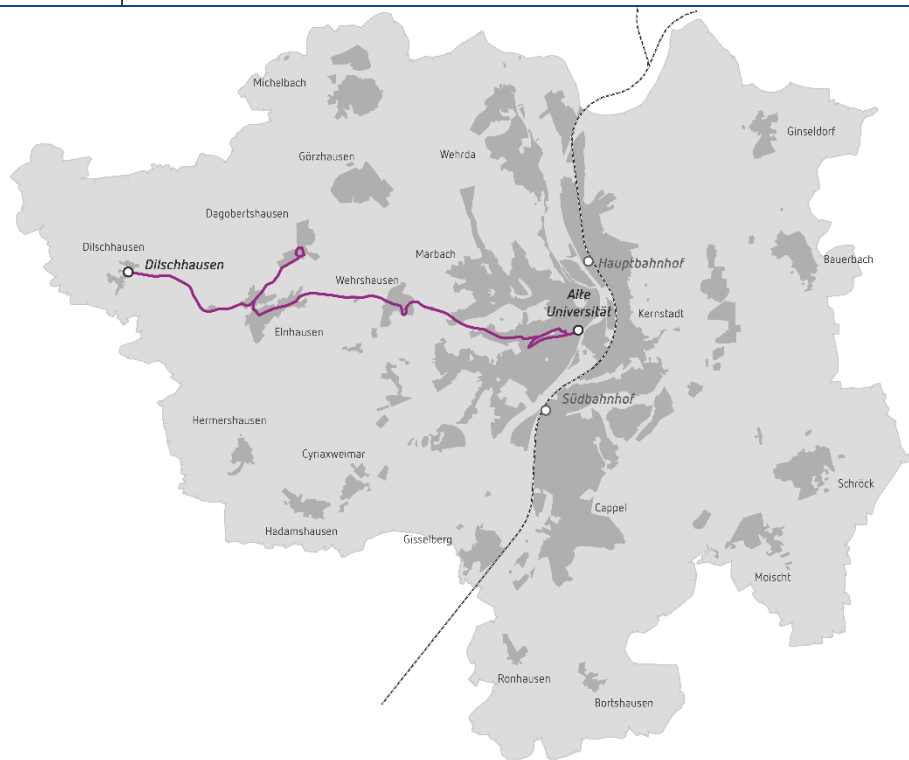
Sterzhausen, Untere Bahnhofstraße

Sterzhausen, Bahnhof  RB94



Linien		15
Verlauf	Schulfahrten: Marburg West – Marburg	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Nach Bedarf	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	Nach Bedarf
	Samstag	-
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung	Normalverkehrszeit	-
	Schwachverkehrszeit	-
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Schulfahrten zu den Schulen im Stadtgebiet Marburgs 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Schulfahrten werden bedarfsorientiert an Schulbeginn- und endezeiten der Schulstandorte angepasst 	
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Keine 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> Keine 	



Linie	16	
Verlauf	Dilschhausen – Dagobertshausen – Einhausen – Wehrshausen – Rotenberg – Stadtmitte	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Midibus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 10:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30
	Schwachverkehrszeit	60
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung von Dilschhausen, Dagobertshausen, Einhausen und Wehrshausen an die Stadtmitte 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung an die Bahnhöfe erfolgt durch Umsteigemöglichkeiten, insbesondere auf der Innenstadtachse (siehe Hst.-Bedienung) 	
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Erweiterung der Betriebszeiten: Samstag (bislang ab ca. 8 Uhr) Sonn- und Feiertag am Morgen (bislang ab ca. 15 Uhr) Taktverdichtung unter Beachtung des MoVe 35 (bislang T60 bzw. T120) 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> Zu prüfen ist ein Anschluss an das in Planung befindliche Neubaugebiet über die Haltestelle Rotenberg Wendeschleife Im Bereich der Haltestelle Kreuzacker soll die Herstellung einer Umsteigebeziehung zwischen den Linien 16 und 5 geprüft werden 	






 fußläufige Erreichbarkeit |  DB Umstieg SPNV |  BUS Umstieg Stadtbus |  P+R Umstieg P+R

Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 16 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

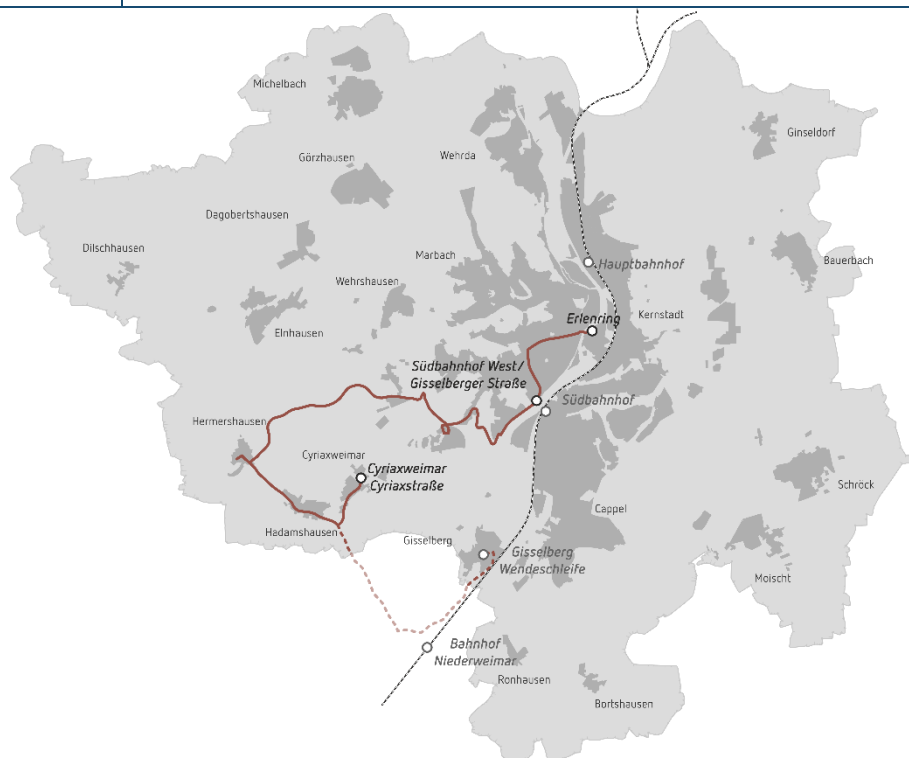
Richtung 1

Dilschhausen
 Einhausen, Am Denkmal
 Dagobertshausen, Hirtenberg
 Dagobertshausen, Im Dorfe
 Einhausen, Grundschule
 Einhausen, Am Denkmal
 Einhausen, EINHÄUSER STRASSE
 Einhausen, Wartburgstraße
 Einhausen, Königstraße
 Wehrshausen, Kirche
 Wehrshausen, Zur Weinstraße
 Sellhof
Höhenweg  Kreuzacker: 5,20
 Elisabethenhof
 Calvinstraße
 Sybelstraße
 Am Plan
Hanno-Drechsler-Platz  Gutenbergstraße: 1, 2, 4, 5,
 7 und 27, 8, 10, 17, 20
 Alte Universität

Richtung 2

Alte Universität
Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 17, 20
 Philipphaus
Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 17, 20
 Sybelstraße
 Calvinstraße
 Elisabethenhof
Höhenweg  Kreuzacker: 5,20
 Sellhof
 Wehrshausen, Zur Weinstraße
 Wehrshausen, Kirche
 Einhausen, Königstraße
 Einhausen, Wartburgstraße
 Einhausen, EINHÄUSER STRASSE
 Einhausen, Am Denkmal
 Einhausen, Grundschule
 Dagobertshausen, Hirtenberg
 Dagobertshausen, Im Dorfe
 Einhausen, Am Denkmal
 Dilschhausen





Linie	17	
Verlauf	Erlening – Stadtwald – Neuhöfe – Hermershausen – Haddamshausen – Cyriaxweimar	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 10:00-1:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	30
	Schwachverkehrszeit	60
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung von Neuhöfe, Hermershausen, Haddamshausen und Cyriaxweimar an die Stadtmitte 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzliches Angebot zwischen Stadtwald und Stadtmitte durch die Linien 5 und 8 Verkehrt im Linienverbund mit der Linie 12, dadurch Weiterfahrt über Schröck und Moischt zum Südbahnhof 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Erweiterung der Betriebszeiten: Sonn- und Feiertag am Morgen (bislang ab ca. 14 Uhr) Taktverdichtung unter Beachtung des MoVe 35 (bislang T60 bzw. T120) 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> In enger Abstimmung mit dem RMV und dem RNV (aufgrund der parallel geführten Regionalbuslinie) ist eine Weiterführung ab Cyriaxweimar über Niederweimar und Gisselberg zu prüfen 	







 fußläufige Erreichbarkeit |
  Umstieg SPNV |
  Umstieg Stadtbus |
  Umstieg P+R

Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 17 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1

Erlenring  2, 6, 10, 12, 20
Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 20
 Philippshaus
Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 20
 Radestraße
 Gisselberger Straße
 Willy-Mock-Straße
 Graf-von-Stauffenberg-Straße
Platz der Weißen Rose  5, 8
 Neuhöfe
 Hermershausen, Zückenberg
 Hermershausen, Steinküppel
 Haddamshausen, Steingasse
 Haddamshausen, Steinborn
 Cyriaxweimar, Cyriaxstraße

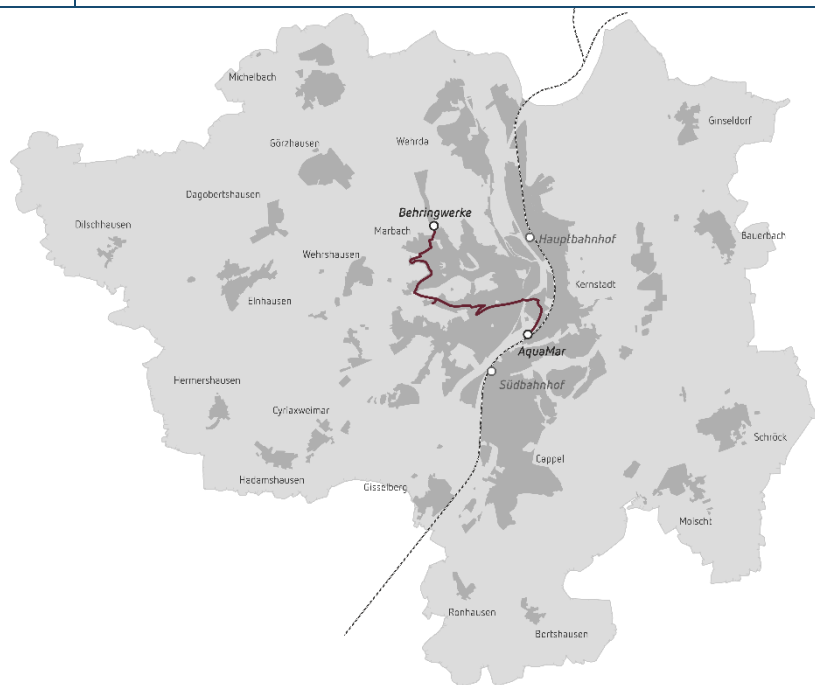
Richtung 2

Cyriaxweimar, Cyriaxstraße
 Haddamshausen, Steinborn
 Haddamshausen, Steingasse
 Hermershausen, Steinküppel
 Hermershausen, Zückenberg
 Neuhöfe
Platz der Weißen Rose  5, 8
 Graf-von-Stauffenberg-Straße
 Stephan-Niderehe-Straße
 Willy-Mock-Straße
 Gisselberger Straße
 Radestraße
Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 20
 Philippshaus
Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 20
Erlenring  2, 6, 10, 12, 20

Linien 18	
Verlauf	Schulfahrten: Marburg Ost - Marburg
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Fahrzeugtyp	Nach Bedarf
Betriebszeit	Montag bis Freitag Nach Bedarf
	Samstag -
	Sonn- und Feiertag -
Taktung	Normalverkehrszeit -
	Schwachverkehrszeit -
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Schulfahrten zu den Schulen im Stadtgebiet Marburgs
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Schulfahrten werden bedarfsorientiert an Schulbeginn- und endezeiten der Schulstandorte angepasst
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Keine
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> Keine

Linien 19	
Verlauf	Anfahrten um Universitätsklinikum (UKGM)
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Fahrzeugtyp	Nach Bedarf
Betriebszeit	Montag bis Freitag Nach Bedarf
	Samstag Nach Bedarf
	Sonn- und Feiertag Nach Bedarf
Taktung	Normalverkehrszeit -
	Schwachverkehrszeit -
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Fahrten zum Universitätsklinikum (UKGM)
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Fahrten werden bedarfsorientiert an das Universitätsklinikum (UKGM) angepasst
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Keine
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> Keine

Linie	20	
Verlauf	AquaMar – Stadtmitte – Rotenberg – Behringwerke	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Midibus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-20:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-20:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 7:00-20:00 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit ⁴³	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung der Marbach an die Behringwerke und die Stadtmitte • Anbindung des AquaMar an die Stadtmitte 	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Anbindung an die Bahnhöfe erfolgt durch Umsteigemöglichkeiten, insbesondere auf der Innenstadtachse (siehe Hst.-Bedienung) 	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Keine erforderlich 	
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> • Zu prüfen ist ein Anschluss an das in Planung befindliche Neubaugebiet über die Haltestelle Rotenberg Wendeschleife 	




⁴³ NVZ und SVZ vgl. Kapitel 5.3.3 Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg

 fußläufige Erreichbarkeit |  DB Umstieg SPNV |  BUS Umstieg Stadtbus |  P+R Umstieg P+R

Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 20 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1

AquaMar
Erlenring  2, 6, 10, 12, 17
Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17
 Philippshaus
Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17
 Sybelstraße
 Calvinstraße
 Elisabethenhof
 Rotenberg Friedhof
 Höhenweg
Kreutzacker  5  Höhenweg: 16
 Holderstrauch
 Salegrund
 Unterer Eichweg
 Rotdornweg
Behringwerke  5, 14

Richtung 2

Behringwerke  5, 14
 Unterer Eichweg
 Salegrund
 Holderstrauch
Kreutzacker  5  Höhenweg: 16
 Höhenweg
 Rotenberg Friedhof
 Elisabethenhof
 Calvinstraße
 Sybelstraße
Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17
 Philippshaus
Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 10, 16, 17
Erlenring  2, 6, 10, 12, 17
 AquaMar

Linie 22	
Verlauf	Schulfahrten: Cappel/Steinmühle – Hauptbahnhof
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)
Fahrzeugtyp	Nach Bedarf
Betriebszeit	Montag bis Freitag Nach Bedarf
	Samstag -
	Sonn- und Feiertag -
Taktung	Normalverkehrszeit -
	Schwachverkehrszeit -
Verkehrliche Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Schulfahrten zu den Schulen im Stadtgebiet Marburgs
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Schulfahrten werden bedarfsorientiert an Schulbeginn- und endzeiten der Schulstandorte angepasst
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Keine
Langfristige Prüfaufträge	<ul style="list-style-type: none"> Keine