

<b>Beschlussvorlage</b>	Vorlagen-Nr.:	<b>VO/1464/2023</b>
	Status:	öffentlich
	Datum:	01.09.2023
<b>Dezernat:</b>	I	
<b>Fachdienst:</b>	20.1 - Haushalts- und Finanzangelegenheiten	
<b>Sachbearbeitung:</b>	Christoph Rau u. Robby Jahnke (SWMR Consult)	

<b>Beratungsfolge</b>		
<b>Gremium:</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Sitzung ist</b>
Magistrat	Vorberatung	nichtöffentlich
Bau- und Mobilitätsausschuss	Vorberatung	öffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

## **Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2023 - 2028 (Move 35)**

### **Beschlussvorschlag**

1. Der Nahverkehrsplan der Universitätsstadt Marburg 2023 – 2028 wird beschlossen.
2. Der Nahverkehrsplan (NVP) hat zum Ziel, das stadtweite ÖPNV-Angebot deutlich zu erweitern. Insbesondere soll die Anbindung des Pharmastandortes, die Verbindungen auf die Lahnberge und die Anbindung der Stadtteile deutlich verbessert werden.
3. Die Umsetzung aller geplanten Maßnahmen soll vorbehaltlich der Finanzierung und der personellen Ressourcen schrittweise innerhalb der Laufzeit des NVP erfolgen.

### **Sachverhalt**

#### **1. Vorlage des Endbericht NVP**

Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet die formelle Basis für die Organisation, Struktur und die angestrebten Qualitäten des ÖPNV und basiert im Wesentlichen auf § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und § 14 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr

in Hessen (ÖPNVG Hessen). Während der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (Regionalexpress und Regionalbahn) sowie der übergeordneten Regionalbuslinien verantwortet, liegt die Zuständigkeit für weitere regionale Busverbindungen beim Landkreis Marburg-Biedenkopf. Der NVP Marburg bezieht sich daher vorrangig auf den lokalen Stadtbusverkehr, enthält allerdings auch regionale Maßnahmen.

Der Nahverkehrsplan (NVP) der Universitätsstadt Marburg 2023-2028 enthält in der Zielsetzung gegenüber dem heutigen Angebot eine deutlich gesteigerte Fahrleistung, um den Anforderungen eines bedarfsgerechten und leistungsstarken Nahverkehrsangebotes gerecht werden zu können. Ferner soll der öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einen größeren Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Die heutige Nahverkehrssituation ist in vielen Bereichen gut, genügt aber nicht, um deutlich mehr Menschen zu überzeugen, den ÖPNV zu nutzen oder von anderen Verkehrsmitteln auf den ÖPNV umzusteigen.

Zunächst wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme des ÖPNV in Marburg durchgeführt. Diese beruht auf dem Stand des Fahrplanangebotes von September 2022. Es konnte festgestellt werden, dass rund 95 % der Menschen in Marburg im Einzugsbereich einer Haltestelle leben. Damit lässt sich die Erschließung der Stadt als gut bezeichnen. Auch die "Bedienungsqualität" in der Kernstadt ist ein positives Merkmal des Nahverkehrs. Jedoch nimmt die "Bedienungsqualität" in den Stadtteilen deutlich ab. Mit der "Verbindungsqualität" wurde die Reisezeit im Vergleich zum Pkw untersucht. Hier zeigte sich insbesondere auf innerstädtischen Verbindungen ein Optimierungsbedarf. Mängel waren ferner in Bezug auf den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur sowie der Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln festzustellen.

Das Anforderungsprofil als Grundlage für die zukünftigen ÖPNV-Qualitäten basiert auf den Zielen des Regionalen NVP des RMV sowie den Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung, den ÖPNV in Marburg deutlich zu stärken. Der Nahverkehrsplan nimmt damit die sich aus dem Strategic Urban Mobility Plan MoVe 35 ergebenden Anforderungen an den ÖPNV auf und setzt diese um. Das Anforderungsprofil sieht vor, dass die Kernstadt mit Linienüberlagerungen und gemeinsamen Bedienungskorridoren im ÖPNV mit einem 15-Minuten-Regeltakt und die Stadtteile mit einem Regeltakt zwischen 30 und 60 Minuten angebunden werden sollten. Basierend auf der Bestandsaufnahme sieht das Anforderungsprofil eine deutliche Ausweitung der Bedienungszeiträume vor. Des Weiteren werden Qualitätsanforderungen u.a. für die Erschließung, Verbindungsqualität, Fahrzeugstandards sowie Mindeststandards für Haltestellen definiert. Auch organisatorische und strukturelle Anforderungen und Strategien, z.B. zu den Themen Pünktlichkeit, Fahrpersonal, Marketing, Mobilitätsmanagement oder Qualitätsmanagement werden skizziert.

Aufbauend auf Bestandsaufnahme und Anforderungsprofil wurde das Konzept Marburg 21+ entwickelt, das die Gestaltung des ÖPNV in den kommenden Jahren entwirft. Das Konzept Marburg 21+ schlägt eine deutliche Steigerung der Verkehrsleistung vor. So könnte eine Steigerung der Nutzwagenkilometer im Stadtbusverkehr um ca. 47 % erfolgen. Erste Umsetzungen dieser

langfristigen Strategie können durch den aktuell zu beschließenden Nahverkehrsplan erfolgen. Ziel ist unter anderem eine deutlich verbesserte Anbindung der Außenstadtteile an die Innenstadt und die beiden bestehenden Bahnhöfe. Ferner ist Ziel, die Pharmastandorte "Hinkelbachtal" und insbesondere "Görzhäuser Hof" stärker mit dem ÖPNV zu bedienen. Auch der Universitäts- und Klinikstandort Lahnberge soll im ÖPNV-Angebot gestärkt werden. Eine stärkere Anbindung der Außenstadtteile kann insbesondere durch die Erweiterung der Betriebszeiten im ÖPNV erfolgen. Insgesamt sollte zunächst das ÖPNV-Angebot auch in den Tagesrandzeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen deutlich erweitert werden. Montags bis Freitag könnte die Bedienung damit stadtweit bereits ab ca. 5:00 Uhr, samstags ab ca. 6:00 Uhr und sonn- und feiertags ab ca. 7:00 Uhr bzw. spätestens ca. 10:00 Uhr erfolgen, jeweils bis um ca. 1:00 Uhr des Folgetages. Ferner wird das Ziel formuliert, Linienverläufe im Einzelnen zu optimieren und an die bestehenden Bedürfnisse anzupassen. Dazu zählt beispielsweise ein einheitlicher Linienverlauf im Allnatal oder der Einsatz von Gelenkbussen zwischen Stadtwald und Hauptbahnhof. Perspektivisch wären auch, in Zusammenarbeit mit dem RMV und der Deutschen Bahn, weitere Bahnstationen denkbar.

Neben Aussagen zur Verkehrsleistung werden im NVP 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 entsprechend dem Anforderungsprofil. Neben den konkreten Maßnahmen sind im Nahverkehrsplan darüber hinaus Prüfaufträge mit grundsätzlichen Aussagen fixiert. In vertiefenden Betrachtungen sollen u. a. Möglichkeiten für ein Schnellbussystem, der Einsatz von flexiblen Bedienformen und ein Nachtbussystem erarbeitet werden.

Der NVP skizziert ausführlich die Auswirkungen der Konzeption und enthält Kostenschätzungen der enthaltenen Leistungsausweitungen. Ein denkbarer priorisierter Umsetzungshorizont von Maßnahmenpaketen wird unter dem Vorbehalt der Finanzierung sowie der weiteren begrenzenden Ressourcen (Personal, Fahrzeuge) beschrieben.

## **2. Beteiligung**

Während der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurden die Bürger\*innenschaft sowie weitere Akteure umfassend beteiligt. Dafür wurden ein Lenkungskreis zur Koordination des Aufstellungsprozesses (bestehend aus Vertreter\*innen der Universitätsstadt Marburg, des RMV, Hessen Mobil, Regierungspräsidium Gießen, IHK sowie der Stadtwerke Marburg) sowie ein Arbeitskreis zur fachlichen Begleitung des Aufstellungsprozesses (bestehend zusätzlich aus Vertreter\*innen der Universität, des AStA, des UKGM, PharmaServ, Fahrgastbeirat, Pro Bahn, VCD, VDV, BUND) eingerichtet.

Die Beteiligung der Ortsbeiräte erfolgte unter anderem mit zwei Workshops, bei denen verschiedene Themen des NVP diskutiert wurden. Darüber hinaus hatten die Ortsbeiräte im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit, Anregungen zum NVP einzubringen. 16 von 36 angefragten Trägern öffentlicher Belange haben zur Entwurfsfassung des NVP im Juni 2023 eine Rückmeldung abgegeben. Diese und die Rückmeldungen der Ortsbeiräte wurde im Rahmen der Synopse zur Aufnahme in den NVP abgewogen.

Die Bürger\*innenschaft wurde zum NVP in einem Bürger\*innenworkshop explizit zum Thema Nahverkehrsplan in Präsenz beteiligt. Darüber hinaus hat eine sehr erfolgreiche online-Beteiligung stattgefunden, bei der 172 Ideen eingereicht und mit 62 Kommentaren versehen wurden. Insgesamt haben sich über 3.800 Bürger\*innen die online-Beteiligung zum NVP auf der Plattform marburgmachtmit.de angesehen.

### **3. Finanzierung / Auswirkungen**

Die Umsetzung der im Nahverkehrsplan aufgezeigten Maßnahmen kann schrittweise erfolgen. Insbesondere im Hinblick auf den (deutschlandweit zu beobachtenden) akuten Fahrpersonalmangel ist zu klären, welche vorgesehenen Fahrplanausweitungen realistischer Weise auch gefahren werden können. Zur Umsetzung der Maßnahmen wären voraussichtlich ca. 15 zusätzliche Fahrzeuge und ca. 41 zusätzliche Personalstellen erforderlich.

Insgesamt würde die deutlich gesteigerte Verkehrsleistung, die dadurch notwendige Vergrößerung des Fuhrparks, der erhöhte Personaleinsatz und weitere Maßnahmen zu einem erheblichen finanziellen Mehraufwand führen. Bei einer Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen im NVP ist von einer Verdreifachung des Zuschussbedarfs von 3,365 Mio. € auf 10,095 Mio. € auszugehen, wenn sich der Kostensatz für den Nutzwagenkilometer nicht verändert.

Dr. Thomas Spies  
Oberbürgermeister

Nadine Bernshausen  
Bürgermeisterin

### **Finanzielle Auswirkungen**

#### **Anlage/n**

- 1 Endbericht Nahverkehrsplan Marburg