

Stadtverordnetenversammlung

An die Mitglieder
der Stadtverordnetenversammlung der Univer-
sitätsstadt Marburg

Geschäftsführung: Lothar Sprenger
Telefon: 06421 201-1209
E-Mail: lothar.sprenger@marburg-stadt.de
Öffnungszeiten: Montag, Mittwoch, Freitag von 8 – 12
Uhr Donnerstag von 15 – 18 Uhr
und nach Vereinbarung

Marburg, 21.09.2023

Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu einer **Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg (öf-
fentlich)** am

**Freitag, dem 29.09.2023, 16:30 Uhr,
Evangeliumshalle Wehrda, Oberweg 60, 35041 Marburg**

lade ich Sie ein.

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 21.07.2023
- 3 Überreichung der Ernennungsurkunde an Stadträtin Kirsten Dinnebir
- 4 Fragestunde

5	Wahl eines Mitgliedes und eines stellvertretenden Mitgliedes in den Beirat der Volkshochschule Marburg	VO/1445/2023
6	1. Nachtragshaushaltssatzung für das Jahr 2023	VO/1375/2023
7	Gemeinsame Erklärung für eine humanitäre Asylpolitik	VO/1477/2023
8	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens BOB Marburg	VO/1457/2023
9	Marburger Strategie zur Innenstadtentwicklung	VO/1460/2023
10	Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2023 - 2028 (Move 35)	VO/1464/2023
11	Auflage Sonderförderprogramm Balkonkraftwerke (Mini-Photovoltaikanlagen)	VO/1468/2023
12	Betriebskonzept für das VinziDorf Marburg	VO/1443/2023
13	Förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets Beschluss zur 1. Änderung der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets "Nordstadt/Bahnhofsquartier"	VO/1436/2023
14	Stadtteil Richtsberg - Bewerbung um Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“; Nutzung der Ergebnisse aus dem Beteiligungsprojekt „Stadtlabor Richtsberg“ zur Erstellung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK)	VO/1470/2023
15	Dringlichkeitsanträge	
16	Anträge des Kinder- und Jugendparlaments	
16.1	Antrag des KiJuPa betr. Bodenbelag am Spiel- und Sportplatz der Grundschule Marbach	VO/1399/2023
16.2	Antrag des KiJuPa betr. kostenloser Schwimmbadbesuch	VO/1400/2023
16.3	Antrag des KiJuPa betr. kostenloses Busfahrangebot	VO/1428/2023

17	Anträge der Fraktionen	
17.1	Antrag der Fraktionen Klimaliste Marburg, B90/Die Grünen und SPD betr. Ergänzung der Geschäftsordnung	VO/1410/2023
17.2	Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Information und Beratung bei Mietpreisüberhöhung (§5 Wirtschaftsstrafgesetz)	VO/1439/2023
17.3	Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Tarifbindung im Beteiligungsbericht der Stadt ausweisen	VO/1440/2023
18	Kenntnisnahmen	
18.1	Entwicklung mehrjähriger Vorhaben der Stadtwerke Marburg GmbH	VO/0994/2022-2
18.2	Umsetzungsprozess des Zweiten Marburger Aktionsplans zur Stärkung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen – Gesamtübersicht Mitte 2023	VO/1441/2023
18.3	Prüfauftrag zum kostenlosen Busverkehr in Marburg	VO/1465/2023

Mit freundlichen Grüßen
gez.

Dr. Elke Neuwohner

Frau Stadtverordnete
Birgit von Barga

Frau Stadtverordnete
Lisa Deißler

Herrn Stadtverordneten
Lars Küllmer

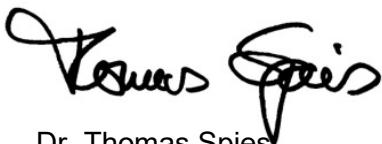
**Große Anfrage der CDU/FDPBfM-Fraktion betr. Kinder- und Jugendarbeit in der Stadt
Marburg
VO/1264/2023**

Sehr geehrte Frau von Barga,
sehr geehrte Frau Deißler,
sehr geehrter Herr Küllmer,

in der Anlage übersenden wir die Antwort auf die o.g. Große Anfrage. Der Antwort hat der Magistrat in seiner Sitzung am 18.09.2023 zugestimmt.

Zuständige Dezernentin: Bürgermeisterin Nadine Bernshausen

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Anlage

Antwort auf eine Große Anfrage	Vorlagen-Nr.:	VO/1264/2023-2	
	Status:	nichtöffentlich	
	Datum:	13.09.2023	
Dezernat:	II		
Fachdienst:	FB 5 Kinder, Jugend, Familie		
Sachbearbeitung:	Jost Schmidt-Bockstedte		
Beratungsfolge			
Gremium:		Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat		Stellungnahme	nichtöffentlich

Antwort auf die große Anfrage der CDU/FDP/BfM-Fraktion betr. Kinder- und Jugendarbeit in der Stadt Marburg

Stellungnahme

Die Große Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zunächst möchten wir erläutern wie wir den Begriff Fachbereich 5 im Folgenden verwendet haben. Der Fachbereich 5 hat die verschiedensten Aufgaben, von der Kindertagesbetreuung bis hin zur Heimaufsicht.

Die Inhalte der Fragestellungen richten sich aus unserer Sicht vor allem an die Aufgaben und Tätigkeiten des Fachdienstes Soziale Dienste, sodass wir die Fragen im Wesentlichen aus der Sicht der Sozialen Dienste beantworten. Die Sozialen Dienste bestehen aus dem Allgemeinen Sozialer Dienst inkl. des Sachgebiets UMA, der Eingliederungshilfe; dem Pflegekinderdienst, der Ambulante Erziehungshilfe und der Erziehungsberatungsstelle.

1.

Wie viele Familien werden von den Mitarbeitern vom Fachbereich 5 seit 2018 bis Ende 2022 betreut bzw. unterstützt. (bitte nach Jahren aufschlüsseln)

Der Soziale Dienst dokumentiert sein Tätigwerden in der Form von Einzelfallakten. Das bedeutet, dass wir bei unseren Auswertungen Personen und Fälle benennen können, aber nicht in der Form von beteiligten Familiensystemen. Unsere Antworten werden sich daher auf Einzelfälle beziehen müssen.

In der folgenden Tabelle stellen wir dar, wie wir auf verschiedene Weise Hilfe und Unterstützung geleistet haben. Mitwirkungen vor dem Familiengericht und Jugendgerichtshilfe sind in dieser Auflistung nicht enthalten.

Fallaufkommen	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamt	592	592	610	561	608
Davon ausgewählte Hilfeformen					
Hilfen zur Erziehung in der Familie	217	208	215	200	209
Hilfen zur Erziehung außerhäusliche Unterbringung	166	155	144	124	141
Eingliederungshilfe	63	76	103	127	151
Hilfe für junge Volljährige	122	125	117	92	86
Begleiteter Umgang	18	22	25	13	16

2.

Von wie vielen von diesen Familien ist bekannt, dass mindestens ein Elternteil

a. eine psychische Erkrankung

b. eine Drogenabhängigkeit

c. eine Verurteilung mit anschließender Haft hat/hatte?

Wir haben leider keine statistisch breit auswertbaren Informationen darüber, für welche Elternteile die oben genannten Merkmale zutreffen. Wir wissen innerhalb der Einzelfälle in welchen Familien solche oder ähnliche Bedingungen von Bedeutung sind, das ist aber nicht als statistische Größe hinterlegt. Es wird uns aber auch nicht in jedem Fall mitgeteilt, was je nach Merkmal auch nicht zwingend erforderlich ist. Eine verbüßte Haftstrafe ohne Bezug auf Straftaten gegen Minderjährige hat auch nicht unbedingt Einfluss auf die Geschehnisse innerhalb von Familien.

3.

Wie viele dieser Familien sind während der Corona-Pandemie (in den Jahren 2020 bis 2022) in die Betreuung des Fachbereiches neu dazugekommen und aus welchen Gründen?

In der Betrachtung der Tabelle zu Punkt 1. ergibt sich, dass es keine nennenswerte Erhöhung der Fallzahlen in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gibt. Es ist vollkommen üblich, das in einem Berichtsjahr Fälle enden und neue Fälle hinzukommen. Daraus können wir auch ohne gesonderte Auswertung schließen, dass sich keine nennenswerte Steigerung der Fallzahlen ergeben hat.

Es gibt eher einen Rückgang der Inanspruchnahme besonders für das Jahr 2021. Wir denken das hängt mit den Einschränkungen des öffentlichen Lebens und der Verlagerung von Problematiken aus dem öffentlichen in den privaten Bereich zusammen. Wir führen hier das Stichwort „homeschooling“ an.

Eine Ausnahme bildet hier der Bereich der Eingliederungshilfe. Hier sind die Fallzahlen kontinuierlich im Steigen begriffen. Das hat seinen Hintergrund in Veränderungen im gesetzlichen Bereich, hier seien das Bundesteilhabegesetz und vor allem das inklusive Kinder- und Jugend Stärkungsgesetz

von 2021 genannt.

4.

Wie viele Kinder und Jugendliche im Alter von 12 bis 18 sind in den Jahren 2018 bis 2022 auffällig geworden bzw. wurden betreut. (bitte nach Jahren, Geschlecht und Alter aufschlüsseln)

Wir interpretieren den Begriff „auffällig geworden“ mit jungen Menschen für die Hilfen als Hilfe zur Erziehung (HzE) oder Eingliederungshilfe (EGH) gewährt wurden und für die Jugendgerichtshilfe notwendig geworden ist. Die Zahlen zu Gefährdungssituationen von jungen Menschen werden in den folgenden Fragestellungen beantwortet.

	2018	2019	2020	2021	2022
HZE + EGH männlich	117	117	116	111	137
HZE + EGH weiblich	77	80	84	93	104
JGH männlich	47	34	38	37	34
JGH weiblich	7	14	5	4	11
Gesamt männlich	164	151	152	148	171
Gesamt weiblich	84	94	89	97	115
Gesamt	248	245	241	245	286

5.

Wie viele Fälle der Inobhutnahme hat es seit 2018 bis Ende 2022 gegeben? (bitte nach Jahren und Geschlecht aufschlüsseln)

Wir haben hier die Inobhutnahmen, welche aus eigenem Wunsch, aus der Zugehörigkeit zur Personengruppe Unbegleiteter Minderjähriger Ausländer (UMA) oder mit Gefährdungshintergrund erfolgt sind, erfasst. Die vorläufigen Inobhutnahmen, die kurzzeitig ausschließlich für junge Geflüchtete vorgesehen sind, bleiben unbeachtet.

Inobhutnahmen	2018	2019	2020	2021	2022
männlich	15	36	42	64	88
weiblich	46	49	56	41	63
gesamt	61	85	98	105	151

Der starke Anstieg, vor allem in den Jahren 2021 und besonders 2022 fußt unter anderem auf der Zuwanderung von UMA was dadurch verdeutlicht wird, dass vor allem die Inobhutnahme männlicher Jugendlicher stark angestiegen ist. Bei den UMA handelt es sich fast ausschließlich um männliche

Jugendliche.

6.

Wie viele Fälle der Kindeswohlgefährdung hat es seit 2018 bis Ende 2022 gegeben? (bitte nach Jahren und Geschlecht aufschlüsseln).

Es handelt sich hier um die Anzahl der Kindeswohlgefährdung (KWG) betroffenen Kinder und Jugendlichen. Dies war notwendig um die geschlechtliche Aufteilung darstellen zu können. Üblicherweise erfassen wir die Fälle, deren Anzahl geringer ist, da dann alle betroffenen Geschwisterkinder in einem Fall erfasst sind.

KWG	2018	2019	2020	2021	2022
männlich	72	85	72	93	85
weiblich	65	80	75	67	67
gesamt	137	165	147	160	152

7.

Welche Hilfsangebote vom Fachbereich 5 bestehen für Kinder und Jugendliche (12 bis 18) in Marburg

Auf der Grundlage des SGB VIII (Kinder- und Jugendhilfegesetz) werden im Fachdienst Soziale Dienste alle Beratungsaufgaben, Leistungsgewährungen und Mitwirkungen in Gerichtsverfahren innerhalb des Zuständigkeitsbereiches wahrgenommen. Zu den Aufgaben gehören die Beratung und Unterstützung von Kindern, Jugendlichen, jungen Volljährigen, sorgeberechtigten und nicht sorgeberechtigten Elternteilen sowie sonstigen Erziehungs- und Umgangsberechtigten, die Gewährung und Überprüfung von Leistungen seien es Hilfen zur Erziehung oder Eingliederungshilfen. Es gibt ein Spektrum an Hilfen, das von Familienhilfe, über Erziehungsbeistände für Jugendliche und sozialer Gruppenarbeit bis zum Besuch einer Tagesgruppe reicht.

Die niederschwelligste Form der HzE ist die Erziehungsberatung, die ohne jeden Antrag in Anspruch genommen werden kann. Es reicht einen Termin zu vereinbaren. Die Wartezeit ist mit unter zwei Wochen auch relativ kurz.

Ein weiterer Bereich von Hilfen sind die sogenannten stationären Angebote der Jugendhilfe. Hierbei handelt es sich um Hilfen außerhalb der Herkunftsfamilie. Junge Menschen leben dann in Pflegefamilien oder Wohngruppen.

Die Wahrnehmung des Schutzauftrages bei Kindeswohlgefährdung zählt zu den wichtigsten Aufgaben. Das Jugendamt hat die Rolle des staatlichen Wächteramtes inne und hat umfassend für den Schutz von Minderjährigen zu sorgen.

Die Inobhutnahme von Kindern und Jugendlichen zählt zu den hoheitlichen Aufgaben des Jugendamtes und wird in den Sozialen Diensten, genauer im ASD wahrgenommen.

Es erfolgt weiter die Mitwirkung in gerichtlichen Verfahren beim Familiengericht bzw. Jugendgericht im Sinne der Jugendgerichtshilfe. Hierzu erfolgen weitere Ausführungen unter Punkt 15.

8.

Welche Aufgabe übernimmt das Jugendrechtshaus Marburg-Biedenkopf in diesem Kontext und wie wird es von den Kindern und Jugendlichen frequentiert?

In der Stadt Marburg gibt es kein aktives Jugendrechtshaus. Das 2008 von verschiedenen Personen und Trägern ins Leben gerufene Projekt ist aufgrund verschiedener Veränderungen in der personellen und institutionellen Zusammensetzung schon vor vielen Jahren nicht weitergeführt worden. Es wird allerdings noch auf einigen (veralteten) Seiten im Internet erwähnt.

Jugendrechtshäuser im eigentlichen Sinn sollen vornehmlich dazu dienen, die verschiedenen Instanzen und Institutionen, die bei Gesetzesübertretungen junger Menschen beteiligt oder zu beteiligen sind, unter einem Dach zu bündeln und so eine schnellere und abgestimmte Reaktion der Gesellschaft im weiteren Sinne und der Justiz im engeren Sinne zu ermöglichen. Es wird sich durch die zu erwartende Verkürzung der Verfahrensdauer ein wesentlich größerer Effekt auf das Verhalten der jungen Menschen versprochen.

Im Bereich der Stadt Marburg gibt es eine enge und funktionierende Kooperation zwischen Jugendamt, Jugendgericht, Staatsanwaltschaft, Polizei und freien Trägern, die im Bereich der Jugendstraffälligenhilfe tätig sind.

9.

Wie viele Mitarbeiter aus dem Fachdienst 5 kümmern sich um auffällig gewordene Kinder und Jugendliche?

Im Fachdienst Soziale Dienste kümmern sich insgesamt 38 Mitarbeitende um die Hilfebedarfe von jungen Menschen und deren Familien. Die Bandbreite reicht von Eingliederungshilfe für seelisch behinderte junge Menschen über Pflegekinderdienst und Erziehungsberatung bis hin zu Kindeswohlgefährdung und Inobhutnahmen.

10.

Wie viele Streetworker/Sozialarbeiter (bitte aufschlüsseln nach Arbeitsstunden) arbeiten im Fachbereich 5 und was genau sind ihre Aufgaben?

Es gibt zwei Stellen für aufsuchende Sozialarbeit welche zurzeit in der Besetzung sind. Die Aufgabe ist organisatorisch an den Fachdienst Jugendförderung angedockt.

Adressat*innen der mobilen und aufsuchenden Jugendarbeit sind Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene bis 27 Jahre, die sich im öffentlichen Raum aufhalten und diesen auch als einen Teil ihrer Lebenswelt definieren. Der aufsuchende Ansatz will Jugendliche erreichen, die nicht den Weg in ein Jugendzentrum finden oder Einrichtungen der Jugendarbeit nicht nutzen. Es ist ein niedrigschwelliges Angebot vor Ort. In Jugendeinrichtungen können über die Offene Jugendarbeit häufig nur bestimmte Gruppen angesprochen werden. Nimmt man den Sozialraum in den Blick, kann über aufsuchende Arbeit eine Zielgruppe erreicht werden, die mit bestehenden Angeboten und der Komm-Struktur nicht erreicht wird.

Aufsuchende Arbeit umfasst, Einzelfallunterstützung, Gruppenangebote und Cliquenangebote. Aufsuchende Arbeit ist sozialräumlich angelegt. Die mobile und aufsuchende Arbeit versteht sich als Erweiterung der klassischen Jugendarbeit dabei können Treffpunkte der Jugendarbeit mit einbezogen werden. Die Jugendarbeiter*innen begeben sich zu den Treffpunkten und Aufenthaltsorten der jungen Menschen. Die Angebote orientieren sich an den subjektiven Bedarfen der Zielgruppe.

Methodisch ist die mobile und aufsuchende Arbeit zurückhaltend in dem Sinne, dass sie nicht nach festgelegten Schemata und mit festgelegten Methoden agiert. Vielmehr ist ein kontinuierlicher Beziehungsaufbau zu einzelnen jungen Menschen entscheidend für das Gelingen.

Angebote an die Zielgruppe müssen niedrigschwellig, an ihren Interessen ausgerichtet und mit der Zielgruppe gemeinsam entwickelt sein. Die Angebote sollen zu Selbstwirksamkeitserfahrungen und Erfolgserlebnissen führen.

Seit einigen Jahren existiert ein Angebot des Jugendhauses Compass, die „ejm-Ansprechbar“. Dieses Angebot wird über die Stadt Marburg, FD Jugendförderung finanziert.

Die ejm-Ansprechbar ist ein kleines dreirädriges Fahrzeug, das mit einem speziellen Aufbau einen Blickfang im öffentlichen Raum darstellt und Jugendliche einlädt, bei Spiel und Gespräch dort zu verweilen. Das Angebot richtet sich an Jugendliche, die nicht in Jugendhäuser oder andere Einrichtungen der Jugendhilfe kommen. Das Angebot trägt dazu bei, dass Jugendliche, die sich institutionellen Formen der Jugendarbeit entziehen, sich in der Gesellschaft orientieren und unter Aspekten von Selbstwert, Gerechtigkeit, Inklusion und Teilhabe ihren Platz darin finden können. Die Ansprechbar ist ca. 20 Stunden in Woche an unterschiedlichen Plätzen in Marburg unterwegs. Sie ist mit einer pädagogischen Fachkraft und mehreren Teamer*innen besetzt.

11.

Wie viele offene bzw. unbesetzte Stellen gibt es derzeit im Fachbereich 5?

In den Sozialen Diensten sind mit Stichtag vom 01.09.2023 keine Stellen unbesetzt.

12.

Wie lange müssen betroffene Kinder und Jugendliche, die vom Fachbereich 5 betreut werden, im Moment auf einen Therapeutentermin warten und wer betreut sie bis dahin?

Das Spektrum der Hilfen nach dem SGB VIII Kinder- und Jugendhilfegesetz enthält im Wesentlichen pädagogische Hilfen und Eingliederungshilfen. Diese gehören nicht im eigentlichen Sinn zum therapeutischen Sektor. Therapeutische Hilfen werden im Wesentlichen im medizinischen Bereich als Leistungen der gesetzlichen Krankenkassen verwirklicht.

Wir haben keine Kenntnis darüber, wie viele Kinder und Jugendliche derzeit im Zulauf zu solchen therapeutischen Hilfen sind. Im eigenen Leistungsangebot haben wir die lerntherapeutischen Leistungen bei Legasthenie und Dyskalkulie. Im Jahr 2022 erhielten 61 junge Menschen diese Leistungen. Eine relevante Wartezeit gibt es hier nicht.

13.

Gibt es eine Zusammenarbeit vom Fachbereich 5 mit den Schulen in Marburg (auch außerhalb der städtischen Trägerschaft) in Bezug auf Meldung von Auffälligkeiten bspw. durch Fehlzeiten oder Gewaltvorkommnissen?

Es gibt einen regelhaften Austausch zwischen dem Jugendamt, dem Staatlichem Schulamt, und dem Fachdienst Schule. In diesen Zusammenhang werden alle Themen besprochen, die der Schnittstelle der beteiligten Institutionen liegen.

Um dem Problem von Fehlzeiten zu begegnen finanzieren wir die 2. Chance, ein Programm welches ein freier Träger der Jugendhilfe durchführt. Hier geht es darum mit Hilfe von sozialpädagogischer Einzelfallarbeit diejenigen jungen Menschen, die starke Tendenzen zur Schulverweigerung aufweisen, entsprechend zu unterstützen.

Bezogen auf die Weitergabe von Informationen die auf das Vorhandensein von Gefährdungssituationen für Kinder und Jugendliche hindeuten, gibt sowohl eine gesetzliche Grundlage wie auch ein abgestimmtes Verfahren.

Im § 4 des Gesetzes zur Kooperation und Information im Kinderschutz (KKG) ist geregelt, dass Berufsheimnisträger, zu denen auch Lehrende an öffentlichen wie auch privaten Schulen gehören, befugt sind das Jugendamt zu informieren. Im Vorfeld soll bei den Betroffenen auf die Annahme von Hilfen hingewirkt werden. Ebenso gibt es einen Beratungsanspruch durch eine insoweit erfahrene Fachkraft ISEF.

Bereits vor Jahren haben wir mit den Schulen entsprechende Verfahren und Dokumentationsbögen entwickelt um diese Vorkommnisse gut bearbeiten zu können.

14.

Gibt es außerhalb von der Lehrerschaft Ansprechpartner für Kinder und Jugendliche aus Problemfamilien, an Schulen die dem Fachbereich 5 zuzuordnen sind?

Jugendhilfe ist an den meisten öffentlichen Schulen in Form von Fachkräften des sozialpädagogischen Handelns an Schule präsent. Die Fachkräfte sind erste Ansprechpersonen für Kinder und Jugendliche bei Problemlagen, die Schule aber auch außerschulische Zusammenhänge betreffen. Entweder sind die Sozialpädagog*innen beim Jugendamt direkt angegliedert oder aber bei einem Jugendhilfeträger beschäftigt. Die Fachaufsicht liegt beim Jugendamt. Es organisiert einen regelmäßigen Austausch der Fachkräfte und sichert die Qualität.

15.

Welche Hilfsangebote unterbreitet der Fachbereich 5 jugendlichen Ersttättern und wie werden diese angenommen?

Zunächst möchten wir vorausschicken, dass ein Großteil der jungen Menschen einen Ausgang aus der Delinquenz mit Unterstützung Ihrer Familien findet und keine Hilfen nach dem SGB VIII benötigt. Grade bei geringfügigen Delikten kann es bei einer Verwarnung bleiben oder es findet ein Erziehungsgespräch statt oder das Verfahren kann im Rahmen der Diversion gegen eine Auflage eingestellt werden.

Wenn junge Menschen Straftaten begehen und über 14 Jahre alt sind, also strafmündig so greift das Konstrukt der Jugendgerichtshilfe. Dann erfolgen Anklageerhebungen und gegebenenfalls Hauptverhandlungen. Ab hier ist das Jugendamt in seiner Funktion als Jugendgerichtshilfe Teil des Gesamtverfahrens.

Es geht darum den jungen Menschen im Verfahren ganzheitlich zur Geltung kommen zu lassen und einer Reduzierung auf die zur Last gelegten Taten entgegenzuwirken. Der Entwicklungsstand und die sozialen Hintergründe des jungen Menschen werden thematisiert, ebenso wie die Einstellung zu den begangenen Taten. Wichtig ist, dass dies mit Billigung des jungen Menschen geschieht. Wir können nur vortragen was uns auch berichtet wird.

Weiter nimmt das Jugendamt zu einer geeigneten Intervention Stellung. Das Jugendgerichtsgesetz (JGG) ist von dem Erziehungsgedanken durchdrungen. Deshalb enthält es eine Fülle von Maßnahmen, unterhalb der Jugendstrafe, die erzieherisch auf das Verhalten des jungen Menschen einwirken sollen.

Hier seien beispielsweise der Täter-Opfer-Ausgleich genannt, die Verpflichtung zum Besuch von sozialen Trainingskursen oder Anti-Aggressionstraining. Hier arbeiten wir eng mit einem freien Träger der Jugendhilfe/Straffälligenhilfe zusammen. Eine häufige Konsequenz die vom Jugendgericht verhängt wird ist die Ableistung von Sozialstunden. In der Kooperation mit dem angesprochenen freien Träger der Jugendhilfe wurde schon vor langem ein bewährtes Angebot geschaffen, welches die reine Ableistung von Arbeitsstunden in einen sinnvollen Kontext mit Umweltschutzgeschehen, oder der Reflexion des eigenen Verhaltens stellt.

Neben den Möglichkeiten des JGG stehen aber auch sämtliche möglichen Hilfen des SGB VIII zur Verfügung. Es hängt sehr von Einzelfall ab, was hier angeboten werden kann. Es muss dann überprüft werden inwieweit die Delinquenz jugendliches Ausprobieren ist, ob sie eine stärkere Qualität angenommen hat aber noch recht isoliert als Problematik steht oder ob Delinquenz eingebettet ist in eine Fülle von individuellen Problemlagen.

16.

Wie viele minderjährige Obdachlose sind dem Fachbereich 5 seit 2018 (bitte nach Jahren aufschlüsseln) bekannt?

Fälle von minderjährigen Obdachlosen für den Bereich der Universitätsstadt Marburg sind uns nicht bekannt.

17.

Welche Anlaufstellen und Schlafmöglichkeiten haben minderjährige Obdachlose in Marburg?

Für den Fall, dass minderjährige ohne Obdach und Versorgung sind, steht denen das gesamte Spektrum der stationären Jugendhilfe in Marburg zur Verfügung. Das bedeutet, dass geeignete Inobhutnahmestellen oder Unterbringungen in Wohngruppen angeboten werden können. Die Notwendigkeit spezieller Einrichtungen wie Notschlafstellen in größeren Städten hat sich bisher nicht ergeben.

18.

Gibt es bereits ein Konzept, wie der gestiegenen Kinder- und Jugendkriminalität in Marburg entgegengewirkt werden wird?

Zunächst möchten wir die Entwicklung in Marburg kurz einordnen. Die Jugendkriminalität hat allenthalben wieder zugenommen, da weist Marburg keine isolierte Entwicklung auf. Besonders markant erscheint die Fallzahlsteigerung in Bezug auf die Jahre 2019 bis 2021. Hier greift der Effekt, dass in diesen Jahren aufgrund der Beschränkungen zur Infektionsbekämpfung das öffentliche Leben und damit auch das öffentliche Leben der jungen Menschen stark eingeschränkt waren. Somit kam es auch in einem geringeren Maße zu Deliktsbegehung von Jugendlichen. Bezogen auf die Jahre 2018 und zuvor ist, im Vergleich zur Gegenwart, ebenfalls ein Anstieg der Jugendkriminalität zu verzeichnen, der fällt aber weniger deutlich aus.

Hier verweisen wir in Teilen auf die Beantwortung zur Frage 10. Aufsuchende Sozialarbeit ist ein Mittel bestimmte Sozialräume oder Gruppen in den Focus zu nehmen um kritische Entwicklungen günstig beeinflussen zu können. Zur Verhinderung individueller Deliktsbegehung ist diese Methode aber nicht unbedingt erfolgversprechend, hier spielen zu viele individuelle Faktoren eine Rolle.

Engere Zusammenarbeit mit Staatsanwaltschaft und Polizei im Sinne einer fallübergreifenden Abstimmung gem. den Veränderungen in § 52 SGB VIII und darüber hinaus fallspezifische multiprofessionelle Zusammenarbeit in besonders kritischen Fällen von Jugendkriminalität.

19.

Sind ein langfristiger Ausbau bzw. eine Anpassung (bspw. Förderung der Sozialkompetenz) der bereits bestehenden Angebote geplant und wenn ja, wie sieht die Umsetzung aus?

Wir unterziehen unsere Angebote einer ständigen kritischen Prüfung und entwickeln diese kontinuierlich weiter. Derzeit legen wir besonderen Focus auf die weitere Verbesserung der Kooperation zu den Institutionen der Justiz, da sich die bisherige Entwicklung als sehr fruchtbar herausgestellt hat.

Nadine Bernshausen

Bürgermeisterin

Anlage/n

Keine

Herrn Stadtverordneten
Dirk Bamberger

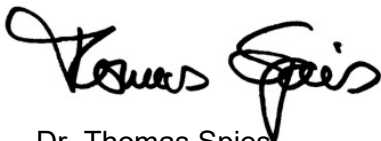
Herrn Stadtverordneten
Jens Seipp

**Große Anfrage der CDU/FDP/BfM-Fraktion betr. Parkplätze im Bereich der Innenstadt
VO/1437/2023**

Sehr geehrter Herr Bamberger,
sehr geehrter Herr Seipp,

in der Anlage übersenden wir die Antwort auf die o.g. Große Anfrage. Der Antwort hat der Magistrat in seiner Sitzung am 18.09.2023 zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Spies', with a stylized flourish at the end.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Anlage

Stellungnahme	Vorlagen-Nr.:	VO/1437/2023-1	
	Status:	nichtöffentlich	
	Datum:	18.07.2023	
Dezernat:	I		
Fachdienst:	33 - Straßenverkehr		
Sachbearbeitung:	Hagenbring, Michael		
Beratungsfolge			
Gremium:		Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat		Stellungnahme	nichtöffentlich

Stellungnahme zur Großen Anfrage der CDU/FDP/BfM-Fraktion betr. Parkplätze im Bereich der Innenstadt

Stellungnahme

Aufgrund stetiger Veränderungen im Straßenbild der Universitätsstadt Marburg, z. B. durch bauliche Umgestaltungen, die Errichtung von Radverkehrsanlagen, Mobilitätsstationen und Ähnlichem, stehen zum Ist-Zustand lediglich Zahlen aus der vergangenen Parkplatzzählung im Jahr 2016 zur Verfügung. Hinsichtlich der Anfrage wurde daher in den vergangenen Wochen eine erneute umfangreiche, manuelle Zählung durchgeführt. In den Jahren 2020 und 2021 wurden in Vorbereitung für das Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 (MoVe 35) durch die Planersocietät einige der Regelungsbereiche (RB) im Hinblick auf die Parkraumauslastung untersucht. Da jedoch die Zählart und auch die angefragten RB abweichen, ist eine genaue Gegenüberstellung oder ein Vergleich zu den aktuellen Zahlen nicht möglich.

Im Innenstadtbereich der Universitätsstadt Marburg sind im Bereich des Straßenrandparkens vorwiegend folgende Varianten an

Parkregelgen vorzufinden:

- Bewohnerparkplätze (nur für Bewohner mit Bewohnerparkausweis)
- Parkplätze mit Parkscheinregelung (nur mit Parkschein)
- Parkplätze mit Parkscheibenregelung (nur mit Parkscheibe)
- gemischte Parkplätze (sowohl mit Bewohnerparkausweis, als auch mit Parkschein oder Parkscheibe nutzbar)

Das innerstädtische Gebiet ist in 9 Regelungsbereiche (RB) unterteilt. Die RB 1 und 2 sind dem

Südviertel zugeordnet. Der RB 3 entspricht dem Campusviertel und der RB 4 umfasst Weidenhausen. In der Altstadt ist in der Straße Hofstatt der RB 9 eingerichtet und im Bereich der erweiterten Altstadt (Renthof/Hainweg) der RB 6. Zuletzt entsprechen die Ketzerbach, das Bahnhofsviertel und das Nordviertel den RB 5, 7 und 8.

Die Gesamtanzahl aller öffentlichen Parkplätze, mit den vorgenannten Parkregelungen hat sich in allen RB, seit dem Jahre 2016 von 2.573 auf 2.400 reduziert. Die Differenz von 173 Parkplätzen lässt sich durch verschiedene Maßnahmen und Änderungen erklären.

- Im **RB 1** nahm die Parkplatzanzahl für den allgemeinen motorisierten Kraftfahrzeugverkehr um 58 Plätze seit dem Jahre 2016 ab. Erst kürzlich wurden auf Antrag des Ortsbeirates insgesamt 9 Parkplätze auf den Gehwegen der Friedrichstraße entfernt und damit die vollständige Gehwegfläche dem Fußgängerverkehr zurückgegeben. Weitere 5 Parkplätze wurden in den vergangenen Jahren am Friedrichsplatz durch eine Mobilitätsstation ersetzt. Die Mobilitätsstation beinhaltet eine Ladestation und ein Carsharing- und Nextbike-Angebot.
- Es wurden weiterhin mehrere Fahrradabstellanlagen installiert, wie z. B. in der Frankfurter Straße oder der Friedrichstraße. In der Liebigstraße und Bismarckstraße, die zum RB 2 gehören, sind weitere Carsharing-Stationen entstanden.
- Durch die Erneuerung der Asphaltdeckschicht der Biegenstraße und der damit einhergehenden Markierung von Radverkehrsanlagen, wurde die Anpassung der Parkordnung erforderlich. Hierdurch sind 18 Parkplätze im **RB 3** entfallen. In der Savignystraße und vor der Volkshochschule sind 3 öffentliche Ladepunkte für E-Fahrzeuge sowie 1 Ladepunkt für ein E-Carsharingfahrzeug entstanden.
- Im Lahnvorland des **RB 4** sind gegenüber dem Jahr 2016 insgesamt 43 Parkplätze nicht mehr benutzbar. Bei St. Jost sind aufgrund einer Anpassung der Parkanordnung im Bereich des Parkplatzes an der Kirche und der Anlage von Parkplätzen auf Privatgrundstücken im Zusammenhang mit dem Neubau der Moschee Parkflächen im öffentlichen Raum entfallen.
- In den **RB 6, 7, 8 und 9** ist die Anzahl der Parkplätze nahezu gleichgeblieben. Durch verschiedene verkehrsrechtliche Maßnahmen gibt es geringfügige örtliche Verschiebungen zur Zählung 2016, jedoch fallen diese nicht ins Gewicht da sie i. d. R. an anderen Stellen in den RB wieder ausgeglichen wurden.

In allen RB, wurden zudem Parkflächen im Rahmen von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wie z. B. Verbesserung von Sichtachsen in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen, Schaffung von barrierefreien Querungsmöglichkeiten (Nullabsenkungen) umgestaltet bzw. zurückgenommen. Auch zugunsten fahrradfreundlicher Lösungen, besonders in Kreuzungsbereichen, mussten einzelne Parkplätze entfallen. Des Weiteren wurden in einigen RB zu Lasten öffentlicher Parkflächen weitere Schwerbehindertenparkplätze eingerichtet.

Mit verschiedenen Kompensationsmaßnahmen, wie z. B. dem Ausbau eines Carsharingangebotes, soll eine ausreichende Verfügbarkeit von alternativen Fortbewegungsmitteln gesichert werden. Um dieses attraktive Angebot zu ergänzen, wurden zudem mehrere Nextbike-Stationen eingerichtet. Die Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Lastenfahrradplätzen sollen das klimaneutrale Mobilitätsangebot zusätzlich weiter steigern.

Des Parkplatzangebot am Fahrbahnrand wird zusätzlich und erheblich durch ein öffentliches Parkangebot in verschiedenen bewirtschafteten Parkbauten bzw. Parkhäusern ergänzt. Auch hier wurden aktuelle Daten zur Anzahl der Parkplätze bei den Betreiberinnen und Betreibern abgefragt und die Entwicklung zu den Daten für das Jahr 2016 gegenübergestellt. Diese sind:

- Parkdeck Hauptbahnhof
- Parkhaus Marktdreieck
- Parkhaus Oberstadt
- Tiefgarage Lahncenter
- Parkhaus Erlenringcenter
- City-Parkhaus
- Parkhaus Ahrens
- Parkhaus Nord Furthstraße
- Parkhaus Sparkasse
- Parkplatz Sparkasse
- Parkplatz Altes Gaswerk/Afföllerwiesen
- Parkplatz Waggonhalle/Lokschuppen
- Parkdeck Barfußertor
- Parkplatz Universitätsbibliothek
- Parkplatz Georg-Gaßmann-Stadion
- Parkplatz Rosenstraße

Auch in den vg. bewirtschafteten öffentlichen Parkbauten hat es Zuwächse und Reduzierungen im Parkplatzbestand gegeben, die genau der Anlage zu entnehmen sind. In Summe sind hier zufällig genau 173 Parkplätze zusätzlich entstanden, so dass der öffentliche Parkplatzbestand gegenüber 2016 gleich geblieben ist. Erreicht wurde dies insbesondere durch eine Ausweitung der Bewirtschaftung auf dem Parkplatz an der Unibibliothek und dem Parkdeck auf dem Waggonhallenareal.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister
Anlage/n

2016

RB o. Parkfläche	BWP	PSchA	BWP und PSchA	Parkscheibe	BWP und Parkscheibe	Ohne Reglementierung	gegen Gebühr	Summe
1	387	145	255	0	0	0	0	787
2	185	156	159	0	0	0	7	507
3	158	137	83	0	0	0	0	378
4	107	91	147	35	35	20	0	400
5	52	109	0	4	4	9	0	174
6	30	0	0	2	2	0	0	32
7	25	93	6	0	0	2	0	126
8	87	0	0	12	12	24	0	158
9	11	0	0	0	0	0	0	11
Parkdeck Hauptbahnhof	0	0	0	0	0	0	0	288
Parkhaus Markdreieck	0	0	0	0	0	0	0	280
Parkhaus Oberstadt	0	0	0	0	0	0	0	235
Tiefgarage Lahncenter	0	0	0	0	0	0	0	168
Parkhaus Erlennigcenter	0	0	0	0	0	0	0	409
City-Parkhaus	0	0	0	0	0	0	0	330
Parkhaus Ahrens	0	0	0	0	0	0	0	230
Parkhaus Nord Furthstraße	0	0	0	0	0	0	0	204
Parkhaus Sparkasse	0	0	0	0	0	0	0	87
Parkplatz Sparkasse	0	0	0	0	0	0	0	18
Parkplatz Altes Gaswerk/Affollwiesen	0	0	0	0	0	0	0	280
Parkplatz Wagonhalle /Lokschuppen	0	0	0	0	0	0	0	70
Parkdeck Barfüßertor	0	0	0	0	0	0	0	28
Parkplatz Universitätsbibliothek	0	0	0	0	0	0	0	140
Parkplatz Georg-GassmannStadion	0	0	0	0	0	0	0	464
Summe	1042	731	650	53	44	53	3231	5804
Gesamtsumme	5804							

2023

RB o. Parkfläche	BWP	PSchA	BWP und PSchA	Parkscheibe	BWP und Parkscheibe	Ohne Reglementierung	gegen Gebühr	Summe
1	367	122	240	0	0	0	0	729
2	180	151	159	0	0	0	0	490
3	147	114	95	0	0	0	0	356
4	102	86	104	32	0	10	0	334
5	55	106	5	1	4	0	0	171
6	29	0	0	5	0	0	0	34
7	22	84	6	0	0	2	0	114
8	94	0	0	5	32	31	0	162
9	10	0	0	0	0	0	0	10
Parkdeck Hauptbahnhof	0	0	0	0	0	0	0	281
Parkhaus Markdreieck	0	0	0	0	0	0	0	280
Parkhaus Oberstadt	0	0	0	0	0	0	0	235
Tiefgarage Lahncenter	0	0	0	0	0	0	0	180
Parkhaus Erlangencenter	0	0	0	0	0	0	0	409
Marburg_Mall (City-Parkhaus)	0	0	0	0	0	0	0	300
Parkhaus Ahrens	0	0	0	0	0	0	0	250
Parkhaus Nord Furtstraße	0	0	0	0	0	0	0	204
Parkhaus Sparkasse	0	0	0	0	0	0	0	95
Parkplatz Sparkasse	0	0	0	0	0	0	0	18
Parkplatz Altes Gaswerk/Afföllwiesen	0	0	0	0	0	0	0	280
Parkplatz Waggonhalle/Lokschuppen	0	0	0	0	0	0	0	96
Parkdeck Barfußcenter	0	0	0	0	0	0	0	32
Parkplatz Universitätsbibliothek	0	0	0	0	0	0	0	280
Parkplatz Georg-Gaßmann-Stadion	0	0	0	0	0	0	0	464
Summe	1006	663	609	43	36	43	3404	5804
Gesamtsumme	5804							

Herrn Stadtverordneten
Dirk Bamberger

Herrn Stadtverordneten
Jens Seipp

**Große Anfrage der CDU/FDP/BfM-Fraktion betr. Auslastung Stadtbuslinien
VO/1438/2023**

Sehr geehrter Herr Bamberger,
sehr geehrter Herr Seipp,

in der Anlage übersenden wir die Antwort auf die o.g. Große Anfrage. Der Antwort hat der Magistrat in seiner Sitzung am 18.09.2023 zugestimmt.

Zuständige Dezernentin: Bürgermeisterin Nadine Bernshausen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Anlage

Antwort auf eine Große Anfrage	Vorlagen-Nr.:	VO/1438/2023-1
	Status:	öffentlich
	Datum:	05.09.2023
Dezernat:	I	
Fachdienst:	20.1 - Haushalts- und Finanzangelegenheiten	
Sachbearbeitung:	Aab, Jonas	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Erörterung	nichtöffentlich

**Antwort auf die große Anfrage der CDU/FDP/BfM-Fraktion betr. Auslastung
Stadtbuslinien**

Stellungnahme

Die Große Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die gewünschten Daten können derzeit noch nicht zur Verfügung gestellt werden, da zwar eine ausreichende Zahl von Fahrzeugen mit Fahrgastzählanlagen ausgerüstet ist, aber die Auswahl und die Beschaffung der erforderlichen Software zur sinnvollen Auswertung der Rohdaten noch erfolgen muss. Mit deren Einführung ist in 2024 zu rechnen.

Nadine Bernshausen
Bürgermeisterin

Anlage/n

Keine

Wahlen	Vorlagen-Nr.:	VO/1445/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	26.07.2023
Dezernat:	I	
Fachdienst:	09 - Unterstützung kommunaler Gremien	
Sachbearbeitung:	Sprenger, Lothar	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Vorberatung	nichtöffentlich
Wahlvorbereitungsausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Wahl eines Mitgliedes und eines stellvertretenden Mitgliedes in den Beirat der Volkshochschule Marburg

Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung wählt ein Mitglied sowie ein stellvertretendes Mitglied in den Beirat der Volkshochschule (vhs).

Sachverhalt

Nach § 4 Abs. 2 Nr. 2.5 der Satzung für die Volkshochschule der Universitätsstadt Marburg gehört dem Beirat der Volkshochschule u.a. ein*e Vertreter*in der katholischen Kirche an. Für das Mitglied ist nach § 4 Abs. 3 der Satzung ein* Stellvertreter*in zu wählen.

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 25.06.2021 Frau Brigitta Marx als Vertreterin der kath. Kirche in den vhs-Beirat gewählt. Frau Marx hat am 11.07.2023 schriftlich mitgeteilt, dass sie aus dem aktiven Kirchendienst ausgeschieden ist und damit als Mitglied im vhs-Beirat nicht mehr zur Verfügung steht. Somit ist eine Nachwahl erforderlich.

Das Kath. Dekanat Marburg-Amöneburg hat auf Anfrage für die Nachwahl eines Vertreters*einer Vertreterin der kath. Kirche für den vhs-Beirat Herrn Pfarrer Klaus Nentwich vorgeschlagen und für

die bisher unbesetzte Position der Stellvertretung für den*die Vertreterin der kath. Kirche Frau Jennifer Posse.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Anlage/n

Keine

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.:	VO/1375/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	26.06.2023
Dezernat:	I	
Fachdienst:	20.1 - Haushalts- und Finanzangelegenheiten	
Sachbearbeitung:	Stefanie Tripp	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Vorberatung	nichtöffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	Erörterung	öffentlich

1. Nachtragshaushaltssatzung für das Jahr 2023

Beschlussvorschlag

Gemäß § 97 Abs. 3 in Verbindung mit § 95 Abs. 3, § 101 Abs. 3 HGO, § 98 und § 92 a HGO wird über den hiermit vorgelegten Entwurf der Nachtragshaushaltssatzung der Universitätsstadt Marburg mit ihren Anlagen für das Haushaltsjahr 2023 beraten und darüber beschlossen.

Der Entwurf des geänderten Finanzplans 2022 bis 2026 wird gemäß § 101 Abs. 4 HGO zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt

Gemäß § 97 Abs. 1 und § 101 Abs. 3 HGO stellt der Magistrat den o.g. Planentwurf fest, den er der Stadtverordnetenversammlung nach § 51 Ziffer 7 HGO zur Beratung und späteren Beschlussfassung vorlegt.

Für das Haushaltsjahr 2023 wurden aufgrund der Vorjahresergebnisse

Gewerbesteuereinnahmen mit 321,3 Mio. € in die Planung aufgenommen. Aufgrund neuer Messbescheide der Finanzverwaltung ist jedoch jetzt eine Fortschreibung des Gewerbesteuersolls 2023 vorzunehmen. Der neue Ansatz der Gewerbesteuer wird sich danach nur noch auf 155,3 Mio. € belaufen, so dass sich als Differenz eine Minderung von 166 Mio. € ergibt. Damit einher gehen zwar auch Minderungen bei der Gewerbesteuer- und Heimatumlage von 26,4 Mio. €, doch ergibt sich saldiert eine Auswirkung auf den Haushalt von 139,6 Mio. €. Während der Haushalt in der Planung noch mit 40,8 Mio. € Überschuss abschloss, ergibt sich durch die dargestellten Veränderungen ein Defizit von 98,8 Mio. €, was den Umlagezahlungen aus den Rekordeinnahmen der Vorjahre geschuldet ist.

Gemäß § 98 Abs. 2 HGO hat die Stadt aufgrund dieser erheblichen Veränderungen unverzüglich eine Nachtragssatzung zu erlassen, da sich zeigt, dass im Ergebnishaushalt ein erheblicher Fehlbedarf entstehen wird. Dieser Fehlbedarf kann jedoch aus der Rücklage gedeckt werden, so dass der Haushaltsausgleich erreicht werden kann.

Die mittelfristige Finanzplanung ist um die Auswirkungen der dargestellten Änderungen im Nachtragshaushalt anzupassen.

Weitere Details und Erläuterungen können dem Entwurf des 1. Nachtragshaushaltes 2023 entnommen werden.

Die Ortsbeiräte werden gemäß § 82 Abs. 3 HGO zum Entwurf des 1. Nachtragshaushalts 2023 gehört.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

- 1 Entwurf 1. Nachtragshaushalt 2023

**1. Nachtragshaushaltssatzung
und
1. Nachtragshaushaltsplan 2023**

Entwurf

1. Nachtragshaushaltsplan der Universitätsstadt Marburg für das Haushaltsjahr 2023

INHALTSÜBERSICHT	SEITE
Nachtragshaushaltssatzung.....	5 - 8
Vorbericht	9 - 14
Ergebnishaushalt (Übersicht)	15 - 20
Finanzhaushalt (Übersicht)	21 - 24
Teilergebnis- und Teilfinanzhaushalt	25
Fachbereich 1 – Zentrale Dienste	27 - 30
Übersicht über den voraussichtlichen Stand der Verbindlichkeiten	31 - 33
Übersicht über den voraussichtlichen Stand der Rücklagen und Rückstellungen	34
Mittelfristige Finanzplanung	35 - 40

Nachtragshaushaltssatzung

1. Nachtragshaushaltssatzung der Universitätsstadt Marburg für das Haushaltsjahr 2023

Aufgrund der §§ 94 ff. der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 2005 (GVBl. I S. 142 ff.), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 07. Mai 2020 (GVBl. S. 318), hat die Stadtverordnetenversammlung am xx.xx.2023 folgende Nachtragshaushaltssatzung beschlossen:

§ 1 Haushaltsplan

Mit dem Nachtragshaushaltsplan werden

	erhöht um EUR	vermindert um EUR	und damit der Gesamtbetrag des Haushaltsplans einschließlich der Nachträge	
			gegenüber bis- her EUR	auf nunmehr EUR festgesetzt
a) im Ergebnishaushalt				
<u>im ordentlichen Ergebnis</u>				
die Erträge		166.000.000	462.087.000	296.087.000
die Aufwendungen der Saldo		26.388.000	421.500.000	395.112.000
			40.587.000	-99.025.000
<u>beim außerordentlichen Ergebnis</u>				
die Erträge			201.000	201.000
die Aufwendungen der Saldo			0	0
			201.000	201.000
b) im Finanzhaushalt				
<u>aus laufender Verwaltungstätigkeit</u>				
der Saldo der Einzahlungen und Auszahlungen		139.612.000	-44.070.000	-183.682.000
<u>aus Investitionstätigkeit</u>				
die Einzahlungen			18.927.000	18.927.000
die Auszahlungen der Saldo			84.397.000	84.397.000
			-65.470.000	-65.470.000
<u>aus Finanzierungstätigkeit</u>				
die Einzahlungen			13.400.000	13.400.000
die Auszahlungen der Saldo			15.600.000	15.600.000
			-2.200.000	-2.200.000

Der Finanzhaushalt weist einen Zahlungsmittelfehlbedarf von **-251.352.000** Euro aus.

§ 2 Investitionskredite

Der Gesamtbetrag der bisher vorgesehenen Kredite wird nicht geändert.

§ 3 Verpflichtungsermächtigungen

Der bisherige Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen wird nicht geändert.

§ 4 Liquiditätskredite

Liquiditätskredite werden nicht beansprucht.

§ 5 Steuersätze

Die Gemeindesteuern werden nicht geändert.

§ 6 Haushaltssicherungskonzept

Es wurde kein Haushaltssicherungskonzept beschlossen.

§ 7 Stellenplan

Der bisherige Stellenplan wird nicht geändert.

§ 8 Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen

Die Festsetzungen aus der Haushaltssatzung 2023 nach dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 16.12.2022 werden nicht geändert.

§ 9 Sperren

Die Festsetzungen aus der Haushaltssatzung 2023 nach dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 16.12.2022 werden nicht geändert.

§ 10 Auftragsvergabe an den DBM

Die Festsetzungen aus der Haushaltssatzung 2023 nach dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 16.12.2022 werden nicht geändert.

Marburg, xx. September 2023
Der Magistrat

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Vorbericht zum 1. Nachtragshaushalt 2023

Vorbericht zum 1. Nachtragshaushalt 2023

Bereits in vergangenen Jahren gab es in der Stadt Marburg Gewerbesteuerschwankungen in mehrstelliger Millionenhöhe mit einer zeitverzögerten Auswirkung erhöhter Umlagezahlungen in den Folgejahren und einem Einbruch der Schlüsselzuweisungen.

Im Jahr 2021 verzeichnete die Stadt historische Höchstbeträge an Gewerbesteuern von 481 Mio. €. Der Haushalt 2021 konnte dadurch im ordentlichen Ergebnis mit einem Überschuss von 196 Mio. € abschließen. Im Jahr 2022 wurden Gewerbesteuererträge von 419 Mio. € verzeichnet, die nach Fertigstellung des Jahresabschlusses zu einem Überschuss von mehr als 100 Mio. € führen werden.

Die Gewerbesteuerrekordeinnahmen des zweiten Halbjahres 2021 und des ersten Halbjahres 2022 führen aufgrund der gesetzlichen Vorgaben des Kommunalen Finanzausgleichs dazu, dass die Stadt im Jahr 2023 eine Solidaritätsumlage von 88 Mio. € und eine Kreisumlage von 96 Mio. € zu zahlen hat. Um diesen Verpflichtungen Rechnung zu tragen, wurden bereits im Abschluss 2021 Rückstellungen für diese Verpflichtungen gebildet, soweit die Verpflichtungen aus Erträgen des 2. Halbjahres 2021 resultieren. Dennoch belasten den Haushalt 2023 weitere Umlagezahlungen von über 100 Mio. €, die aus Erträgen des 1. Halbjahres 2022 resultieren.

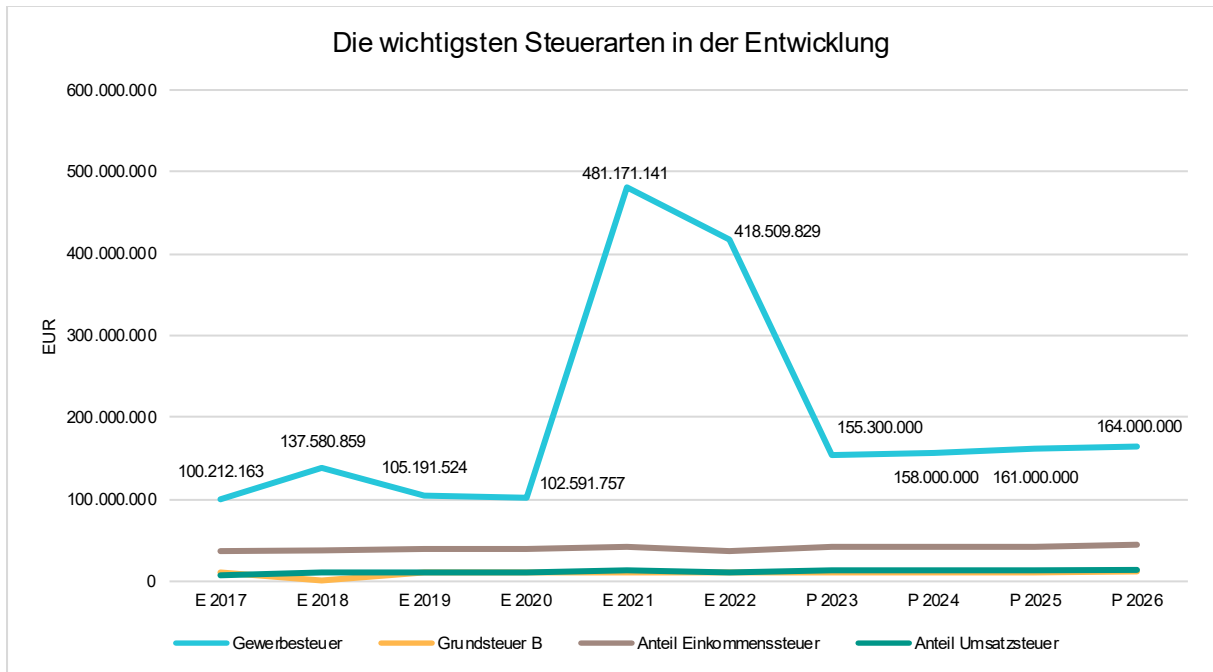
Für das Jahr 2023 wurden aufgrund der Vorjahresergebnisse und bei sehr konservativer Rechnung Gewerbesteuererträge mit 321,3 Mio. € in die Planung aufgenommen. Dabei wurde bereits von der Erwartung ausgegangen, dass sich im Laufe des Jahres 2023 die Gewerbesteuerzahlungen wieder auf die üblichen Größenordnungen einstellen.

Aufgrund neuer Messbescheide der Finanzverwaltung kommt es bereits jetzt zu einem erheblichen Rückgang der Gewerbesteuererwartung. Daher ist jetzt eine Fortschreibung des Gewerbesteuersolls 2023 vorzunehmen. Der neue Ansatz der Gewerbesteuer wird sich danach nur noch auf 155,3 Mio. € belaufen, so dass sich als Differenz eine Minderung von 166 Mio. € ergibt. Damit einher gehen zwar auch Minderungen bei der Gewerbesteuer- und der Heimaumlage von 26,4 Mio. €, doch ergibt sich saldiert eine Auswirkung auf den Haushalt von 139,6 Mio. €.

Während der Haushalt in der ersten Planung noch mit 40,8 Mio. € Überschuss abschloss, ergibt sich durch die dargestellten Veränderungen ein Defizit von 98,8 Mio. €, was den Umlagezahlungen aus den Rekordeinnahmen der Vorjahre geschuldet ist.

Gemäß § 98 Abs. 2 HGO hat die Stadt aufgrund dieser erheblichen Veränderungen unverzüglich eine Nachtragssatzung zu erlassen, da sich zeigt, dass im Ergebnishaushalt ein erheblicher Fehlbedarf entstehen wird. Dieser Fehlbedarf kann jedoch aus der Rücklage gedeckt werden, so dass der Haushaltsausgleich erreicht werden kann.

Die Entwicklung der Gewerbesteuer sowie der anderen Steuerarten stellt sich aufgrund der Veränderungen in der mittelfristigen Planung wie folgt dar:



Vermögensentwicklung**Stand am Ende des
Haushaltsjahres in T€**

	2021 Ergebnis	2022 Ansatz	2023 Ansatz
a) Finanzanlagevermögen			
Darlehensforderungen und sonstige Ausleihungen	16.727	19.510	19.509
Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen	105.226	124.187	124.187
Wertpapiere	1.802	1.948	2.100
	123.755	145.645	145.796
b) Langfr. Verbindlichkeiten			
Kredite vom Kapitalmarkt	114.025	100.315	91.815
Kredite bei Gebiets- körperschaften	17.014	19.814	26.114
	131.039	120.129	117.929

Entwicklung der Rücklagen

Stand am Ende des Haushaltsjahres in T€

	2021 Ergebnis	2022 Ansatz	2023 Ansatz
Rücklagen			
Ergebnisrücklagen			
Rücklage aus Überschüssen des ordentlichen Ergebnisses	326.577	356.597	257.572
Rücklagen aus Überschüssen des außerordentlichen Ergebnisses	5.700	5.901	6.102
	2021 Ergebnis	2022 Ansatz	2023 Ansatz
Sonderrücklagen (ehemals Sondervermögen)			
Adolf- und Luisa- Haeuser-Stiftung	1.710	1.710	1.710
Stiftung und Schenkung des Regierungsrates a. D. Springer	37	37	37
Stiftung Schubarth	25	26	24

11. Entwicklung der Bürgschaften

In 2020 erfolgte die Übernahme einer Bürgschaft hinsichtlich der Verpflichtungen aus der Mitgliedschaft der Marburger Verkehrsgesellschaft in der Kommunalen Versorgungskasse Kassel. Zudem wurde der GeWoBau Marburg GmbH für den Bau einer Altenhilfeeinrichtung in der Sudetenstraße 24 eine Bürgschaft in Höhe von 11 Mio. € gewährt. Von der GeWoBau Marburg GmbH und der Stadtwerke Marburg GmbH wurden in 2021 Bürgschaften über einen Gesamtbetrag von 24,8 Mio. € an die Stadt zurückgegeben. Für das Jahr 2023 ist keine Ausreichung von Bürgschaften geplant.

Übersicht Ergebnishaushalt

1. Gesamtergebnishaushalt

Gesamtergebnishaushalt				
Stadt Marburg				
Nr.	Bezeichnung	Ansatz 2023 bisher	Ansatz 2023 neu	Veränderung
01	Privatrechtliche Leistungsentgelte	4.952.000,00	4.952.000,00	0,00
02	Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	19.608.000,00	19.608.000,00	0,00
03	Kostensatzleistungen und -erstattungen	5.487.000,00	5.487.000,00	0,00
04	Bestandsveränderungen und aktivierte Eigenleistungen	0,00	0,00	0,00
05	Steuern u. steuerähnliche Erträge einschließlich Erträge aus gesetzlichen Umlagen	388.633.000,00	222.633.000,00	-166.000.000,00
06	Erträge aus Transferleistungen	11.676.000,00	11.676.000,00	0,00
07	Erträge aus Zuweisungen u. Zuschüssen f. laufende Zwecke u. allgemeine Umlagen	19.220.000,00	19.220.000,00	0,00
08	Erträge a. Auflösung v. Sonderposten a. Investitionszuweisungen, -zuschüssen u. -beiträgen	4.305.000,00	4.305.000,00	0,00
09	Sonstige ordentliche Erträge	5.998.000,00	5.998.000,00	0,00
10	Summe der ordentlichen Erträge (Pos. 1 - 9)	459.879.000,00	293.879.000,00	-166.000.000,00
11	Personalaufwendungen	75.783.000,00	75.783.000,00	0,00
12	Versorgungsaufwendungen	11.929.000,00	11.929.000,00	0,00
13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	84.690.000,00	84.690.000,00	0,00
14	Abschreibungen	16.915.000,00	16.915.000,00	0,00
15	Aufwendungen für Zuweisungen und Zuschüsse sowie besondere Finanzaufwendungen	62.504.000,00	62.504.000,00	0,00
16	Steueraufwand einschl. Aufwendungen a. gesetzlichen Umlageverpflichtungen	136.028.000,00	109.640.000,00	-26.388.000,00
17	Transferaufwendungen	29.319.000,00	29.319.000,00	0,00
18	Sonstige ordentliche Aufwendungen	117.000,00	117.000,00	0,00
19	Summe der ordentlichen Aufwendungen (Pos. 11 - 18)	417.285.000,00	390.897.000,00	-26.388.000,00
20	Verwaltungsergebnis (Pos. 10 ./ Ps. 19)	42.594.000,00	-97.018.000,00	-139.612.000,00
21	Finanzerträge	2.208.000,00	2.208.000,00	0,00
22	Zinsen und andere Finanzaufwendungen	4.215.000,00	4.215.000,00	0,00
23	Finanzergebnis (Pos. 21 - Pos. 22)	-2.007.000,00	-2.007.000,00	0,00
23A	Gesamtbetrag der ordentlichen Erträge (P10 + P21)	462.087.000,00	296.087.000,00	-166.000.000,00
23B	Gesamtbetrag d. ordentl. Aufwendun (P19 + P22)	421.500.000,00	395.112.000,00	-26.388.000,00
24	Ordentliches Ergebnis (Pos. 20 + Pos. 23)	40.587.000,00	-99.025.000,00	-139.612.000,00
25	Außerordentliche Erträge	201.000,00	201.000,00	0,00
26	Außerordentliche Aufwendungen	0,00	0,00	0,00
27	Außerordentliches Ergebnis (Pos. 25 ./ Pos. 26)	201.000,00	201.000,00	0,00
28	Jahresergebnis vor intern. Leistungsbez.	40.788.000,00	-98.824.000,00	-139.612.000,00

Ergebnishaushalt

- Euro -

Nr.	Konten	Bezeichnung	Ergebnis des Jahresabschlusses 2021	Haushaltsansatz		Planungsdaten		
				2023	2022	2024	2025	2026
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	50	Privatrechtliche Leistungsentgelte	4.154.694,39	4.952.000	6.271.000	5.076.000	5.203.000	5.333.000
2	51	Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	16.974.093,88	19.608.000	18.861.000	20.000.000	20.400.000	20.808.000
3	548-549	Kostensatzleistungen und -erstattungen	5.556.548,93	5.487.000	4.731.000	5.624.000	5.765.000	5.909.000
4	52	Bestandsveränderungen und aktivierte Eigenleistungen	0,00	0	0	0	0	0
5	55	Steuern und steuerähnliche Erträge einschließlich Erträge aus gesetzlichen Umlagen	548.014.547,84	222.633.000	352.910.000	227.569.000	233.002.000	238.385.000
6	547	Erträge aus Transferleistungen	10.428.467,06	11.676.000	11.486.000	11.793.000	11.911.000	12.030.000
7	540-543	Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen für laufende Zwecke und allgemeine Umlagen	44.005.599,34	19.220.000	33.011.000	18.981.000	19.181.000	22.526.000
8	546	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Investitionszuweisungen, -zuschüssen und Investitionsbeiträgen	4.110.778,34	4.305.000	4.000.000	4.413.000	4.523.000	4.636.000
9	53	Sonstige ordentliche Erträge	7.809.201,83	5.998.000	6.455.000	6.400.000	6.700.000	7.100.000
10		Summe der ordentlichen Erträge (Nr. 1 bis 9)	641.053.931,61	293.879.000	437.725.000	299.856.000	306.685.000	316.727.000
11	62,63, 640-643, 647-649, 65	Personalaufwendungen	65.952.224,43	75.783.000	71.844.000	76.920.000	78.074.000	79.245.000
12	644-646	Versorgungsaufwendungen	26.373.589,53	11.929.000	7.883.000	7.880.000	7.890.000	7.900.000
13	60,61, 67-69	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	60.028.048,07	84.690.000	71.485.000	82.444.000	82.691.000	82.939.000
14	66	Abschreibungen	16.651.981,64	16.915.000	16.415.000	17.800.000	18.400.000	18.700.000
15	71	Aufwendungen für Zuweisungen und Zuschüsse sowie besondere Finanzaufwendungen	41.174.181,99	62.504.000	55.019.000	58.500.000	58.617.000	58.734.000
16	73	Steueraufwendungen einschließlich Aufwendungen aus gesetzlichen Umlageverpflichtungen	208.643.295,24	109.640.000	157.969.000	40.732.000	66.075.000	68.482.000
17	72	Transferaufwendungen	21.465.498,82	29.319.000	23.716.000	29.407.000	29.495.000	29.583.000
18	70,74,76	Sonstige ordentliche Aufwendungen	39.254,41	117.000	132.000	100.000	100.000	100.000

Nr.	Konten	Bezeichnung	Ergebnis des Jahresabschlusses 2021	Haushaltsansatz		Planungsdaten		
				2023	2022	2024	2025	2026
1	2	3	4	5	6	7	8	9
19		Summe der ordentlichen Aufwendungen (Nr. 11 bis 18)	440.328.074,13	390.897.000	404.463.000	313.783.000	341.342.000	345.683.000
20		Verwaltungsergebnis (Nr. 10 ./i. Nr. 19)	200.725.857,48	-97.018.000	33.262.000	-13.927.000	-34.657.000	-28.956.000
21	56,57	Finanzerträge	1.098.783,93	2.208.000	2.343.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000
22	77	Zinsen und andere Finanzaufwendungen	5.791.278,86	4.215.000	5.585.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000
23		Finanzergebnis (Nr. 21 ./i. Nr. 22)	-4.692.494,93	-2.007.000	-3.242.000	0	0	0
24		Gesamtbetrag der ordentlichen Erträge (Nr. 10 und Nr. 21)	642.152.715,54	296.087.000	440.068.000	302.356.000	309.185.000	319.227.000
25		Gesamtbetrag der ordentlichen Aufwendungen (Nr. 19 und Nr. 22)	446.119.352,99	395.112.000	410.048.000	316.283.000	343.842.000	348.183.000
26		Ordentliches Ergebnis (Nr. 24 ./i. Nr. 25)	196.033.362,55	-99.025.000	30.020.000	-13.927.000	-34.657.000	-28.956.000
27	59	Außerordentliche Erträge	1.760.348,45	201.000	201.000	200.000	200.000	200.000
28	79	Außerordentliche Aufwendungen	1.564.514,67	0	0	0	0	0
29		Außerordentliches Ergebnis (Nr. 27 ./i. Nr. 28)	195.833,78	201.000	201.000	200.000	200.000	200.000
30		Jahresergebnis (Nr. 26 und Nr. 29)	196.229.196,33	-98.824.000	30.221.000	-13.727.000	-34.457.000	-28.756.000

Nachrichtlich (§ 2 Abs. 4 GemHVO):

Summe der vorgetragenen Jahresfehlbeträge aus dem ordentlichen Ergebnis

Summe der vorgetragenen Jahresfehlbeträge aus dem außerordentlichen Ergebnis

Summe der vorgetragenen Jahresfehlbeträge aus dem ordentlichen und dem außerordentlichen Ergebnis

Übersicht Finanzhaushalt

1. Gesamtfinanzhaushalt

Finanzaushalt
- Euro -

Nr.	Konten	Bezeichnung	Ergebnis des Jahresabschlusses 2021	Haushaltsansatz			Planungsdaten		
				2023 neu	2023	2022	2024	2025	2026
1	2	3	4	5 neu	5	6	7	8	9
1	810	Privatrechtliche Leistungsentgelte	4.154.969,41	4.946.200	4.946.200	6.271.000	5.070.000	5.197.000	5.327.000
2	811	Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	17.097.077,86	18.958.000	18.958.000	18.216.000	19.350.000	19.750.000	20.158.000
3	812	Kostenersatzleistungen und -erstattungen	5.616.013,66	5.487.000	5.487.000	4.731.000	5.624.000	5.765.000	5.909.000
4	814	Einzahlungen aus Steuern und steuerähnlichen Erträgen einschließlich Erträgen aus gesetzlichen Umlagen	551.643.800,92	222.633.000	388.633.000	352.910.000	227.569.000	233.002.000	238.385.000
5	815	Einzahlungen aus Transferleistungen	11.393.990,18	11.676.000	11.676.000	11.486.000	11.793.000	11.911.000	12.030.000
6	816	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke und allgemeine Umlagen	43.331.741,02	19.212.950	19.212.950	33.004.750	18.981.000	19.181.000	22.526.000
7	817	Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	1.176.422,21	2.208.000	2.208.000	2.343.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000
8	813, 828	Sonstige ordentliche Einzahlungen und sonstige außerordentliche Einzahlungen, die sich nicht aus Investitionstätigkeit ergeben	4.110.428,12	4.010.850	4.010.850	3.961.350	4.400.000	4.700.000	5.100.000
9		Summe der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Nr. 1 bis 8)	638.524.443,38	289.132.000	455.132.000	432.923.100	295.287.000	302.006.000	311.935.000
10	830	Personalauszahlungen	65.504.384,48	75.323.000	75.323.000	71.550.000	76.620.000	77.774.000	78.925.000
11	831	Versorgungsauszahlungen	6.716.251,55	6.929.000	6.929.000	6.883.000	6.880.000	6.890.000	6.900.000
12	832	Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen	60.922.859,35	84.690.000	84.690.000	71.485.000	82.444.000	82.691.000	82.939.000
13	833	Auszahlungen für Transferleistungen	21.407.167,79	29.319.000	29.319.000	23.716.000	29.407.000	29.495.000	29.583.000
14	834	Auszahlungen für Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke sowie besondere Finanzauszahlungen	41.608.568,22	62.504.000	62.504.000	55.019.000	58.500.000	58.617.000	58.734.000
15	835	Auszahlungen für Steuern einschl. Auszahlungen aus gesetzlichen Umlageverpflichtungen	61.959.846,64	209.640.000	236.028.000	81.369.000	117.332.000	66.075.000	68.482.000
16	836	Zinsen und ähnliche Auszahlungen	5.781.423,88	4.292.000	4.292.000	5.655.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000
17	837, 848	Sonstige ordentliche Auszahlungen, die sich nicht aus Investitionstätigkeit ergeben	39.896,41	117.000	117.000	132.000	100.000	100.000	100.000
18		Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Nr. 10 bis 17)	263.940.398,32	472.814.000,00	499.202.000	315.809.000	373.783.000	324.142.000	328.163.000
19		Zahlungsmittelüberschuss oder Zahlungsmittelbedarf aus laufender Verwaltungstätigkeit (Saldo aus Nr. 9 und 18)	374.584.045,06	-183.682.000,00	-44.070.000	117.114.100	-78.496.000	-22.136.000	-16.228.000
20	820	Einzahlungen aus Investitionszuweisungen und -zuschüssen sowie aus Investitionsbeiträgen; davon zweckgebundene Einzahlungen für die ordentliche Tilgung von Investitionskrediten	9.080.493,69 669.871,47	18.276.000 822.000	18.276.000 822.000	16.723.000 963.000	10.000.000 960.000	10.000.000 960.000	10.000.000 900.000
21	822	Einzahlungen aus Abgängen von Vermögensgegenständen des Sachanlagevermögens und des immateriellen Anlagevermögens	869.469,30	70.000	70.000	20.000	500.000	500.000	500.000
22	823	Einzahlungen aus Abgängen von Vermögensgegenständen des Finanzanlagevermögens	691.087,97	581.000	581.000	817.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
23		Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit (Nr. 20 bis 22)	10.641.050,96	18.927.000,00	18.927.000	17.560.000	11.500.000	11.500.000	11.500.000
24	841	Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	1.156.160,12	5.095.000	5.095.000	10.295.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
25	842	Auszahlungen für Baumaßnahmen	16.921.651,77	44.134.000	44.134.000	31.821.000	34.000.000	27.000.000	25.000.000
26	840, 843	Auszahlungen für Investitionen in das sonstige Sachanlagevermögen und immaterielle Anlagevermögen	2.818.466,50	34.161.000	34.161.000	23.625.000	30.358.000	21.832.000	21.080.000
27	844	Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	2.106.610,20	1.007.000	1.007.000	22.707.000	1.205.000	1.158.000	1.160.000
28		Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (Nr. 24 bis 27)	23.002.888,59	84.397.000,00	84.397.000	88.448.000	66.563.000	50.990.000	48.240.000
29		Zahlungsmittelüberschuss oder Zahlungsmittelbedarf aus Investitionstätigkeit (Saldo aus Nr. 23 und 28)	-12.361.837,63	-65.470.000,00	-65.470.000	-70.888.000	-55.063.000	-39.490.000	-36.740.000
30		Zahlungsmittelüberschuss oder Zahlungsmittelbedarf (Summe aus Nr. 19 und 29)	362.222.207,43	-249.152.000,00	-109.540.000	46.226.100	-133.559.000	-61.626.000	-52.968.000
31		Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten und wirtschaftlich vergleichbaren Vorgängen für Investitionen	3.740.279,75	13.400.000	13.400.000	4.790.000	10.000.000	10.000.000	10.000.000
32		Auszahlungen für die Tilgung von Krediten und wirtschaftlich vergleichbaren Vorgängen für Investitionen sowie an das Sondervermögen Hessenkasse; davon Auszahlungen für die ordentliche Tilgung von Investitionskrediten	10.324.824,80 10.324.824,80	15.600.000 10.600.000	15.600.000 10.600.000	15.700.000 10.700.000	10.773.000 10.773.000	10.890.000 10.890.000	11.007.000 11.007.000
33		Zahlungsmittelüberschuss oder Zahlungsmittelbedarf aus Finanzierungstätigkeit (Saldo aus Nr. 31 und 32)	-6.584.545,05	-2.200.000,00	-2.200.000	-10.910.000	-773.000	-890.000	-1.007.000
34		Änderung des Zahlungsmittelbestandes zum Ende des Haushaltsjahres (Summe aus Nr. 30 und 33)	355.637.662,38	-251.352.000,00	-111.740.000	35.316.100	-134.332.000	-62.516.000	-53.975.000
35		Haushaltsunwirksame Einzahlungen (u.a. fremde Finanzmittel Rückzahlung von angelegten Kassenmitteln, Aufnahme von Liquiditätskrediten)	41.433.610,08						
36		Haushaltsunwirksame Auszahlungen (u.a. fremde Finanzmittel, Anlegung von Kassenmitteln, Rückzahlung von Liquiditätskrediten)	42.808.924,22						
37		Zahlungsmittelüberschuss/Zahlungsmittelbedarf aus haushaltsunwirksamen Zahlungsvorgängen (Saldo aus Nr. 35 und Nr. 36)	-1.375.314,14	0	0	0	0	0	0
38		Geplanter Anfangsbestand/Bestand an Zahlungsmitteln zu Beginn des Haushaltsjahres *	76.618.838,59	596.458.037	596.458.037	430.881.187	484.718.037	350.386.037	287.870.037
39		Geplante Veränderung des Bestandes/Veränderung des Bestandes an Zahlungsmitteln (Nr. 34 und 37)	354.262.348,24	-251.352.000	-111.740.000	35.316.100	-134.332.000	-62.516.000	-53.975.000

40	Geplanter Endbestand an Zahlungsmitteln/Bestand an Zahlungsmitteln am Ende des Haushaltsjahres (Summe aus den Summen Nr. 38 und 39)	430.881.186,83	345.106.036,51	484.718.037	466.197.287	350.386.037	287.870.037	233.895.037
<p>Nachrichtlich (§ 3 Abs. 3 GemHVO): In den Einzahlungen aus Nr. 31 enthaltener Teilbetrag für Umschuldungen 0 € In den Auszahlungen aus Nr. 32 enthaltener Teilbetrag für Umschuldungen 0 € Zu Nr. 40: Nach § 106 Abs. 1 S. 2 HGO vorzuhaltender Bestand an flüssigen Mitteln ohne Liquiditätskredite 5.485.469 €</p>								

* geplanter Anfangsbestand/Bestand an Zahlungsmitteln zu Beginn des Haushaltsjahres 2023: tatsächlicher Kassenbestand zum 31.12.2022

Teilfinanzhaushalt

und

Teilergebnishaushalt

Fachbereich 1 – Zentrale Dienste –

Teilergebnishaushalt Produkt 120020 Steuern, allg. Zuweisungen, allg. Umlagen				
Stadt Marburg				
Nr.	Bezeichnung	Ansatz 2023 bisher	Ansatz 2023 neu	Veränderung
01	Privatrechtliche Leistungsentgelte	0,00	0,00	0,00
02	Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0,00	0,00
03	Kostensatzleistungen und -erstattungen	0,00	0,00	0,00
04	Bestandsveränderungen und aktivierte Eigenleistungen	0,00	0,00	0,00
05	Steuern und steuerähnliche Erträge einschließlich Erträge aus gesetzl. Umlagen	388.633.000,00	222.633.000,00	-166.000.000,00
06	Erträge aus Transferleistungen	2.800.500,00	2.800.500,00	0,00
07	Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen f. laufende Zwecke und allgemeine Umlagen	4.697.000,00	4.697.000,00	0,00
08	Erträge a. Auflösung v.Sonderposten a. Investitionszuw.,-zuschüssen u.-beiträgen	0,00	0,00	0,00
09	Sonstige ordentliche Erträge	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00
10	Summe der ordentlichen Erträge (Pos. 1 - 9)	398.130.500,00	232.130.500,00	-166.000.000,00
11	Personalaufwendungen	0,00	0,00	0,00
12	Versorgungsaufwendungen	0,00	0,00	0,00
13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	4.240,00	4.240,00	0,00
14	Abschreibungen	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00
15	Aufwendungen für Zuweisungen und Zuschüsse sowie besondere Finanzaufwendungen	0,00	0,00	0,00
16	Steueraufwendungen einschl. Aufwendungen a. gesetzlichen Umlageverpflichtungen	135.995.000,00	109.607.000,00	-26.388.000,00
17	Transferaufwendungen	0,00	0,00	0,00
18	Sonstige ordentliche Aufwendungen	0,00	0,00	0,00
19	Summe der ordentlichen Aufwendungen (Pos. 11 - 18)	137.999.240,00	111.611.240,00	-26.388.000,00
20	Verwaltungsergebnis (Pos. 10 ./ Ps. 19)	260.131.260,00	120.519.260,00	-139.612.000,00
21	Finanzerträge	1.000.000,00	1.000.000,00	0,00
22	Zinsen und andere Finanzaufwendungen	2.150.000,00	2.150.000,00	0,00
23	Finanzergebnis (Pos. 21 - Pos. 22)	-1.150.000,00	-1.150.000,00	0,00
24	Gesamtbetrag der ordentlichen Erträge (Pos. 10 + Pos. 21)	399.130.500,00	233.130.500,00	-166.000.000,00
25	Gesamtbetrag der ordentlichen Aufwendungen (Pos. 19 + Pos. 22)	140.149.240,00	113.761.240,00	-26.388.000,00
26	Ordentliches Ergebnis (Pos. 20 + Pos. 23)	258.981.260,00	119.369.260,00	-139.612.000,00
27	Außerordentliche Erträge	0,00	0,00	0,00
28	Außerordentliche Aufwendungen	0,00	0,00	0,00
29	Außerordentliches Ergebnis (Pos. 27 ./ Pos. 28)	0,00	0,00	0,00
30	Jahresergebnis vor internen Leistungsbeziehungen	258.981.260,00	119.369.260,00	-139.612.000,00
31	Erträge der internen Leistungsbeziehungen	0,00	0,00	0,00
32	Aufwendungen der internen Leistungsbeziehungen	0,00	0,00	0,00
33	Ergebnis interne Leistungsbeziehungen	0,00	0,00	0,00
34	Jahresergebnis nach internen Leistungsbeziehungen	258.981.260,00	119.369.260,00	-139.612.000,00
ZUSA M.	Zusammenfassung Aufwendungen			
P110	EDV-Budget (zahlungswirksam)	4.240,00	4.240,00	0,00
P150	Aufwand aus UD-Vermerken (zahlungswirksam)	237.995.000,00	211.607.000,00	-26.388.000,00
P150.1	davon für Zinsaufwendungen	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00
P160	Produktbudget aus Zinsaufwand (zahlungswirksam)	150.000,00	150.000,00	0,00
P210	Abschreibungen (zahlungsunwirksam)	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00
P230	Summe zahlungsunwirksame Aufwendungen	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00
P300	Ordentliche Aufwendungen	237.999.240,00	211.611.240,00	-26.388.000,00
P400	Summe Zinsen und andere Finanzaufwendungen	2.150.000,00	2.150.000,00	0,00
P500	Gesamte ordentliche Aufwendungen	240.149.240,00	213.761.240,00	-26.388.000,00

Teilfinanzhaushalt Produkt 120020 Steuern, allg. Zuweisungen, allg. Umlagen							
Stadt Marburg							
Nr.	Bezeichnung	Ansatz 2023	Verpflichtungs- Ermächtigungen	Ansatz 2022	Ergebnis 2021	Gesamtausgabe bedarf	Bisher bereitgestellt
	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit						
20	+ Einz. aus Investitionszuweis. und -zuschüssen sowie aus Investitionsbeiträgen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	+ Einz. aus Abgängen von Vermögensgegenständen des Sachanlagevermögens und des immateriellen Anlagevermögens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22	+ Einz. aus Abgängen von Vermögensgegenständen des Finanzanlagevermögens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeit						
31	+ Einz. aus der Aufnahme v. Krediten und wirtschaftlich vergleichbaren Vorgängen für Investitionen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Summe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Auszahlungen aus Investitionstätigkeit						
24	- Ausz. für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
25	- Ausz. für Baumaßnahmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26	- Ausz. für Investitionen in das sonstige Sachanlagevermögen und immaterielle Anlagevermögen davon: Ausz. aus gewährten Investitionszuweisungen und -zuschüssen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27	- Ausz. für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit						
32	- Ausz. für die Tilgung von Krediten und wirtschaftlich vergleichbaren Vorgängen für Investitionen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Summe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Saldo (Einzahlungen ./ Auszahlungen)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Übersicht

- über den voraussichtlichen Stand der Verbindlichkeiten
- über den voraussichtlichen Stand der Rücklagen und Rückstellungen

Übersicht über den voraussichtlichen Stand der Verbindlichkeiten

- 1.000 Euro -

Art		Stand zu Beginn des Vorjahres	Voraussichtlicher Stand zu Beginn des Haushaltsjahres	Voraussichtlicher Stand zum Ende des Haushaltsjahres
		2022	2023	2023
	1	2	3	4
1.	Verbindlichkeiten aus Anleihen			
2.	Verbindlichkeiten aus Krediten zur Finanzierung von Investitionen und Investitionsfördermaßnahmen			
2.1	Bund, LAF, ERP-Sondervermögen			
2.2	Land	17.014	19.814	26.114
2.3	Gemeinden und Gemeindeverbänden			
2.4	Zweckverbänden und dgl.			
2.5	Sonstiger öffentlicher Bereich			
2.6	Kreditmarkt	114.025	100.315	91.815
2.7	Verbundene Unternehmen, Beteiligungen, Sondervermögen			
Summe		131.039	120.129	117.929
3.	Verbindlichkeiten aus Liquiditätskrediten und gegenüber dem Sondervermögen Hessenkasse			
3.1	Verbindlichkeiten aus Liquiditätskrediten			
3.2	Verbindlichkeiten gegenüber dem Sondervermögen Hessenkasse			
Summe				
4.	Verbindlichkeiten aus Vorgängen, die Kreditaufnahmen wirtschaftlich gleichkommen			
4.1	Leasing			
4.2	Sonstige			
Summe				
	<u>Nachrichtlich</u>			
5.	Verbindlichkeiten der Sondervermögen mit Sonderrechnung			
5.1	Aus Krediten	10.351	8.770	7.353
5.2	Aus Vorgängen, die Kreditaufnahmen wirtschaftlich gleichkommen			
6.	Vorübergehende Inanspruchnahme von flüssigen Mitteln aus Sonderrücklagen für andere Zwecke			
7.	Anteilige Schulden im Rahmen von Mitgliedschaften in Zweckverbänden	siehe Anlage		
8.	Anteilige Schulden im Rahmen der Beteiligung an wirtschaftlichen Unternehmen			
9.	Langfristige Mietverträge und Verpflichtungen aus ÖPP-Verträgen			

Übersicht über den voraussichtlichen Stand der Rücklagen und Rückstellungen
- 1.000 Euro -

Art		Stand zu Beginn des Vorjahres	Voraussichtlicher Stand zu Beginn des Haushaltsjahres	Voraussichtlicher Stand zum Ende des Haushaltsjahres
		2022	2023	2023
1		2	3	4
1.	Rücklagen und Sonderrücklagen			
1.1	Rücklage aus Überschüssen des ordentlichen Ergebnisses	326.577	356.597	257.572
1.2	Rücklage aus Überschüssen des außerordentlichen Ergebnisses	5.700	5.901	6.102
1.3	Sonderrücklagen			
1.4	Stiftungskapital (versch. Stiftungen)	1.772	1.773	1.771
Summe der Rücklagen		334.049	364.271	265.445
2.	Rückstellungen			
2.1	Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen auf Grund von beamtenrechtlichen oder vertraglichen Ansprüchen (davon durch Mittel der Versorgungsrücklage nach dem Hessischen Versorgungsrücklagengesetz vom 12.09.2018 (GVBl.S.577) gedeckt)	85.048	85.548	88.048
2.2	Rückstellungen aus Beihilfeverpflichtungen gegenüber Versorgungsempfängerinnen und Versorgungsempfängern, Beamtinnen und Beamten und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern	19.414	19.914	22.414
2.3	Rückstellungen aus Bezüge- und Entgeltzahlungen für Zeiten der Freistellung von der Arbeit im Rahmen von Altersteilzeitarbeit und ähnlichen Maßnahmen	1.155	1.289	1.589
2.4	Rückstellungen für im Haushaltsjahr unterlassene Aufwendungen für Instandhaltung, die im folgenden Haushaltsjahr nachgeholt werden sollen			
2.5	Rückstellungen für die Rekultivierung und Nachsorge von Abfalldeponien	2.802	2.700	2.600
2.6	Rückstellungen für die Sanierung von Altlasten			
2.7	Rückstellungen für unbestimmte Aufwendungen für Umlagen nach dem Hessischen Finanzausgleichsgesetz und für ungewisse Verbindlichkeiten im Rahmen von Steuerschuldverhältnissen	103.749	176.600	76.600
2.8	Rückstellungen für drohende Verpflichtungen aus Bürgschaften, Gewährleistungen und anhängigen Gerichtsverfahren	1.806	2.000	600
2.9	Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften			
2.10	Sonstige Rückstellungen	2.476	2.636	2.796
Summe der Rückstellungen		216.450	290.687	194.647

Mittelfristige Finanzplanung 2022-2026

Entwicklung Kassenbestand und Rücklagen der ordentlichen und außerordentlichen Erträge
 Beträge in T€

I. Kassenbestand

Bezeichnung	2022	2023	2024	2025	2026
Geplantes Jahresergebnis des Ergebnishaushalts	30.221	-98.824	-13.727	-34.457	-28.756
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	14.915	14.915	15.800	16.400	16.700
- Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für erhaltene Investitionszuweisungen und -zuschüsse	-4.000	-4.305	-4.413	-4.523	-4.636
+/- Sonstiges	75.978	-95.468	-76.156	444	464
Finanzmittelfluss aus laufender Verwaltungstätigkeit	117.114	-183.682	-78.496	-22.136	-16.228
Finanzmittelfluss aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit	-81.798	-67.670	-55.836	-40.380	-37.747
Finanzmittelüberschuss/Finanzmittelfehlbedarf des Haushaltsjahres	35.316	-251.352	-134.332	-62.516	-53.975
Finanzmittelbestand am Anfang des Haushaltsjahres	430.881	596.458	345.106	210.774	148.258
Voraussichtlicher Finanzmittelbestand am Ende des Haushaltsjahres *	596.458	345.106	210.774	148.258	94.283

* 2022: Tatsächlicher Kassenbestand am 31.12.2022

II. Rücklage aus ordentlichen Erträgen

Bezeichnung	2022	2023	2024	2025	2026
Stand zu Beginn des Haushaltsjahres	326.577	356.597	257.572	243.645	208.988
Zugang/Abgang	30.020	-99.025	-13.927	-34.657	-28.956
Stand am Ende des Haushaltsjahres	356.597	257.572	243.645	208.988	180.032

III. Rücklage aus außerordentlichen Erträgen

Bezeichnung	2022	2023	2024	2025	2026
Stand zu Beginn des Haushaltsjahres	5.700	5.901	6.102	6.302	6.502
Zugang/Abgang	201	201	200	200	200
Stand am Ende des Haushaltsjahres	5.901	6.102	6.302	6.502	6.702

Ergebnis- und Finanzplanung für den Planungszeitraum 2022 bis 2026
 Beträge in T€

1. Erträge und Aufwendungen

KVKR	Arten der Erträge und Aufwendungen	Planungszeitraum				
		2022	2023	2024	2025	2026
	Erträge					
50	Privatrechtliche Leistungsentgelte	6.271	4.952	5.076	5.203	5.333
51	Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	18.861	19.608	20.000	20.400	20.808
548 - 549	Kostenersatzleistungen und -erstattungen	4.731	5.487	5.624	5.765	5.909
52	Bestandsveränderungen und aktivierte Eigenleistungen	0	0	0	0	0
5500	Gemeindeanteil an der Einkommensteuer	41.500	42.200	43.466	44.770	46.113
5504	Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer	12.200	12.700	13.335	14.002	14.702
5551	Grundsteuer A	89	89	90	91	91
5552	Grundsteuer B	11.000	11.100	11.378	11.800	12.100
5553	Gewerbsteuer	286.493	155.300	158.000	161.000	164.000
5554	Grunderwerbsteuer	0	0	0	0	0
5559	Andere Steuern	1.628	1.244	1.300	1.339	1.379
558	Erträge aus Umlagen	0	0	0	0	0
55..	Sonstige Erträge aus Steuern, sonstige steuerähnliche Erträge, sonstige Umlagen	0	0	0	0	0
547	Erträge aus Transferleistungen	11.486	11.676	11.793	11.911	12.030
540 - 543	Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen für laufende Zwecke und allgemeine Umlagen	33.011	19.220	18.981	19.181	22.526
546	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Investitionszuweisungen, -zuschüssen und -beiträgen	4.000	4.305	4.413	4.523	4.636
53	Sonstige ordentliche Erträge	6.455	5.998	6.400	6.700	7.100
	davon Wertberichtigungen	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
	Summe der ordentlichen Erträge	437.725	293.879	299.856	306.685	316.727
	Aufwendungen					

KVKR	Arten der Erträge und Aufwendungen	Planungszeitraum				
		2022	2023	2024	2025	2026
62, 63, 640 - 643, 647 - 649, 65	Personalaufwendungen	71.844	75.783	76.920	78.074	79.245
644 - 646	Versorgungsaufwendungen	7.883	11.929	7.880	7.890	7.900
60, 61, 67 - 69	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	71.485	84.690	82.444	82.691	82.939
66	Abschreibungen	14.915	14.915	15.800	16.400	16.700
6672	Einzelwertberichtigungen	1.500	2.000	2.000	2.000	2.000
71	Aufwendungen für Zuweisungen und Zuschüsse sowie besondere Finanzaufwendungen	55.019	62.504	58.500	58.617	58.734
73	Steueraufwendungen einschl. Aufwendungen aus gesetzlichen Umlageverpflichtungen	157.969	109.640	40.732	66.075	68.482
72	Transferaufwendungen	23.716	29.319	29.407	29.495	29.583
70, 74, 76	Sonstige ordentliche Aufwendungen	132	117	100	100	100
	Summe der ordentlichen Aufwendungen	404.463	390.897	313.783	341.342	345.683
	Verwaltungsergebnis	33.262	-97.018	-13.927	-34.657	-28.956
56, 57	Finanzerträge	2.343	2.208	2.500	2.500	2.500
77	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.585	4.215	2.500	2.500	2.500
	Finanzergebnis	-3.242	-2.007	0	0	0
	Ordentliches Ergebnis	30.020	-99.025	-13.927	-34.657	-28.956
59	Außerordentliche Erträge	201	201	200	200	200
79	Außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0
	Außerordentliches Ergebnis	201	201	200	200	200
	Jahresergebnis	30.221	-98.824	-13.727	-34.457	-28.756

2. Einzahlungen und Auszahlungen für Investitionen

Beträge in T€

Art der Einzahlung / Auszahlung	Planungszeitraum				
	2022	2023	2024	2025	2026
Einzahlungen					
Aufnahme von Krediten und Begebung von Anleihen	4.790	13.400	10.000	10.000	10.000
Investitionszuweisungen, -zuschüsse und Investitionsbeiträge	16.723	18.276	10.000	10.000	10.000
Verkaufserlöse aus Abgängen von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens	20	70	500	500	500
Tilgung von gewährten Krediten	817	581	1.000	1.000	1.000
Summe der Einzahlungen	22.350	32.327	21.500	21.500	21.500
Auszahlungen					
Tilgung von Krediten	15.700	15.600	10.773	10.890	11.007
Investitionen für immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen und Finanzanlagen	65.741	83.390	65.358	49.832	47.080
<i>davon:</i>					
<i>Investitionszuweisungen, -zuschüsse und Investitionsbeiträge</i>	<i>14.716</i>	<i>7.056</i>	<i>5.000</i>	<i>5.000</i>	<i>5.000</i>
Investitionen in Finanzanlagen	22.707	1.007	1.205	1.158	1.160
<i>davon:</i>					
<i>Ausleihungen</i>	<i>3.600</i>	<i>580</i>	<i>550</i>	<i>500</i>	<i>500</i>
Summe der Auszahlungen	104.148	99.997	77.336	61.880	59.247
Saldo	-81.798	-67.670	-55.836	-40.380	-37.747

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.:	VO/1477/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	13.09.2023
Dezernat:	I	
Fachdienst:	011 - Persönlicher Referent des Oberbürgermeisters	
Sachbearbeitung:	Höhn, Philipp	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Vorberatung	nichtöffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Gemeinsame Erklärung für eine humanitäre Asylpolitik

Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung begrüßt die "Gemeinsame Erklärung für eine humanitäre Asylpolitik" der Internationalen Allianz Sicherer Häfen (IASH) und beauftragt den Magistrat, diese zu unterzeichnen.

Sachverhalt

Die Internationale Allianz Sicherer Häfen (IASH) hat die Kommunen, die sich als Sichere Häfen verstehen, angefragt und beiliegenden Entwurf einer Gemeinsamen Erklärung zur Mitzeichnung vorgelegt. Eine Entscheidung ist bis Ende September 2023 mitzuteilen. Die Universitätsstadt Marburg engagiert sich seit mehreren Jahren im bundesweiten Netzwerk der Städte Sichere Häfen und nimmt derzeit die Rolle als Landeskoordination für Hessen wahr. Um Zustimmung wird gebeten.

Die Erklärung im Wortlaut:

Gemeinsame Erklärung für eine humanitäre Asylpolitik

Präambel

Noch nie waren so viele Menschen zur Flucht gezwungen wie heute. Derzeit sind es rund 110

Millionen Menschen, von denen mehr als 50 % als Binnenvertriebene in ihrem Herkunftsland bleiben. Diese Menschen fliehen vor gewaltsamen Konflikten, Kriegen, Menschenrechtsverletzungen und Verfolgung. Die Zahl der Geflüchteten, die in Europa Schutz und Asyl suchen, ist in den Jahren 2022 und 2023 erheblich gestiegen. Die Europäische Union (EU) hat große Solidarität gezeigt, indem sie Millionen von Geflüchteten aus der Ukraine Schutz gewährt und im März 2022 einen bis dahin nicht genutzten Rechtsmechanismus in Kraft gesetzt hat.

Trotz der Herausforderungen, die die steigende Zahl von Geflüchteten in Europa für viele Kommunen mit sich bringt, beziehend auf die laufenden Verhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament, dem Europäischen Rat und der EU-Kommission über das Gemeinsame Europäische Asylsystem und mit Blick auf die bevorstehenden Wahlen zum Europäischen Parlament im Juni 2024, bekräftigt die Internationale Allianz der Sicheren Häfen (IASH) ihre mit der Palermo-Erklärung vom 25.06.2021 verabschiedeten Positionen und unterstreicht mit dieser Erklärung, gemeinsam mit weiteren unterstützenden Kommunen und Akteuren, ihre zentralen Forderungen.

Um unsere Ziele zu erreichen, wollen wir als Städte und Gemeinden auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene Hand in Hand arbeiten und fordern die europäischen und nationalen Institutionen auf, unsere Positionen zu unterstützen:

Menschlichkeit, Solidarität und Freiwilligkeit

Als europäische Städte und Gemeinden bieten wir seit Jahrzehnten Asylsuchenden, Geflüchteten und Migrant*innen eine neue Heimat. Wir bekennen uns bedingungslos zu humanitären Werten, universellen Menschenrechten und dem Recht auf Asyl, auch in schwierigen Zeiten. Eine Gesetzgebung, die geschlossene Lager an den EU-Außengrenzen begünstigt, die weder Solidarität noch eine gerechte Aufteilung der Verantwortung gewährleistet, ist mit den humanitären Werten Europas unvereinbar. Die vorgeschlagenen Maßnahmen gefährden die Menschenrechtsstandards und die europäischen Grundsätze, ohne eine gerechte Verteilung von Geflüchteten und Asylbewerber*innen auf alle europäischen Mitgliedstaaten zu erreichen.

Das ist nicht das Europa, das wir uns für die Zukunft vorstellen!

Wir setzen uns ein für ein Europa ohne illegale Pushbacks; für ein Europa, das das Leben jedes Menschen schützt, der zur Flucht gezwungen ist, sei es auf dem Seeweg oder auf dem Landweg; für ein Europa, das die Rechte von Asylsuchenden, Geflüchteten und Migrant*innen in vollem Umfang achtet und ihnen die gleichberechtigte Chance gibt auf kontrollierte, rechtsstaatliche Verfahren in Übereinstimmung mit dem internationalen und europäischen Recht auf der Grundlage unseres gemeinsamen europäischen Wertekanons.

Wir brauchen eine unterstützende Politik, geeignete Rechtsinstrumente und Maßnahmen. Wir können Erfahrung und Expertise in Fragen der Aufnahme, Integration, Inklusion und Partizipation anbieten. Wir bekennen uns zu der rechtlichen Verpflichtung, die grundlegenden Menschenrechte zu wahren. Die Europäische Union muss unsere Expertise wertschätzen und unsere Positionen in den Reformprozess des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems einbringen.

Ein Recht auf Asyl und keine Transitzonen an den Außengrenzen

Die Europäische Union muss sicherstellen, dass das Gemeinsame Europäische Asylsystem das individuelle Recht auf Asyl und einen fairen und effizienten Zugang zu schnellen Asylverfahren für Schutzsuchende gewährleistet. Es müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um geschlossene Lager oder Transitzonen an den EU-Außengrenzen zu verhindern. Zu diesem Zweck werden die an den Außengrenzen der Europäischen Union ankommenden Personen so schnell wie möglich auf die Städte, Regionen und EU-Mitgliedstaaten verteilt und umgesiedelt. Im Rahmen eines EU-Umsiedlungsmechanismus sollten Städte und Gemeinden die Freiheit haben, eigenständig Aufnahmekapazitäten anzubieten. Das Verteilungs- und Umsiedlungsverfahren soll familiäre und weitere bedeutsame Bindungen der Asylsuchenden berücksichtigen.

Solidarität stärken

Die Europäische Union soll einen verbindlichen Mechanismus einrichten, um eine gerechte Aufteilung der Verantwortung und Aufnahme von Geflüchteten in den EU-Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Als europäische Städte fordern wir geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Solidarität nicht nur in Ausnahmefällen oder auf freiwilliger Basis gewährt wird. Willige Kommunen sollen in die Lage versetzt werden, zusätzliche Aufnahmekapazitäten anzubieten.

Direkte EU-Finanzierung für Aufnahmekommunen

Die Kommunen sind Schlüsselakteure bei der Realisierung einer echten Solidarität und erfolgreicher Verteilungs- und Integrationsprozesse. Daher sollen sie die Möglichkeit haben, sich an der Migrations- und Fluchtpolitik zu beteiligen. Die Europäische Union sollte direkte finanzielle Unterstützung für Kommunen bereitstellen, die Geflüchtete aufnehmen und integrieren.

Legal Einwanderungswege für eine pragmatische Einwanderungspolitik

Die Europäische Union strebt eine legale Einwanderungspolitik an, die auf geregelten Asylverfahren und wirksamen Integrationsmaßnahmen fußt.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Anlage/n

Keine

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.:	VO/1457/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	29.08.2023
Dezernat:	I	
Fachdienst:	15 - Stabsstelle Stadt- und Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und Statistik	
Sachbearbeitung:	Schönemann, Jana	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Erörterung	nichtöffentlich
Bau- und Mobilitätsausschuss	Erörterung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Einleitung des Planfeststellungsverfahrens BOB Marburg

Beschlussvorschlag

Das Planfeststellungsverfahren zur Umstellung der Buslinien 7 und 27 auf einen Betrieb mit Batterie-Oberleitungsbussen in Marburg (BOB Marburg) wird auf der Basis der nachfolgend benannten Genehmigungsunterlagen eingeleitet.

Die Stadtverordnetenversammlung beabsichtigt, nach Eingang des Planfeststellungsbeschlusses sowie eines Bescheides über die erforderlichen Fördermittel das Vorhaben BOB Marburg umzusetzen und Magistrat und Stadtwerke Marburg GmbH damit zu beauftragen. Zur Vorbereitung dieses Beschlusses beauftragt sie den Magistrat, parallel zum Planfeststellungsverfahren in die Prüfung der folgenden Aspekte einzutreten und dazu mit Eingang des Planfeststellungsbescheides zu berichten:

- Mit welchem eigenen, nicht förderfähigem Personal- und Kostenaufwand für die Stadtverwaltung sowie die Stadtwerke Marburg GmbH muss für die Umsetzung von BOB Marburg für die Umsetzung der Planung, weitere Verkehrsanlagen, Straßenunterhaltung und Bautätigkeiten auf Grundlage der beim Regierungspräsidium eingereichten Planungsunterlagen gerechnet werden und wie soll dieser Aufwand gedeckt werden?
- Wie kann die Lösung möglicher Flächenkonkurrenzen in Bezug auf die Verfügbarkeit von Flächen für die Infrastruktur für BOB Marburg sowie die Straßen- und Radwegeberstellung, Gehwegweiterungen und Grünflächen- bzw. Baumscheibenanpassung erfolgen?
- Wie stellt sich zum Entscheidungszeitpunkt (Planfeststellungs- und Förderbescheid) die langfristige Nachhaltigkeit des Vorhabens in Bezug auf Energieeffizienz, Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit sowie technischen Fortschritt bei alternativen Antrieben dar?

Die Stadtverordnetenversammlung bekräftigt ihren Wunsch an die Stadtwerke, die Elektrifizierung anderer Linien unabhängig von BOB Marburg kurzfristig fortzusetzen.

Sachverhalt

Inhalt der Genehmigungsunterlagen:

Unterlagenverzeichnis

Unterlage (1)	Erläuterungsbericht
Unterlage (2)	Übersichtskarte
Unterlage (3)	Übersichtshöhenplan
Unterlage (4)	Oberleitungsplanung
Unterlage (4.1)	Mastgründungen
Unterlage (4.2)	Ausbauquerschnitte
Unterlage (4.3)	Übersichtslageplan, enthält Blattschnitte zu Unterlage (4.4)
Unterlage (4.4)	Lagepläne, Blätter 1 bis 48
Unterlage (5)	Schleppkurvenbetrachtung
Unterlage (5.1)	Vergleich Bustypen
Unterlage (5.2)	Konfliktbetrachtung Strecke
Unterlage (6)	Integrierter Straßenraumentwurf
Unterlage (6.1)	Integrierter Straßenraumentwurf, Blattschnitte zu Unterlage (6.2)
Unterlage (6.2)	Integrierter Straßenraumentwurf, Blätter 1 bis 6
Unterlage (7)	Kosten Infrastruktur
Unterlage (8)	Art, Menge und Verbleib der anfallenden Überschussmassen
Unterlage (9)	Liste der Träger öffentlicher Belange
Unterlage (10)	Liste über Grunderwerb (in Bearbeitung)
Unterlage (10.1)	Grunderwerbsplan (im Rahmen der Ausführungsplanung)
Unterlage (10.2)	Grunderwerbsverzeichnis (im Rahmen der Ausführungsplanung)
Unterlage (11)	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Unterlage (11.1)	Bericht Landschaftspflegerischer Begleitplan
Unterlage (11.2)	Karte 1, Blatt 01 bis 04: Übersicht und Planung
Unterlage (11.3)	Karte 2, Blatt 01 bis 41: Konflikte und Maßnahmen im Detail
Unterlage (11.4)	Separates Legendenblatt zu Unterlage (11.3)
Unterlage (11.5)	Bilanz Eingriffs- Ausgleichsplan
Unterlage (11.6)	Rodungsbilanz
Unterlage (12)	Fachbeitrag Artenschutz
Unterlage (12.1)	Bericht Fachbeitrag Artenschutz
Unterlage (12.2)	Anhang 1 zu Unterlage (12.1)
Unterlage (12.3)	Anhang 2 zu Unterlage (12.1)
Unterlage (13)	Artenschutzpotentialabschätzung
Unterlage (14)	Erfassung Fauna und Flora
Unterlage (14.1)	Erfassung Fauna und Flora zwischen Ginseldorfer Weg und Uniklinikum
Unterlage (15)	Umweltverträglichkeitsvorprüfung
Unterlage (16)	FFH-Vorprüfung
Unterlage (17)	Luftschadstoffgutachten
Unterlage (18)	Erläuterungen zur Regelung lärmtechnischer Sachverhalte
Unterlage (19)	Netzurückwirkungen der Gleichrichterunterwerke
Unterlage (20)	Begleitende Dokumentation des BOB-Systems
Unterlage (20.1)	Ergänzende Begleitdokumentation
Unterlage (20.2)	Liste der normativen Vorgaben für BOB-Systeme
Unterlage (21)	Simulationsbericht
Unterlage (21.1)	Simulationsbericht zur Planvariante 1
Unterlage (21.2)	Beschriftung der Ergebnisse zum Simulationsbericht
Unterlage (21.3)	Diagramme zu Unterlage (21.1)
Unterlage (22)	Fachtechnische Stellungnahme EMF 26. BImSchV Batterie-Oberleitungsbusse in Marburg
Unterlage (23)	Brandschutztechnische Stellungnahme (in Bearbeitung)

Unterlage (24)	Rechtsbeeinträchtigungen Dritter (im Rahmen der Ausführungsplanung)
Unterlage (24.1)	Nutzungsvertrag mit Hessen Mobil (im Rahmen der Ausführungsplanung)
Unterlage (25)	Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung

1. Anlass

Die Universitätsstadt Marburg hat 2019 den Klimanotstand ausgerufen und sich das ehrgeizige Ziel gesetzt bis 2030 klimaneutral zu sein.

Ein wesentlicher Bestandteil hierfür ist die Schaffung eines klimaverträglichen und leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Daher elektrifizieren die Stadtwerke Marburg GmbH den Stadtbusverkehr. Um mit Elektrobussen auch die Lahnberge betriebssicher und wirtschaftlich zu erreichen, sollen batteriebetriebene Oberleitungsbusse (BOB) eingesetzt werden. Diese Technologie wurde in 2018 durch eine vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie für die topografisch anspruchsvollen Linien 7 und 27 als sinnvoll geprüft und empfohlen. Die Stadtverordnetenversammlung hat daher am 14. 12. 2018 (VO/6558/2018 „Umsetzung einer Teilelektrifizierung des ÖPNV in Marburg Kenntnisnahme der Machbarkeitsstudie von Hybrid-Oberleitungs-Busverkehr und Beauftragung eines Planfeststellungsverfahrens“) einstimmig die Vorbereitung eines Planfeststellungsverfahrens beschlossen.

Auch die in diesem Jahr vom Fachverband VDV vorgelegte Entscheidungshilfe für den Transformationsprozess der ÖV-Branche hin zur Wahl alternativer Energieträger und zur Entscheidungsfindung für Infrastrukturinvestitionen in den 2020er-Jahren (Positionspapier/ April 2023: Alternative Kraftstoffe und elektrische Energie als Antrieb des ÖPV der Zukunft) legt die technische Kombination von Batterie und Oberleitung nahe.

Die Stadtverordnetenversammlung hat – nach Eingang des Förderbescheides für das Planfeststellungsverfahren - am 16. Juli 2021 daher beschlossen, dass ein Planfeststellungsverfahren für den Bau und Betrieb einer partiellen Oberleitung für das BOB-Projekt in der Universitätsstadt Marburg durchgeführt werden soll und die Stadtwerke Marburg Consult GmbH (SWMC) mit der praktischen Abwicklung des Planfeststellungsverfahrens beauftragt (VO/0136/2021 „Plangenehmigungsverfahren zum Bau und Betrieb einer partiellen Oberleitung für Batterie-Oberleitungsbusse in der Universitätsstadt Marburg“).

Des Weiteren hat die Stadtverordnetenversammlung am 25.02.2022 beschlossen, dass sie sich aktiv für die positive Kommunikation des Projekts gegenüber der Stadtgesellschaft einsetzt und alle erforderlichen planerischen, öffentlichkeitswirksamen, genehmigungsrechtlichen, baulichen und technischen Maßnahmen aktiv unterstützt (VO/0421/2021 „Umsetzung des Batterie-Oberleitungsbus-Projekts (BOB-Projekt“).

Der nächste notwendige Schritt im Projekt ist die Einreichung der Genehmigungsunterlagen beim Regierungspräsidium Gießen. Auf dieser Basis erfolgt, bei positivem Bescheid, die Genehmigung des Baus sowie des Betriebs der Oberleitung.

2. Umfang des Vorhabens/der Planungsunterlagen

Das nachfolgend beschriebene Vorhaben dient dem Ziel der Ausrüstung von Teilstrecken der Stadtbuslinien 27 und 7 mit Oberleitungen und der Aufnahme des regulären Betriebs mit dem BOB bis zum Jahr 2030. Damit soll der BOB im Rahmen der bereits laufenden Elektrifizierung des Stadtbusverkehrs durch die Stadtwerke Marburg die rein elektrisch betriebenen Busse auf den übrigen Linien ergänzen.

Auf diese Weise kann der ÖPNV in der Universitätsstadt Marburg einen weiteren Beitrag zur Klimaneutralität leisten und gleichzeitig zu einem leistungsfähigen Stadtbusverkehr zur Unterstützung der Mobilitäts- und Verkehrswende beitragen. Daneben kann die Effizienz, dank des

Einsatzes von 24 m langen Doppel-Gelenkbussen mit entsprechend höheren Beförderungskapazitäten und auch bei der zu bewältigenden großen Höhendifferenz auf den elektrifizierten Stadtbuslinien 7 und 27, erheblich verbessert werden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht über die in den Genehmigungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren dargestellte Oberleitungsinfrastruktur.



Abb. 1.: Übersicht über die geplante Oberleitungsinfrastruktur der Stadtbuslinien 7 und 27 (Planvariante 1, entspricht der Genehmigungsvariante)

Die Anlagenkomponenten für die Genehmigungsvariante der Oberleitungsinfrastruktur sind zunächst im Verkehrsraum der folgenden Straßen in der Universitätsstadt Marburg vorgesehen:

- o Neue Kasseler Straße
- o Ginseldorfer Weg
- o Panoramastraße
- o Auf den Lahnbergen
- o Großseelheimer Straße
- o Zeppelinstraße
- o Frauenbergstraße (am Südbahnhof)
- o Schwanallee
- o südliche Universitätsstraße

Der vorgesehene Aufbau der elektrischen Infrastruktur in der Zeppelinstraße in Richtung Südbahnhof berührt teilweise schmale Wegeparzellen für Fußgänger*innen. Sollte bis zur Umsetzung des BOB-Projekts jedoch keine bauliche Veränderung dieses Straßenraumabschnitts möglich sein, kann dieser Bereich oberleitungsfrei ausgeführt werden, wenn eine geänderte Haltestellenerschließung des Südbahnhofs an der Konrad-Adenauer-Brücke bis zur Ausführungsplanung realisiert werden kann. In diesem Fall wird der Planfeststellungsbeschluss nicht im vollumfänglichen Umfang ausgenutzt werden.

An insgesamt acht Standorten sind Gleichrichterunterwerke (GUW) zur Versorgung der Fahrleitungsanlagen geplant. Damit werden Flächen in Anspruch genommen, sowohl dauerhaft als auch temporär, um die Anlagen bauen und warten zu können. Des Weiteren müssen Kabel zur Versorgung der GUW aus den Mittelspannungsnetz des Netzbetreibers Stadtwerke Marburg GmbH sowie von den GUW zu den Fahrleitungsanlagen verlegt werden.

Die geplanten Standorte der Gleichrichterunterwerke (GUW) sind:

- o Panoramastraße
- o Auf den Lahnbergen
- o Alte Feldfabrik
- o Südbahnhof
- o Amtsgericht Marburg
- o Hauptbahnhof
- o Brüder-Grimm-Str.
- o Ginseldorfer Weg

Die Oberleitungsanlage selbst besteht aus Fahrleitungsmasten in einem Regelabstand von ca. 20 bis 30 m. Diese tragen an einem Seil-Quertragwerk oder an einem Rohrschwenkausleger (aus Metall oder GFK) den Fahrdraht aus Kupfer. Die Oberleitungstechnik basiert auf international etablierten Standards, ist jahrzehntelang erprobt und technisch bewährt. Die Bauwerke, aus denen das Oberleitungssystem besteht, sind im Wesentlichen oberirdisch platziert und jederzeit demontierbar und in großen Teilen recycelbar.

Der ca. 15 km lange Rundkurs der Linien 7 und 27 kann in der Planvariante 1 (Genehmigungsvariante) rd. 6 km oberleitungsfrei gehalten werden.

Der Bau und Betrieb der Oberleitungsinfrastruktur soll baurechtlich durch einen Planfeststellungsbeschluss der zuständigen Behörde abgesichert werden.

2.1 Planvarianten

Auf Grundlage der Voruntersuchungen und der Machbarkeitsstudie wurden vier verschiedene Planvarianten für die Linien 7 und 27 untersucht. Grundvoraussetzung für die Auswahl der Planvarianten ist ein sicherer und zuverlässiger Betrieb unter Berücksichtigung der städtebaulichen und topographischen Anforderungen. Durch eine partielle Ausstattung der Linien 7 und 27 mit einer Oberleitung kann den städtebaulichen Ansprüchen im historischen Innenstadtbereich, in mess- und medizintechnisch sensiblen Bereichen des Universitätsklinikums Gießen und Marburg und der Philipps-Universität Marburg und dem Wartungs-/Sanierungsbedarf der Brückenbauwerke über die Main-Weser-Bahn Rechnung getragen werden. Ebenfalls werden die Linien auch dann noch bewältigt, wenn z.B. ein Gleichrichterunterwerk ausfällt oder Umleitungen wegen Bauarbeiten, Unfällen, Demonstrationen u.ä. zu fahren sind (sogenannter N-1-Fall).

Die folgende Tabelle zeigt die vier untersuchten Planvarianten im Vergleich deren wesentlicher Positionen. Der Streckenverlauf ist bei allen vier Varianten identisch, unterscheiden sich jedoch technisch hinsichtlich der Länge der benötigten Fahrleitung und Anzahl der notwendigen Ladestationen. Je nach Variante ergeben sich daraus auch Unterschiede in der Anzahl der benötigten Fahrzeuge, den jeweiligen Investitionen und Betriebskosten, die für einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb des BOB-Systems zu berücksichtigen sind.

Positionen	Planvariante 1	Planvariante 2	Planvariante 3	Planvariante 4
Fahrleitungslänge (Einzelspur)	20,4 km	12,1 km	17,5 km	12,1 km
Gleichrichterunterwerke / Nachladestationen	8 / 0 Stück	8 / 3 Stück	8 / 6 Stück	8 / 7 Stück
Doppelgelenk-BOB (ohne Reserve)	6 Stück	9 Stück	9 Stück	12 Stück
Investitionen gesamt (Stand 04/2023, netto)	44,62 Mio.€	39,92 Mio.€	47,04 Mio.€	45,14 Mio.€
Betriebskosten gesamt (Stand 2023, netto)	2,15 Mio.€/a	2,88 Mio.€/a	2,92 Mio.€/a	3,51 Mio.€/a

Tab. 1: Ergebnisse der Untersuchung der Planvarianten

Aus der vorangestellten Tabelle ist zu entnehmen, dass trotz des höchsten Fahrleitungsanteils in der Planvariante 1 gegenüber den anderen Planvarianten sich diese Variante durch die geringste Anzahl von benötigten Fahrzeugen (einschließlich Fahrpersonal) und die niedrigsten Betriebskosten auszeichnet.

Gegenüber der Planungsvariante 2 (kürzeste Fahrleitungslänge und entsprechend niedrigere Investitionen) ergibt sich für die Planvariante 1 über eine Nutzungsdauer der Infrastruktur von 20 Jahren eine Einsparung an Betriebskosten von annähernd 15 Mio. €; ein Mehrfaches des Investitionsmehrbedarfs zwischen Planvariante 2 und Planvariante 1. Unter der Berücksichtigung, dass die Investitionen in die Oberleitungsinfrastruktur förderfähig, die Betriebskosten aber nicht förderfähig sind, würde die Planvariante 1 eine weitere Aufwertung erfahren.

Die Planvariante 1 wurde deshalb als Genehmigungsvariante ausgewählt und bildet die Grundlage für die Erstellung der Genehmigungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren.

Aus der vorangestellten Tabelle ist zu entnehmen, dass trotz des höchsten Fahrleitungsanteils in der Planvariante 1 gegenüber den anderen Planvarianten sich diese Variante durch die geringste Anzahl von benötigten Fahrzeugen (einschließlich Fahrpersonal) und die niedrigsten Betriebskosten auszeichnet.

Gegenüber der Planungsvariante 2 (kürzeste Fahrleitungslänge und entsprechend niedrigere Investitionen) ergibt sich für die Planvariante 1 über eine Nutzungsdauer der Infrastruktur von 20 Jahren eine Einsparung an Betriebskosten von annähernd 15 Mio. €; ein Mehrfaches des Investitionsmehrbedarfs zwischen Planvariante 2 und Planvariante 1. Unter der Berücksichtigung, dass die Investitionen in die Oberleitungsinfrastruktur förderfähig, die Betriebskosten aber nicht förderfähig sind, würde die Planvariante 1 eine weitere Aufwertung erfahren.

Die Planvariante 1 wurde deshalb als Genehmigungsvariante ausgewählt und bildet die Grundlage für die Erstellung der Genehmigungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren. Dessen unbenommen kann – bei Vorliegen der Genehmigung – grundsätzlich auch auf die Umsetzung einzelner Infrastrukturmaßnahmen verzichtet werden.

2.2 Beteiligte Parteien

2.2.1 Zuwendungsgeber

Die Erstellung der Genehmigungsunterlagen für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren wird durch eine Zuwendung aus dem Bundeshaushalt als Pilotprojekt gefördert und von dem Projektträger Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH)

begleitet sowie durch die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) verwaltungstechnisch betreut.

2.2.2 Vorhabenträger und Bevollmächtigte

Vorhabenträger für den Bau der Oberleitungsinfrastruktur für das Projekt BOB Marburg ist der Magistrat der Universitätsstadt Marburg. Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg hat am 16.07.2021 (Beschlussvorlage - VO/0136/2021) die Stadtwerke Marburg Consult GmbH (SWMC), als inhousefähige Eigengesellschaft der Universitätsstadt Marburg und Aufgabenträgerorganisation, zur praktischen Abwicklung des Planfeststellungsverfahrens zum Bau und Betrieb einer partiellen Oberleitung für Batterie-Oberleitungsbusse (BOB Marburg) in der Universitätsstadt Marburg bevollmächtigt.

2.2.3 Zukünftiger Betreiber

Das Stadtbusliniennetz wird aktuell von der Marburger Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) auf der Basis einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Konzession und eines öffentlichen

Dienstleistungsauftrags betrieben. Die MVG (ebenso wie die SWMC) sind Tochtergesellschaften der Stadtwerke Marburg GmbH (SWMR), welche wiederum in alleinigem Besitz der Universitätsstadt Marburg sind. Die zu errichtende Oberleitungsinfrastruktur (inklusive des neuen Busbetriebshofs) soll zukünftig in Verantwortung der SWMR betrieben und von der MVG genutzt werden.

2.3 Öffentliche und private Belange

Die Oberleitungsinfrastruktur soll im Straßenraum und nur partiell in den betroffenen Straßen

der Linien 7 und 27 errichtet werden. Ebenso soll komplett auf Ab- und Überspannungen privater Grundstücke verzichtet werden. Die partielle Ausgestaltung dient so auch der Minimierung der optischen Beeinträchtigung der Straßenansichten, dem Wegfall von komplexen Kreuzungs- und Weichenkonstruktionen, der Berücksichtigung von ästhetischen Anforderungen an das Stadtbild und der Konzentration des Bauvorhabens auf das zwingend notwendige Bauvolumen.

2.3.1 Ermittelte betroffene Bürger/Unternehmen und deren private Belange

Das gesamte Vorhaben kann auf die Nutzung privater Grundstücke mit lediglich drei Ausnahmen für die geplanten Gleichrichterunterwerksstandorte Amtsgericht, Hauptbahnhof und Brüder-Grimm-Straße verzichtet werden. Mit den betroffenen Eigentümern sollen Gestattungsverträge abgeschlossen werden.

2.3.2 Ermittelte betroffene öffentliche Belange

Für den Bau der Oberleitungsanlage müssen die Baulastträger Hessen Mobil und die Antragstellerin selbst den benötigten Straßenraum zur Verfügung stellen. Ein entsprechender

Nutzungsvertrag wird in Abstimmung mit Hessen Mobil nach der Ausführungsplanung abgeschlossen.

Für die betroffenen Grundstücke bei der Universitätsstadt Marburg und der Stadtwerke Marburg GmbH zur Errichtung von Gleichrichterunterwerken bedarf es aus eigentumsrechtlicher Sicht keiner gesonderten Gestattungs- oder Nutzungsverträge.

Zur Reduzierung der Risiken aus der Oberleitungsinfrastruktur wurde ein brandschutztechnisches Gutachten über die Sicherstellung des sogenannten 2. Rettungsweges erstellt und findet beim Bau der entsprechenden Anlagenteile Berücksichtigung. Zukünftig ist eine enge Zusammenarbeit der

Feuerwehr mit den Verkehrsbetrieben notwendig, um potentiellen Risiken, die von der Oberleitungsinfrastruktur und den elektrischen Fahrzeugen ausgehen, zu identifizieren und durch ein geeignetes gemeinsames Vorgehen zu minimieren.

Den Gefahren durch elektrischen Schlag sowie Brandgefahren bei Baumpflegearbeiten oder sonstigen Arbeiten im Bereich der Oberleitungsstrecken sind durch entsprechende Abstimmungen zwischen der Stadtwerke Marburg GmbH und dem geschulten Personal des Fachdienst 67 der städtischen Verwaltung bzw. durch Abschaltung des entsprechenden Oberleitungsabschnitts von der Spannung zu begegnen.

2.4 Schutzgüter

Grundlage für Entscheidung der Genehmigungsbehörde über die Rechtmäßigkeit des Vorhabens sind neben der grundstücksgenauen Entwurfsplanung die Ergebnisse der Untersuchungen zu den möglichen Auswirkungen des Vorhabens. Untersucht und bewertet werden die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Umwelt, Kultur- und Sachgüter sowie Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

2.4.1 Artenschutz

Zur Abschätzung der Betroffenheit planungsrelevanter Arten fanden mehrere Flora-Fauna-Untersuchungen statt. Diese hatten zum Ergebnis, dass das Vorkommen der folgenden Arten nicht auszuschließen ist:

- o Gehölz-, frei-, gebäude- und höhlenbrütende Vogelarten
- o Fledermäuse
- o Reptilien
- o Wildkatzen

Daraufhin wurden entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für den Bau der Oberleitungsinfrastruktur festgelegt. Unter Einhaltung dieser Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden gutachterlich Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erwartet.

Außerdem wurden die artenschutzrechtlichen Anforderungen überprüft, welche sich aus der Europäischen Richtlinie 92/43/EWG des Rates (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, FFH-RL), der Europäischen Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Vogelschutz-Richtlinie, VS-RL) sowie aus der nationalen Gesetzgebung (BNatSchG) ergeben.

Es wurde gutachterlich festgestellt, dass für keine der im Wirkungsraum des Vorhabens vorkommenden prüfungsrelevanten geschützten Arten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Ferner werden Vermeidungsmaßnahmen spezifiziert, bei deren Berücksichtigung einem positiven Planfeststellungsbeschluss keine artenschutzrechtlichen Belange entgegenstehen.

Seit dem 08.06.2023 ist das neue Hessische Naturschutzgesetz (HeNatG) in Kraft getreten. Es ersetzt seitdem die Regelungen des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG). Bezugnehmend auf die Übergangsregelung des § 65 HeNatG wurde wegen des laufenden Verfahrens, in Absprache mit dem RP Gießen, die Fortgeltung des bisherigen Rechts in Anspruch genommen.

2.4.2 Grundwasser und Oberflächengewässer

Die baulichen Anlagen der Oberleitungsinfrastruktur, die Auswirkungen auf das Grundwasser und die Oberflächengewässer haben könnten, wären Masten und Unterwerke. Im gesamten

Bezugsraum befinden sich nur wenige Oberflächengewässer (Zahlbach, Gewässer des Tümpelgarten e.V., Botanischer Garten). Diese befinden sich außerhalb des 20-m-Puffers zur Fahrbahn und sind somit nicht von den Wirkungen des Vorhabens betroffen.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Bestandteil der Genehmigungsunterlagen für die Planfeststellung) wird gutachterlich festgestellt, dass aufgrund der Vorbelastung durch die L3092 keine relevanten zusätzlichen Schadstoffbelastungen zu erwarten sind.

2.4.3 Boden

Mit der Errichtung der Oberleitungsinfrastruktur ist ein kleinräumiger Flächenverbrauch auf

zumeist bereits ubiquitär dominierten Bereichen zu erwarten. Entlang der elektrifizierten Streckenabschnitte der Linien 7 und 27 befinden sich vor allem forstwirtschaftliche Flächen, welche eine gute Regenerationsfähigkeit in Bezug auf die geringfügigen bauzeitlichen Beeinträchtigungen aufweisen. Ansonsten weisen diese Strecken eine hohe anthropogene Überprägung auf. Es wurde gutachterlich festgestellt, dass der durch das Vorhaben betroffene Straßenraum und die beanspruchten Grundstücke bezüglich des Schutzgutes Boden nur eine geringe Bedeutung aufweisen.

2.4.4 Sachgüter und kulturelles Erbe

Im gutachterlichen Ergebnis wird im Rahmen der Vorprüfung der Umweltverträglichkeit (UVP-UP) des Vorhabens nicht von erheblicher Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ausgegangen. Eine Abstimmung mit dem zuständigen Landesamt für Denkmalpflege Hessen und dem Fachdienst Stadtplanung und Denkmalschutz der Universitätsstadt Marburg wurde vorgenommen. Der Beirat für Stadtgestaltung der Universitätsstadt Marburg hat sich in seiner Sitzung am 19.07.2023 über das BOB-Projekt informieren lassen. Der Gestaltungsbeirat gab zu Protokoll, dass er die beabsichtigte Elektrifizierung des Stadtbusverkehrs und

hier im Besonderen das Leuchtturmprojekt „BOB – Batterie-Oberleitungsbus“ begrüßt und wies daraufhin, dass die Oberleitungsmasten möglichst filigran in das Straßenbild einzugliedern und besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Trafostationen gelegt werden sollte.

2.4.5 Elektromagnetische Verträglichkeit

Das BOB-System wird nach DIN EN 50163 mit einer Gleichspannung von 750 V betrieben. Deshalb müssen für die Oberleitungen, Kabel und sonstige mit Gleichspannung betriebene Anlagen der Oberleitungsinfrastruktur gemäß 26. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) keine elektromagnetischen Feldwirkungen berücksichtigt werden und die elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) wird durch diese nicht beeinträchtigt.

Die Gleichrichterunterwerke (GUW) werden mit Wechselspannung versorgt und sind mit einem Transformator, d. h. einer Umspannanlage, ausgestattet. Die Einhaltung der Bestimmungen der 26. BImSchV durch alle GUW ist nachzuweisen. Diese Nachweise sind während der Inbetriebnahme der Anlagen zu erbringen.

2.4.6 Luftschadstoffe

Die Grundlage der gutachterlichen Luftschadstoffprognose war die Höhe der Schadstoffimmissionen im konventionellen Busbetrieb der Linien 7 und 27 des Jahres 2021 im Vergleich zu der zu erwartenden Höhe der Schadstoffimmissionen nach der Umstellung dieser Linien auf den BOB-Betrieb.

Das Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung zeigt, dass die Stickstoffoxidemissionen (NO_x) auf der gesamten betrachteten Fahrstrecke erheblich reduziert und die Grenzwerte für die Feinstaubbelastung sehr deutlich eingehalten werden.

2.4.7 Schall

Das Vorhaben fällt nicht in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung

(16. BImSchV). Somit wären schalltechnische Untersuchungen für das Vorhaben nicht erforderlich gewesen.

Die trotzdem durchgeführte schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass

das Vorhaben zu einer Minderung der Schallimmissionen beiträgt, da die elektrisch verkehrenden Busse einen geringeren Geräuschpegel aufweisen als die derzeit verkehrenden Diesel- und Erdgasbusse.

2.4.8 Netzurückwirkungen der Gleichrichterunterwerke

Für den Betrieb der Gleichrichterunterwerke (GUW) am Mittelspannungsnetz der Stadtwerke Marburg GmbH wurde eine

Netzverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt. Es wurde ermittelt, dass der Anschluss der geplanten Gleichrichterunterwerke zur Versorgung

der Oberleitungsinfrastruktur ohne die Überlastung von Betriebsmitteln und ohne

Spannungsbandverletzungen im Grundsatz möglich ist. Es

wurden auch die bereits beim Netzbetreiber bekannte mögliche Überlastung eines Transformators im Umspannwerk Süd festgestellt und die drei

ebenfalls bekannten Schwachstellen im Mittelspannungsnetz bestätigt. Der Netzbetreiber wird diese Schwachstellen bis zur Inbetriebnahme der

Oberleitungsinfrastruktur beheben.

2.4.9 Sicherstellung des 2. Rettungswegs gemäß § 36 Hessische Bauordnung (HBO)

Der zweite Rettungsweg für sogenannte Nutzeinheiten kann eine weitere notwendige Treppe oder eine mit Rettungsgeräten der Feuerwehr erreichbare Stelle einer Nutzungseinheit sein. Inwieweit diese Vorgabe für das gegenständliche Vorhaben eingehalten werden kann, wird zu Zeit über eine gutachterliche brandschutztechnische Untersuchung geprüft. Dabei sollen die Auswirkungen der geplanten, partiellen Oberleitungsanlage der Linien 7 und 27 des Stadtbusverkehrs auf den 2. Rettungsweg untersucht und in Abstimmung mit der Bauaufsicht und des Brandschutzamts der Universitätsstadt Marburg entsprechende Feststellungen bzw. Maßnahmen unter Berücksichtigung der einschlägigen Regelungen der Hessischen Bauordnung entwickelt werden.

Das Ergebnis der brandschutztechnischen Untersuchung wird in Form einer Stellungnahme bis Mitte September vorliegen und ist Teil der Genehmigungsunterlage (siehe Unterlage (23)).

3. Vorgehen

3.1 Baurecht

Der Bau und Betrieb der Oberleitungsinfrastruktur soll baurechtlich durch einen

Planfeststellungsbeschluss der zuständigen Behörde, d.h. dem Regierungspräsidium Gießen (RP Gießen), abgesichert werden. Hierfür ist ein Planfeststellungsverfahren nach § 28

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) notwendig. Antragsteller für die Planfeststellung ist die

Universitätsstadt Marburg. Sie ist einerseits Baulastträger für einen Großteil der innerstädtischen Straßen, die mit einer Oberleitung ausgestattet werden sollen und andererseits aus beihilferechtlichen Gründen der geeignete Fördermittelempfänger für entsprechende Bundes- und Landesmittel.

Das Planfeststellungsverfahren ist ein förmliches Verwaltungsverfahren bei dem über die Rechtmäßigkeit des geplanten Vorhabens entschieden wird. D. h. es wird geprüft, ob alle

gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden und zwischen den öffentlichen und privaten Interessen abgewogen. Der Planfeststellungsbeschluss ermöglicht es der Universitätsstadt Marburg mit dem Bau des Vorhabens zu beginnen.

3.1.1 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Als Träger öffentlicher Belange (TöB) wurden gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde 34 Behörden bzw. Institutionen identifiziert, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gehört werden müssen. Diese erhielten bereits im März d.J. den 1. Entwurf der Genehmigungsunterlagen zur Einsicht und ersten Stellungnahme.

3.1.2 Antragskonferenz

Um vor Antragstellung und Einleitung des Beteiligungsverfahrens zur Planfeststellung die Vollständigkeit der erstellten Genehmigungsunterlagen im Vorfeld mit der Genehmigungsbehörde (RP Gießen) und den TÖB zu besprechen, fand auf Einladung des RP Gießen am 28.06.2023 eine sogenannte Antragskonferenz statt.

Im Rahmen dieser Antragskonferenz haben die Vertreter*innen der Vorhabenträgerin und deren Planungsgesellschaft sowohl das Vorhaben insgesamt als auch die Ergebnisse der begleitenden Untersuchungen der Genehmigungsbehörde und den TöB vorgestellt.

Ziel und Zweck der Antragskonferenz war, ein zügiges und effizientes Genehmigungsverfahren bei der Erstellung der endgültigen Genehmigungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zu erreichen. Die Genehmigungsfähigkeit und Vollständigkeit des ersten Entwurfs der Genehmigungsunterlagen wurde deshalb vorab vom RP Gießen geprüft, diskutiert und der evtl. Nachbesserungsbedarf besprochen.

3.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Vorbereitung entsprechender Genehmigungsunterlagen wurde gemäß § 25 Abs. 3 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes und der anerkannten Grundsätze und Qualitätsmerkmale der Bürger*innenbeteiligung der Universitätsstadt Marburg die frühzeitige Einbindung der Bürger*innen durchgeführt, um eine breite Unterstützung der Stadtgesellschaft für das BOB-Projekt zu erhalten.

Insgesamt wurden zwei Bürger*innen-Informationsveranstaltungen mit jeweils begleitenden Presseartikeln, Flyern, Plakaten und Online-Auftritten durchgeführt.

Die erste Informationsveranstaltung fand am 10.05.2023 im Format eines Infomarktes statt, die zweite Informationsveranstaltung wird am 20.09.2023 als Bürger*innendialog im Technologie- und Tagungszentrum Marburg, stattfinden.

Auch im Laufe des Planfeststellungsverfahrens wird die Öffentlichkeit beteiligt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung durch die Genehmigungsbehörde, liegen die Genehmigungsunterlagen einen Monat lang für die Öffentlichkeit zur Einsicht aus. Zudem werden alle Unterlagen auf der Website des RP Gießen unter „Öffentliche Bekanntmachungen-Planfeststellung“ veröffentlicht. Bis einen Monat nach Auslegungsende können alle, die sich betroffen fühlen, ihre Einwendungen schriftlich bei der Genehmigungsbehörde vorbringen.

3.3 Zeitplan

Die nachfolgende Abbildung zeigt die zeitliche Abfolge und Dauer der Projektschritte des Gesamtvorhabens der Umstellung des Stadtbusverkehrs der Universitätsstadt Marburg auf elektrische Antriebe.

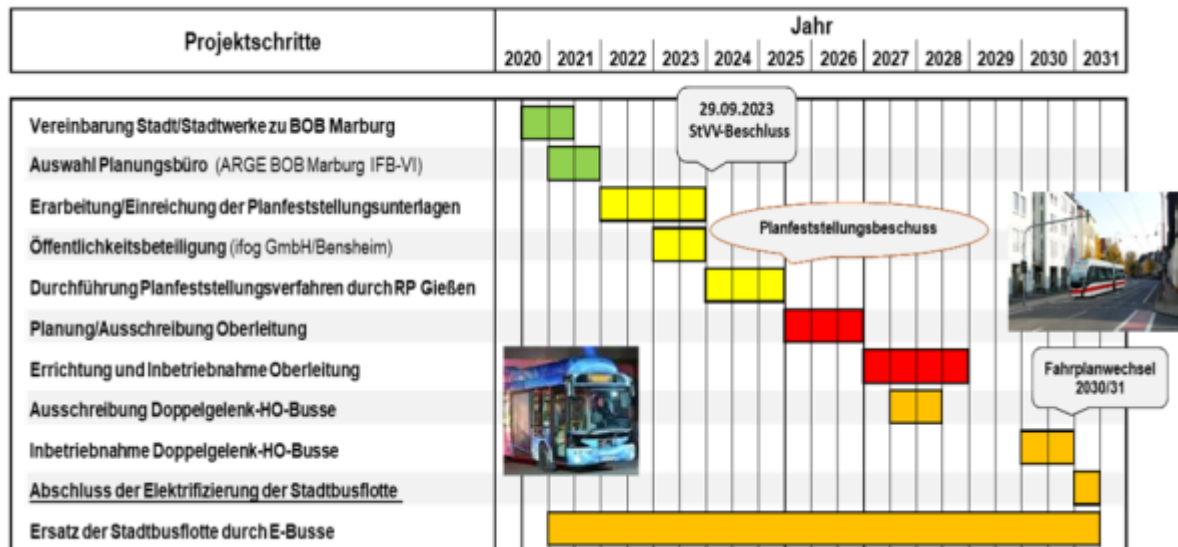


Abb. 2: Zeitplan für das Vorhaben „Elektrifizierung des Stadtbusverkehrs in der Universitätsstadt Marburg“

3.4 Investitionen und Finanzierung

Ein klimaneutraler ÖPNV ist eine Investition in die Zukunft.

Die notwendigen Investitionen für den Bau der Oberleitungsinfrastruktur für die Stadtbuslinien 7 und 27 betragen 37,40 Mio.€ netto bzw. 44,50 Mio.€ brutto und sind in der nachfolgenden Tabelle differenziert nach den Anlagenkomponenten dargestellt.

Infrastrukturkosten	Dimension	Menge	Gesamtkosten
Fahrleitungsanlage 2-dräftig			25.668 TEUR
- Fahrleitung	m	20.390	1.699 TEUR
- Maste	Stk.	858	5.781 TEUR
- Fundamente	Stk.	858	12.087 TEUR
- Seilverspannungen	Stk.	640	1.098 TEUR
- Ausleger	Stk.	41	93 TEUR
- Stützpunkte	Stk.	1.966	1.446 TEUR
- FL-Querverbinder	Stk.	408	125 TEUR
- Trenner	Stk.	32	125 TEUR
- Eindrahteinrichtung	Stk.	12	29 TEUR
- Verbindungskabel OL-Abschnitte	m	10.406	3.186 TEUR
Energieversorgung			6.423 TEUR
- Unterwerke	Stk.	8	3.250 TEUR
- Mittelspannungsanschlüsse	Stk.	8	84 TEUR
- Kabel UW-Einspeisung	m	2.660	838 TEUR
- FL-Einspeisungen	Stk.	32	2.050 TEUR
- Masttrennschalter	Stk.	32	202 TEUR
Ladeeinrichtungen im Depot	Stk.	6	158 TEUR
Grunderwerb /Gestattungsentgelt	pauschal	1	555 TEUR
Zusatzkosten			4.515 TEUR
- Planung/Abnahmen/Inbetriebnahme	%	12	
Unvorhergesehenes	%	2	
Gesamt:			37.319 TEUR

Tab. 2: Netto-Investitionen für den Bau der Oberleitungsinfrastruktur für die Stadtbuslinien 7 und 27

Der Bau der Oberleitungsinfrastruktur für die Linien 7 und 27 ist grundsätzlich nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig.

Während der Planung des Vorhabens wurden mehrere Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium und dem Hessischen Wirtschaftsministerium gemeinsam mit Vertretern des Magistrats geführt. Das Vorhaben wurde bei allen Gesprächsteilnehmer*innen sehr positiv aufgenommen.

Als Zeichen der positiven Bewertung des Vorhabens hat das Bundesverkehrsministerium eine Pilotfinanzierung mit Bundesmitteln für die Dienstleistungen zur Erstellung der Genehmigungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren BOB Marburg in Höhe von 1.548.310,00 € brutto beschieden. Des Weiteren hat das Bundesverkehrsministerium eine Zuwendung aus dem Sondervermögen „Energie- und Klimafonds“ für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen neuen Busbetriebshof für die elektrifizierte Stadtbusflotte zu den zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu einer Höhe von 200.000,00 € genehmigt.

Aufgrund der Ergebnisse aus den Gesprächen im Bundesverkehrsministerium bzgl. der Förderung des Baus der Oberleitungsinfrastruktur kann von einer voraussichtlichen Förderquote von 80% ausgegangen werden. Daraus ergibt sich eine vorläufige Fördersumme von 35,60 Mio. € (brutto), vorbehaltlich einer detaillierten Prüfung im Rahmen des Antragsverfahrens. Für die Einleitung des Antragsverfahrens ist das Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses durch das RP Gießen zwingend.

Aufgrund des hohen Investitionsvolumens ist für die Umsetzung des Vorhabens entscheidend, dass entsprechende Zuwendungen des Bundes und des Landes Hessen zur Verfügung stehen.

Dr. Thomas Spies

Nadine Bernshausen

Oberbürgermeister

Bürgermeisterin

Finanzielle Auswirkungen

Mit dem Beschluss zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur Umstellung ausgewählter Buslinien auf einen Betrieb mit Batterie-Oberleitungsbussen in Marburg (BOB Marburg) sind keine finanziellen Auswirkungen bei der Erteilung von Aufträgen an Dritte für die Universitätsstadt Marburg verbunden.

Alle bislang entstandenen Kosten für die Erstellung der Genehmigungsunterlagen, die fachliche Unterstützung der Universitätsstadt Marburg im folgenden Planfeststellungsverfahren und die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung sind durch den Zuwendungsbescheid vom 22.12.2020 und den Änderungsbescheiden vom 28.04.2021, 29.07.2022 und 14.12.2022 durch die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (handelt im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums) gedeckt.

Hinweis: Der vollständige Unterlagensatz zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wird zur Einsichtnahme in den Sitzungen des Bau- und Mobilitätsausschuss und der Stadtverordnetenversammlung vorgehalten.

Anlage/n

1 2023_08_25 01-00-00-Erlaeuterungsbericht

Erläuterungsbericht

zum

Planfeststellungsverfahren zur Umstellung ausgewählter Buslinien auf einen Betrieb mit Batterie-Oberleitungsbussen in Marburg

Erstellt durch:

ARGE BOB Marburg IFB-VI

für die



vertreten durch

Stadtwerke Marburg Consult GmbH

Dresden, den 23.08.2023

Gefördert durch:



Projektbegleitung durch:



Inhaltsverzeichnis

1.	Beschreibung der Maßnahme.....	6
1.1.	Zusammenfassung	6
1.2.	Beschreibung des Vorhabens	7
1.3.	Rechtliche Einordnung des Vorhabens	8
1.3.1.	Allgemeine rechtliche Einordnung.....	8
1.3.2.	Rechtfertigung des Antrags gemäß §28 PBefG	8
1.3.3.	Anwendung von §17 BNatSchG	9
1.3.4.	Technische Aufsichtsbehörde, Vorschriften und Beteiligung Betriebsleiter	9
1.4.	Kontext des Vorhabens.....	9
1.4.1.	Stadtbusnetz in Marburg, topographische Rahmenbedingungen	9
1.4.2.	Aktuelle und zukünftige Entwicklung der Passagierzahlen.....	11
1.4.3.	Zukünftige Linienführung der Linien 2, 7 und 27	11
1.5.	Lage des Vorhabens.....	13
1.6.	Ausführung des Vorhabens	16
1.7.	Begründung des Fahrzeugeinsatzes.....	17
1.7.1.	Voruntersuchungen zum Einsatz von Batterieoberleitungsbussen	17
1.7.2.	Ausblick auf zukünftige Entwicklungen bei Batteriespeichern	18
1.8.	Notwendigkeit des Vorhabens	20
1.9.	Zweckmäßigkeit des Vorhabens	20
1.10.	Verkehrliche Begründung des Vorhabens.....	21
1.11.	Betriebliche Begründung des Vorhabens.....	21
1.12.	Städtebauliche Begründung des Vorhabens	22
1.13.	Einordnung des Vorhabens hinsichtlich raumordnerischer Entwicklungsziele	22
1.13.1.	Wettbewerbsfähigkeit stärken	22
1.13.2.	Daseinsvorsorge sichern	23
1.13.3.	Raumnutzungen steuern und nachhaltig entwickeln	23
1.13.4.	Klimawandel und Energiewende gestalten	24
1.14.	Beteiligte Parteien.....	24
1.14.1.	Zuwendungsgeber	24
1.14.2.	Vorhabenträger und Bevollmächtigte	24
1.14.3.	Zukünftiger Betreiber – Stadtwerke Marburg GmbH	24
1.14.4.	Auftragnehmer – ARGE BOB Marburg IFB-VI	25
1.14.4.1.	Institut für Bahntechnik GmbH	25
1.14.4.2.	Vössing Ingenieurgesellschaft mbH	25
1.14.4.3.	Omexom GA Süd GmbH	26
1.14.4.4.	Institut für Umweltplanung Dr. Kübler GmbH	26
1.14.4.5.	Lohmeyer GmbH	26
1.14.4.6.	EIBS Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen GmbH.....	27
2.	Betriebliche Rahmenbedingungen	28
2.1.	Fahrzeugeinsatz	28
2.2.	Fahrplan	29
2.3.	Betriebshof	31
2.4.	Qualifikation des Fachpersonals	31
2.5.	Instandhaltung der Fahrleitung, Bereitschaftsdienst.....	32
3.	Untersuchte Varianten	33
3.1.	Planvariante 1 (Genehmigungsvariante).....	33
3.2.	Planvariante 2.....	35
3.3.	Planvariante 3.....	36
3.4.	Planvariante 4.....	38
3.5.	Kostenuntersuchung der Planvarianten	40
4.	Detaillierte Vorstellung der Genehmigungsvariante (Planvariante 1)	42

4.1.	Beschreibung des geplanten Oberleitungssystems.....	42
4.1.1.	Fahrdrahtaufhängung als Schrägpendelsystem.....	42
4.1.2.	Mastgründungen.....	43
4.1.3.	Aufhängung der Fahrleitung im Straßenquerschnitt.....	45
4.1.4.	Für die Fahrleitung verwendete Materialien.....	45
4.2.	Streckenverlauf der Oberleitungsabschnitte.....	45
4.2.1.	Von der Haltestelle Südbahnhof bis zur Haltestelle Botanischer Garten.....	45
4.2.2.	Kreisel Baldingerstraße/Auf den Lahnbergen bis Haltestelle Ginseldorfer Weg.....	46
4.2.3.	Haltestelle Schlosserstraße bis Haltestelle Zimmermannstraße.....	47
4.2.4.	Haltestelle Gutenbergstraße bis Haltestelle Frankfurter Straße.....	47
4.3.	Standorte der Gleichrichterunterwerke.....	48
4.3.1.	Panoramastraße.....	48
4.3.2.	Lahnberge/Bauerbach.....	49
4.3.3.	Alte Feldfabrik.....	50
4.3.4.	Südbahnhof.....	52
4.3.5.	Amtsgericht Marburg.....	56
4.3.6.	Hauptbahnhof.....	57
4.3.7.	Brüder-Grimm-Straße.....	59
4.3.8.	Ginseldorfer Weg.....	60
4.3.9.	Übersicht der Standorte.....	62
4.4.	Betriebliche Rahmenbedingungen.....	62
4.4.1.	Berücksichtigung der Schleppkurven der 24 m langen BOB-Fahrzeuge.....	62
4.4.1.1.	Haltestelle Südbahnhof.....	63
4.4.1.2.	Haltestelle Ginseldorfer Weg.....	64
4.4.2.	Zusätzliche Betriebshalte zum Ein- und Ausdrahten der BOB-Fahrzeuge.....	65
4.4.2.1.	Betriebshalte zum Eindrahten und Ausdrahten am Klinikum.....	65
4.4.2.2.	Betriebshalt zum Ausdrahten vor der Konrad-Adenauer-Brücke.....	65
5.	Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange.....	67
5.1.	Potentielle Betroffenheiten.....	67
5.2.	Potentiell betroffene Träger öffentlicher oder privater Belange.....	67
5.3.	Ermittelte betroffene Bürger/Unternehmen und deren private Belange.....	68
5.4.	Ermittelte betroffene öffentliche Belange.....	68
5.4.1.	Betroffene Grundstücke der Träger öffentlicher Belange.....	68
5.4.2.	Nachweis über die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	68
5.4.3.	Zusammenarbeit mit der Feuerwehr und brandschutztechnische Stellungnahme... ..	68
5.4.4.	Baumpflegearbeiten oder Bauarbeiten im Bereich der Fahrleitung.....	69
5.5.	Erklärungen Dritter mit Übereinkunft.....	69
5.6.	Erklärungen Dritter ohne Übereinkunft.....	70
6.	Schnittstellen zum Bebauungsplan.....	71
7.	Öffentlichkeitsbeteiligung.....	72
8.	Durchführung der Baumaßnahme.....	74
9.	Ergebnisse der Gutachten zu Umweltverträglichkeit, Luftschadstoffen und Lärm ...	75
9.1.	Vorprüfung zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	75
9.2.	Artenschutzpotentialabschätzung.....	75
9.3.	Landschaftspflegerischer Begleitplan.....	76
9.4.	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag.....	76
9.5.	FFH-Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet „Amöneburger Becken“.....	77
9.6.	Grundwasser und Oberflächengewässer.....	77
9.7.	Anlagenbezogener Gewässerschutz.....	77
9.8.	Boden.....	78
9.9.	Sachgüter und kulturelles Erbe.....	78
9.10.	Elektromagnetische Verträglichkeit.....	78

9.11.	Gutachten zu den Luftschadstoffen	80
9.12.	Schalltechnische Untersuchungen.....	80
9.13.	Netzurückwirkungen der Gleichrichterunterwerke.....	81
10.	Zusammenfassung der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben	82

Revisionsnummer	Datum	Verfasser	Kommentar
-	09.02.2023	ARGE BOB Marburg IFB VI	Entwurf
0	24.04.2023	ARGE BOB Marburg IFB VI	Release
-	18.08.2023	ARGE BOB Marburg IFB VI	Integration Rückmeldungen aus Antragskonferenz
1	23.08.2023	ARGE BOB Marburg IFB VI	Freigabe

1. Beschreibung der Maßnahme

1.1. Zusammenfassung

Der Stadtbusverkehr in der Universitätsstadt Marburg soll im Rahmen der Bemühungen zur Attraktivitätssteigerung und Klimaneutralität auf rein elektrische Antriebe umgestellt und mit einer entsprechenden Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Aufgrund der in Marburg vorliegenden Rahmenbedingungen in Verbindung mit den topographischen Gegebenheiten im Liniennetz zwischen dem Lahntal und der Lahnberge ist ein leistungsfähiger Stadtbusverkehr mit batterieelektrischen Oberleitungsbussen (BOB) angemessen. Das Oberleitungssystem stellt sowohl die notwendige Traktionsenergie, als auch die Energie für die Ladung der Batterien der Fahrzeuge zur Verfügung, damit sogenannte Batterieoberleitungsbusse in nicht elektrifizierten Abschnitten verkehren können. Das System wird als Batterieoberleitungsbussystem Marburg (BOB Marburg) bezeichnet.

Die baurechtliche Zulassung der Oberleitungsinfrastruktur für das Projekt BOB Marburg soll mittels eines Planfeststellungsverfahrens gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erfolgen. Das vorliegende Dokument dient als Grundlage zur Herstellung der Genehmigungs- und Funktionsfähigkeit des für den BOB Marburg notwendigen Oberleitungssystems sowie zugehöriger Infrastruktur mittels einer vertieften Vorplanung. Ziel ist die Erlangung des Baurechts für diese Infrastruktur und die rechtliche Absicherung der späteren Nutzung dieser im Fahrbetrieb. Nach der Realisierung besteht ein betrieblich funktionierendes Gesamtsystem.

Die für den elektrischen Betrieb erforderliche Infrastruktur wird zum größten Teil auf Flächen errichtet, welche bereits zum öffentlichen Straßenraum gehören. Die Funktion dieser Flächen wird dabei grundsätzlich nicht geändert. Da die Baumaßnahmen umfangreich sein werden und auch zusätzliche Flächen temporär beansprucht werden, wird nach der allgemeinen Beschreibung des Vorhabens die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Maßnahmen erläutert sowie die verkehrlichen, betrieblichen und städtebaulichen Begründungen der Maßnahmen angegeben.

Die Rahmenbedingungen des derzeitigen und künftigen Busbetriebs bilden die Grundlage für die untersuchten Planvarianten. Diese sowie die relevanten Auswahlkriterien werden vorgestellt. Anschließend wird die ausgewählte Vorzugsvariante als Genehmigungsvariante beschrieben.

Die Oberleitung soll im Straßenraum der Neuen Kasseler Straße, des Ginseldorfer Weges, der Panoramastraße, Auf den Lahnbergen, der Großseelheimer Straße, der Zeppelinstraße, der Schwanallee und der südlichen Teile der Universitätsstraße realisiert werden. Die notwendigen Unterwerke sollen auf Grundstücksflächen des Landes Hessen, der Universitätsstadt Marburg, der DB Netz AG, der Sparkasse Marburg-Biedenkopf, der Gemeinnützigen Wohnungsbau GmbH Marburg-Lahn und einer WEG in Verbindung mit der Stadtwerke Marburg GmbH gebaut werden. Damit berührt das Vorhaben die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Trägern der Straßenbaulast und anderen Behörden/Institutionen sowie eine geringe Zahl von privat Betroffenen. In Bezug auf das Vorhaben wurden Planungs- und Untersuchungsleistungen durchgeführt, deren Ergebnisse in die Abwägung der geplanten Varianten, der Auswahl einer Genehmigungsvariante sowie in die Abwägung der dabei betroffenen Belange einfließen.

Die im Rahmen dieses Verfahrens vorgenommenen Untersuchungen haben gezeigt, dass das Vorhaben unter Beachtung der Belange der Betroffenen und der Umwelt zu keinen relevanten negativen Beeinträchtigungen führt. In verschiedenen Untersuchungsbereichen konnte sogar eine Verbesserung der aktuellen Situation nachgewiesen werden.

1.2. Beschreibung des Vorhabens

In der Universitätsstadt Marburg ist geplant, die derzeit hauptsächlich mit Diesel- und Erdgasbussen betriebenen Stadtbuslinien auf klimaneutrale Antriebe umzustellen. Bei Vorüberlegungen hat sich gezeigt, dass der Betrieb von Doppelgelenkbussen zur Kapazitätsausweitung als reine Batteriebusse aufgrund der topographischen Gegebenheiten in Marburg nicht vorteilhaft ist – diese Busse haben entweder zu geringe Antriebsleistung, um die starken Steigungen zu überwinden, oder eine zu geringe Reichweite. Für die Erschließung der Philipps-Universität Marburg auf den östlichen Lahnbergen aus dem Lahntal bzw. vom Südbahnhof aus sind nicht nur die Höhenunterschiede von ca. 180 m mit Steigungsstrecken bis zu 10%, sondern auch maßgeblich die geforderte Verkehrsleistung von mindestens 600 Fahrgästen pro Stunde herausfordernd.

Neben dem Einsatz von konventionellen Bussen mit Verbrennungsmotoren wurden mehrere alternative Verkehrsmittel im Vorfeld untersucht. Der Bau und Betrieb einer Seilbahn wurde ausgeschlossen, da die Seilbahn die Feinerschließung der universitären Einrichtungen auf den Lahnbergen ohne Einbindung weiterer Verkehrssysteme nicht leisten kann. Die durchgeführte Standardisierte Bewertung des Baus und des Betriebs einer Straßenbahn ergab ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis und ist damit nicht förderfähig, d.h. für die Stadt Marburg finanziell nicht realisierbar. Untersucht wurde auch der Bau und Betrieb einer Oberleitungsinfrastruktur auf Teilen der befahrenen Linienwege beim Einsatz von Hybrid-Oberleitungsbussen mit Batterien, auch Batterieoberleitungsbusse (BOB) genannt.

Im Auftrag des BMVI wurde durch das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung (ISI)/Karlsruhe in 2018 eine Teilstudie „Machbarkeitsstudie von HO-Busverkehr in Deutschland – am Beispiel Marburg und Trier“ erstellt [2]. In der Machbarkeitsstudie wurde gezeigt, dass ein Hybrid-Oberleitungsbussystem (synonym für BOB) die beschriebenen Anforderungen an ein zukünftiges Verkehrssystem auf der Relation Lahntal und Lahnberge betrieblich erfüllen kann und technisch und wirtschaftlich machbar ist. Aus diesem Grund waren sich das BMVI, der Magistrat der Universitätsstadt Marburg und die Stadtwerke Marburg GmbH darüber einig, dass der Bau und Betrieb eines Hybrid-Oberleitungsbussystems die effizienteste Lösung für die Erreichung der Klimaneutralität im Marburger Stadtbusverkehr ist.

Das geplante System wird im Folgenden als „Batterieoberleitungsbus Marburg“ (BOB Marburg) bezeichnet. Für den Betrieb des BOB Marburg ist der Bau und Betrieb von Infrastruktur erforderlich. Bei der geplanten Infrastruktur handelt es sich um:

- Fahrleitungsanlagen inkl. Masten und
- Energieversorgungsanlagen (Gleichrichterunterwerke, Erdkabeltrassen, Netzanschlüsse im Mittelspannungsnetz).

Beim Bau und Betrieb der Infrastruktur sind Betroffenheiten von Belangen Dritter (insbesondere Träger öffentlicher Belange) möglich. Dabei handelt es sich z. B. um die Umweltwirkungen, Schall, Eingriffe auf Gehwege, erdverlegte Versorgungsleitungen und Fahrbahnen. Die geplanten Eingriffe in die Belange Dritter müssen ermittelt und abgewogen werden.

Hinweis: Auch der Busbetriebshof muss mit zusätzlicher Infrastruktur ausgestattet werden. Ob der vorhandene Busbetriebshof entsprechend nachgerüstet werden kann oder der Bau eines neuen Betriebshofs notwendig ist, wird bereits parallel untersucht. Dieses Projekt ist unabhängig vom hier beschriebenen Projekt BOB Marburg. Innerhalb des Projektes BOB Marburg werden lediglich Vorgaben (auf Basis der eingesetzten Fahrzeuge und des geplanten Betriebs) an den nachzurüstenden oder neu zu errichtenden Betriebshof bzgl. der Ausstattung festgelegt.

1.3. Rechtliche Einordnung des Vorhabens

In diesem Abschnitt erfolgt eine grundsätzliche rechtliche Einordnung des Vorhabens. Er enthält die sich daraus ergebende Rechtfertigung des Antrags auf Plangenehmigung oder Planfeststellung nach § 28 PBefG. Außerdem wird auf relevante technische Vorschriften verwiesen und die dafür zuständige Aufsichtsbehörde benannt.

1.3.1. Allgemeine rechtliche Einordnung

Durch die Verabschiedung des Investitionsbeschleunigungsgesetzes Ende 2020 hat der Gesetzgeber die Rechtslage erheblich modifiziert und den Bau von Oberleitungsbusanlagen grundlegend erleichtert.

Nach § 28 Abs. 1a Nr. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 PBefG ist die Errichtung einer Oberleitung nunmehr ohne Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren zulässig. Damit geht der Gesetzgeber davon aus, dass die Errichtung von Oberleitungsanlagen grundsätzlich keine Rechte Dritter berührt. Anders als bei der Straßenbahn sind beim Oberleitungsbus auch keine weiteren baulichen Anlagen erforderlich, sodass damit die gesamte Anlage genehmigungsfrei errichtet werden könnte. Lediglich der Straßenbaulastträger muss zustimmen.

Anders als bei der Ausrüstung einer Schienenfernverkehrsstrecke ist auch keine allgemeine oder standortbezogene Vorprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP) erforderlich. § 41 PBefG verweist nur auf §§ 28 ff. PBefG und nicht auf § 14a UVP. Diese Vorschrift ist nach ihrem Wortlaut auf „Änderung eines Schienenwegs oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach den Nummern 14.7, 14.8 und 14.11 der Anlage 1“ begrenzt. Anlage 1 Nrn. 14.7 und 14.8 betreffen nur Eisenbahnen, Nr. 14.11 nur „Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes“, nicht aber Oberleitungsbusse. Da das UVP für Oberleitungsbus - Systeme keine eigenständige Pflicht zur Vorprüfung oder UVP in Anlage 1 vorsieht, kann auch keine UVP-Pflicht festgestellt werden. Also sind die Voraussetzungen von § 28 Abs. 1a S. 1 Nr. 1 i. V. m. § 41 PBefG immer erfüllt.

Folglich könnte eine Oberleitungsinfrastruktur für einen Oberleitungsbus, vorbehaltlich der Zustimmung des Straßenbaulastträgers, genehmigungsfrei errichtet werden.

Für den Betrieb von Bussen gilt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). In § 2 Abs. 1 PBefG ist geregelt, dass für die Personenbeförderung mit Oberleitungsbusen (wie auch bereits mit „Kraftfahrzeugen im Linienverkehr“) eine Genehmigung erforderlich ist. Oberleitungsbusse im Sinne des PBefG sind gemäß § 4 Abs. 3 PBefG „elektrisch angetriebene, nicht an Schienen gebundene Straßenfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie einer Fahrleitung entnehmen“. Die Batterieoberleitungsbusse (BOB), deren Einsatz in Marburg geplant ist, sind dieser Kategorie zuzuordnen. Genehmigungen werden gemäß § 9 Abs. 1 Punkt 2 PBefG für Linienführung und den Betrieb erteilt.

1.3.2. Rechtfertigung des Antrags gemäß §28 PBefG

Batterieoberleitungsbusse sind elektrisch angetriebene, nicht an Schienen gebundene Straßenfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie einer Fahrleitung oder einer Batterie entnehmen. Für die Bereiche, die unter Fahrleitung zurückgelegt werden müssen, sind Batterieoberleitungsbusse entsprechend als Obusse im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu interpretieren. Artikel §41 PBefG des Anhangs „Verkehr mit Obussen“ aus dem Teil III „Sonderbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten“ verweist bei dieser Verkehrsart auf die entsprechenden Paragraphen der Verkehrsart Straßenbahn. Der Gesetzgeber hat mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 03.12.2020 die Möglichkeiten geschaffen, dass es bei der

Ausstattung von Bahnstrecken bei Straßenbahnen mit einer Oberleitung keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung bedarf, sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Das Vorhaben BOB Marburg soll durch ein transparentes und rechtssicheres Genehmigungsverfahren abgesichert werden. Daher wird die Feststellung des Planes nach §28 PBefG Absatz 1 Satz 1 für dieses Vorhaben beantragt. Der angestrebte Planfeststellungsbeschluss soll in der Vorhabenzulassung alle anderen zur Durchführung des Vorhabens erforderlichen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und die Planfeststellung umfassen.

1.3.3. Anwendung von §17 BNatSchG

Da die Maßnahme der behördlichen Genehmigung bedarf, kommen zusätzlich § 17 Abs. 1 und 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zur Anwendung. Im Falle von Marburg hat das Regierungspräsidium Gießen die für die Erfüllung von §15 BNatSchG notwendigen Entscheidungen im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde Marburg als zuständige Behörde für Naturschutz und Landschaftspflege, soweit nicht eine weiter gehende Form der Beteiligung vorgeschrieben ist oder das Regierungspräsidium Gießen selbst für Naturschutz und Landschaftspflege zuständig ist, zu treffen.

1.3.4. Technische Aufsichtsbehörde, Vorschriften und Beteiligung Betriebsleiter

Gemäß § 57 Abs. 1 PBefG werden zusätzlich Vorschriften bzgl. der „Anforderungen an Bau und die Einrichtungen der Betriebsanlagen und Fahrzeuge sowie deren Betriebsweise“ erlassen. Im Falle des Projekts BOB Marburg ist die dafür zuständige technische Aufsichtsbehörde (TAB) das Regierungspräsidium Darmstadt.

Für den Bau und den Betrieb von Oberleitungsbussen und dem Fahrleitungsnetz sowie der zugehörigen Einrichtungen sind zusätzlich normative Vorgaben (u. a. technischer Art) zu berücksichtigen. Diese Normen sind in Unterlage (20.2) zusammengestellt.

Der derzeitige Betriebsleiter nach BOKraft (Herr Wolfgang Otto, wolfgang.otto@swmr.de) war Teil der auftraggeberseitigen Projektgruppe zur Erstellung der Genehmigungsunterlagen und während der gesamten Projektlaufzeit stets aktiv beteiligt. Im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens wird bei dem Bau der Betriebsanlagen sowie der Beschaffung von Fahrzeugen der Betriebsleiter gemäß §4 Abs. 2 BOKraft gleichfalls aktiv beteiligt werden.

1.4. Kontext des Vorhabens

1.4.1. Stadtbusnetz in Marburg, topographische Rahmenbedingungen

Das Marburger Stadtbusnetz besteht derzeit aus 21 Stadtbuslinien. Es ist gekennzeichnet durch eine ca. 3,7 km lange Hauptachse im Lahntal in Nord-Süd-Richtung vom Hauptbahnhof über die Umfahrung der Elisabethkirche bis hin zur Zeppelinstraße bzw. dem Südbahnhof. Diese Hauptachse wird derzeit von 15 Stadtbuslinien mindestens teilweise befahren. Auch die Linien 7 und 27 befahren die genannte Hauptachse. Sie dienen (derzeit zusammen mit der Linie 2) zudem einer Ringerschließung des Campus Lahnberge. Das restliche Stadtbusnetz ordnet sich im Wesentlichen der Hauptachse unter und besteht aus sternförmigen Erschließungen peripher liegender Stadtteile.

Die beschriebene Aufteilung des Busnetzes in eine Hauptachse, eine Ringerschließung und sternförmige Erschließungen anderer Stadtteile, liegt in den topografischen Gegebenheiten der Universitätsstadt Marburg begründet. Die Stadt liegt im Lahntal zwischen zwei

Höhenzügen. Im Osten erstrecken sich die Lahnberge mit dem Campus auf einer Höhe von bis zu 370 m ü. NN, außerdem ist der bis zu etwa 300 m ü. NN gelegene Stadtteil Richtsberg und der bis zu etwa 260 m ü. NN gelegene Stadtteil Cappel erschlossen. Im Westen sind Stadtteile in der Nähe der Berge Hasenkopf und Vogelheerd, ebenfalls bis zu einer Höhe von 370 m ü. NN, und weitere etwas niedriger gelegene Stadtteile angebunden. Die beschriebene Hauptachse verläuft im Tal der Lahn auf 180 bis 190 m ü. NN. Das bedeutet, dass sowohl für die Ringerschließung des Campus Lahnberge als auch für die genannten sternförmigen Erschließungen Höhenunterschiede von bis zu 180 m überwunden werden müssen.

Die Abbildung 1.1 zeigt einen zentralen Ausschnitt des Liniennetzplans des Jahres 2022, auf dem die genannte Hauptachse und die Erschließung des Campus Lahnberge dargestellt sind.

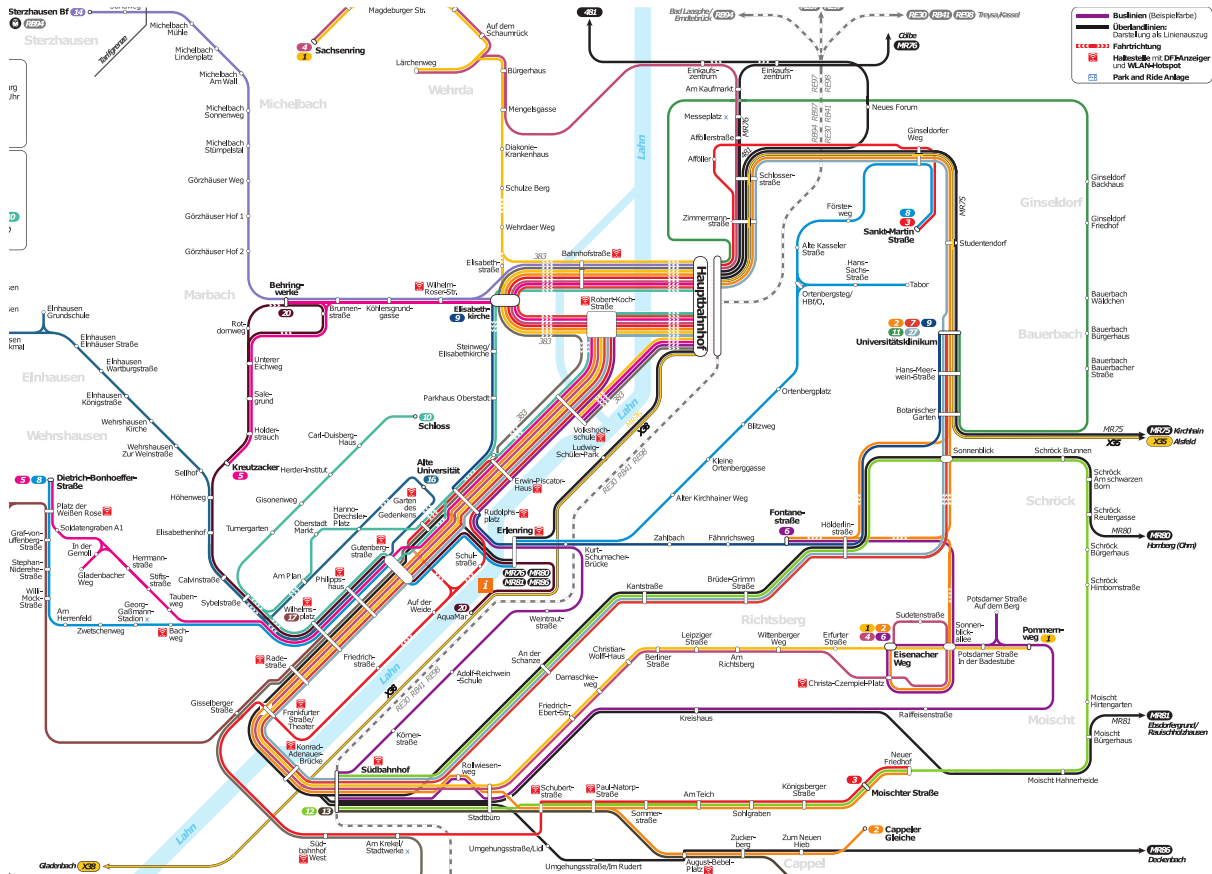


Abbildung 1.1: Liniennetzplan des Stadtbusverkehrs, Version 2022 [6], Ausschnitt

1.4.2. Aktuelle und zukünftige Entwicklung der Passagierzahlen

Die Abbildung 1.2 zeigt das tägliche Fahrgastaufkommen im Stadtbusverkehr, ermittelt in einer Untersuchung aus dem Jahr 2015. Es ist deutlich zu erkennen, dass sich der Schwerpunkt des Fahrgastaufkommens im Stadtverkehr der Universitätsstadt Marburg auf der Hauptachse im Lahntal und der Stadtbuserschließung des Campus Lahnberge befindet.

Zurzeit pendeln täglich mehr als 10.000 Menschen auf den Campus Lahnberge, davon befördern die Stadtbuslinien 7 und 27 zwischen 6.000 bis 8.000 Menschen [9]. Diese Zahlen werden mit dem Aus- und Neubau an klinischen und universitären Einrichtungen auf dem Campus Lahnberge noch weiter anwachsen.

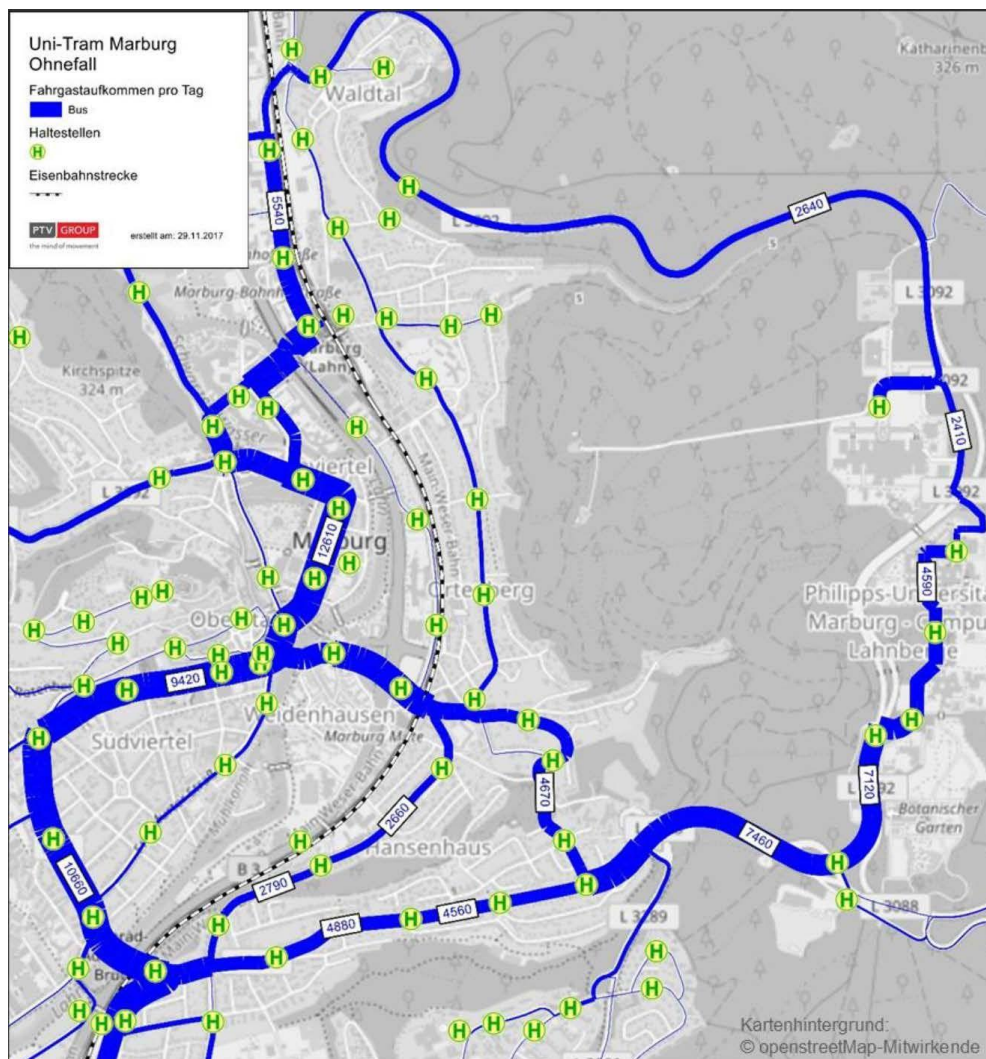


Abbildung 1.2: Fahrgastaufkommen im Liniennetz des Stadtbusverkehrs (Quelle: [9])

1.4.3. Zukünftige Linienführung der Linien 2, 7 und 27

Parallel zu der durchgeführten Untersuchung wird ein zukünftiger Nahverkehrsplan für Marburg entwickelt. Dieser sieht keine Änderungen an der grundsätzlichen Organisation des Busnetzes vor. Er sieht jedoch unter anderem im Stadtgebiet veränderte Linienführungen einiger Buslinien vor. Der Entwurf des Nahverkehrsplans mit Stand vom Januar 2022 [10] dient als Grundlage für die Entwicklung des BOB-Systems.

In der Machbarkeitsstudie [2], auf der die Vorplanung aufgebaut ist, wurde die Elektrifizierung der Linien 2 und 7 initial untersucht. Gemäß dem Entwurf der Nahverkehrsplanung vom Januar

2022 [10] verläuft die Linie 2 von Cappel kommend ab der Gutenbergstraße nicht mehr weiter in Richtung Hauptbahnhof. Stattdessen übernimmt sie ab dort den derzeitigen Verlauf der Linie 8 und fährt über die Weidenhäuser Brücke bis zur Georg-Voigt-Straße durch Ortenberg und schließlich bis zur Sankt-Martin-Straße.

- Linie 2: Cappeler Gleiche – Südbahnhof – Wilhelmsplatz – Erlenring – Georg-Voigt-Straße – Schützenstraße – Alte Kasseler Straße – Sankt-Martin-Straße

Mit der veränderten Linienführung der Linie 2 verläuft diese nur zu einem geringen Teil entlang der Abschnitte mit geplanter Oberleitung (siehe Kapitel 1.3). Daher wird die Linie 2 in der hier durchgeführten Planung für das BOB-System nicht weiter berücksichtigt.

Die Linie 7 verläuft weitgehend wie derzeit aktuell, nur dass zwischen dem Universitätsklinikum und dem Botanischen Garten die neue Umweltstraße über den Campus Nord befahren wird.

- Linie 7: Hauptbahnhof – Rudolphsplatz – Wilhelmsplatz – Südbahnhof – Großseelheimer Str. – Campus Nord – Universitätsklinikum

Die Linie 27 wurde bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie [2] nicht berücksichtigt. Sie verläuft aktuell und nach derzeitigem Stand auch zukünftig auf einem Rundkurs vom Hauptbahnhof durch die Innenstadt zum Universitätsklinikum und auf der Panoramastraße zurück zum Hauptbahnhof. Im südlichen Bereich ist der Verlauf der Linie 27 deckungsgleich mit dem der Linie 7. Vom Universitätsklinikum aus verläuft die Linie 27 dann weiter nördlich über Studentendorf, Ginseldorfer Weg und die Zimmermannstraße zurück zum Hauptbahnhof.

- Linie 27: Hauptbahnhof – Rudolphsplatz – Wilhelmsplatz – Südbahnhof – Großseelheimer Str. – Campus Nord – Universitätsklinikum – Ginseldorfer Weg – Hauptbahnhof

Aufgrund dieser Linienführung wird die Linie 27 in der weiteren Planung neben der Linie 7 für das BOB-System berücksichtigt. Abbildung 1.3 stellt den Verlauf der Linien 7 und 27 grafisch dar.

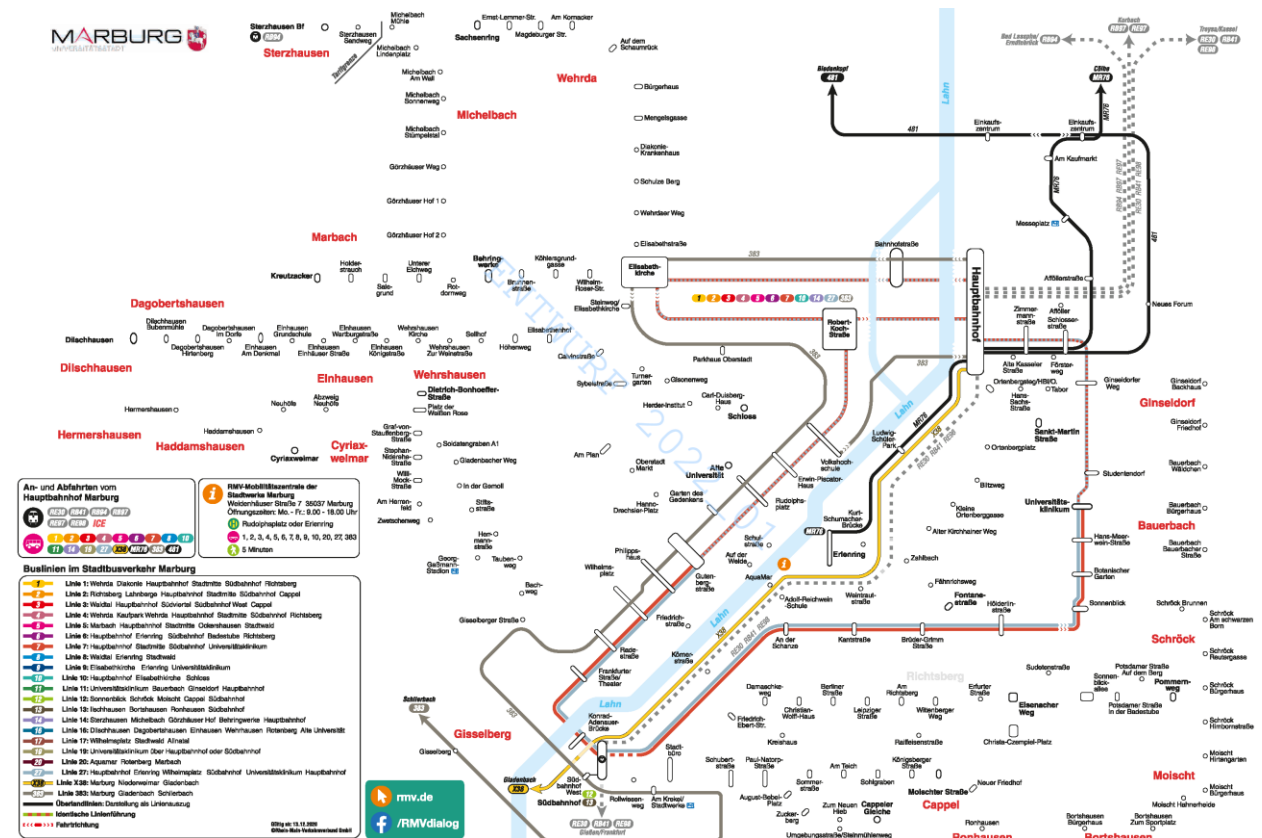


Abbildung 1.3: Verlauf der Linien 7 und 27 nach Stand 01/2022 des Nahverkehrsplans [10]

1.5. Lage des Vorhabens

Das Vorhaben erstreckt sich auf die in der Planunterlagen „Übersichtskarte“ (Unterlage (2)) dargestellten Verkehrsflächen der Baulastträger Universitätsstadt Marburg und Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement.

Für den Betrieb der elektrifizierten Stadtbuslinien sind die Linien 7 und 27 vorgesehen. Auf den Strecken der Linien 7 und 27 sind unterschiedlich lange Oberleitungsabschnitte geplant. Auf den Bergstrecken und in der Innenstadt sind jeweils zwei zu elektrifizierende Teilstrecken erforderlich. Die elektrifizierten Teilstrecken werden generell zweispurig überspannt.

In der Tabelle 1.1 sind die zu elektrifizierenden Teilstrecken der Stadtbuslinien 7 und 27 mit der jeweiligen Länge, deren Ausbaumumfang und der jeweiligen Topografie aufgeführt.

Tabelle 1.1: Vorgesehene Oberleitungsabschnitte im Stadtbusverkehr der Universitätsstadt Marburg

von:	nach:	Länge:	Umfang:	Topografie:
Ginseldorfer Weg (GINS)	Klinikum (KLIN)	Ca. 4.400 m	zweispurig	Bergstrecke
Südbahnhof (SBF)	Botanischer Garten (BOTG) Abzweig zur Konrad-Adenauer-Brücke (KAB)	Ca. 4.100 m Zusätzlich 100 m	zweispurig	Bergstrecke

von:	nach:	Länge:	Umfang:	Topografie:
Zimmermannstraße (ZIM)	Schlosserallee (SCLO)	Ca. 450 m	zweispurig	Innenstadt
Gutenbergstraße (GUT)	Frankfurter Straße (FRST)	Ca. 1.600 m	zweispurig	Innenstadt
Oberleitungsstrecke gesamt:		Ca. 10.650 m		

Die Anlagenkomponenten des Oberleitungssystems werden sich im Verkehrsraum der folgenden bestehenden Straßen in der Universitätsstadt Marburg befinden:

- Neue Kasseler Straße
- Ginseldorfer Weg
- Panoramastraße
- Auf den Lahnbergen
- Großseelheimer Straße
- Zeppelinstraße
- Frauenbergstraße (am Südbahnhof)
- Schwanallee
- südliche Universitätsstraße

An insgesamt acht Standorten sind Gleichrichterunterwerke (GUW) zur Versorgung der Fahrleitungsanlagen geplant. Damit werden Flächen in Anspruch genommen, sowohl dauerhaft als auch temporär, um die Anlagen bauen und warten zu können. Des Weiteren müssen Kabel zur Versorgung der GUW aus den Mittelspannungsnetz des Netzbetreibers Stadtwerke Marburg GmbH sowie von den GUW zu den Fahrleitungsanlagen verlegt werden. Die geplanten Standorte sind:

- Panoramastraße
- Auf den Lahnbergen
- Alte Feldfabrik
- Südbahnhof
- Amtsgericht Marburg
- Hauptbahnhof
- Brüder-Grimm-Str.
- Ginseldorfer Weg

In der Abbildung 1.4 ist eine Übersicht über das Vorhaben dargestellt. Die Haltestellennamen zu den auch in der Abbildung 1.4 verwendeten betrieblichen Kürzeln sind in Tabelle 1.2 aufgeschlüsselt.

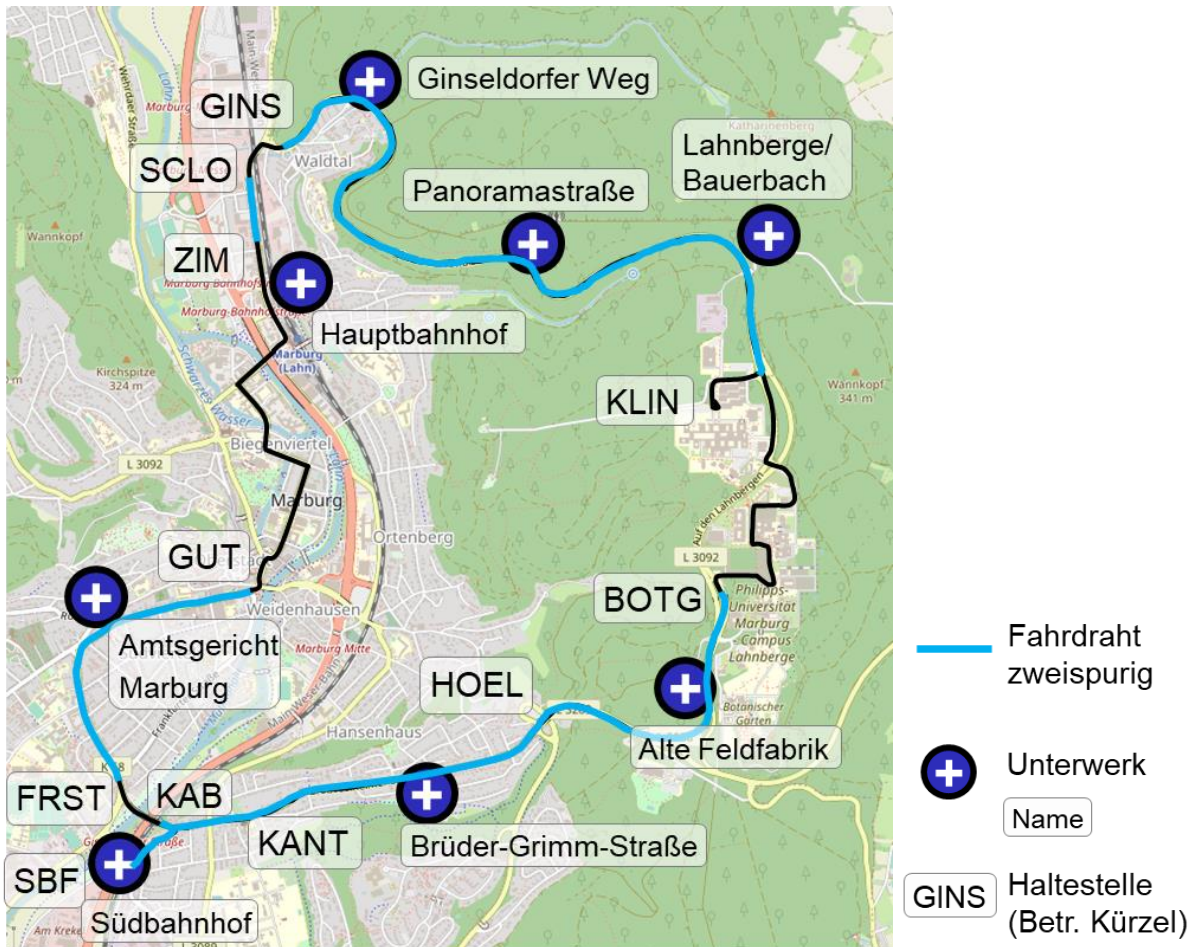


Abbildung 1.4: Übersicht über geplante Einrichtungen (Genehmigungsvariante)

Tabelle 1.2: Haltestellen und betrieblich verwendete Kürzel

Betrieblich verwendetes Kürzel	Name der Haltestelle
SBF	Südbahnhof
HBF	Hauptbahnhof
KANT	Kantstraße
HOEL	Hölderlinstraße
GUT	Gutenbergstraße
GINS	Ginseldorfer Weg
KLIN	Klinikum
BOTG	Botanischer Garten
SCLO	Schlosserstraße
FRST	Frankfurter Straße
KAB	Konrad-Adenauer-Brücke
ZIM	Zimmermannstraße

1.6. Ausführung des Vorhabens

Die Elektrifizierung der topographisch anspruchsvollen und gleichzeitig stark frequentierten Stadtbushlinien 7 und 27 kann effizient nur mittels Vorhaltung einer Oberleitungsinfrastruktur (als System zum Laden der Akkumulatoren (im umgangssprachlichen Gebrauch als Batterien bezeichnet) und zur direkten Versorgung der Fahrzeuge bei Bergfahrt) realisiert werden. Der Probetrieb von batteriebetriebenen Bussen und eine Machbarkeitsstudie des Fraunhofer ISI [2] haben gezeigt, dass ein sicherer Betrieb, insbesondere auch mit Doppelgelenkbussen, auf den seinerzeit untersuchten Linien 2 und 7 die Ladung über eine Oberleitung und die Versorgung an Steigungstrecken bedingt.

Das Oberleitungssystem besteht aus Fahrleitungsmasten in einem Regelabstand von ca. 20 bis 30 m. Diese tragen an einem Seil-Quertragwerk oder an einem Rohrschwenkausleger (aus Metall oder GFK) den Fahrdraht aus Kupfer. Die Oberleitungstechnik basiert auf international etablierten Standards, ist jahrzehntelang erprobt und technisch bewährt. Die Bauwerke, aus denen das Oberleitungssystem besteht, sind im Wesentlichen oberirdisch platziert und jederzeit demontier- und in großen Teilen recycelbar.

Die Oberleitungsinfrastruktur soll nur auf ausgewählten Teilstrecken und nur im Straßenraum errichtet werden. Ebenso soll komplett auf Ab- und Überspannungen privater Grundstücke verzichtet werden. Die partielle Ausgestaltung dient außerdem der Minimierung der optischen Beeinträchtigung der Straßenansicht, der Reduktion von komplexen Kreuzungs- und Weichenkonstruktionen, der Berücksichtigung von ästhetischen Anforderungen an das Stadtbild und der Konzentration des Bauvorhabens auf das zwingend notwendige Bauvolumen. Dadurch wird eine filigrane Ausführung der Oberleitungsinfrastruktur im Straßenraum erreicht.

Bei der Vertiefung der durch die Machbarkeitsstudie [2] durchgeführten Untersuchungen wurde der aktualisierte Nahverkehrsplan [10] berücksichtigt, der eine Linienverlegung vorsieht. Aus diesem Grund werden im Folgenden die Linien 7 und 27 betrachtet (siehe Kapitel 1.4.3). Innerhalb von einer der untersuchten Planvarianten wurden die in der Machbarkeitsstudie getroffenen Annahmen weitestgehend übernommen. Es wurden zudem weitere Ausschlussbedingungen, welche sich zu im Lauf der vertieften Vorplanung ergeben haben, z. B. aufgrund statischer Bedenken von einigen Brücken, berücksichtigt.

Im Rahmen von dynamischen Simulationsrechnungen des Fahrbetriebs und der Energieversorgung hat sich gezeigt, dass die Aussage aus der Machbarkeitsstudie [2], auf den Bergstrecken würde für das BOB-System eine einspurige Oberleitung genügen, nicht zutrifft. Dies ist darin begründet, dass das System auch unter den Ausfallbedingungen eines Unterwerks (sogenannter (n-1)-Betrieb) ohne Fahrbetriebseinschränkungen funktionieren soll. In der untersuchten Planvariante 2, welche der initialen Machbarkeitsstudie am nächsten kommt, ist die Nachladung der Busse nicht ausreichend, um diese in den folgenden Abschnitten ebenfalls ohne Fahrdracht verkehren zu lassen. Zudem reicht aufgrund der hohen, für die Bergfahrten erforderlichen spezifischen elektrischen Leistung der Querschnitt einer einspurigen Oberleitung nicht aus, sodass diese auch verstärkt werden muss. Es gibt eine funktionsfähige Planvariante mit einspuriger Oberleitung, jedoch ist diese aus Gründen der wirtschaftlichen Bewertung in der Vorauswahl entfallen. Die Genehmigungsvariante sieht die zweispurige Elektrifizierung auf den Bergstrecken vor.

Abbildung 1.5 zeigt eine Straßenansicht mit zweispuriger Oberleitung im Innenstadtbereich.



Abbildung 1.5: Oberleitung (zweispurig ausgebaut) und batteriebetriebener Oberleitungsbus (Fahrtrichtung Wilhelmsplatz) in der Schwanallee (Quelle: Stadtwerke Marburg GmbH)

1.7. Begründung des Fahrzeugeinsatzes

Wie in Kapitel 1.4 dargelegt, stellt die besondere topografische Situation Marburgs für den städtischen Verkehrsbetrieb eine Herausforderung dar. Außerdem ist die Steigerung der Beförderungskapazität notwendig (siehe dazu ebenfalls Kapitel 1.4). Aktuell werden pro Tag ca. 10.000 Fahrgäste zu den Lahnbergen befördert. Erforderlich ist dafür ein Verkehrsmiteinsatz, der in der Verkehrsspitze mindestens 600 Fahrgäste pro Stunde befördern kann. Dieses Angebot muss aufgrund der immer knapper werdenden Verfügbarkeit von Busfahrer:innen mit möglichst geringem Personalaufwand erreicht werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Gefäßgröße (also die Beförderungskapazität pro Fahrzeug) zu erhöhen.

Um den beschriebenen hohen Anforderungen an die Beförderungskapazität und die Topographie zu genügen, wurden vorab Untersuchungen durchgeführt, welche im Unterkapitel 1.7.1 beschrieben sind. Diese Untersuchungen fanden im Jahr 2018 statt. Zwischenzeitlich wurde die Batterietechnik zwar weiterentwickelt, was Auswirkungen auf die Untersuchungsergebnisse hat. Dennoch ändert sich an den Grundaussagen der früheren Voruntersuchungen nichts; dies ist in Kapitel 1.7.2 beschrieben.

1.7.1. Voruntersuchungen zum Einsatz von Batterieoberleitungsbussen

In den Jahren 2015 bis 2018 wurden Untersuchungen durchgeführt, um für die o.g. Anforderungen eine geeignete technische Lösung zu finden. Neben dem Einsatz von konventionellen Bussen wurden die folgenden Vorschläge unterbreitet:

1. Bau und Betrieb einer Seilbahn
2. Bau und Betrieb einer Straßenbahn
3. Bau und Betrieb einer Oberleitungsinfrastruktur und Einsatz von Hybrid-Oberleitungsbussen

Die Machbarkeit des Baus und Betriebs einer Seilbahn in Marburg wurde in zwei indikativen Angeboten an den Magistrat der Universitätsstadt Marburg als gegeben beschrieben. Allerdings löst die Seilbahn nicht die Aufgabe der Feinverteilung der Fahrgäste zu den Instituten und den Klinikstandorten auf den Lahnbergen. Deshalb kann neben der Seilbahn auf ein zusätzliches ÖPNV-Angebot nicht verzichtet werden, welches z.Zt. in Form eines Busverkehrs aufgebaut werden müsste. Damit ist ein Seilbahnsystem alleine für die Marburger Anforderungen nicht geeignet.

In einer von der Stadt Marburg finanzierten Untersuchung zur Machbarkeit einer Straßenbahn [9] werden die Kosten für einen Bau einer Straßenbahn vom Südbahnhof bis zum Uni-Klinikum auf den Lahnbergen im Vergleich zu dem Nutzen für „unverhältnismäßig“ gehalten. Der ermittelte Kosten-Nutzen-Wert dieser Straßenbahn liegt unter 1 und demnach ist eine finanzielle Förderung des Vorhabens „nicht zu erwarten“. Ohne Förderung ist der Bau und Betrieb einer Straßenbahn für die Stadt Marburg finanziell nicht leistbar, so dass auch dieser Lösungsvorschlag verworfen werden musste.

Angeregt durch die Ergebnisse der im Auftrag des BMVI durch das Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR, Institut für Verkehrsforschung) / Berlin in 2015 durchgeführten Studie „Potenziale des Hybrid-Oberleitungsbusses als effiziente Möglichkeit für die Nutzung erneuerbarer Energien im ÖPNV“ [3] wurde das BMVI gebeten eine entsprechende Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Diese im Auftrag des BMVI durch das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung (ISI)/Karlsruhe in 2018 erstellte Machbarkeitsstudie [2] hat für den Hybrid-Oberleitungsbus (d.h. den Batterieoberleitungsbus) in Marburg nachgewiesen, dass ein elektrifizierter, straßengebundener Verkehr das Beförderungsproblem für den Bereich Lahnberge lösen kann.

In dieser Studie [2] wurden Batteriebusse und Batterieoberleitungsbusse hinsichtlich der Beförderungskapazitäten und der betrieblichen Verfügbarkeit verglichen. Bei den o.g. Anforderungen an die Beförderungskapazität in den Verkehrsspitzen ist der Einsatz von möglichst großen Fahrzeugen, wie z.B. von 24-m-Anhängerzügen oder von Doppelgelenkbussen, erforderlich. Die Auswertungen des Energiebedarfs dieser Fahrzeuge hat ergeben, dass eine betrieblich sinnvolle Reichweite mit batterie-elektrischen Fahrzeugen aufgrund der Topografie in Marburg nicht gegeben ist. Eine technische Option, um Fahrzeuge mit großer Kapazität in Marburg elektrisch wirtschaftlich zu betreiben, ist der Bau einer Oberleitung auf Teilstrecken der stark frequentierten Linien. Die dort verkehrenden Busse können während der Fahrt sowohl die Energie für die Traktion entnehmen, als auch eine kleine und leichte Batterie nachladen. Diese Batterie dient der Überbrückung von Strecken, die z.B. aus Denkmalschutzgründen nicht mit Oberleitung überspannt werden sollten oder zur Weiterfahrt bei Umleitungen.

Aus diesen Gründen waren sich seinerzeit das BMVI, der Magistrat der Universitätsstadt Marburg und die Stadtwerke Marburg GmbH darüber einig, dass der Bau und Betrieb eines Hybrid-Oberleitungsbussystems die effizienteste Lösung für die Erreichung der Klimaneutralität im Marburger Stadtbusverkehr ist. Die hier vorliegende vertiefte Vorplanung zur Erlangung der Genehmigungsfähigkeit des BOB-Systems in Marburg erfolgt auf dieser Grundlage. Sie wird von der Universitätsstadt Marburg und der Stadtwerke Marburg GmbH unterstützt sowie durch das BMDV gefördert.

1.7.2. Ausblick auf zukünftige Entwicklungen bei Batteriespeichern

Die Batterietechnik wurde seit den initialen Untersuchungen derart weiterentwickelt, dass die Reichweite bei gleichbleibender Masse der Batterie signifikant erhöht werden konnte. Es wird seitens der Hersteller erwartet, dass die Reichweite in Zukunft so weit erhöht werden kann, dass die Busse die am Tag zu fahrenden Kilometer mit einer einzigen Batterieladung zurücklegen können. Aus diesem Grund könnten die Notwendigkeit und der Nutzen einer Fahrleitungsanlage zur Nutzung durch BOB-Fahrzeuge fraglich erscheinen. Im Folgenden

wird dargelegt, weshalb die Oberleitung für das Stadtbussystem in Marburg weiterhin notwendig und nutzbringend ist.

Die für den Einsatz vorgesehenen Doppelgelenkbusse sind für ein Gesamtgewicht von bis zu bis 39 t zugelassen. Die Fahrzeuggröße erfordert aufgrund der topographischen Verhältnisse eine hohe installierte Motorleistung und zudem eine Hilfsbetriebeleistung von in der Spitze bis zu 63 kW. Aufgrund dieser beiden Umstände ergibt sich für einen Doppelgelenkbusumlauf auf der Linie 27 ein spezifischer Energiebedarf von ca. 6 kWh/km bei voller Zuladung und Heizleistung. Selbst bei verringerter Zuladung und Heizleistung beträgt ein typischer zu erwartender mittlerer Energiebedarf mindestens ca. 3,5 kWh/km.

Je mehr Batteriepacks verbaut werden, desto höher wird der spezifische Energiebedarf je Passagier und Kilometer bzw. der Nutzwert der verfügbaren Energie sinkt. In der Bewertung der Lebenszykluskosten wird unter anderem damit die Kostenkomponente für den Energiebedarf bei reinen Batteriebussen über die Lebensdauer so viel größer, dass die Investitionen in die Errichtung einer Fahrleitungsanlage und die Kosten für den Betrieb des fahrleitungsgebundenen Systems mit längerer Fahrleitung in der ganzheitlichen Betrachtung wirtschaftlicher ausfallen, als bei einem reinen batterieelektrischen Fahrzeugbetrieb (siehe Quelle [1]).

Ein weiterer Nachteil des Depotladers ist die vergleichsweise hohe Ladeleistung, die über mehrere Stunden zur Verfügung gestellt werden muss, um die Batterie wieder aufzuladen. Für eine schnelle Nachladung (d. h. innerhalb von 4 h) müssen durchschnittlich bis zu 300 kW Ladeleistung pro Bus zur Verfügung gestellt werden, was bei Umstellung aller Busse auf einen batterieelektrischen Antrieb hohe Anforderungen an die Energieversorgung im Betriebshof stellt. Bei Reduktion der Ladeleistung verlängern sich die Ladezeiten entsprechend. Der BOB entnimmt die für den Betrieb notwendige Leistung über den Tag verteilt aus dem Energieversorgungsnetz. Die zu installierende Leistung der an der Strecke bzw. im Betriebshof vorgesehenen Unterwerke beträgt lediglich 1 MW. Dieser Zusammenhang ist von der Weiterentwicklung von Speicher- und Nachladetechnologien unabhängig.

Busse mit einer installierten Batteriekapazität von ca. 98 kWh könnten auch an Endhaltestellen (z. B. am Hauptbahnhof) nachgeladen werden (Betriebsmodus Gelegenheitslader). Aufgrund des hohen Energiebedarfs muss eine Batterie dieser Kapazität jedoch bereits nach jeder einzelnen Linienfahrt der Linie 27 aufgeladen werden. Bei einer angenommenen Ladeleistung von ca. 135 kW (das Maximum für den in [5] vorgestellten Batterietyp) wäre eine Zeit von ca. 45 Minuten für eine volle Batterieladung notwendig (unter Vernachlässigung der nichtlinearen Ladeleistungskurve der Batterie in Abhängigkeit des SoC). Auch in diesem Beispiel ergibt sich damit ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf und ein höherer Bedarf an Personal und Stellflächen. Eine Batterie mit größerer Kapazität wäre wiederum voluminöser und schwerer und würde zwar die Anzahl der Ladevorgänge verringern, aber dafür je nach möglicher Ladeleistung ggf. längere Ladezeiten und entsprechend noch mehr Fahrzeuge, Personal und Stellflächen erfordern. Diese Zusatzaufwände sind bei der Verwendung eines BOB nicht notwendig, da die Batterien gemittelt über einen Umlauf genauso viel Energie über die Oberleitung zugeführt bekommen, wie sie während der Fahrt auf den fahrdrahtfreien Abschnitten benötigen. Mit BOB-Fahrzeugen sind keine zusätzlichen Stillstandszeiten zum Laden der Batterien erforderlich. Stattdessen kann mit diesen Fahrzeugen kontinuierlich ohne Einschränkungen 24/7 gefahren werden, was den Fahrpersonalbedarf und den Aufwand an Fahrzeugen und Stellflächen auf geringstem Niveau hält.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Realisierung eines Oberleitungssystems aufgrund der hohen Leistungsanforderungen in Bezug auf Transportaufkommen und Streckentopologie für die Anwendung in Marburg, zahlreiche technische, wirtschaftliche und ökologische Vorteile im Vergleich der elektrisch betriebenen Bussysteme bietet, die durch erwartbare Batterieentwicklungen auch mittelfristig weiter Bestand haben werden.

1.8. Notwendigkeit des Vorhabens

Die Stadt der Zukunft ist frei von unnötigen Lärmemissionen und klimaneutral, und die Verkehrsmittelwahl hat sich vom Individualverkehr zum öffentlichen Nahverkehr verschoben. Die Stadt Marburg hat in der Zielsetzung für die gesamtstädtische Mobilitäts- und Verkehrsplanung MoVe35 das Ziel der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um 50% bis zum Jahr 2035 beschlossen. Zur Umsetzung dieser Ziele hat sich die Universitätsstadt Marburg entschieden einen innovativen elektrifizierten Stadtbusverkehr, der auf den Einsatz fossiler Brennstoffe verzichtet und lärmarme Antriebe verwendet, bis zum Jahr 2030 zu realisieren.

Bereits aufgrund der Entwicklungen der Fahrgastzahlen aktuell und in naher Zukunft (siehe Kapitel 1.4) müssen die Beförderungskapazitäten angepasst werden. Der derzeitige Einsatz von Gelenkbussen, verstärkt mit einem Buszug, führt bereits im aktuellen Betrieb zeitweise zu Beförderungseingpässen. Gemäß des zukünftigen Nahverkehrsplans soll die Erschließung des Campus auf den Lahnbergen vorrangig mit den Buslinien 7 und 27 erfolgen, welche die Hauptlast der Beförderungsleistung tragen sollen. Die Notwendigkeit des zukünftigen Betriebs der Stadtbuslinien 7 und 27 mit Doppelgelenkbussen ist absehbar.

Wie in Kapitel 1.7 beschrieben, folgt aus der Notwendigkeit des Einsatzes großer Fahrzeuge auf den Linien 7 und 27 auch die Notwendigkeit, diese Linien mit einem BOB-System zu betreiben. Dieses System bietet die notwendige Leistung bei geringstem Aufwand an Fahrpersonal und Fahrzeugen mit entsprechend niedrigen Betriebskosten.

1.9. Zweckmäßigkeit des Vorhabens

Wie in Kapitel 1.7 dargelegt, erfüllt die Strategie, batterieelektrische Busse auf ausgewählten Teilstrecken mittels Oberleitung während der Fahrt nachzuladen, alle Anforderungen an einen sauberen, effizienten, flexiblen, leistungsfähigen und robusten Nahverkehr.

Die Ausstattung von einem Teil der innenstädtischen Hauptachse sowie Teilen der Ringerschließung des Campus Lahnberge mit einem Oberleitungssystem ermöglicht dessen zweckmäßige Nutzung. Die Busse der Linien 7 und 27 können auf der Hauptachse die Batterien nachladen und für die anspruchsvollen Bergfahrten der Ringerschließung direkt aus der Oberleitung mit Energie versorgt werden. Für die Fahrt ohne Fahrleitung in der historischen Innenstadt sowie auf dem restlichen, nicht mit Fahrleitung überspannten Streckennetz (inkl. Umleitungen, etc.) kann dann die Energie aus den geladenen Batterien genutzt werden.

Die Batterien von BOB werden während der Fahrt nachgeladen, sodass im Vergleich zu reinen Batteriebussen keine zusätzlichen Stillstandszeiten als Ladezeiten in den Fahrplänen berücksichtigt werden müssen. Damit ist der Aufwand an Fahrzeugen und Fahrpersonal bezogen auf die Beförderungskapazität beim BOB-System geringer als bei der Verwendung von reinen Batteriebussen.

Das BOB-System ermöglicht in den Fahrzeugen den Einsatz von Batterien mit geringerer Batteriekapazität gegenüber rein batteriebetriebenen Fahrzeugen (insbesondere Depotladern). Damit kann der Bedarf an Batteriematerialien minimiert werden; zudem wird die Passagierkapazität nicht durch die Einbaumaße und die Masse der Batterien limitiert. Die Busse entnehmen unter Fahrleitung die für die Traktion benötigte Leistung direkt aus dieser, was einen höheren Wirkungsgrad bietet als die Entnahme der Energie aus der Batterie in diesem Bereich.

Für den Betrieb von Gelegenheitsladepunkten im Liniennetz wäre abhängig von der notwendigen Ladeleistung an den Endhaltestellen und der verfügbaren Anschlussleistung des Mittelspannungsnetzes des Stromnetzbetreibers ggf. eine Verstärkung des Mittelspannungsnetzes notwendig, wenn eine Verlegung der Endhaltestellen nicht möglich ist. Die Oberleitungsabschnitte des BOB-Systems können flexibel auf dem Linienweg in Bereichen

geplant werden, wo bereits leistungsfähige Anschlusspunkte an das Mittelspannungsnetz vorhanden oder in unmittelbarer Nähe sind. Die für die Linien 7 und 27 geplanten Anlagen erfordern deshalb keine teure Verstärkung des Mittelspannungsnetzes, sondern lediglich kurze neue Kabelstrecken.

Die Oberleitung auf der von vielen weiteren Buslinien befahrenen Hauptachse kann in Zukunft auch von diesen zur Nachladung der Batterien während der Fahrt genutzt werden, sofern die dort eingesetzten Fahrzeuge ebenfalls mit Stromabnehmern und der Möglichkeit zur Nachladung der Batterien während der Fahrt ausgerüstet sind. Zu diesem Zweck werden die elektrischen Anlagen auf der Hauptachse bereits im Rahmen dieser Maßnahme genügend groß dimensioniert. Diese möglichen Synergieeffekte tragen zur Zweckmäßigkeit der hier geplanten Maßnahme bei.

1.10. Verkehrliche Begründung des Vorhabens

Das Einzugsgebiet der Linien 7 und 27 umfasst im fußläufigen Bereich (300 m Radius um die Haltestellen) rund 15.000 Einwohner. Darüber hinaus pendeln nahezu 10.000 Menschen auf dieser Linienstrecke zu den vorwiegend universitären und klinischen Einrichtungen.

Durch den Einsatz von Doppelgelenkbussen kann die Beförderungskapazität des ÖPNV-Angebots bei gleichem Personalaufwand erheblich gesteigert werden. Diese Fahrzeuge bieten bis zu 200 Passagieren Platz und sind damit vergleichbar mit der Leistungsfähigkeit einer Straßenbahn. Diese Kapazitätssteigerung ist angesichts der Forderungen nach einer Verkehrswende und zur Befriedung der seit längerem bestehenden Kundenwünsche nach mehr Beförderungsleistung zwingend notwendig.

Wie im Kapitel 1.8 dargelegt, ist aufgrund der hohen Masse der Doppelgelenkbusse bei Bergfahrt eine hohe Traktionsleistung notwendig, was die Einführung eines BOB-Systems in der Universitätsstadt Marburg begründet.

1.11. Betriebliche Begründung des Vorhabens

Durch die wesentliche Vergrößerung der Beförderungskapazität beim Einsatz von Doppelgelenkbussen kann zukünftig auf einen zusätzlichen Einsatz von Verstärkerbussen verzichtet werden. Der Personalaufwand gegenüber dem Einsatz von Gelenkbussen wird damit im Verhältnis zur Beförderungskapazität sinken.

Wenn die zukünftig beschafften Busse reine Batteriebusse wären, müssten diese im Stillstand (entweder an den Endhaltestellen oder im Betriebshof) nachgeladen werden. Aufgrund der Ladeleistung – möglicherweise limitiert durch die Batterie, der verfügbaren Ladesysteme und des Energieversorgungsnetzes – ist dabei mit einem nicht unerheblichen zusätzlichen Zeitaufwand zu rechnen. Diese zusätzlichen Ladezeiten sind im derzeitigen Fahrplan nicht berücksichtigt. Um den gewünschten Fahrplan einzuhalten, müssten daher zusätzliche Fahrzeuge beschafft und diese während des Betriebs mit zusätzlichem Personal besetzt werden. Außerdem werden an den Ladestationen und im Betriebshof zusätzliche Standflächen benötigt. Damit fallen über den Lebenszyklus gesehen höhere Kosten für den Betrieb des Bussystems an.

Die genannten Nachteile sind beim Einsatz eines BOB-Systems nicht vorhanden. Die Nachladung der Fahrzeuge erfolgt tagsüber während des fahrplanmäßigen Betriebs im Liniennetz. Die während der Fahrt unter der Oberleitung nachgeladene Energie entspricht der während der Fahrt in den fahrdrahtfreien Abschnitten umgesetzten Energie (gemittelt über einen Umlauf). Somit sind keine zusätzlichen Ladezeiten im Stillstand erforderlich. Das BOB-System ist deshalb auch in Hinblick auf die Lebenszykluskosten auch unter Berücksichtigung

der Investitionen in die elektrische Oberleitungsenergieversorgung das wirtschaftlichste System für Marburg.

1.12. Städtebauliche Begründung des Vorhabens

Das höhere Verkehrsangebot, die bessere Beschleunigung der elektrischen Fahrzeuge und der leisere und klimaneutrale Betrieb des ÖPNV führen zu einer nicht unwesentlichen Attraktivitätssteigerung der Linien 7 und 27. Damit ergibt sich eine Aufwertung des Standortes Lahnberge als Arbeits- und Studienort.

Für die Zukunft bietet das im Rahmen dieser Maßnahme geplante BOB-System die Möglichkeit, weitere Stadtbuslinien unter Mitnutzung der Oberleitung auf der Hauptachse des Stadtbusnetzes in das BOB-System einzubinden. Die von diesen Stadtbuslinien erschlossenen Stadtteile profitieren dann ebenfalls von den genannten positiven Effekten.

1.13. Einordnung des Vorhabens hinsichtlich raumordnerischer Entwicklungsziele

Die raumordnerischen Entwicklungsziele dienen der Nachhaltigkeit, mit der die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang gebracht werden und zu einer dauerhaften, ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führen soll.

Gemäß des Landesentwicklungsplans Hessen 2021 (in Kraft gemäß der fünften Verordnung zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom 3.9.2021) sind die folgenden Leitbilder als Anspruch an die Raumentwicklung formuliert [7]:

- Wettbewerbsfähigkeit stärken
- Daseinsvorsorge sichern
- Raumnutzungen steuern und nachhaltig entwickeln
- Klimawandel und Energiewende gestalten

Die Mitwirkung des Bundes erfolgt auf Basis von Artikel 91a Grundgesetz (GG), da die Maßnahme für die Gesamtheit bedeutend ist und aufgrund der Anfangsinvestition in Fahrzeuge und Infrastruktur die finanzielle Mitwirkung des Bundes erforderlich ist. Der Bund ist hierbei nicht unmittelbar verantwortlich.

1.13.1. Wettbewerbsfähigkeit stärken

Das geplante BOB-System in der Universitätsstadt Marburg ist ein Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit aller Einrichtungen und Firmen, die zukünftig anstelle der vorhandenen Stadtbusflotte von diesem System erschlossen sind bzw. zukünftig noch erschlossen werden können. In der Stadt selbst können weitere Anteile des Berufsverkehrs aus dem Tal in die höher gelegenen Stadtteile vom Auto zum ÖPNV verlagert werden; dies macht die Stadt als Wohnort und die jeweiligen Einrichtungen und Firmen als Arbeitsstätten attraktiver.

Eine leistungsfähige Verknüpfung des Stadtbusverkehrs mit den regionalen und überregionalen Verkehrswegen hat zudem große Bedeutung über die Kommune hinaus. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Firmen, welche in einiger Entfernung von den Bahnhöfen der Eisenbahn gelegen sind, mit dem ÖPNV kann aus dem Umland sowie auch aus der Ferne mit der Anbindung des BOB-Systems an die beiden Bahnhöfe Marburgs verbessert werden, sofern die jeweiligen Einrichtungen und Firmen vom BOB-System erschlossen werden. Die Wettbewerbsfähigkeit des Campus Lahnberge, der Philipps-Universität Marburg, des Marburger Universitätsklinikums sowie der Firmen, welche in unmittelbarer Umgebung aktuell oder zukünftig residieren, wird mit dem BOB-System gesteigert.

Derzeit wird ein Mobilitäts- und Verkehrskonzepts (MoVe 35) erarbeitet mit dem Ziel, die Mobilität raumverträglich, flächensparsam und effizient zu gestalten. Zudem sollen Umweltbelastungen und vom Verkehr verursachte gesundheitliche Beeinträchtigungen minimiert werden. Auch die notwendige Emissionsminderung klimaschädlicher Gase, zu der sich Deutschland im Übereinkommen von Paris verpflichtet hat, ist zu berücksichtigen, obwohl diese bisher gesetzgeberisch nicht umgesetzt ist. Das geplante BOB-System ist raumverträglich, kommt mit sehr geringem zusätzlichen Flächenbedarf aus und steigert die Effizienz des Stadtbusverkehrs; außerdem werden die vom Stadtbusverkehr ausgehenden Umweltbelastungen (darin klimaschädliche Gase) und die gesundheitlichen Beeinträchtigungen nachhaltig minimiert.

1.13.2. Daseinsvorsorge sichern

Im Landesentwicklungsplan Hessen 2021 wird bezüglich der Sicherung der Daseinsvorsorge auf das entsprechende Leitbild der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) verwiesen.

Ziel einer Strategie im Bereich der Daseinsvorsorge ist es dabei:

- die Grundversorgung wohnungsnah zu sichern,
- das Zentrale-Orte-System leistungsfähig zu erhalten,
- eine familien- und kinderfreundliche Infrastruktur vorzuhalten,
- das Infrastrukturangebot an die Alterung der Bevölkerung anzupassen,

um damit eine sozialverträgliche und gerechte Daseinsvorsorge langfristig zu sichern [7].

Das geplante Vorhaben BOB Marburg leistet einen Beitrag dazu, das ÖPNV-Angebot im Vergleich zum derzeitigen Zustand zu verbessern. Die Einhaltung der genannten Ziele wird im Rahmen der Nahverkehrsplanung (Stand Januar 2022 siehe [10]) sichergestellt, welche die Grundlage für die vorliegende Genehmigungsplanung ist. Das BOB-System trägt hauptsächlich dazu bei, die Leistung des ÖPNV-Angebots durch ein größeres Platzangebot zu erhöhen und somit den Nutzen der Grundversorgung bzw. Infrastruktur, u.a. für Familien mit Kindern bzw. ältere Personen, aber auch alle anderen Personen im Einzugsgebiet, zu steigern.

1.13.3. Raumnutzungen steuern und nachhaltig entwickeln

Laut dem Landesentwicklungsplan Hessen 2021 ist der „Grundsatz einer möglichst geringen Flächeninanspruchnahme“ eine zu berücksichtigende Forderung [7].

Der Bau der Oberleitungsinfrastruktur des beschriebenen BOB-Systems ist ausschließlich in bereits bestehenden Verkehrsräumen geplant. In geringem Umfang werden zusätzliche Flächen für die Gleichrichterunterwerke, welche die Fahrleitung mit Spannung versorgen, in Anspruch genommen; außerdem sind temporär Flächen für den Bau der Anlagen notwendig und es finden Kabeltiefbauarbeiten statt. Die Anlagen haben eine erwartete Lebensdauer von mindestens 30 Jahren, zudem sind die Anlagen für den Tausch der Komponenten vorbereitet und werden mit einem Zufahrtsweg und Stellflächen für Wartungsarbeiten ausgestattet. Somit sind nach dem Bau der Anlagen perspektivisch keine weiteren Arbeiten mit zusätzlicher Inanspruchnahme von Flächen erforderlich.

Da die BOB-Fahrzeuge nicht zusätzlich im Stillstand nachgeladen werden müssen, sind keine zusätzlichen Standflächen bzw. Infrastruktur zum Nachladen notwendig. Dies steht im Gegensatz zu nach aktuellem Stand beschaffbaren Batteriebussen (Depot- oder Gelegenheitslader), wofür aufgrund der erforderlichen Standzeiten für die Nachladung zusätzliche Fahrzeuge, zusätzliches Personal und zusätzliche Standflächen mit entsprechender Ladeinfrastruktur erforderlich sind.

1.13.4. Klimawandel und Energiewende gestalten

Im Landesentwicklungsplan Hessen 2021 wird dem „Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen [...] als Staatsziel Verfassungsrang“ zugesprochen [7].

Die hier beschriebene Maßnahme ist ein essentieller Baustein, um diese Ziele aus Sicht des ÖPNV in Marburg zu erfüllen. Es fallen bei der Produktion der BOB und dem Bau der für deren Betrieb notwendigen Infrastruktur Emissionen an, die Fahrzeuge emittieren während des Betriebs aber lokal kein CO₂ mehr, da sie voll elektrisch verkehren. Im Gegensatz zu den heute verwendeten Diesel- und Erdgasbussen wird zu 100 % elektrische Energie für die Fortbewegung der Fahrzeuge und die Speisung der Zusatz- und Hilfseinrichtungen verwendet. In Kombination mit der derzeitigen Beschlusslage, wonach in der Universitätsstadt Marburg zu 100 % regenerativ erzeugte Elektroenergie verwendet werden soll, ist (abhängig von der Umsetzung des genannten Beschlusses) ein Betrieb der Busflotte mit 100 % regenerativ erzeugter Elektroenergie möglich.

Die Strategie der Versorgung der Stadtbusse sowohl durch Oberleitungen als auch mithilfe eines Energiespeichers (Batterie) stellt einen hohen Wirkungsgrad der Energieversorgung der Fahrzeuge sicher, was den absoluten Energieverbrauch bezogen auf die Beförderungskapazität senkt. Es ergibt sich diesbezüglich ein leichter Vorteil des BOB-Systems im Gegensatz zur reinen Verwendung von Batteriefahrzeugen. Signifikant ist der Unterschied zu den heute verwendeten Bussen mit Verbrennungsmotor, erst recht, wenn diese mit synthetisch erzeugten Kraftstoffen (eFuels) betrieben werden, selbst wenn diese in Zukunft mit Hilfe regenerativer Energien hergestellt werden. Bei Verwendung von eFuels würde aufgrund des derzeit sehr schlechten Wirkungsgrades der Energiebedarf des Stadtbussystems sogar stark steigen. Nach dem derzeitigen Stand der Technik ist es um den Faktor 6 (!) vorteilhafter, die für die Herstellung von eFuels notwendige Elektroenergie stattdessen direkt in elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu nutzen, wie eine aktuelle Darstellung für PKW zeigt [8].

1.14. Beteiligte Parteien

1.14.1. Zuwendungsgeber

Die Erstellung der Genehmigungsunterlagen für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren wird durch eine Zuwendung aus dem Bundeshaushalt als Pilotprojekt gefördert und von dem Projektträger Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH) begleitet, welcher zu 100 % der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), gehört.

1.14.2. Vorhabenträger und Bevollmächtigte

Vorhabenträger für den Bau der Oberleitungsinfrastruktur für das Projekt BOB Marburg ist der Magistrat der Universitätsstadt Marburg.

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg hat am 15.06.2021 die Stadtwerke Marburg Consult GmbH (SWMC) zur praktischen Abwicklung des Planfeststellungsverfahrens zum Bau und Betrieb einer partiellen Oberleitung für Batterie-Oberleitungsbusse (BOB Marburg) in der Universitätsstadt Marburg bevollmächtigt.

1.14.3. Zukünftiger Betreiber – Stadtwerke Marburg GmbH

Das Stadtbusliniennetz wird aktuell von der Marburger Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) auf der Basis einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Konzession und eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags betrieben. Die MVG (ebenso wie die SWMC) sind Tochtergesellschaften der Stadtwerke Marburg GmbH (SWMR), welche wiederum in

alleinigem Besitz der Universitätsstadt Marburg ist. Die zu errichtende Oberleitungsinfrastruktur (inklusive des neuen Busbetriebshofs) wird zukünftig in Verantwortung der SWMR betrieben und von der MVG genutzt werden.

1.14.4. Auftragnehmer – ARGE BOB Marburg IFB-VI

Auftragnehmer ist die ARGE BOB Marburg IFB-VI, welche aus den Partnern IFB Institut für Bahntechnik GmbH und der Vössing Ingenieurgesellschaft mbH besteht. Für Leistungen, die nicht von einem dieser beiden Partner direkt erbracht werden, wurden Nachunternehmerverträge im Auftrag der ARGE abgeschlossen oder Zuarbeiten seitens des Auftraggebers berücksichtigt.

1.14.4.1. Institut für Bahntechnik GmbH

Das IFB Institut für Bahntechnik GmbH ist als unabhängige Ingenieurgesellschaft seit über 35 Jahren sowohl auf dem Gebiet der Traktionsenergieversorgung als auch im Bereich der elektrischen Fahrzeugausrüstung tätig. Die exklusive Gesellschafterstruktur des IFB, ergänzt durch zwei Universitätskooperationen in Berlin und Dresden, sichert dem IFB eine gute Vernetzung in der Branche, ein hohes Maß an Neutralität und eine hervorragende Innovationsfähigkeit. Das IFB Qualitätsmanagementsystem ist nach DIN EN ISO 9001:2015 zertifiziert.

Das IFB kann auf umfangreiche Referenzen zur Planung, Auslegung, Begutachtung und Abnahme von Fahrzeugen und Bahnstromanlagen im In- und Ausland verweisen. Darüber hinaus verfügt das IFB über vom EBA anerkannte Gutachter für elektrotechnische Anlagen von Gleichstrombahnen. Namhafte Kunden des IFB sind beispielsweise die Betreiber DB Netz, DB Energie, ČD, PKP, Berliner Verkehrsbetriebe, Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft, Hamburger Hochbahn, Bremer Straßenbahn AG, Braunschweiger Verkehrsbetriebe, VGF Verkehrsgesellschaft Frankfurt, KiwiRail, SBB Energie und Verkehrsbetriebe Zürich. Für letztere wurde das gesamte elektrische Stadtbahn- und Oberleitungsbusnetz (330 + 220 km) im Rahmen einer umfassenden Netzstudie untersucht, Optimierungsszenarien entwickelt und konkrete Realisierungsvorschläge gegeben. Hinzu kommen vielfältige ingenieurtechnische Tätigkeiten des IFB für Industriefirmen wie Alstom, Siemens, Stadler, Voith und Vossloh.

Im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung hat das IFB gemeinsam mit der PTV Transport Consult GmbH und der TU Dresden eine Machbarkeitsstudie für einen Hybrid-Oberleitungsbusbetrieb in Berlin-Spandau (Linienlänge 235 km) erstellt. Der Hauptbericht dieser Studie ist öffentlich verfügbar [1].

1.14.4.2. Vössing Ingenieurgesellschaft mbH

Seit der Gründung der Vössing Ingenieurgesellschaft mbH durch Herrn Dipl.- Ing. Hans Vössing vor über 40 Jahren wurde aus einem kleinen Ingenieurbüro eine der maßgebenden national wie international tätigen deutschen Ingenieurgesellschaften im Bereich Infrastruktur.

Durch das flächendeckende Netz von 14 Niederlassungen in Deutschland sind Teams aus über 600 Mitarbeiter:innen immer in Kundennähe und erarbeiten maßgeschneiderte Lösungen nach höchsten Anforderungen. Das Qualitätsmanagementsystem (QMS) ist gemäß ISO 9001:2015 zertifiziert und wird ständig weiterentwickelt.

Als führende Ingenieurgesellschaft auf den Gebieten Beratung, Planung, Projektmanagement und Bauüberwachung realisiert Vössing Infrastrukturprojekte von der kleinen Maßnahme bis zum Großprojekt. Unsere Geschäftsfelder decken praktisch alle Infrastrukturbereiche einschließlich ihrer technischen Ausrüstung ab.

1.14.4.3. Omexom GA Süd GmbH

Die Omexom GA Süd GmbH (OGS) wurde im Jahr 1916 als Gesellschaft für elektrische Anlagen gegründet und gehört seit 2015 zu Vinci Energies Deutschland. Sie befasst sich mit der Beratung, Planung Projektierung, Errichtung, Inbetriebnahme Wartung und Rückbau für Anlagen in den Bereichen Strom, Gas, Wasser, Fernwärme und Daten. Die OGS hat Ihren Stammsitz in Fellbach und ist mit 11 Business-Units im süddeutschen Raum vertreten. Die OGS ist im Bereich von Oberleitungsanlagen im Nahverkehr seit 1988 in Planung und Montage tätig, wobei die Montagetätigkeiten 2008 eingestellt wurden (Ausnahme: Instandhaltungsarbeiten Obus Esslingen). Neben Planung und Montage hat OGS eine Software zur Berechnung von Fahrleitungsanlagen entwickelt. Diese Software wird auch von verschiedenen Verkehrsbetrieben genutzt. Zu diesen Betrieben zählen unter anderen die Stuttgarter Straßenbahnen, die Frankfurter Verkehrsbetriebe, die Münchner Verkehrsbetriebe, die Düsseldorfer Verkehrsbetriebe, die Bremer Verkehrsbetriebe, Freiburger Verkehrsbetriebe, Essener Verkehrsbetriebe, Amsterdamer Verkehrsbetriebe, Verkehrsbetriebe Den Haag.

1.14.4.4. Institut für Umweltplanung Dr. Kübler GmbH

Das Institut für Umweltplanung Dr. Kübler GmbH kann auf über 25 Jahre erfolgreiche Planungstätigkeit zurückblicken. Regional sowie bundesweit bieten die Firma Vorhabensträgern eine innovative und lösungsorientierte Bearbeitung der an sie gestellten Aufgaben an. Werden Planungen oder Genehmigungen für die verschiedensten Bauvorhaben benötigt, führt die Firma die entsprechenden naturschutzfachlichen Kartierungen, Untersuchungen, Gutachten und Fachbeiträge dazu durch. Dabei sind die Mitarbeiter:innen stets daran interessiert, im Sinne unserer Kunden eine Balance zwischen den natürlichen Ressourcen und den sozio-ökonomischen Ansprüchen zu finden.

Das Team der Firma Dr. Kübler besteht aus 15 akademischen Mitarbeitern (Biologen, Geographen, Geoinformatikern, Geowissenschaftlern). Zu den Leistungen zählen: Naturschutzfachliche Genehmigungsplanung (u.a. UVP, LBP, Natura 2000), Artenschutz inkl. Kartierung verschiedenster Artengruppen (u.a. Avifauna, Fledermäuse, Wildkatze, Reptilien, Fische), ökologische und umweltfachliche Baubegleitung/-überwachung sowie GIS-Schulungen. Neben den Landesstraßenbaubetrieben aus Hessen, NRW und RLP zählt die Firma u.a. auch Kommunen (Stadt Koblenz, Stadt Bad Honnef) sowie private Firmen aus der Energiebranche (Erneuerbare Energien, Netzbetreiber), dem Bergbau oder der Luftrettung zu ihren treuen Kunden.

1.14.4.5. Lohmeyer GmbH

Als wirtschaftlich und fachlich unabhängiges Unternehmen engagiert sich die Fa. Lohmeyer GmbH regional, national und international in den Arbeitsschwerpunkten Luftreinhaltung, Klima, Aerodynamik, Umweltsoftware und Olfaktometrie (Geruchsmessungen). Die Bürogründung fand im Jahre 1983 statt, 1992 war Gründung der Niederlassung Dresden und 2020 Etablierung der Niederlassung Dorsten. Die Arbeitsgebiete des Büros sind Luftreinhaltung, Klima, Aerodynamik/CFD, Umweltsoftware (Entwicklung und Vertrieb), Geographische Informationssysteme (GIS), Besonnung/Verschattung und Messungen/ Olfaktometrie.

Das Büro beschäftigt ca. 30 Mitarbeiter, darunter Ingenieure, Meteorologen, Physiker, Ökologen, Umweltwissenschaftler und Geographen. Herr Dr. Düring ist von der Ingenieurkammer Sachsen (ehemals IHK Dresden) öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für "Luftreinhaltung (Luftschadstoffemissionen und Immissionen), Kleinklima". Frau Dipl.-Geoökol. Helga Lauerbach ist von der IHK Karlsruhe als Sachverständige für das Sachgebiet "Luftreinhaltung (Luftschadstoffemissionen und -immissionen) Kleinklima"

öffentlich bestellt und vereidigt. Weitere Mitarbeiter sind Mitglieder in relevanten Forschungs- und Normungsgremien in Deutschland.

1.14.4.6. EIBS Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen GmbH

Die Firma EIBS, Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen GmbH hat ihren Hauptsitz in Dresden und Büros in Berlin, Dortmund, Frankfurt/Main Hannover, Herne, Magdeburg und Weimar. Sie befindet sich im alleinigen Besitz der MEIBS AG, die als Mitarbeiter-Beteiligungsgesellschaft sich wiederum im Besitz der Geschäftsführung, der leitenden Angestellten und der gesamten Belegschaft der EIBS GmbH befindet. Das Unternehmen wurde 1952 als staatliches Ingenieurbüro für die Planung im Straßenverkehrswesen gegründet. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wurde die EIBS GmbH im Jahr 1991 eine eigenständige Ingenieurgesellschaft. Die EIBS GmbH ist frei von Bau- oder Lieferinteressen.

Die Aufgabenschwerpunkte und Hauptaktivitäten liegen auf den Gebieten der Planung, Steuerung und Bauüberwachung von: Autobahnen und Bundesstraßen, Kommunalen Verkehrsbauvorhaben, Schienenverkehrsanlagen, Brücken und Tunneln sowie sonstigen Ingenieurbauwerken, Freiflächen und Lärmschutzanlagen.

Der Bereich Immissionsschutz agiert als selbstständig tätige Einheit innerhalb der EIBS GmbH. Moderne Rechentechnik und Software in Verbindung mit den reichhaltigen Erfahrungen aus mehrjähriger Tätigkeit auf den genannten Gebieten ermöglicht es, den hohen Anforderungen an die genannten Leistungsbereiche in kurzer Zeit in vollem Umfang gerecht zu werden. Besondere Erfahrungen schalltechnischer Untersuchungen bestehen insbesondere bei: Verkehrslärm Straße und Schiene, Gewerbelärm, Sport- und Freizeitlärm, Bauleitplanung, 3D-Visualisierung der digitalen Modelldaten (inkl. aktiver Lärmschutzmaßnahmen), Ermittlung und Realisierung passiver Lärmschutzmaßnahmen (24. BImSchV), Lufthygienische Untersuchungen gemäß RLuS 2012.

2. Betriebliche Rahmenbedingungen

Die elektrische Infrastruktur für den Oberleitungsbetrieb des BOB Marburg wird von dem Magistrat der Universitätsstadt Marburg sowie ihrer Bevollmächtigten geplant und gebaut. Die Stadtwerke Marburg GmbH sind nach dem Bau für den Betrieb der elektrischen Infrastruktur verantwortlich. Der Betrieb der Linienbusse wird weiterhin durch die Marburger Verkehrsgesellschaft mbH erfolgen.

2.1. Fahrzeugeinsatz

Für den Einsatz in der Universitätsstadt Marburg wurden in den Simulationen für die Dimensionierung und Auslegung der Anlagen Annahmen über die zu verwendenden BOB-Fahrzeuge getroffen. Wie in Kapitel 1.7 beschrieben, ist aus topographischen Gründen der Einsatz von leistungsfähigen Fahrzeugen notwendig und zur Steigerung des Angebots sind Doppelgelenkfahrzeuge (DG-BOB) mit einer Länge von ca. 24-25 m erforderlich. Die für dieses Fahrzeug angenommenen Kenndaten sind in Tabelle 2.1 aufgelistet.

Tabelle 2.1: Fahrzeugkenndaten Doppelgelenk-Batterieoberleitungsbus (DG-BOB) Marburg

Modellparameter	DG-BOB	Bemerkung
<i>Abmessungen</i>		
Länge [m]	25	
<i>Masse und Kapazität</i>		
Leermasse [t]	24	
Zul. Gesamtmasse [t]	39	
Platzkapazität	55 / 145	Sitzplätze / Stehplätze
<i>Fahreigenschaften</i>		
Max. Geschwindigkeit [km/h]	80	
Max. Beschleunigung [m/s ²]	1,1	
Max. Zugkraft [kN]	60	mechanisch am Rad
Max. Traktionsleistung [kW]	320 / 480	mechanisch am Rad, Traktion / Bremsen
<i>Elektrische Kenndaten</i>		
Gesamtwirkungsgrad [%]	86	
Strombegrenzung im Stillstand [A]	80	
Begrenzung des Traktionsstroms [A]	0...620	Spannungsabhängig, nach EN 50388
<i>Kenndaten des Energiespeichers</i>		
Energieinhalt Akku	90 kWh	brutto
Bereich des Ladezustands (Mean State of Charge)	50 % ± 40 %	
Reduktionsfaktor Energieinhalt bei gealterter Batterie	20 %	
Batterietyp (Zellchemie)	LTO	flüssigkeitsgekühlt

2.2. Fahrplan

Die Linien 7 und 27 verkehren nach dem für die Simulation zugrunde gelegten Fahrplan jeweils im 30-Minuten Takt. Im südlichen Bereich zwischen dem Hauptbahnhof und dem Universitätsklinikum fahren demnach vier Busse in der Stunde in beide Richtungen, im nördlichen sind es zwei. Aussagen zur Belastbarkeit der Oberleitungskonfiguration bei der Verdichtung auf vier Busse je Stunde und Richtung im nördlichen Teil trifft der Simulationsbericht (Unterlage (21)) im Kapitel 4.8.

In Abbildung 2.1 ist ein Bildfahrplan – also ein Weg-Zeit-Diagramm – entlang des Rings dargestellt. In der X-Achse ist die Zeit zwischen 8 und 10 Uhr zu sehen und in der Y-Achse die Haltestellen entlang der Route Hauptbahnhof – Innenstadt – Lahnberge – Hauptbahnhof. Die Linie 7 ist dabei in roter Farbe und die Linie 27 ist in blauer Farbe dargestellt.

Marburg Hauptbahnhof A1 - Marburg Hauptbahnhof B4

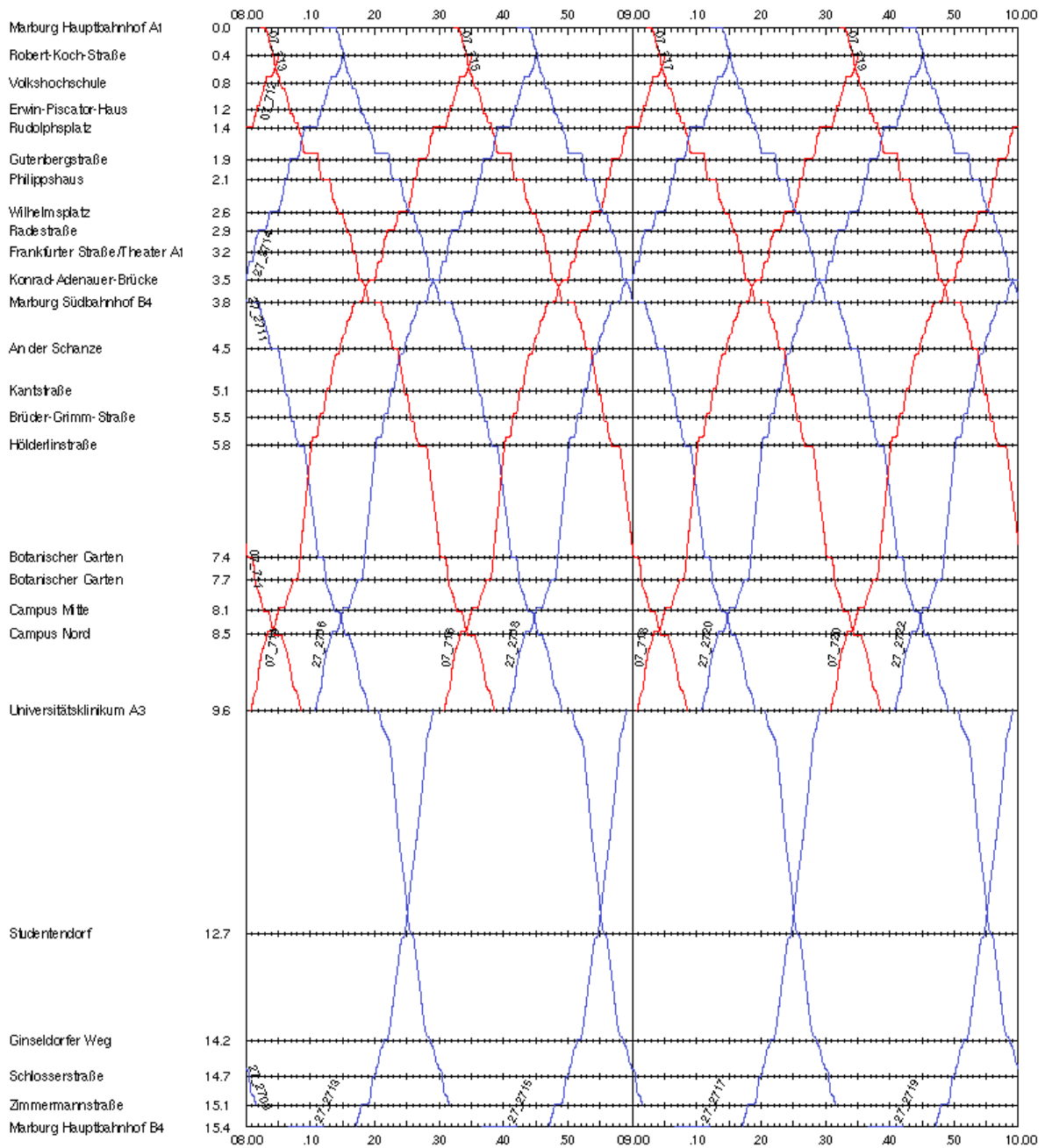


Abbildung 2.1: Bildfahrplan Linie 7 (rot) und Linie 27 (blau): Hbf. – Innenstadt – Lahnberge – Hbf.

Im Bildfahrplan sind die Linien in der Nähe des Hauptbahnhofes nicht komplett durchgehend, da die Fahrzeuge je nach Richtung eine leicht veränderte Route nehmen. Der Linienweg über der Zeit ist aber abgesehen davon komplett abgebildet.

Es ist zu erkennen, dass die Fahrzeuge die Linien 7 und 27 abwechselnd bedienen und dass entsprechend am Hauptbahnhof und am Klinikum teilweise kein Umstieg zwischen den Linien 7 und 27 erforderlich ist, da dasselbe Fahrzeug weiterfährt (es findet eine sogenannte „Durchverbindung“ statt). Weiterhin ist ersichtlich, dass auf dem südlichen Ast kein reiner 15-Minuten Takt gefahren wird. Grund hierfür sind Anschlüsse an den Zugverkehr am Südbahnhof, welche im Fahrplan als Randbedingung berücksichtigt wurden.

2.3. Betriebshof

Für den Busbetriebshof in Marburg wird momentan in einer Machbarkeitsstudie unabhängig vom BOB Marburg ein Neubau auf dem derzeit genutzten Betriebsgelände geplant. Aus diesem Grund wird innerhalb des Projekts BOB Marburg lediglich auf die neuen Anforderungen, die sich durch den Fahrbetrieb mit BOB ergeben, eingegangen. Die Anforderungen an den Betriebshof sind bereits detailliert in der Begleitdokumentation (Unterlage (20.1)), Kapitel 4, beschrieben und werden daher im Folgenden nur zusammengefasst.

Für Testzwecke ist auf dem Busbetriebshof eine einfache Fahrleitungsanlage zu errichten. Außerdem ist es zweckmäßig, auch die Abstellanlage mit Fahrleitung zu überspannen, um die nächtliche Nachladung der Batterien auf vereinfachte Weise durchführen zu können. Die genannten Fahrleitungsanlagen werden durch zwei neu zu errichtende Gleichrichterunterwerke mit einer jeweiligen Leistung von 1 MVA gespeist. Hinsichtlich einer möglichen zukünftigen Vergrößerung der BOB- und E-Busflotte muss es möglich sein, das Gleichrichterunterwerk um eine weitere Transformator-Gleichrichter-Einheit und um weitere Speiseabgänge zu erweitern.

In der Werkstatt des Betriebshofes sind Einrichtungen zur Prüfung der elektrischen Anlagen der eingesetzten BOB notwendig und damit auch die Zuführung von Fahrleitungsspannung über eine Fahrleitungsanlage. Aufgrund der Komponentenanordnung auf dem Busdach sind auch Dacharbeitsstände und ein Kran notwendig. Grubenplätze müssen für die Verwendung von 24 m langen Bussen ausgelegt sein (als sog. Durchfahrgruben), alternativ sind vermehrt Hebeanlagen zu nutzen.

Für den Fall, dass eine Elektrowerkstatt geplant ist, in der einzelne Komponenten der Busse außerhalb der großen Werkhalle gewartet werden, ist optional eine Zufahrtsmöglichkeit für Gabelstapler einzuplanen, damit Komponenten bis zur Größe eines Batteriepacks in dieser Elektrowerkstatt geprüft und gewartet werden können.

2.4. Qualifikation des Fachpersonals

Um einen reibungslosen Betrieb und die Integration des Oberleitungsbus-Systems in alle betrieblichen Abläufe zu realisieren, müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bereiche

- Fahrbetrieb,
- Fahrzeuginstandhaltung,
- Instandhaltung der elektrischen Infrastruktur (einschließlich der Ladestationen),
- Leitstelle,
- Informationstechnik,
- Fahr- und Umlaufplanung und
- Ausbildungswerkstätten

zielgerichtet und in Abhängigkeit der geplanten Tätigkeiten auf den Umgang mit Hochvoltanlagen vorbereitet und weiter qualifiziert werden. Die Einführung von Bussen mit Hochvolt-Systemen (HV-Systeme) birgt zusätzliche Gefahren, durch

- HV-Komponenten bei Tätigkeiten am Fahrzeug,
- neue Werkstattinfrastruktur und
- Mängel in der Werkstattorganisation

und erfordert daher eine Anpassung der bestehenden Gefährdungsbeurteilung. Um das zu vermittelnde Wissen zu festigen und Unsicherheiten vorzubeugen, müssen theoretische und praktische Schulungen wiederholt durchgeführt werden [4].

Details zur erforderlichen Qualifikation des Personals sind in der Begleitdokumentation (Unterlage (20.1)), Kapitel 5 beschrieben.

2.5. Instandhaltung der Fahrleitung, Bereitschaftsdienst

Die Instandhaltung der Fahrleitungs- und Energieversorgungsanlagen liegt in Verantwortung der Betreiberin dieser Anlagen (d. h. der Stadtwerke Marburg GmbH). Die entsprechenden fachlichen und personellen Voraussetzungen im Netzbetrieb müssen geschaffen werden und ein:e Verantwortliche:r festgelegt werden. Dies beinhaltet die Aus- und Weiterbildung der genannten Personen, die Einrichtung von Werkräumen (vorzugsweise im Betriebshof) sowie die Ausrüstung mit Arbeitskleidung, Prüfmitteln und Werkzeugen, Ersatzteilen sowie Fahrzeugen. Zu leisten sind turnusmäßige sowie außerordentliche Überprüfungen und Instandhaltungsarbeiten der Fahrleitungs- und Energieversorgungsanlagen sowie der Freischnitt der Anlagen von Baumbewuchs.

Für Schalthandlungen an der Fahrleitungsanlage besitzen die Stadtwerke Marburg GmbH die Schaltheheit, welche zweckmäßig durch die entsprechende Abteilung im Stromnetzbetrieb ausgeübt wird. Die Mitarbeitenden dieser Abteilung besitzen umfassende Kenntnisse über die Fahrleitungsanlagen und übernehmen Bereitschaftsdienste, um z. B. bei Unfällen zeitnah eine Abschaltung der Fahrleitungsanlagen vornehmen zu können. Über die relevanten Informationen besteht regelmäßiger Austausch mit der Feuerwehr, damit diese bei Gefahr im Verzug selbstständig Schalthandlungen vornehmen kann.

3. Untersuchte Varianten

Im Austausch mit dem Magistrat der Stadt Marburg, der Stadtwerke Marburg GmbH, der Marburger Verkehrsgesellschaft mbH und der Stadtwerke Marburg Consult GmbH wurden vier Planvarianten entwickelt. Sie unterscheiden sich maßgeblich in der Länge der Fahrdrabt-Abschnitte und den daraus resultierenden verschiedenen Betriebskonzepten.

Die Genehmigungsvariante (Planvariante 1) besitzt mit durchschnittlich 68 % den höchsten Anteil von Fahrleitungsabschnitten bezogen auf die Länge eines Umlaufs. In den Planvarianten 2 bis 4 wurde der Fahrdrabt-Anteil reduziert. Um die Bilanz des Batterieladestands (State of Charge, SoC) ausgeglichen zu halten – d.h. damit im Durchschnitt genauso viel Energie in die Batterie geladen werden kann, wie sie auf fahrleitungsfreien Abschnitten wieder entnommen wird – sind bei den Planvarianten 2 bis 4 mehr Busse und stationäre Nachladeeinrichtungen notwendig.

Bei der Definition der Planvarianten wurde grundsätzlich die Eignung der Konrad-Adenauer-Brücke zur Aufrüstung mit Oberleitung geprüft. Die statische Prüfung ergab, dass die Bewehrung der Kappen für zusätzliche Lasten nicht geeignet ist. Darum wurde die Brücke für alle Planvarianten nicht für die Fahrleitungsausrüstung in Betracht gezogen. Aus Gründen von absehbaren Sanierungserfordernissen wurde von einer Überspannung des Brückenbauwerks in der Neuen Kasseler Straße über die Main-Weser-Bahn mit einer Oberleitung abgesehen.

3.1. Planvariante 1 (Genehmigungsvariante)

Die Planvariante 1 (siehe Abbildung 3.1) besitzt einen durchschnittlichen Fahrleitungsanteil von ca. 68 % bezogen auf den kompletten Umlauf. Auf folgenden Abschnitten ist dabei der Fahrdrabt jeweils in beide Fahrtrichtungen gespannt:

- Hst. Zimmermannstraße – Hst. Schlosserstraße
- Hst. Ginseldorfer Weg – Abzw. zum Klinikum
- Hst. Botanischer Garten – Hst. Südbahnhof – Hst. Konrad-Adenauer-Brücke
- Hst. Frankfurter Straße – Hst. Gutenbergstraße

Für den gewünschten Fahrplan ist der Einsatz von sechs Bussen (ohne Reserve) nötig. Die Busse können dauerhaft im Einsatz sein und laden ihre Batterien während der Fahrt unter der Oberleitung nach. Aussagen zu einer abweichenden Linienführung, bei der die Bedienung des Südbahnhofs nicht erfolgt, sondern zwischen den Haltestellen „Konrad-Adenauer-Brücke“ und „An der Schanze“ direkt gefahren wird, trifft der Simulationsbericht (Unterlage (21)) in seinem Kapitel 4.8.

An insgesamt acht Standorten sind Gleichrichterunterwerke (GUW) zur Versorgung der Fahrleitungsanlagen geplant. Diese sind in Abbildung 3.1 ebenfalls eingezeichnet:

- Panoramastraße
- Auf den Lahnbergen
- Alte Feldfabrik
- Südbahnhof
- Amtsgericht Marburg
- Hauptbahnhof
- Brüder-Grimm-Str.
- Ginseldorfer Weg

Aussagen zur Belastbarkeit der Oberleitungskonfiguration bei der Verdichtung auf vier Busse je Stunde und Richtung (15-Minuten-Takt) im nördlichen Teil des Rings trifft der Simulationsbericht (Unterlage (21)) im Kapitel 4.8

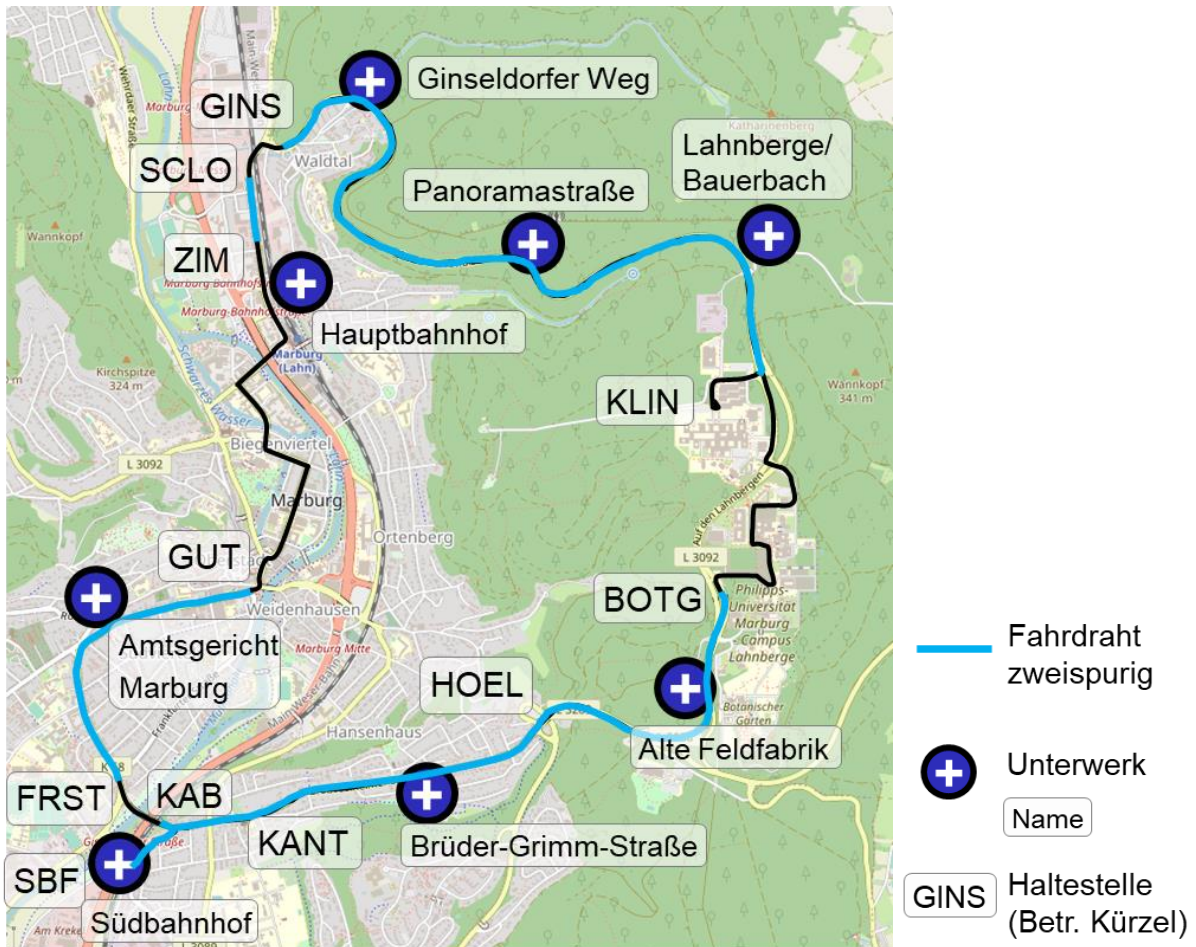


Abbildung 3.1: Skizze der elektrifizierten Streckenteile der Planvariante 1, mit Unterwerken. Haltestellennamen siehe Tabelle 3.1

Tabelle 3.1: Haltestellen und betrieblich verwendete Kürzel

Betrieblich verwendetes Kürzel	Name der Haltestelle
SBF	Südbahnhof
HBF	Hauptbahnhof
KANT	Kantstraße
HOEL	Hölderlinstraße
GUT	Gutenbergstraße
GINS	Ginseldorfer Weg
KLIN	Klinikum
BOTG	Botanischer Garten
SCLO	Schlosserstraße
FRST	Frankfurter Straße
KAB	Konrad-Adenauer-Brücke
ZIM	Zimmermannstraße

3.2. Planvariante 2

Die Planvariante 2 besitzt einen durchschnittlichen Fahrdraht-Anteil von ca. 35 % und wurde entsprechend des Wunsches des Auftraggebers technisch untersucht. Die folgenden Abschnitte sind dabei mit Oberleitung überspannt:

- Hst. Ginseldorfer Weg – Abzw. zum Klinikum (nur bergauf)
- Hst. Südbahnhof – Hst. Konrad-Adenauer-Brücke (beide Richtungen)
- Abzw. zum Südbahnhof – Hst. Botanischer Garten (nur bergauf)
- Hst. Frankfurter Straße – Hst. Wilhelmsplatz

Neben der Oberleitung wird eine Nachladestation am Standort Hauptbahnhof eingerichtet, welche an 3 Plätzen eine Nachladung mit jeweils maximal 120 kW aus der Oberleitung (OL) erlaubt.

Für den Fahrplan ist der Einsatz von neun Bussen (ohne Reserve) notwendig. Der Umlauf muss nämlich um eine Nachladezeit erweitert werden, da den Bussen sonst nicht genügend Zeit zum Nachladen unter Fahrdraht zur Verfügung steht. Somit sind neben den sechs Bussen für den Fahrbetrieb drei weitere Busse nötig, um im Umlauf ca. 25 Minuten an der stationären Nachladeeinrichtung am Hauptbahnhof nachladen zu können.

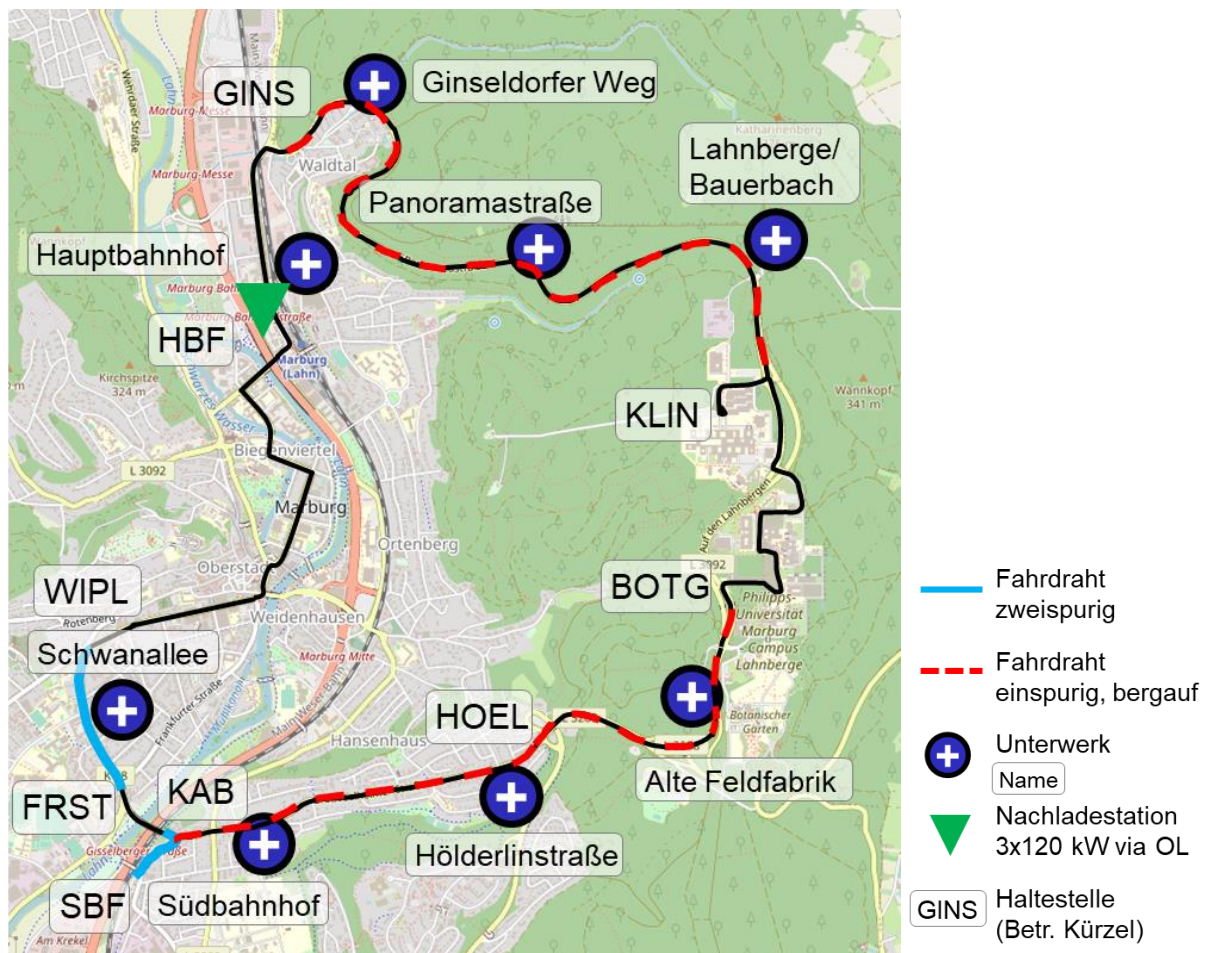


Abbildung 3.2: Skizze der elektrifizierten Streckenteile der Planvariante 2, mit Unterwerken und Nachladestation. Haltestellennamen siehe Tabelle 3.2

Tabelle 3.2: Haltestellen und betrieblich verwendete Kürzel

Betrieblich verwendetes Kürzel	Name der Haltestelle
SBF	Südbahnhof
HBF	Hauptbahnhof
HOEL	Hölderlinstraße
WIPL	Wilhelmsplatz
GINS	Ginseldorfer Weg
KLIN	Klinikum
BOTG	Botanischer Garten
FRST	Frankfurter Straße
KAB	Konrad-Adenauer-Brücke

An insgesamt acht Standorten sind Gleichrichterunterwerke (GUW) zur Versorgung der Fahrleitungsanlagen und der Nachladestation am Standort Hauptbahnhof geplant. Diese sind in Abbildung 3.2 ebenfalls eingezeichnet:

- Panoramastraße
- Auf den Lahnbergen
- Alte Feldfabrik
- Südbahnhof (Standort: neben der Liebfrauenkirche auf dem Parkplatz)
- Hauptbahnhof (zur Versorgung der Nachladestation am HBF)
- Schwanallee
- Brüder-Grimm-Str.
- Ginseldorfer Weg

Bei der Untersuchung der Planvariante 2 zeigte sich, dass bei Ausfall des GUW am Hauptbahnhof (welches die Nachladestation versorgt) der Fahrbetrieb nicht mehr gewährleistet werden kann. Aus diesem Grund wurde die Planvariante 2 verworfen und es wurden zwei weitere Planvarianten (Planvariante 3 und Planvariante 4) entworfen. Bei diesen Planvarianten ist jeweils eine zweite Nachladestation am Fernheizwerk auf den Lahnbergen vorgesehen, an der die Busse bei Ausfall der Nachladestation am Hauptbahnhof ihre Batterien aufladen können.

3.3. Planvariante 3

In der Planvariante 3 wurde der Fahrleitungsanteil auf 55 % angehoben. In diesem Fall bleibt es bei dem Einsatz von neun Bussen (ohne Reserve) wie bei Planvariante 2. Die folgenden Abschnitte sind dabei mit Oberleitung überspannt (jeweils in beiden Richtungen):

- Hst. Ginseldorfer Weg – Abzw. zum Klinikum
- Hst. Botanischer Garten – Hst. Südbahnhof – Hst. Konrad-Adenauer-Brücke
- Hst. Frankfurter Straße – Hst. Wilhelmsplatz

An insgesamt acht Standorten sind Gleichrichterunterwerke (GUW) zur Versorgung der Fahrleitungsanlagen und der Nachladestationen vorgesehen. Diese sind in Abbildung 3.3 ebenfalls eingezeichnet:

- Panoramastraße
- Auf den Lahnbergen (versorgt auch die Reserve-Nachladestation)
- Alte Feldfabrik
- Südbahnhof (Standort: neben der Liebfrauenkirche auf dem Parkplatz)
- Hauptbahnhof (zur Versorgung der Nachladestation am HBF)
- Schwanallee
- Brüder-Grimm-Str.
- Ginseldorfer Weg

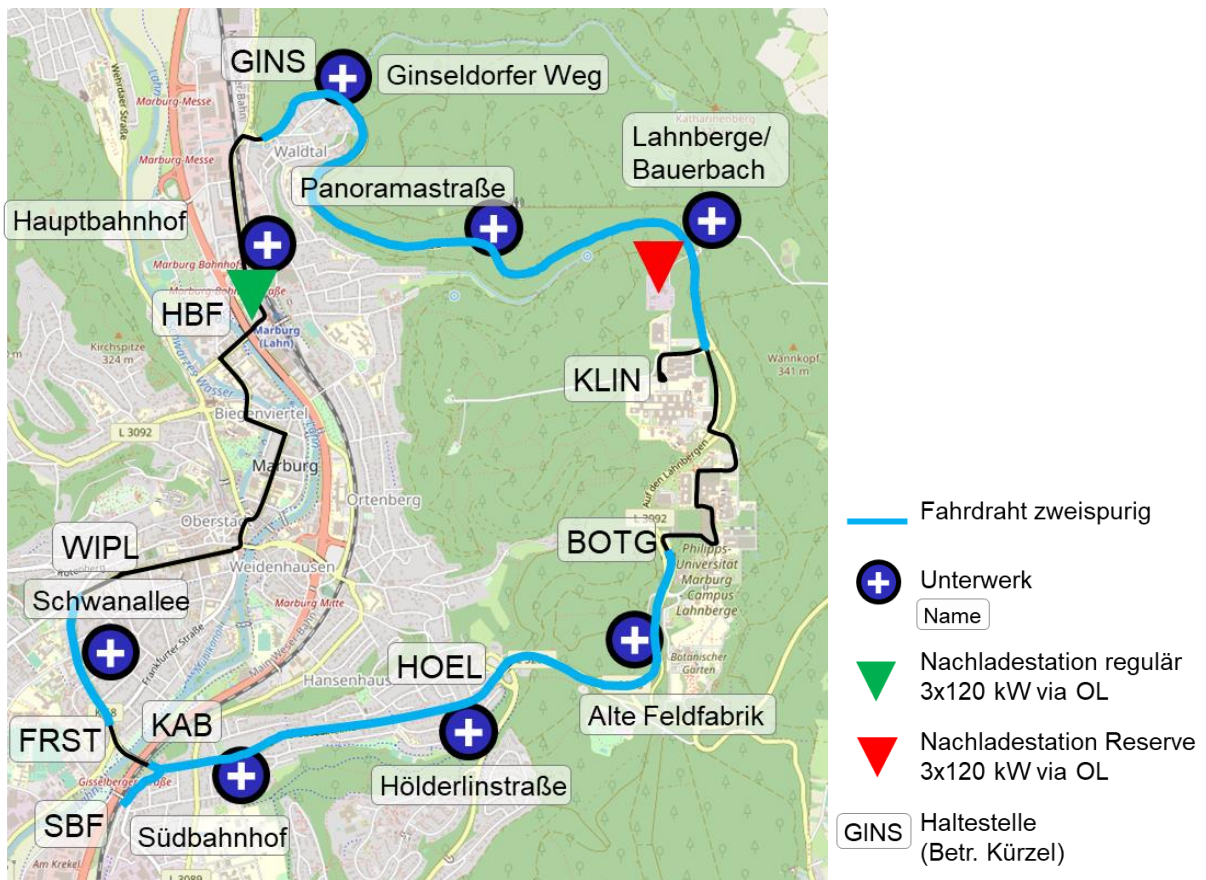


Abbildung 3.3: Skizze der elektrifizierten Streckenteile der Planvariante 3, mit Unterwerken und Nachladestation. Haltestellennamen siehe Tabelle 3.3

Tabelle 3.3: Haltestellen und betrieblich verwendete Kürzel

Betrieblich verwendetes Kürzel	Name der Haltestelle
SBF	Südbahnhof
HBF	Hauptbahnhof
HOEL	Hölderlinstraße
WIPL	Wilhelmsplatz
GINS	Ginseldorfer Weg
KLIN	Klinikum
BOTG	Botanischer Garten
FRST	Frankfurter Straße
KAB	Konrad-Adenauer-Brücke

Wie in Abbildung 3.3 ersichtlich, wird eine Nachladestation am Standort Hauptbahnhof eingerichtet, welche an 3 Plätzen eine Nachladung mit jeweils maximal 120 kW aus der Oberleitung (OL) erlaubt. Weiterhin wird am Fernheizwerk nördlich vom Universitätsklinikum eine Reserve-Nachladestation mit ebenfalls 3 Plätzen à jeweils maximal 120 kW vorgesehen.

Die Planvariante 3 funktioniert betrieblich auch in dem Fall, dass ein beliebiges GUV ausgefallen ist.

3.4. Planvariante 4

Planvariante 4 operiert wie Planvariante 2 mit einem Fahrleitungsanteil von ca. 35 %. Es werden bis zu zwölf Busse (ohne Reserve und im Fehlerfall) für den Fahrbetrieb benötigt, da die Ladezeit noch weiter ausgedehnt werden muss. Folgende Abschnitte sind in dieser Planvariante mit Oberleitung überspannt:

- Hst. Ginseldorfer Weg – Abzw. zum Klinikum (nur bergauf),
- Hst. Südbahnhof – Hst. Konrad-Adenauer-Brücke (beide Richtungen),
- Abzw. zum Südbahnhof – Hst. Botanischer Garten (nur bergauf),
- Hst. Frankfurter Straße – Hst. Wilhelmsplatz.

Neben der Oberleitung wird eine Nachladestation am Standort Hauptbahnhof eingerichtet, welche an 3 Plätzen eine Nachladung mit jeweils maximal 120 kW aus der Oberleitung (OL) erlaubt. Weiterhin wird am Fernheizwerk nördlich vom Universitätsklinikum eine Reserve-Nachladestation mit 4 Plätzen à jeweils maximal 120 kW vorgesehen.

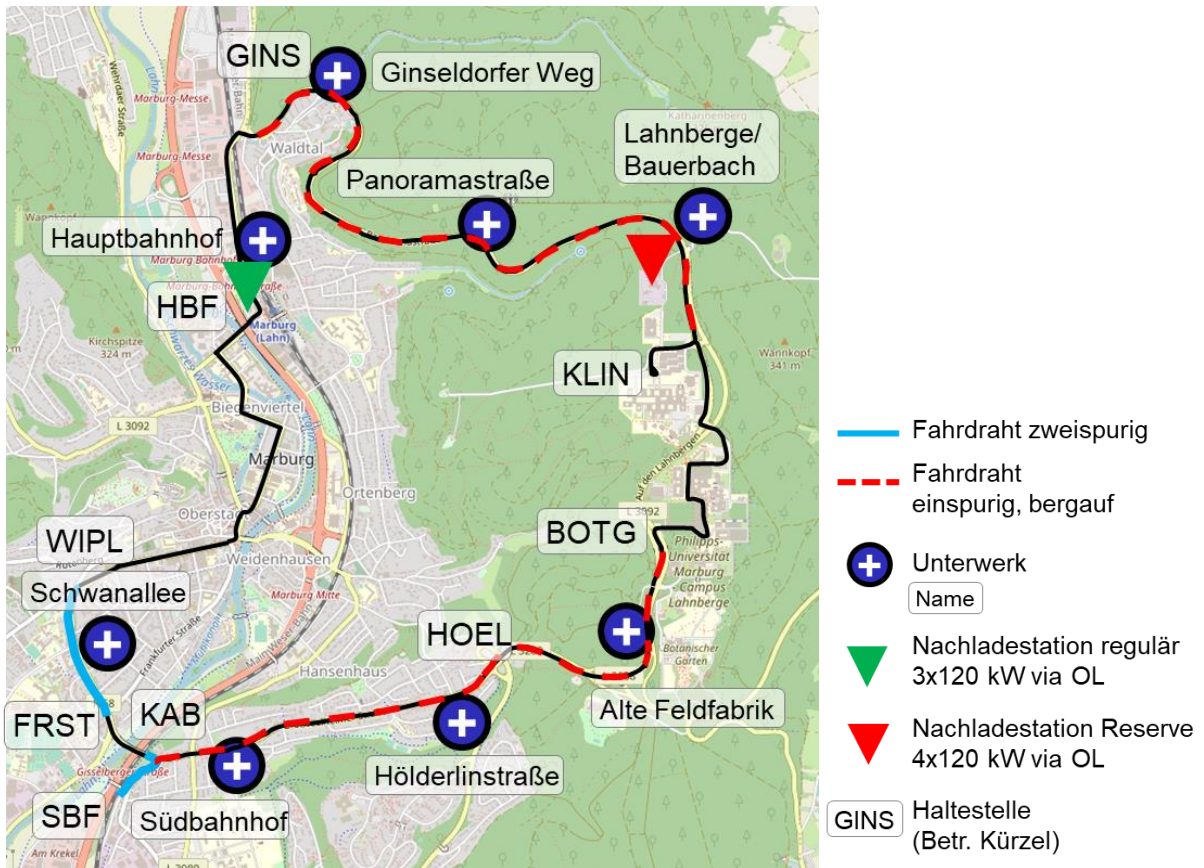


Abbildung 3.4: Skizze der elektrifizierten Streckenteile der Planvariante 4, mit Unterwerken und Nachladestationen, Haltestellennamen siehe Tabelle 3.4

Tabelle 3.4: Haltestellen und betrieblich verwendete Kürzel

Betrieblich verwendetes Kürzel	Name der Haltestelle
SBF	Südbahnhof
HBF	Hauptbahnhof
HOEL	Hölderlinstraße
WIPL	Wilhelmsplatz
GINS	Ginseldorfer Weg
KLIN	Klinikum
BOTG	Botanischer Garten
FRST	Frankfurter Straße
KAB	Konrad-Adenauer-Brücke

An insgesamt acht Standorten sind Gleichrichterunterwerke (GUW) zur Versorgung der Fahrleitungsanlagen und der Nachladestationen vorgesehen. Diese sind in Abbildung 3.3 ebenfalls eingezeichnet:

- Panoramastraße
- Auf den Lahnbergen (versorgt auch die Reserve-Nachladestation)
- Alte Feldfabrik
- Südbahnhof (Standort: neben der Liebfrauenkirche auf dem Parkplatz)
- Hauptbahnhof (zur Versorgung der Nachladestation am HBF)
- Schwanallee
- Brüder-Grimm-Str.
- Ginseldorfer Weg

Auch die Planvariante 4 funktioniert unter Ausfallbedingungen, d.h. wenn ein beliebiges GUW ausgefallen ist.

3.5. Kostenuntersuchung der Planvarianten

Nach der Untersuchung der vier vorgestellten Planvarianten hinsichtlich deren technischer Machbarkeit wurden diese anhand der über den Lebenszyklus des BOB-Systems (mindestens 30 Jahre) anfallenden Kosten verglichen. Aufgrund der fehlenden Ausfallsicherheit wurde die Planvariante 2 nicht weiter berücksichtigt. In die Auswahl kamen somit die Planvarianten 1, 3 und 4.

Tabelle 3.5 zeigt die berechneten Kosten je Planvariante. Die Position Investitionen umfasst die Investitionen in die erforderliche Infrastruktur und die Fahrzeugkosten (ohne Reservefahrzeuge). Diese Kostenaufstellung ist eine Zusammenfassung der detaillierten Kosten, welche in Unterlage (7) aufgeschlüsselt sind.

Tabelle 3.5: Übersicht der Investitionen und Kosten je Planvariante

	Planvariante 1	Planvariante 3	Planvariante 4
Randbedingungen	Ausgewogene Auslegung bzgl. Verhältnis erforderlicher elektrischer Infrastruktur und städtebaulicher Vorgaben, 6 Busse erforderlich	Mittlere Fahrleitungslänge + Nachladung am Hbf (+ Uni redundant), 3 zusätzliche Busse im Vgl. zu PV 1	FL-länge wie Szenario 2 + Nachladung am Hbf (+ Uni redundant), geändertes Betriebskonzept, 6 zusätzliche Busse im Vgl. zu PV 1
Investitionen Infrastruktur	37.319 TEUR	36.142 TEUR	30.643 TEUR
Investitionen Fahrzeuge	7.300 TEUR	10.900 TEUR	14.500 TEUR
Investitionen gesamt	44.619 TEUR	47.042 TEUR	45.143 TEUR
Energiekosten pro Jahr	345 TEUR	442 TEUR	478 TEUR
Instandhaltungskosten pro Jahr	518 TEUR	510 TEUR	472 TEUR
davon IH-Kosten Infrastruktur	185 TEUR	177 TEUR	139 TEUR
davon IH-Kosten Fahrzeuge	333 TEUR	333 TEUR	333 TEUR
Personalkosten pro Jahr	760 TEUR	1.188 TEUR	1.520 TEUR
AfA – BOB	522 TEUR	783 TEUR	1.044 TEUR
Betriebskosten ¹ gesamt pro Jahr	2,15 Mio. Euro	2,92 Mio. Euro	3,51 Mio. Euro

¹⁾ ohne Versicherung

Die Genehmigungsvariante (Planvariante 1) hat die geringsten Betriebskosten im Vergleich zu den anderen Varianten und schneidet in der Betrachtung der Lebenszykluskosten am besten ab. Diese Variante wird als Planvariante empfohlen.

4. Detaillierte Vorstellung der Genehmigungsvariante (Planvariante 1)

Die Genehmigungsvariante (Planvariante 1) wurde bereits im Kapitel 3.1 übersichtshalber vorgestellt und wird in diesem Kapitel detailliert erläutert.

Im Kapitel 4.1 wird zunächst das geplante Oberleitungssystem allgemein beschrieben. Die vier geplanten Oberleitungsabschnitte werden örtlich konkret in Kapitel 4.2 erläutert, die zur Speisung der Oberleitung notwendigen Gleichrichterunterwerke in Kapitel 4.3. In den örtlich konkreten Beschreibungen wird auf die Lagepläne der Oberleitungsplanung (Unterlage (4.4)) Bezug genommen. Die Leitungspläne pro Versorger wurden im Vorfeld der Untersuchung der ARGE zur Verfügung gestellt und sind entsprechend in den Plänen zur Infrastrukturpositionierung berücksichtigt.

Randbedingungen, welche punktuell für den Betrieb zu berücksichtigen sind (aufgrund der Schleppkurven der 24 m langen Doppelgelenkbusse sowie wegen der Notwendigkeit, die BOB-Fahrzeuge ein- und auszudrahten), werden im Kapitel 4.3.9 beschrieben.

Die notwendigen Anpassungen des Betriebshofs für den BOB-Betrieb sind bereits in Kapitel 2.3 bzw. detaillierter in der Begleitdokumentation (Unterlage (20.1)), Kapitel 4 erläutert, weshalb sie in diesem Kapitel nicht erklärt sind.

Hinweis: Als Grundlage für die hier vorliegende vertiefte Vorplanung wurden die elektrischen Betriebsmittel (z. B. Unterwerke, Fahrleitung, Kabel) ausgelegt – d. h., die Anzahl und Position der Unterwerke, die Länge der Fahrleitungsabschnitte und die Notwendigkeit und Ausgestaltung von Kabelverbindungen wurden simulativ untersucht und ingenieurtechnisch ermittelt. Der Nachweis der technischen Auslegung der genannten Betriebsmittel und der Funktionsweise der Planvariante als Gesamtsystem wird im Simulationsbericht (Unterlage (21)) erbracht. Bei den Simulationen wurde die in Kapitel 1.4.3 beschriebene Linienführung zugrunde gelegt.

4.1. Beschreibung des geplanten Oberleitungssystems

4.1.1. Fahrdrahtaufhängung als Schrägpendelsystem

Das Oberleitungssystem versorgt die Fahrzeuge über Stromabnehmer über ein zweipoliges Leitungssystem mit elektrischer Energie. Das Oberleitungssystem ist als Schrägpendelsystem vorgesehen. Bei diesem System wird die temperaturbedingte Längenänderung der Fahrdrähte horizontal durch Änderung der Fahrdrahtablenkung am Stützpunkt und vertikal durch eine Höhenänderung des Fahrdrahtes kompensiert. Dadurch werden für die Oberleitungsanlage keine zusätzlichen Nachspanneinrichtungen erforderlich. Die Maste können durch geringere aufzunehmende Kräfte und Momente filigran ausgeführt werden. Diese Art von Fahrleitungssystem für Oberleitungsbusse ist jahrzehntelang erprobt und zuverlässig.

Durch den Anpressdruck des Schleifkontaktes und durch das seitliche Abschnwenken des Oberleitungsbusse wird die Fahrleitung in Schwingungen versetzt. Das Fahrzeug schiebt dabei immer eine Welle vor sich her. Auch die Unebenheiten der Fahrbahn werden weitergegeben und versetzen das System in Schwingungen, welches sich negativ auf den elektrischen Kontakt auswirkt. Zudem nutzen sich die Kohleschleifstücke der Stromschuhe umso stärker ab, je mehr die Fahrleitung mitschwingt. Um diese Effekte auszugleichen, wird die Fahrdrahtaufhängung als vollelastisches Schrägpendelsystem ausgelegt.

Der Vorteil der elastischen Fahrdrahtaufhängung gegenüber der starren Aufhängung besteht im Auf- und Abspringen der pendelnden Stützpunkte in Abhängigkeit vom Anpressdruck. Es muss deshalb mittels eines Draht-Parallelogramms dafür gesorgt werden, dass der Fahrdraht in jeder Pendellage senkrecht steht. Ferner ermöglicht die Schrägpendelaufhängung höhere Fahrgeschwindigkeiten in Kurven.

Durch die Systemhöhe der Oberleitungen von regelhaft 5,50 m ergeben sich im Normalfall keine erheblichen Beschränkungen. In außergewöhnlichen Fällen können Konflikte mit Baufahrzeugen oder Rettungsfahrzeugen (bspw. Einsatz von Feuerwehdrehleitern) möglich sein. Um eine Gefährdung durch elektrischen Schlag zu vermeiden, können die betreffenden Oberleitungsabschnitte selektiv abgeschaltet werden; siehe dazu auch Kapitel 5.4.3 und 5.4.4.

Der prinzipielle Aufbau der beschriebenen Schrägpendelaufhängung ist in Abbildung 4.1 dargestellt. Näheres zu den Bauarten für Obusfahrleitungen kann in der Begleitdokumentation (Unterlage (20.1)) in Kapitel 2.4.2 nachgelesen werden.

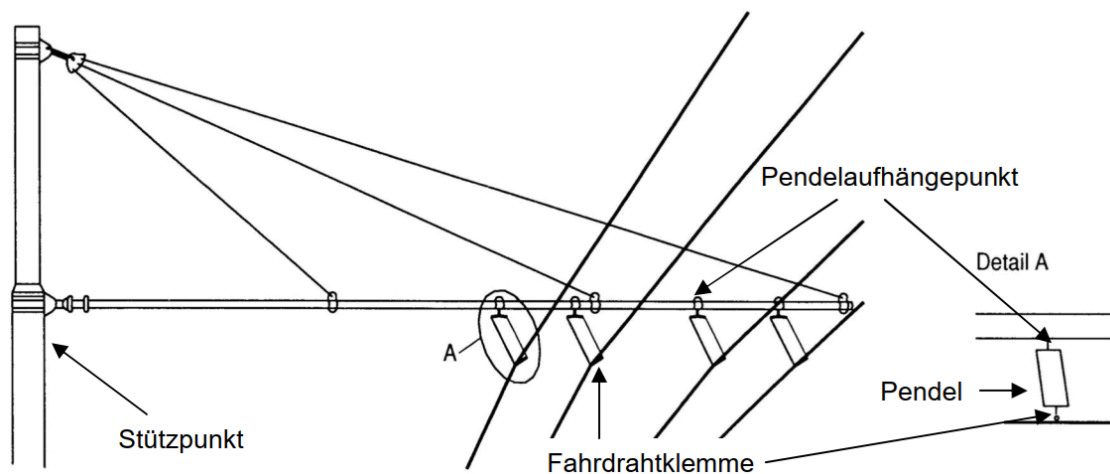


Abbildung 4.1: Prinzipieller Aufbau der Pendelaufhängung bei einer Obus-Fahrleitung [17]

4.1.2. Mastgründungen

Die Tragwerke für die Stützpunkte der Fahrdrähte sind circa alle 25 m entsprechend aufzuhängen. Im vorliegenden Vorhaben BOB Marburg erfolgt dies hauptsächlich an Masten. Für die Maste gibt es hauptsächlich zwei Gründungsarten, einerseits die Bohrpfehlgründung sowie die Gründung mittels eines Köcherfundaments. Im Verlauf der Panoramastraße können einige Masten, welche derzeit entlang der Stützwand auf der talwärts führenden Straßenseite eingeplant sind, auch mit Wandankern ersetzt werden. Eine Wandbefestigung der Masten ist nach Rückmeldungen von Hessen Mobil, vorbehaltlich der statischen Nachweise, grundsätzlich möglich. Voraussetzung dafür wäre eine Geländeuntersuchung, da keine Konstruktionsunterlagen der Stützwand vorliegen.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, bestehende Mastfundamente und Masten (für Beleuchtung oder Signalanlagen) weiter zu verwenden. Die bestehenden Masten müssen in solchen Fällen zumeist ausgetauscht werden, da sie die Zugkräfte der Oberleitung nicht aufnehmen können und/oder um die technisch notwendigen Abstände der Masten zur Oberleitung zu gewährleisten.

Die möglichen Gründungsarten sind in Unterlage (4.1) exemplarisch gezeigt.

Bei den Erdarbeiten für die Masten und Unterwerke werden lokal Kleinstmengen an Bodenaushub anfallen. Die Masten werden im bekannten Straßenraum geplant und Altstandorte sind nicht bekannt, somit ist nicht von Altlasten auszugehen. Ein Sammeln und Vermischen ist bei der Ausführung zu vermeiden, die Aushubmengen sind mit maximal zwei benachbarten Standorten (Abstand durchschnittlich jeweils ca. 25 m) zu verwerten, somit handelt es sich um die in der Ersatzbaustoffverordnung (EBV) aufgeführten Situation mit "geringe unkritische Mengen". Das bauausführende Unternehmen wird entsprechend der Regelungen der Ersatzbaustoffverordnung beauftragt.

Für das Projekt sind die Maststandorte in den aktuellen Unterlagen schematisch dargestellt. Für die finale Festlegung der Standorte sind die ober- und unterirdischen Anlagen und ästhetische Ansprüche zu beachten bzw. auch abzuwägen. Konkret zu benennen wären hier als oberirdisch gelegene Beurteilungspunkte:

- Sichtachsen anderer Einbauten (z. B. Beleuchtung, Signalisierung, Verkehrszeichen)
- gewünschte Kombination neuer Standort mit bestehenden Standorten zur allg. Minimierung (Kombimasten Oberleitung mit den o. g. anderen Einbauten)
- Pflanzachsen von Baumreihen
- Durchgangsbreiten für Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Als unterirdische Beurteilungspunkte sind zu berücksichtigen:

- die Lage von Kanälen und Versorgungsleitungen (z.B. Strom-, Gas- und Wasserversorgung, Abwasser, Medien wie Telekommunikation und Glasfaser)
- Diverse andere Fundamente (z. B. Mauern, Schächte).

Ein Gehweg mit komplizierter Belegung durch Versorgungsträger ist beispielhaft in der Abbildung 4.2 gezeigt.

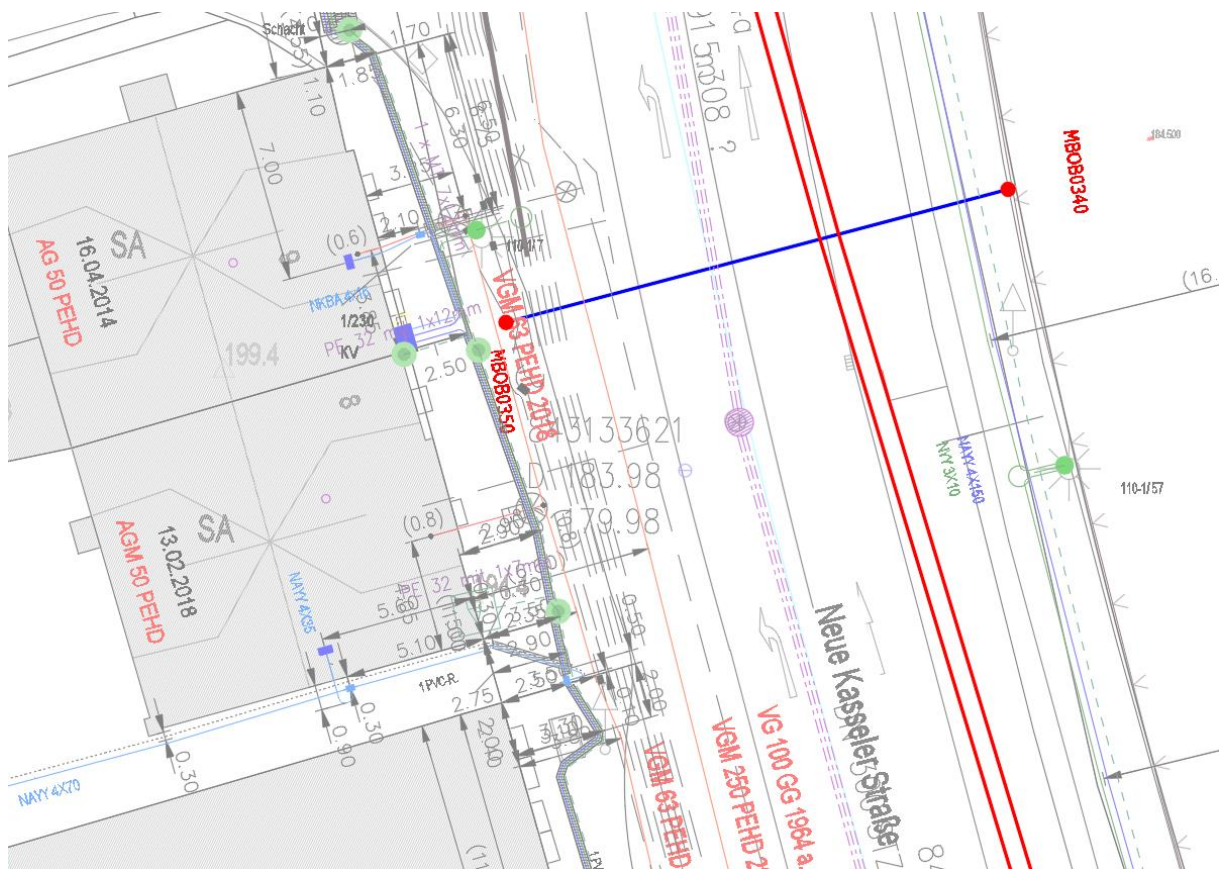


Abbildung 4.2: Exemplarischer Auszug aus der Oberleitungsplanung mit eingeblendeten Versorgungsleitungen

Auf diese Randbedingungen kann flexibel, planerisch reagiert werden; z. B. durch Verschieben der vorgeplanten Standorte in einem technisch möglichen Bereich, Anpassungen in der Bauart (z. B. durch platzsparende Köcherfundamente, Rohrfundamente) oder durch bauliche Veränderungen im Bestand (z. B. durch Umlegen von Leitungen). Die Abwägung aller für den jeweiligen Mast zu berücksichtigenden Aspekte wird in den weiteren Planungsphasen vorgenommen.

4.1.3. Aufhängung der Fahrleitung im Straßenquerschnitt

Im Verkehrsraum öffentlicher Straßen müssen Fahrleitungsanlagen eine ausreichende Durchfahrthöhe für den Straßenverkehr freilassen. Diese Forderung gilt für Nennspannungen bis 1.500 V Gleichspannung als erfüllt, wenn die lichte Höhe zwischen Fahrbahnoberkante und darüber liegenden Teilen der Fahrleitungsanlage mindestens 4,70 m beträgt. Diese Höhe kann unter Bauwerken sowie unmittelbar davor und dahinter bis auf 4,20 m verringert werden; auf die Höheneinschränkung ist durch entsprechende Warnbeschilderung hinzuweisen. Die Regelfahrdrahthöhe im gegenständlichen Projekt beträgt 5,50 m über der Fahrbahnoberkante.

Die Aufhängung der Fahrleitungsanlage an den Masten erfolgt sowohl mit Seilverspannungen als auch mit Auslegern. Standardausleger haben eine Auslage von 8,00 m. Die seitlichen Stützpunktabstände bei einer mehrspurigen Strecke sind vom Maststandpunkt aus, aufgrund der Straßenbreiten, größer als 8,00 m. Aus diesem Grund werden im Bereich der zweispurigen Oberleitung, welche für den Großteil der Anlage geplant wird, die Stützpunkte nach derzeitiger Planung ausschließlich mittels Verspannungen getragen. In den einspurigen Abschnitten werden Ausleger eingesetzt. Die möglichen Bauarten und deren Darstellung im Straßenquerschnitt sind in Unterlage (4.2) zusammengestellt.

4.1.4. Für die Fahrleitung verwendete Materialien

Die einzusetzenden Fahrdrähte haben einen Durchmesser von ca. 13 mm. Die Seile der Querverspannungen sind dünner als die Fahrdrähte, sie weisen Durchmesser von ca. 9 mm auf. Die Querverspannungen beziehungsweise Ausleger stehen selbst nicht unter elektrischer Spannung, dies wird durch die Verwendung von Isolatoren gewährleistet.

Im Bereich von Unterführungen, Schilderbrücken, Fußgängerbrücken oder Auslegern von Ampelanlagen werden die beiden Fahrdrähte von oben her mittels U-förmiger Kunststoffprofile eingehaust. Dieser spezielle Schutz vermindert das Risiko für Kurzschlüsse.

4.2. Streckenverlauf der Oberleitungsabschnitte

4.2.1. Von der Haltestelle Südbahnhof bis zur Haltestelle Botanischer Garten

Die BOB-Fahrleitung beginnt am Südbahnhof in der Wendeschleife auf dem Hildegard-Hamm-Brücher-Platz. Hier wird über den Mast MBOB7290 die elektrische Einspeisung in die Oberleitung aus dem Unterwerk am Südbahnhof (siehe Kapitel 4.3.4) vorgenommen. Die Fahrdrähte werden über Seilverspannungen getragen.

In Höhe der Zeppelinstraße 17a biegt die Oberleitung 2-spurig in Richtung Osten ab. Von Westen her wird in der südlichen Haltestelle „Konrad-Adenauer-Brücke“ eine Eindrahtstelle für die BOB-Fahrzeuge errichtet. Das heißt, dass hier das BOB-Fahrzeug in die Haltestelle in eine (entsprechend des Fahrzeugtyps abmarkierte) Halteposition fährt. Dort werden die Stromabnehmerstangen durch das Fahrzeug gehoben und mittels Eindrahttrichter an die Fahrdrähte geführt. Das Fahrzeug wird ab diesem Zeitpunkt mit Strom aus der Oberleitung versorgt. Am Mastpaar MBOB7480/MBOB7490 am östlichen Ende der südlichen Haltestelle „Konrad-Adenauer-Brücke“ wird eine elektrische Einspeisung (aus dem Unterwerk am Südbahnhof, siehe Kapitel 4.3.4) in die Oberleitung realisiert. Aussagen zu einer abweichenden Linienführung, bei der die Bedienung des Südbahnhofs nicht erfolgt, sondern zwischen den Haltestellen „Konrad-Adenauer-Brücke“ und „An der Schanze“ direkt gefahren wird, trifft der Simulationsbericht (Unterlage (21)) in seinem Kapitel 4.8.

Ab der Haltestelle Konrad-Adenauer-Brücke sind bis zum Oberleitungsbereich an der Frankfurter Straße (siehe Kapitel 4.2.4) je Pol zwei erdverlegte Verbindungskabel mit jeweils 1x240 mm² Cu, also insgesamt 4x240 mm² Cu, vorgesehen. Weiterhin ist zwischen der Einspeisung am Mastpaar MBOB7480/MBOB7490 und der Einspeisung am Mastpaar MBOB8440/MBOB8430 ein ebenfalls erdverlegtes Kabel 1x400 mm² Cu (je Pol) vorgesehen.

Damit die BOB-Fahrzeuge sowohl von Westen als auch von Osten in die Zeppelinstraße mit (an die Oberleitung) gehobenen Stromabnehmern fahren können, ist am nördlichen Ende der Zeppelinstraße in südlicher Fahrtrichtung eine Weiche in die Oberleitung einzubauen. Die Weiche kommt ohne aktive Teile aus. Die Aufhängung der Weiche erfolgt über vier Masten im Einmündungsbereich. Um den Stich in Richtung Südbahnhof (Hildegard-Hamm-Brücher-Platz) elektrisch spannungsfrei schalten zu können, werden im Einmündungsbereich derselben Kreuzung auch drei elektrische Trennstellen in die Oberleitung eingebaut.

Am Mastpaar MBOB7110/MBOB7120 wird eine weitere Speisestelle (aus dem Unterwerk am Südbahnhof, siehe Kapitel 4.3.4) für beide Spuren der Oberleitung in Richtung der Lahnberge hergestellt.

Von der Einmündung in Richtung der Wendeschleife am Südbahnhof (Hildegard-Hamm-Brücher-Platz) bis zur Kreuzung Auf den Lahnbergen/Karl-von-Frisch-Straße verläuft die Oberleitung zweiseitig. Auf diesem Abschnitt werden durchgehend Seilverspannungen als Tragwerke verwendet. An den Masten MBOB6010/MBOB6020 ist je Spur und Richtung eine Einspeisestelle aus dem Unterwerk Brüder-Grimm-Straße (siehe Kapitel 4.3.7) sowie je Spur eine Trennstelle vorgesehen. An den Masten MBOB4630/MBOB4640 erfolgen die Einspeisungen aus dem Unterwerk Alte Feldfabrik (siehe Kapitel 4.3.3); dort sind ebenfalls Trennstellen vorgesehen.

Die Oberleitung über der Spur Richtung Norden endet an der nordwärtigen Haltestelle Botanischer Garten. Die Oberleitung auf der nach Süden führenden Fahrspur wird bis zur südseitigen Haltestelle Botanischer Garten weitergeführt. Auf diesem ca. 330 m langen Streckenabschnitt wird die Oberleitung zunächst ebenfalls mit Seilverspannungen und auf den letzten ca. 200 m mittels Auslegerkonstruktionen getragen.

In der südwärtigen Haltestelle Botanischer Garten wird eine weitere Eindrahtstelle für die BOB-Fahrzeuge eingebaut und es werden in der Haltestelle entsprechende Markierungen der Halteposition gesetzt.

Der beschriebene Streckenabschnitt hat eine Streckenlänge von ca. 4 km. Auf den zweiseitigen Abschnitten sind Querkupplungen der beiden Fahrleitungen über 1x120 mm² Cu (je Pol) geplant, welche ca. alle 300 m vorgesehen sind. Die geplanten Einrichtungen sind auf den Blattnummern 1 bis 18 verzeichnet.

4.2.2. Kreisel Baldingerstraße/Auf den Lahnbergen bis Haltestelle Ginseldorfer Weg

Ab der Einmündung Kreisel Baldingerstraße/Auf den Lahnbergen beginnt ein weiterer Oberleitungsabschnitt. Die Oberleitung folgt dem Streckenverlauf auf der Panoramastraße bis zu den Haltestellen am Ginseldorfer Weg. Kurz hinter dem Kreisel wird auf der Spur in Richtung Norden eine Eindrahtstelle für die BOB-Fahrzeuge mit abmarkierter Halteposition eingerichtet. Diese Eindrahtstelle hat einen Platzbedarf von ca. 27 m und ist vergleichbar mit einer normalen, für die 24 m langen BOB-Fahrzeuge tauglichen Bushaltestelle.

Im Bereich Kreisel Baldingerstraße/Auf den Lahnbergen wird ein einzelner Mast als Auslegerkonstruktion geplant. Ansonsten werden generell durchgehend bis zum Ende des Fahrleitungsbereichs an den Haltestellen Ginseldorfer Weg Seilverspannungen als Tragwerke eingesetzt, da die Nebeneinanderführung beider Fahrspuren als Planungsgrundlage unterstellt wird. Da die Oberleitung an der Haltestelle Ginseldorfer Weg in Richtung der Innenstadt kürzer ist als in Richtung der Lahnberge, sind an der Haltestelle in Richtung der Lahnberge nochmal zwei Ausleger als Tragwerk für die Oberleitung vorgesehen. An dieser Haltestelle wird auch eine Eindrahtstelle mit abmarkierter Halteposition für die BOB-Fahrzeuge errichtet.

Im beschriebenen Streckenabschnitt befinden sich drei Speisestellen, an denen die Oberleitung mit Strom versorgt wird. Die Speisestellen befinden sich bei den Mastpaaren MBOB3960/MBOB3970 (Unterwerk Lahnberge/Bauerbach, siehe Kapitel 4.3.2), MBOB2700/MBOB2710 (Unterwerk Panoramastraße, siehe Kapitel 4.3.1) und MBOB1230/MBOB1220 (Unterwerk Ginseldorfer Weg, siehe Kapitel 4.3.8). Zwischen den Unterwerken Panoramastraße /

Ginseldorfer Weg ist zudem eine Verstärkungsleitung 1x240 mm² Cu (je Pol) vorgesehen. Die Verstärkungsleitung wird entweder auf den Masten mitgeführt oder erdverlegt. Sie wird ca. alle 300 m mit beiden Fahrleitungen quergekuppelt über 1x120 mm² Cu (je Pol).

Der beschriebene Streckenabschnitt hat eine Streckenlänge von ca. 4,3 km. Auf den zweispurigen Abschnitten sind Querkupplungen der beiden Fahrleitungen über 1x120 mm² Cu (je Pol) geplant, welche ca. alle 300 m vorgesehen sind. Die geplanten Einrichtungen sind auf den Blattnummern 19 bis 37 verzeichnet.

Zwischen der Haltestelle Ginseldorfer Weg bis zur Haltestelle Schlosserstraße wird keine Oberleitung errichtet. Zur Verbindung des hier beschriebenen Oberleitungsabschnittes ab dem Ginseldorfer Weg mit dem Oberleitungsabschnitt an der Schlosserstraße (siehe Kapitel 4.2.3) sind zwischen diesen zwei Haltestellen je Pol zwei Verbindungskabel mit jeweils 1x240 mm² Cu vorgesehen, welche in der Erde verlegt werden.

Im Rahmen der Erneuerung der Brücke über die Main-Weser-Bahn sollte die Ertüchtigung dieser Brücke für das Setzen von Oberleitungsmasten vorgesehen werden. In diesem Zuge kann zwischen den Haltestellen Ginseldorfer Weg und Schlosserstraße die Oberleitung durchgehend aufgebaut werden. Die aktuell vorgesehenen Verbindungskabel können dabei entfallen und ein gemeinsamer Oberleitungsabschnitt vom Kreisel Baldingerstraße/Auf den Lahnbergen bis zur Haltestelle Zimmermannstraße entsteht. Diese Konfiguration erspart das Ab- und erneute Andrahten, was nach der derzeitigen Planung auf der Strecke zwischen den Haltestellen Ginseldorfer Weg und Schlosserstraße notwendig ist.

4.2.3. Haltestelle Schlosserstraße bis Haltestelle Zimmermannstraße

Von der Haltestelle Schlosserstraße bis zur Haltestelle Zimmermannstraße ist ein weiterer Oberleitungsabschnitt vorgesehen. Über den gesamten Abschnitt werden die Fahrdrähte der Oberleitung über Seilverspannungen getragen. In der Haltestelle Schlosserstraße in südlicher Richtung befindet sich eine Eindrahtstelle für die BOB-Fahrzeuge mit markierter Halteposition. Außerdem verlaufen ab dort zum Oberleitungsabschnitt am Ginseldorfer Weg (siehe Kapitel 4.2.2) wie bereits erwähnt Verbindungskabel, um ein zusammenhängendes Fahrleitungsnetz zu bilden. Wie bereits in Kapitel 4.2.2 erwähnt, ist im Rahmen einer möglichen Erneuerung der Brücke über die Main-Weser-Bahn statt der Verbindungskabel die Ertüchtigung dieser Brücke für das Setzen von Oberleitungsmasten vorzusehen, um die derzeit vorgesehene Lücke im Fahrleitungsnetz zu schließen.

Eine weitere Eindrahtstelle mit abmarkierter Halteposition befindet sich in der nordseitigen Haltestelle an der Zimmermannstraße.

Für den beschriebenen Streckenabschnitt ist eine elektrische Einspeisung am Mastpaar MBOB0460/MBOB0470 (zum Unterwerk Hauptbahnhof, siehe Kapitel 4.3.6) vorgesehen. Er ist auf den Plänen mit den Blattnummern 38-40 eingezeichnet und hat eine Streckenlänge von ca. 0,6 km. Auf den zweispurigen Abschnitten sind Querkupplungen der beiden Fahrleitungen über 1x120 mm² Cu (je Pol) geplant, welche ca. alle 300 m vorgesehen sind.

4.2.4. Haltestelle Gutenbergstraße bis Haltestelle Frankfurter Straße

Der letzte Abschnitt der Oberleitungsanlage erstreckt sich von der Haltestelle Gutenbergstraße bis zur Haltestelle Frankfurter Straße. Die Oberleitung wird in diesem Abschnitt überwiegend durch Seilverspannungen getragen. Lediglich zu Beginn und Ende des Abschnittes sind Ausleger als Tragwerke, aufgrund der richtungsabhängig unterschiedlichen Positionen der genannten Haltestellen, vorgesehen.

An der Haltestelle Gutenbergstraße in westliche Richtung und an der Haltestelle Frankfurter Straße in nördlicher Richtung sind Eindrahtstellen für die BOB-Fahrzeuge und entsprechende

Markierungen der Haltepositionen vorgesehen. Die elektrische Speisung des Abschnitts ist am Mastpaar MBOB8430/MBOB8440 (vom Unterwerk Amtsgericht, siehe Kapitel 4.3.5) geplant. Weiterhin sind, wie bereits erwähnt, je Pol ein Kabel von der Einspeisung am Mastpaar MBOB8430/MBOB8440 zur Einspeisung am Mast MBOB7490 sowie je Pol ein Kabel vom Ende des Fahrleitungsabschnitts an der Frankfurter Straße zum Fahrleitungsabschnitt beginnend ab der Konrad-Adenauer-Brücke (siehe Kapitel 4.2.1) in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Der beschriebene Streckenabschnitt hat eine Streckenlänge von ca. 1,7 km. Auf den zweispurigen Abschnitten sind Querkupplungen der beiden Fahrleitungen über 1x120 mm² Cu (je Pol) geplant, welche ca. alle 300 m vorgesehen sind. Der beschriebene Oberleitungsabschnitt ist auf den Plänen mit den Blattnummern 41 bis 48 verzeichnet.

4.3. Standorte der Gleichrichterunterwerke

4.3.1. Panoramastraße

Das Unterwerk befindet sich auf dem Parkplatz (bergab) an der Panoramastraße. Es besitzt die in Tabelle 4.1 aufgelisteten technischen Eigenschaften. Das Grundstück, auf dem das GUV gebaut wird, ist ebenfalls in Tabelle 4.1 spezifiziert. Der zugehörige Planausschnitt (Quelle: Blatt 27 aus Unterlage (4.4)) ist in Abbildung 4.3 gezeigt.

Tabelle 4.1: Eigenschaften GUV 01 Panoramastraße und zugehöriges Grundstück

Daten	Wert
Abmessungen	10 m x 4 m
Bemessungsleistung	660 kVA
Nennleistung	1.000 kVA
Gemarkung	Marburg
Flurnummer	45
Flurstückszähler	13
Flurstücksnenner	61
Eigentümer	Land Hessen - Hessen Mobil Marburg, Raiffeisenstraße 7, 35043 Marburg
Entfernung zur 20 kV-Trasse	280 m

Die Einspeisung erfolgt an zwei Punkten. Der Speisepunkt PS1 speist den Abschnitt bergab zum Unterwerk GUV 08 Ginseldorfer Weg. Der Speisepunkt PS2 versorgt den Abschnitt bergauf zum Unterwerk GUV 02 Lahnberge/Bauerbach. Beide Einspeisungen erfolgen am Mast MBOB4630. Die Verlegung der Speisekabel erfolgt bis zum Mast erdverlegt.

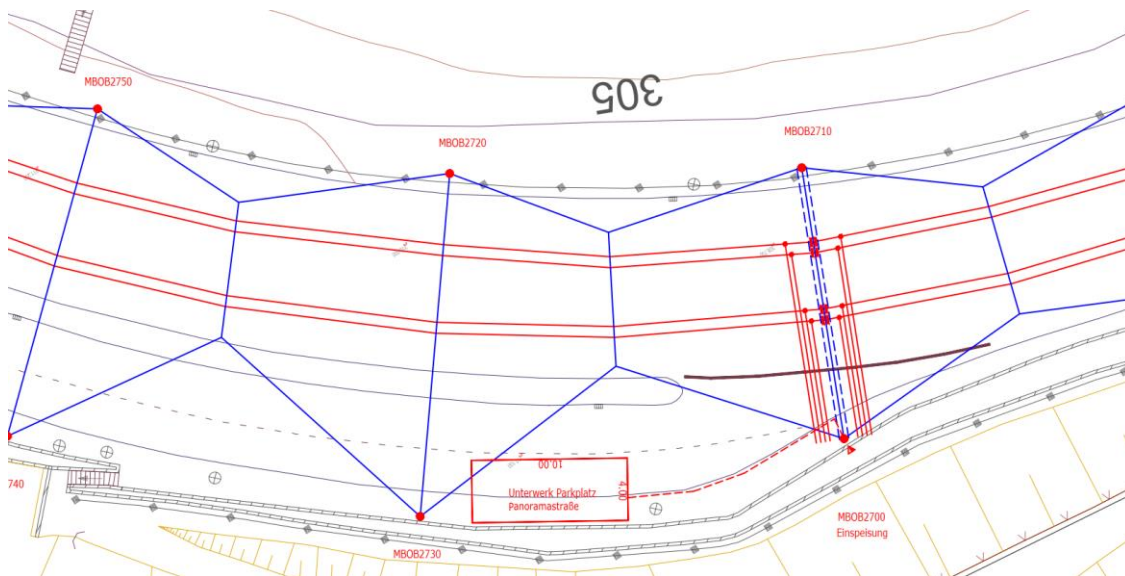


Abbildung 4.3: Standort des Unterwerks GUV 01 Panoramastraße und der Einspeisungen PS1 (nach rechts) und PS2 (nach links) am Mast MBOB2700, Quelle: Blatt 27 aus Unterlage (4.4)

4.3.2. Lahnberge/Bauerbach

Das Unterwerk befindet sich an der Panoramastraße gegenüber der Ausfahrt zum Fernheizwerk. Es besitzt die in Tabelle 4.2 aufgelisteten Eigenschaften. Das Grundstück, auf dem das GUV gebaut wird, ist ebenfalls in Tabelle 4.2 spezifiziert. Der zugehörige Planausschnitt (Quelle: Blatt 20 aus Unterlage (4.4)) ist in Abbildung 4.4 und Abbildung 4.5 gezeigt.

Tabelle 4.2: Eigenschaften GUV 02 Lahnberge / Bauerbach und zugehöriges Grundstück

Daten	Wert
Abmessungen	10 m x 4 m
Bemessungsleistung	660 kVA
Nennleistung	1.000 kVA
Gemarkung	Bauerbach
Flurnummer	8
Flurstückszähler	17
Flurstücksnummer	2
Eigentümer	Land Hessen, Forstverwaltung, Hangelburg 2, 35274 Kirchhain
Entfernung zur 20 kV-Trasse	15 m

Die Einspeisung erfolgt an zwei Punkten. Der Speisepunkt LBB1 speist den Abschnitt bergab zum Unterwerk GUV 01 Panoramastraße. Der Speisepunkt PS2 versorgt den Abschnitt Richtung Klinikum. Beide Einspeisungen erfolgen am Mast MBOB3960. Die Verlegung der Speisekabel erfolgt bis zum Mast erdverlegt.

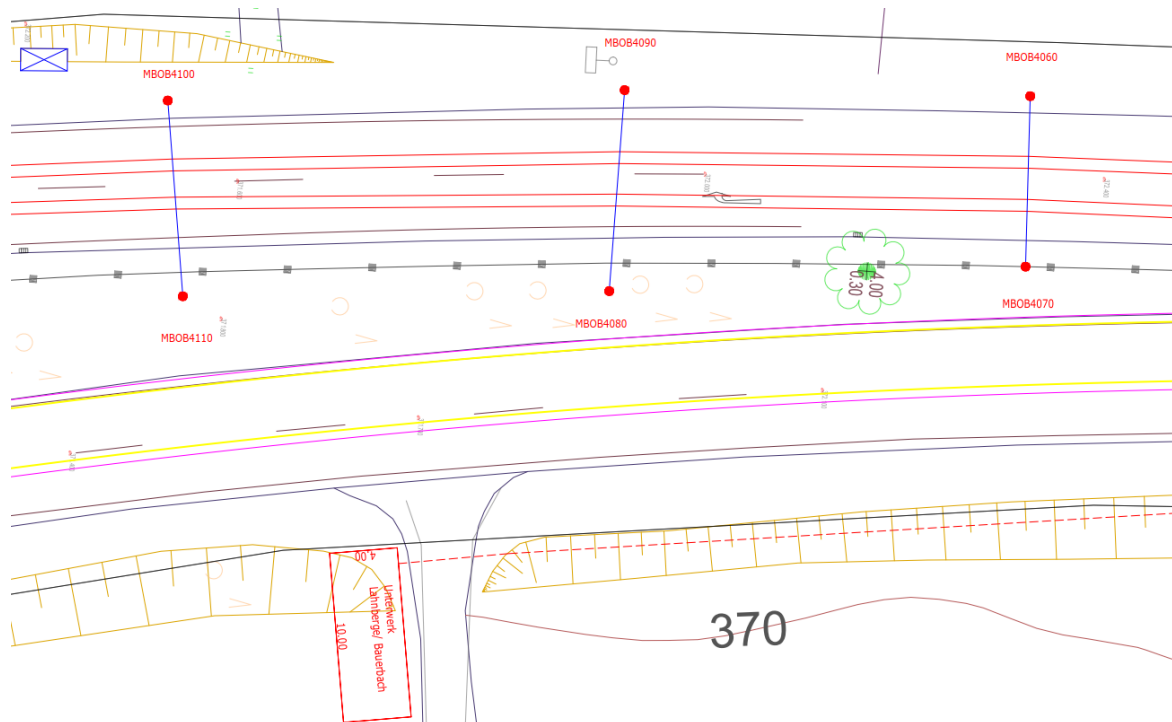


Abbildung 4.4: Standort des Unterwerks GUV 02 Lahnberge/Bauerbach,
Quelle: Blatt 20 aus (Unterlage (4.4))

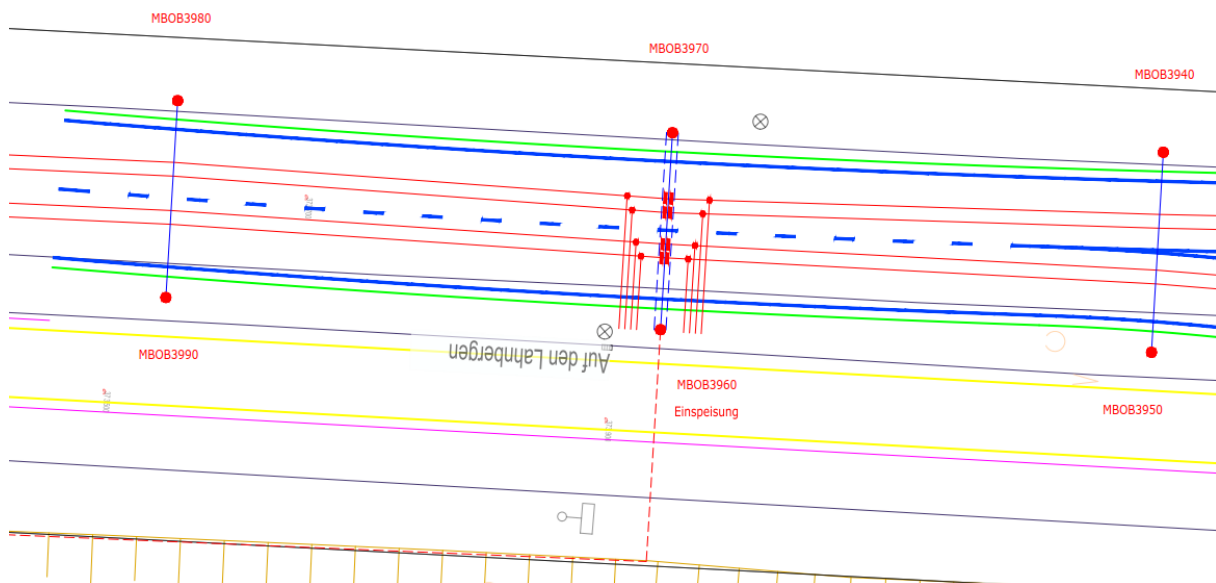


Abbildung 4.5: Standort der Einspeisungen LBB1 (nach rechts) und LBB2 (nach links) am Mast MBOB3960 (kurz vor dem Abzweig zum Kraftwerk), Quelle: Blatt 20 aus Unterlage (4.4)

4.3.3. Alte Feldfabrik

Das Unterwerk befindet sich auf dem Gelände der alten Feldfabrik, gegenüber vom neuen Botanischen Garten auf den Lahnbergen. Es besitzt die in Tabelle 4.3 aufgelisteten Eigenschaften. Das Grundstück, auf dem das GUV gebaut wird, ist ebenfalls in Tabelle 4.3

spezifiziert. Der zugehörige Planausschnitt (Quelle: Blatt 15 aus Unterlage (4.4)) ist in Abbildung 4.6 gezeigt.

Tabelle 4.3: Eigenschaften G UW 03 Alte Feldfabrik und zugehöriges Grundstück

Daten	Wert
Abmessungen	10 m x 4 m
Bemessungsleistung	660 kVA
Nennleistung	1.000 kVA
Gemarkung	Marburg
Flurnummer	45
Flurstückszähler	28
Flurstücksnummer	30
Eigentümer	Land Hessen – Hessisches Ministerium für Kunst, Biegenstraße 10, 35037 Marburg
Entfernung zur 20 kV-Trasse	100 m

Die Einspeisung erfolgt an zwei Punkten. Der Speisepunkt FF1 speist den Abschnitt bergauf Richtung Klinikum / neuer Campus Nord. Der Speisepunkt FF2 versorgt den Abschnitt stadteinwärts Richtung G UW 07 Brüder-Grimm-Straße. Beide Einspeisungen erfolgen am Mast MBOB4630. Die Verlegung der Speisekabel erfolgt bis zum Mast erdverlegt.

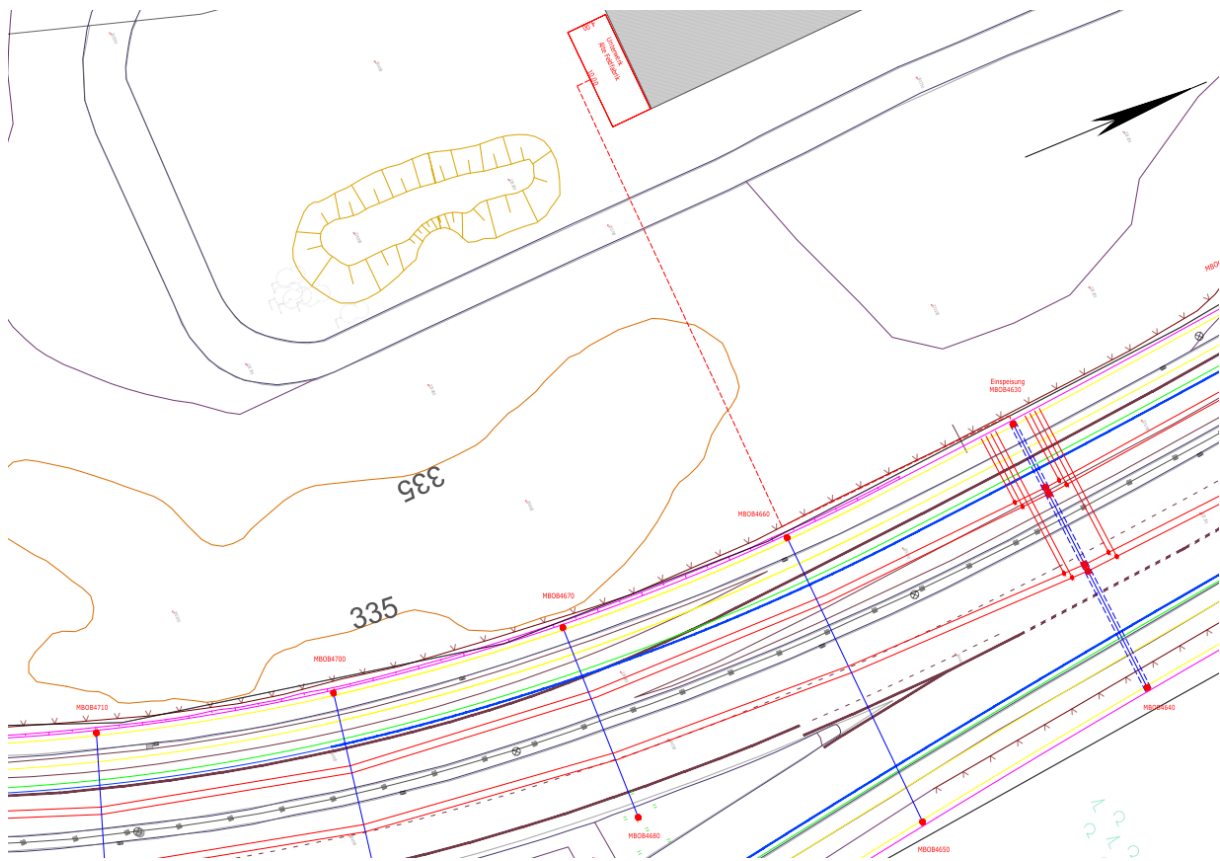


Abbildung 4.6: Standort des Unterwerks GUV 03 Alte Feldfabrik und der Einspeisungen FF1 (nach rechts) und FF2 (nach links) am Mast MBOB4630, Quelle: Blatt 15 aus Unterlage (4.4)

4.3.4. Südbahnhof

Das Unterwerk steht auf dem Parkplatz gegenüber des Hauses Frauenbergstraße 4A in der Nähe des Südbahnhofs. Es besitzt die in Tabelle 4.4 aufgelisteten Eigenschaften. Das Grundstück, auf dem das GUV gebaut wird, ist ebenfalls in Tabelle 4.4 spezifiziert. Die zugehörigen Planausschnitte (Quelle: Blatt 1 und 2 aus Unterlage (4.4)) sind in Abbildung 4.7, Abbildung 4.8 und Abbildung 4.9 gezeigt.

Tabelle 4.4: Eigenschaften GUV 04 Südbahnhof und zugehöriges Grundstück

Daten	Wert
Abmessungen	10 m x 4 m
Bemessungsleistung	1.000 kVA
Nennleistung	1.000 kVA
Gemarkung	Marburg
Flurnummer	13
Flurstückszähler	120
Flurstücksnummer	12
Eigentümer	DB Netz Aktiengesellschaft, Theodor-Heuss-Allee 7, 60486 Frankfurt am Main

Daten	Wert
Entfernung zur 20 kV-Trasse	100 m

Die Einspeisung erfolgt an drei Punkten. Der Speisepunkt SBF1 speist den Abschnitt Richtung Innenstadt zum GUV 05 Amtsgericht Marburg. Der Speisepunkt SBF2 versorgt den Abschnitt stadtauswärts Richtung GUV 07 Brüder-Grimm-Straße. Der dritte Speisepunkt ist SBF5, welcher die Stichstrecke zum Südbahnhof entlang der Zeppelinstraße versorgt. Die Verlegung der Speisekabel erfolgt bis zum jeweiligen Mast erdverlegt.

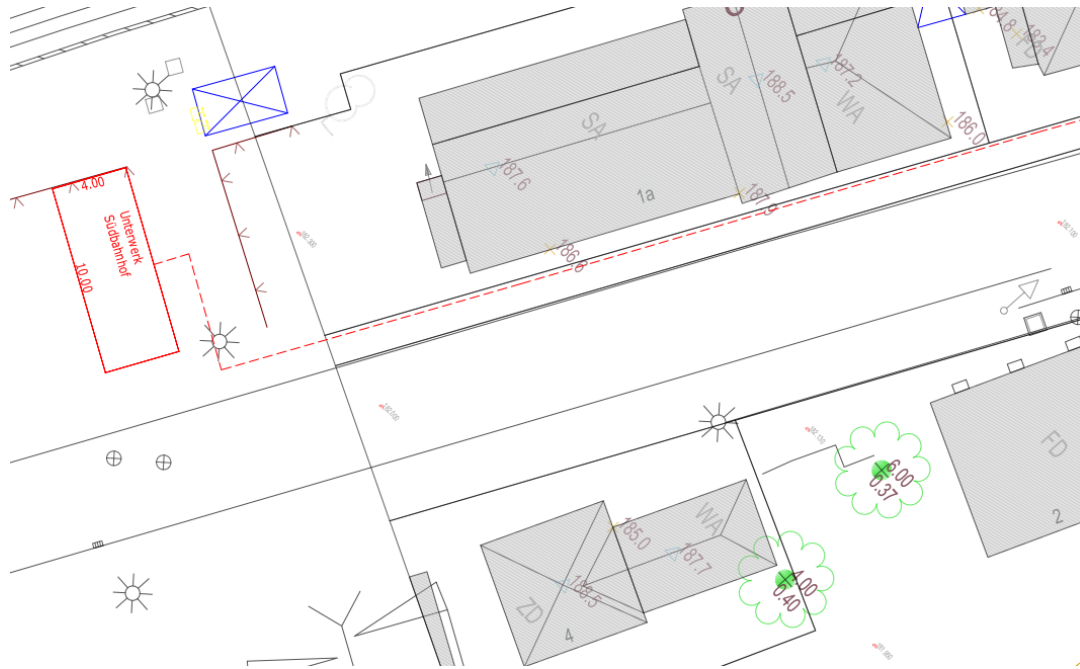


Abbildung 4.7: Standort des Unterwerks GUV 04 Südbahnhof (rotes Rechteck) mit erdverlegtem Speisekabel (rote Linie) Quelle: Blatt 1 aus Unterlage (4.4)

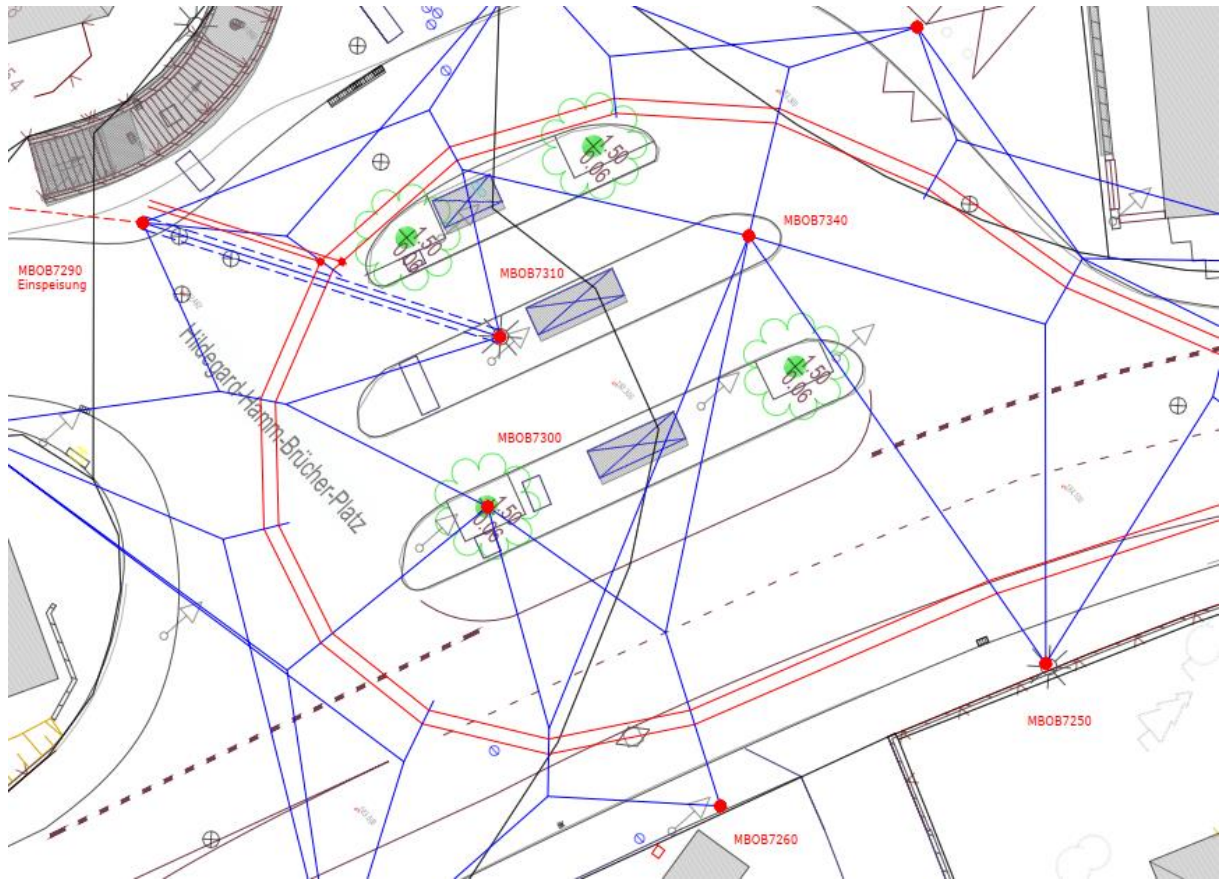


Abbildung 4.8: Einspeisung am Südbahnhof SBF5 am Mast MBOB7290,
Quelle: Blatt 1 aus Unterlage (4.4)

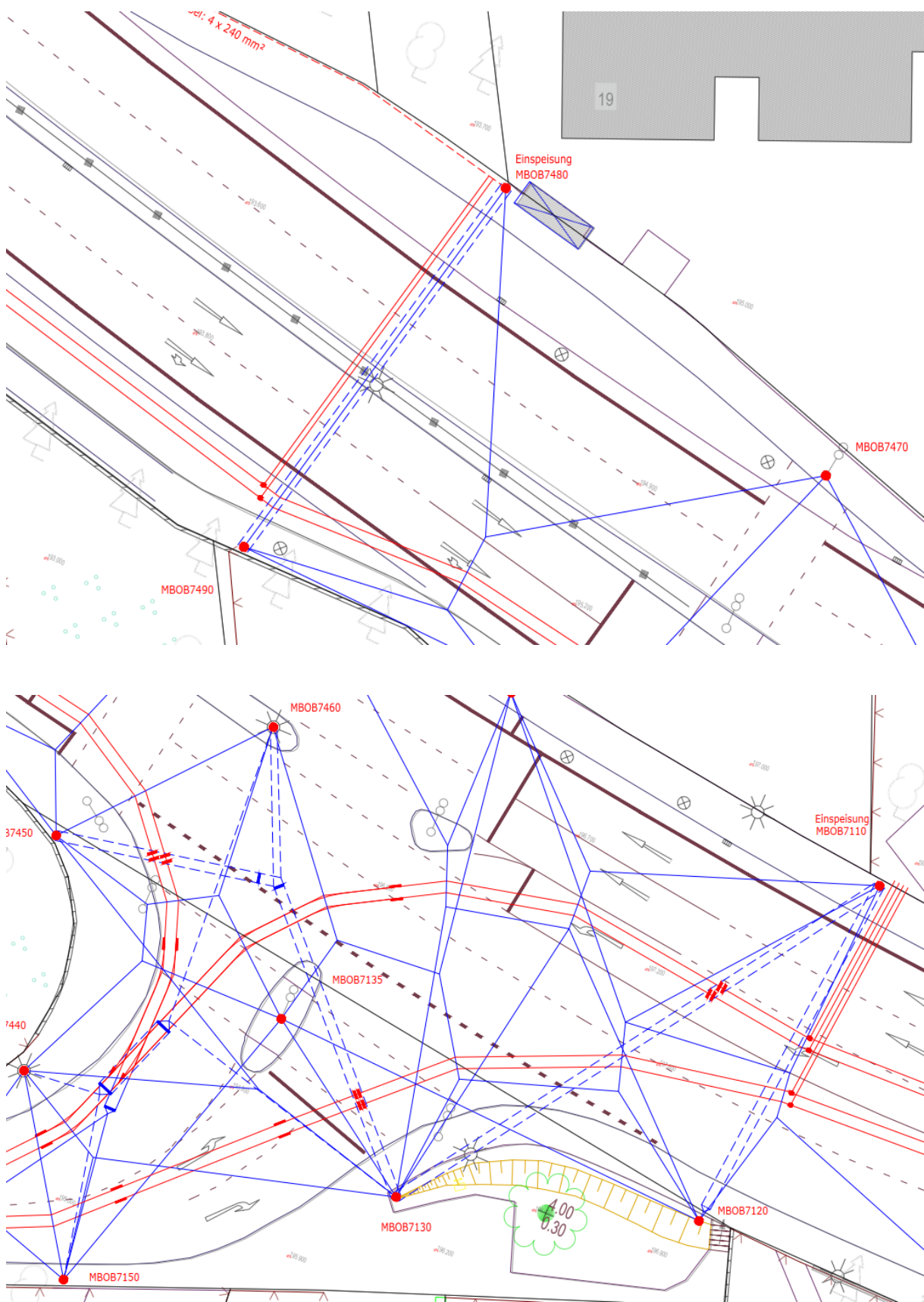


Abbildung 4.9: Einspeisung Südbahnhof SBF1 (Mastpaar MBOB7480/MBOB7490, oben) und SBF2 (Mastpaar MBOB7110/MBOB7120, unten) nahe der Konrad-Adenauer-Bücke, Quelle: Blatt 2 aus Unterlage (4.4)

4.3.5. Amtsgericht Marburg

Das Unterwerk steht auf dem Parkplatz neben dem Haus Universitätsstraße 55, gegenüber des Amtsgericht Marburg. Es besitzt die in Tabelle 4.5 aufgelisteten technischen Eigenschaften. Das Grundstück, auf dem das GUV gebaut wird, ist ebenfalls in Tabelle 4.5 spezifiziert. Der zugehörige Planausschnitt (Quelle: Blatt 43 aus Unterlage (4.4)) ist in Abbildung 4.10 gezeigt.

Tabelle 4.5: Eigenschaften GUV 05 Amtsgericht Marburg und zugehöriges Grundstück

Daten	Wert
Abmessungen	10 m x 4 m
Bemessungsleistung	1.000 kVA
Nennleistung	1.000 kVA
Gemarkung	Marburg
Flurnummer	21
Flurstückszähler	104
Flurstücksnummer	14
Eigentümer	Sparkasse Marburg-Biedenkopf
Entfernung zur 20 kV-Trasse	15 m

Die Einspeisung erfolgt an zwei Punkten. Der Speisepunkt AGM1 speist den Abschnitt Richtung Altstadt. Der Speisepunkt AGM2 versorgt den Abschnitt Richtung GUV 04 Südbahnhof. Die Verlegung der Speisekabel erfolgt bis zum jeweiligen Mast erdverlegt.

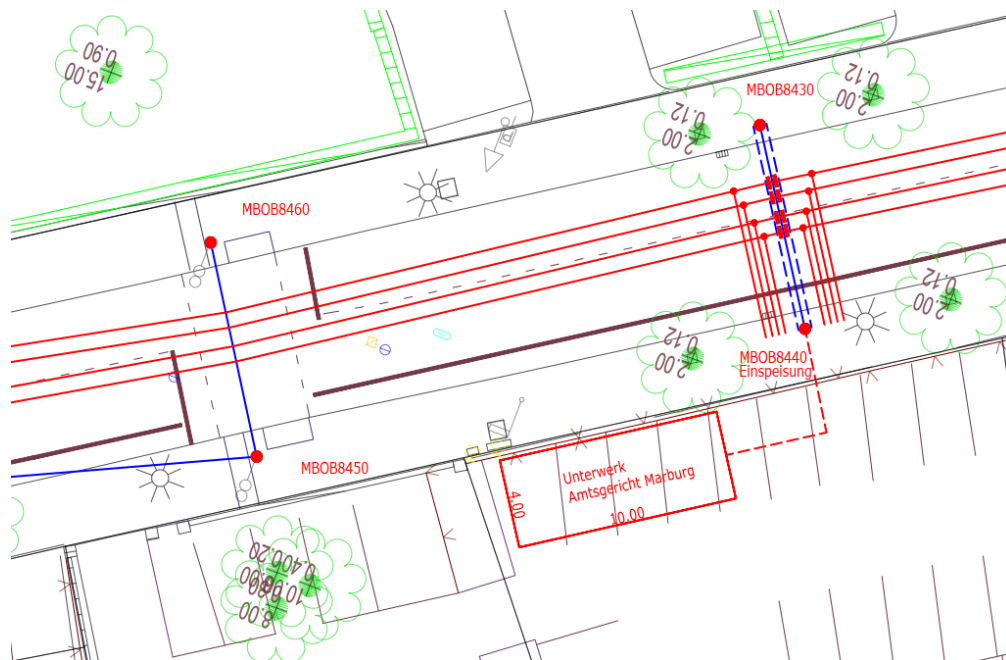


Abbildung 4.10: Standort des Unterwerks GUV 05 Amtsgericht Marburg und der Einspeisungen AGM1 (nach links) und AGM2 (nach rechts) am Mastpaar MBOB8430/MBOB8440, Quelle: Blatt 43 aus Unterlage (4.4)

4.3.6. Hauptbahnhof

Das Unterwerk steht auf dem Parkplatz gegenüber des Hauses Neue Kasseler Straße 11 in der Nähe des Hauptbahnhofs. Es besitzt die in Tabelle 4.6 aufgelisteten technischen Eigenschaften. Das Grundstück, auf dem das G UW gebaut wird, ist ebenfalls in Tabelle 4.6 spezifiziert. Der zugehörige Planausschnitt (Quelle: Blatt 40 aus Unterlage (4.4)) ist in Abbildung 4.10 und Abbildung 4.11 gezeigt.

Tabelle 4.6: Eigenschaften G UW 06 Hauptbahnhof und zugehöriges Grundstück

Daten	Wert
Abmessungen	10 m x 4 m
Bemessungsleistung	1.000 kVA
Nennleistung	1.000 kVA
Gemarkung	Marburg
Flurnummer	4
Flurstückszähler	18
Flurstücksnummer	135
Eigentümer	KREA Domus OHG, Neue Kasseler Straße 1, 35039 Marburg
Entfernung zur 20 kV-Trasse	20 m

Die Einspeisung erfolgt nur an einer Stelle für die Fahrleitungen in beide Richtungen. Der Speisepunkt HBF1 befindet sich am Mast MBOB0460 und speist den Abschnitt Richtung G UW 08 Ginseldorfer Weg entlang der Neuen Kasseler Straße. Die Verlegung des Speisekabels erfolgt bis zum Mast erdverlegt.

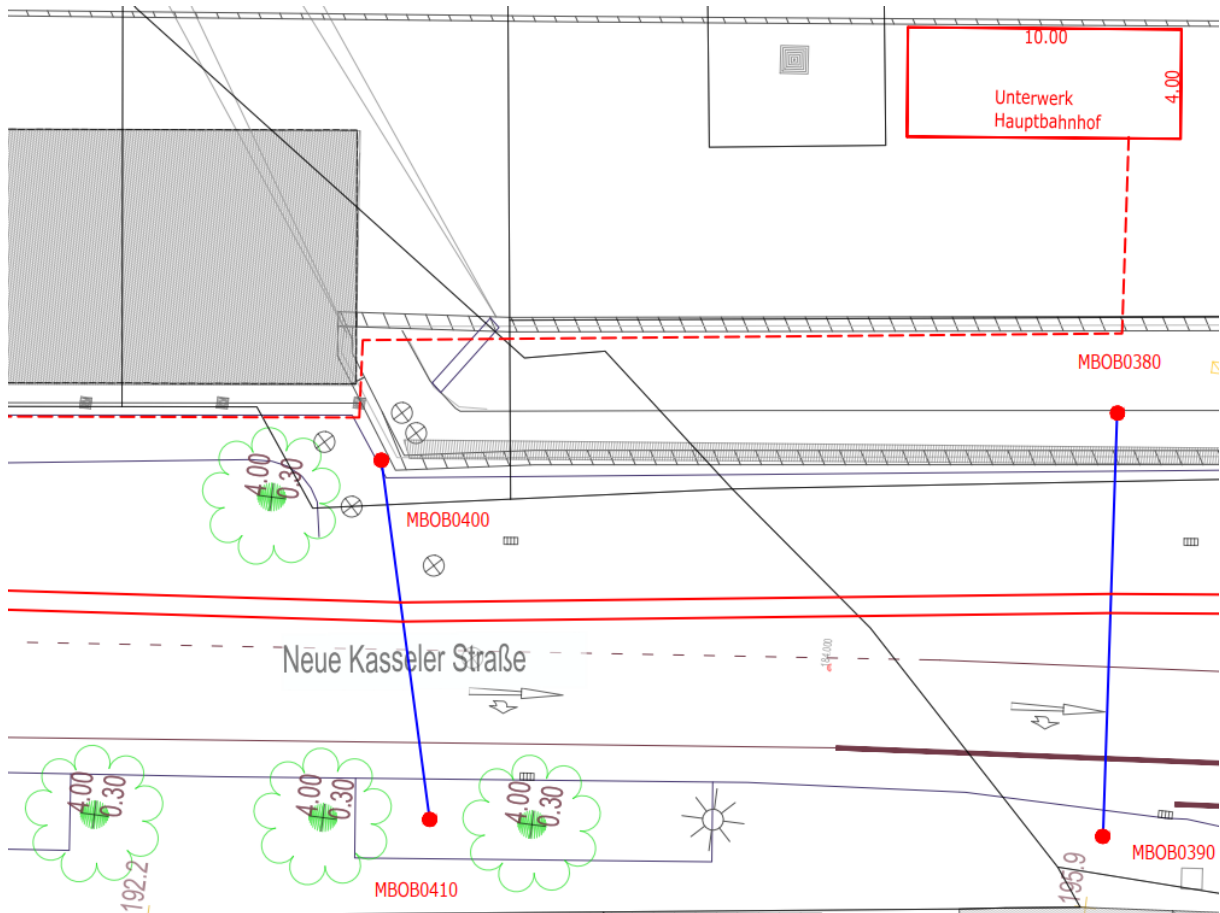


Abbildung 4.11: Standort des Unterwerks GUV 06 Hauptbahnhof gegenüber des Hauses Neue Kasseler Straße 11 an der Kreuzung zur Zimmermannstraße, Quelle: Blatt 40 aus Unterlage (4.4)

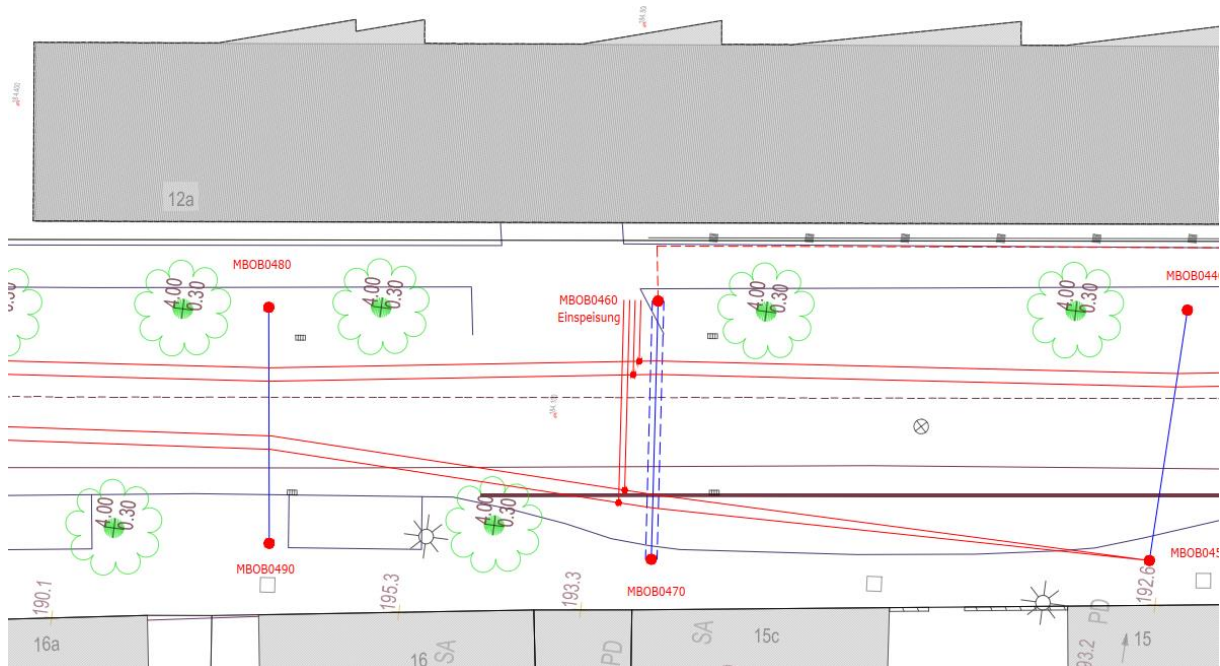


Abbildung 4.12: Standort der Einspeisung HBF1 am Mast MBOB0460, Quelle: Blatt 39 aus Unterlage (4.4)

4.3.7. Brüder-Grimm-Straße

Das Unterwerk G UW 07 Brüder-Grimm-Straße befindet sich an der Kreuzung von Großseelheimer Straße und Brüder-Grimm-Straße auf den Parkplätzen neben dem Gebäude Großseelheimer Straße 62 c. Es besitzt die in Tabelle 4.7 aufgelisteten technischen Eigenschaften. Das Grundstück, auf dem das G UW gebaut wird, ist ebenfalls in Tabelle 4.7 spezifiziert. Der zugehörige Planausschnitt (Quelle: Blatt 8 aus Unterlage (4.4)) ist in Abbildung 4.13 gezeigt.

Tabelle 4.7: Eigenschaften G UW 07 Brüder-Grimm-Straße und zugehöriges Grundstück

Daten	Wert
Abmessungen	10 m x 4 m
Bemessungsleistung	660 kVA
Nennleistung	1.000 kVA
Gemarkung	Marburg
Flurnummer	56
Flurstückszähler	11 und 12
Flurstücksnummer	-
Eigentümer	GeWoBau, Pilgrimstein 17, 35037 Marburg
Entfernung zur 20 kV-Trasse	25 m

Die Einspeisung erfolgt an zwei Punkten. Der Speisepunkt BGRI1 speist den Abschnitt Richtung Innenstadt zum G UW 04 Südbahnhof. Der Speisepunkt BGRI2 versorgt den Abschnitt stadtauswärts Richtung G UW 03 Alte Feldfabrik. Beide Einspeisungen erfolgen am Mast MBOB6010. Die Verlegung der Speisekabel erfolgt bis zum Mast erdverlegt.

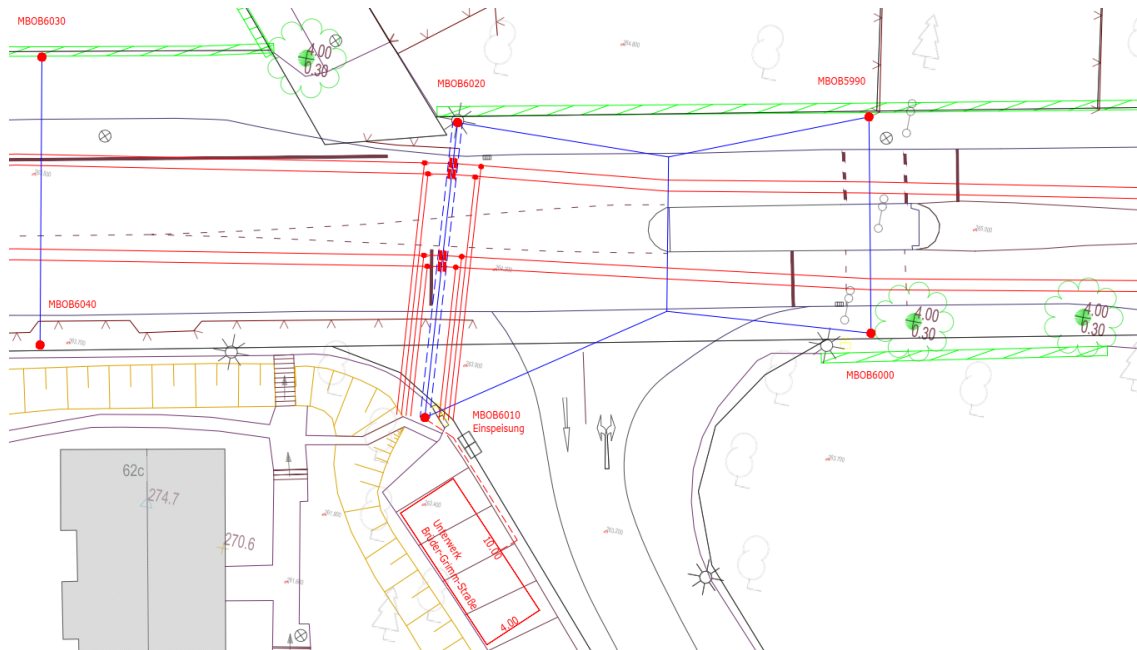


Abbildung 4.13: Standort des Unterwerks GUV 07 Brüder-Grimm-Straße und der Einspeisungen BGR11 (nach links) und BGR12 (nach rechts) am Mast MBOB6010, Quelle: Blatt 8 aus Unterlage (4.4)

4.3.8. Ginseldorfer Weg

Das Unterwerk GUV 08 Ginseldorfer Weg befindet sich an der Brücke, wo die Panoramastraße den Ginseldorfer Weg überquert, im Waldtal. Es steht auf der stadtwärtigen Seite der Panoramastraße. Es besitzt die in Tabelle 4.8 aufgelisteten Eigenschaften. Das Grundstück, auf dem das GUV gebaut wird, ist ebenfalls in Tabelle 4.8 spezifiziert. Der zugehörige Planausschnitt (Quelle: Blatt 35 aus Unterlage (4.4)) ist in Abbildung 4.14 gezeigt.

Tabelle 4.8: Eigenschaften GUV 08 Ginseldorfer Weg und zugehöriges Grundstück

Daten	Wert
Abmessungen	10 m x 4 m
Bemessungsleistung	660 kVA
Nennleistung	1.000 kVA
Gemarkung	Marburg
Flurnummer	45
Flurstückszähler	13
Flurstücksnummer	125
Eigentümer	Stadt Marburg
Entfernung zur 20 kV-Trasse	450 m

Die Einspeisung erfolgt an zwei Punkten. Der Speisepunkt GINS1 speist den Abschnitt Richtung Innenstadt zum GUV 06 Hauptbahnhof. Der Speisepunkt GINS2 versorgt den

Abschnitt bergwärts Richtung G UW 01 Panoramastraße. Beide Einspeisungen erfolgen am Mast MBOB1220. Die Verlegung der Speisekabel erfolgt bis zum Mast erdverlegt.

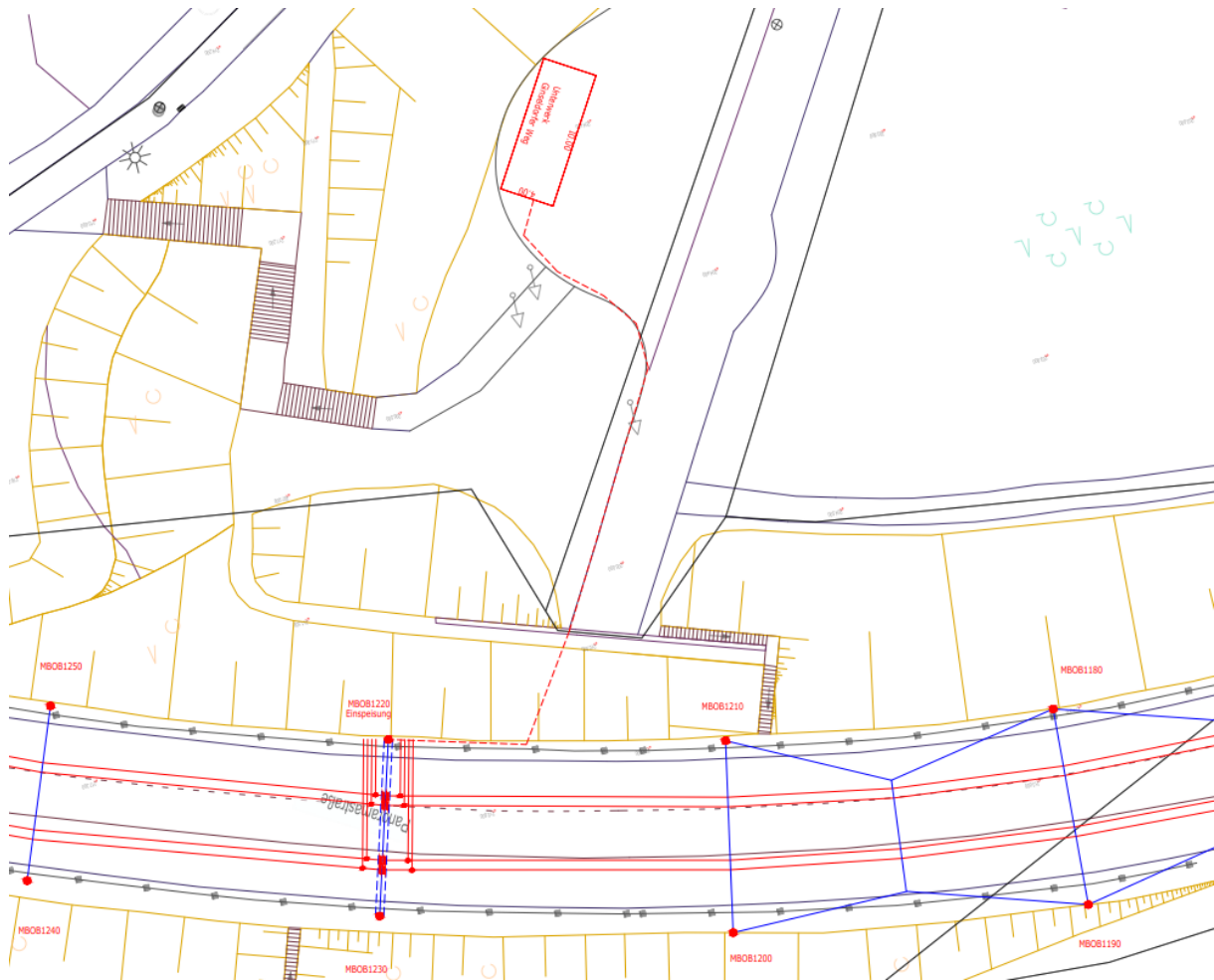


Abbildung 4.14: Standort des Unterwerks G UW 08 Ginseldorfer Weg und der Einspeisungen GINS1 (nach rechts) und GINS2 (nach links), Quelle: Blatt 35 aus Unterlage (4.4)

4.3.9. Übersicht der Standorte

Auf Basis der Untersuchungen sind derzeit die in Tabelle 4.9 aufgeschlüsselten Standorte für Gleichrichterunterwerke vorgesehen und entsprechend der Bodenrichtwerte bewertet.

Tabelle 4.9: Übersicht der Unterwerksstandorte

Standort	Gemarkung	Flurnummer	Flurstückszähler	Flurstücksnenner	Gesamtfläche [m ²]	Benötigte Teilfläche [m ²]	Bodenrichtwert [EUR/m ²]	Eigentümer	Ausgleichswert [EUR]
Panoramastraße (Parkplatz)	Marburg	45	13	61	90.127	40	2,00	Land Hessen - Hessen Mobil Marburg, Raiffeisenstraße 7, 35043 Marburg	80,00
Lahnberge/Bauerbach	Bauerbach	8	17	2	339.249	40	2,00	Land Hessen, Forstverwaltung, Hangelburg 2, 35274 Kirchhain	80,00
Alte Feldfabrik (botanischer Garten)	Marburg	45	28	30	29.985	40	2,00	Land Hessen – Hessisches Ministerium für Kunst, Biegenstraße 10, 35037 Marburg	80,00
Südbahnhof (Parkplatz)	Marburg	13	120	12	17.035	40	200,00	DB Netz Aktiengesellschaft, Theodor-Heuss-Allee 7, 60486 Frankfurt am Main	8.000,00
Amtsgericht	Marburg	21	104	14	610	40	550,00	Sparkasse Marburg-Biedenkopf	22.000,00
Hauptbahnhof (Parkplatz)	Marburg	4	18	135	3.770	40	360,00	KREA Domus OHG, Neue Kasseler Straße 1, 35039 Marburg	14.400,00
Brüder-Grimm-Straße	Marburg	56	11, 12	-	2.388	40	350,00	GeWoBau Pilgrimstein 17 35037 Marburg	14.000,00
Ginseldorfer Weg	Marburg	45	13	125	693.136	40	2,00	Stadt Marburg	80,00

4.4. Betriebliche Rahmenbedingungen

In diesem Unterkapitel werden betriebliche Rahmenbedingungen beschrieben, welche aufgrund des Betriebs mit 24 m langen Doppelgelenkbussen notwendig sind. Außerdem werden für den BOB-Betrieb notwendige Betriebshalte und die zugehörigen Rahmenbedingungen beschrieben.

4.4.1. Berücksichtigung der Schleppkurven der 24 m langen BOB-Fahrzeuge

Die Straßen, die von den Linien 7 und 27 befahren werden, wurden in einer grundsätzlichen Schleppkurvenuntersuchung auf deren Tauglichkeit für die Befahrung mit 24 m langen Doppelgelenk-Batterieoberleitungsbussen überprüft. Die grundsätzliche Untersuchung konnte erfolgreich durchgeführt werden. Bei der Auswahl eines Fahrzeugmodells sind jedoch eine konkrete Schleppkurvenuntersuchung für das zu wählende Fahrzeugmodell sowie reelle Fahrversuche durchzuführen.

Die Schleppkurvenbetrachtung mit dem gewählten Fahrzeugmodell werden den theoretischen Anpassungsbedarf des Straßenraums ergeben. Die realen Fahrversuche erfassen unbedingt auch den Einfluss des Fahrverhaltens, d.h. verkehrsbedingt werden die Fahrlinien, Fahrgeschwindigkeiten und Rücksichtnahme im Gegenverkehr durch den Fahrzeugführer angepasst, um Notwendigkeit von baulichen Anpassungen zu bewerten. Konfliktpunkte im

Bestand sind durch kleine Anpassungen von Bordsteinen und Verkehrsinseln (z.B. an Haltestellen), Markierungen (z.B. Versetzen von Haltlinien an Einmündungen), Maststandorten (z.B. Beschilderung, Beleuchtung) usw. zu beheben.

Die grundsätzliche Schleppkurvenbetrachtung enthält auch einen Vergleich verschiedener derzeit auf dem Markt befindlicher Fahrzeugmodelle, um den Einfluss der Modellwahl als zu beachtende Größe zu zeigen. Sie ist diesem Erläuterungsbericht als Unterlage (5) beigelegt. In der Untersuchung wurden zwei beachtenswerte Punkte ermittelt, welche im Folgenden beschrieben werden.

4.4.1.1. Haltestelle Südbahnhof

An der Haltestelle Südbahnhof müssen die Busse der Linien 7 und 27 in beide Richtungen eine Wende um 180° vollführen. Die Untersuchung der Schleppkurven ergab, dass aufgrund der Länge der Fahrzeuge der größte am Hildegard-Hamm-Brücher-Platz (vormals Karl-Theodor-Bleek-Platz) mögliche Wenderadius gewählt werden muss. Dies hat zur Folge, dass die Fahrzeuge mit südwärts gerichteter Front nicht in gerader Ausrichtung am Südbahnhof halten können und somit eventuell keine auf ganzer Länge barrierefreie Haltestelle am Südbahnhof angeboten werden kann. Sofern eine auf voller Länge barrierefreie Haltestelle zu realisieren ist, so muss diese an der Ostseite (z. B. ab Mast MBOB7250) eingerichtet werden, damit die bereits gewendeten Fahrzeuge dort gerade ausgerichtet halten können. In Abbildung 4.15 sind die geschilderten Verhältnisse abgebildet.

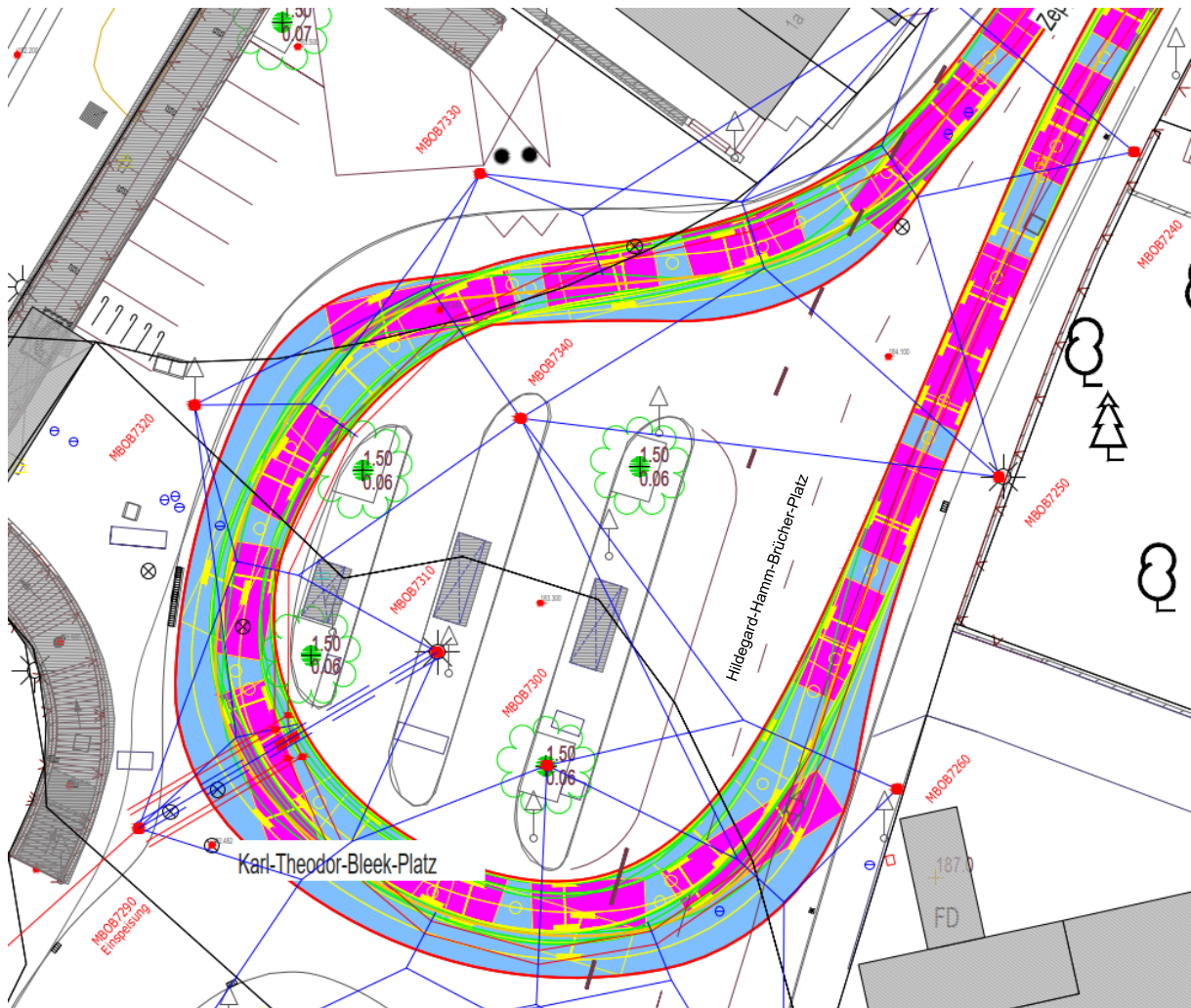


Abbildung 4.15: Schleppkurvenuntersuchung am Südbahnhof (Beispiel), Karl-Theodor-Bleek-Platz wurde umbenannt in Hildegard-Hamm-Brücher-Platz

4.4.1.2. Haltestelle Ginseldorfer Weg

Die Haltestelle Ginseldorfer Weg ist als Eindrahtstelle vorgesehen. Sie ist jedoch aktuell im Kurvenbereich und daher ungünstig gelegen, um die Doppelgelenkbusse zum Eindrahten vollständig gerade auszurichten. Zudem ist wie am Südbahnhof die barrierefreie Bedienung der Haltestelle unter Umständen nicht möglich.

Die festgelegte Ausrichtung der Busse zum Eindrahttrichter wird wie an allen Eindrahtstellen über eine Fahrbahnmarkierung geregelt, damit das Fahrzeugheck beim Halt an der Haltestelle innerhalb einer geringen seitlichen Toleranz zum Stehen kommt. Prinzipiell ist es möglich, dies auch innerhalb einer Kurve vorzusehen (sofern der Fahrdracht parallel zur resultierenden Heckposition ausgerichtet werden kann). Es besteht jedoch eine Wahrscheinlichkeit, dass der Eindrahtvorgang aufgrund von kleinen Abweichungen in Position und/oder Ausrichtungswinkel nicht automatisiert möglich ist. Zudem würde möglicherweise eine strikte Bindung an eine bestimmte Fahrzeugkonfiguration entstehen. Eine Umverlegung der Haltestelle in eine gerade Spur ist daher ggf. vorzusehen, dies bietet auch Vorteile bei der barrierefreien Bedienung der Haltestelle.

4.4.2. Zusätzliche Betriebshalte zum Ein- und Ausdrahten der BOB-Fahrzeuge

Eine detaillierte Beschreibung der Ein- und Ausdrahtvorgänge ist in der Begleitdokumentation (Unterlage (20.1), Kapitel 2.4.2) nachzulesen. Aus diesem Grund erfolgt hier nur eine kurze Einführung.

Das Ausdrahten von BOB-Fahrzeugen kann prinzipiell an beliebiger Stelle erfolgen, indem per Knopfdruck aus dem Fahrzeugführerstand die Stromabnehmer des Fahrzeugs gesenkt und anschließend arretiert werden. Dieser Vorgang nimmt nur wenige Sekunden in Anspruch. Das Senken der Stromabnehmer kann prinzipiell auch bei Fahrt erfolgen. Um eine versehentliche Weiterfahrt mit gehobenen Stromabnehmern (und daraus folgenden möglichen Sachschäden an Fahrzeug und Oberleitung) möglichst zu vermeiden, sollte das Ausdrahten im Stillstand erfolgen.

Das treffsichere Eindrahten der BOB-Fahrzeuge an die Fahrleitung erfordert Übung, da die Stromabnehmer durch den Fahrdraht geführt werden und keine breiten Schleifleisten (wie z. B. bei Straßenbahnen) besitzen. Der Vorgang muss im Stillstand an einer definierten Halteposition mit einigen Zentimetern Toleranz in Längs- und Querrichtung durchgeführt werden und es müssen an der Fahrleitung Eindrahttrichter vorgesehen werden, damit der Vorgang treffsicher direkt vom Fahrerarbeitsplatz per Knopfdruck durchgeführt werden kann. Der Eindrahtvorgang dauert ebenfalls nur wenige Sekunden.

In den allermeisten Fällen erfolgt das Ein- und Ausdrahten der BOB-Fahrzeuge während des Aufenthalts in den Haltestellen. Lediglich an einer Position im Netz (siehe nachfolgendes Kapitel) ist ein zusätzlicher Betriebshalt zum Eindrahten der BOB-Fahrzeuge vorgesehen, hinzu kommen zwei zusätzliche Betriebshalte zum Ausdrahten der BOB-Fahrzeuge.

4.4.2.1. Betriebshalte zum Eindrahten und Ausdrahten am Klinikum

Die Fahrleitung wird im vorliegenden Planungsstand nicht auf das Gelände des Klinikums geführt. Da sich am Kreisel Baldingerstraße/Auf den Lahnbergen keine von der Linie 27 bediente Haltestelle befindet, muss zum Eindrahten der BOB-Fahrzeuge in die Oberleitung auf der Panoramastraße in stadtwärtiger Richtung eine Eindrahtstelle (d. h. Eindrahttrichter und auf der Straße abmarkierte Halteposition) vorgesehen werden. Die BOB-Fahrzeuge müssen dort für maximal 15 s halten, bis der Eindrahtvorgang abgeschlossen ist. Die Halteposition muss in Längs- und vor allem in Querrichtung auf wenige Zentimeter genau angefahren werden können, sie muss daher inklusive der Zufahrt durch ein absolutes Halteverbot von anderen Fahrzeugen freigehalten werden.

In der Gegenrichtung müssen die BOB-Fahrzeuge vor der Einfahrt in den Kreisverkehr aus der Fahrleitung ausgedrahtet werden. Aus diesem Grund ist an geeigneter Stelle vor dem Kreisverkehr eine Halteposition vorzusehen und ein Betriebshalt von einigen Sekunden ist in die Fahrpläne einzuplanen. Die Toleranzen in Querrichtung sind wesentlich größer als beim Eindrahtvorgang und in Längsrichtung muss gar keine Toleranz eingehalten werden.

4.4.2.2. Betriebshalt zum Ausdrahten vor der Konrad-Adenauer-Brücke

Die Linien 7 und 27 verkehren vom Universitätsklinikum aus zum Südbahnhof und weiter über die Konrad-Adenauer-Brücke durch die Innenstadt. Da auf der Relation vom Südbahnhof zur Konrad-Adenauer-Brücke ab dem Ende der Zeppelinstraße kein Fahrdraht gespannt ist, müssen die links abbiegenden Fahrzeuge ihre Stromabnehmer vor der Befahrung der Kreuzung gesenkt haben, um Schäden an Fahrzeug und Oberleitung zu vermeiden.

Die Haltestelle Südbahnhof ist 250 m von der betreffenden Kreuzung entfernt. Die BOB-Fahrzeuge müssen aber diese 250 m unter Oberleitung verkehren, damit die von den Fahrzeugen im fahrleitungsfreien Bereich genutzte Energie nachgeladen werden kann. Aus diesem Grund ist vor der Kreuzung ein Betriebshalt erforderlich, damit die links abbiegenden

Fahrzeuge dort ausdrahten können. Der Betriebshalt dauert nur wenige Sekunden und kann innerhalb der Programmierung der Vorrangschaltung für die Busse an der Ampelkreuzung mit eingeplant werden.

Aussagen zu einer abweichenden Linienführung, bei der die Bedienung des Südbahnhofs nicht erfolgt, sondern zwischen Den Haltestellen „Konrad-Adenauer-Brücke“ und „An der Schanze“ direkt gefahren wird, trifft der Simulationsbericht (Unterlage (21)) in seinem Kapitel 4.8.

5. Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange

Unter der Beachtung privater Belange soll im Folgenden der Eigentumsschutz und die evtl. entstehenden Nutzungseinschränkungen mit beachtlichem Belang verstanden werden. Als öffentliche Belange werden die Interessen einer oder mehrerer natürlicher oder juristischer Personen und deren Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen behandelt. Dies gilt auch für Verbände des Umwelt- und Naturschutzes.

Die Oberleitungsinfrastruktur soll im Straßenraum und nur partiell in den betroffenen Straßen der Linien 7 und 27 errichtet werden. Ebenso soll komplett auf Ab- und Überspannungen privater Grundstücke verzichtet werden. Die partielle Ausgestaltung dient so auch der Minimierung der optischen Beeinträchtigung der Straßenansichten, dem Wegfall von komplexen Kreuzungs- und Weichenkonstruktionen, der Berücksichtigung von ästhetischen Anforderungen an das Stadtbild und der Konzentration des Bauvorhabens auf das zwingend notwendige Bauvolumen. Die Gleichrichterunterwerke, die die Oberleitung mit elektrischer Energie speisen, sollen bei der Umsetzung der Genehmigungsvariante auf Flächen des Landes Hessen, der Universitätsstadt Marburg, der DB AG, der Gemeinnützigen Wohnungsbau GmbH Marburg-Lahn, der Sparkasse Marburg-Biedenkopf und der Stadtwerke Marburg GmbH errichtet werden.

5.1. Potentielle Betroffenheiten

Für die Genehmigungsvariante (Planvariante 1) sind potentiell die folgenden Betroffenheiten möglich und im Verfahren zu berücksichtigen:

- Straßenraum (Gestaltung, Fahrspuren, Schildersicht, LSA, Überwege ...),
- Fußwege,
- Hochbauten,
- Entwässerungsanlagen,
- Rohrleitungen,
- Flora und Fauna,
- Elektrosicherheit und EMV,
- Visuelle Wirkungen (Dies sind keine normativen Bewertungsgrundlagen) und
- Ggf. private Betroffenheiten.

5.2. Potentiell betroffene Träger öffentlicher oder privater Belange

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist es das Ziel, die Betroffenheiten für Träger öffentlicher Belange und privater Haushalte zu ermitteln.

Mögliche Träger öffentlicher Belange / Interessengruppen sind:

- Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste,
- Umweltverbände,
- andere Verkehrs- bzw. Fuhrunternehmen (z.B. weitere Busbetreiber, Lkw mit Lademaßüberschreitungen),
- Straßenverkehrsbehörde,
- andere Verkehrsinfrastrukturbetreiber (z.B. DB Netz, DB Energie bei Querungen),
- Energieversorger,
- Kommunikationsnetz- und Kabelnetz-Betreiber,
- Rohrleitungsnetzbetreiber und Stadtentwässerung (Stadtwerke),
- Grünflächenamt/ Forstverwaltung,

- Behindertenverbände,
- Anwohner / Grundstückseigentümer / Bürger und
- Denkmalschutz.

Die betroffenen Bürger:innen und deren private Belange sind anhand der Betroffenheiten über die entsprechenden Grundstückseigentümerschaften ermittelbar.

5.3. Ermittelte betroffene Bürger/Unternehmen und deren private Belange

Das gesamte Vorhaben kann auf die Nutzung privater Grundstücke mit lediglich drei Ausnahmen für die geplanten Gleichrichterunterwerksstandorte Amtsgericht, Hauptbahnhof und Brüder-Grimm-Straße verzichtet werden. Mit den betroffenen Eigentümern sollen Gestattungsverträge abgeschlossen werden.

5.4. Ermittelte betroffene öffentliche Belange

Bezüglich der Genehmigungsvariante wurden die betroffenen Träger öffentlicher Belange identifiziert. Eine Auflistung der identifizierten Träger öffentlicher Belange bietet Unterlage (9). Nachfolgend werden die betroffenen öffentlichen Belange anhand der Art der Betroffenheit behandelt.

5.4.1. Betroffene Grundstücke der Träger öffentlicher Belange

Für den Bau der Oberleitungsinfrastruktur werden die Baulastträger Hessen Mobil und der Antragsteller selbst den benötigten Straßenraum zur Verfügung stellen. Ein entsprechender Nutzungsvertrag wird mit Hessen Mobil (Unterlage (24.1)) abgeschlossen werden. Für die betroffenen Grundstücke zur Errichtung von Gleichrichterunterwerken bei der Universitätsstadt Marburg und der Stadtwerke Marburg GmbH bedarf es aus eigentumsrechtlicher Sicht keiner gesonderten Gestattungs- oder Nutzungsverträge. Alle notwendigen Dokumente werden in gemeinsamer Abstimmung mit Hessen Mobil im Rahmen der Ausführungsplanung vorgelegt.

5.4.2. Nachweis über die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) erfolgt im Rahmen der Antragskonferenz. Zur Vorbereitung auf diese Antragskonferenz haben die TÖB einen Vorentwurf der Planunterlagen erhalten. Das Ergebnis der Antragskonferenz ist in einem Protokoll dokumentiert.

5.4.3. Zusammenarbeit mit der Feuerwehr und brandschutztechnische Stellungnahme

Bei der Planung der Oberleitungsanlage ist sicherzustellen, dass keine Beeinträchtigung des 2. Rettungsweges nach § 36 Hessische Bauordnung (HBO) erfolgt, bei denen der zweite Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feuerwehr führt. Diese Voraussetzung wurde in Verbindung mit der aktuellen Oberleitungsplanung im Rahmen der brandschutztechnischen Stellungnahme in Unterlage (23) beurteilt. Grundsätzlich besteht immer die Möglichkeit den 2. Rettungsweg durch Kappung der Seilverspannungen und/oder der Fahrdrähte durch geschultes Personal zu gewährleisten.

Für den zukünftigen Betrieb der Fahrleitungsanlagen in der Stadt ist es notwendig, eine enge Zusammenarbeit der Feuerwehr mit den Verkehrsbetrieben zu erreichen. Grund dafür sind die potentiellen Risiken, die von einer Fahrleitungsanlage ausgehen. Auch über die Risiken, die von den elektrischen Fahrzeugen selbst und den Anlagen auf dem Betriebshof ausgehen, muss die Feuerwehr regelmäßig geschult werden.

In Bezug auf die Fahrleitungsanlage sind folgende Vorgehensweisen zu berücksichtigen:

- Es gilt prinzipiell die allgemeine Vorschrift „DF Bus“ als Dienstanweisung. Ferner werden Verhaltensregeln, z. B. zum Verhalten bei Unfall an der Fahrleitung, aufgestellt.
- Die Feuerwehr wird regelmäßig durch die Stadtwerke Marburg GmbH bzw. die Marburger Verkehrsgesellschaft mbH in Bezug auf den Umgang mit der Fahrleitungsanlage und den Betriebshof sowie zu den eingesetzten Bussen eingewiesen. Ein Rundgang, die Bereitstellung eines Busses von jedem eingesetzten Typ zur Besichtigung usw. erfolgen im Beisein der jeweils zuständigen Sicherheitsverantwortlichen.
- Die Feuerwehr hat die Kenntnis zur Trennung der Spannungsversorgung und wendet diese bei Gefahr im Verzug an. Weiterhin hat die Feuerwehr Kenntnisse, um bei Bedarf im Notfall die Fahrleitung abschnittsweise zu entfernen. In unkritischen Situationen wird der Bereitschaftsdienst des Stromnetzbetriebs der Stadtwerke Marburg GmbH (siehe Kapitel 2.5) verständigt. Dieser wird nach den betriebsinternen Vorgaben des Technischen Sicherheitsmanagements (TSM) zeitnah, spätestens nach dem Ende des Einsatzes, über von der Feuerwehr durchgeführte Handlungen informiert.

5.4.4. Baumpflegearbeiten oder Bauarbeiten im Bereich der Fahrleitung

Bei Baumpflegearbeiten oder sonstigen Arbeiten im Bereich der Oberleitungsstrecken sind die Gefahren durch elektrischen Schlag sowie Brandgefahren, die durch die Fahrleitung ausgehen, zu beachten. Ferner ist es zu vermeiden, durch diese Tätigkeiten die Fahrleitung zu beschädigen.

In Bezug auf Baumpflegearbeiten, Baumfällungen und sonstige Arbeiten im Bereich der Oberleitung sind folgende Vorgehensweisen umzusetzen:

- Baumschnitt, welcher zum Freischnitt der Fahrleitung dient, wird ausschließlich in Verantwortung der Stadtwerke Marburg GmbH durch geschultes Personal des Fachdienst 67 der städtischen Verwaltung (siehe Kapitel 2.5) durchgeführt.
- Für alle weiteren Arbeiten in der Nähe der Fahrleitung wird durch die Stadtwerke Marburg GmbH die Spannung abgeschaltet. Koordiniert werden die Abschaltungen durch die anlagenverantwortliche Person der Stadtwerke Marburg GmbH in Absprache mit den zuständigen Schaltberechtigten.
- Bei Entnahme von Bäumen wird ebenfalls die Abschaltung der Spannung organisiert. Bäume müssen dabei abgetragen werden und dürfen nicht gefällt werden.
- Für das konkrete Arbeiten an elektrischen Anlagen gilt ferner das einschlägige DGUV-Regelwerk der Berufsgenossenschaften. Dieses beschreibt die organisatorischen Erfordernisse für die Vorbereitung der Arbeiten, die Durchführung der Arbeiten und die Betreiberpflichten.

5.5. Erklärungen Dritter mit Übereinkunft

Die Erklärungen Dritter mit entsprechenden Übereinkünften sind bei den zuständigen städtischen Fachdiensten der Universitätsstadt Marburg in Form von Gestattungsverträgen derzeit noch in Bearbeitung. Abschließende Vereinbarungen können nach Einlassung von einzelnen Eigentümern erst im Rahmen der Ausführungsplanung getroffen werden.

5.6. Erklärungen Dritter ohne Übereinkunft

Erklärungen Dritter ohne Übereinkunft liegen nicht vor.

6. Schnittstellen zum Bebauungsplan

Das Vorhaben betrifft die in Tabelle 6.1 aufgelisteten Bebauungspläne, da sie teils den angrenzenden Straßenraum mit abdecken.

Tabelle 6.1: für das Vorhaben relevante Bebauungspläne

Bezeichnung Bebauungsplan	Dokumentnummer
1_2_30a Rudolphsplatz, Bahnhofstraße	b_214_30_a_000_00
4_1 Frankfurter Straße / Schwanallee	b_214_01_0_000_00
4_2 Schwanallee / Wilhelmstraße / Schulstr. / Am Grün	b_214_02_0_000_02
4_31_4 Universitätsstraße / Haspelstraße	b_214_31_0_000_04
4_31_5 Universitätsstraße / Untergasse / Am Plan	b_214_31_0_000_05
4_37 Gisselberger Straße	b_214_37_0_000_02
6_21 Ginseldorfer Weg, Am Schützenplatz	b_231_21_0_000_00
11_19 Erschließungsstraße	b_234_19_a_000_00
11_5 Neubau Chemie	b_234_05_0_000_00

Aus den Bebauungsplänen ergeben sich keine Einschränkungen bezüglich des Vorhabens BOB-Marburg.

Für das gegenständliche Bauvorhaben ist ein einzelner Baum am Südbahnhof zu fällen. Diese Baumfällung wurde in der UVP-VP (siehe Unterlage (15)) berücksichtigt. Weiterhin muss für das Unterwerk „Lahnberge/Bauerbach“ eine Fläche von ca. 40 m² gerodet werden und für das Unterwerk „Ginseldorfer Weg“ sind teilweise ebenfalls Gehölzrodungen erforderlich (siehe Unterlage (11)).

7. Öffentlichkeitsbeteiligung

In der Planungsphase vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens BOB Marburg (Bau einer Oberleitungsinfrastruktur auf den Linien 7 und 27 in Verbindung mit dem Einsatz von Batterieoberleitungsbussen) wurde die Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Umsetzungsmöglichkeiten und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens durch den Vorhabenträger informiert.

Zuvor wurde das Vorhaben bereits im Rahmen der Erstellung des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts für die Universitätsstadt Marburg „MoVe 35“ thematisiert. Unter dem Motto „Marburg bewegen“ stellt das unter intensiver Beteiligung von Stadt und Region erarbeitete Konzept die Weichen für eine zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältig Mobilität bis 2035. Hier wurde der BOB als Maßnahmenoption zur Verbesserung der Anbindung der Lahnberge diskutiert.

Die kommunikativen Maßnahmen zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens orientierten sich u. a. an dem vom damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) herausgegebenen „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung - Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ [23] und den dort dokumentierten Vorschlägen zu Art und Methoden der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Vor Einreichung des Antrags auf Plangenehmigung wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Entwicklung eines Kommunikationskonzeptes zur Information von Politik, Beiräten, Verbänden und Initiativen sowie der breiten Öffentlichkeit auf Grundlage einer zuvor durchgeführten Stakeholder- und Umfeldanalyse,
- Umsetzung einer Projekt-Website (<https://www.bob-marburg.de>) als zentrale Anlaufstelle für alle, die sich über das Vorhaben sowie den Ablauf des Genehmigungsverfahrens und die formellen Beteiligungsmöglichkeiten informieren wollen,
- Durchführung von zwei Bürgerinformationsveranstaltungen in Form von Infomärkten, bei denen sich die Teilnehmenden über die Planungen und den Ablauf des Genehmigungsverfahrens informieren konnten. Die Veranstaltungen waren gekennzeichnet durch einen offenen, messeartigen Charakter, bei dem die Teilnehmenden an Themenstationen in den direkten Austausch mit den Fachexperten und Fachexpertinnen treten konnten. Anders als in Veranstaltungsformaten mit Plenumscharakter kann so detaillierter auf die individuellen Fragen und Anliegen der Teilnehmenden eingegangen und planungsrelevante Hinweise aufgenommen werden.
- Realisierung eines Online-Dialogs zur Unterstützung der Kommunikation über die städtische Dialogplattform „MarburgMachtMit“ (<https://marburgmachtmit.de>) in Form eines Frage-Antwort-Moduls. Dies ermöglicht es der Bürgerschaft, zeit- und ortsunabhängig Fragen an das Planungsteam zu stellen. Insgesamt wurden 33 Fragen über die Plattform eingereicht, die individuell beantwortet wurden. Fragen und Antworten wurden auf der Dialogplattform veröffentlicht, sodass alle Bürgerinnen und Bürger informiert wurden.
- eine umfassende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zur Bewerbung der oben genannten Informationsangebote. Dazu zählte die Plakatierung an den Bushaltestellen, die Verteilung von rund 2.500 Flyern als Hauswurfsendung entlang der geplanten Strecke, Anzeigenschaltung in den lokalen Leitmedien sowie die Bewerbung über die städtischen Social-Media-Angebote. Darüber hinaus wurde die Presse durch Presseeinladungen, Pressemitteilungen sowie im Rahmen von Pressegesprächen informiert.

Diese Maßnahmen dienten dazu, den Nutzen des Vorhabens für vorhandene städtische Herausforderungen (u. a. Klimanotstand, Mobilitätswende, Klimaschutzziel „Klimaneutralität bis 2030“) herauszuarbeiten.

Des Weiteren sollte die Planung des Vorhabens durch die Aufnahme von Anregungen der Bürgerinnen und Bürger, z. B. zu Standorten von Bauwerken und elektrischen Einrichtungen, schutzwürdigen Bereichen im Planungsraum, etc., eine zusätzliche Qualifizierung erhalten bzw. mögliche Konflikte identifizieren.

Damit hat die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zum Aufbau von Vertrauen zwischen dem Vorhabenträger und der Stadtgesellschaft beigetragen.

In der vorgelegten Genehmigungsunterlage sind die Erkenntnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt.

Die Dokumentation der durchgeführten Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der dabei gewonnenen Ergebnisse werden in Form eines Abschlussberichts des durch den Vorhabenträger beauftragten Büros für die Planung- und Unterstützung der Bürger*innenbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zur Umstellung ausgewählter Buslinien auf einen Betrieb mit Batterie-Oberleitungsbussen in Marburg für das Bundesministerium für Digitales und Verkehr als Fördermittelgeber bis Oktober 2023 erstellt. Der Bericht umfasst deshalb auch Empfehlungen als Handreichung für andere Gebietskörperschaften zur Umsetzung vergleichbarer Vorhaben.

Die Fragen und Antworten aus dem Onlinedialog sind als Unterlage (25) zum Erläuterungsbericht beigefügt.

8. Durchführung der Baumaßnahme

Die Realisierung des Vorhabens bedingt den Neubau eines neuen Betriebshofs für den Verkehrsbetrieb (siehe Kapitel 2.3), welcher vor Inbetriebnahme der Oberleitungsinfrastruktur zur Verfügung stehen muss.

Deshalb ist die Durchführung der Baumaßnahmen im Rahmen des BOB-Projektes zeitlich mit der Herstellung des Betriebshofs verknüpft. Die Baumaßnahmen sollen mit der Ausführungsplanung im in 2. Kalenderhalbjahr 2024 beginnen. Die Fertigstellung ist für Ende des Kalenderjahrs 2028 vorgesehen.

Im nachfolgenden Zeitplan (Abbildung 8.1) ist die Abfolge der einzelnen Vorhabenschritte bis zur Inbetriebnahme der Oberleitungsanlage übersichtsartig dargestellt.

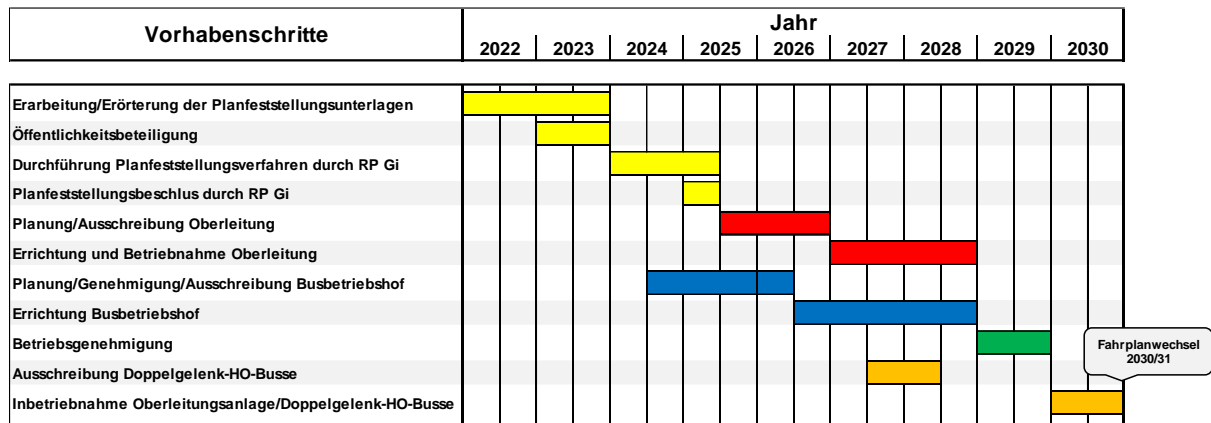


Abbildung 8.1: Zeitplan für die Umsetzung des Vorhabens

Gegebenenfalls vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen werden von den jeweiligen Eigentümern gepachtet und nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt und zurückgegeben.

Sofern durch den Bauablauf Einschränkungen für den Individualverkehr auftreten könnten, werden diese rechtzeitig mit dem entsprechenden Baulastträger und der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt; gleiches gilt auch für etwaige Aufbruchgenehmigungen.

Falls für den Bauablauf geänderte Verkehrsführungen notwendig werden, werden die Baustellenmarkierungen und die Schutz- und Leiteinrichtungen mit den Baulastträgern und der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Evtl. Anpassungen an den Zugängen, Zufahrten und Einfriedungen der angrenzenden Grundstücke werden mit dem jeweiligen Eigentümer vor Ort besprochen und entsprechend umgesetzt.

Alle in der Artenschutzpotentialabschätzung (siehe Unterlage (13)) vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden bei der Durchführung des Vorhabens und im späteren Betrieb eingehalten, ebenso wie die Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplans (siehe Unterlage (11)) und des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (siehe Unterlage (12)).

9. Ergebnisse der Gutachten zu Umweltverträglichkeit, Luftschadstoffen und Lärm

Im Rahmen der vertieften Vorplanung wurden für die Ermittlung von konkreten Betroffenheiten mehrere Untersuchungen zu Umweltverträglichkeit, Luftschadstoffen und Lärm durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden in den folgenden Kapiteln vorgestellt.

9.1. Vorprüfung zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Im Rahmen dieses Projekts wurde durch das Institut für Umweltplanung Dr. Kübler GmbH (IfU) eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das Projekt BOB Marburg voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen zur Folge hat. Insbesondere können „erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten [...] ausgeschlossen werden“ und „Ökosystemare Beeinträchtigungen (Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern) oder sonstige erhebliche kumulative Wirkungen sind durch die geplanten Oberleitungen nicht zu erwarten“. Diese Aussagen stehen unter der Voraussetzung, dass die „Sorgfaltspflicht im Zuge der Baumaßnahmen“ erfüllt wird; dies betrifft z. B. die Einhaltung von §39 BNatSchG. Ferner werden als Voraussetzung zu den oben genannten Aussagen die Baufeldabgrenzung, Minimierung der Eingriffsflächen und Vermeidung von Schadstoffeinträgen von Boden und Wasser gefordert.

Gemäß Gutachten „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 7 UVPG“ besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Das Gutachten ist als Unterlage (15) beigelegt.

9.2. Artenschutzpotentialabschätzung

Um Konflikte des Vorhabens mit dem Artenschutzrecht (§ 44 BNatSchG) zu prüfen, wurde das Institut für Umweltplanung Dr. Kübler GmbH (IfU) mit einer Artenschutz-Potenzialabschätzung (APA) entlang des Linienweges der Linien 7 und 27 beauftragt.

Im Vorfeld der genannten APA fanden mehrere Flora-Fauna-Untersuchungen statt. Zwischen dem Ginseldorfer Weg und der Abzweigung zum Universitätsklinikum in Marburg wurden im Jahr 2021 die Artengruppen der Vögel, Reptilien und Haselmaus untersucht (siehe Unterlage (14.1)). Die Ergebnisse weiterer Untersuchungen wurden dem IfU zur Verfügung gestellt und in der genannten APA berücksichtigt; sie sind dort mit Quellenangabe hinterlegt.

In der APA werden die nach derzeitigem Stand im Umkreis von 500 m zum Streckenverlauf vorhandenen Schutzgebiete (Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete sowie nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope) aufgelistet, damit daraus Hinweise bzgl. planungsrelevanter Arten abgeleitet werden können. Auf dieser Basis sowie anhand der o. g. Quellen wurde anschließend die Betroffenheit von planungsrelevanten Arten ermittelt.

Die Abschätzung der Betroffenheit planungsrelevanter Arten hat zum Ergebnis, dass (auf definierten Abschnitten) das Vorkommen der folgenden Arten nicht auszuschließen ist:

- Gehölz-, frei-, gebäude- und höhlenbrütende Vogelarten
- Fledermäuse
- Reptilien
- Wildkatzen

In der APA wird für alle Oberleitungsabschnitte die Aussage getroffen, dass unter Einhaltung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen „Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG [...] nicht zu erwarten“ sind.

In der APA werden schließlich die relevanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen beschrieben, welche eingehalten werden müssen, um die ermittelten potentiell vorhandenen Arten zu schützen:

- Vermeidung nächtlicher Arbeiten
- Beachtung der Rodungszeiten
- Beschränkung der Gehölzrodungen
- Inspizierung von Biotopbäumen auf aktuellen Besatz
- Vergrämung
- Wiederherstellung von beeinträchtigten Habitaten nach Abschluss der Bauarbeiten
- Umweltfachliche Bauüberwachung

Die potentiell vorkommenden Arten und die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind innerhalb der APA detailliert beschrieben. Das komplette Dokument ist diesem Erläuterungsbericht als Unterlage (13) beigelegt.

9.3. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die Firma Simon & Widdig GmbH wurde mit der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) für das Projekt BOB Marburg beauftragt. Dabei werden die Ergebnisse des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (siehe Unterlage (12)) sowie eines Gutachtens zur vegetationskundlichen und faunistischen Datengrundlage zwischen dem Ginseldorfer Weg und der Abzweigung zum Universitätsklinikum in Marburg (siehe Unterlage (14.1)) berücksichtigt. Es sind Vorgaben zur Eingriffsminimierung, Schutzmaßnahmen, Ausgleichsmaßnahmen bzw. Ersatzmaßnahmen spezifiziert. Im LBP werden einzelne Konflikte mit bestehenden Biotopen gelistet sowie Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Konflikten mit den rechtlichen Anforderungen des Natur- und Artenschutzes gefordert und detailliert beschrieben. Zudem werden zwei notwendige Gestaltungsmaßnahmen beschrieben. Gemäß der „Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ausgleichsabgaben (Kompensationsverordnung – KV)“ wurde eine verbleibende Beeinträchtigung der Biotope in Höhe von 10.786 Wertpunkten ermittelt, welche innerhalb des Eingriffs-Ausgleichsplans (EAP) aufgeschlüsselt ist.

Im Ergebnis des LBP wird konstatiert, dass die Zulässigkeit des Vorhabens BOB Marburg gewährleistet ist, sofern die im LBP geforderten baubegleitenden Umweltmaßnahmen wie beschrieben durchgeführt werden. Der Bericht zum LBP ist als Unterlage (11.1) und die EAP-Bilanz ist als Unterlage (11.5) (im Excel-Format) als Anlage diesem Erläuterungsbericht beigelegt.

Für die Realisierung des Vorhabens sind im geringem Umfang Rodungen von Waldbeständen i.S. des § 2 des Hessischen Waldgesetzes (HWaldG) vorgesehen. Für die Umsetzung dieser Waldrodungen sind Genehmigungen der Oberen Forstbehörde erforderlich, die der Genehmigung nach § 12 Abs. 2, Ziffer 1 und 2 HWaldG bedürfen, wobei die Rodungsgenehmigung mit dem Planfeststellungsbeschluss zu erteilen ist. Um eine Beurteilung des Vorhabens aus forstrechtlicher und forstfachlicher Sicht zu ermöglichen, ist in der Unterlage (11.6) in Abstimmung mit der Oberen Forstbehörde die Rodungsbilanz dargestellt.

9.4. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag (ASB) wurde ebenfalls von der Firma Simon & Widdig GmbH projektspezifisch erarbeitet. Dafür wurden die artenschutzrechtlichen Anforderungen

überprüft, welche sich aus der Europäischen Richtlinie 92/43/EWG des Rates (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, FFH-RL), der Europäischen Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Vogelschutz-Richtlinie, VS-RL) sowie aus der nationalen Gesetzgebung (BNatSchG) ergeben.

Im ASB wird festgestellt, dass „für keine der im Wirkraum des Vorhabens vorkommenden prüfungsrelevanten geschützten Arten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.“ Ferner werden Vermeidungsmaßnahmen spezifiziert, bei deren Berücksichtigung „einer Zulassung des Vorhabens keine artenschutzrechtlichen Belange entgegenstehen“. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag ist als Unterlage (12.1) diesem Erläuterungsbericht beigelegt. Zwei Anlagen zu diesem Fachbeitrag liegen als Unterlage (12.2) und Unterlage (12.3) diesem Erläuterungsbericht bei.

9.5. FFH-Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet „Amöneburger Becken“

Für das Flora-Fauna-Habitat (FFH) Vogelschutzgebiet DE 5219-401 „Amöneburger Becken“ wurde im März 2023 durch die Firma Simon & Widdig GmbH eine FFH-Vorprüfung durchgeführt, um die Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung im Rahmen dieses Vorhabens festzustellen. Die Prüfung wurde gemäß dem Leitfaden zur FFH-Vorprüfung in Hessen bzw. gemäß dem Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau umgesetzt.

Es wurde festgestellt, dass keine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Die entsprechende Dokumentation liegt diesem Erläuterungsbericht als Unterlage (15) bei.

9.6. Grundwasser und Oberflächengewässer

Die baulichen Anlagen der Oberleitungsinfrastruktur, die Auswirkungen auf das Grundwasser und die Oberflächengewässer haben könnten, wären Masten und Unterwerke. Diese baulichen Anlagen werden weder von der Platzierung noch durch deren Gründung das Grundwasser bzw. Oberflächengewässer beeinflussen. Der Aufbau der Masten ist jeweils eine kurzzeitige Maßnahme, die keinen Einfluss auf das Grundwasser hat. Je nach Jahreszeit angetroffenes Schichtenwasser kann im nahegelegenen Regenwassernetz abgeleitet werden. Erfahrungsgemäß sind keine besonderen Maßnahmen vorzusehen.

Innerhalb des LBP (Unterlage (11.1)) wird in Bezug auf das Schutzgut Wasser konstatiert: „Die Bedeutung des Grundwassers ist aufgrund der Topografie insgesamt gering. [...] Aufgrund der Vorbelastung durch die L 3092 sind keine relevanten zusätzlichen Schadstoffbelastungen zu erwarten. Auswirkungen auf das Grundwasser durch baubedingte Beeinträchtigungen werden im Zuge der Vermeidung möglicher Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden ausreichend berücksichtigt. [...]

Im gesamten Bezugsraum befinden sich nur wenige Oberflächengewässer (Zahlbach, Gewässer des Tümpelgarten e.V., Botanischer Garten). Diese befinden sich außerhalb des 20-m-Puffers zur Fahrbahn und sind somit nicht von den Wirkungen des Vorhabens betroffen.

Das Schutzgut Wasser wird nicht als planungsrelevante Funktion betrachtet.“

9.7. Anlagenbezogener Gewässerschutz

Für die Beurteilung des anlagenbezogenen Gewässerschutzes ist für die konkrete Ausführung der Gleichrichterunterwerke im Rahmen der Ausführungsplanung eine Anlageneinstufung nach der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) vorzunehmen. Dafür müssen die im Rahmen der Ausführung in den Unterwerken konkret

vorgesehenen flüssigen, festen oder gasförmigen wassergefährdenden Stoffen (wgS) deklariert und der Umgang mit diesen im Normalbetrieb und bei Störereignissen beschrieben werden. Daraus resultieren etwaige:

- Gefährdungseinstufungen gemäß § 39 AwSV,
- Anforderungen an die Anlagendokumentation § 43 AwSV,
- Betriebsanweisungen § 44 AwSV,
- Fachbetriebspflichten gemäß § 45 AwSV,
- Überwachungs- und Prüfpflichten des Betreibers gemäß § 46 AwSV und ggf.
- weitere Anforderungen an die Gleichrichterunterwerke

Grundsätzlich sich Gleichrichterunterwerke Betriebsmittel der allgemeinen Energieversorgung, für die anerkannte Regeln zur Anwendung und Entsorgung sowie anerkannte Schutzmaßnahmen etabliert sind.

Nach Rücksprache mit dem RP Gießen, Dezernat IV 41.4 – Industrielles Abwasser, wassergefährdende Stoffe, Grundwasserschadensfälle, Altlasten und Bodenschutz werden im Rahmen der konkreten Ausführungsplanung Anzeigen nach § 40 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zur Beurteilung durch das RP Gießen erstellt, um im Rahmen der gegenständlichen Planfeststellung eine Positivtendenz zur Gewässerschutzkonformität zu erhalten. Weitere Festlegungen werden in Kooperation mit dem RP Gießen im Rahmen der Ausführungsplanung unter Einbeziehung eines Sachverständigen getroffen.

9.8. Boden

Mit der Errichtung eines Oberleitungssystems ist ein kleinräumiger Flächenverbrauch auf zumeist bereits ubiquitär dominierten Bereichen zu erwarten. Entlang der Strecke befinden sich vor allem forstwirtschaftliche Flächen, welche eine gute Regenerationsfähigkeit in Bezug auf die geringfügigen bauzeitlichen Beeinträchtigungen aufweisen.

Die Landschaft weist für den Großteil der zu elektrifizierenden Busstrecke eine hohe anthropogene Überprägung auf. Das durch das Vorhaben betroffenen Straßenraum und die beanspruchten Grundstücke weisen bezüglich des Schutzgutes Boden eine geringe Bedeutung auf.

9.9. Sachgüter und kulturelles Erbe

Die untere Denkmalschutzbehörde hat keine Einwände bzgl. der Positionierung der Fahrleitungsanlage der Genehmigungsvariante (Aussage der Universitätsstadt Marburg vom 24.02.2022).

In der UVP-VP Unterlage (15) wird nicht von erheblicher Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ausgegangen. Eine Abstimmung mit dem zuständigen Landesamt für Denkmalpflege Hessen und dem Fachdienst Stadtplanung und Denkmalschutz der Universitätsstadt Marburg wird vorgenommen.

In Unterlage (15) ebenfalls enthalten ist eine Aufstellung von in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als bedeutend eingestuft worden sind.

9.10. Elektromagnetische Verträglichkeit

Für die Planung des Batterieoberleitungsbus Marburg wurde durch das Institut für Bahntechnik eine Untersuchung zu elektromagnetischen Feldern durchgeführt. Die Untersuchung der

Elektromagnetischen Felder bei Neuerrichtung von Elektroenergieanlagen, z.B. für den Betrieb des Batterieoberleitungsbus Marburg, erfordert die Betrachtung zu Wirkungen auf Menschen, Umwelt und Technik gemäß dem Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln (Elektromagnetische-Verträglichkeit-Gesetz - EMVG). Die Umsetzung und Grenzwerte sind durch die 26. BImSchV geregelt. Hierbei werden die Einhaltung der Grenzwerte der elektrischen und magnetischen Felder für Niederfrequenzanlagen nach §3 Abs. 2 und 3 der 26. BImSchV in der Fassung vom August 2013 betrachtet.

Die 26. BImSchV enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder. Sie berücksichtigt nicht die Wirkung der elektrischen, magnetischen oder elektromagnetischen Felder auf elektrisch oder elektronisch betriebene Implantate. Zu den Niederfrequenzanlagen gehören neben den ortsfesten Anlagen zur Umspannung und Fortleitung von Elektrizität mit einer Nennspannung von 1.000 V und mehr Ortsnetz- und Umspannstationen sowie sonstige vergleichbare Anlagen im Frequenzbereich von 1 Hz bis 9 kHz. DC-Anlagen mit einer Nennspannung unter 2.000 V werden nicht berücksichtigt. Für die Ermittlung der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte im Bewertungsabstand werden alle Immissionen berücksichtigt, die durch andere Niederfrequenzanlagen und ausgewählte ortsfeste Hochfrequenzanlagen mit Frequenzen zwischen 9 kHz und 10 MHz entstehen.

Die Grenzwerte für Energieanlagen mit 50 Hz liegen für das elektrische Feld bei 5 kV/m und für die magnetische Induktion bei 100 μ T. Die Grenzwerte gelten bei höchster betrieblicher Auslastung (maximaler Dauerstrom) und Nennspannung der Anlage. Nähere Beschreibungen zu Vorgehen und Begrifflichkeiten sind in der LAI 2014 [21] geregelt.

Für den Nachweis der Grenzwerteinhaltung wurde ein beispielhaftes nicht optimiertes Modell zur Abschätzung der Feldaussendungen genutzt. Im Ergebnis werden Grenzwertausnutzungen von 15 % für das magnetische Feld und 24 % für das elektrische Feld ermittelt. Somit wird gezeigt, dass die Grenzwerte nach Stand der Technik eingehalten werden.

Die Anforderungen zur Vorsorge nach §4 26. BImSchV sind in der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (26. BImSchVVwV, [22]) festgelegt.

In der Untersuchung wurde für alle Unterwerke das Vorliegen von maßgeblichen Minimierungsorten geprüft. Im Rahmen der Planungen wurde unter Beachtung der Möglichkeiten zur Feldminimierung der GUV-Standort am Amtsgericht verschoben. Damit liegen keine maßgeblichen Minimierungsorte in den Einwirkungsbereichen aller geplanten Mittelspannungsschaltanlagen und es sind keine Untersuchungen zu möglichen Minimierungsoptionen erforderlich.

Unabhängig davon ist durch Beachtung der technischen Möglichkeiten der Feldminimierung, wie sie in der 26. BImSchVVwV [22] beschrieben sind:

- Abstandsoptimierung (5.3.4.1),
- Minimieren der Distanzen zwischen Betriebsmitteln mit unterschiedlicher Phasenbelegung (5.3.4.2) und
- Optimieren von Einspeisung und Abgängen der Niederspannungsverteilung (5.3.4.3))

im Prozess der Ausführungsplanung ein Minimum der elektromagnetischen Felder nach Stand der Technik anzustreben.

In Unterlage (22) ist die projektspezifische fachtechnische Stellungnahme dokumentiert.

9.11. Gutachten zu den Luftschadstoffen

Innerhalb des Planungsprozesses wurde ein Luftschadstoffgutachten durch die Lohmeyer GmbH erarbeitet. Dabei wurden für das Jahr 2025 die in der Stadt auftretenden Emissionen hinsichtlich Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) für zwei Fälle verglichen. In einem Fall wurde der bauliche Ist-Zustand mit den Linienbuszahlen von 2021 betrachtet, im anderen wurde die hier beschriebene Umstellung der Buslinien 7 und 27 auf Batterieoberleitungsbetrieb untersucht, während alle anderen Einflussfaktoren gleich belassen wurden. Die Änderungen der jeweiligen Emissionen aufgrund des Stadtbusverkehrs konnten so ermittelt werden.

Im Gutachten wurde ermittelt, dass die Stickstoffoxidemissionen (NO_x) auf der gesamten betrachteten Fahrstrecke reduziert werden; dies ist zu erwarten, da diese Emissionen allein durch den Verbrennungsmotor verursacht werden, wohingegen die in den BOB-Fahrzeugen verwendeten Elektromotoren keine NO_x-Emissionen verursachen.

Die von den Verbrennungsmotoren verursachten Feinstaubemissionen fallen bei den Elektromotoren ebenfalls nicht an. Die vom gesamten Fahrzeug verursachten Feinstaubemissionen werden aber unabhängig von der Motortechnik durch die Aufwirbelung und Abriebemissionen von Reifen und Bremsen (AWAR) dominiert. Für das BOB-System wurde auf den Oberleitungsstrecken zusätzlich der Abrieb der Fahrleitung und der Schleifstücke der Stromabnehmer berücksichtigt. Auf den Straßenzügen unter Oberleitung wurden unter dieser Voraussetzung leichte Erhöhungen der Feinstaubemissionen PM₁₀ und PM_{2,5} ermittelt, während auf den im Batteriebetrieb befahrenen Straßenzügen eine leichte Reduzierung der Feinstaubemissionen erwartet wird.

Insgesamt wird eine allenfalls leichte Erhöhung der Feinstaubbelastung um weniger als 10 % in der Innenstadt sowie um bis zu 39 % auf den Lahnbergen vorausgesagt; konservativ abgeschätzt wird die „vorhabenbezogene PM₁₀-Konzentrationserhöhung“ im Jahresmittel mit < 1 µg/m³ angegeben. Bei PM_{2,5} werden nur sehr geringe Änderungen erwartet. Der Grenzwert für die PM₁₀-Gesamtbelastung von 40 µg/m³ im Jahresmittel wird mit maximal 17 µg/m³ auch nach der Einführung des BOB-Systems deutlich unterschritten. Der Kurzzeitgrenzwert für PM₁₀-Partikel über 24 h wird ebenfalls „sicher eingehalten“, da der Jahresmittelwert weit unterhalb des entsprechenden Schwellenwerts von 29 µg/m³ liegt. Für die PM_{2,5}-Feinstaubpartikel werden im Gutachten die zu erwartenden Änderungen als sehr gering angegeben und der Grenzwert von 25 µg/m³ wird mit derzeit gemessenen 10 µg/m³ ebenfalls sehr deutlich eingehalten.

Insgesamt gibt es hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung keine Bedenken gegen die Umsetzung des Vorhabens. Das vollständige Gutachten ist als Unterlage (17) beigelegt.

9.12. Schalltechnische Untersuchungen

In Bezug auf das Vorhaben wurde eine Untersuchung der rechtlichen Grundlagen durchgeführt, um zu beurteilen, ob für das Vorhaben schalltechnische Untersuchungen notwendig sind. Hierfür wurde die Firma EIBS GmbH für Erläuterungen zur Regelung lärmtechnischer Sachverhalte beauftragt.

Das Vorhaben fällt nicht in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Somit sind schalltechnische Untersuchungen für das Vorhaben nicht erforderlich und es ergeben sich aus schalltechnischer Sicht keine Einschränkungen für das Vorhaben. Die Firma EIBS GmbH konstatiert zudem, dass Geräusche der Stromabnehmer der Oberleitungsbusse bei der Berechnung des Straßenverkehrslärms nach RLS-19 nicht berücksichtigt werden könnten [18].

Unabhängig von den vorherigen Aussagen kann laut dem Gutachten davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben zu einer Minderung der Schallimmissionen beiträgt, da die

elektrisch verkehrenden Busse einen geringeren Geräuschpegel aufweisen als die derzeit verkehrenden Diesel- und Erdgasbusse. Diese Aussage deckt sich mit einer von der Universität Stuttgart durchgeführten Untersuchung aus dem Jahr 2018 [19], wonach typische elektrifizierte Busse bei Fahrgeschwindigkeiten zwischen 10 km/h und 40 km/h gegenüber Dieseln um 5 dB(A) bis 14 dB(A) leiser sind. Bei höheren Geschwindigkeiten sinkt dieser Unterschied kontinuierlich ab, da ab dann Roll- und Strömungsgeräusche den größeren Einfluss auf die Fahrgeräusche haben als die Antriebsart des Fahrzeugs. In Bezug auf die Geräuschentwicklung bei Stromabnehmern kann eine Untersuchung zu Verkehrslärm von Straßenbahnen zitiert werden, wonach Geräusche von Stromabnehmern oftmals auf aerodynamische Geräusche zurückzuführen sind, welche im Nahverkehr bei Höchstgeschwindigkeiten von max. 80 km/h nicht betrachtet werden müssen [20]. Hierzu ist anzumerken, dass die geplanten BOB-Fahrzeuge mit bis zu 60 km/h verkehren.

Die genannten Erläuterungen zur Regelung lärmtechnischer Sachverhalte sind als Unterlage (18) beigelegt.

Zur Versorgung des Oberleitungsnetzes kommen Gleichrichterunterwerke zum Einsatz. Die Gleichrichterunterwerke entsprechen nach ihrer Art individuellen technischen Anlagen, die im Sinne der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zu bewerten sind. Bei den Gleichrichterunterwerken handelt es sich um nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen sind nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräuschimmissionen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Um baugabietsabhängige Immissionsrichtwerte der TA Lärm an möglicherweise betroffenen Immissionsorten einzuhalten, wird im Rahmen der Ausführungsplanung der jeweiligen Gleichrichterunterwerksstandorte eine Immissionsprognose erstellt. Der aktuelle minimale Immissionsrichtwert für den Beurteilungspegel beträgt für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden 35 dB(A) (nachts in reinen Wohngebieten). Projektspezifische Recherchen zeigen, dass Lieferanten von Gleichrichterunterwerken diesen minimalen Richtwert einhalten. Im Rahmen der Vergabe der Gleichrichterunterwerke werden die jeweiligen baugabietsabhängigen Immissionsrichtwerte in Form einer Anforderung formuliert und beurteilt.

9.13. Netzurückwirkungen der Gleichrichterunterwerke

Für den Betrieb der Gleichrichterunterwerke (GUW) am Mittelspannungsnetz in Marburg wurde von der Firma Schneider Electric GmbH eine Netzverträglichkeitsuntersuchung erarbeitet. Diese wurde im Jahr 2023 von SWMR fortgeschrieben.

Es wurde ermittelt, dass der Anschluss der geplanten Gleichrichterunterwerke zur Versorgung des BOB-Systems ohne die Überlastung von Betriebsmitteln und ohne Spannungsbandverletzungen im Grundsatz möglich ist. Dies gilt für den Normalschaltzustand sowie für den Ausfall einzelner Betriebsmittel. Im Gegensatz dazu wurde eine Überlastung eines Transformators für einen bestimmten Schaltzustand festgestellt und die drei bereits von der Firma Schneider Electric GmbH festgestellten Schwachstellen im Mittelspannungsnetz wurden erneut bestätigt. Auf Basis der Ergebnisse werden Empfehlungen zum Anschluss der BOB-Unterwerke an das städtische Energieversorgungsnetz gegeben.

Das vollständige Dokument ist als Unterlage (19) beigelegt.

10. Zusammenfassung der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben

Der Bau und Betrieb einer Oberleitungsinfrastruktur auf den Linien 7 und 27 in Verbindung mit dem Einsatz von Batterieoberleitungsbussen ist eine effiziente Möglichkeit zur Erreichung der Ziele der Klimaneutralität bei gleichzeitigem notwendigem Ausbau der Beförderungskapazität im Marburger Stadtbusverkehr. Die zu erwartenden geringen Auswirkungen auf die Schutzgüter durch die Realisierung des Vorhabens werden als akzeptabel im Hinblick auf die zu erwartenden Vorteile bewertet. Die Tabelle 10.1 zeigt eine Übersicht über die in Kapitel 6 und den entsprechenden Gutachten ermittelten wesentlichen Beeinträchtigungsformen.

Die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG ergibt sich nicht.

Tabelle 10.1: Zusammenfassung der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben

Schutzgut	Auswirkungen
Mensch	<ul style="list-style-type: none"> Wohnumfeldqualität wird durch Reduktion von Geräuschemissionen und lokal emissionsfreien Betrieb verbessert. Klimafreundliche, selbstständige und sozial gerechte Mobilität wird gefördert.
Tiere und Pflanzen	<ul style="list-style-type: none"> Mehrere Vorkommen von zu schützenden Tierarten wurden festgestellt. Notwendige Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wurden definiert. Bei Einhaltung und Umsetzung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ergeben sich keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG.
Boden	<ul style="list-style-type: none"> Es kann anlagebedingt zu kleinräumigen Neuversiegelungen von Boden kommen. Bauzeitlich ist eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen im Bereich der temporär genutzten Flächen möglich. Auswirkungen sind räumlich und in ihrem Ausmaß eng begrenzt und werden als kompensierbar angesehen.
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> Bauzeitlich besteht durch die eingesetzten Baumaschinen grundsätzlich die Möglichkeit von Schadstoffeinträgen in Boden und Grundwasser. Während der Bauphase ist durch definierte Auflagen die Eintragung zu unterbinden. Im Rahmen der Errichtung der Oberleitungsstrecken finden keine Eingriffe in Oberflächengewässer statt.
Klima	<ul style="list-style-type: none"> Das Vorhaben trägt einen Teil zur Einhaltung der Klimaziele sowie der Mobilitätswende bei.
Luft	<ul style="list-style-type: none"> Aus lufthygienischer Sicht gibt es keine Bedenken gegen die Umsetzung des Vorhabens.
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> Es ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch das Vorhaben. Die Eingriffsregelung wird abgearbeitet und entsprechende Maßnahmen werden vorgesehen.
Kultur-/Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> Kultur- und Sachgüter sind in der Dokumentation der UVP-Vorprüfung (Unterlage (15)) gelistet. Die untere Denkmalschutzbehörde hat die Fahrleitungsführung der Genehmigungsvariante geprüft und keine Einwände identifiziert.

Quellenverzeichnis

- [1] Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI), PTV Transport Consult GmbH, IFB Institut für Bahntechnik GmbH und Technische Universität Dresden (Professur für Elektrische Bahnen): Machbarkeit eines Hybridoberleitungsbusbetriebs – „Berlin-Spandau“, 02.07.2019
- [2] Fraunhofer ISI, Fraunhofer IWES, PTV Group GmbH, VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin: Machbarkeitsstudie von HO-Busverkehr in Deutschland – am Beispiel Marburg und Trier, 02.10.2018
- [3] Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) u.w.: Potenziale des Hybrid-Oberleitungsbusse als effiziente Möglichkeit für die Nutzung erneuerbarer Energien im ÖPNV, 18.12.2015
- [4] Berliner Verkehrsbetriebe, Solaris Deutschland GmbH, Bombardier Transportation GmbH, u.w.: Schaufenster Elektromobilität, E-Bus-Berlin – Betrieb der Buslinie 204 mit einer Flotte von Elektrobussen inklusive Infrastruktur zur induktiven Zwischenladung, 14.12.2016
- [5] Datenblatt AKASOL 9 AKM 150 CYC [https://bus-news.com/wp-content/uploads/sites/4/2021/08/AK_Datenblatt_AKASystem_9-AKM-150_CYC_2021_EN.pdf], abgerufen am 31.01.2023
- [6] Stadtwerke Marburg GmbH: Liniennetzplan Universitätsstadt Marburg 2022
- [7] Landesentwicklungsplan Hessen 2021: Fünfte Verordnung zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, 03.09.2021
- [8] ADAC: Synthetische Kraftstoffe: Sind E-Fuels die Zukunft der Mobilität? [<https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/alternative-antriebe/synthetische-kraftstoffe/>], abgerufen am 29.03.2023
- [9] PTV Transport Consult GmbH, Nutzen-Kosten-Untersuchung Uni-Tram Marburg, 07.02.2018
- [10] Entwurf Nahverkehrsplan Marburg Linie 1 bis 9, Stand 01/2022. Übersendet per Email durch SWMR am 05.01.2022, nicht veröffentlicht
- [11] DGM Rohdaten vom September und Oktober 2021
- [12] Auszüge Kataster vom September und Oktober 2021
- [13] Topographie vom September und Oktober 2021
- [14] Bauwerksdaten der Konrad-Adenauer-Brücke von HessenMobil vom 02.12.2022
- [15] Leitungspläne pro Versorger / Leitungsabfragen im Oktober 2022
- [16] Gebäudedaten vom Februar 2022
- [17] Kießling, F.; Puschmann, R.; Schmieder, A.; Schmidt, P.: Fahrleitungen elektrischer Bahnen, Planung, Berechnung, Ausführung. Stuttgart, Leipzig: B.G. Teubner Verlag, 1998.
- [18] Email „2023-03-27_BOB Marburg Schall_Stromabnehmer“ von EIBS GmbH an ARGE BOB Marburg IFB-VI, empfangen am 27.03.2023 15:26 Uhr
- [19] Elektrische Antriebe im Busverkehr: Potenziale für die Minderung von Lärmimmissionen in der Stadt, Universität Stuttgart, Januar 2018: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/witmo_bw/witmo_LeisE_Elektrische_Antriebe_im_Busverkehr.pdf

- [20] Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum. Ramboll Deutschland GmbH/Umweltbundesamt, Oktober 2020. In: ISSN 1862-4804:
https://www.bmu.de/domainswitch/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_3717_54_1020_minderung_laerm_strassenbahn_bf.pdf
- [21] Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder mit Beschluss der 54. Amtschefkonferenz in der Fassung des Beschlusses der 128. Sitzung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz am 17. und 18. September 2014 in Landshut
- [22] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder – 26. BImSchV (26. BImSchVVwV)
- [23] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung - Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor; https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/handbuch-buergerbeteiligung.pdf?__blob=publicationFile , letzter Zugriff am 17.08.2023.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1:	Vorgesehene Oberleitungsabschnitte im Stadtbusverkehr der Universitätsstadt Marburg.....	13
Tabelle 1.2:	Haltestellen und betrieblich verwendete Kürzel	15
Tabelle 2.1:	Fahrzeugkenndaten Doppelgelenk-Batterieoberleitungsbus (DG-BOB) Marburg	28
Tabelle 3.1:	Haltestellen und betrieblich verwendete Kürzel	34
Tabelle 3.2:	Haltestellen und betrieblich verwendete Kürzel	36
Tabelle 3.3:	Haltestellen und betrieblich verwendete Kürzel	38
Tabelle 3.4:	Haltestellen und betrieblich verwendete Kürzel	39
Tabelle 3.5:	Übersicht der Investitionen und Kosten je Planvariante	41
Tabelle 4.1:	Eigenschaften G UW 01 Panoramastraße und zugehöriges Grundstück.....	48
Tabelle 4.2:	Eigenschaften G UW 02 Lahnberge / Bauerbach und zugehöriges Grundstück.....	49
Tabelle 4.3:	Eigenschaften G UW 03 Alte Feldfabrik und zugehöriges Grundstück.....	51
Tabelle 4.4:	Eigenschaften G UW 04 Südbahnhof und zugehöriges Grundstück.....	52
Tabelle 4.5:	Eigenschaften G UW 05 Amtsgericht Marburg und zugehöriges Grundstück.....	56
Tabelle 4.6:	Eigenschaften G UW 06 Hauptbahnhof und zugehöriges Grundstück.....	57
Tabelle 4.7:	Eigenschaften G UW 07 Brüder-Grimm-Straße und zugehöriges Grundstück.....	59
Tabelle 4.8:	Eigenschaften G UW 08 Ginseldorfer Weg und zugehöriges Grundstück.....	60
Tabelle 4.9:	Übersicht der Unterwerksstandorte	62
Tabelle 6.1:	für das Vorhaben relevante Bebauungspläne.....	71
Tabelle 10.1:	Zusammenfassung der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben	82

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1:	Liniennetzplan des Stadtbusverkehrs, Version 2022 [6], Ausschnitt	10
Abbildung 1.2:	Fahrgastaufkommen im Liniennetz des Stadtbusverkehrs (Quelle: [9])	11
Abbildung 1.3:	Verlauf der Linien 7 und 27 nach Stand 01/2022 des Nahverkehrsplans [10]	13
Abbildung 1.4:	Übersicht über geplante Einrichtungen (Genehmigungsvariante)	15
Abbildung 1.5:	Oberleitung (zweispurig ausgebaut) und batteriebetriebener Oberleitungsbus (Fahrrichtung Wilhelmsplatz) in der Schwanallee (Quelle: Stadtwerke Marburg GmbH)	17
Abbildung 2.1:	Bildfahrplan Linie 7 (rot) und Linie 27 (blau): Hbf. – Innenstadt – Lahnberge – Hbf.	30
Abbildung 3.1:	Skizze der elektrifizierten Streckenteile der Planvariante 1, mit Unterwerken. Haltestellennamen siehe Tabelle 3.1	34
Abbildung 3.2:	Skizze der elektrifizierten Streckenteile der Planvariante 2, mit Unterwerken und Nachladestation. Haltestellennamen siehe Tabelle 3.2	35
Abbildung 3.3:	Skizze der elektrifizierten Streckenteile der Planvariante 3, mit Unterwerken und Nachladestation. Haltestellennamen siehe Tabelle 3.3	37
Abbildung 3.4:	Skizze der elektrifizierten Streckenteile der Planvariante 4, mit Unterwerken und Nachladestationen, Haltestellennamen siehe Tabelle 3.4	39
Abbildung 4.1:	Prinzipieller Aufbau der Pendelaufhängung bei einer Obus-Fahrleitung [17]	43
Abbildung 4.2:	Exemplarischer Auszug aus der Oberleitungsplanung mit eingeblendeten Versorgungsleitungen	44
Abbildung 4.3:	Standort des Unterwerks GUW 01 Panoramastraße und der Einspeisungen PS1 (nach rechts) und PS2 (nach links) am Mast MBOB2700, Quelle: Blatt 27 aus Unterlage (4.4)	49
Abbildung 4.4:	Standort des Unterwerks GUW 02 Lahnberge/Bauerbach, Quelle: Blatt 20 aus (Unterlage (4.4))	50
Abbildung 4.5:	Standort der Einspeisungen LBB1 (nach rechts) und LBB2 (nach links) am Mast MBOB3960 (kurz vor dem Abzweig zum Kraftwerk), Quelle: Blatt 20 aus Unterlage (4.4)	50
Abbildung 4.6:	Standort des Unterwerks GUW 03 Alte Feldfabrik und der Einspeisungen FF1 (nach rechts) und FF2 (nach links) am Mast MBOB4630, Quelle: Blatt 15 aus Unterlage (4.4)	52
Abbildung 4.7:	Standort des Unterwerks GUW 04 Südbahnhof (rotes Rechteck) mit erdverlegtem Speisekabel (rote Linie) Quelle: Blatt 1 aus Unterlage (4.4)	53
Abbildung 4.8:	Einspeisung am Südbahnhof SBF5 am Mast MBOB7290, Quelle: Blatt 1 aus Unterlage (4.4)	54

Abbildung 4.9:	Einspeisung Südbahnhof SBF1 (Mastpaar MBOB7480/MBOB7490, oben) und SBF2 (Mastpaar MBOB7110/MBOB7120, unten) nahe der Konrad-Adenauer-Brücke, Quelle: Blatt 2 aus Unterlage (4.4)	55
Abbildung 4.10:	Standort des Unterwerks GUW 05 Amtsgericht Marburg und der Einspeisungen AGM1 (nach links) und AGM2 (nach rechts) am Mastpaar MBOB8430/MBOB8440, Quelle: Blatt 43 aus Unterlage (4.4)	56
Abbildung 4.11:	Standort des Unterwerks GUW 06 Hauptbahnhof gegenüber des Hauses Neue Kasseler Straße 11 an der Kreuzung zur Zimmermannstraße, Quelle: Blatt 40 aus Unterlage (4.4)	58
Abbildung 4.12:	Standort der Einspeisung HBF1 am Mast MBOB0460, Quelle: Blatt 39 aus Unterlage (4.4)	59
Abbildung 4.13:	Standort des Unterwerks GUW 07 Brüder-Grimm-Straße und der Einspeisungen BGRI1 (nach links) und BGRI2 (nach rechts) am Mast MBOB6010, Quelle: Blatt 8 aus Unterlage (4.4)	60
Abbildung 4.14:	Standort des Unterwerks GUW 08 Ginseldorfer Weg und der Einspeisungen GINS1 (nach rechts) und GINS2 (nach links), Quelle: Blatt 35 aus Unterlage (4.4)	61
Abbildung 4.15:	Schleppkurvenuntersuchung am Südbahnhof (Beispiel), Karl-Theodor-Bleek-Platz wurde umbenannt in Hildegard-Hamm-Brücher-Platz	64
Abbildung 8.1:	Zeitplan für die Umsetzung des Vorhabens	74

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.:	VO/1460/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	29.08.2023
Dezernat:	I	
Fachdienst:	15 - Stabsstelle Stadt- und Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und Statistik	
Sachbearbeitung:		

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Erörterung	nichtöffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	Erörterung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Marburger Strategie zur Innenstadtentwicklung

Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg beschließt die Fortführung der erfolgreichen Marburger Innenstadtentwicklung nach dem Muster des Marburger FreiRAUM/Marburger VielRAUM. Diese Strategie wird auch in weitere Stadtteile mit einem hohem Anteil inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte ausgeweitet.

Sachverhalt

Anfang 2020 standen in der Marburger Altstadt 20 Ladenlokale im Bereich der Fußgängerzone leer, einige bereits seit mehreren Monaten und Jahren. Als Hauptursachen wurden sinkende Umsatzzahlen des stationären Einzelhandels, daraus resultierende Geschäftsaufgaben, Nachfolgeprobleme sowie an die neuen Realitäten nicht angepasste Mietpreisvorstellungen der Vermietenden identifiziert. Ferner gab es bei diversen Objekten ein nur geringes Interesse an einer schnellen Nachvermietung seitens der Vermieter*innen.

Zum damaligen Zeitpunkt hatte das Stadtmarketing e.V. durch Schaufensterbeklebungen mit Eckdaten zum Objekt rein optisch auf die oft unansehnlichen Schaufenster der Leerstände reagiert. Mit diesem ersten Projekt zum „Marburger FreiRAUM“ sollte ein erster Beitrag zur Verkürzung der

Leerstandszeit geleistet werden. In der Folgezeit arbeitete das Stadtmarketing zusammen mit der städtischen Wirtschaftsförderung an der Ausweitung des „Marburger FreiRAUM“ zu einem Konzept zur Verringerung der Leerstände, für Frequenzsteigerungen/-erhalt und für den Ausbau einer attraktiven Nutzungsmischung.

Durch im Jahr 2021 eingeworbene Landesmittel über das Förderprogramm „Zukunft Innenstadt“ konnten über die städtische Wirtschaftsförderung 150.000,00 EUR Fördermittel für die Marburger FreiRAUM-Idee eingeworben werden. Mittels der finanziellen Aufwertung des Projekts entwickelte sich der „Marburger FreiRAUM“ zu einem strategischen Ansatz der Innenstadtentwicklung und Gründer*innen-Förderung mit einer Vielzahl von begleitenden Maßnahmen:

- FreiRAUM: Langfristige Anmietung des Leerstandes und Weitervermietung unter Gewährung eines Mietnachlasses durch das Stadtmarketing.
- VielRAUM: Langfristige Anmietung des Leerstandes durch das Stadtmarketing für kurzfristige Anmietungen für Pop-Up-Konzepte
- Unterstützung der Gründer*innen und der Gründer*innen-Szene
- Intensive Pressearbeit
- Flankierende Werbemaßnahmen

Der Hauptbaustein des Innenstadtkonzepts ist die Anmietung von Leerständen in der Marburger Oberstadt durch das Stadtmarketing. Dies erfolgt nur dann, wenn der Markt keine eigene Lösung schafft, d.h. wenn ein Leerstand ca. sechs Monate Leerstandszeit aufweist. Es erfolgt eine Kontaktaufnahme zum*zur Immobilieneigentümer*in.

Über den Marburger FreiRAUM wird ein längerfristiges Mietverhältnis mit einer vereinbarten Staffelmiete abgeschlossen und ein vergünstigter Untermietvertrag mit einem Gewerbetreibenden geschlossen. Seit dem Landesförderprogramm, das 2021 gestartet ist und bis Ende 2023 läuft, gab es zwölf Förderungen in Form eines Mietzuschusses.

Alternativ zum vergünstigten Untermietvertrag werden schwer vermietbare, aber zugleich wichtige Schlüsselimmobilien über die Maßnahme „Marburger VielRAUM“ (Start im April 2022) belebt. Leerstand soll genutzt werden, um Gründer*innen einen Probelauf ihrer Geschäftsidee zu ermöglichen, die im Idealfall zu einem dauerhaften Mietverhältnis führt. Leerstand soll außerdem genutzt werden, in dem Künstler*innen sowie weitere Initiativen die Möglichkeiten haben, die Räumlichkeiten für Ausstellungen oder Workshops zu nutzen. Hier wurde in der Vergangenheit bereits eine überraschende thematische Bandbreite gezeigt.

Mit den VielRÄUMEN wurde der Marburger FreiRAUM erweitert und Ladenleerstände in der

Innenstadt konnten schneller wieder genutzt werden. Die Landesfördermittel in Höhe von 150.000 EUR wurden inzwischen komplett verausgabt. Das Konzept ist als Erfolg zu werten:

- Gab es vor Corona 2019 in der Oberstadt noch 20 Leerstände bei 196 Geschäften, so gibt es aktuell zehn Leerstände in der Oberstadt, wovon fünf renovierungsbedürftig und damit kurzfristig nicht vermietbar sind. **Die Leerstandsquote hat sich demnach von 10,20% (2019) auf 2,55% (2023) verringert.**
- Mittlerweile (Stand August 2023) wurden drei der vier VielRÄUME, die als leerstehendes Geschäft galten, in eine dauerhafte Vermietung überführt (Barfüßerstraße 48, Wettergasse 16 sowie Reitgasse 13-15). Darüber hinaus suchen auch andere VielRAUM-Nutzer*innen inzwischen nach einem dauerhaften Laden in der Oberstadt. Es gibt eine lange Warteliste mit rund 40 Interessierten für die Nutzung eines VielRAUMS.
- Insbesondere der VielRAUM hat sich als erfolgreiche Maßnahme zur Belebung der Marburger Innenstadt herausgestellt. Ein ansprechend gestalteter VielRAUM trägt zur Attraktivität und damit zur Belebung der angrenzenden Einzelhandelsstandorte bei. Die VielRÄUME locken neue Passant*innen an. Tourist*innen überzeugen sich von abwechslungsreichen interessanten Projekten und die Ladenlokale erhalten eine (temporär) höhere Aufmerksamkeit.
- Neben der Vermittlung von Nutzer*innen in die VielRÄUME trägt die intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (u.a. monatlicher Oberstadt-Newsletter, auf der städtischen Webseite, im Schaufenster des Oberstadtbüros, bei verschiedenen Festen des Oberstadtbüros) zur stadtweiten Wahrnehmung der Innenstadt bei. Überregionale Medien sind ebenfalls auf besonders herausragende Ausstellungen in den VielRÄUMEN aufmerksam geworden und tragen damit zu einer starken positiven Außenwahrnehmung Marburgs bei.

Weitere begleitende Maßnahmen haben diese positive Entwicklung unterstützt:

- **Die Einrichtung des Quartiersmanagements für die Oberstadt im August 2021**
Die Arbeit des Quartiersmanagements ist besonders wertvoll, da die Kontakte zu den Eigentümer*innen deutlich intensiviert und gleichzeitig die Vermittlung an interessierte Händler*innen beschleunigt werden konnte.
- **Ostereiersuchaktion in Schaufenstern der Marburger Innenstadt**
Im April 2023 konnten Marburger*innen drei Wochen lang an einer Ostereiersuchaktion in den Schaufenstern der Innenstadt teilnehmen. Unter allen Einsendungen mit der richtigen Anzahl von Ostereiern wurden drei Gewinner*innen gezogen, die jeweils einen Marburg-Gutschein im Wert von 44 Euro erhielten.
- **Die Cappeler Einkaufstour**
Die Oberstadt als Zentrum und Aushängeschild von Marburg zieht zahlreiche Tourist*innen in die historische Altstadt. Damit auch die Marburger*innen selbst ihre Oberstadt neu entdecken, hatte die Stadt zum „Oberstadt-Ausflug“ eingeladen. An zwei Terminen im April

und Mai 2023 haben jeweils rund 40 Personen aus Cappel teilgenommen. Die Aktion förderte Begegnungen und lud dazu ein die Oberstadt aus einer neuen Perspektive kennenzulernen. Dabei wurde während eines Spaziergangs die Oberstadt-Entwicklung mit neuen und innovativen Ladenkonzepten vorgestellt. Das Programm beinhaltete außerdem eine Verkostung regionaler Spezialitäten, einen Cafébesuch sowie Spielangebote von KOMBINE für die teilnehmenden Kinder.

- **FotoChallenge „Auf der Sonnenseite Marburgs“**

Alle Foto-Begeisterten sind über die Foto-Challenge aufgerufen, die schönsten Seiten Marburgs zu entdecken. Dazu wird alle 14 Tage ein Thema vorgestellt, zu dem ein passendes Bild einzureichen ist. Eine Jury aus Marburger Fotograf*innen wählt alle zwei Wochen das Sieger*innen-Foto aus. Der*Die Gewinner*in erhält einen Marburg-Gutschein in Höhe von 44 Euro. Die prämierten Bilder zeigen Stadt und Stadtmarketing außerdem auf Veranstaltungen im Sommer und Herbst (Elisabethmarkt). Bereits bei der ersten Challenge gab es 100 Bildeinreichungen, eine Reichweite von über 35.000 auf Instagram sowie 100 Teilnehmende beim Instagram-Voting verbunden mit einem Sonderpreis von 22 Euro.

Die derzeitige Innenstadtentwicklungsstrategie mit FreiRAUM und VielRAUM ist beispielgebend und nur durch die Bereitstellung von Landesfördermitteln sowie die enge und gute Zusammenarbeit der Stabsstelle 15 Stadt- und Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und Statistik, dem Quartiersmanagement Oberstadt und dem Stadtmarketing e.V. möglich. In den vergangenen zwei Jahren wurde das Konzept nicht nur vielen verschiedenen Stadtmarketing- und Wirtschaftsförderungsinstitutionen bundesweit präsentiert. Es ist auch Praxisbeispiel in der ExWoSt-Studie „Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte bzw. integrierte Handlungskonzepte für die Innenstadtentwicklung – Anpassungsbedarfe in Zeiten von Corona?“ im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau / Forschungscluster Innenstadt; der zugehörige ExWoSt-Bericht des BBSR ist aktuell in Arbeit. Damit ist Marburg neben Hanau Referenzstadt für die in vielen Innenstädten bekannte Leerstandsproblematik geworden, an der sich andere Städte orientieren.

Eine Fortführung des Förderprogramms „Zukunft Innenstadt“ ist derzeit von Landesseite nicht vorgesehen (s. angehängtes Schreiben des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen). Um die erfolgreich geschaffenen Strukturen für die Marburger Innenstadt in ihrer breiten Vielfalt zu erhalten und auf weitere Stadtteile mit einer hohen Dichte inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte ausweiten zu können, werden 120.000,00 EUR/Jahr benötigt. Die Umsetzung soll weiterhin im engen Zusammenspiel von Stadt und Stadtmarketing e.V. erfolgen.

Oberbürgermeister

Finanzielle Auswirkungen

120.000 EUR in 2024

Anlage/n

1 2023_07_05_Brief_Tarek_Al-Wazir

Tarek Al-Wazir
Staatsminister

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Wohnen · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

Bundesvereinigung City- und Stadtmarketing
Deutschland e.V.
Herrn Jan-Bernd Röllmann
Softwarecenter 5b
35037 Marburg

27. Juni 2023

Erfolgsgeschichte Bündnis für die Innenstadt und Zukunft Innen- stadt fortsetzen

Sehr geehrter Herr Röllmann,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 26. April 2023, in dem Sie sich gemein-
sam als Partnerinnen und Partner des Bündnisses für die Innenstadt für
eine Fortsetzung des Landesprogramms „Zukunft Innenstadt“ und unse-
res Bündnisses aussprechen.

Besonders gefreut habe ich mich über Ihre Schilderungen der engen und
vertrauensvollen Zusammenarbeit im Bündnis und der Tatsache, dass
das Landesprogramm „Zukunft Innenstadt“ auch über die hessischen
Grenzen hinaus Beachtung findet. Schön ist auch zu hören, dass viele
kommunale Projektverantwortliche berichten, dass „Zukunft Innenstadt“
den notwendigen Raum für Agilität und Flexibilität gibt und damit viele
neue Ansätze getestet und Ideen umgesetzt werden konnten.

Die durch die Landesregierung insgesamt bereitgestellten 40 Mio. Euro
haben wir in enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit im Zuge der
zwei Förderrunden bewilligt. Aktuell sind die Kommunen aktiv bei der Um-
setzung und probieren dabei neue und innovative Ansätze, die auch für
andere einen Impulscharakter haben können.

Aktuell ist keine weitere Ausschreibung im Förderprogramm vorgesehen,
da das zur Verfügung gestellte Finanzvolumen von insgesamt 40 Mio. €

mit den beiden Förderrunden zum Einsatz gebracht wurde. Die positiven Erfahrungen und die gewonnenen Erkenntnisse aus „Zukunft Innenstadt“ werden wir bei zukünftigen Förderprogrammen nutzen.

Um die Kommunen bei der Realisierung ihrer Maßnahmen zur Stärkung der hessischen Innenstädte aktiv und zielorientiert zu unterstützen, werden wir die Mittelübertragung bis Ende 2024 ermöglichen. Dieses Signal hatte ich Ihnen ja bereits am 17. Mai 2023 beim 6. Bündnistreffen bei der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen in Wiesbaden gegeben.

Die Kommunikation an alle Kommunen, dass bei Bedarf ein entsprechender Antrag auf Verlängerung der Mittelabruffrist bei der WIBank gestellt werden kann, erfolgt zeitnah.

Ich danke Ihnen für Ihr bisheriges Engagement im Bündnis und freue mich auf unsere weitere Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Sarah Al-Lew". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the beginning.

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

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
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



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 U-Bahnen,
- 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 bevorzugt 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 U-Bahnen, 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.

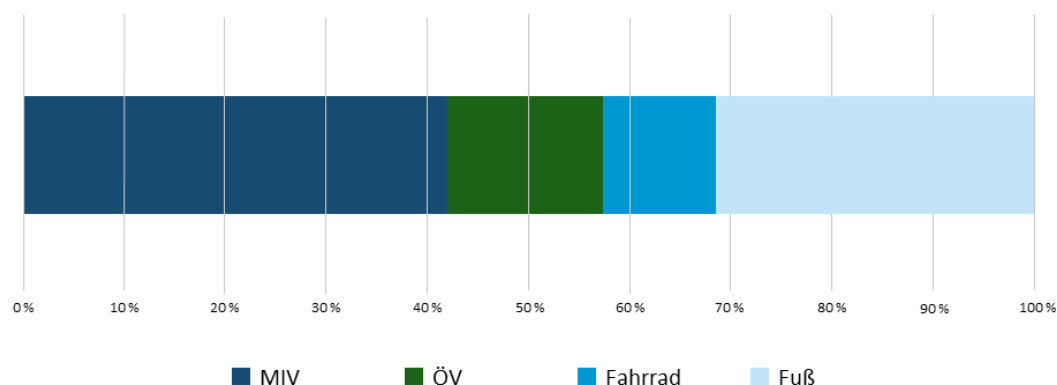
Bei letzterem Themenfeld können bspw. für die Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV bis zu 80 Prozent der Mehrkosten für Batteriebusse bezuschusst werden, wenn ein teurerer Elektrobus statt eines vergleichbaren EURO-VI-Diesel-Busses angeschafft wird.

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.

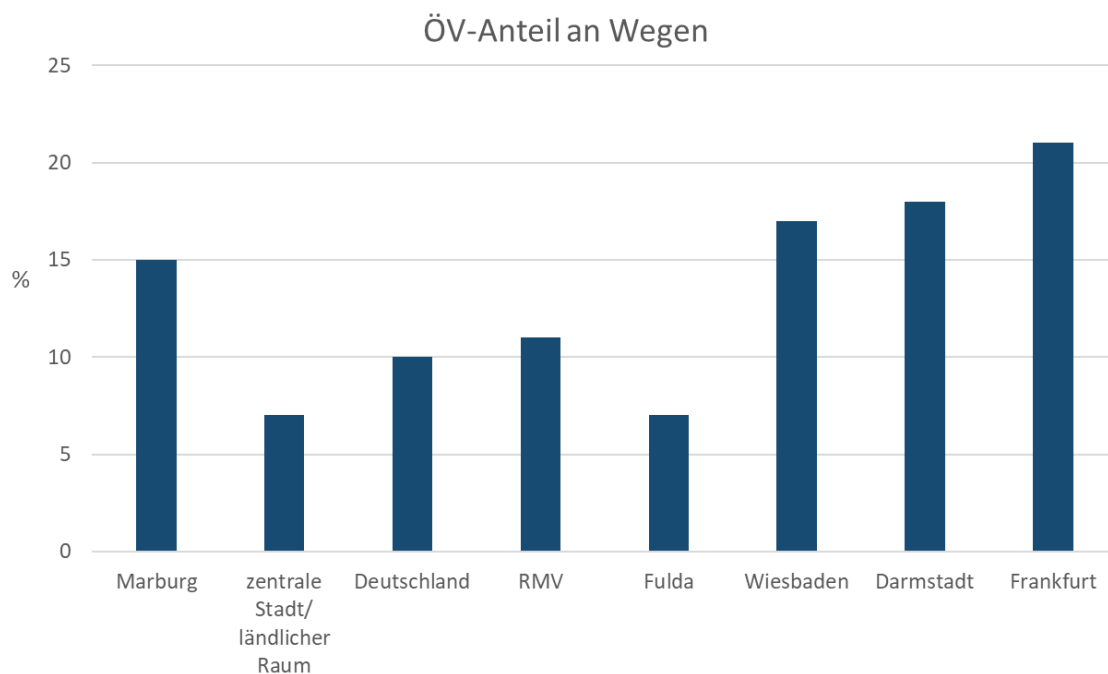
Abbildung 1: Modal Split nach Verkehrsleistung in Marburg



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.

Erstmalig 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.

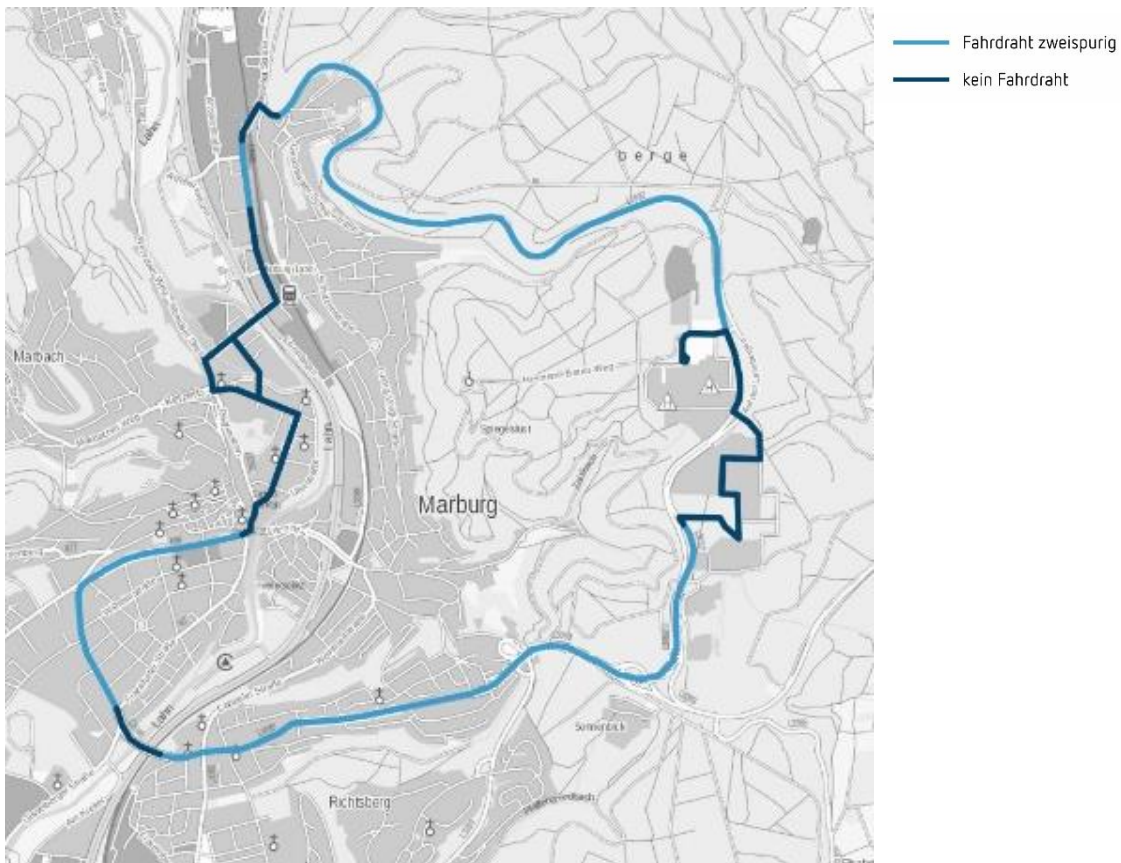
Die dafür erforderlichen Planungs- und Untersuchungsleistungen werden im Rahmen eines Pilotprojekts vom Bundesverkehrsministerium gefördert. Die beauftragte Planungsgesellschaft hat in der Vertiefung der o. g. Machbarkeitsstudie von 2018 durch dynamische Simulationen des Betriebs des Linienverbundes 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

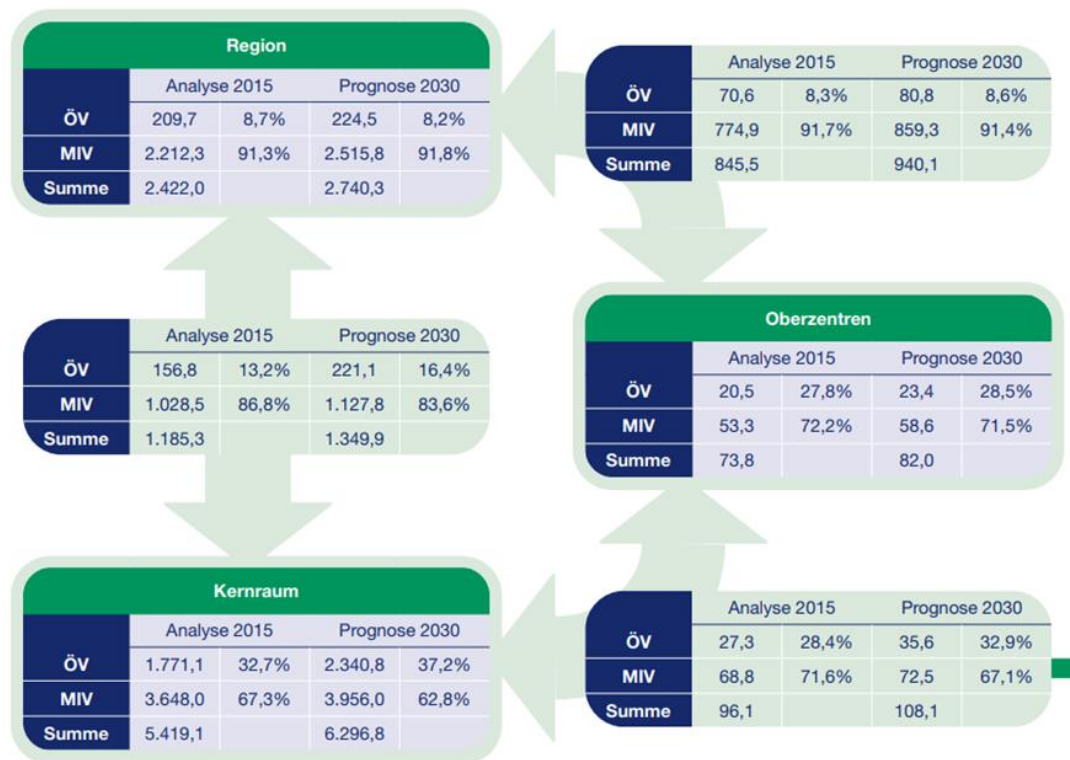
Regionaler Nahverkehrsplan RMV

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 Rauschholzhausen 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 Haltestellenausbaus 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 formulierten 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, Sterzhausen und Görzhäuser Hof: zur besseren Anbindung der pharmazeutischen Industrie: Änderungen auf der Linie 14: Verlängerung zur Bahnstation Sterzhausen/ 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.

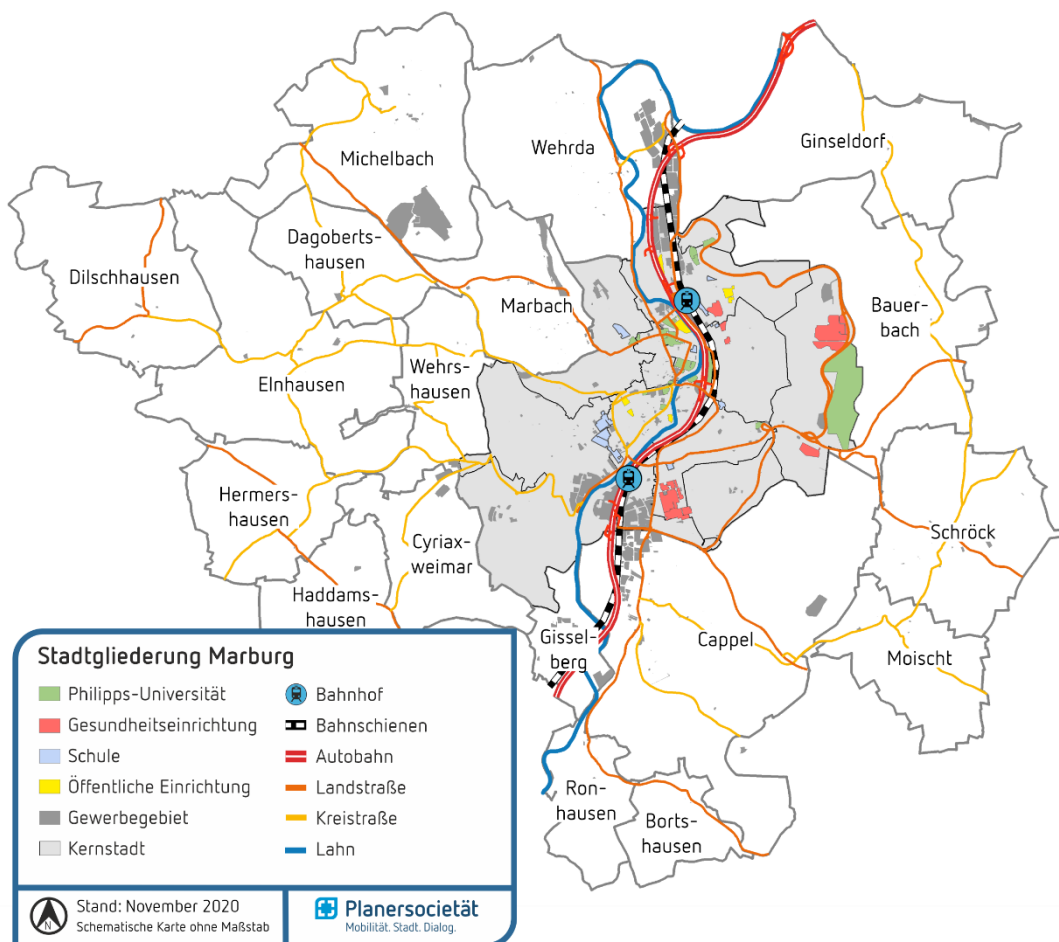
Die Kernstadt Marburgs kennzeichnet insbesondere im Umfeld der Lahn eine kompakte Siedlungsstruktur, die in östlicher sowie westlicher Ausdehnung sukzessive durchlässiger wird und im Bereich der Außenstadtteile vermehrt in ländliche Strukturen übergeht. Vor allem im Bereich der Kernstadt ergeben sich 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

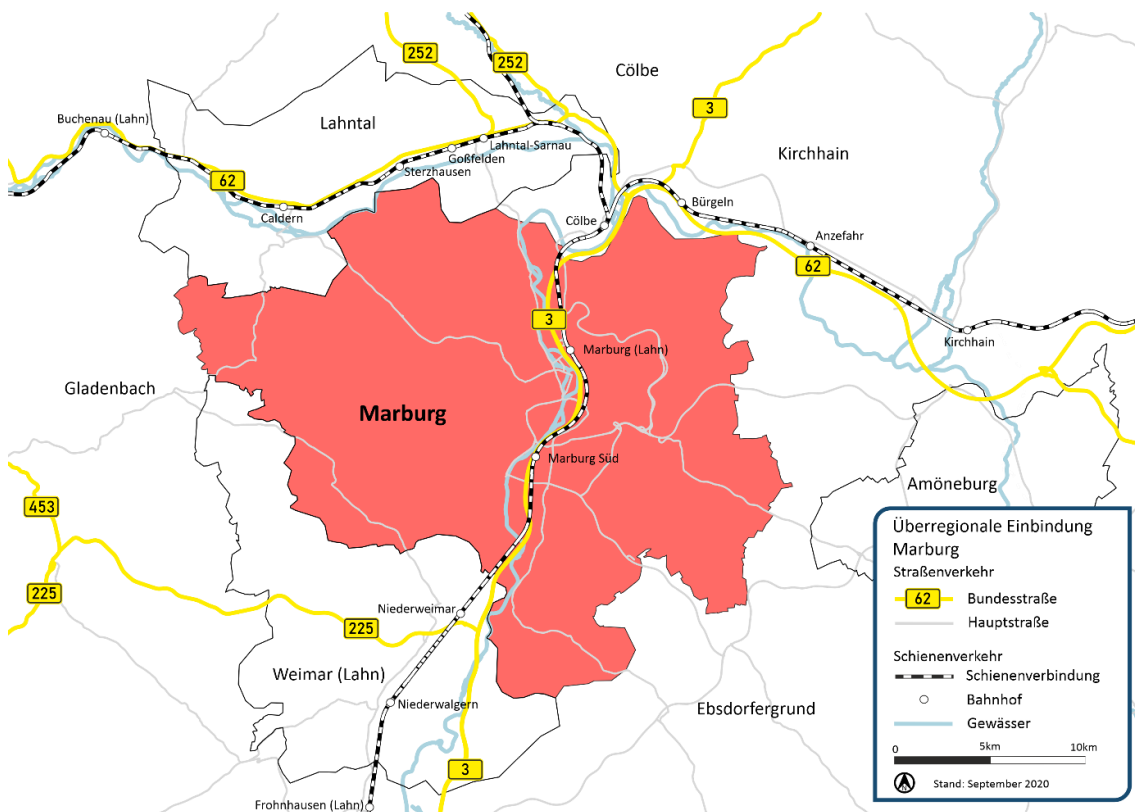
Verkehrliche Anbindung

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

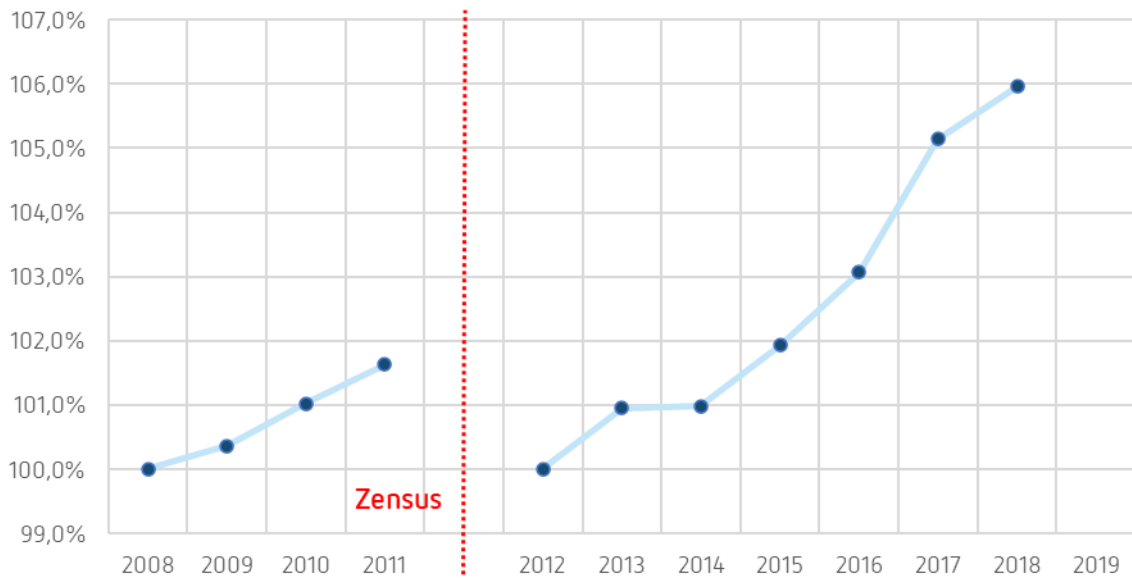
3.1.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

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

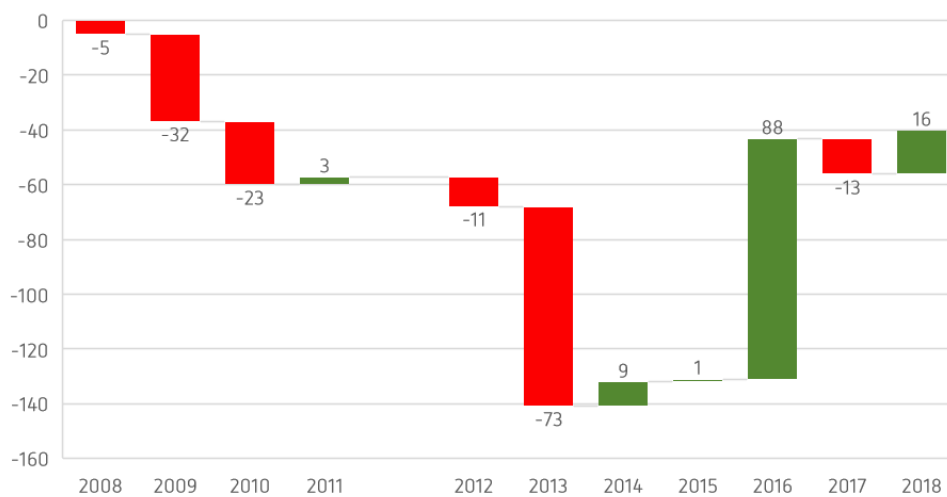
Erfassungsgrundlagen zur Bevölkerungszahl; Zensus 2011) wird dieser positive Entwicklungstrend insbesondere von 2014 bis 2018 sichtbar. Das größte Bevölkerungswachstum der vergangenen zehn Jahre ist von 2016 zu 2017 zu verzeichnen und betrug insgesamt ca. 1.550 Einwohnerinnen und Einwohner.

Abbildung 7: Trend der Bevölkerungsentwicklung in Marburg



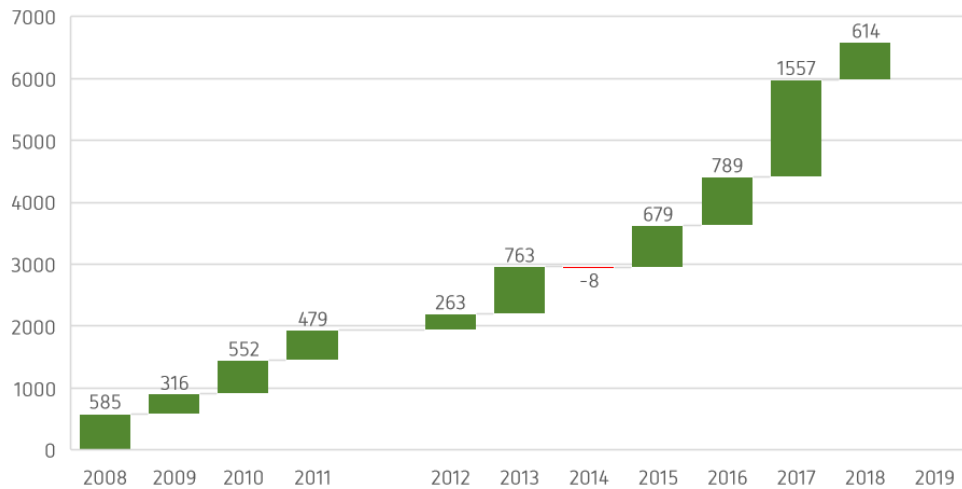
Quelle: Planersocietät nach den jährlichen Hessischen Gemeindestatistiken der Jahre 2009-2020

Abbildung 8: Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung



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

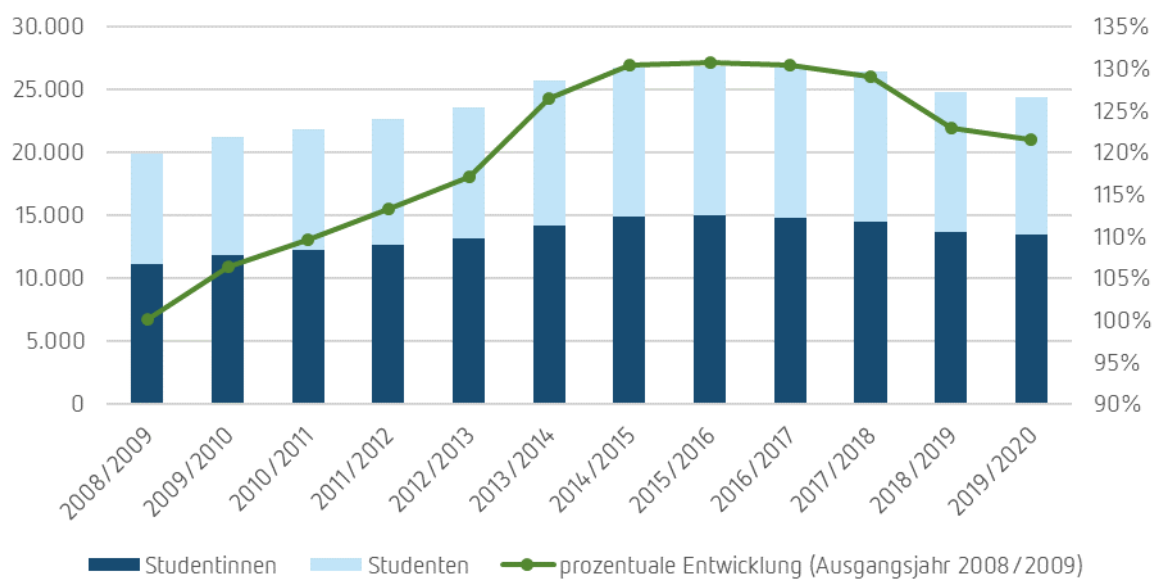
Abbildung 9: Saldo der Wanderungsbewegungen



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

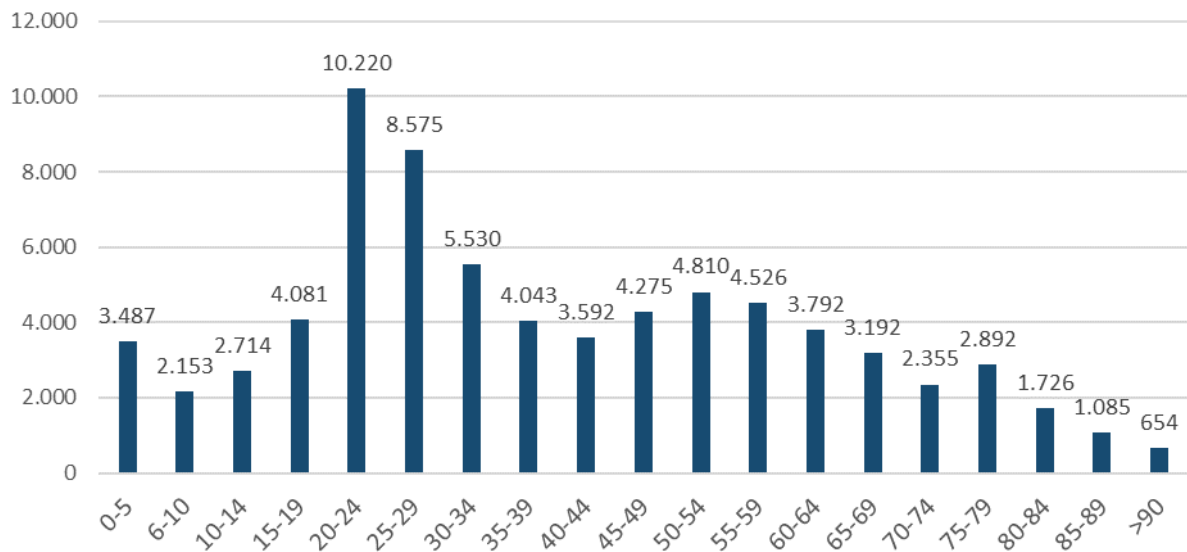
Die in den vergangenen zehn Jahren negative natürliche Bevölkerungsentwicklung wird durch den deutlich positiven Wanderungssaldo überkompensiert: Eine wichtige Rolle hinsichtlich der Wanderungsbewegungen nimmt die Philipps-Universität ein, an der im Wintersemester 2019/2020 knapp 25.000 Studierende eingeschrieben 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,

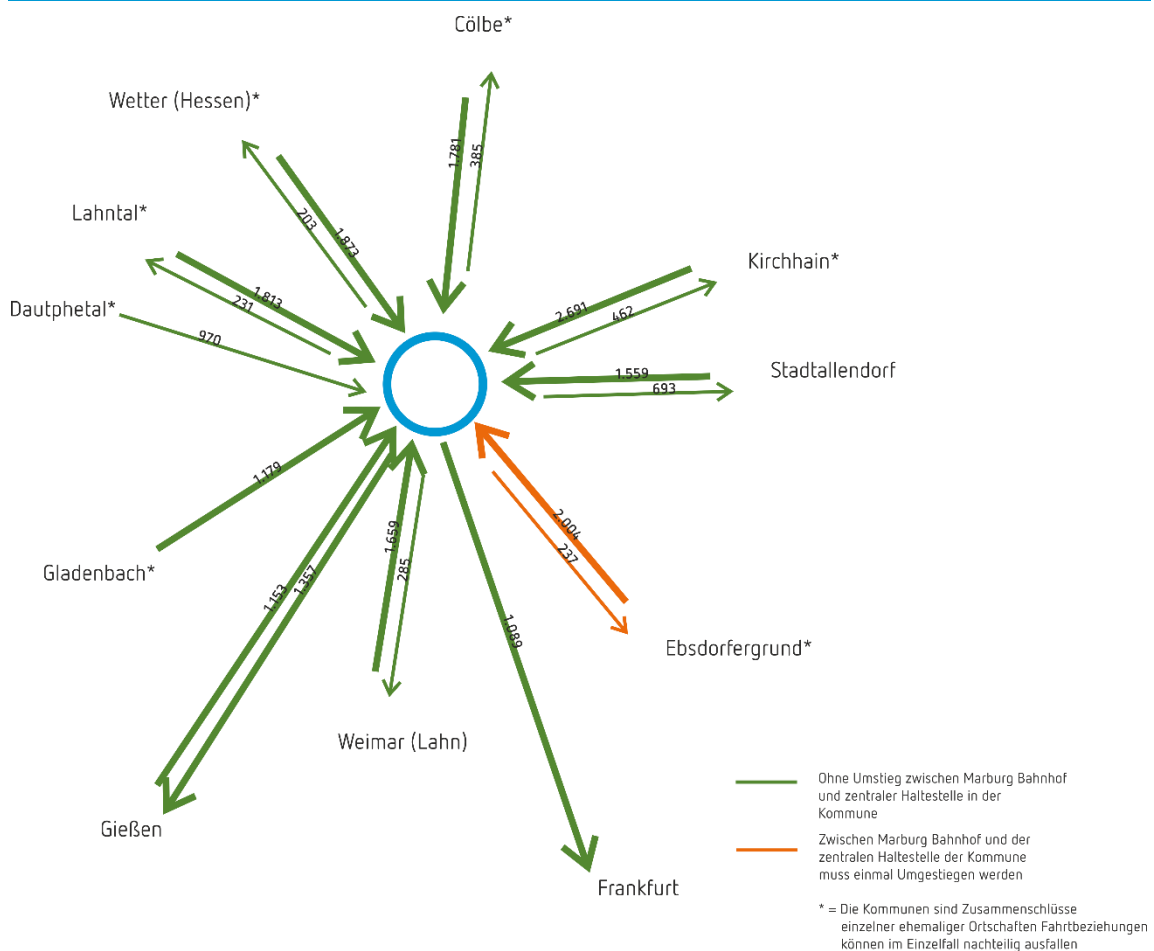
dass sich die Universität auf Standorte in der Stadt und auf den Lahnbergen aufteilt. Studierende und Angestellte wechseln innerhalb eines (Vorlesungs-)Werktages zwischen den Standorten.

- 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

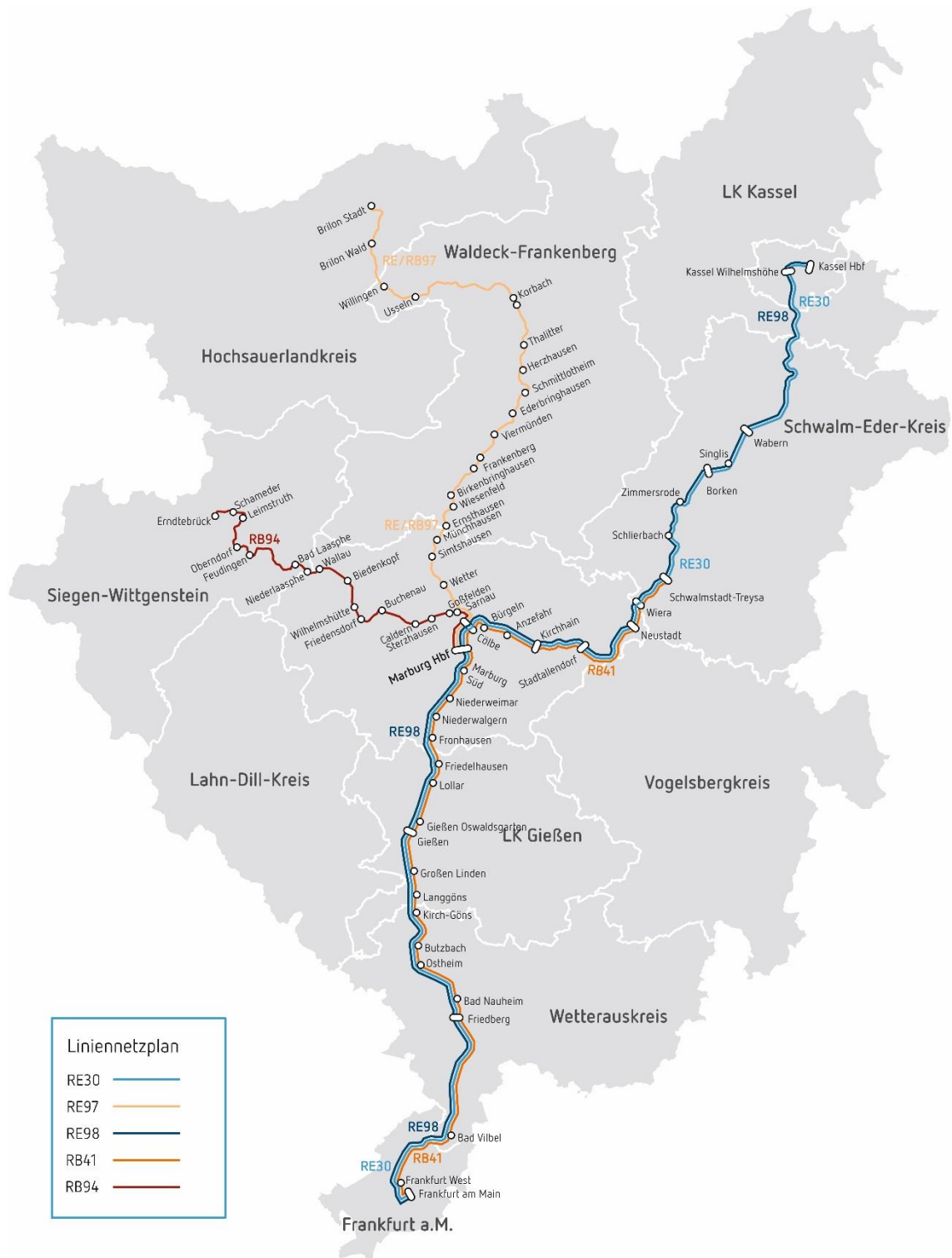
Marburg ist im Schienenpersonennahverkehr an verschiedene Linien auf verschiedenen Strecken angebunden. Über die Main-Weser-Bahn werden Frankfurt (Main) und Kassel erreicht. Die Obere Lahntalbahn verbindet Marburg mit Erndtebrück und die Burgwaldbahn verläuft von Marburg nach Norden bis nach Brilon.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

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 Verbundfahrtschein des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) gefahren werden. Mit dem Verbundfahrtschein 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
Einzelfahrtschein	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

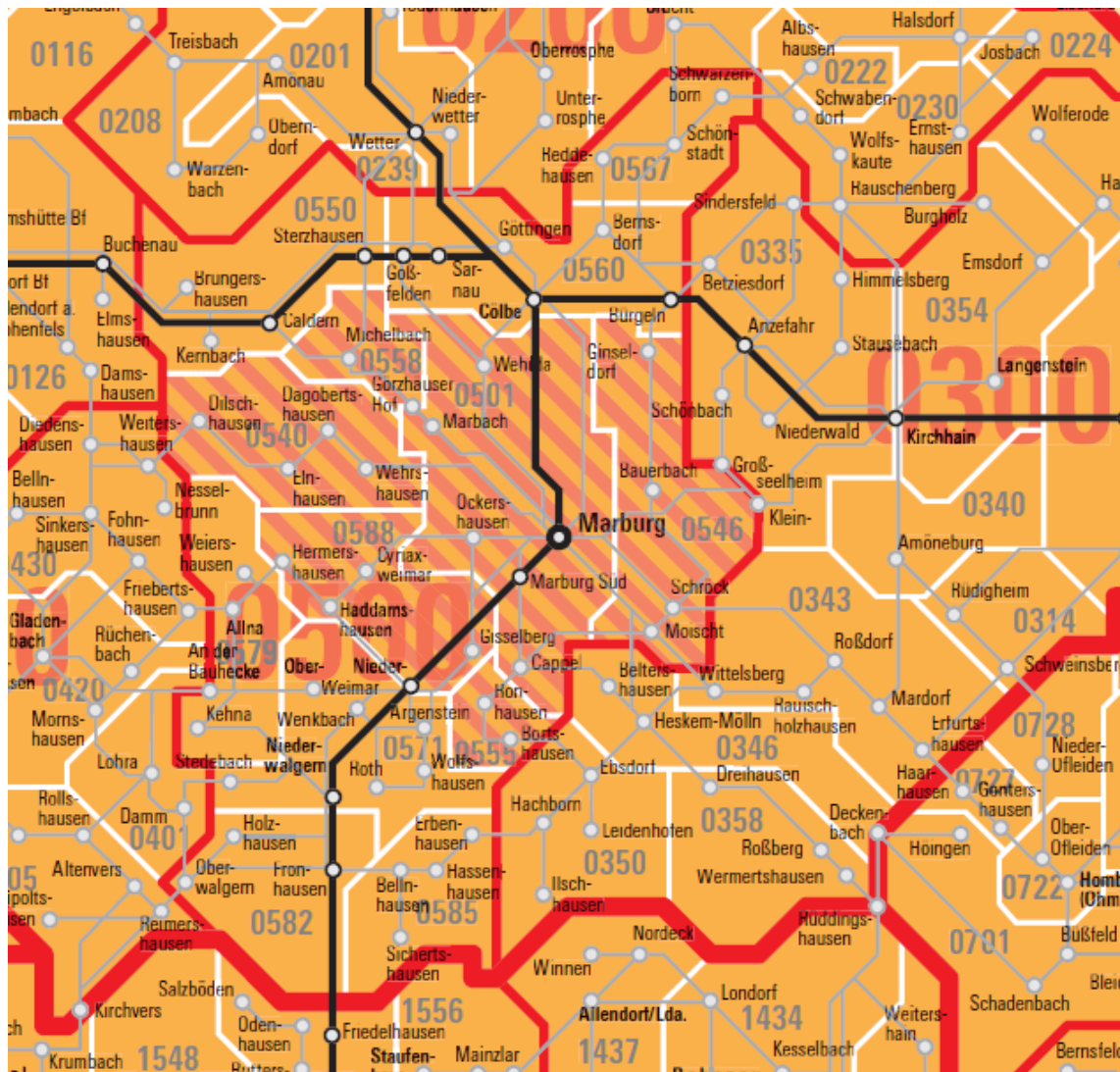
Der Auszug des gültigen Tarifangebots in Tabelle 16 zeigt ein differenziertes Fahrkartensortiment, das auf verschiedene Nutzungsansprüche reagieren kann. Das Preisverhältnis unter den Fahrkartenarten deutet eine Preisgestaltung an, die den Wechsel in das nächsthöhere Fahrkartensortiment aktiv unterstützt. 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 Auskunftsmedien auf Internetseiten und in Apps über mögliche Abfahrten und Verbindungen. Hier fallen auch Durchbindungen und andere betriebliche Besonderheiten nicht auf.

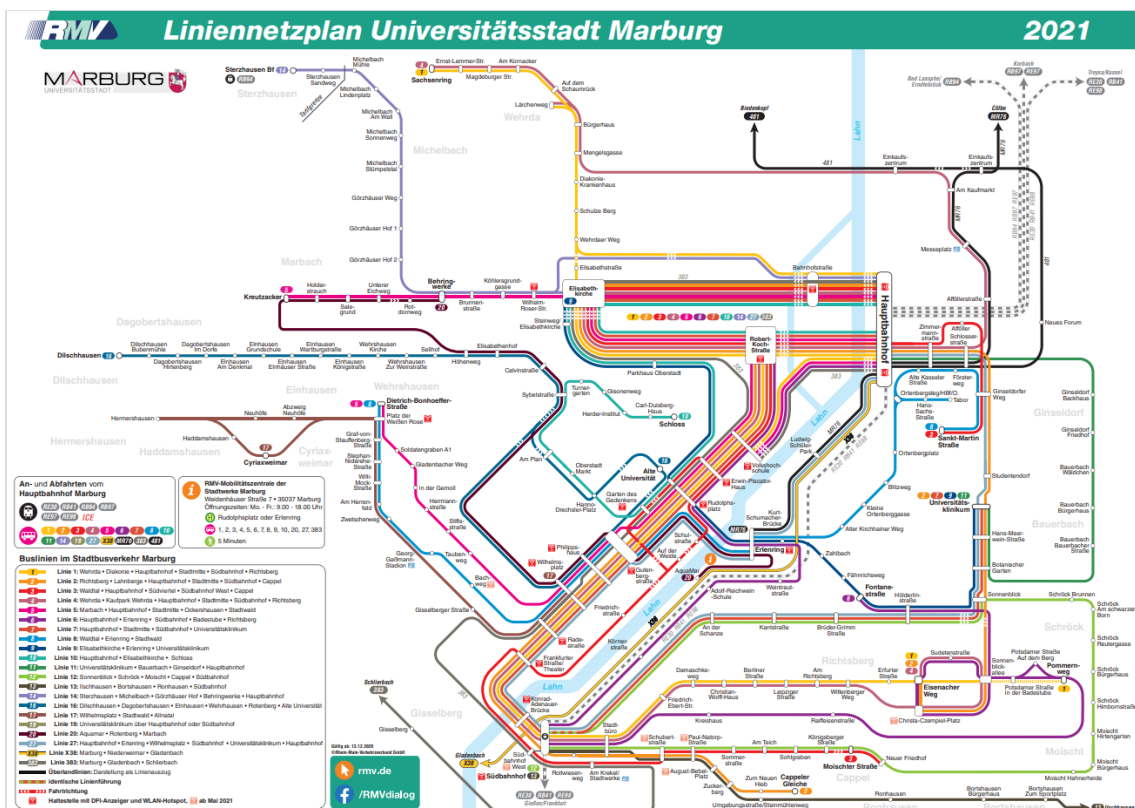
3.4.2 Liniennetzplan

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 Erleung 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

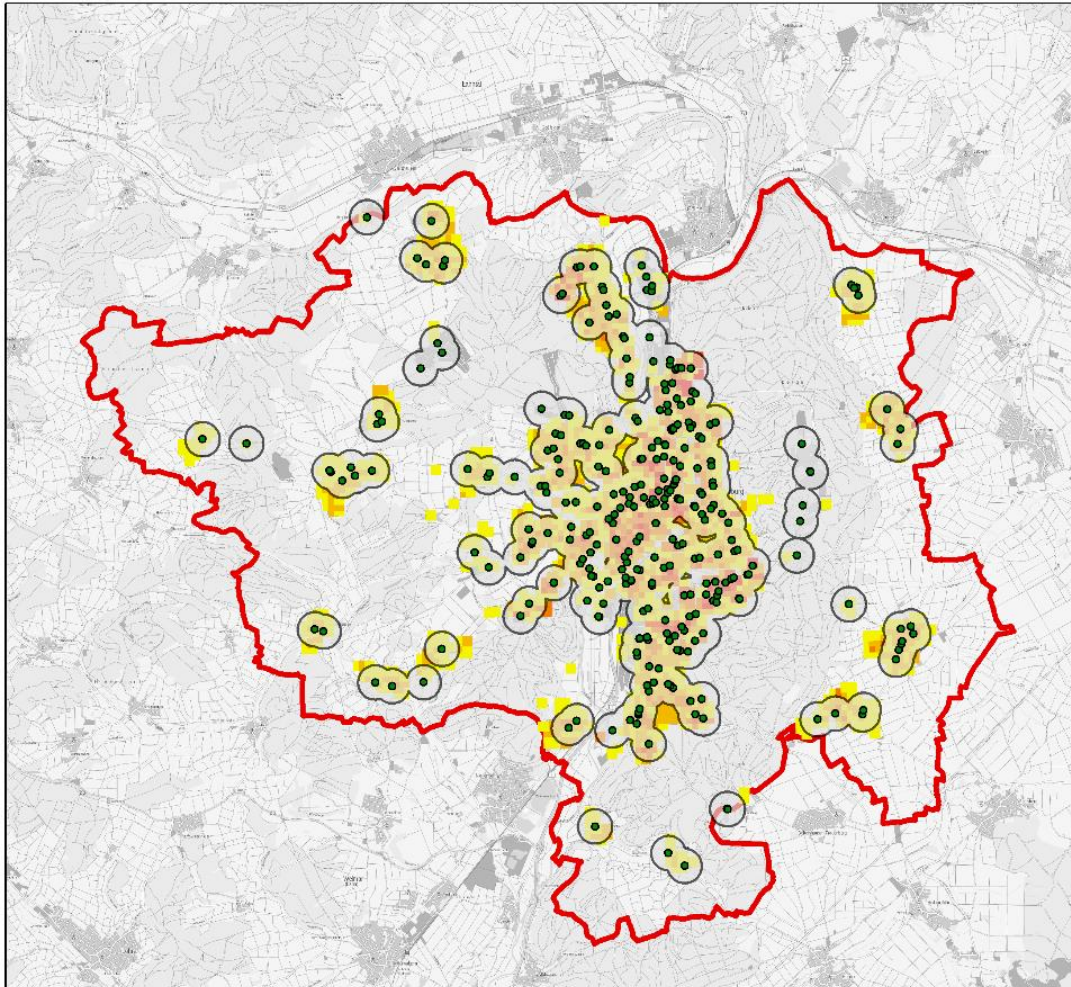
4.1 Erschließungsqualität

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.

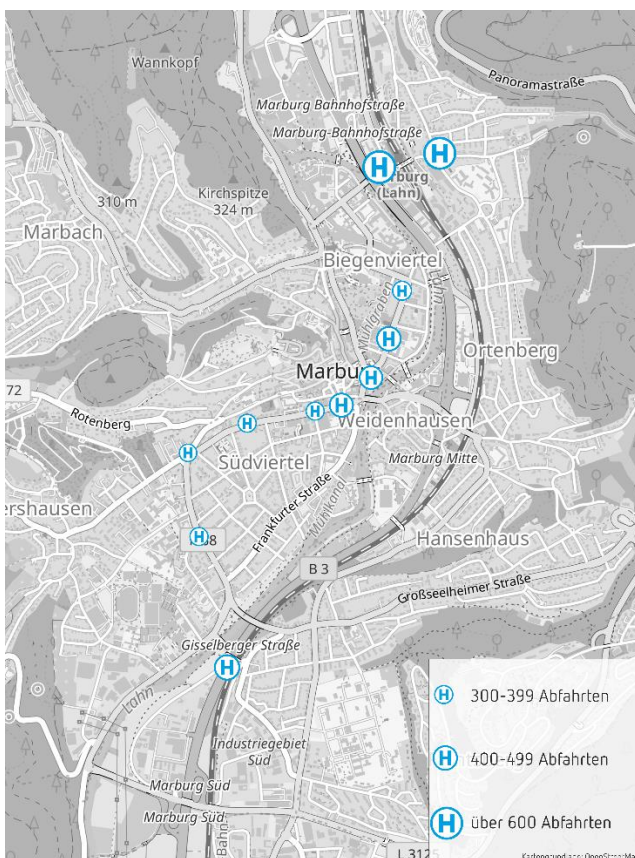
¹³ Als Kursintervall wird hier der durchschnittliche Abstand zwischen Abfahrten im Zeitraum von 6:00 bis 20:00 Uhr verstanden.

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)

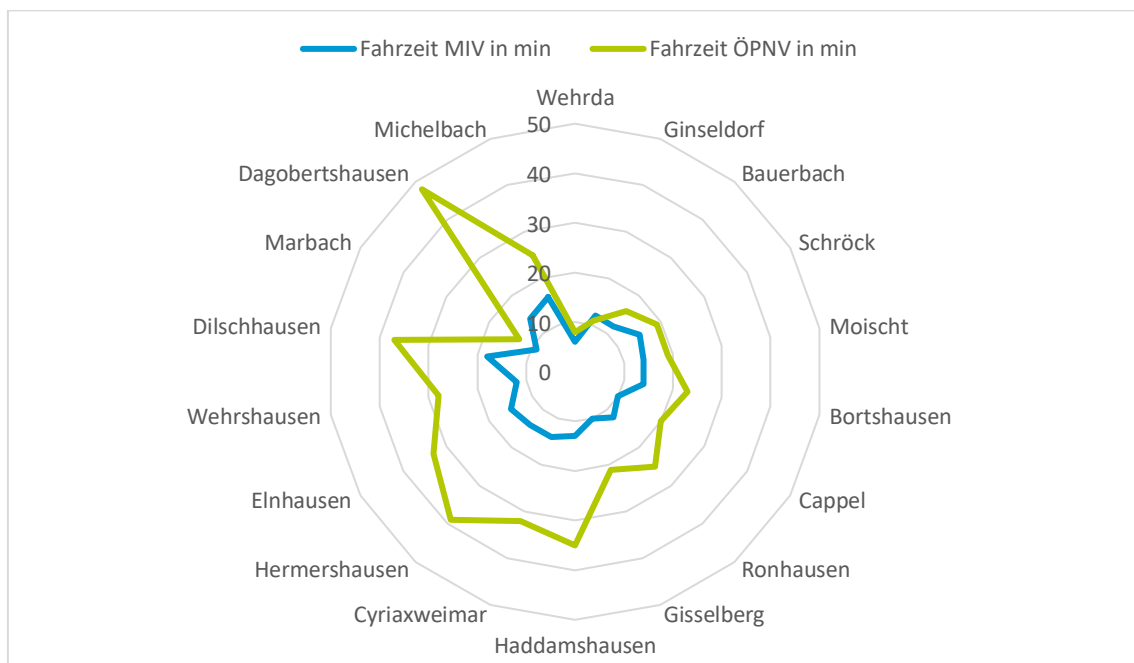
4.3.2 Reisezeit in die Stadtteile

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

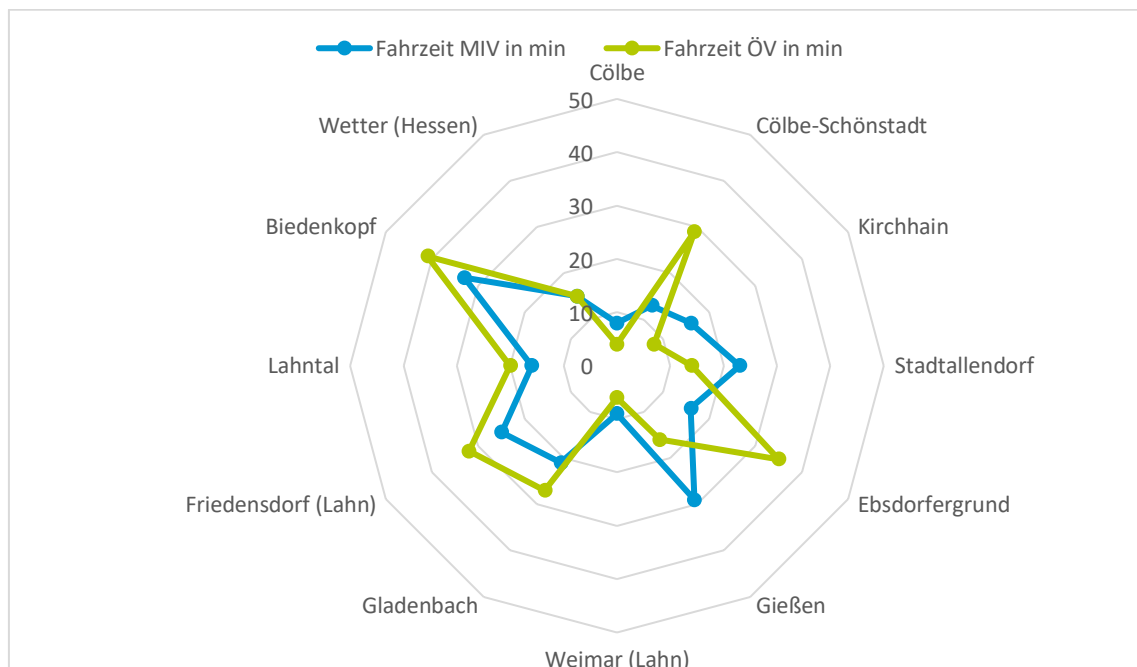
4.3.3 Reisezeit in die Region

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)

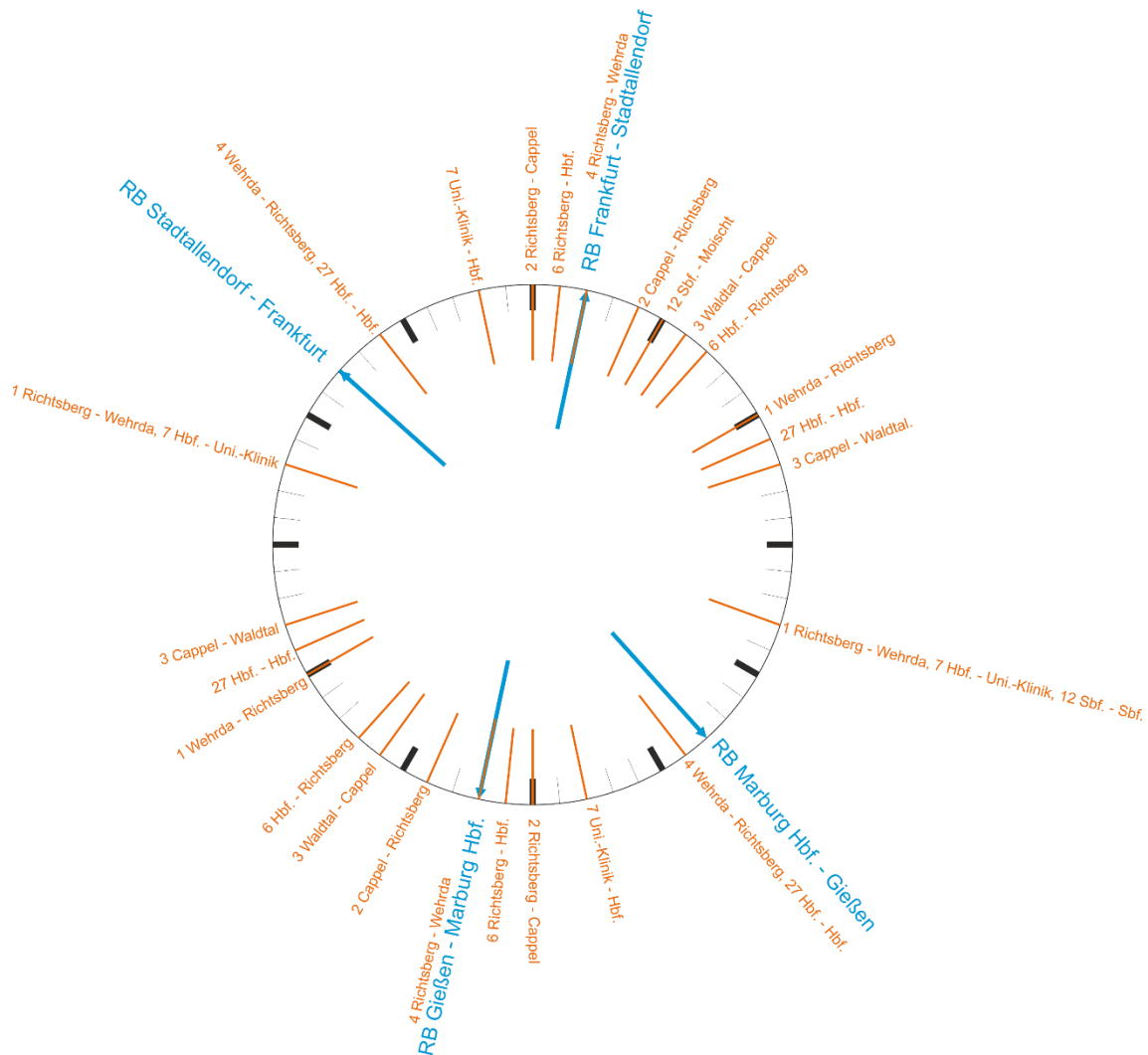


Quelle: Planersocietät

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/Wolffstraße	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.

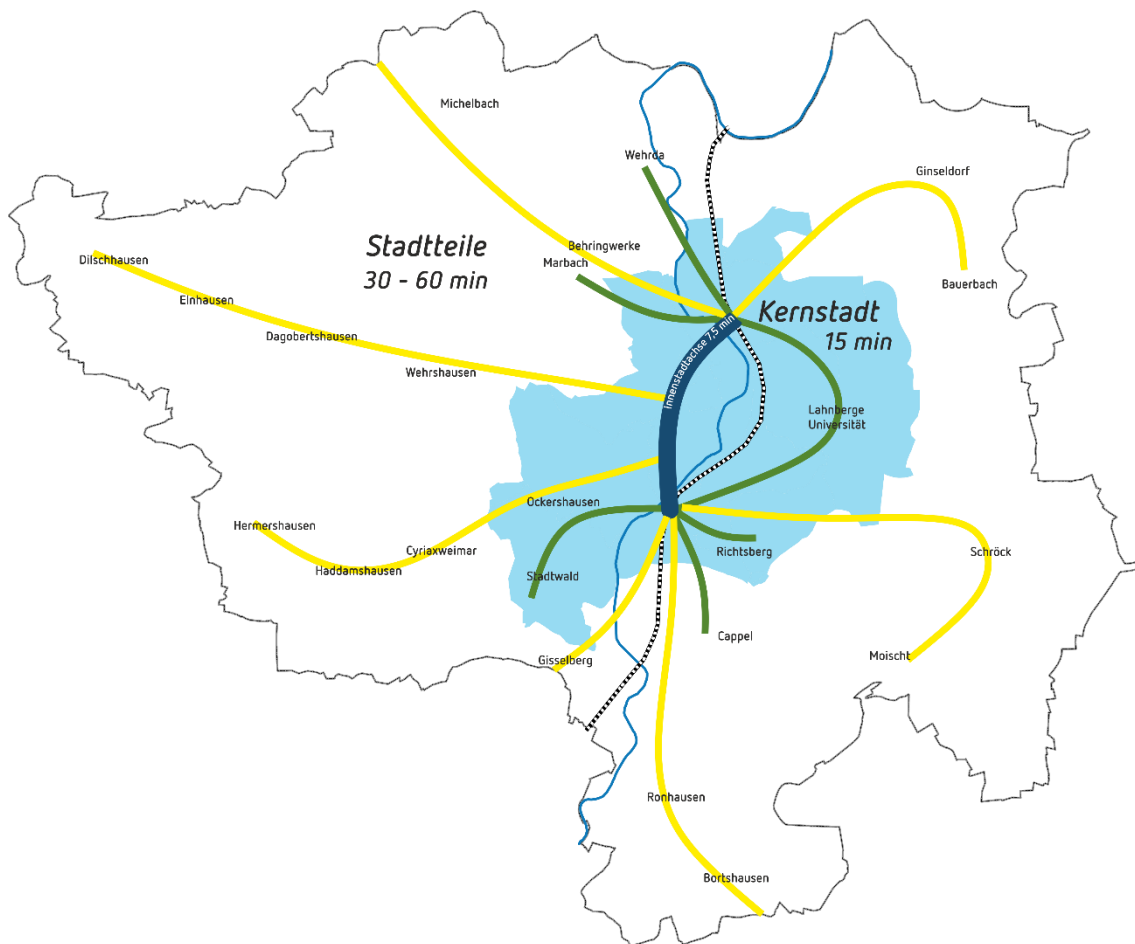
Die radialen Linienverläufe orientieren sich aus fachlicher Sicht an Luftlinien und sind im Abgleich mit den Gegebenheiten vor Ort an die tatsächlichen Voraussetzungen anzupassen. Ein Beispiel sind die Lahnberge und die Bedienung des Universitätsklinikums. Hier ist aus topografischen Gründen

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	○	○	○	○	○	○	○
Linienetzplan	○	○	○	○	●	●	●
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 Fahrradbügel 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 (Elektrorollstuhl 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

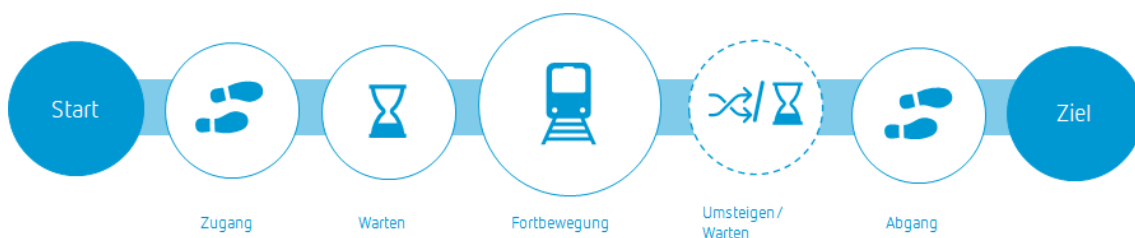
durch gut ausgeleuchtete, übersichtliche und leicht erkennbare Wege unter Vermeidung von Angst-räumen. Der Haltestellenbereich soll ebenfalls durch eine gute Beleuchtung gekennzeichnet und gut einsehbar sein, um die soziale Kontrolle zu erhöhen. Mobilitätsstationen sollen daher mit Servicestellen ausgestattet 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 beaufkundet, 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 Samstags, 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 – Stadtmittle – 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 Cappel 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 Fähnrichsweg 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 sich 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

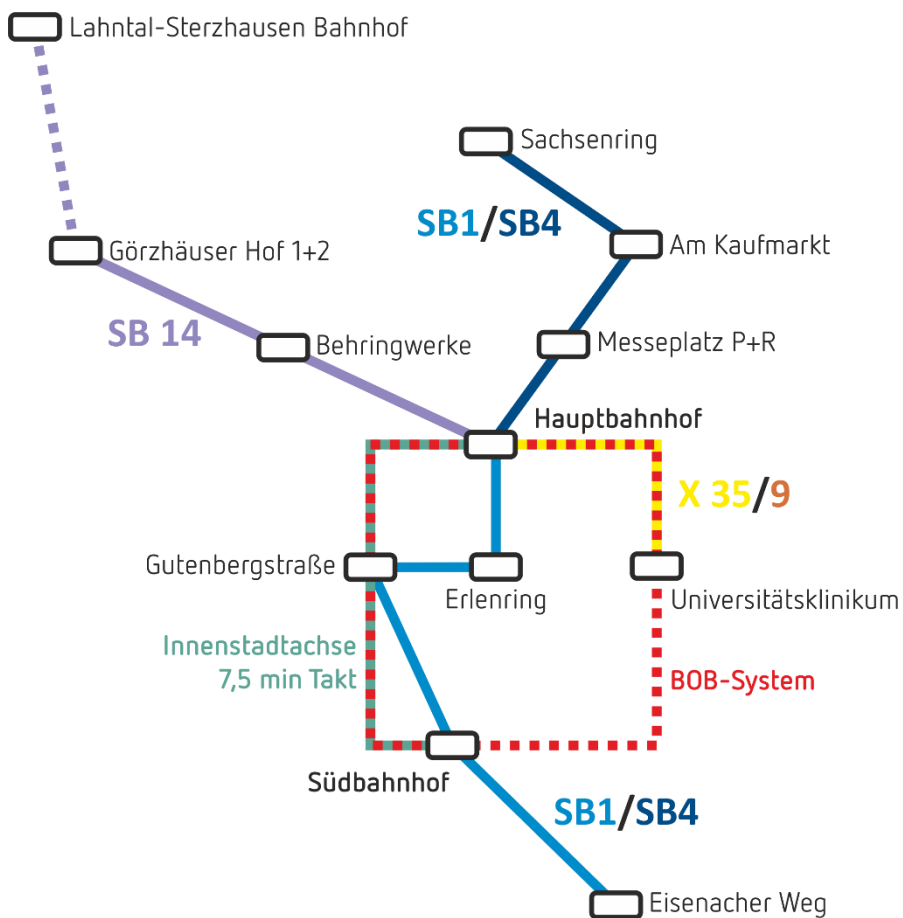
Die Verbindung zwischen Marburg und Gladenbach über Weitershausen, Nesselbrunn und Sinkershausen wird von der Linie MR-45 bedient. Diese wird größtenteils als Rufbus betrieben und hat innerhalb Marburgs (Behringwerke, Görzhäuser Hof, Dagobertshausen, Einhausen, Dilschhausen) ein Bedienungsverbot. Im 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.

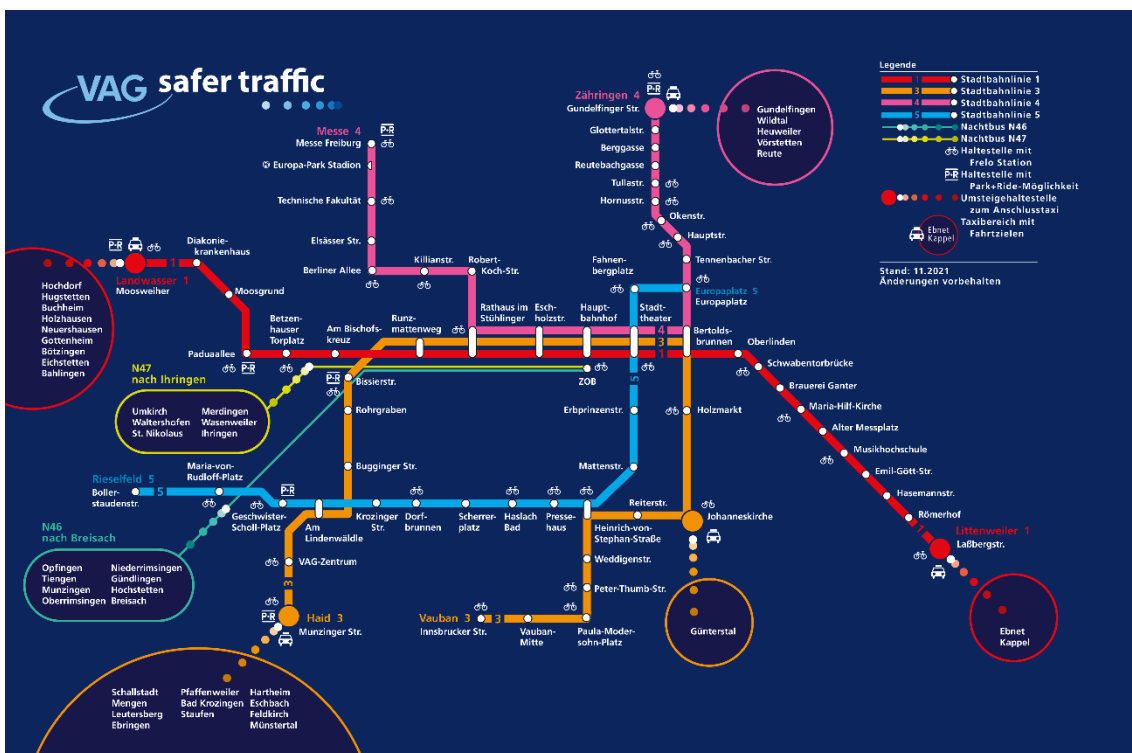
³¹ Siehe auch: MoVe35 Maßnahme C2.3

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.

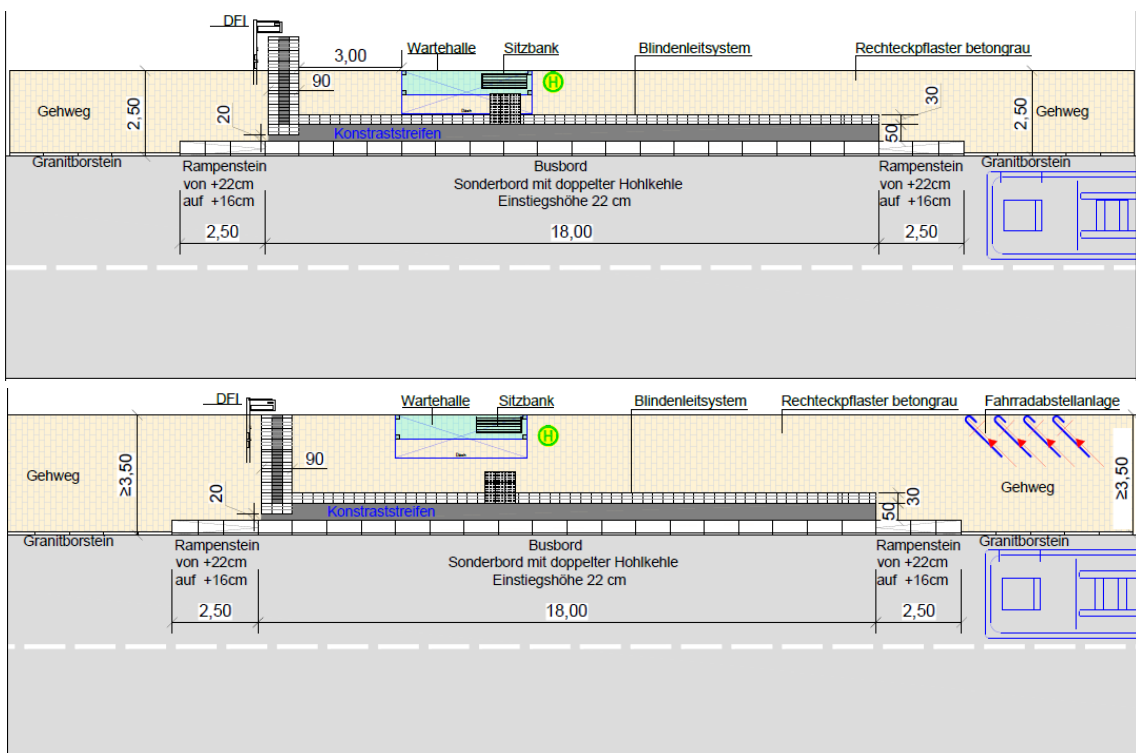
Mobilstationen, Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und Haltestellen, die auf Routen des Fuß- oder Radwegnetzes liegen, sind in die jeweilige Wegweisung der Verkehrsträger zu integrieren und zu beauskunften.

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 erschwerenden 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.

Anschlusssicherung, insbesondere die letzte Fahrt vor Betriebsschluss

Die Anschlusssicherung 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 Anschlusssicherung 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 Anschlusssicherung 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 Gewerbebestandes 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.

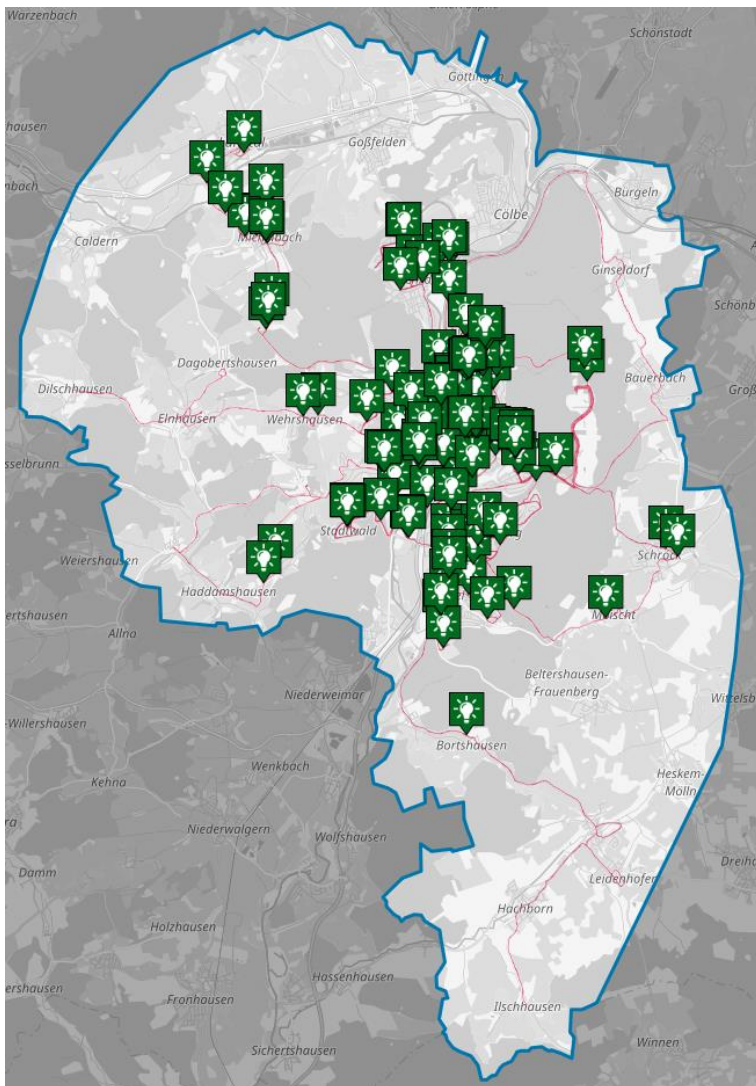
Das Informationsangebot für mobilitätseingeschränkte Personen ist deutlich auszuweiten. Hier sind in Abstimmung zwischen Stadt und Verkehrsbetrieb eine laufend aktualisierte Liste über die Barrierefreiheit der Haltestellen sowie weitere Informationsmaterialien wie die Ausstattung der Fahrzeuge digital 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



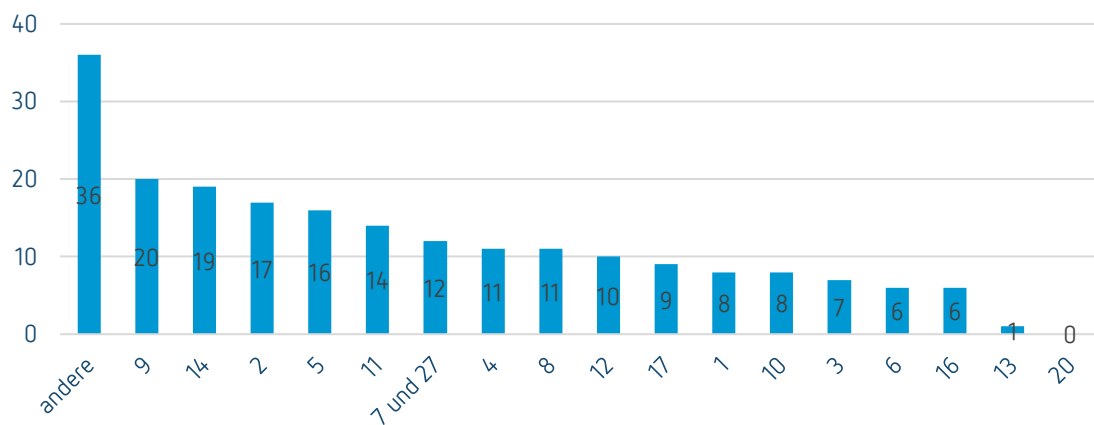
Quelle: marburgmachtmit.de/topic/nahverkehrsplan

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

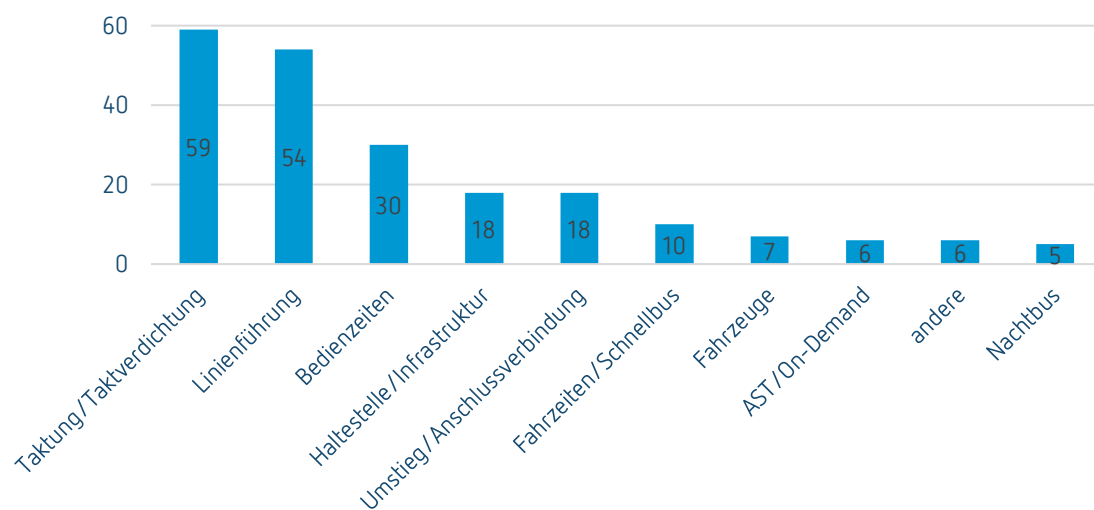
Abbildung 33: Anzahl der Ideen nach Linien



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)

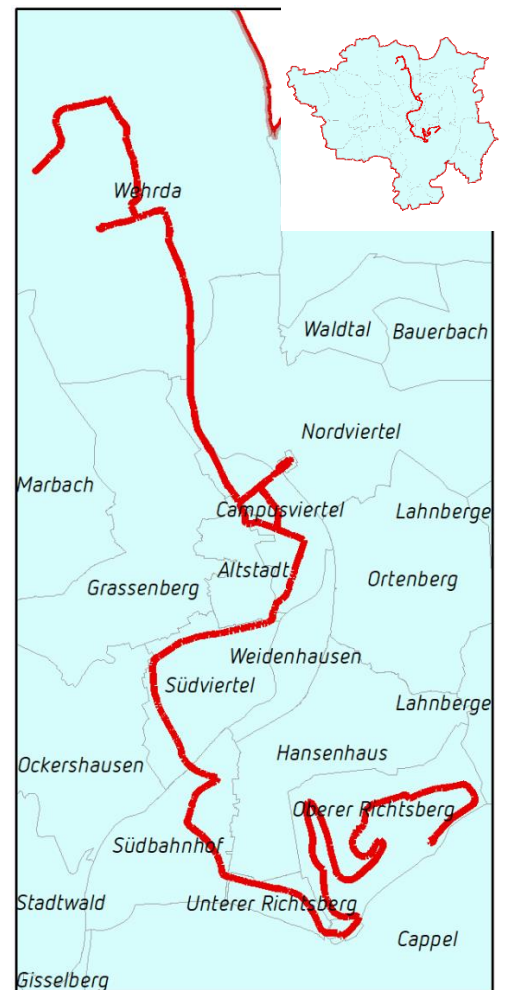
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Wehrda - Diakonie - Hbf. - Stadtmitte - Sbf. - Richtsberg																					
MF		*	*	*	*																
Sa																					
So																					
Richtsberg - Sbf. - Stadtmitte - Hbf. - Diakonie - Wehrda																					
MF		*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



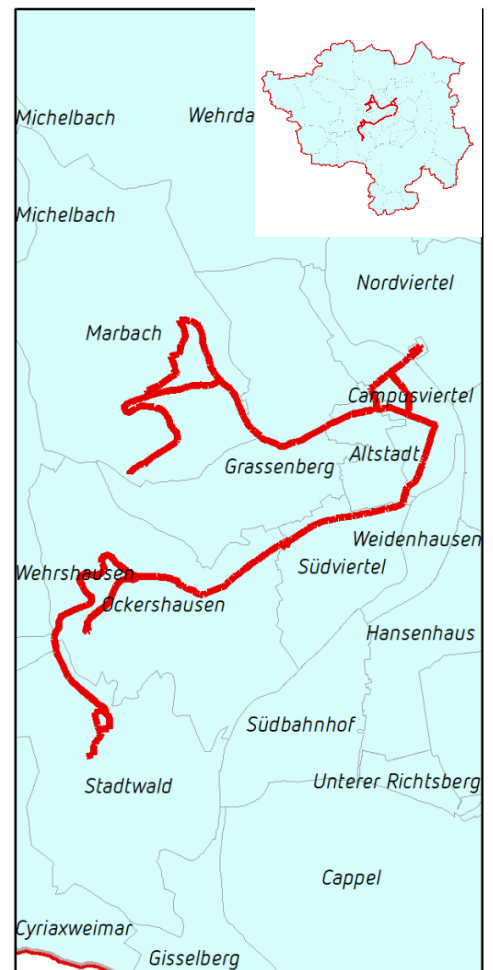
T TaxiBus/AST Kein Verkehr Einzelfahrten Takt 120 Takt 60 Takt 30 Takt 20 Takt 15

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)

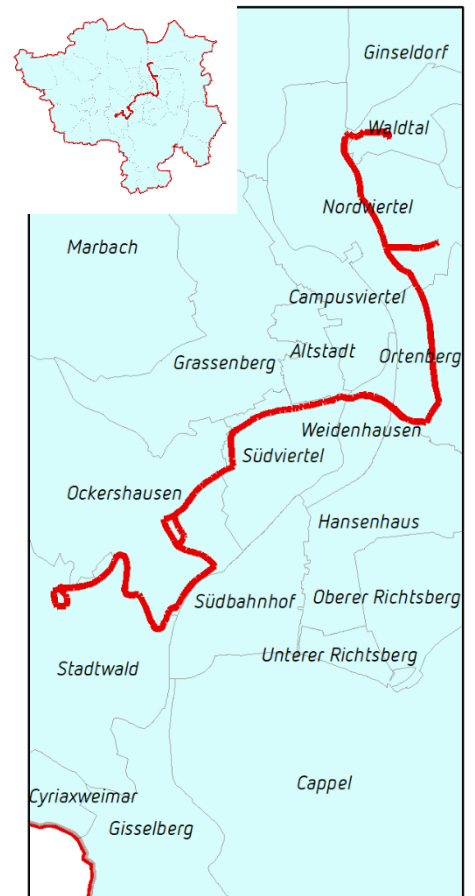
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Waldtal - Erlenring - Stadtwald																					
MF																					
Sa																					
So																					
Stadtwald - Erlenring - Waldtal																					
MF																					
Sa																					
So																					

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

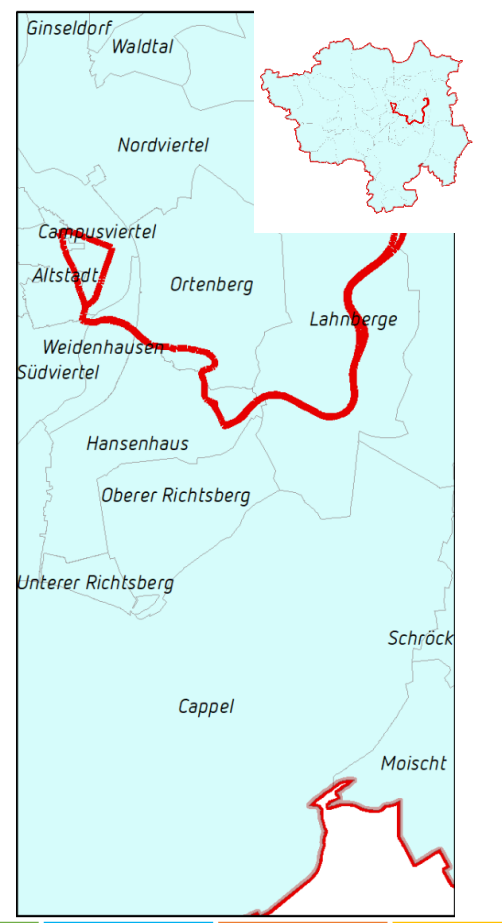
MF Vb																						
MF																						
Sa																						
So																						

Vernetzung

Anschlüsse	
------------	--

Anmerkungen und Fußnoten zum aktuellen Angebot

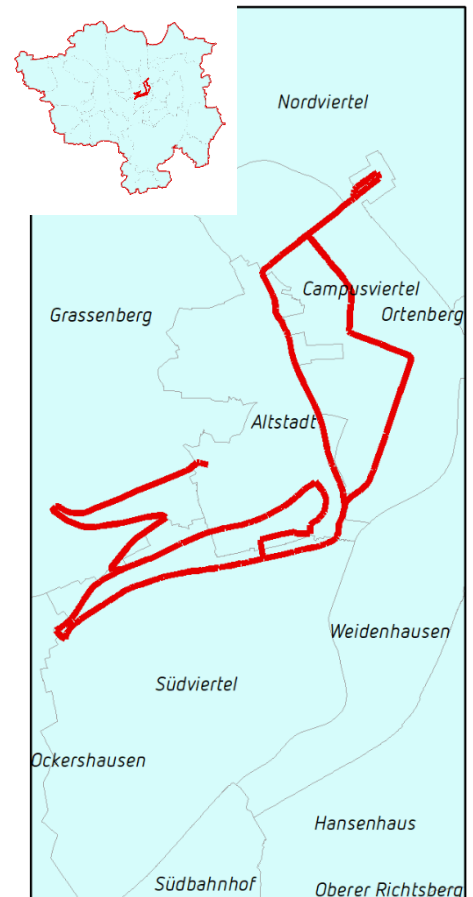
- Universitätsverkehr
- MF: Die Linie wird zu Vorlesungszeiten (Fußnote Vb) verstärkt von 02.11.2020 bis 26.02.2021, 12.04.2021 bis 16.07.2021 und 18.10.2021 bis 18.02.2022. nicht vom 19.12.2020 bis 08.01.2021
- Sa: Jede Fahrt findet statt



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)

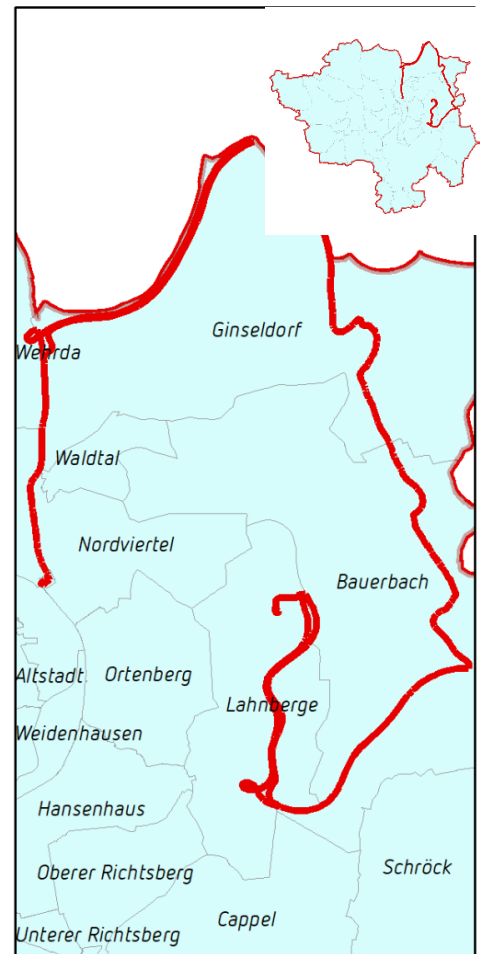
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Universitätsklinikum - Bauerbach - Ginseldorf - Hauptbahnhof																					
MF																					
Sa																					
So																					
Hauptbahnhof - Ginseldorf - Bauerbach - Universitätsklinikum																					
MF	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

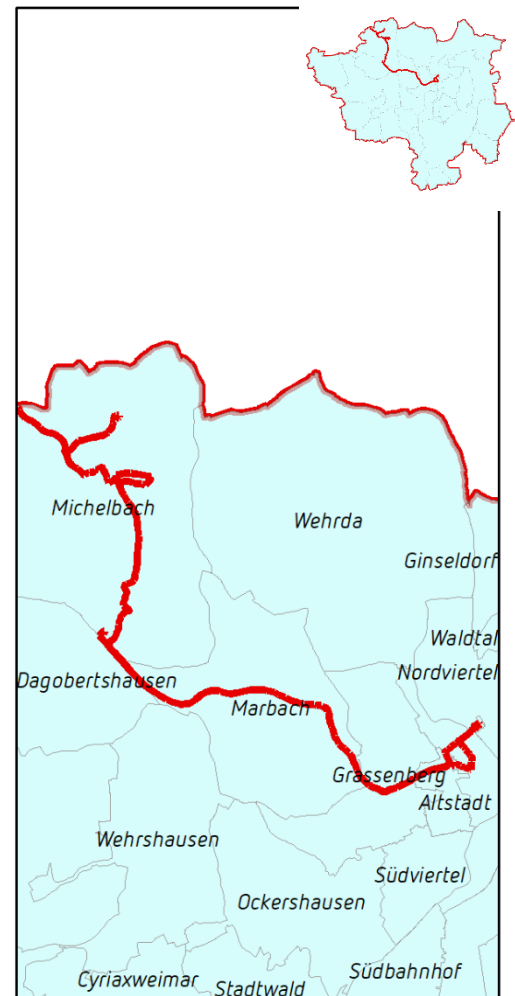
- HIN: Sa Einzelfahrt um 7:00 // Sa Einzelfahrt um 18:00 ab Bortshausen, Bürgerhaus
- RÜCK: Sa ganztägig nur ab Südbahnhof, ab 17:00 nur bis Bortshausen, Bürgerhaus



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)

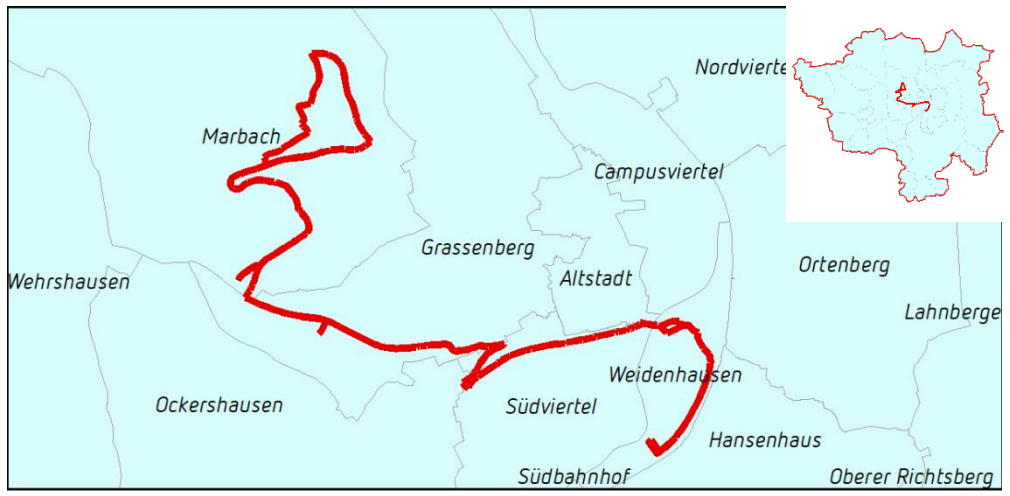
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
AquaMar - Erlenring - Rotenberg - Marbach																					
MF																					
Sa																					
So																					
Marbach - Rotenberg - Erlenring - AquaMar																					
MF																					
Sa																					
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	25	26	
Fahrweg 6 - Bedienungsgebiet Cappeler Berg																									
MF																									
Sa																									
So																									
Fahrweg 8 - Bedienungsgebiet Ortenberg																									
MF																									
Sa																									
So																									
Fahrweg 11 - Bedienungsgebiet Bauerbach - Ginseldorf																									
MF																									
Sa																									
So																									
Uhr		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
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

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 – Dreihausen – 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							

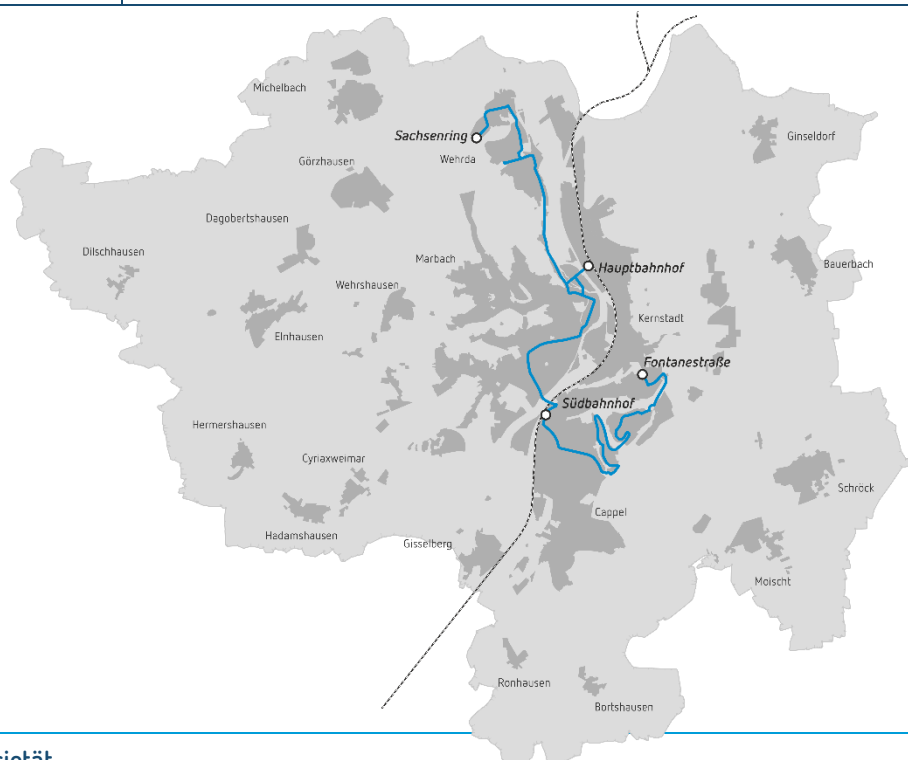
Liniencharakteristika																							
Konzessionär	B.u.B. Busverkehr GbR																						
Aufgabenträger	Rhein Main Verkehrsverbund (RMV)																						
Linienbündel	West (ab Dez. 2021 „X-Bus Mittelhessen“)																						
Leistungsangebot (ohne Fahrten im Schulverkehr)																							
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+

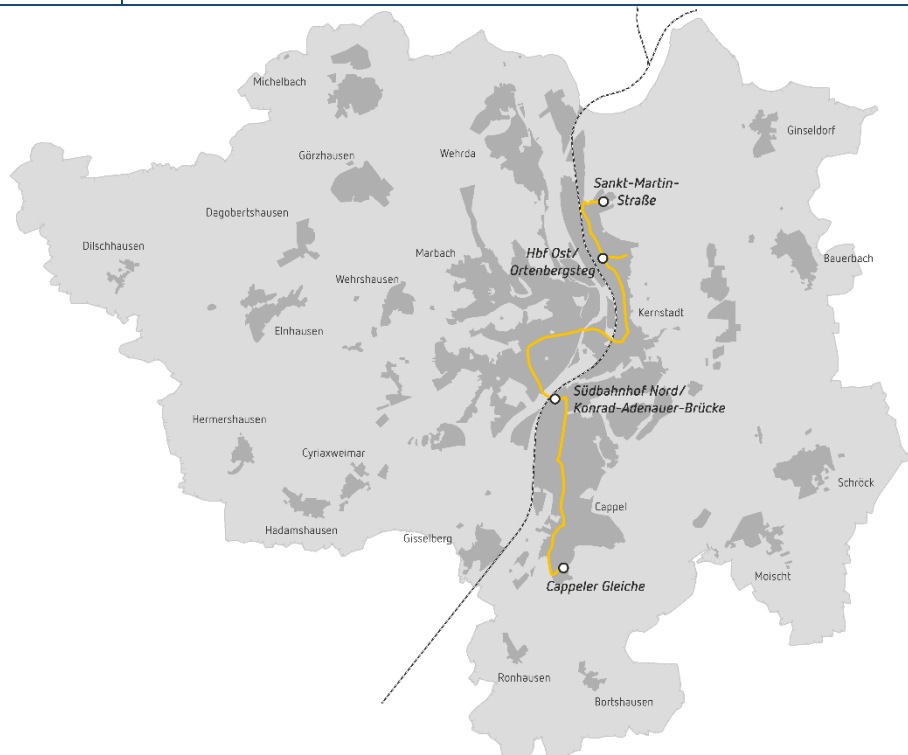
Linie	1	
Verlauf	Wehrda – Diakonie-Krankenhaus – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Richtsberg – Hansenhäuser	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	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	

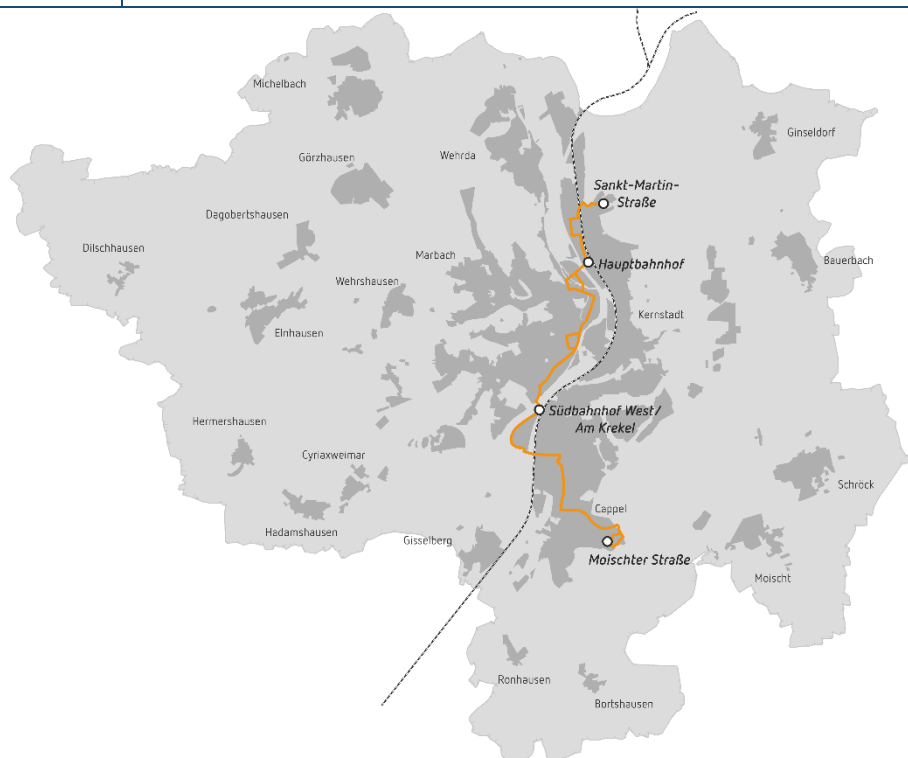
Linie	2	
Verlauf	Waldtal – Hbf. Ost/Ortenbergsteg – Erlenring – Südbahnhof Nord – Cappel	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 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

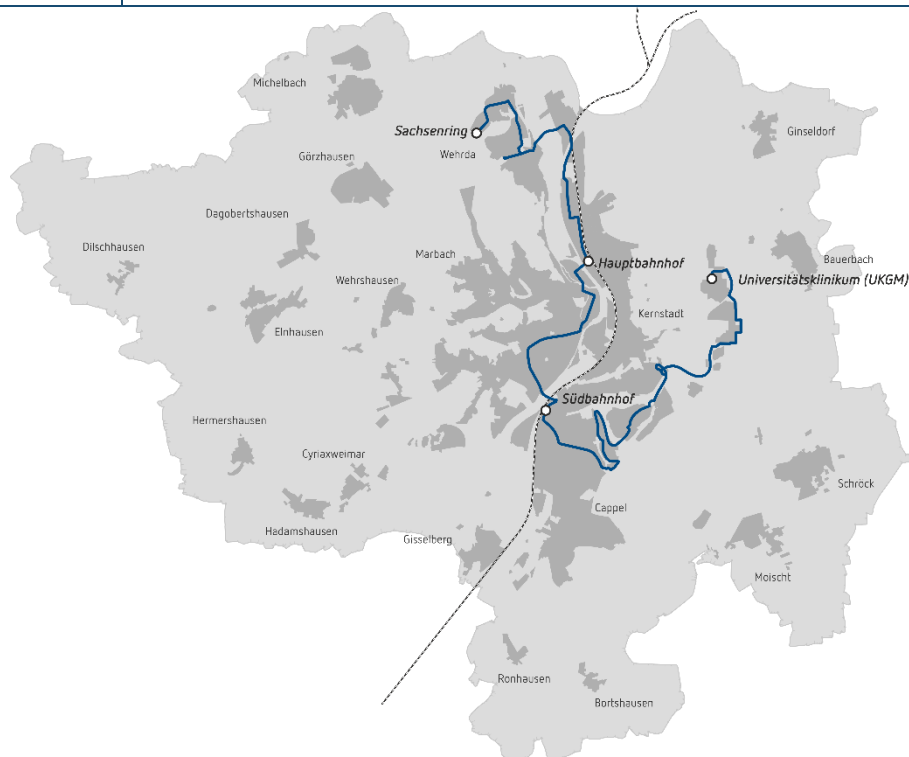
Linie	3	
Verlauf	Waldtal – Hauptbahnhof – Südviertel – Südbahnhof West – Cappel	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-1:00 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	

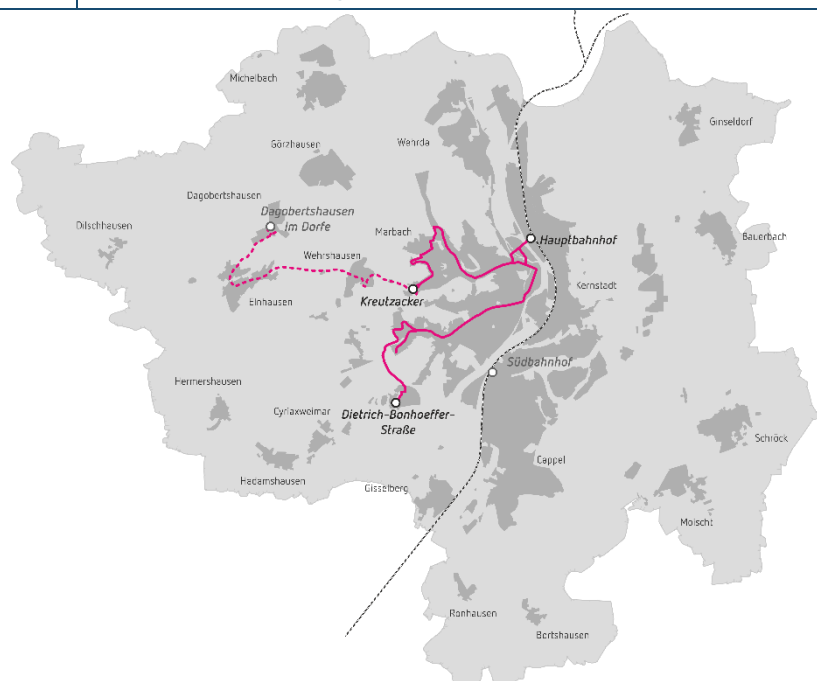
Linie	4	
Verlauf	Wehrda – Kaufpark Wehrda – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Südbahnhof – Richtsberg – Lahnberge	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Marburg	
LNO	Stadtwerke Marburg Consult GmbH	
Konzessionär	Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG)	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 5:00-1:00 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-Czempel-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-Czempel-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

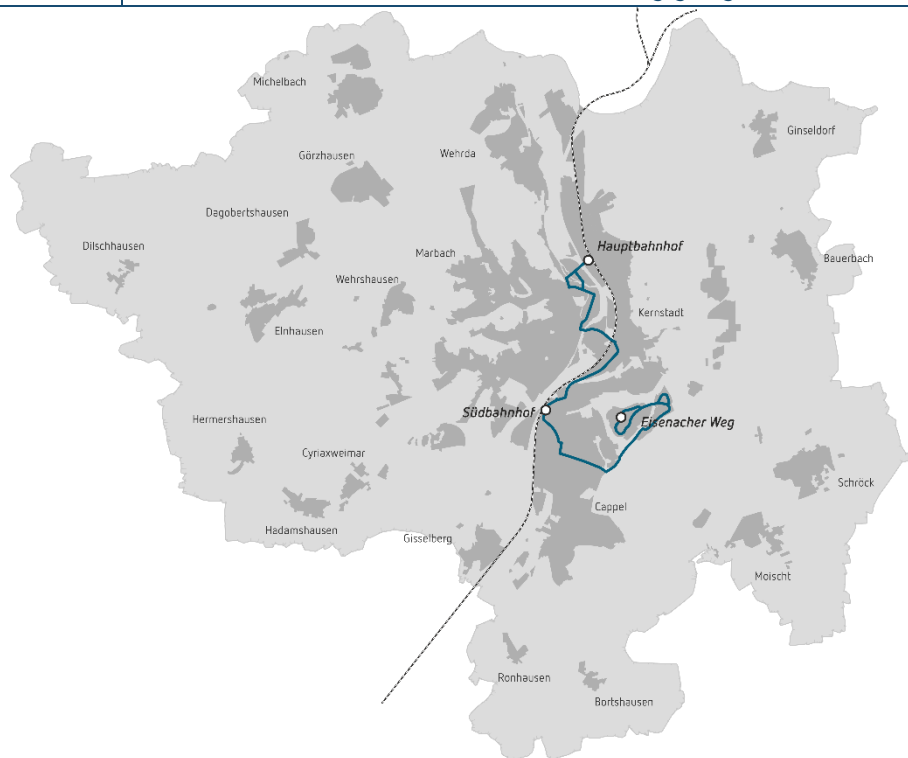
 Taubenweg
 Stiftstraße
 Hermannstraße
 In der Gemoll
 Gladenbacher Weg
 In der Gemoll
 Soldatengraben
Platz der Weißen Rose 8, 17
 Dietrich-Bonhoeffer-Straße

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

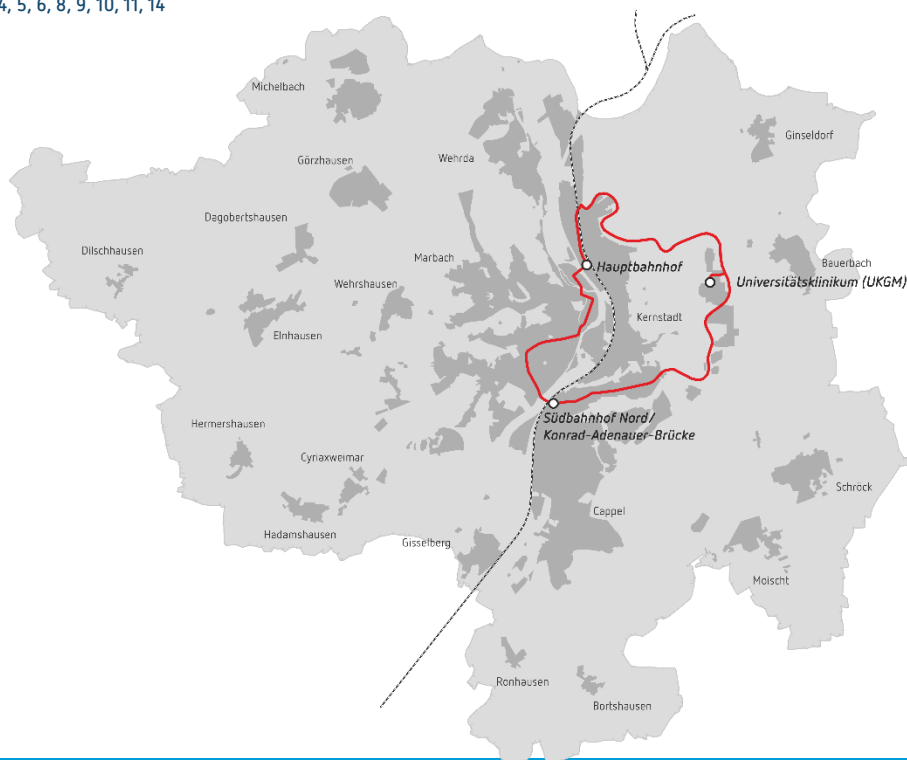
Ginseldorfer Weg

Schlosserstraße

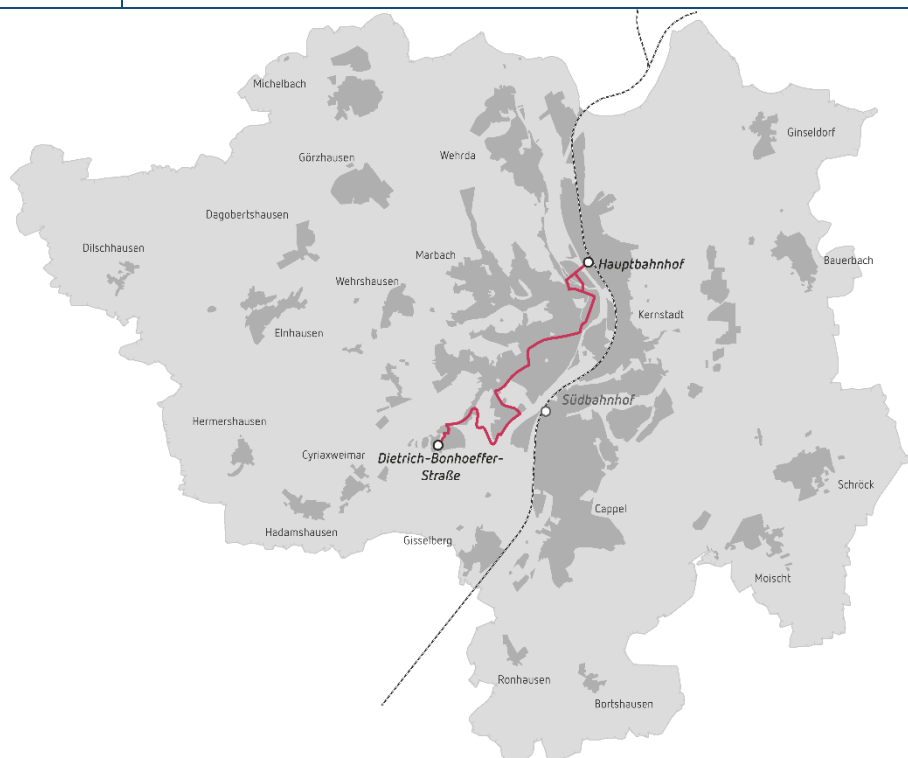
Zimmermannstraße

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

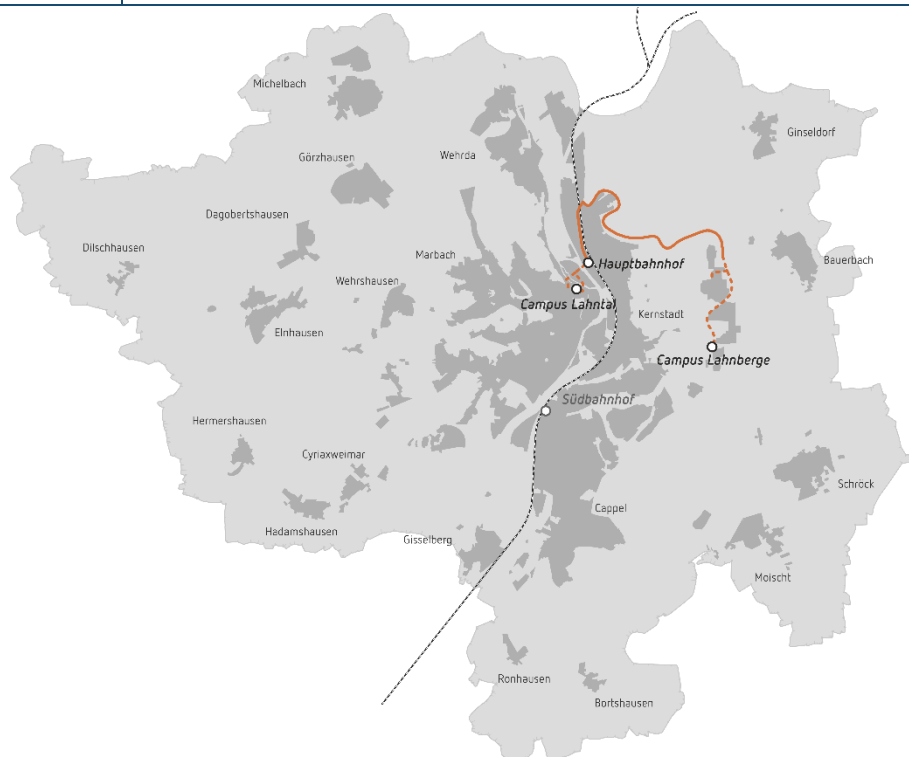
Richtung 1

- 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 	

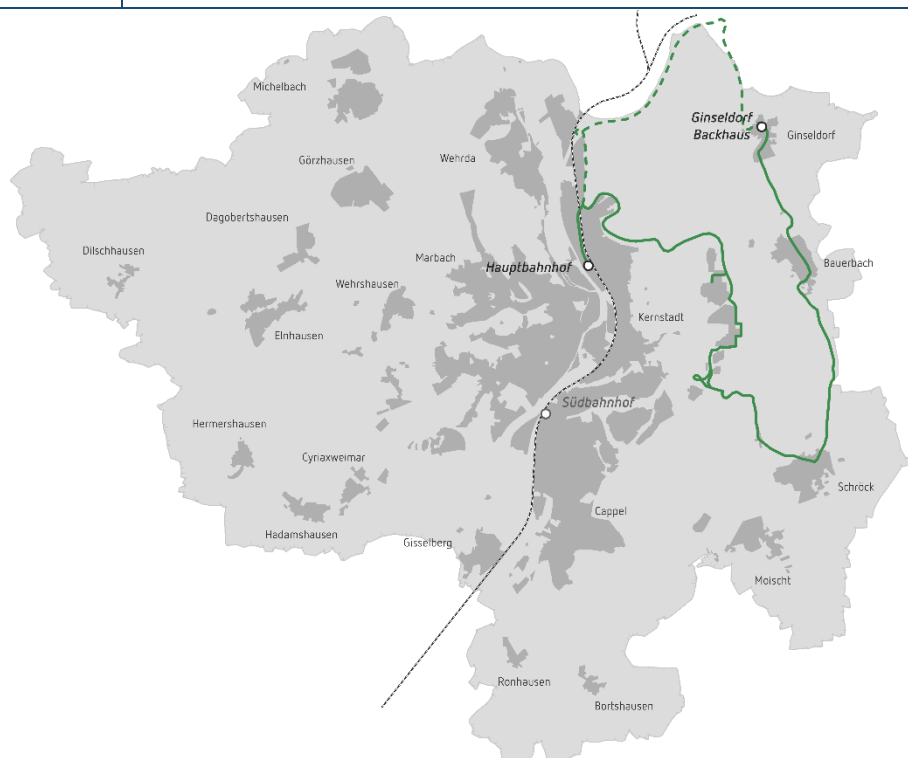


 fußläufige Erreichbarkeit |  Umstieg SPNV |  Umstieg Stadtbus |  Umstieg P+R

Auszug Haltestellenbedienung Regelfahrplan Linie 10 | Umstiegsmöglichkeiten in Fettdruck

Richtung 1	Richtung 2
Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE	Schloss
 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 11, 14	Gisonenweg
Ludwig-Schüler-Park	Turnergarten
Kurt-Schumacher-Brücke	Sybelstraße
Erlenring  2, 6, 12, 17, 20	Wilhelmsplatz  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 16, 17, 20
Garten des Gedenkens	Philippshaus
Hanno-Drechsler-Platz	Gutenbergstraße  1, 2, 4, 5, 7 und 27, 8, 16, 17, 20
Oberstadt Markt	Erlenring  2, 6, 12, 17, 20
Am Plan	Kurt-Schumacher-Brücke
Sybelstraße	Ludwig-Schüler-Park
Turnergarten	Hauptbahnhof  RE30, RB41, RB42, RB94, RE98, ICE
Gisonenweg	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 27, 8, 9, 11, 14
Herder-Institut	
Carl-Duisberg-Haus	
Schloss	

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

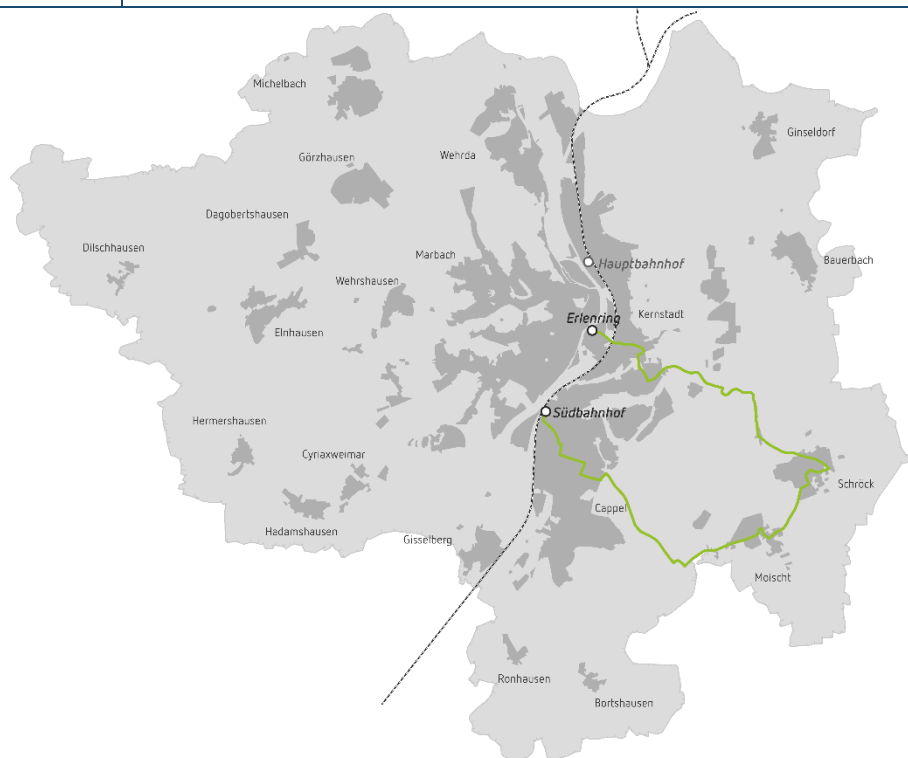
Richtung 1

- 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

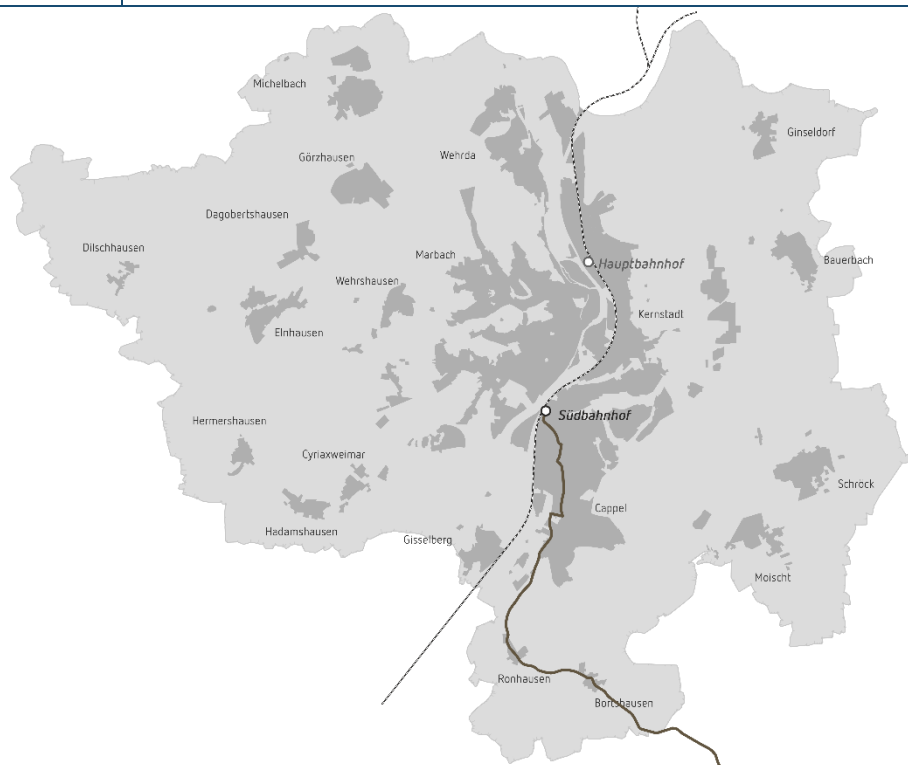
Richtung 1

- 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

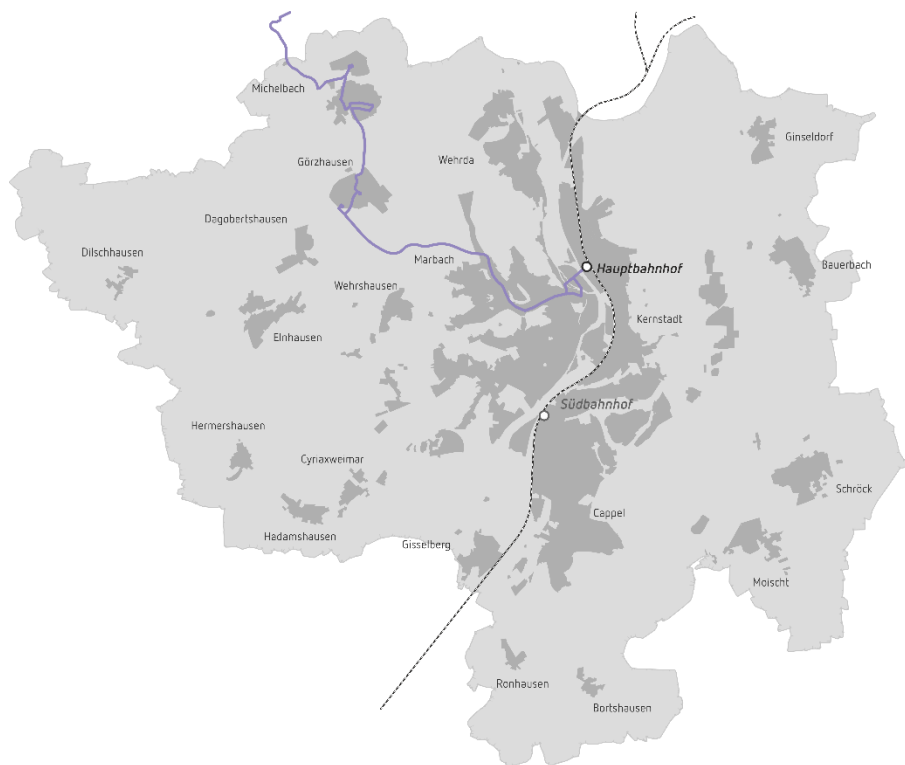
Michelbach, Am Wall

Michelbach, Lindenplatz

Sterzhausen, Sandweg

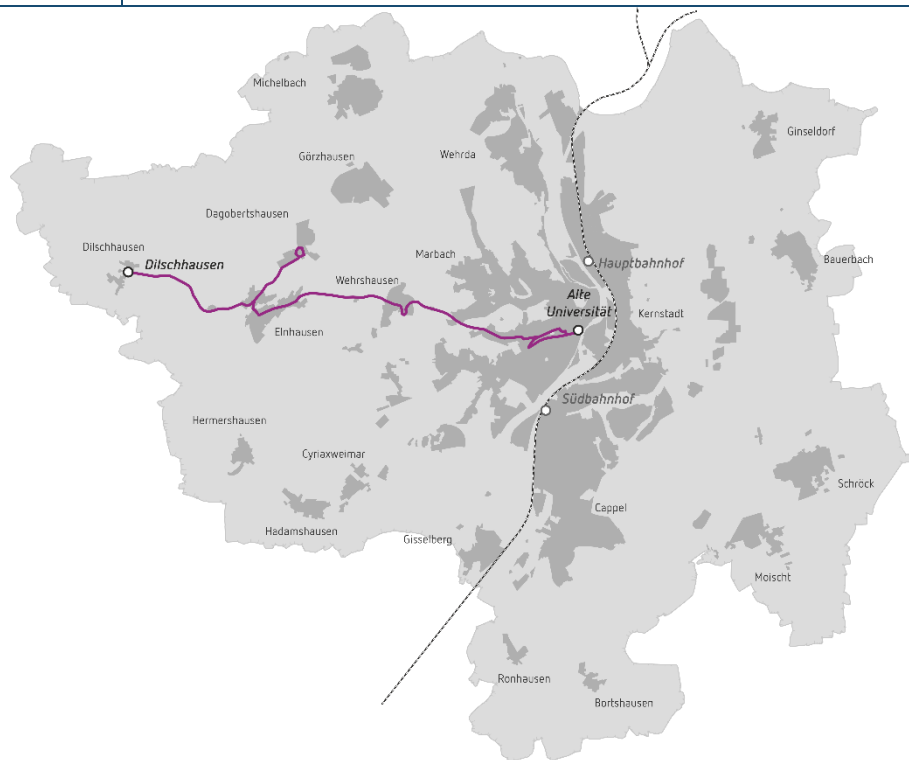
Sterzhausen, Untere Bahnhofstraße

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 (bisher ab ca. 8 Uhr) Sonn- und Feiertag am Morgen (bisher ab ca. 15 Uhr) • Taktverdichtung unter Beachtung des MoVe 35 (bisher 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

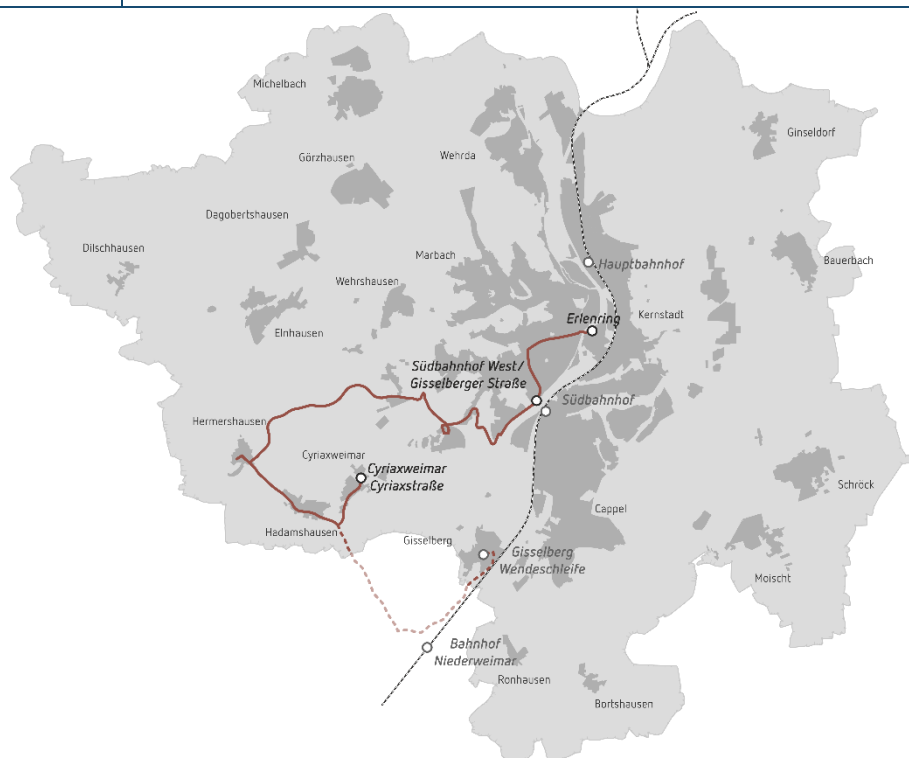
Richtung 1

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 |
  DB Umstieg SPNV |
  BUS Umstieg Stadtbus |
  P+R 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

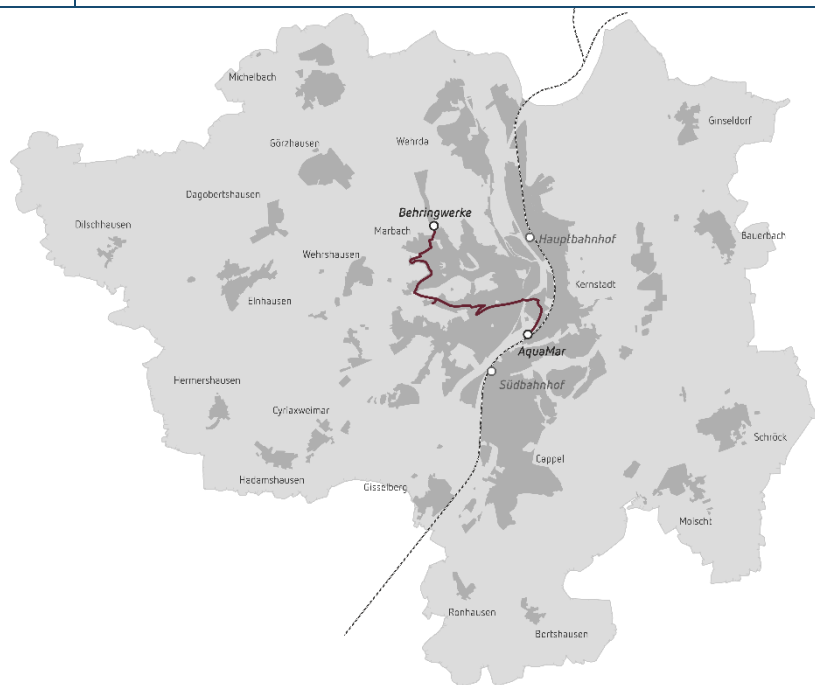
Richtung 2

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

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.:	VO/1468/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	05.09.2023
Dezernat:	II	
Fachdienst:	69 - Umwelt-, Klima- und Naturschutz, Fairer Handel	
Sachbearbeitung:	Smeulders, Wiebke; Vogel, Christin	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Vorberatung	nichtöffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	Erörterung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Auflage Sonderförderprogramm Balkonkraftwerke (Mini-Photovoltaikanlagen)

Beschlussvorschlag

Die Richtlinie des Sonderförderprogramms Balkonkraftwerke (Mini-Photovoltaikanlagen) wird von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Die bisherige Förderung für Mini-Photovoltaikanlagen im Förderprogramm "Klimafreundlich Wohnen" tritt hiermit außer Kraft.

Sachverhalt

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg hat im Juni 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Sie gibt für Marburg das Ziel vor bis 2030 klimaneutral zu werden. Sie fordert vom Magistrat ein verbindliches Handeln für den Klimaschutz unter der Maßgabe des sozialen Ausgleichs.

In dem Klima-Aktionsplan 2030 sind verschiedene Ziele und Maßnahmen aufgenommen worden,

um das Ziel zu erreichen. Eine Stellschraube betrifft den Energiesektor: Der Ausbau der Erneuerbaren Energien ist ein wesentliches Unterziel zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes und somit zur Erreichung der Klimaneutralität der Universitätsstadt Marburg. Ein sehr großes Erneuerbare-Energien-Potenzial in Marburg hat die Solarenergie.

Gegenstand dieser Förderrichtlinie sind gegenwärtig Mini-PV-Anlagen von 200 bis 600 Watt Ausgangsleistung. Sie speisen den erzeugten Strom direkt in den Stromkreislauf der Wohnung (oder des Hauses, des Büros etc.) ein, wo er in der Regel direkt verbraucht wird. Der selbst produzierte und selbst verbrauchte Strom ist für den/die Nutzer*in kostenfrei.

Mini-PV-Anlagen eignen sich insbesondere für Bürger*innen, denen keine Dachflächen für die Errichtung einer großen Photovoltaikanlage zur Verfügung stehen oder die eine entsprechende Investition nicht tätigen können oder wollen. Sie ermöglichen somit eine Teilhabe an der Energiewende auch mit kleinem Geldbeutel.

Im Sonderförderprogramm werden 150.000 Euro für die Förderung von Balkonkraftwerken zur Verfügung gestellt. Das Förderprogramm tritt außer Kraft, wenn die sich aus dem Haushalt ergebenden Fördermittel in Höhe von 150.000 Euro vollständig aufgebraucht sind.

Nadine Bernshausen
Bürgermeisterin

Finanzielle Auswirkungen

150.000 Euro stehen bei dem Produkt 467030 im Sachkonto 7119000 „Sonstige Zuschüsse“ zur Verfügung.

Anlage/n

- 1 Richtlinie Balkonkraftwerke

Sonderförderprogramm Balkonkraftwerke (Mini-Photovoltaikanlagen)

Stand: 2023

I. Hintergrund / Ziel der Förderung

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg hat im Juni 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Sie gibt für Marburg das Ziel vor bis 2030 klimaneutral zu werden. Sie fordert vom Magistrat ein verbindliches Handeln für den Klimaschutz unter der Maßgabe des sozialen Ausgleichs.

Im Klima-Aktionsplan 2030 sind verschiedene Ziele und Maßnahmen aufgenommen worden, um das Ziel zu erreichen. Eine Stellschraube betrifft den Energiesektor: Der Ausbau der Erneuerbaren Energien ist ein wesentliches Unterziel zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes und somit zur Erreichung der Klimaneutralität der Universitätsstadt Marburg. Ein sehr großes Erneuerbare-Energien-Potenzial in Marburg hat die Solarenergie.

1. Differenzierte Förderung von Mini-PV-Anlagen

Gegenstand dieser Förderrichtlinie sind gegenwärtig Mini-PV-Anlagen von 200 bis 600 Watt Ausgangsleistung, die mit einem Wechselrichter versehen sind und wie ein Elektrogerät in eine spezielle Steckdose eingesteckt werden. Die Module selbst verbrauchen keinen Strom, sondern speisen den erzeugten Strom direkt in den Stromkreislauf der Wohnung (oder des Hauses, des Büros etc.) ein, wo er in der Regel direkt verbraucht wird. Der selbstproduzierte und selbstverbrauchte Strom ist für den/die Nutzer*in kostenfrei. Eventuell nicht genutzter Strom fließt ohne Vergütung ins öffentliche Stromnetz.

PV-Anlagen mit einer Ausgangsleistung von mehr als 600 Watt bieten größere Möglichkeiten der Selbstversorgung und auch Möglichkeiten der Stromeinspeisung. Sie erfordern aber auch große Flächen für Module und eine fachtechnische Installation. (Beides ist für Mietwohnungen und oft auch für Eigentumswohnungen meist nicht darstellbar.) Für die Errichtung von (großen) PV-Anlagen gibt es Zuschüsse über andere Förderprogramme der Universitätsstadt Marburg. Mehr Informationen gibt es auf der Homepage der Stadt Marburg [Förderprogramme von Marburg | Stadt Marburg](#).

2. PV-Anlagen mit bis zu 600 Watt Ausgangsleistung

Mini-PV-Anlagen sind eine besondere Form der Stromerzeugung. Sie können auch von Mieter*innen und Eigentümer*innen auf Balkonen, auf kleinen Freiflächen, Carports oder an Fassaden mittels „Balkonmodulen“ errichtet und betrieben werden. Für diese „Stecker-Solargeräte“ gibt es verschiedene Bezeichnungen: *Balkonmodule*, *Balkonkraftwerk*, *Mini-Solaranlage*, *PV Plug & Play*.

Mieter*innen wird empfohlen, die Anbringung und Installation von solchen Mini-PV-Anlagen zuvor mit dem*der jeweiligen Vermieter*in abzusprechen.

3. Ziel des Förderprogramms

Die Nutzung solcher kleinen Photovoltaikanlagen/Stecker-Solaranlagen/Balkonmodule soll mit diesem Förderprogramm gefördert werden.

Ziel ist es, innerhalb eines Jahres 500 Anlagen zu fördern.

II. Förderrichtlinie

1. Förderfähige Maßnahme

Anschaffung einer Stecker-Photovoltaikanlage mit minimal 200 Watt und maximal 600 W Ausgangsleistung. Förderfähig ist auch das erforderliche Montagematerial/Zubehör und ggf. Handwerker-/Montagekosten.

2. Nicht förderfähige Maßnahmen

Photovoltaikmodule, die im sogenannten Inselbetrieb verwendet werden sind nicht förderfähig.

3. Antragsberechtigung

- 3.1 Antragsberechtigt sind Eigentümer*innen und Mieter*innen. Antragsberechtigt sind auch Eigentümergemeinschaften und Wohnungsbaugesellschaften. Die Anlagen müssen am Balkon, an der Fassade oder an anderer Stelle in der Nähe von Räumen so angebracht werden, dass sie unmittelbar in den Stromkreis eines Wohn- oder Gewerberaumes eingesteckt werden können.
- 3.2 Pro Wohneinheit/Gewerberaum und Antragsteller*in kann nur eine Maßnahme bis zu max. 600 W Ausgangsleistung gefördert werden.

4. Förderbedingungen

- 4.1 Die PV-Anlage muss in der Universitätsstadt Marburg angeschlossen werden.
- 4.2 Der Antrag wird nach Inkrafttreten der Richtlinie gestellt.
- 4.3 Der Kaufvertrag über die Anlage datiert vom Tag des Inkrafttretens oder später.
- 4.4 Der Antrag wird spätestens sechs Monate nach Erwerb der Anlage gestellt.
- 4.5 Die Anlage ist mindestens 2 Jahre am installierten Ort oder von der*dem Antragsteller*in an einem anderen Ort im Stadtgebiet der Universitätsstadt Marburg zu betreiben.
- 4.6 Die*der Betreiber*in ist für die Einhaltung sämtlicher rechtlicher Vorschriften zum Betrieb der Anlage (Verkehrssicherungspflicht, VDE-Normen, Anmeldepflichten, Eigentumsrechte, Denkmalschutzrecht etc.) verantwortlich. Nähere Informationen gibt es auf der Internetseite der Initiative „Umwelt- und Klimaschutz leicht gemacht!“.

5. Förderung

- 5.1 Die Förderung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel der Stadt Marburg. Über die Förderanträge entscheidet die Stadt Marburg auf der Grundlage dieser Richtlinien. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung von Fördermitteln besteht nicht. Die Mittelvergabe erfolgt in der Reihenfolge des Eingangs der vollständigen Antragsunterlagen.
- 5.2 Eine Kumulierung mit anderen öffentlichen Fördermitteln für Mini-Photovoltaik ist ausgeschlossen. Eine Ausnahme bildet der Zuschuss der Stadtwerke Marburg für Mini-PV-Anlagen über das Förderprogramm Energie & Wassersparmaßnahmen.
- 5.3 Die Förderung wird als Zuschuss gewährt.

6. Förderhöhe

- 6.1 Gefördert werden Anlagen von mindestens 200 Watt bis höchstens 600 Watt Ausgangsleistung.
- 6.2 Pro Watt Ausgangsleistung wird ein Zuschuss von 50 Cent gezahlt, maximal 50 % der Anlagenkosten im Sinne von II.1.
- 6.3 Stadtpassinhaber*innen erhalten pro Watt Ausgangsleistung einen Zuschuss von 85 Cent, maximal 85 % der Anlagenkosten im Sinne von II.1.

7. Antragstellung

- 7.1 Der Antrag auf Gewährung eines Zuschusses ist spätestens sechs Monate nach Kaufdatum oder Werkrechnung schriftlich bei der Stadtwerke Marburg GmbH einzureichen. Die Stadtwerke Marburg GmbH handelt im Namen und Auftrag der Universitätsstadt Marburg.
- 7.2 Dem vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:
- Rechnungen auf Namen des/der Antragstellers*in.
 - Stadtpassinhaber*innen müssen einen entsprechenden Nachweis einreichen, dass sie Stadtpassinhaber*innen sind.
 - Bei Sammelbestellung, wenn es keine einzelnen Rechnungen gibt, Vorlage der Gesamtrechnung und nachvollziehbare Kostenrechnung für den/die Antragsteller*in
 - 1 bis 2 aussagekräftige Fotos des Stecker-Solar-Geräts am Installationsort (Auflösung mindestens 300 dpi) sowie Fotos vom Wechselrichter und PV-Modul mit lesbarem Typenschild, vorzugsweise in digitaler Form z.B. per E-Mail.

8. Haftungsausschluss

Für den Erwerb der geförderten Mini-Photovoltaikanlagen, deren Inbetriebnahme sowie eventuell zu einem späteren Zeitpunkt damit verbundene auftretende Schäden oder Folgekosten wird von der Universitätsstadt Marburg keine Haftung übernommen.

9. Prüfungsrecht

Förderempfänger*innen sind verpflichtet, der Universitätsstadt Marburg jederzeit, auch nach Auszahlung des Zuschusses, Auskünfte zu erteilen, die Besichtigung des Objekts zu ermöglichen und Einsicht in die Bau-, Abrechnungs- und Bewirtschaftungsgrundlagen zu gewähren. Rechnungen sind für Prüfzwecke 5 Jahre aufzubewahren.

Bei Verstößen gegen Bestimmungen ist der Zuschuss in voller Höhe zurückzuzahlen.

10. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag nach der Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung in Kraft. Sie tritt außer Kraft, wenn die sich aus dem Haushalt ergebenden Fördermittel in Höhe von 150.000 Euro vollständig aufgebraucht sind.

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.:	VO/1443/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	26.07.2023
Dezernat:	III	
Fachdienst:	55 - Wohnungswesen	
Sachbearbeitung:	Kraus, Christina	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Erörterung	nichtöffentlich
Sozialausschuss	Vorberatung	öffentlich
Bau- und Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Betriebskonzept für das VinziDorf Marburg

Beschlussvorschlag

Dem als Anlage beigefügten Betriebskonzept für das *VinziDorf* Marburg wird zugestimmt.

Das Betriebskonzept ist Bestandteil der Bauleitplanung, zu deren Vervollständigung die Kenntnisgabe im Bau- und Mobilitätsausschuss erfolgt.

Sachverhalt

Die Stadtverordnetenversammlung hat 2021 einen Beschluss zum *VinziDorf* Marburg gefasst. Der Magistrat sollte die Umsetzung von Tiny-Häusern für obdachlose Menschen auf der Grundlage der Strukturen in Marburg prüfen.

Mittlerweile ist die fachlich-inhaltliche Abstimmung mit der AG Wohnungslosenhilfe erfolgt, die Bedarfe der Zielgruppe wurden erfragt und ein Projektbeirat wurde gegründet.

Die Beteiligung der Stadtgesellschaft ist ein wesentlicher Bestandteil des geplanten *VinziDorf* Marburg. Hierzu hat mit Unterstützung der Stabsstelle Bürger*innenbeteiligung im September 2022 ein Workshop für das Freiwilligenengagement, im März 2023 ein Wintergrillen sowie am 19.07.2023 eine weitere Informationsveranstaltung stattgefunden.

Aus den Ergebnissen des bisherigen Prozesses wurde das hiermit vorgelegte Betriebskonzept erstellt.

Die Umsetzung des bisherigen Prozesses wird als Fachbeitrag in der Anlage zur Kenntnis gegeben.

Kirsten Dinnebier
Stadträtin

Finanzielle Auswirkungen

Für die erforderlichen Maßnahmen zum Betrieb des VinziDorfs Marburg im Sinne dieses Betriebskonzepts entstehen Personalkosten für zusätzlichen Aufwand im Umfang von ca. 210.000 € jährlich.

Anlage/n

- 1 Betriebskonzept
- 2 Umsetzungsprozess des VinziDorfs - Sozialplanung der Stadt Marburg

Betriebskonzept für das *VinziDorf* Marburg

Magistrat der Universitätsstadt Marburg
Fachdienst 55 – Wohnungswesen



Bild © Kurt Kuball

Inhaltsverzeichnis

1	Das <i>VinziDorf</i> Marburg	3
2	Standort und Aufbau des <i>VinziDorf</i>	5
3	Engagement-Bündnis für das <i>VinziDorf</i> Marburg	5
4	Zielgruppe des <i>VinziDorf</i> Marburg	6
5	Aufnahme und Begleitung der Bewohner	6
6	Ausstattung der Tiny-Häuser	8
7	Das Gemeinschaftshaus	9
8	Das Außengelände	10
9	Personelle Ressourcen	10
10	Angebote	11
11	Sicherheitsaspekte	12

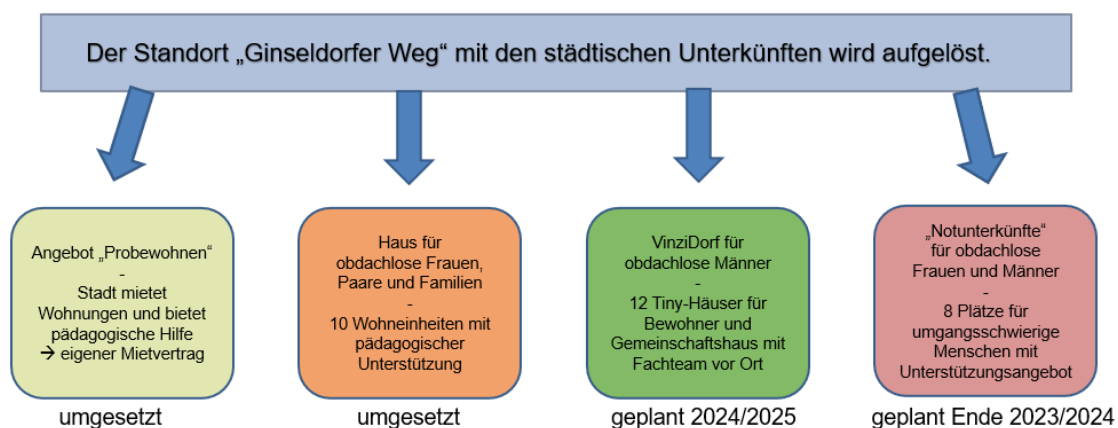
1 Das *VinziDorf* Marburg

Ein *VinziDorf* besteht aus Kleinsthäusern für obdachlose Menschen, für die es sonst keine Bleibe gibt. Die städtische Wohnungsbaugesellschaft GeWoBau Marburg/Lahn und die Universitätsstadt Marburg haben diesen Ansatz zusammen mit sozialen Einrichtungen und Engagierten in Marburg aufgenommen. Der Ansatz wurde u.a. mit der AG Wohnungslosenhilfe diskutiert, als sinnvoll eingeschätzt und zur Umsetzung empfohlen. Das *VinziDorf* Marburg soll Realität werden – mit möglichst breiter Unterstützung der Stadtgesellschaft.

Die Unterstützung bei Obdach- und Wohnungslosigkeit hat einen hohen Stellenwert in der Universitätsstadt Marburg. Im Zuge der Weiterentwicklung vorhandener Strukturen soll eine Perspektive für zehn bis zwölf von Obdachlosigkeit betroffene Männer geschaffen werden, neben anderen Angeboten für Frauen und Familien.

Grafik der Sozialplanung der Stadt Marburg:

Umstrukturierung der städtischen Unterbringung von obdachlosen Menschen



Die Idee des *VinziDorf* stammt von Pfarrer Wolfgang Pucher. Er war der Gründer der Vinzenzgemeinschaft Eggenberg – VinziWerke Österreich.

Der Architekt Alexander Hagner vom Büro gaupenraub+/- hat im Rahmen der Zukunftsreihe „Marburg800-weiter denken“ seinen Ansatz einer „Architektur für Obdachlose“ vorgestellt. Jeder Bewohner erhält ein eigenes kleines Haus mit grundlegender Möblierung und sanitärer Grundausstattung. Zudem gibt es ein Verwaltungs- und Versorgungsgebäude als zentralen Treffpunkt.

Die städtische Wohnungsbaugesellschaft GeWoBau Marburg/Lahn hat den Bau der kleinen Häuser geplant. Mit Kauf des Grundstücks an der Cappeler Straße im Stadtteil „Hansenhaus“ (bisheriger Teil des Vitos-Gelände) wird die GeWoBau Eigentümerin des Grundstücks. Zur Unterbringung und Betreuung der obdachlosen Menschen erfolgt die Anmietung durch die Universitätsstadt Marburg. Bei der Planung und Umsetzung des *VinziDorf* Marburg wurden die Betroffenen mit ihren Wünschen und Bedürfnissen ebenso wie die Marburger Stadtgesellschaft einbezogen.

Ein Projektbeirat, in dem ein breites Bündnis unterschiedlicher Einrichtungen vertreten ist, wurde gegründet. Dazu gehören der Caritasverband Marburg, das Diakonische Werk Marburg-Biedenkopf, die Freiwilligenagentur Marburg-Biedenkopf, die GeWoBau Marburg-Lahn, der AStA und Vertreter*innen der Philipps-Universität Marburg. Mit dabei sind auch der Vorsitzende des Sozialausschusses der Stadtverordnetenversammlung, Liban Farah, sowie Oberbürgermeister Dr. Thomas Spies und Stadträtin Kirsten Dinnebier zusammen mit der Sozialplanung, dem Fachdienst Wohnungswesen und weiteren Fachleuten der Verwaltung.

Der Gesamtprozess wird von einer Steuerungsgruppe koordiniert, die sich aus Vertreter*innen der GeWoBau, des Fachbereichs Soziales und Wohnen und der Stabsstelle Bürger*innenbeteiligung zusammensetzt.

Je nach Thema sind weitere Beteiligte eingebunden, wie z. B. beim Aspekt der Standortkriterien der Fachdienst Stadtplanung und Denkmalschutz.

2 Standort und Aufbau des *VinziDorf*

Vor der Standortsuche standen im Prozess die Standortkriterien im Vordergrund. Für ein umfassendes Bild fanden Befragungen von Betroffenen statt. Besonders wichtig war den Befragten eine zentrumsnahe Lage bzw. eine gute ÖPNV-Anbindung. Wiederholt wurde ein ruhiger und gern grüner Standort gewünscht. Zudem hat der Fachdienst Stadtplanung und Denkmalschutz eine Übersicht von Kriterien erstellt. Nach einem Workshop im April 2022 wurden die bisher erarbeiteten Kriterien vorgestellt und gemeinsam weitere Kriterien entwickelt.

Im Sommer 2022 wurde eine „AG Standortplanung“ unter Beteiligung des Fachdienstes Stadtplanung und Denkmalschutz gegründet. Mit der Beratung durch das Büro gaupenraub+/- sollten die Erfahrungen aus Österreich und von den VinziWerken Graz in die Suche nach einem geeigneten Standort einfließen.

Im Februar 2023 wurde der Standort auf dem Vitos-Gelände zunächst dem Projektbeirat vorgestellt und im März 2023 wurden im Rahmen eines Wintergrillens die in der näheren Umgebung Lebenden zu einem Informationsaustausch eingeladen.

3 Engagement-Bündnis für das *VinziDorf* Marburg

Interessierte Marburger*innen können dem Engagement-Bündnis beitreten. Das Engagement-Bündnis ist dabei offen für ganz unterschiedliche Wege, das *VinziDorf* Marburg zu unterstützen. Es ist jederzeit möglich, unkompliziert ein persönliches Zeichen zu setzen und sich bereit zu erklären, mit dem eigenen Namen für das Projekt einzustehen oder in persönlichen Gesprächen für die Idee des Projektes zu werben. Engagierte können sich je nach Interessenslage und Kompetenz in die verschiedenen Bereiche wie Bauarbeiten, Nachbarschaftsarbeit oder Angebote für die Bewohner einbringen.

4 Zielgruppe des *VinziDorf* Marburg

Die Universitätsstadt Marburg bringt obdachlose Menschen gemäß § 11 des Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (HSOG) unter.

Unfreiwillige Obdachlosigkeit im polizei- und ordnungsrechtlichen Sinne liegt vor, wenn die*der Betroffene „nicht Tag und Nacht über eine Unterkunft verfügt, die Schutz vor den Unbilden des Wetters bietet, Raum für die notwendigsten Lebensbedürfnisse lässt, den Anforderungen an eine menschenwürdige Unterbringung genügt und sie*er nicht aufgrund freiwilligen, selbstbestimmten Willensentschlusses ohne eine solche Unterkunft in Zukunft leben will“.

Im Sinne einer passgenauen, individuellen Vermittlung und Hilfe „in besonderen sozialen Schwierigkeiten“ stellt die Inanspruchnahme der Unterbringungsmöglichkeiten des *VinziDorf* eine Lösung für unfreiwillig obdachlose Menschen dar. Dabei erhalten in Neuausrichtung der bisherigen Strukturen und dem *VinziDorf* als weiterem Baustein ausschließlich Männer ein Obdach, die ohne Chance auf regulären Wohnraum sind. In Abgrenzung zu anderen Angeboten, wie beispielsweise dem „Probewohnen“, wird bei der Zielgruppe des *VinziDorf* davon ausgegangen, dass hier aktuell und auch auf Dauer keine oder nur eine geringe Chance besteht, weiterführende Angebote im Hilfesystem in Anspruch nehmen zu können.

5 Aufnahme und Begleitung der Bewohner

Der Fachdienst Wohnungswesen erhält aus unterschiedlichen, individuellen Gründen Kenntnis davon, dass eine Obdachlosigkeit droht oder schon besteht.

Oftmals sind dies:

- Kontaktaufnahme durch die von Obdachlosigkeit betroffenen Menschen selber
- Kontaktaufnahme durch Dritte (Diakonisches Werk, Freie Träger*innen im sozialen System, Soziale Dienste von Kliniken oder Justizvollzugsanstalten, Betreuer*innen)
- Mitteilung durch das Gericht, dass eine Räumungsklage eingegangen ist und im Weiteren die Ankündigung der zwangsweisen Räumung des Wohnraums
- Information durch das städtische Übernachtungsheim.

Im Erstgespräch wird evaluiert, ob es

a) eine Möglichkeit zur Selbsthilfe gibt, das heißt eine Unterkunft bei Familien, Freunden oder Bekannten oder die Anmietung eines Pensions- oder Hotelzimmers möglich ist

oder

b) eine medizinische Versorgung in einer klinischen oder pflegerischen Einrichtung angezeigt ist.

Mit der Entscheidung über die Aufnahme ins *VinziDorf* wird ein konkretes Tiny-Haus zugewiesen, das Leben im *VinziDorf* erklärt, eine Hausordnung ausgehändigt und bei gegenseitigem Wunsch die Mitbewohner bekannt gemacht.

Orientiert an den jeweiligen Bedarfen und mit Unterstützung der sozialpädagogischen Begleitung werden die Bewohner über Angebotsstrukturen, Möglichkeiten und Netzwerke informiert. Die sozialpädagogische Begleitung hilft bei diversen Alltagsangelegenheiten, begleitet auf Wunsch bei Behördengängen und informiert über die mögliche Anbindung an weiterführende Hilfen.

Eine weitere Entwicklung des Lebens im *VinziDorf* Marburg könnte die Aufnahme von Student*innen sein. Diese könnten in einem Tiny-Haus für einen Zeitraum bis zu einem Jahr Wohnraum finden und als Werkstudent*innen geeigneter

Studienrichtungen einen fest zugeordneten Aufgaben- und Verantwortungsbereich übernehmen.

6 Ausstattung der Tiny-Häuser

Die Tiny-Häuser bestehen aus vorgefertigten, standardisierten Minihausmodulen und haben eine Grundfläche von ca. 12 qm.

Die Häuser sind über das installierte Schließsystem von jedem Bewohner für sein Haus verschließbar.

Jedes Haus verfügt über folgende Ausstattung:

- 1 Bett
- 1 Schrank
- 1 kleiner Tisch
- 2 Stühle
- 1 Kühlschrank
- Sanitärzelle mit WC und Waschbecken
- Bettwäsche, Handtücher, Wasserkocher, Geschirr, Mikrowelle

Durch die Verlängerung des Vordachs ist zusätzlicher Platz für eine überdachte Aufenthaltsmöglichkeit im Freien geschaffen. Hierfür kann ein zusätzlicher Tisch und ein Stuhl genutzt werden.

Um Menschen mit Handicap ein Obdach bieten zu können, sind ausgewählte Tiny-Häuser barrierefrei. Die Wege zu und zwischen den Häusern sowie die Verbindung zum Gemeinschaftshaus sind ebenfalls barrierefrei.

7 Das Gemeinschaftshaus

Das Gemeinschaftshaus ist barrierefrei und deckt den folgenden Raumbedarf ab:

- 3 Büroräume
- 1 Besprechungsraum
- 1 Raum für Ehrenamt u. externe Dienstleister*innen
- 1 Werkraum als Möglichkeit für kleinere Holz- und Malerarbeiten sowie Fahrradreparaturen
- 1 Erste-Hilfe-Raum
- 1 Gemeinschaftsraum mit Küche und großem Ess- und Aufenthaltsbereich für gemeinschaftliche Aktivitäten (Gastro-Elemente)
- 1 Sanitärraum mit 2 barrierefreien Duschkabinen inkl. WC
- 1 Hauswirtschaftsraum mit Waschmaschinen, Trockner und der Möglichkeit, Wäsche zum Trocknen aufzuhängen
- 1 Raum für Reinigungsmittel
- 1 Lagerraum
- 2 WCs für den Bürobereich
- 2 WCs für den Gemeinschaftsbereich

Der Gemeinschaftsraum, der Sanitärraum und der Hauswirtschaftsraum sind mittels Schließsystem von den Bewohnern mit eigener Zugangsberechtigung in festgelegten Zeiten nutzbar.

Durch Sitzmöglichkeiten und Sonnenschutz kann der Platz vor dem Gemeinschaftsraum zum Gelände hin gelegen für Aktivitäten und gemeinschaftlichen Austausch genutzt werden.

Im Gemeinschaftshaus sowie für die Bewohner der Tiny-Häuser wird ein freies W-LAN zur Verfügung gestellt.

8 Das Außengelände

Die Standorte der Tiny-Häuser sind in den Baumbestand angepasst, um so baumschonend wie möglich vorzugehen. Denn die Bäume und der vorhandene Landschaftsraum werden als gesundheitsfördernde und therapeutische Faktoren für die Bewohner angesehen.

Durch die Tiny-Häuser wird so wenig Fläche wie möglich versiegelt.

Auch der sich auf dem Gelände befindende Teich wird nicht trockengelegt und trägt mit seinem verbesserten Zustand zur Biodiversität bei. Die Einbindung der vorhandenen Grillhütte in das *VinziDorf* sowie eine mögliche zukünftige Nutzung sind noch offen.

9 Personelle Ressourcen

Die Betreuung und Begleitung der Bewohner des *VinziDorf* wird durch den Fachdienst Wohnungswesen verantwortet. In Verstärkung des vorhandenen Personalpools und zur pädagogischen Unterstützung sowie für Verwaltungsaufgaben werden als weitere Mitarbeitende eingestellt:

- Zwei pädagogische*r Mitarbeiter*innen (Vertretungsmöglichkeit, Begleitung zu Terminen)
- ein*e Sachbearbeiter*in (insbesondere für das Freiwilligenmanagement)
- eine Reinigungskraft

Entsprechende Stellenkontingente sind im Stellenplan vorzuhalten und sicherzustellen. Hierdurch entstehen Personalkosten von ca. 210.0000 Euro jährlich.

Sollte die Idee des Studentischen Wohnens im *VinziDorf* umgesetzt werden, würden weitere Personalkosten für die beschäftigten Werkstudent*innen hinzukommen.

Die Mitarbeitenden werden zu den verwaltungsüblichen Dienstzeiten als Ansprechpartner*innen in den Büroräumen des Gemeinschaftshauses zur Verfügung stehen.

10 Angebote

Bei der Gestaltung und Planung des *VinziDorf* als Element im lokalen Hilfesystem in Marburg wurden vorhandene Angebote entsprechend berücksichtigt. Über das Engagement-Bündnis unterstützen viele Ehrenamtliche bei der Gestaltung der Angebote.

Um auf die individuellen (Ruhe-)Bedürfnisse der Bewohner Rücksicht zu nehmen, erfolgt zunächst durch die vor Ort arbeitende sozialpädagogische Fachkraft eine niedrigschwellige Kontaktaufnahme. Diese koordiniert und vermittelt zwischen weiteren Bedarfen der Bewohner und Unterstützungsmöglichkeiten durch ehrenamtliche Mitarbeiter*innen.

Es können sich hieraus z. B. Angebote ergeben für:

- gemeinsames Kochen und gesunde Ernährung mit kleinem Budget
- Werkstattprojekte mit kleineren Holzarbeiten oder (Fahrrad-)Reparaturen
- Bewegungsangebote im Rahmen der individuellen Möglichkeiten
- Gartenpflege und Geländeverschönerung
- Haushaltsführung und –hygiene
- Finanzplanung und Schuldenabbau

Da z. B. in der Tagesaufenthaltsstätte Gisselberger Straße des Diakonischen Werkes bereits regelmäßiges Mittagessen, Frisör, Fußpflege und ärztliche Sprechstunde angeboten werden, wurde hierauf im *VinziDorf* verzichtet.

11 Sicherheitsaspekte

Für den Betrieb des *VinziDorf* Marburg ist den inneren und äußeren Sicherheitsaspekten aus verschiedenen Perspektiven Rechnung zu tragen.

Konkret ist hierbei zu evaluieren, ob

- dem Sicherheitsbedürfnis der Bewohner durch eine Einfriedung des Geländes zu entsprechen ist und wie hierbei natürliche Grenzen mitgenutzt werden können
- dem Sicherheitsbedürfnis der Nachbarschaft durch die Beauftragung eines Sicherheitsdienstes zur zweimaligen nächtlichen Kontrolle des Geländes zu entsprechen ist.

Im Übrigen sind Meldekettens für den Notfall eingerichtet, die verbindlich einzuhalten sind.

Außerdem sind in der Hausordnung verbindliche Regelungen enthalten, über:

- den Umgang miteinander
- einzuhaltende Ruhezeiten
- das Drogenverbot sowie das Verbot von hochprozentigem Alkohol
- den Aufenthalt von Besucher*innen
- den ggf. erforderlichen Zugang durch Mitarbeitende des Fachdienstes

Wohnungswesen oder durch andere Beauftragte zu den Räumlichkeiten der Bewohner.

Sollten die Hausregeln von einem Bewohner nicht eingehalten werden, muss dieser mit Sanktionen rechnen (z.B. Betretungsverbot des *VinziDorf* dann, wenn andere Aufenthaltsoptionen zur Verfügung stehen).

Da die Sicherheit aller Bewohner und Mitarbeitenden gewährleistet sein muss, aber den Bewohnern die weitere Haltung ihrer Tiere im *VinziDorf* Marburg ermöglicht werden soll, wird die Haltung von Haustieren im Einzelfall ermöglicht. Dies gilt jedoch nicht für als gefährlich eingestufte Hunderassen (Kampfhunde) sowie Reptilien. Die Tierhaltung muss vor dem Einzug des betreffenden Bewohners mit dem Fachdienst Wohnungswesen besprochen und vereinbart werden.

Umsetzungsprozess des VinziDorfs in Marburg als neues städtisches Angebot für obdachlose Männer

Sozialplanung der Universitätsstadt Marburg

In der Universitätsstadt Marburg hat die Unterstützung bei Obdach- und Wohnungslosigkeit¹ einen hohen Stellenwert und es gibt zahlreiche Angebote verschiedener Träger und Institutionen. Die Stadt stellt gemäß §11 des HSOG² Unterkünfte für obdachlose Menschen zur Verfügung, hilft den Betroffenen mit Wohnangeboten und bietet pädagogische Begleitung bei der Rückkehr in ein reguläres Mietverhältnis an bzw. bei der Integration in andere Hilfesysteme.

Die städtische Sozialplanung hat die Aufgabe, die strategische Steuerung in kommunalen Handlungsbereichen zu verbessern und die soziale Infrastruktur bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Hierzu gehört u.a. die Förderung der Wohnungslosenhilfe in Kooperation mit dem Fachdienst Wohnungswesen in Abstimmung mit allen regional Agierenden. Eine Fachgruppe arbeitet an der Umsetzung eines Gesamtkonzepts zur Wohnungslosenhilfe und berät neue Ansätze.

Die Neuausrichtung der kommunalen Obdachlosenhilfe beruht auf dem Grundsatz, eine Angebotsvielfalt mit pädagogischer Unterstützung vorzuhalten. Zu der Weiterentwicklung der Strukturen in Marburg gehört zum einen das Modellprojekt "Probewohnen", das erfolgreich verstetigt werden konnte. Die Stadt mietet hierfür Wohnungen von Wohnungsbaugesellschaften bzw. privaten Vermieter*innen an und ehemals obdachlose Menschen werden auf dem Weg zum eigenen Mietvertrag begleitet. Zum anderen wurde ein Angebot speziell für obdachlose Frauen, Paare und Familien realisiert. Hierfür ist ein Haus in einem Wohnviertel als entsprechende Unterkunft mit Gemeinschaftsraum und Büro für die städtischen Mitarbeiter*innen umgestaltet worden. Durch Beteiligung der Nachbarschaft ist das Angebot gut im Quartier integriert und wird von der Zielgruppe positiv angenommen.

¹ Obdachlose Menschen haben keinen festen Wohnsitz / keine Unterkunft. Wohnungslose Menschen besitzen keinen Mietvertrag und leben bspw. in einer stationären oder kommunalen Einrichtung.

² Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Im Vergleich zu anderen Kommunen ist in Marburg das Sozialamt für die Unterbringung zuständig (Fachbereich Soziales und Wohnen, Fachdienst Wohnungswesen).

Für alleinstehende obdachlose Männer, die keine andere Perspektive haben, wie z.B. „Betreutes Wohnen“ oder eine eigene Wohnung, plant die Stadt Marburg ein VinziDorf mit 12 tiny-houses.

Das VinziDorf Marburg - von der Idee zur Umsetzung

Die Grundidee ist, dass jeder Bewohner ein kleines Haus mit einfacher Möblierung und sanitärer Grundausstattung bewohnen kann und es ein Gemeinschaftshaus gibt. Vorbild und Namensgeber für den Marburger Weg sind die VinziDörfer in Österreich, wie sie vom Pfarrer Wolfgang Pucher von der Vinzenzgemeinschaft entwickelt und gemeinsam mit dem Wiener Architekturbüro gaupenraub+/- umgesetzt worden sind.

2021 hat das Marburger Stadtparlament einen Beschluss zum VinziDorf gefasst und die Umsetzbarkeit wurde in mehreren Schritten geprüft. Die Stadt Marburg und die städtische Wohnungsbaugesellschaft GeWoBau haben die Idee daraufhin u.a. mit der AG „Wohnungslosenhilfe“ besprochen, als sinnvoll eingeschätzt und zur Umsetzung empfohlen.



© Kurt Kuball

Zielgruppe sind Männer, die ohne Chance auf regulären Wohnraum sind und in städtischen Unterkünften Obdach erhalten. In Abgrenzung zu anderen Angeboten, wie bspw. dem „Probewohnen“, wird bei der Zielgruppe des VinziDorfs davon ausgegangen, dass hier aktuell keine oder nur eine geringe Chance besteht, weiterführende Angebote im Hilfesystem in Anspruch nehmen zu können. Die Stadt Marburg wird anhand der Bedarfsplanung 12 Plätze im VinziDorf einrichten.

Der Umsetzungsprozess und die Beteiligung der Stadtgesellschaft

Nach der fachlich-inhaltlichen Abstimmung und Entscheidung ein VinziDorf als städtisches Angebot zu realisieren, wurde eine Steuerungsgruppe gegründet, die den Gesamtprozess koordiniert. Diese setzt sich zusammen aus Vertretungen der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GeWoBau, des Fachdienstes Stadtplanung und Denkmalschutz, des Fachdienstes Wohnungswesen, der Stabsstelle Bürger*innenbeteiligung und der Sozialplanung.

Überregional steht die Stadt Marburg mit den VinziWerken Österreich im Austausch und hat mit der Vinzenzgemeinschaft Eggenberg eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen.

Für den Beteiligungsprozess wurde ein begleitender Projektbeirat gegründet, in dem ein breites Bündnis unterschiedlicher Einrichtungen vertreten ist. Der Beirat hat im ersten Halbjahr 2022 einen Auftakt-Workshop durchgeführt, bei dem Kriterien für einen geeigneten Standort erarbeitet worden sind. Ergänzend zu dieser Veranstaltung fand ein Austausch mit den Marburger Ortsbeiräten statt. Anknüpfend an die Auftaktveranstaltung wurde in der zweiten Jahreshälfte ein Workshop in Kooperation mit der Freiwilligenagentur Marburg-Biedenkopf (FAM) durchgeführt, bei dem es um die Lebenswelten obdachloser Menschen, um Herausforderungen und Schwierigkeiten im Freiwilligenengagement ging. Als ein Workshop-Ergebnis haben sich Engagierte für einzelne Projekte angemeldet.

Interessierte Marburger*innen können sich über ein Engagement-Bündnis an der Umsetzung des VinziDorfs beteiligen. Jede*r kann diesem beitreten und das Vorhaben über unterschiedliche Wege unterstützen. So ist es möglich, mit dem eigenen Namen für die Idee zu werben. Engagierte können später auch beim Bau der Häuser helfen oder beim Anlegen eines Gartens. Weitere Informationen: www.marburgmachtmit.de/VinziDorf.



Standortfindung - Einbindung der Zielgruppe und zukünftigen Nachbarschaft

Die Standortfindung beruht auf einer sorgfältigen Prüfung verschiedener Möglichkeiten durch die im Sommer 2022 gegründete AG „Standortplanung“ und einer Beratung durch das Büro gaupenraub+/- . Als Entscheidungsgrundlage dienen verschiedene Standortkriterien, die anhand von Stadtplanungsaspekten und der Workshop-Ergebnisse festgelegt worden sind. Zudem wurden Betroffene einbezogen, die insbesondere eine zentrumsnahe Lage bzw. gute ÖPNV-Anbindung als sehr wichtig betonten und den Wunsch nach einem ruhigen, grünen Standort äußerten.

2023 wurde ein Grundstück gefunden. Zu den entscheidenden Standortfaktoren gehörten: Grundstücksgröße und Beschaffenheit, Naturraum, baulicher Bestand und vorhandene Versorgungsinfrastruktur, sowie die Lage im Quartier. Die ausgewählte Fläche befindet sich auf einem parkähnlichen Gelände im Stadtteil „Hansenhaus“. Der Standort liegt zentral, ruhig, ist an den öffentlichen Nahverkehr angebunden und weist eine gute Infrastruktur auf.

Die zukünftige Nachbarschaft wurde von Anfang an einbezogen und ist im Frühjahr 2023 zu einem Informationsnachmittag in Form eines Grillfests eingeladen worden. Um mit den Anwohner*innen im Austausch zu bleiben und Anregungen für die weiterführende Planung aufzunehmen, folgte am 19.07.2023 eine Veranstaltung mit Alexander Hagner vom Architekturbüro gaupenraub+/- . Unter Berücksichtigung der Gegebenheiten und der Baumstandorte ist ein erster Planungsentwurf erarbeitet worden, der bei diesem Termin vorgestellt wurde.

Zudem haben der Fachdienst Wohnungswesen und die Sozialplanung bei dieser Nachbarschaftsveranstaltung die Rahmenbedingungen für das neue Angebot dargelegt. Mit dem Ziel, mit den Anwohnerinnen und Anwohnern über die Pläne zu sprechen, sind von den Teilnehmenden viele Ideen und Impulse rückgemeldet worden. Diese Ansätze werden in die weiteren Planungen aufgenommen. So wurden beispielsweise organisierte Nachbarschaftsbegegnungen vorgeschlagen, um mit den Bewohnern ins Gespräch zu kommen.

Betriebskonzept und Bebauungsplanverfahren

Von den Mitwirkenden und Beteiligten wurde eine umfangreiche Beschlussvorlage für das Stadtparlament erarbeitet, welche zum einen die Bauleitplanung der GeWoBau und zum anderen das städtische Betriebskonzept für das Marburger VinziDorf darstellt.

Im vorgelegten Betriebskonzept sind die grundlegenden Themen, wie die notwendigen Personalressourcen und ein Raumbedarfsplan verschriftlicht. Der Projektbeirat wurde in die Beratungen einbezogen. Beispiele für weiterführende Ideen sind ein „Beratungsraum für externe Anbieter*innen“, der die sozialräumliche Infrastruktur sinnvoll ergänzen würde und eine Werkstatt für handwerkliche Tätigkeiten. Ehrenamtlich Tätige werden von einer hauptamtlichen Ansprechperson der Stadt Marburg bei der Umsetzung der Projekte, wie der Gartengestaltung oder bei einem Werkstattangebot etc., unterstützt.

Die abgestimmte Vorlage liegt im Herbst 2023 zur Beschlussfassung in den politischen Gremien vor. Nach einem erfolgten Bebauungsplanverfahren mit weiterer gesetzlich vorgeschriebener Bürger*innenbeteiligung kann das VinziDorf Marburg dann **voraussichtlich Ende 2024 / Anfang 2025 gebaut** werden.

Der Text wurde unter dem Titel: „Neue Wege kommunaler Obdachlosenhilfe – ein VinziDorf für Marburg“ als Gastbeitrag für den Fachdienst epd sozial veröffentlicht: <https://www.epd.de/fachdienst/epd-sozial/schwerpunkt/branche/ein-vinzidorf-fuer-marburg-neue-wege-kommunaler>

Verfasserin: Monique Meier, Sozialplanerin der Universitätsstadt Marburg

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.:	VO/1436/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	18.07.2023
Dezernat:	IV	
Fachdienst:	61 - Stadtplanung und Denkmalschutz	
Sachbearbeitung:	Altenkirch, Laura; Schmedes Claudia	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Vorberatung	nichtöffentlich
Bau- und Mobilitätsausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets

Beschluss zur 1. Änderung der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets "Nordstadt/Bahnhofsquartier"

Beschlussvorschlag

1. Der räumliche Geltungsbereich der Sanierungssatzung der Universitätsstadt Marburg für das Sanierungsgebiet Nordstadt / Bahnhofsquartier (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 17.09.2004, ortsüblich bekannt gemacht in der Oberhessischen Presse am 02.10.2004) wird entsprechend dem beigefügten Plan am östlichen Rand des Sanierungsgebiets geändert und entsprechend förmlich festgelegt.
2. Der Magistrat wird beauftragt, dem Grundbuchamt die Änderungen bei den, von der Sanierungssatzung betroffenen Grundstücken gemäß § 143 Abs. 2 BauGB mitzuteilen.

Sachverhalt

Im Zuge der Durchführung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet Nordstadt / Bahnhofsquartier wurden u.a. Ordnungsmaßnahmen im Verkehrsraum durchgeführt, zu denen auch die Herstellung einer Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Straße „Am

Ortenbergsteg“ im Norden und dem Waggonhallengelände im Süden zählt. Die neue Wegeverbindung verläuft am Ostrand des Sanierungsgebiets Nordstadt / Bahnhofsquartier und liegt bisher teilweise außerhalb des förmlich festgesetzten Geltungsbereichs. Mit der 1. Änderung der Sanierungssatzung sollen die für die Wegeverbindung erforderlichen Flurstücke vollständig in das Sanierungsgebiet integriert werden, um die Förderfähigkeit der Maßnahmen mit Städtebaufördermitteln sicherzustellen.

Darüber hinaus fanden in den letzten Jahren am Nordostrand des Sanierungsgebiets im Bereich des Übergangs von DB-Bahnflächen zur „Alten Kasseler Straße“ umfangreiche städtebauliche Maßnahmen statt. Im Zuge der Neubebauung in der „Alten Kasseler Straße Nr. 13, 15, 19 und 21“ wurden bodenrechtliche Veränderungen wirksam. Die Neuordnung der Grundstücksgrenzen soll nunmehr im Zuge der 1. Änderung der Sanierungssatzung im räumlichen Geltungsbereich des Sanierungsgebiets parzellenscharf nachvollzogen werden.

Dr. Thomas Spies

Oberbürgermeister

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlage/n

- 1 Satzungstext zur 1. Änderung der Satzung
- 2 Liste Flurstücke
- 3 Plan Gebietsabgrenzung zur 1. Änderung der Satzung
- 4 Plan_1 Gebietsabgrenzung zur 1. Änderung der Satzung (Darstellung z. Detailplan)
- 5 Detailplan zur 1. Änderung der Satzung

Universitätsstadt Marburg

Satzung

Zur 1. Änderung der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets „Nordstadt / Bahnhofsquartier“

Aufgrund von § 142 Abs. 1 und 3 des Baugesetzbuches (BauGB) in Verbindung mit § 5 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der jeweils gültigen Fassung hat die Stadtverordnetenversammlung in ihrer öffentlichen Sitzung am xx.xx.2023 folgende Sanierungssatzung beschlossen:

1. Änderung der Festlegung des Sanierungsgebietes

Der Geltungsbereich des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Nordstadt / Bahnhofsquartier“ wird geändert. Die geänderte Abgrenzung ergibt sich aus dem Lageplan (Anlage 1). Lila die ehemalige Abgrenzung, schwarz die neue Abgrenzung.

Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im genannten Lageplan abgegrenzten Fläche. Der Lageplan ist Bestandteil der Satzung zur 1. Änderung der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes.

Die Satzung zur 1. Änderung der Sanierungssatzung kann auf der Internetseite der Stadt Marburg (www.marburg.de/amtliche-bekanntmachungen) eingesehen werden. Darüber hinaus kann die Bekanntmachung in Papierform während der öffentlichen Sprechzeiten des Bauamts der Stadt Marburg, Barfüßerstraße 11, 35037 Marburg eingesehen werden.

Die Bestimmungen über städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§§ 136 ff. BauBG) und die Vorschriften der §§ 2 bis 3 der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes 17.09.2004 (Öffentliche Bekanntmachung vom 02.10.2004) bleiben von der Satzung zur Änderung der Sanierungssatzung unberührt und sind auch für den Erweiterungsbereich/Änderungsbereich anzuwenden.

Die Satzung zur 1. Änderung der Satzung über die förmliche Festlegung wird gemäß § 143 Abs. 1 BauGB mit ihrer öffentlichen Bekanntmachung rechtsverbindlich.

Marburg, den xx.xx.2023

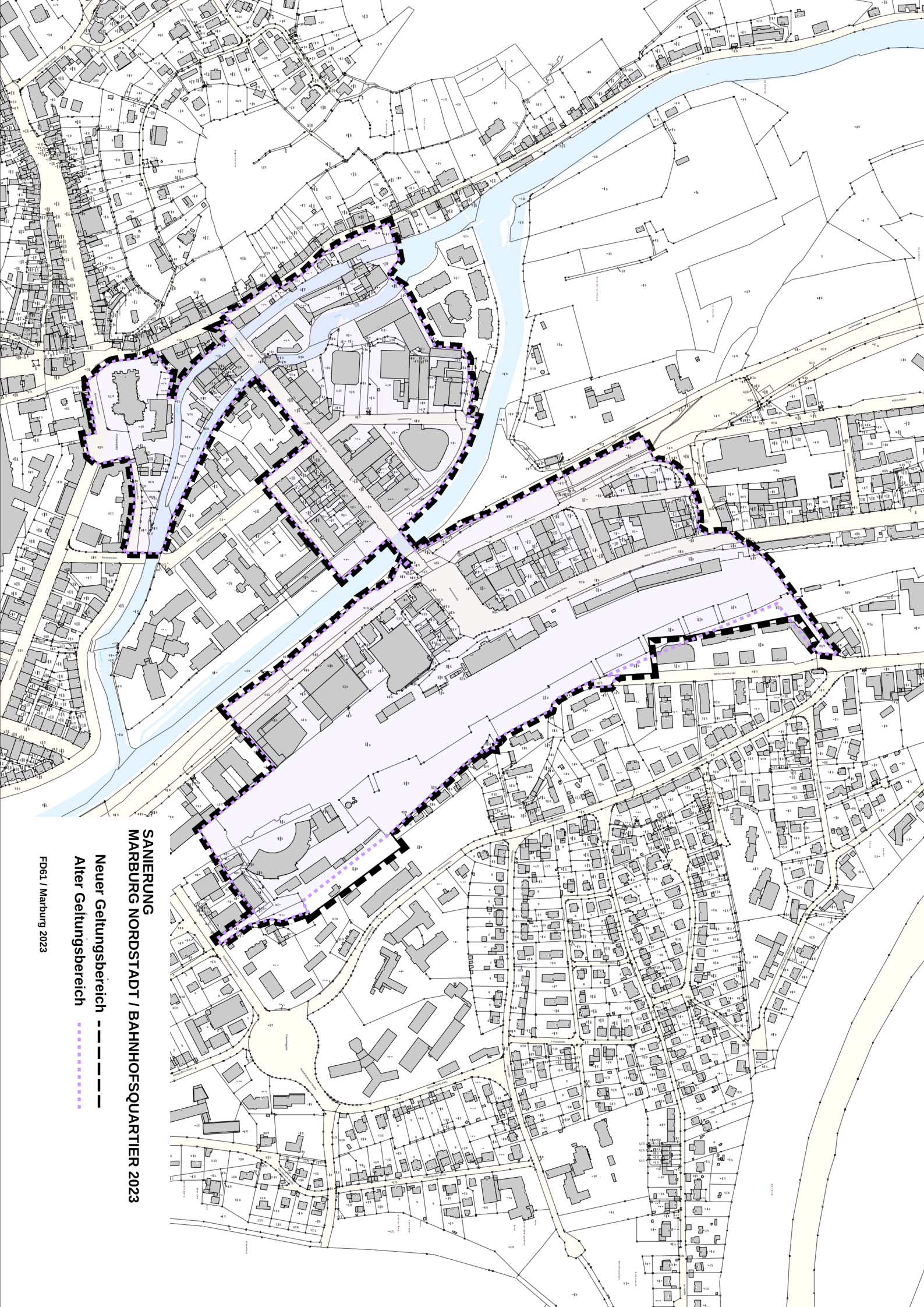
Dr. Thomas Spies
(Oberbürgermeister)

Anlage 2

**Änderungen im Geltungsbereich der Sanierungssatzung „Nordstadt /
Bahnhofsquartier“ mit der 1. Änderung der Satzung über die förmliche Festlegung des
Sanierungsgebietes „Nordstadt/Bahnhofsquartier“
Liste der Flurstücke**

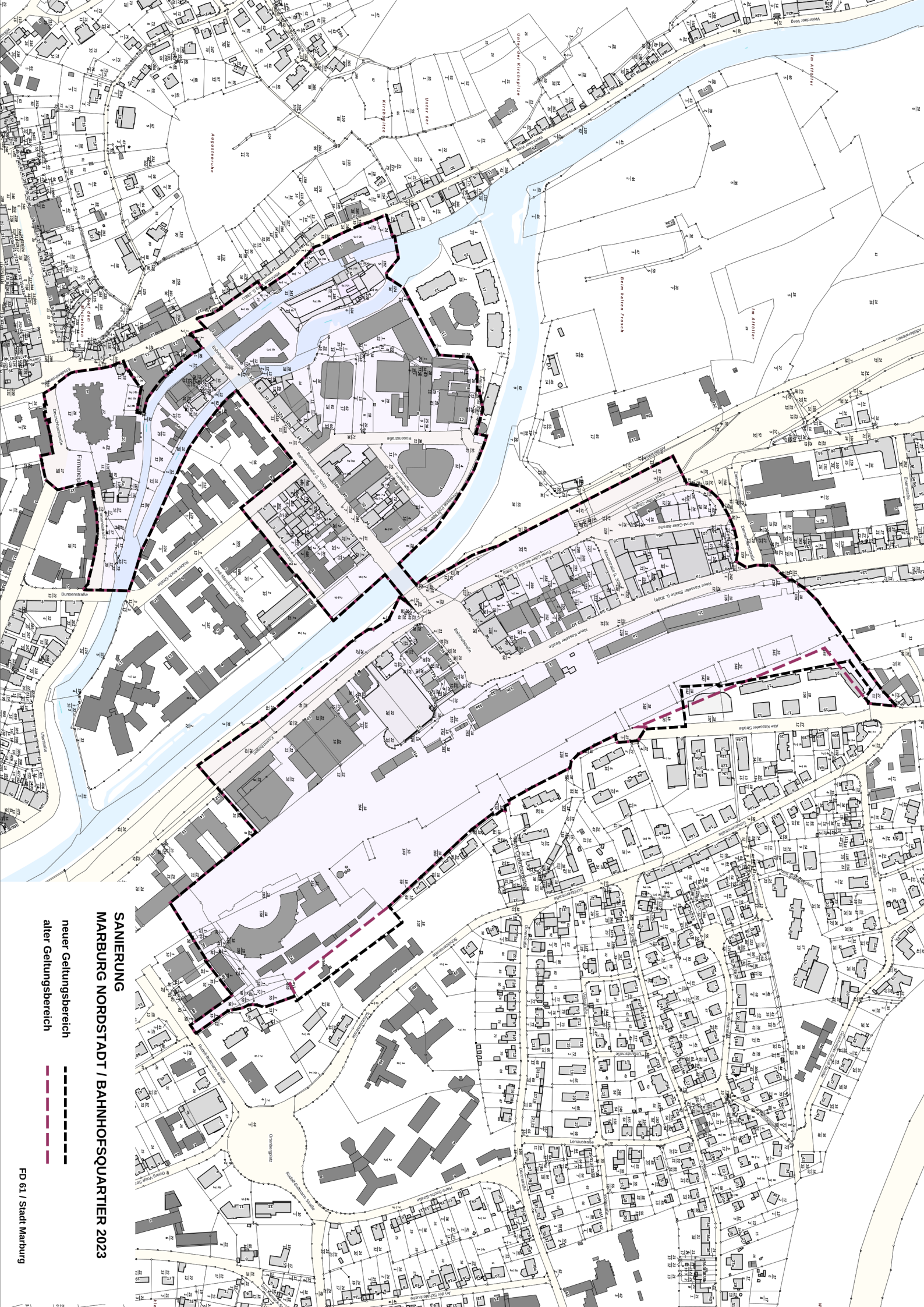
Ausschluss			
	Flur	Flurstück	Eigentümer
Grundstücksfläche Alte Kasseler Straße 13, 15, 19, 21, Parkhaus, Sondereigentum	4	18/142	diverse
Grundstücksfläche Alte Kasseler Straße 13, 15, 19, 21, Sondereigentum	4	18/156	diverse

Einbeziehung			
	Flur	Flurstück	Eigentümer
Flurstück jetzt vollständig innerhalb Geltungsbereich Gebäude Modelleisenbahn und Wegeverbindung	4	18/165 18/166	GeWoBau Sanierungsträger und Treuhänder
Rad- und Fußweg	4	18/69	GeWoBau Sanierungsträger und Treuhänder
Rad- und Fußweg	4	18/100	GeWoBau Sanierungsträger und Treuhänder
Rad- und Fußweg	4	18/99	GeWoBau Sanierungsträger und Treuhänder
Zugang Jägertunnel, Grünfläche Flurstück jetzt vollständig innerhalb Geltungsbereich	4	18/144	Stadt Marburg
Grünfläche Flurstück jetzt vollständig innerhalb Geltungsbereich	4	18/138	Stadt Marburg



**SANIERUNG
MARBURG NORDSTADT / BAHNHOFQUARTIER 2023**

Neuer Geltungsbereich 
Alter Geltungsbereich 

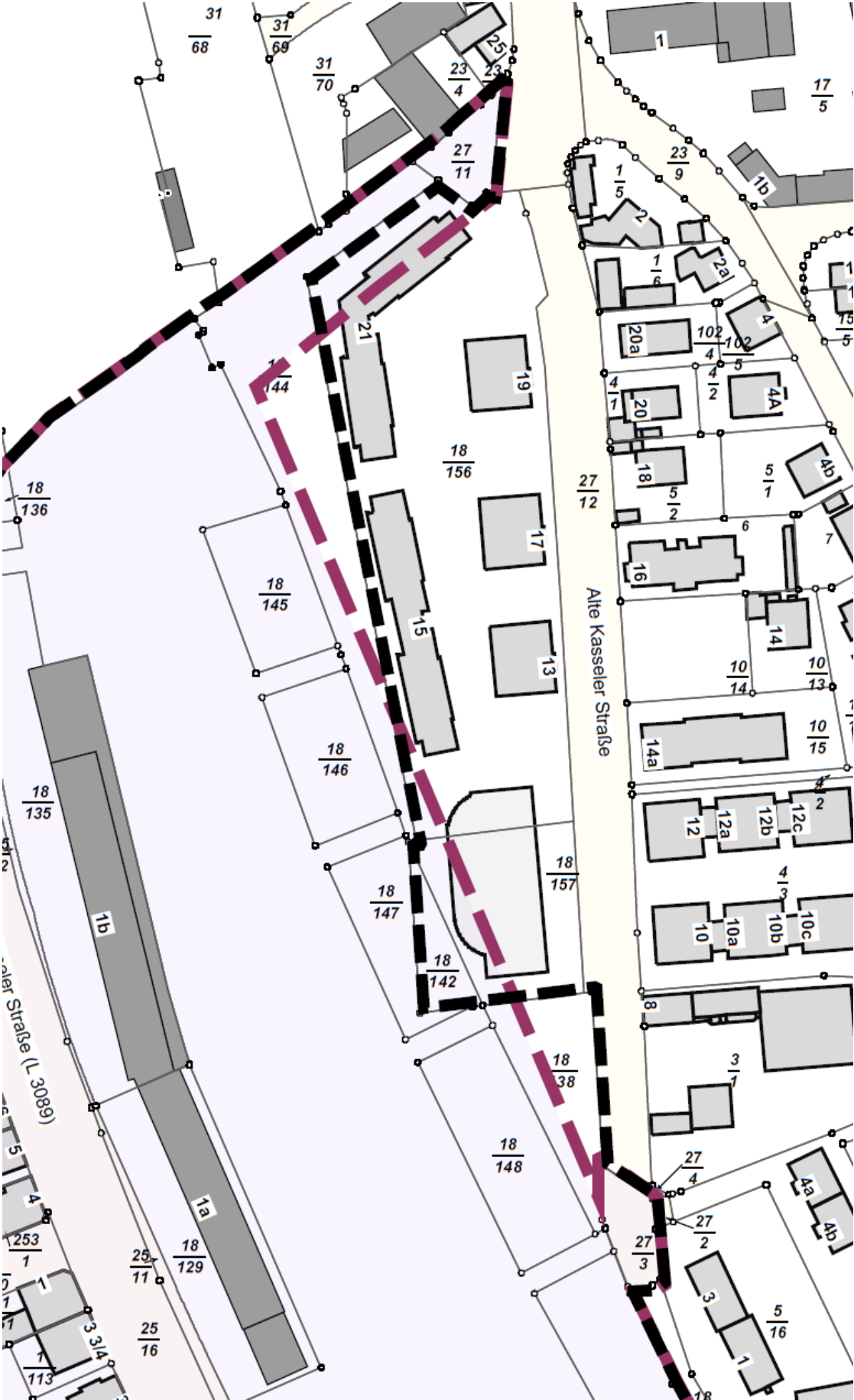


**SANIERUNG
MARBURG NORDSTADT / BAHNHOFQUARTIER 2023**

neuer Geltungsbereich
alter Geltungsbereich



Anlage 3 Detailplan Bereich Alte Kasseler Straße



Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.:	VO/1470/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	06.09.2023
Dezernat:	IV	
Fachdienst:	61 - Stadtplanung und Denkmalschutz	
Sachbearbeitung:	Klug, Manuela	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Vorberatung	nichtöffentlich
Bau- und Mobilitätsausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Stadtteil Richtsberg - Bewerbung um Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“; Nutzung der Ergebnisse aus dem Beteiligungsprojekt „Stadtlabor Richtsberg“ zur Erstellung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK)

Beschlussvorschlag

1. Der Magistrat der Universitätsstadt Marburg wird beauftragt, die Antragsunterlagen zur Neuaufnahme des Stadtteils Richtsberg in das Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ vorzubereiten. Der festzulegende Untersuchungsraum soll dabei die sozialen, städtebaulichen und strukturellen Missstände beinhalten, um mit gezielten Maßnahmen diese zu beheben, zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie zur Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen beizutragen und weitere soziale sowie kulturelle Angebote fördern zu können.
2. Bei einer erfolgreichen Programmaufnahme wird der Magistrat der Universitätsstadt Marburg beauftragt, ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) mit externer Unterstützung zu erstellen.

3. Der Beteiligungsprozess „Stadtlabor Richtsberg“ wurde auch als vorgezogener Beteiligungsprozess für die Antragstellung zur Neuaufnahme in das Förderprogramm sowie für das noch zu erstellende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept konzipiert und umgesetzt. Die Beteiligungsergebnisse werden in die Maßnahmenentwicklung im ISEK einfließen, bei einer erfolgreichen Programmaufnahme.

Sachverhalt

Der Stadtteil Richtsberg mit seinen Quartieren unterer, mittlerer und oberer Richtsberg war von 1999 bis 2010 schon einmal in der Förderung des Programms „Sozialer Zusammenhalt“. Bis 2014 wurden im Rahmen der Förderung über 30 Einzelmaßnahmen in dem beschriebenen Gebiet mit Erfolg umgesetzt. Darunter zahlreiche Wohnumfeldmaßnahmen, der Interkulturelle Garten neben dem Vitos-Gelände oder die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums an ausgesuchten Stellen, um eine Verkehrsberuhigung zu erzeugen. Einige Initiativen des Förderprogramms Marburg-Richtsberg werden im Sinne der Nachhaltigkeit von aktiven Akteur*innen im Stadtteil am Leben erhalten und weiter fortgesetzt. Dahingehend haben sich seit Auslaufen der Förderung feste Strukturen etabliert, die auch von den Bewohner*innen am Richtsberg und darüber hinaus angenommen werden.

Seit der Beendigung der Gesamtmaßnahme „Soziale Stadt Marburg-Richtsberg“ sind nunmehr fast zehn Jahre vergangen und es zeigen sich neue Bedarfe im Bereich der städtebaulichen Erneuerung. Darüber hinaus zeichnet sich eine fehlende Vernetzung nicht nur im infrastrukturellen Sinne, sondern auch im sozialen Miteinander ab. Das Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ von Bund und Land zielt auf die „Behebung der komplexen städtebaulichen und funktionalen Missstände sowie sozioökonomischen Herausforderungen“ ab und will „durch Stabilisierung und Aufwertung die Lebensbedingungen und Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner verbessern“ (vgl. Programmstrategie Sozialer Zusammenhalt, S.19). Zum jetzigen Zeitpunkt sind die Quartiere unterer, mittlerer und oberer Richtsberg sowie Badestube in der näheren Betrachtung für die Antragstellung zur Programmaufnahme.

Die vorab definierten Ziele für die spezifische Gesamtmaßnahme sowie einzelne Maßnahmen, die in Handlungsfeldern zusammengefasst sind, finden sich in einem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) wieder. Die Erstellung eines solchen ISEK für ein vorab definiertes Gebiet ist im Rahmen des Förderprogramms „Sozialer Zusammenhalt“ nach § 171e Absatz 4 BauGB u.a. Fördervoraussetzung. Ein elementarer Bestandteil auf dem Weg zur Erlangung eines integrierten Handlungsansatzes ist die Aktivierung und Beteiligung der Bürgerschaft. Diese Vorgehensweise wird zusätzlich nach § 171e Absatz 4 bzw. 5 BauGB vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Das ISEK, in welchem Stärken, Schwächen, Chancen und Herausforderungen eines Stadtteils mit Hilfe einer breiten Bürger*innenbeteiligung in konkrete Handlungsansätze übersetzt werden, dient als Orientierungshilfe und Leitfaden während des gesamten Prozesses.

Beim Verfassen des ISEK können und sollen auch gesamtstädtische Konzepte sowie vorangegangene Beteiligungsprozesse miteinbezogen werden. Im Falle des Richtsbergs liefert das „Stadtlabor Richtsberg“ wertvolle Ergebnisse und Erkenntnisse für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils. Der komplette Prozess der Bürger*innenbeteiligung im Rahmen des Stadtlabors, welcher von 2022 bis 2023 stattfand und Ende September 2023 in einer Ausstellung der Laborprojekte kumuliert, ist der potentiellen Förderung im Sozialen Zusammenhalt nicht nur unmittelbar vorangestellt und erfasst somit die aktuelle Stimmung unter den Anwohnern und Anwohnerinnen. Durch eine gute fachdienstübergreifende Zusammenarbeit, konnten stadt-planungsrelevante Themen frühzeitig in die Prozessplanung miteinfließen und die Beteiligungsmöglichkeiten optimal genutzt werden. Die Dokumentation dieses über einjährigen Beteiligungsprozesses soll deshalb als Grundlage für die Weiterentwicklung von aktuellen Ideen für den Richtsberg im ISEK genutzt werden. Damit wird auch dem Anspruch nach Nachhaltigkeit einer angestoßenen Entwicklungsmöglichkeit Rechnung getragen.

Dr. Michael Kopatz

Stadtrat

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen keine finanziellen Kosten bei der Antragsstellung zur Programmaufnahme.

Bei einem positiven Bescheid über die Aufnahme in das Förderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ soll ein externer Dienstleister zur Erstellung des ISEK beauftragt werden. Es werden Kosten in Höhe von insgesamt 80.000 Euro für die Haushaltsjahre 2024 und 2025 angenommen. Bei erfolgreicher Programmaufnahmen wären die Kosten zur Vorbereitung der Gesamtmaßnahme förderfähig.

Im Rahmen der ISEK-Erstellung wird eine detaillierte Kosten- und Finanzierungsübersicht zu den identifizierten Maßnahmen erarbeitet, die eine transparente mehrjährigen Finanzplanung für den Förderzeitraum darstellt.

Anlage/n

Keine

Antrag	Vorlagen-Nr.:	VO/1399/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	04.07.2023
Antragsteller*in:	Kinder- und Jugendparlament	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	nichtöffentlich
Bildungs- und Kulturausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Antrag des KiJuPa betr. Bodenbelag am Spiel- und Sportplatz der Grundschule Marbach

Beschlussvorschlag

Der Magistrat der Universitätsstadt Marburg wird gebeten, den Bodenbelag am Spiel- und Sportplatz an der Grundschule Marbach zu prüfen.

Begründung

Der Freizeitplatz der Grundschule Marbach dient in Pausen- und Übergangszeiten als Ort der sozialen Interaktion und wird vorwiegend für Sport- und Bewegungsspiele in Anspruch genommen. Da der Untergrund geteert ist, sind Verletzungen im Spielgeschehen oftmals unvermeidlich.

Alternative Bodenbeläge könnten hier das Verletzungsrisiko minimieren und überdies hinaus einladender zum Verweilen wirken.

Für das Kinder- und Jugendparlament

Lasse Wenzel

1. Vorsitzender des KiJuPa Marburg

Anlage/n

Keine

Antrag	Vorlagen-Nr.:	VO/1400/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	04.07.2023
Antragsteller*in:	Kinder- und Jugendparlament	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	nichtöffentlich
Sozialausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Antrag des KiJuPa betr. kostenloser Schwimmbadbesuch

Beschlussvorschlag

Der Magistrat der Universitätsstadt Marburg wird gebeten, einen kostenlosen Besuch der Schwimmbäder (Frei- und Hallenbäder) für alle Marburger Kinder und Jugendliche, die zur Schule gehen oder eine Ausbildung absolvieren, während der Ferien und am Wochenende zu prüfen.

Begründung

Ein kostenloser Besuch der Schwimmbäder in den Ferien und an Wochenenden würde die Kontakte der Marburger Kinder und Jugendlichen untereinander fördern und stellt zudem ein sinnvolles Bewegungsangebot in der Freizeit dar. Außerdem fördert ein kostenloses Schwimmangebot die Gleichberechtigung unter allen Kindern und Jugendlichen. Darüber hinaus würde eine höhere Frequenz die Sicherheit im Bewegungsfeld Wasser deutlich erhöhen.

Für das Kinder- und Jugendparlament

Lasse Wenzel

1. Vorsitzender des KiJupa Marburg

Anlage/n

Keine

Antrag	Vorlagen-Nr.:	VO/1428/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	14.07.2023
Antragsteller*in:	Kinder- und Jugendparlament	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	nichtöffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Antrag des KiJuPa betr. kostenloses Busfahrangebot

Beschlussvorschlag

Der Magistrat der Universitätsstadt Marburg wird gebeten, ein kostenloses Busfahrangebot für alle Kinder und Jugendliche in Marburg während der Ferien und am Wochenende zu prüfen.

Begründung

Ein kostenloses Busfahrangebot für alle Kinder und Jugendliche in Marburg ermöglicht ein besseres Erreichen der Freizeitangebote. Zudem können so alle Kinder und Jugendliche, die auf Grund ihres Alters nicht zum Autofahren berechtigt sind, sich frei in der Stadt und den äußeren Stadtteilen fortbewegen. Dies ist auch für Kinder und Jugendliche der Fall, deren Eltern kein Auto besitzen oder nicht immer Zeit haben. So könnte man die Chancengleichheit fördern.

Für das Kinder- und Jugendparlament
Lasse Wenzel

1. Vorsitzender des KiJuPa Marburg

Anlage/n

Keine

Antrag	Vorlagen-Nr.:	VO/1410/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	06.07.2023
Antragsteller*in:	Klimaliste Marburg, B90/Die Grünen, SPD	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	nichtöffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Antrag der Fraktionen Klimaliste Marburg, B90/Die Grünen und SPD betr. Ergänzung der Geschäftsordnung

Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt folgenden neuen Abschnitt unter § 11 „Niederschrift“ in ihre Geschäftsordnung auf:

04. Die Stadtverordneten sind berechtigt, einen Audio-Mitschnitt ihres eigenen Redebeitrags öffentlich zu machen. Dabei müssen die Stadtverordneten dafür Sorge tragen, dass keine Persönlichkeitsrechte Dritter verletzt werden.

Begründung

Da es bislang weder ein Video- noch Audio-Streaming gibt, beschränkt sich die Teilhabe der Marburger*innen am demokratischen Prozess der Stadtverordnetenversammlung lediglich auf die Teilnahme in Präsenz, was sich nicht nur aus den vergangenen Corona-Jahren als schwierig gestaltet, oder dem, was in der lokalen Presse berichtet wird. Themen, die einzelnen Stadtverordneten oder auch politischen Gruppierungen (Parteien, Wählervereinigungen) wichtig sind, finden dadurch leider kaum den Weg in die Öffentlichkeit. Zur Stärkung der Partizipation der Marburger*innen am politischen Geschehen in Marburg, soll es Stadtverordneten daher ermöglicht werden, ihre eigenen Redebeiträge, unter Wahrung Persönlichkeitsrechte Dritter, öffentlich zugänglich zu machen und so auch der zunehmenden Politikverdrossenheit entgegenzuwirken.

Maik Schöniger

Jana Ullrich

Marion Messik

Christian Schmidt

Steffen Rink

Alexandra Klusmann

Anlage/n

Keine

Antrag	Vorlagen-Nr.:	VO/1439/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	19.07.2023
Antragsteller*in:	Marburger Linke	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	nichtöffentlich
Sozialausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Information und Beratung bei Mietpreisüberhöhung (§5 Wirtschaftsstrafgesetz)

Beschlussvorschlag

Die Universitätsstadt Marburg informiert über den Tatbestand der Mietpreisüberhöhung (§5 Wirtschaftsstrafgesetz) und berät und unterstützt Mieter*innen, gegen überbeuerte Mietpreise vorzugehen, etwa durch die Erstellung eines Informationsblatts, einer „Musteranzeige“ und fallbezogen durch Verhandlungen mit den Vermieter*innen.

Begründung

Nach den gesetzlichen Regelungen handelt ein*e Vermieter*in ordnungswidrig, wenn sie oder er ein geringes Wohnungsangebot dazu ausnutzt, um eine unangemessen hohe Miete zu verlangen. Der Gesetzgeber will dadurch sicherstellen, dass Wohnen für breite Schichten der Bevölkerung auch dann erschwinglich bleibt, wenn das Wohnungsangebot im Verhältnis zur Nachfrage gering ist. Eine solche Situation dürfte in der Universitätsstadt Marburg zweifelsohne gegeben sein.

Nach § 5 des Wirtschaftsstrafgesetzes darf die Miete nicht mehr als 20 % über der ortsüblichen Vergleichsmiete liegen. Diese Grenze darf nur überschritten werden, wenn dies zur Deckung der laufenden Kosten des Vermieters erforderlich ist.

Die Universitätsstadt Marburg sollte zukünftig offensiv mit einem Informationsblatt und über die

Homepage darüber informieren, dass sie Anzeigen oder Hinweise zu mutmaßlich überbewerteten Mietpreisen, das heißt solchen, die über dem in Marburg üblichen Niveau liegen, prüft und Mieter*innen dabei unterstützt dagegen vorzugehen. Als Vorbild kann das Amt für Wohnungswesen der Stadt Frankfurt am Main dienen.

Jan Schalauske

Roland Böhm

Inge Sturm

Tanja-Bauder Wöhr

Anja Kerstin Meier-Lercher

Renate Bastian

Miguel Sanchez-Arvelo

Anlage/n

Keine

Antrag	Vorlagen-Nr.:	VO/1440/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	19.07.2023
Antragsteller*in:	Marburger Linke	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	nichtöffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Tarifbindung im Beteiligungsbericht der Stadt ausweisen

Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung fordert den Magistrat auf, in den Beteiligungsberichten für städtische Beteiligungen und deren Tochtergesellschaften jeweils auszuweisen, wie viele Beschäftigte mit Tarifbindung, wie viele in Anlehnung an Tarifbindung und wie viele ohne Tarifbindung beschäftigt sind. Zudem soll jeweils festgehalten werden, welcher Tarifvertrag angewandt wird.

Begründung

Laut einer aktuellen Studie der Hans-Böckler-Stiftung arbeiten in Hessen aktuell lediglich nur noch 51 Prozent aller Beschäftigten in Unternehmen mit Tarifvertrag. Die sinkende Tarifbindung hat deutliche Konsequenzen für die Löhne und Arbeitsbedingungen. Beschäftigte ohne Tarifvertrag verdienen weniger und arbeiten länger.

Die öffentliche Hand hat verschiedene Möglichkeiten die Tarifbindung zu stärken. Auf Bundesebene besteht z.B. die Möglichkeit Tarifverträge für Allgemeinverbindlich zu erklären. Auf Landesebene bieten sich hierbei vor allem die öffentliche Auftragsvergabe und die regionale Wirtschaftsförderung an, wo die Anwendung von Tarifverträgen zu einer Voraussetzung für den Erhalt öffentlicher Gelder erklärt werden kann.

Auch die Universitätsstadt Marburg ist gefordert im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Anwendung von Tarifverträgen tatkräftig zu unterstützen und zu fördern und damit auch als Vorbild für andere Kommunen zu fungieren. Ein Beitrag dazu ist die Ausweisung der Tarifbindung in den Beteiligungsberichten der Stadt, um der interessierten Öffentlichkeit Auskunft darüber zu geben, wie viele Beschäftigte der Stadt und ihrer Tochtergesellschaften von einer Tarifbindung erfasst werden.

Jan Schalauske

Roland Böhm

Inge Sturm

Tanja-Bauder Wöhr

Anja Kerstin Meier-Lercher

Renate Bastian

Miguel Sanchez-Arvelo

Anlage/n

Keine

Kenntnisnahme	Vorlagen-Nr.:	VO/0994/2022-2
	Status:	öffentlich
	Datum:	17.08.2023
Dezernat:	I	
Fachdienst:	20.1 - Haushalts- und Finanzangelegenheiten	
Sachbearbeitung:	Aab, Jonas	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Kenntnisnahme	nichtöffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Kenntnisnahme	öffentlich

Entwicklung mehrjähriger Vorhaben der Stadtwerke Marburg GmbH

Beschlussvorschlag

Die Entwicklung der mehrjährigen Vorhaben (Wasserwerk Wehrda u. Umspannwerk Nord) sowie der damit verbundenen erforderlichen Freigabe der Leistungen wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt

Das Wasserwerk Wehrda ist unverzichtbare Voraussetzung zur Sicherung der künftigen Wasserversorgung. Daher muss die bereits begonnene Umsetzung fortgeführt werden. Ebenso ist das Umspannwerk Nord eine unverzichtbare Voraussetzung zur Sicherung der künftigen Stromversorgung mit Blick auf die steigenden Anforderungen zur Aufnahme und Weiterverteilung von Strommengen aus Erneuerbaren Energien und Lasten aus Wärmepumpen und Elektromobilität infolge der Elektrifizierung von Wärme- und Verkehrssektor. Daher muss die bereits begonnene Umsetzung fortgeführt werden.

Sehr lange Vorlauf-, Planungs- und Lieferzeiten sowie kurze Angebotsfristen überschreiten den jährlichen Planungshorizont des Wirtschaftsplans.

Daher wurde dem Aufsichtsrat der Stadtwerke Marburg GmbH vorgeschlagen, das Vorhaben zwecks Einräumung höherer Flexibilität in den internen Genehmigungsprozessen in Gänze freizugeben. Dies würde es erlauben, Meilensteine auch bei zeitlichen Kostenverschiebungen und Kostenerhöhungen intern freigeben und beauftragen zu können. Grundsätzlich werden die wirtschaftlichsten Angebote zum Zuge kommen.

Der Aufsichtsrat der Stadtwerke Marburg GmbH hat dem in seiner Sitzung am 06.07.2023 zugestimmt.

Der aktuelle Stand beider Maßnahmen, ist wie folgt:

Wasserwerk Wehrda:

Derzeit wird der Gebäuderohbau errichtet, hier ergab sich eine Kostensteigerung um 1,2 Mio. €. Bislang sind für das Projekt Kosten ab 2022 von 180 T€ entstanden. Ursprünglich wurde mit Gesamtkosten von ca. 5 Mio. € gerechnet. Insbesondere durch den Rohbau steigen die Kosten auf 7,35 Mio. €. Die Ausschreibung der weiteren Gewerke (Fassade, Verfahrens- und Elektrotechnik) erfolgt in Kürze und ist ebenfalls zeitnah zu beauftragen, um eine nahtlose Fortsetzung im kommenden Jahr zu gewährleisten.

Umspannwerk Nord:

Derzeit wird die 20 kV-Anbindung im Bereich Afföller verlegt. Bislang sind für das Projekt Kosten von 520 T€ entstanden. Ursprünglich wurde mit Gesamtkosten von 10,5 Mio. € gerechnet. Nun liegt eine Kostenschätzung für die 110 kV-Anbindung vor, wodurch die Kosten auf 17 Mio. € steigen. Hinzu kommt am Jahresende die Ausschreibung von Gebäuderohbau und des letzten Bauabschnitts der 20 kV-Anbindung. Angesichts kurzer Bindefristen werden die Firmen zeitnah zu beauftragen sein.

Nadine Bernshausen
Bürgermeisterin

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Anlage/n

Keine

Kenntnisnahme	Vorlagen-Nr.:	VO/1441/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	20.07.2023
Dezernat:	III	
Fachdienst:	50 - Soziale Leistungen	
Sachbearbeitung:	Meier, Monique	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Kenntnisnahme	nichtöffentlich
Sozialausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Kenntnisnahme	öffentlich
Behindertenbeirat	Kenntnisnahme	öffentlich

Umsetzungsprozess des Zweiten Marburger Aktionsplans zur Stärkung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen – Gesamtübersicht Mitte 2023 Beschlussvorschlag

Die Gremien werden gebeten, den Zwischenbericht zur Umsetzung des Zweiten Marburger Aktionsplans zur Stärkung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen zur Kenntnis zu nehmen.

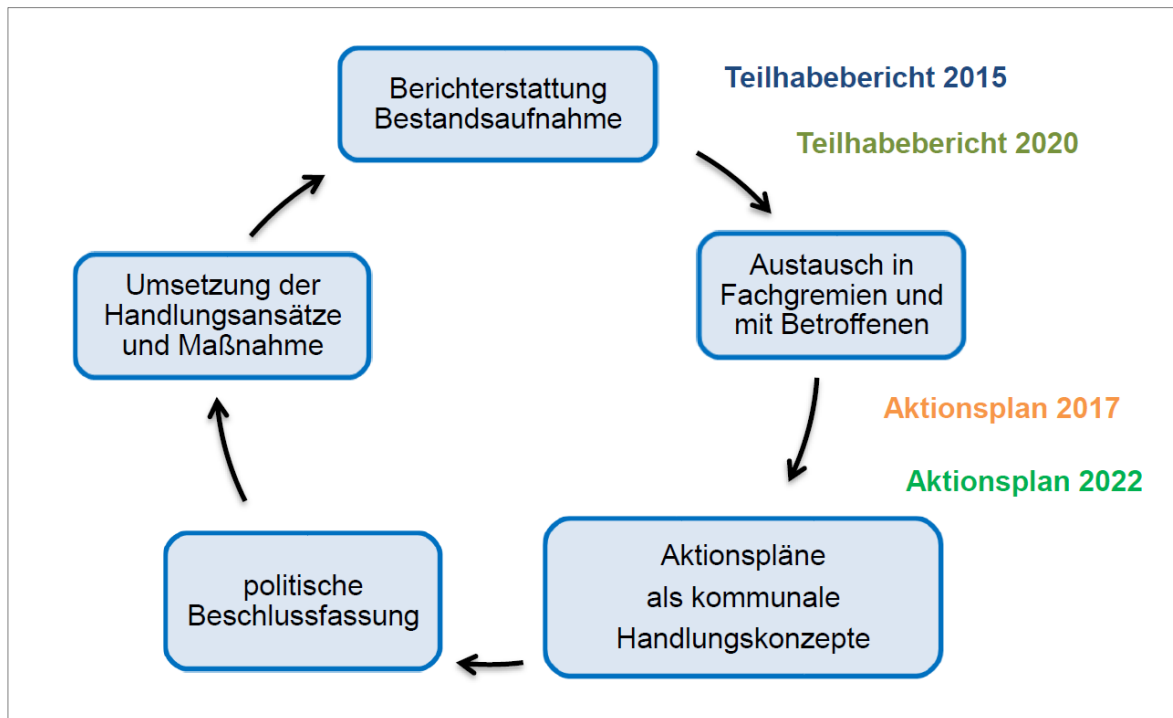
Der Umsetzungsprozess der 49 Handlungsansätze wurde von allen Beteiligten in einer tabellarischen Gesamtübersicht zum Stand „Mitte 2023“ dokumentiert.

Sachverhalt

In der Universitätsstadt Marburg wird die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) kontinuierlich umgesetzt. Mit dem Teilhabebericht 2015 und dem darauffolgenden Aktionsplan 2017 wurde ein wirkungsvoller Prozess begonnen, der mit einem zweiten Teilhabebericht (2020) und einem zweiten Aktionsplan im Jahr 2022 fortgesetzt wurde. Das Ziel ist die gleichberechtigte Teilhabe für Alle.

Zur Veranschaulichung der Herangehensweise in Marburg wird im Folgenden eine Grafik abgebildet. Diese zeigt die sich abwechselnden Bestandsaufnahmen in Form von Teilhabeberichten und die Erarbeitung von Aktionsplänen mit konkreten Zielen.

Grafik: Prozess der kommunalen Teilhabeplanung zur Umsetzung der UN-BRK¹



Die Teilhabeplanung in Marburg erfolgt auf der Grundlage von Bestandsaufnahmen, Bedarfsanalysen sowie dem Expert*innen- und Erfahrungswissen von Trägern, Vereinen, Organisationen und von Menschen, die selbst Behinderungen erfahren.

Der Zweite Marburger Aktionsplan zur Umsetzung der UN-BRK wurde im Auftrag des Magistrats und des städtischen Behindertenbeirats gemeinsam mit einer begleitenden Projektgruppe erarbeitet. Als Gesamtkonzept umfasst auch der zweite Plan Handlungsansätze und Ziele der städtischen Verwaltung und von zahlreichen Kooperationspartner*innen, um die Teilhabe von Menschen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen in Marburg weiter zu stärken.

¹ in Anlehnung an den Prozesszirkel von Rohrmann/Schädler/Wissel, vgl.: Schädler (2010): Örtliche Teilhabeplanung für Menschen mit Behinderungen als strategische Sozialplanung, in: Hartwig: Strategische Steuerung kommunaler Sozialpolitik. Eigenverlag des Deutschen Vereins für öffentliche und private Fürsorge e.V. Berlin, S. 135, eigene Darstellung der Sozialplanung der Stadt Marburg

Durch eine politische Beschlussfassung des aktuellen Aktionsplans wurde dieser als Handlungskonzept für die Universitätsstadt Marburg anerkannt. Zur Dokumentation der Umsetzung der Handlungsansätze erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung, um die Ergebnisse des Handlungskonzeptes zu veröffentlichen. Ein weiterer Zwischenbericht zum Umsetzungsprozess und ein „Abschlussbericht 2024“ folgen.

Für die Steuerung und Koordinierung des Gesamtprozesses ist die Sozialplanung der Universitätsstadt Marburg verantwortlich. Die Veröffentlichungen, Unterlagen und Protokolle der Arbeitstreffen sind online abrufbar: www.marburg.de/teilhabe.

Kirsten Dinnebier
Stadträtin

Anlage/n

- 1 Umsetzung des Zweiten Aktionsplans zur UN-BRK - Gesamtübersicht Mitte 2023

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
1.2 Seite 19	Musikunterricht an Förderschulen kooperativ weiterentwickeln	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • Die Kooperation mit der Carl-Strehl-Schule hat vor allem im Einzelunterricht für Jugendliche gute Ergebnisse gebracht. • So nehmen mittlerweile regelmäßig Schüler*innen der blista an Schülerbühnen der Musikschule teil. • Ebenfalls konnte sich eine Schülerin für den Wettbewerb Jugend musiziert qualifizieren. • Bei Mosaikschule und Erich-Kästner-Schule musste aus personellen Gründen (Weggang und Krankheit) die Kooperation unterbrochen werden. 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • Wiederaufnahme der Kooperation mit der Mosaikschule und der Erich-Kästner-Schule. • Begrenzender Faktor ist in der Musikschule die schwierige Situation der Personalgewinnung im Früherziehungsbereich. 	Musikschule Marburg e.V. <u>in Kooperation</u> blista, Mosaikschule, Erich-Kästner-Schule	fortlaufend
1.3 Seite 20	Innovative Räume für inklusives Lernen	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • Der Bauprozess hat sich aufgrund der allgemeinen corona- und kriegsbedingten Lieferschwierigkeiten etwas verzögert. 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • Der Schulbetrieb startet im neuen Gebäude voraussichtlich nach den Herbstferien 2023. 	Deutsche Blindenstudienanstalt e.V.	Bauvorhaben, befristet bis Fertigstellung Herbst 2023

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
2. Handlungsfeld: Arbeit und Beschäftigung				
2.1 Seite 25	Übergangsmanagement auf dem Weg von der Schule in den Beruf	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • Beratung/Begleitung von jungen Menschen und ihren Familien bzgl. einer beruflichen Perspektive: <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfs-/Potentialanalyse - Durchführung von Praktika zur Eignungsüberprüfung → Teilnehmendenzahl Stand Dez 2022: 15 → Teilnehmendenzahl Stand Juni 2023: 17 • Alle Teilnehmenden absolvierten mindestens ein Praktikum und es wurden verschiedene berufliche Perspektiven durchdacht und aufgezeigt. • Drei Teilnehmende wurden sogar in ihrem letzten Schulbesuchsjahr in 4-5 Praktika begleitet. Auf diese Weise konnte eine realistische berufliche Perspektive erarbeitet werden und alle Personen können im Sommer 2023 nach Beendigung der Schulpflicht direkt vermittelt werden. • Der Fachdienst kooperierte mit verschiedenen Schulen, anderen sozialen Akteuren in der Stadt und im Landkreis und der Agentur für Arbeit. Diese Kooperationen sind für alle Seiten vorteilhaft. • Neue Betriebe für praktische Erprobungen konnten akquiriert werden. 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • Nach der Vermittlung mehrerer Teilnehmenden im Sommer 2023 werden neue Teilnehmenden akquiriert, die vom Übergangsmanagement profitieren können. 	Arbeit und Bildung e.V.: Fachdienst betriebliche Inklusion	Seit 2022 fortlaufend Stand Dezember 2022 Stand Juni 2023 Sommer 2023 Sommer 2023

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
2.2 Seite 27	Das Projekt „Marburg. Inklusiv“ 2022 bis 2024 ⇒ Verbesserung von arbeitsmarktlichen Bedingungen und Teilhabe von schwerbehinderten Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen am Erwerbsleben.	1. aktueller Stand Durch die gemeinsam mit den Teilnehmenden erarbeiteten individuellen Qualifikations- und Leistungsprofile, sowie Praktika und Erprobungen, konnten bisher im Laufe des Projektes, jeweils unter Berücksichtigung der vorhandenen Beeinträchtigungen: - <u>17 Beschäftigungsverhältnisse</u> und - <u>ein Ausbildungsvertrag geschlossen</u> werden. 2. nächster Schritt Weiterhin ist die erfolgreiche Eingliederung von Teilnehmenden in das Erwerbsleben geplant durch: <ul style="list-style-type: none"> • individuelle Beratung und Unterstützung der Teilnehmenden mit sozialer und psychologischer Betreuung, sowie einer Stellenakquisiteurin. • Angebote zum Informationsaustausch, Stärkung der sozialen Interaktion und psychosozialer Stabilisierung. • Akquise von Betrieben und Abbau der Einstellungshemmnisse für schwerbehinderten Menschen. 	BBZ Berufs-Bildungszentrum Marburg GmbH KreisJobCenter-Marburg-Biedenkopf	Laufzeit bis 2024

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
3. Handlungsfeld: Selbstbestimmt Wohnen und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum				
3.1 Seite 34	Mieter*innen-Beratung bei der GeWoBau Marburg-Lahn zum selbstbestimmten Leben im eigenen Zuhause	1. aktueller Stand Bewerbung des Angebots über Stadtteilveröffentlichungen, über die Homepage und das Mieter*innen-Magazin „Bauen Wohnen Leben“; Dokumentation der Anträge für einen Umbau im Sinne der Barrierefreiheit <ul style="list-style-type: none"> • Mieter*innen-Zeitung • <u>24 Maßnahmen im Sinne der Barrierefreiheit</u> wurden von 2022 bis heute durchgeführt 2. nächster Schritt Sprechstunde des Sozialen Dienstes in den Stadtteilzentren <ul style="list-style-type: none"> • <u>regelmäßige Sprechstunde</u> durchgeführt, fortlaufendes Angebot 	GeWoBau Sozialer Dienst	Sommer / Herbst 2022 / bis heute fortlaufend fortlaufend ab Frühjahr 2023 fortlaufend
3.2 Seite 36	Mobile blista-Senior*innenberatung – Erfahrungen aus der Pandemie konstruktiv für die Weiterentwicklung nutzen ⇒ Ziel: Quartiersarbeit verstärken und Schulungsangebote erweitern	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • 2 Bürgerhilfen im Landkreis (Cölbe & Stadtallendorf) wurden geschult. • Konzeptentwicklung mit „Gesunde Stadt Marburg“ läuft. • Es haben <u>2 Ganztagschulungen à 10-20 Teilnehmer*innen für Personal aus Marburger Pflege- und Seniorenwohneinrichtungen</u> stattgefunden • 2 weitere Termine folgen noch in 2023. 	Deutsche Blindenstudienanstalt e.V.	2023 fortlaufend 2023 Herbst/Winter 2023

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • Die „Mittagstische“ sollen genutzt werden, um Kontakte herzustellen und das Angebot bekannt zu machen • Kontaktherstellung zu den ambulanten Pflegediensten ist aufgrund der allgemeinen Überlastungssituation weiterhin nur sehr schwer möglich. Wir als Deutsche Blindenstudienanstalt e.V. bleiben dran. 		2023 - 2024
3.3 Seite 38	Verbesserung der Zugänglichkeit von Läden und Gastronomie in der Oberstadt	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • Die Bestandsaufnahme der Zugänglichkeit von Läden und Gastronomie in der Oberstadt wurde begonnen. 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • Die Bestandsaufnahme wird weitergeführt, bis alle Gebäude daraufhin geprüft wurden, ob mit einfachen Maßnahmen die Barrierefreiheit hergestellt werden kann. • Anschließend folgt die Kontaktaufnahme mit den Inhaber*innen der Läden und Gastronomiebetriebe • Begleitung der Maßnahmen 	Stadt Marburg, Behindertenhilfe	begonnen bis Herbst 2023 Herbst 2023 bis Frühjahr 2024 bis 2025

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
3.4 Seite 39	Verbesserung der Nutzbarkeit von Behinderten-WC's in der Gastronomie	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • Die Bestandsaufnahme wurde begonnen. 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • Die Bestandsaufnahme wird weitergeführt. • Kontaktaufnahme mit den Gastronomiebetrieben • Begleitung der einzelnen Maßnahmen 	Stadt Marburg, Behindertenhilfe	begonnen bis Herbst 2023 ab Herbst 2023 2024 - 2025
3.5 Seite 41	Verbesserung der Barrierefreiheit an städtischen Liegenschaften bei Sanierungsmaßnahmen	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • Fachdienst Hochbau und Fachdienst Stadtgrün haben bereits für einige Liegenschaften eine übergeordnete Planung ausgearbeitet, die Entwicklungspotentiale unter verschiedenen Aspekten abbildet. • Barrierefreiheit steht hier genauso in der Betrachtung, wie beispielsweise die Anpassung an geänderte Nutzer*inneninteressen (z.B. Schulbau: Lernlandschaften) und Klimaschutz. • In der frühen Entwurfsstufe dieser übergeordneten Planung steht vorrangig das Thema rollstuhlgerechte Erschließung im Vordergrund. Andere Themen der Barrierefreiheit, wie beispielsweise kontrastreiche Gestaltung, schließen sich im Rahmen späterer Entwurfsstufen an. • Alle anstehenden Maßnahmen ordnen sich der übergeordneten Planung unter. 	Stadt Marburg, Fachdienst Hochbau	begonnen

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		<p><i>Beispiele:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u><i>Aufzug Otto-Ubbelohde-Schule</i></u> Im Zuge einer Innenraumsanierung soll denkmalgerecht ein Aufzug errichtet werden, der alle Ebenen rollstuhlgerecht verbindet. ➤ <u><i>Aufzug Richtsberg Gesamtschule</i></u> Im Zuge einer Sanierung der Lüftungsanlage wurde im Untergeschoss der Aufzugsschacht innerhalb der Lüftungszentrale errichtet, der nur hier verortet werden kann. ➤ <u><i>Aufzug Emil-von-Behring-Schule</i></u> Im Zuge der Erweiterung der Cafeteria soll ein Aufzug errichtet werden, der die oberen Schulhofebenen, den Verwaltungsbereich, die Naturwissenschaften sowie weitere Fach- und Klassenräume rollstuhlgerecht verknüpft. ➤ <u><i>Aufzug Gerhart-Hauptmann-Schule</i></u> Mit dem Erweiterungsanbau soll ein Aufzug errichtet werden, der alle Räume im Hauptgebäude sowie der Turnhalle rollstuhlgerecht anbindet. ➤ <u><i>Elisabethschule</i></u> Die geplante komplette Neukonzeption des inneren Erschließungssystems sieht einen neuen Treppenraum mit Aufzug an zentraler Stelle vor. ➤ <u><i>Modulbauten Schulzentrum Richtsberg (Richtsberg-Gesamtschule und Astrid-Lindgren-Schule)</i></u> Die Konzeption beider Modulbauten (Neubauten) sieht die Verbesserung der durch die topographischen Verhältnisse schwierigen Situation für Menschen, die einen Rollstuhl nutzen, vor. 		

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		<p><i>Die Gebäude werden direkt an den deutlichen Höhenversprüngen errichtet, die Aufzüge in den Gebäuden dienen somit auch zur Verbindung der Schulhofebenen.</i></p> <p>2. nächster Schritt <u>Übertragung der Vorgehensweise auf weitere Liegenschaften und bauliche Umsetzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Prinzip der übergeordneten Planung soll auf weitere Liegenschaften übertragen werden. • Der Abbau von Barrieren soll durch die bauliche Umsetzung der übergeordneten Planung stetig weiterverfolgt werden. 		<p>ab Sommer 2023 fortlaufend</p>
3.6 Seite 43	Öffentliche Spielplätze, Schulhöfe und Außenanlagen von Kindergärten auf dem Weg zu inklusiven Spiel- und Aufenthaltsräumen	<p><u>Allgemeine Anmerkung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Fachdienst prüft gegenwärtig bei allen Maßnahmen zur Neuanlage bzw. Ergänzung von Spielplätzen die Herstellung und Verbesserung barrierefreier Zugänge zu den Spielanlagen. Die Topografie der Stadtlage von Marburg macht dies jedoch nicht immer einfach. • Weiterhin wird von Seiten des Fachdienstes gerade eine „Checkliste“ zur Inklusion auf Spielplätzen vorbereitet, mit deren Hilfe eine Bestandsbewertung der städtischen Spielanlagen im Hinblick auf die Nutzungsmöglichkeiten und Vielseitigkeit der vorhandenen Ausstattung sowie die Zugänglichkeit des Spielplatzes und der Spielgeräte ermöglicht wird. 	Stadt Marburg, Fachdienst Stadtgrün und Friedhöfe	

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
	Ziel: ⇒ Allen Nutzenden – unabhängig von ihren Fähigkeiten – soll die Begegnung auf den Spielorten und Freizeitbereichen ermöglicht werden.	<ul style="list-style-type: none"> • Außerdem werden hier auch die örtlichen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel Beschattung, Einfriedung und Angebot von Ruhezonen sowie Sitzmöglichkeiten bewertet. • Diese Checkliste kann in Verbindung mit den im Antrag genannten „Leitlinien für Inklusion und Qualität“ gemäß DIN 18034 zur inklusiven Gestaltung von Spielanlagen im Stadtgebiet der Universitätsstadt Marburg herangezogen werden. • Ein konkreter Standort für die Planung und Umsetzung eines neuen, innerstädtischen unter den o.g. Gesichtspunkten der inklusiven Gestaltung im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens kann an dieser Stelle noch nicht benannt werden <ol style="list-style-type: none"> 1. Neben der Barrierefreiheit der Anlagen sollen die Plätze um Mobiliar wie Tischgruppen ergänzt werden um kommunikative Anknüpfungspunkte zu schaffen. Aber auch im Hinblick auf die Klimaanpassung sollen Sitz-/Treffpunkte mit Schattiermöglichkeiten ausgestattet werden. 2. Dies wird in kleinen Schritten in Absprache mit den Nutzenden realisiert. 		laufender Prozess


Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
	Ziele: ⇒ Es wird die Erhöhung des Anteiles von inklusiven Begegnungsangeboten und Spielelementen auf öffentlichen Kinderspielplätzen, Außenanlagen von Kindergärten, auf Schulhöfen sowie auf den Mehrgenerationenplätzen angestrebt. ⇒ Die Aufenthaltsqualitäten der Spiel- und Freizeitbereiche sollen verbessert werden.	Beispiele: <ul style="list-style-type: none"> • Mehrgenerationenplatz Zur Wann, Wehrda, In Planung mit Beteiligungsverfahren, Grünanlage mit Spiel- und Sportelementen, die altersübergreifende, inklusive Angebote beinhalten • Erich-Kästner-Schule, Neuplanung Schulhof durch externen Planer, • Martin-Luther-Schule, Neuer Schulgarten, Schaffung barrierefreier Zugang von Seiten des Schulhofs • Grundschule Marbach, Außenanlage Mensa-Neubau, Schaffung barrierefreier Zugang zu der Außenanlage unter schwierigsten topographischen Bedingungen • Grundschule Marbach, Barrierefreier Zugang zum Bolzplatz • Astrid-Lindgren-Schule, Richtsberg, Spielgerät Seilpyramide, Schaffung barrierefreier Zugang durch teilweise ebenflächige Ausführung der Einfassung • Soziale Achse Waldtal, Barrierefreier Zugang zu allen neu aufgestellten Spielgeräten, Spielflächen und Sitzgelegenheiten 	Fachdienst Stadtgrün und Friedhöfe (FD 67) & Fachdienst Sport & Fachdienst Jugendförderung Fachdienst 67 & Fachdienst Hochbau Fachdienst 67 & Fachdienst Schule Fachdienst 67 & Fachdienst Hochbau Fachdienst Stadtgrün und Friedhöfe 67 Fachdienst Stadtgrün und Friedhöfe 67 Fachdienst 67 & Fachdienst Tiefbau	begonnen in 2022, Vorentwurfsplanung begonnen in 2022, Entwurfsplanung fertiggestellt fertiggestellt Prüfung der Machbarkeit fertiggestellt fertiggestellt

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
	<p>Ziel:</p> <p>⇒ Erstellung einer Checkliste zur Eingruppierung der Spielorte und gegebenenfalls Ziele für Verbesserungen setzen</p> <p>Ziel:</p> <p>⇒ Überarbeitung des bestehenden Kinderspielplatz-Flyers, barrierefrei</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schule am Schwanhof, Barrierefreier Zugang zum Schulgarten • Kinderspielplatz Rimbergstr. Cappel, Barrierefreier Zugang zur großen Fallschutzfläche <p>➤ wird derzeit erarbeitet und 2024 fertiggestellt</p> <p>➤ wird derzeit erarbeitet und Anfang 2024 fertiggestellt</p> <p>➤ Empfehlungen für inklusive Spiel- und Aufenthaltsorte</p>	<p>Fachdienst Stadtgrün und Friedhöfe 67</p> <p>Fachdienst Stadtgrün und Friedhöfe 67</p>	<p>Prüfung der Machbarkeit</p> <p>Prüfung der Machbarkeit</p> <p>2024</p> <p>Anfang 2024</p>

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
3.7 Seite 45	Barrierefreie Bushaltestellen und Fahrgastinformationssystem	<p><u>Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. - Von den ca. 390 Haltepunkten in Marburg sind knapp ¼ barrierefrei ausgebaut. 2. - <u>Für die Jahre 2023/2024 ist der barrierefreie Ausbau weiterer 16 Haltestellen geplant.</u> <ul style="list-style-type: none"> - Ziel ist es, alle wichtigen Haltestellen barrierefrei auszubauen. Dies kann nur mit einem sehr großen Zeit- und Mitteleinsatz erreicht werden. - Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen wird die Wartefläche auf eine Mindestbreite von 2,50 m verbreitert. - Es kommen 22 cm hohe Busborde zum Einsatz, die einen optimalen barrierefreien Zugang mit minimalen Spaltbreiten zwischen Einstiegskante und Fahrzeug ermöglichen. Zudem werden Bodenindikatoren für Sehbehinderte verlegt. <p><u>Fahrgastinformationssystem (DFI)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. - In Marburg sind bereits zahlreiche Haltepositionen mit Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) ausgestattet. Durch die Errichtung der DFI-Anzeiger konnte die Zufriedenheit der Kundschaft erhöht und die Attraktivität des lokalen Nahverkehrs gesteigert werden. <ul style="list-style-type: none"> - Die in dem System integrierte Vorlesefunktion stellt eine deutliche Verbesserung für die vielen Sehbehinderten in Marburg dar. 2. - Die Ausstattung von Bushaltestellen mit DFI wird weiter fortgesetzt. 	<p>Stadt Marburg, Fachbereich Planen und Bauen, Fachdienst Tiefbau und</p> <p>Stadtwerke Marburg Consult GmbH</p>	<p>fortlaufend</p> <p>2023 - 2024</p> <p>fortlaufend</p>

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
4. Handlungsfeld: Geschlechtsspezifische Ansätze – Teilhabe von Frauen mit Beeinträchtigungen stärken				
4.1 Seite 51	Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus der Studie zur Teilhabe von Frauen mit Beeinträchtigungen Projekt „Frauen-Treff – für Frauen mit und ohne Behinderung“	1. <u>Fortsetzung des Projekts „Frauen-Treff – für Frauen mit und ohne Behinderung“:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Anknüpfend an den Frauen-Treff aus den Jahren 2021 und 2022 wurden für 2023 von März bis Juni insgesamt <u>9 weitere Angebote</u>, aus den Bereichen Bewegung, Kreativarbeit, Politik und Gesellschaft organisiert und beworben. • Die Ausgestaltung der Angebote erfolgte gemeinsam mit einer Honorarkraft mit Sehbehinderung. • Die Angebote bauen auf den Erfahrungen (Interessen der Teilnehmenden, Rückmeldungen aus AKs etc.) der letzten beiden Jahre sowie aktueller Gespräche auf. • Beworben wurde das Angebot via Mailverteiler, Flyer/Aushang im Schaukasten, Programmheft, Newsletter und WhatsApp sowie aufsuchender Arbeit u.a. bei der Lebenshilfe (Lahnwerkstätten, Wohngruppenleitungen), dem Behindertenbeirat, der Freiwilligenagentur und der AG Freizeit. • Auf Grundlage der Auswertung des Programms von Januar-Juni 2023 wird über dessen Fortführung oder alternative Angebote entschieden. 2. Zur inklusiveren Gestaltung von Veranstaltungen der Universitätsstadt Marburg wurden und werden Gespräche geführt mit: <ul style="list-style-type: none"> • Projektbüro „Gesunde Stadt“ zu den „Offenen Bewegungsangeboten“, dem Fachdienst Sport und Kursleitungen 	Stadt Marburg, Referat für Gleichberechtigung, Vielfalt und Antidiskriminierung	Planung des Programms: Januar und Februar 2023 Bewerbung des Programms: Februar bis Juni 2023 Aufsuchende Arbeit: Februar bis Juni 2023 Durchführung des Programms: März bis Juni 2023 Auswertung des Programms Juni bis Juli 2023

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
	Projekt „Beratung für alle – inklusive und geschlechtersensibel beraten“	<ul style="list-style-type: none"> • vhs Marburg: Die Zusammenarbeit soll für die Programmplanung 2024 intensiviert werden. • Um Frauen mit Hörbehinderung besser zu erreichen und eine stetigere Teilhabe zu ermöglichen, wird für September 2023 ein Austausch gemeinsam mit der vhs Marburg und gehörlosen Frauen geplant. <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Projekt „Beratung für alle – inklusive und geschlechtersensibel beraten“</u> <ul style="list-style-type: none"> • In enger Zusammenarbeit mit einer Arbeitsgruppe des Arbeitskreises „Frauen und Behinderung“ wurden ein <u>Leitfaden</u> und Prüfverfahren zur inklusiven und geschlechtersensiblen Beratung entwickelt. • Beteiligt waren: Vertreterinnen des Frauennotrufs Marburg e.V., des Hessischen Koordinationsbüros für Frauen mit Behinderung im Paritätischen Wohlfahrtsverband Hessen, der Ergänzenden unabhängigen Teilhabeberatung (EUTB) Marburg-Biedenkopf, des Vereines zur Förderung der Inklusion behinderter Menschen fib e.V., der AG Freizeit e.V. und Mitarbeiterinnen des Referats für Gleichberechtigung, Vielfalt und Antidiskriminierung. • Eine Auftaktveranstaltung am 13. Juli 2023 wird interessierte Beratungsstellen über das Projekt informieren. • Weitere Informationen: www.marburg.de/beratungfueralle 2. Pilotphase des Prüfverfahrens von September 2023 bis März 2024 		September 2023 Programm 2024 2023 Juli 2023 September 2023 bis März 2024

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		<ul style="list-style-type: none"> • Das Prüfverfahren soll in einer Pilotphase getestet und ggf. angepasst werden. • Die Verleihung der Zertifikate für teilnehmende Beratungsstellen der Pilotphase ist für März 2024 vorgesehen. • Weiterer Durchlauf der Prüfverfahrens ist für das 2. Halbjahr 2024 vorgesehen. 		2. Halbjahr 2024
4.2 Seite 53	Informationen über und Zugang zu Verhütungsmitteln und sexueller Bildung im Rahmen der sexuellen und reproduktiven Rechte 	1. aktueller Stand: <ul style="list-style-type: none"> - Es wurden Flyer <u>in einfacher Sprache</u> gestaltet. - Mit diesen Flyern und einem Anschreiben sind wir Ende Mai an ausgewählte Praxen von Hausärzt*innen, Gynäkolog*innen und Urolog*innen herangetreten. - Und des Weiteren sind wir herangetreten an ausgewählte (Beratungs-)Einrichtungen der Eingliederungshilfe für Personen mit unterschiedlicher Beeinträchtigung. 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> - Wir werden in einem 2. Schritt gezielt bei einigen Adressen nachfragen, ob alles angekommen ist und ins Gespräch treten. - Weiter wollen wir mit dem kostenfreien Angebot der <u>Verhütungsmittelberatung</u> an Einrichtungen herantreten. - Für den Sommer/Frühherbst überlegen / planen wir eine kleine offene (öffentlichkeitswirksame) <u>Veranstaltung zu „Verhütung“</u> in unseren Räumen. - Hierzu folgen weitere Informationen und die Einbindung des Gleichberechtigungsreferats und der Sozialplanung. 	pro familia Beratungsstelle Marburg	Frühjahr 2023 Mai 2023 Sommer / Herbst 2023

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		Zwischenfazit: - Die Erfahrung, dass es in unserer Region schwierig ist, Personen, Frauen mit Lernschwierigkeiten zu erreichen, zeichnet sich auch bei diesem Themenfeld ab.		
5. Handlungsfeld: Sicher und selbstbestimmt leben, Gewaltprävention und Unterstützung bei Gewalt				
5.1 Seite 58	Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum stärken: Licht und Sicht auf Plätzen und Wegen verbessern	1. aktueller Stand: Im Aktionsplan wurde für die Maßnahme und Zielsetzung „Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens durch Verbesserung der Beleuchtung“ eine <u>konkrete Route</u> entlang bekannter Angst-Orte genannt: - Vorplatz „Wilhelm-Röpke-Straße 6“ (sogenannte „PhilFak“) - Schülerpark - Waggonhalle - Radweg an der Gleisanlage zur Alten Kasseler Straße / parallel zur Schützenstraße - Ortenbergsteg Für eine Verbesserung der Situation entlang der genannten Orte wurden 2023 bisher vorbereitende Schritte gegangen: <ul style="list-style-type: none"> • <u>Move 35:</u> Die Maßnahme wurde in den MoVe 35-Endbericht eingebracht (siehe Seite 74 ff.) 	Stadt Marburg, Fachdienst Gefahrenabwehr, Koordination von Gewaltprävention Projekt Einsicht – Marburg gegen Gewalt	fortlaufendes Projekt: Umsetzungen müssen in größere Konzepte, insbesondere MoVe 35, integriert werden (im MoVe 35-Endbericht hat die Maßnahme zwei von drei Priorisierungspunkten erhalten) 2023

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Ortsbegehungen</u>: Mit Polizeihauptkommissarin Sonja Böhm, städtebauliche Beraterin im Polizei Präsidium Mittelhessen wurden zwei Begehungen mit den Gremien durchgeführt <ul style="list-style-type: none"> ➢ Projekt Einsicht – Marburg gegen Gewalt, im März, mit Expert*innen aus dem Bau- und Sicherheitsbereich ➢ Runder Tisch Sicherheit, im Juni, mit Oberbürgermeister und Fach-Politiker*innen aller Fraktionen des Stadtparlaments • <u>Öffentliche Präsentation der Ergebnisse der Ortsbegehung</u> mit Projekt Einsicht Ende Mai im Rahmen der KOMPASS-Sicherheitskonferenz <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Schriftlicher Bericht zu Empfehlungen</u> durch Polizeihauptkommissarin Sonja Böhm ist für Herbst in Aussicht gestellt. <p>Als Schritt für eine Umsetzung wird für das letzte Quartal 2023 Folgendes angestrebt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Weitergabe konkreter Umsetzungsempfehlungen</u> an den Fachdienst Hochbau, Fachdienst Tiefbau und gegebenenfalls die Stadtwerke Marburg 		<p>März 2023</p> <p>Juni 2023</p> <p>Mai 2023</p> <p>Herbst 2023</p> <p>letztes Quartal 2023</p>

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
5.2 Seite 61	Wendo – Selbstbehauptung und Empowerment für gehörlose/taube Frauen	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • Planung einer internen Trainerinnen-Schulung • Entwicklung eines Konzeptes „Selbstbehauptungs- und Gewaltprävention für gehörlose/taube Frauen“ 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> - Kontaktaufnahme mit <ul style="list-style-type: none"> • Vertreter*innen der gehörlosen Community • Gebärdensprachdolmetscherinnen 	Wendo Marburg e.V.	begonnen
5.3 Seite 63	Schulungen zu Handlungs- und Unterstützungsmöglichkeiten für pädagogische Fachkräfte in Fällen von Gewalt gegen Frauen mit Behinderungen	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung für das Thema Gewalt gegen Frauen mit Behinderungen durch Verschickung von Informationsmaterialien an Einrichtungen der Behindertenhilfe in der Stadt und im Landkreis • Ankündigung von Schulungen für Fachkräfte 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • gezielte Ansprache von Fachkräften in Einrichtungen der Behindertenhilfe 	Wendo Marburg e.V.	fortlaufend

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
6. Handlungsfeld: Sport, Kultur und Freizeit				
6.1 Seite 68	Teilhabe durch Sport – Mitdenken, Mitmachen, Miterleben Inklusion durch Sport	<p>1. aktueller Stand <u>Special Olympics World Games Berlin und Host Town Programm Marburg</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Von den 13 Hessischen Athlet*innen bei den World Games kamen 5 aus Marburg. Die 5 Frauen sind im Basketball 3x3 gestartet. • Vom 12.-15.6.2023 war eine Delegation aus den Vereinten Arabischen Emiraten zu Gast. Für die ca. 150 Gäste wurde ein Programm aus Sport, Kultur und Natur organisiert. Begegnungen mit Marburger Gruppen und Schulen waren Teil des Programms. • Die World Games sollen eine langfristige Wirkung haben. Es wurden Fördermittel für den Abbau von Barrieren beantragt. In den nächsten Jahren. <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weitere inklusive Angebote sollen entstehen. Konkret ist der Aufbau eines <u>Rollstuhl-Basketball-Teams</u>. • <u>KOMBINE-Eislaufprogramm</u> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Das Programm im Eispalast, der auf Kunsteis umgestellt wurde, ist mittlerweile etabliert. Rollstühle können mit Hilfe von Eisgleitern auf die Eisfläche 	Stadt Marburg, Fachdienst Sport/ Sportvereine	Oktober 2022 bis Februar 2023 Juni 2023 Juni 2023 fortlaufend Winter 2023/2024 Jeden Winter während des Eispalastes

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
6.4 Seite 74	Förderprogramm „Inklusion von Menschen mit Behinderungen und zur sozialen und kulturellen Teilhabe für Alle“	1. aktueller Stand Entwicklung der Kulturförderrichtlinien, Kennzahlen und Ziele, Abstimmungen mit den Kulturträgern und Akteur*innen, verwaltungsinterne Umsetzung und Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung <ul style="list-style-type: none"> • <u>Entwicklung der Richtlinien, Ziele und Kennzahlen</u> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines inklusiven Leitbilds für den Fachdienst Kultur - „Inklusion“ als qualitatives Ziel und quantitative Kennzahl in den Produkten 241010 und 241020 - Entwicklung eines Projektförderprogramms im Produkt 241020 mit mindestens 3 inklusive Förderprojekten • <u>Durchführung eines Kulturforums</u> <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung des Förderkonzepts mit den Kulturakteur*innen - Verwaltungsinterne Weiterentwicklung und Vorbereitung der Gremienarbeit 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stadtverordnetenbeschluss ➤ Einführung und Erprobung des Förderprogramms 	Stadt Marburg, Fachdienst Kultur	Oktober 2022 bis August 2023 Oktober 2022 Dezember 2023 Januar bis August 2023 September/Oktober 2023 2024


Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		<p><u>Theaterspielclub für Menschen mit Lernschwierigkeiten</u></p> <p>1. aktueller Stand</p> <ul style="list-style-type: none"> • HLTM bietet einen wöchentlichen Theaterspielclub für Menschen mit Lernschwierigkeiten an. • Dieser findet regelmäßig statt und wird geleitet von der Theaterpädagogin Mia Scarcello und ehrenamtlich unterstützt durch Nicole Preuss. <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine weitere inklusive Gruppe in Koproduktion mit dem Kunstmuseum ist in Planung. <p><u>Homepage in Leichte Sprache übersetzen</u></p> <p>1. aktueller Stand</p> <ul style="list-style-type: none"> • HLTM wird, bei finanzieller Unterstützung durch die Universitätsstadt Marburg, die Homepage in Leichte Sprache übersetzen. <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dem HLTM wurde diesbezüglich kein Geld zugesagt. Sobald die Finanzierung geklärt ist, erfolgt die Umsetzung. <p><u>Bauliche Maßnahmen</u></p> <p>1. aktueller Stand</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Kooperation mit der Stadt Marburg werden bauliche Maßnahmen umgesetzt. • Im Austausch mit der beratenden Behindertenhilfe und dem ausführenden Fachdienst Hochbau der Universitätsstadt Marburg wird ein <i>funktionstüchtiger Aufzug</i> für Rollstuhlfahrer*innen ins „Kleine Tasch“ (Theater am Schwanhof) eingebaut. • Der Aufzug ist aktuell kaputt. 		<p>September 2022 – Juli 2023</p> <p>Geplant für Spielzeit 2023 / 2024</p> <p>Geplant für Spielzeit 2023 / 2024</p>

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • Die Baumaßnahme ist für Sommer 2024 geplant. • Das HLTM sieht hier einen dringenden Bedarf und empfiehlt, die Maßnahme zeitnah umzusetzen. 		Sommer 2024
6.7 Seite 79	Inklusion im Kunstmuseum Marburg – Türen öffnen für Menschen mit Behinderung	<p><u>Organisation eines inklusiven Kunstfestivals zur Vernetzung von Akteur*innen</u></p> <p>1. aktueller Stand</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Inklusives Kunstfestival ist für Mai 2024 geplant. Ein "Save the date" wurde verschickt. <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbindung der Kooperationspartner*innen, verschiedener Akteurinnen/Akteure und Planung des Events. <p><u>Etablierung von Workshops, Führungen und Projekten von und mit Menschen mit Behinderung und den Projektpartnern Lebenshilfewerk Marburg-Biedenkopf e.V. und der Deutschen Blindenstudienanstalt e.V.(blista) - ggf. auch unter Einbeziehung anderer interessierter Organisationen.</u></p> <p>1. aktueller Stand</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwei Auftaktveranstaltungen bündelten die Ideen und Visionen von Menschen mit Behinderung und den vertretenen Initiativen und Vereinen. • Bisher haben 24 Workshops, Führungen oder Projektstage im Kunstmuseum Marburg stattgefunden (stand Juni 2023). 	Freunde des Museums für Kunst und Kulturgeschichte Marburg e.V. <u>Kooperationspartner*innen</u> Lebenshilfewerk Marburg-Biedenkopf e.V. und Deutsche Blindenstudienanstalt e.V. (blista)	Mai 2023 Mai 2023 bis Mai 2024 November 2022 April 2022 bis Juni 2023

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		<p>Darunter waren folgende Themen vertreten: taktile Architekturführung, Workshop "SPECIALS - Kunst in Bewegung", "Licht und Schatten" – Führung mit Workshop in Leichter Sprache.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erste Tandemführung mit einer Person mit Behinderung fand im Juni 2023 statt. • Kooperationsvereinbarungen mit den Projektpartnern Lebenshilfewerk Marburg-Biedenkopf e. V. (Herbst 2022) und der Deutschen Blindenstudienanstalt e. V. (blista) (Frühjahr 2023) wurden unterzeichnet. <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Führungen und Workshops zu den Themen: Willingshausen, Otto Ubbelohde und der Darstellung von Frauen in der Kunst und als Künstlerinnen sind geplant. • Ein inklusives Projekt zusammen mit dem HLTM bringt Kunst und Theater zusammen. Die Kuthea-Bande begleitet im Herbst 2023 die Ausstellung des Marburger Künstlers Otto Ubbelohde. • Durchführung von zwei internen Fortbildungen für das Führungs-/ Aufsichtspersonal zur Sensibilisierung für Museumsbesucher*innen mit Behinderung. <p><u>Abbau von Barrieren und verbesserte Zugänglichkeit des Kunstmuseums</u></p> <p>1. aktueller Stand</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Auftaktveranstaltung wurden verschiedene Bedarfe aufgezeigt. 		<p>Juni 2023</p> <p>November 2022 und Mai 2023</p> <p>Herbst 2023 bis Frühjahr 2025</p> <p>Herbst 2023 bis Februar 2024</p> <p>Herbst / Winter 2023</p>

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung eines Roll-ups, das bei Veranstaltungen auf das Projekt und die Inklusion im Kunstmuseum verweist. • Umsetzung eines Bereichs in Leichter Sprache auf der Webseite der Museumsfreunde Marburg zur Erstorientierung. <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung von taktil beschrifteten Handläufen und Schildern. • Umsetzung weiterer Texte zu einzelnen Kunstwerken und Themen in Leichte oder einfache Sprache. <p><u>Multimediale Unterstützung des Museumsbesuchs</u>, die eine barrierearme Auseinandersetzung mit Kunst ermöglicht und die bereits realisierten inklusiven Audioguides, Tastpläne und taktilen Modelle ergänzen</p> <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung von multimedialer Unterstützung in Form von drei Hands-On-Stationen für den Museumsbesuch. • Planung einer barrierearmen App für das Kunstmuseum Marburg. • Weitere taktile Objekte unterstützen den Museumsbesuch für sehbehinderte und blinde Besucher*innen. 		<p>November 2022</p> <p>Frühjahr 2023</p> <p>Winter/Frühjahr 2023</p> <p>Sommer 2023 bis Herbst 2024</p> <p>Herbst 2023 bis Frühjahr 2025</p> <p>Herbst 2023 bis Frühjahr 2025</p> <p>Herbst 2023 bis Frühjahr 2025</p>


Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
6.8 Seite 81	Inklusive Freizeitprojekte mit musikalischem Schwerpunkt	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • In den Sommerferien 2023 wird mit dem Fachdienst Jugendförderung das Projekt „Songfabrik“ durchgeführt, das so angelegt ist, dass Jugendliche mit besonderem Betreuungsbedarf daran teilnehmen können. 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • Die in der Vergangenheit erfolgreichen Kooperationen mit dem Lebenshilfswerk Marburg-Biedenkopf sollen im kommenden Schuljahr fortgeführt werden. • Ebenso ist die kontinuierliche Fortsetzung des Sommerferienprojekts „Songfabrik“ vorgesehen. Begrenzender Faktor ist auch hier die Personalsituation an der Musikschule. 	Musikschule Marburg e.V. mit Stadt Marburg, Fachdienst Jugendförderung mit Lebenshilfswerk Marburg-Biedenkopf e.V. Familie Bildung Kultur	begonnen ab Schuljahr 2023/2024
6.9 Seite 82	Inklusive Begegnungsförderung zur Sicherung des Wohlergehens aller in der sozialräumlichen Entwicklung am Beispiel Cappel	1. Aufbau von „Settings“ Wiederkehrender Begegnungen alters- und sozialstrukturübergreifend. <ul style="list-style-type: none"> • Installation eines Quartiersmanagements im Stadtteil Cappel. <ul style="list-style-type: none"> - Seit Juli 2022 ist das Quartiersmanagement eine zentrale Anlaufstelle für die Bürger*innen und deren Anliegen im Stadtteil. • Maßnahmen zur Begegnungsförderung <ul style="list-style-type: none"> - Bewegungs- und Gesundheitstag 2022 in Cappel. Verschiedene Cappeler Vereine, Initiativen und Freiwillige boten ein buntes ganztägiges 	Stadt Marburg, Koordinierungsstelle Gemeinwesenarbeit im Fachbereich Soziales und Wohnen	Juli 2022 September 2022

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
	 <p>ANMELDEFORMULAR (abzugeben bis zum 14.04.2023 bei Vanessa Martin – Quartiersmanagement Cappel, Marburger Straße 213, 35043 Marburg)</p> <p>Name, Vorname _____ Adresse _____ PLZ, Stadt _____ Telefonnummer _____</p> <p>Anzahl der Begleitpersonen _____ davon Kinder _____ W/ich möchte(n) teilnehmen am <input type="checkbox"/> 28.04.2023 <input type="checkbox"/> 12.05.2023</p>	<p>Bewegungs- und Gesundheitsangebot, zusätzlich dazu wurden Vorträge und interaktive Maßnahmen angeboten und wahrgenommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung von Vernetzungs- und Kooperationsstrukturen im Stadtteil. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Der Capper Veranstaltungskalender bietet eine Plattform für Austausch und Vernetzung unter der Leitung der Quartiersmanagerin Frau Vanessa Binzen • Inklusive beziehungsweise barrierearme Begegnungsförderung - Oberstadt- Ausflug im Frühjahr 2023 initiiert vom Quartiersmanagement Oberstadt in Kooperation mit dem Quartiersmanagement Cappel <ul style="list-style-type: none"> ➤ eine barrierefreie Veranstaltung mit kostenfreiem Angebot, extra organisiertem Bus und individuellen Lösungen bei (mobilitätsbedingten) Einschränkungen <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bewegungs- und Gesundheitstag in Cappel 2023 • Aufbau von einer breiten, bedarfsgerechten und möglichst barrierefreien Öffentlichkeitsarbeit im Stadtteil Cappel über <ul style="list-style-type: none"> - digitale Kanäle (Homepage, Newsletter), - analoge Kanäle (Haushaltseinwürfe, klassische Pressemitteilungen) und - innovative Mischformen (Info-Bildschirm – in Vorbereitung) als fortlaufende Angebote zur Begegnungsförderung im Stadtteil. 		<p>Dezember 2022</p> <p>April-Mai 2023</p> <p>September 2023</p> <p>ab Sommer 2023</p>

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
7. Handlungsfeld: Politische Mitsprache und Mitbestimmung				
7.1 86	Politische Beteiligung für Frauen mit Beeinträchtigungen	Die Umsetzung ist für 2024 vorgesehen	Stadt Marburg, Referat für Gleichberechtigung, Vielfalt und Antidiskriminierung	noch nicht begonnen 2024
8. Handlungsfeld: Gesundheit und Pflege				
8.1 Seite 89	Ausbau der Beratungsarbeit des städtischen Pflegebüros	1. aktueller Stand: - Stellenausschreibung und Stellenbesetzung seit 09/2022 sowie anschließende Einarbeitung der neuen Mitarbeiterin sind erfolgt: <ul style="list-style-type: none"> • Eine Vergabe von Beratungsterminen mit kürzerer Wartezeit ist nun möglich! • Eine der Anfragesituation entsprechende Vergabe von Terminen (auch als Hausbesuch) ist jetzt wieder besser möglich. • Veranstaltungen zur Vereinbarung von Pflege und Beruf wurden wiederaufgenommen 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • Wiederaufnahme des Vortragsangebots für Präsenzveranstaltungen kurzfristig geplant • Erstellung von Informationsmaterial, zum Beispiel Handreichung Nachbarschaftshilfe/ hauswirtschaftliche Unterstützung erfolgt; eine Aktualisierung ist in Arbeit 	Stadt Marburg, Pflegebüro	September 2022 Stellenbesetzung abgeschlossen ab sofort fortlaufend Mitte 2023 bis zum Herbst 2023 abgeschlossen

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
8.3 Seite 93	<p>Helfende Hände am Richtsberg</p> <p>⇒ Ziel war es, eine Unterstützung im Alltag anzubieten, ein Schwerpunkt war der kultursensible Umgang.</p> <p>⇒ Neben der Qualifizierungsmaßnahmen von Helfenden Händen zur Alltagsunterstützung lag ein weiterer Schwerpunkt in der Weitervermittlung in berufliche Qualifizierungen im Pflegebereich.</p>	<p>1. aktueller Stand</p> <ul style="list-style-type: none"> Im Sommer 2022 fand eine Schulung für Helfende Hände, mit insgesamt acht Teilnehmerinnen statt, von denen am Ende <u>drei ein Zertifikat</u> für die vollständige Schulung erhielten. Die anderen Teilnehmerinnen absolvierten den Kurs nur teilweise, bzw. nahmen an den angeschlossenen Praktika nicht teil. Die drei Absolventinnen erhielten damit auch die Basisqualifikation zur Betreuungskraft nach §45a SGB. Keine der Teilnehmerinnen war im Anschluss bereit als Helfende Hand tätig zu werden. Der größte Teil strebt einen Arbeitsplatz auf dem ersten Arbeitsmarkt an. Dabei wurden sie vom BSF e.V. unterstützt. Von den bisher geschulten Helfenden Händen ist nur noch <u>eine Dame als Helfende Hand im Stadtteil</u> unterwegs. Sie wird fest bei einer hilfebedürftigen Person eingesetzt. <p>2. Das Projekt ist zwischenzeitlich in die Stadthummeln von der IKJG und dem AKSB übergegangen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ein Teil der Teilnehmerinnen wurde über die Möglichkeit im Projekt Stadthummeln des IKJG e.V / AKSB e.V. mitzuarbeiten informiert. Im Gegensatz zu den Helfenden Händen, das auf Ehrenamt beruht, gibt es in diesem Projekt eine Entlohnung. 	Bewohnernetzwerk für Soziale Fragen e.V	<p>2022</p> <p>Nach einer weiteren Schulung „Helfende Hände“ ist das Projekt <u>so gut wie abgeschlossen</u>.</p> <p>Die Helfenden Hände wurden teilweise an das Projekt Stadthummeln verwiesen.</p>

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
9. Handlungsfeld: Kommunikation und Information				
9.1.1 Seite 97	Pilotprojekt „Raus ins Leben – digitale Teilhabe“	<p>1. aktueller Stand</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umfrage von in Marburg lebenden SGB XII Leistungsberechtigten zum Thema „Digitale Teilhabe“. • <u>1.564 Menschen wurden angeschrieben und 170 haben sich zurückgemeldet (rund 11%).</u> • Inhalte waren u.a. der Umgang mit Smartphone, PC, Videokonferenzen, „virtual reality“ ... • Es folgte eine Auswertung der Umfrage. • Als Erkenntnisgewinn wurden die Inhalte und Ziele des Handlungsansatzes an die geäußerten Bedarfe der Klientel angepasst. <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sammlung und Zusammenstellung von in Marburg vorhandenen geeigneten Lernangeboten für erwachsene Menschen (18 bis ca. 60 Jahren) mit chronischen Beeinträchtigungen oder Behinderungen. (Für Senior*innen gibt es bereits Angebote) • Sammlung von Anbietern leihweiser, kostenarmer- oder kostenfreier Endgeräte • Partizipative Entwicklung für einen „<u>Digitalen Lernort für Alle</u>“. ⇒ Unter Einbeziehung vorhandener Synergien. ⇒ In zentraler Lage in Marburg mit Beteiligung von Verwaltung, Universität, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Und mit sich anschließendem „Proof of Concept“. 	Stadt Marburg, Fachdienst Soziale Leistungen, Angebot „Raus ins Leben“	<p>bis Oktober 2022</p> <p>bis Ende 2022</p> <p>seit Anfang 2023 fortlaufend</p>

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
9.1.2 Seite 99	Digitale Teilhabe älterer Menschen im Bereich Kommunikation – neues Angebot einer zugehenden Beratung 	1. aktueller Stand – Teilnahme der Altenhilfe an Schulungsangeboten der Freiwilligenagentur Marburg-Biedenkopf (FAM) sowie an Hospitationen in der Smartphone- und Tablet-Sprechstunde <ul style="list-style-type: none"> • <u>Kooperationsvereinbarung mit der FAM</u> Vereinbarung einer Begleitung der Altenhilfe durch Digital-Lots*innen bei Hausbesuchen • <u>6 Hausbesuche bei 4 Klient*innen</u> in Kooperation mit Digital-Lots*innen aus der Gruppe der Ehrenamtlichen (FAM) durchgeführt • <u>ein Flyer für das neue Angebot</u> wurde erstellt (Öffentlichkeitsarbeit) 2. nächster Schritt – schrittweise erfolgen der Ausbau und die Verstärkung des Angebots <ul style="list-style-type: none"> • in Kooperation mit dem Fachdienst Altenplanung wird das Ausleihen von digitalen Endgeräten für die Schulungen ermöglicht, sofern Menschen keine technische Ausstattung zur Verfügung haben. • Angebot und Unterstützung bei gewünschter Teilnahme an der Sprechstunde des Seniorenbeirates in digitalem Format für ältere Menschen. Die Sprechstunde wird jeden 3. Montag im Monat angeboten. 	Stadt Marburg, Altenhilfe / Geschäftsstelle des Seniorenbeirats	Oktober 2022 bis Februar 2023 Februar 2023 Februar bis Mai 2023 April 2023 Mai 2023 bis 2024

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
		<ul style="list-style-type: none"> • 24.08.2022 mit Erprobung von Tools (digitale Anwendungen) wie Breakout-Rooms (mehrere separate Sitzungen), telefonische Einwahl etc. • 31.08.2022 mit Erprobung von Tools (digitale Anwendungen) zur Teilnahme an Video-konferenzen (Zugangsmöglichkeiten, Teilen von Fotos und Dokumenten, Protokoll mitschreiben) • 03.10.2022 Fotos teilen, über Browser: Portale für alte Fotos finden (interessengeleitet) • 27.10.2022 Austausch zur Corona-Lage bei Senior*innentreffs und digitale Entwicklungen (Wehrshausen) • 09.11.2022 Erprobung von Tools (digitale Anwendungen) wie Hintergrund ändern, Abstimmungen durchführen u.s.w. • Anfang Dezember Einweisung / Anleitung für die TN an einer Videokonferenz per Smartphone + Einrichtung eines Mail-Accounts für zwei Seniorenbeiratsmitglieder • TN Digitale Sprechstunde vor Ort mit Smartphone und Unterstützung, zwei weitere Seniorenbeiratsmitglieder (Nachahmungseffekt) <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventuell zugehende Vorstellung des Seniorenbeirats im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit für die Sprechstunde mit hybrider / auch digitaler Sprechstunde bei 2 - 3 Initiativen • Veranstaltung für Nachbarschafts- und Beteiligungsprojekte im Rahmen von „Gut Älterwerden“ im BiP am 12.07.2023 als hybrides Angebot zur Teilhabe 	<p>Stadt Marburg Altenplanung + Altenhilfe + Seniorenbeirat</p>	<p>Herbst / Winter 2022</p> <p>voraussichtlich Juli / August 2023</p> <p>bis Oktober / November 2023</p>

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
9.2 Seite 103	Relaunch der städtischen Homepage „www.marburg.de“ unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit	<p>1. aktueller Stand</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Analyse abgeschlossen</u>. Untersuchungen von <ul style="list-style-type: none"> - Inhalten (Content) - Navigationssystem (System zur Positionsbestimmung) - Benutzerfreundlichkeit (Usability) und - Barrieren der aktuellen Homepage sind abgeschlossen und Analysetools für weiteres gezieltes Erfassen (Monitoring) von Zugriffzahlen und Nutzer*innenverhalten auf der Seite sind umgesetzt (implementiert). • <u>Zielsystem und Leistungsanforderungen</u> an das CMS-System und das neue Webdesign sind definiert – mit Schwerpunkt auf Usability (Benutzerfreundlichkeit) und Barrierefreiheit. • <u>Konzeptionelle und redaktionelle Überarbeitung</u> der Inhalte (Contents) auf der bestehenden Homepage in Vorbereitung auf den Neustart (Relaunch). • <u>Erstellung redaktioneller Leitlinien und schrittweise Neuorganisation</u> der Aufgaben zur konzeptionellen und redaktionellen Betreuung der Homepage (Zentralredaktion). <p>2. nächster Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Entwicklung</u> des neuen, zeitgemäßen Webdesigns (Gestaltung der Internetseite). • <u>Fortlaufende Überarbeitung</u> der Inhalte • <u>Einbindung eines Gebärden-Avatars</u> (Modellprojekt mit Marburger Beteiligung) wird geprüft. • dann Relaunch (Neustart) der Homepage • Prüfung der Barrierefreiheit 	Stadt Marburg, Fachdienst Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	<p>begonnen im September 2022</p> <p>befristetes Projekt</p> <p>Abschluss voraussichtlich im Sommer/Herbst 2024</p>

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
9.3.1 Seite 105	Erstellung von Informationsmaterial zum Angebot der Einzelfallberatung der Jugendberufshilfe (JBH) in Leichter Sprache	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • Zielsetzung der Jugendberufshilfe allgemein: <ul style="list-style-type: none"> - Integration, Teilhabe und Bildungschancen fördern durch Präventionsprogramme, - Stärkung der selbstbestimmten/ eigenverantwortlichen Lebensführung, - Unterstützung bei der Aneignung sozialer, persönlicher, beruflicher Kompetenzen • Ein Flyer ist bereits fertig 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • Flyer in Leichter Sprache wird erstellt 	Stadt Marburg, Fachstelle Jugendberufshilfe / Jugendhilfe-Schule	fortlaufend abgeschlossen Dezember 2023
9.3.2 Seite 107	Informationen im Bereich Kultur und Kulturservice in Einfache und Leichte Sprache übersetzen und Audiodateien anbieten Ziele: ⇒ Barrierefreie Digitalisierung der Internetseiten für Kultur und Kulturservices. ⇒ Übersetzung der Seiten in Einfache bzw. Leichte Sprache. ⇒ Übersetzung der wichtigsten Inhalte in Audio bzw. Audiodeskription und Gebärdensprache.	1. aktueller Stand <ul style="list-style-type: none"> • Inhaltliche und formale <u>Überarbeitung der Förderrichtlinien</u> und Downloadformulare. • Auswahl weiterer zu übersetzender Inhalte. 2. nächster Schritt <ul style="list-style-type: none"> • <u>Erstellung eines Konzepts</u> in Abstimmung mit dem Behindertenbeirat und der blista. • <u>Übersetzung</u> der ausgewählten Inhalte in Einfache und Leichte Sprache als Audio- und Filmdateien • <u>Implementierung</u> auf die Internetseite und Erprobung 	Stadt Marburg, Fachdienst Kultur Behindertenbeirat / blista e.V.	Oktober 2022 bis August 2023 September bis Dezember 2023 Januar bis März 2024 ab März 2024

Aktionsplan Gliederungsnummer + Seitenzahl	Handlungsansatz Titel im Aktionsplan	bisherige Umsetzung und erreichte (Teil-) Ziele 1. aktueller Stand 2. nächster Schritt	verantwortliche Institution	zeitlicher Rahmen
9.9 Seite 121	Sensibilisierung für Inklusion durch Öffentlichkeitsarbeit und PR-Aktionen	<p><u>Sensibilisierung von Fahrradfahrer*innen für mehr Rücksicht im Straßenverkehr im Hinblick auf Menschen mit Behinderung und ältere Menschen</u></p> <p>1. - Verteilen von Sattelschonern mit einer entsprechenden Botschaft - Aktion durchgeführt im März 2023</p> <p><u>Verständnisvolle Handwerker*innen zu Hause</u></p> <p>1. - Fortbildung mit Handwerkskammer und Innungen zur Sensibilisierung im Umgang mit Menschen mit Behinderung und Senior*innen in deren Wohnung angefragt. - Bei Handwerkskammer aus Zeitgründen abgelehnt. 2. - neuer Versuch 2024</p> <p><u>Fortbildung Busfahrer*innen zum Thema Beförderung von demenzkranken Menschen</u></p> <p>1. - Anfrage wurde von den Stadtwerken abgelehnt, da das Thema bereits in der Ausbildung enthalten ist. 2. - kein weiteres Vorgehen geplant</p> <p><u>Mehr Ruhebänke in der Stadt</u></p> <p>1. - Antrag von Neue Arbeit Marburg GmbH / Projekt die inklusive pr an alle Fraktionen im Marburger Stadtparlament gegeben, inklusive der Forderung nach Überprüfung langsamerer Ampeltaktungen sowie Suche nach Lösungen besser begehbare denkmalgeschützter Pflastersteinstraßen 2. - Nachhaken bei den Fraktionen im Stadtparlament zur Ergebnissicherung</p>	Inklusive PR – Ein Projekt von Neue Arbeit Marburg GmbH	März 2023 abgeschlossen Oktober 2022 2024 Oktober 2022 abgeschlossen November 2022 Oktober 2023



MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Marburger Aktionsplan 2022 zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention
Zweites kommunales Handlungskonzept zur Stärkung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen

Sozialplanung der Universitätsstadt Marburg
Fachbereich Soziales und Wohnen

Veröffentlichungen: www.marburg.de/teilhabe

© Magistrat der Universitätsstadt Marburg
Fachbereich Soziales und Wohnen
Sozialplanung

Kenntnisnahme	Vorlagen-Nr.:	VO/1465/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	01.09.2023
Dezernat:	I	
Fachdienst:	20.1 - Haushalts- und Finanzangelegenheiten	
Sachbearbeitung:	Birgit Stey (SWMR Consult)	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Kenntnisnahme	nichtöffentlich
Bau- und Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Kenntnisnahme	öffentlich

Prüfauftrag zum kostenlosen Busverkehr in Marburg

Beschlussvorschlag

Das beigefügte Gutachten des Prüfauftrags zum kostenlosen Busverkehr in Marburg der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt

Die Stadtverordnetenversammlung hat den Magistrat und die Stadtwerke Marburg beauftragt, die Möglichkeit der Einführung eines kostenlosen Nahverkehrs für das Gebiet der Universitätsstadt zu prüfen. Mit der Prüfung wurde das anerkannte Verkehrsforschungsinstitut WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH beauftragt.

Das beigefügte Gutachten liefert eine Betrachtung der Erfahrungen aus bisherigen Projekten kostenloser Nahverkehre und stellt die aktuelle Situation der Nahverkehre in Deutschland nach Einführung des 49-Euro-Tickets und in Hessen nach dem Start des verbilligten 31-Euro-Tickets dar.

Nadine Bernshausen
Bürgermeisterin

Anlage/n

- 1 Bericht zum Nulltarif Marburg

Nulltarif für den ÖPNV in Marburg

Analyse der Auswirkungen

Auftraggeber:

Stadtwerke Marburg Consult GmbH
Am Krekel 55
35050 Marburg

im Auftrag der Universitätsstadt Marburg

Auftragnehmer:

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung
und Infrastrukturplanung GmbH
Nordstraße 11
38106 Braunschweig

Bearbeiter:

Jochen Sauer
Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer

August 2023

Inhalt

1	Ausgangslage.....	1
2	Günstige Tarifangebote und ihre Wirkung auf Fahrgastnachfrage, ÖPNV-Finanzierung und Umwelt	2
3	Tarifkonzept Nulltarif in der Stadt Marburg.....	5
3.1	Tarifliche und finanzielle Rahmenbedingungen	5
3.2	Tarifkonzept	5
4	Tarifliche Folgewirkungen des Nulltarifs	6
4.1	Verbundtarif RMV	6
4.2	Tarifangebote der Deutschen Bahn AG	6
4.3	Deutschlandticket inkl. Hessenpass mobil	6
4.4	Sonstige tarifnahe Einnahmen	8
5	Finanzielle Folgewirkungen	9
6	Nulltarif Marburg – Zusammenfassung	11

1 Ausgangslage

Die Stadtverordnetenversammlung Marburg hat beschlossen, die Möglichkeiten eines kostenlosen Marburger Stadtbussystems für alle prüfen zu lassen. Angestoßen wurde der Ratsbeschluss durch eine Unterschriftensammlung von Fridays for Future, die ein Bürgerbegehren „kostenloser ÖPNV“ initiieren wollten. Vorherige Ratsbeschlüsse zu einem kostenlosen Nahverkehr am Wochenende wurden damit hinfällig.

Im vorliegenden Projekt wurden die tariflichen und wirtschaftlichen Auswirkungen eines kostenlosen Marburger Stadtbussystems untersucht. Im ersten Schritt wurde das Tarifkonzept eines Nulltarifs in der Stadt Marburg konkretisiert. Da der Stadtverkehr Marburg in den Verkehrsverbund RMV eingegliedert ist, muss ein solches Tarifangebot in Abstimmung mit allen Verbundpartnern in das RMV-Tarifangebot und die darauf aufbauende Einnahmenaufteilung integriert werden. Hierbei sind die bestehenden vertraglichen Regelungen zu beachten. Im Folgenden wurde unterstellt, dass die Stadt Marburg die entgehenden Brutto-Tarifeinnahmen vollumfänglich gegenfinanziert und diese Finanzmittel in die RMV-Einnahmenaufteilung einbringt. Die insgesamt bereitzustellenden Finanzmittel müssen entsprechend der Nachfrage-, Preis- und Vertriebsentwicklung im Verbundgebiet dynamisiert werden.

Neben dem RMV-Tarif sind auch Verflechtungen zum Tarif der Deutschen Bahn AG und dem Deutschlandticket zu beachten. Auch die Pandemie der letzten drei Jahre hat sich auf die wirtschaftliche Situation des ÖPNV ausgewirkt und muss daher mitbetrachtet werden, insbesondere weil die Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 als Vor-Pandemie-Situation bis heute eine wesentliche Grundlage für die ÖPNV-Finanzierung darstellen.

Um die Bedeutung günstiger Tarifangebote und ihre Wirkung auf Fahrgastnachfrage, ÖPNV-Finanzierung und Umwelt besser einschätzen zu können, werden im folgenden Kapitel 0 Erfahrungen aus verschiedenen Tarifprojekten in Europa zusammengetragen.

2 Günstige Tarifangebote und ihre Wirkung auf Fahrgastnachfrage, ÖPNV-Finanzierung und Umwelt

Bislang haben nur wenige Städte und Regionen in Europa einen Nulltarif eingeführt und umfassende Daten zu den Auswirkungen vorgelegt. Seit 2018 wurden diverse Projekte in Deutschland gestartet, um kostenlose ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen. Einen Überblick findet man bei Wikipedia.¹ Allerdings sind dort auch Tarifangebote wie z. B. das LandesTicket Hessen aufgeführt, welches den Arbeitnehmern auf den ersten Blick eine kostenlose ÖPNV-Nutzung ermöglicht; diese Nutzung wird jedoch durch den Arbeitgeber gegenfinanziert.

Generell lässt sich feststellen, dass nicht nur der Fahrpreis von den Kunden als Tarifhürde wahrgenommen wird. Auch die Komplexität der Tarifangeboten hinsichtlich der Fahrausweissortimente und räumlicher Begrenzungen kann eine Tarifhürde sein. Darüber hinaus kann der Verkaufsvorgang als Tarifhürde wahrgenommen werden. Smartphone-Apps können hier neue Kundensegmente erschließen, wenn sie einfach und intuitiv bedienbar sind.

Im Folgenden werden Erfahrungen aus verschiedenen Tarifprojekten zusammengestellt, um darauf aufbauend die wesentlichen Zusammenhänge zur Wirkung kostengünstiger und kostenloser Tarifangebote aufzuzeigen.

Erfahrungen aus verschiedenen Tarifprojekten

Aus älteren Projekten (Hasselt in Belgien, 1997 bis 2013; Templin in Brandenburg 1998 bis 2003) wurden sehr hohe Fahrgastzuwächse festgestellt, die aber zu einem nicht unerheblichen Maße auf Nachfrageverlagerungen vom Fuß- und Radverkehr zum ÖPNV zurückzuführen waren. Darüber hinaus war der ÖPNV zum Projektstart nur mäßig ausgebaut. Der erforderliche ÖPNV-Ausbau hat dazu beigetragen, dass zur Finanzierung auch Fahrgelderlöse benötigt wurden und der Nulltarif eingestellt wurde.

Luxemburg hat als erster Staat der Welt im Jahr 2020 einen kostenfreien Nahverkehr eingeführt². Die Kosten von 41 Mio. Euro pro Jahr werden als soziales Projekt aus Steuermitteln finanziert. Nach Aussage von Verkehrsminister François Bausch hat die Luxemburger Entscheidung erleichtert, dass die direkten Fahrgelderlöse nur einen sehr geringen Anteil zu den gesamten Betriebskosten beigesteuert haben, da der Verkehr in Luxemburg bereits vor Einführung der Kostenfreiheit stark subventioniert wurde. Weitergehende Aussagen zur Nachfrageentwicklung nach Einführung der Kostenfreiheit liegen uns nicht vor.

Das Wiener Modell mit der 365-Euro-Jahreskarte wurde hinsichtlich der Nachfragewirkungen umfassend untersucht³. Nachfragesteigerungen auf Grund der Preisabsenkung um ca. 20%

¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Kostenfreier_Nahverkehr, abgerufen 05.06.2023

² Gratis-ÖPNV nach millionenschwerem Ausbau; VDV – Das Magazin; https://www.vdv-dasmagazin.de/story_01_titel_story_012020.aspx

³ https://www.vgn.de/neuigkeiten/fachartikel.pdf_Das_„Wiener_Modell“_–_ein_Modell_für_deutsche_Städte?Sommer,_Bieland;_Der_Nahverkehr;_9/2018

konnten nur in einem geringen Umfang festgestellt werden; die Nachfragesteigerungen im Zusammenhang mit Ausbaumaßnahmen in den Jahren zuvor waren deutlich stärker ausgeprägt. Die erheblichen Einnahmehinwände durch das 365-Euro-Ticket wurden über die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung gegenfinanziert.

In Wien wurde über Jahrzehnte das ÖPNV-Angebot ausgebaut und die Finanzierung über Fahrgelderlöse schrittweise reduziert. Auch in Luxemburg spielten die Fahrgeldeinnahmen bei der Gesamtfinanzierung des ÖPNV eine geringe Rolle. Davon ausgehend war die vorgenommene Preisreduktion in Wien sowie der Nulltarif in Luxemburg ein weiterer (kleiner) Schritt, um die Finanzierung des ÖPNV von den Fahrgeldeinnahmen zu anderen Finanzierungsinstrumenten zu verschieben, die Zahl der Stammkunden zu erhöhen und für diese Stammkunden die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern.

Die Stadt Monheim in Nordrhein-Westfalen hat im Frühjahr 2020 allen Einwohnern die Möglichkeit zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV gegeben. Die Stadt Monheim hat geplant, die ÖPNV-Finanzierung um 3,5 Mio. Euro aufzustocken, um den Monheim-Pass für alle Einwohner zu finanzieren. Das Projekt läuft derzeit noch bis Ende 2024. Zu diesem Projekt liegt eine umfassende Begleitstudie der RWTH Aachen vor.⁴ Pandemiebedingt ist die Analyse der Ergebnisse jedoch komplex. Trotz Pandemie haben die Fahrgastzahlen im ÖPNV zugelegt, allerdings war der Anteil des ÖPNV am Modal-Split leicht rückläufig. Parallel stiegen die Modal-Split-Anteile des Fuß- und Radverkehrs. Der Modal-Split-Anteil des MIV ist gesunken.

Umweltwirkungen kostengünstiger Tarife

Hinsichtlich der Umweltwirkungen steht i. d. R. der CO₂-Ausstoß im Fokus der Betrachtung. Nachfrageverlagerungen vom Fuß- und Radverkehr zum ÖPNV erhöhen den CO₂-Verbrauch (wenn das Angebot infolgedessen ausgebaut werden muss), während ein Wechsel vom MIV zum ÖPNV den CO₂-Verbrauch reduziert. Günstige Zeitkartenangebote führen vorrangig zu Fahrausweiserwanderungen, d. h. bisherige ÖPNV-Nutzer wechseln zur neuen, günstigen Zeitkarte und werden anschließend in einem gewissen Umfang zusätzliche Fahrten unternehmen. Neukundengewinnung ist mit solchen Angeboten nur in sehr geringem Umfang möglich, da die Preishürde für Gelegenheitsnutzer weiterhin zu hoch ist.

Aus dem Pilotprojekt RMVsmart ist bekannt, dass die Nutzer des Basispreisangebotes RMVsmart 50 den ÖPNV deutlich intensiver genutzt haben als zuvor und zwei Drittel ihrer ÖPNV-Wege zuvor mit dem PKW durchgeführt haben. Im RMVsmart-Projekt konnten die Teilnehmer für einen Basispreis von 10 Euro/Monat den Fahrpreis pro Fahrt um 50% reduzieren. Günstige Tarife für Gelegenheitsnutzer sind offensichtlich eine sehr gute Möglichkeit, Kunden für den ÖPNV zu gewinnen und bisherige MIV-Nutzungen durch ÖPNV-Fahrten zu ersetzen.

⁴ Begleitstudie zum kostenfreien ÖPNV in Monheim am Rhein, 2021; ISB Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen

Wirkungen kostengünstiger Tarifangebote

Fasst man Erfahrungen von Nulltarif-Projekten mit Erkenntnissen aus ähnlich gelagerten Untersuchungen zu günstigen Tarifangeboten zusammen (z. B. Wiener Modell, RMVsmart), können folgende zentralen Aussagen festgehalten werden:

- ▮ Die Abschaffung von Tarifhürden spielt für viele (potenzielle) ÖPNV-Nutzer eine wichtige Rolle.
- ▮ Insbesondere Gelegenheits- und Häufignutzer, die den ÖPNV mit mehreren Fahrten pro Woche oder Monat nutzen wollen, werden von komplexen Tarifangeboten abgeschreckt. Für diese Kundengruppen ist ein Monatsticket oft zu teuer, auch nach Einführung des Deutschlandtickets. Basispreisangebote wie der SparPass im RMV-Tarif versuchen hier Abhilfe zu schaffen.
- ▮ Eine erhebliche Absenkung des Fahrpreisniveaus reduziert das Budget zur Finanzierung des ÖPNV. Der Aufgabenträger muss daher andere Finanzmittel (Abgaben, Steuern, Umlagen, Drittnutzerfinanzierung) bereitstellen, damit das bisherige ÖPNV-Angebot aufrechterhalten werden kann.
- ▮ Ein guter ÖPNV erfordert ein langfristig abgestimmtes Vorgehen bei der Flächennutzungs- und Siedlungsplanung. Der Aus- und Neubau von Siedlungen und Gewerbegebiete sollte entlang bestehender oder neu zu schaffender ÖPNV-Achsen geplant werden. Für dicht bewohnte Siedlungsgebiete lassen sich bessere und kostengünstigere ÖPNV-Angebote umsetzen als für dünner besiedelte Gebiete. Gleiches gilt für Gewerbegebiete: Arbeitsstätten mit einer hohen Zahl an Beschäftigten in einem zentralen Gebäude lassen sich leichter in den ÖPNV integrieren als weitläufige Gewerbegebiete mit großen Produktionsanlagen und Lagerflächen.

Ein kostenloser oder kostengünstiger ÖPNV-Tarif ist besonders dann wirksam, wenn ein gutes ÖPNV-Angebot vorgehalten wird, welches durch engmaschige und gutausgebaute Fuß- und Radverkehrsanlagen ergänzt wird, sowie die MIV-Nutzung durch Push-Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung unattraktiv ist. Eine Verlagerung vom Rad- und Fußverkehr zum ÖPNV führt zu Rebound-Effekten hinsichtlich der Umweltwirkungen und sollte vermieden werden. Rebound-Effekte sind insbesondere bei Nulltarif-Angeboten zu erwarten.

Aus finanzieller Sicht ist die Absenkung von Fahrgeldeinnahmen nur dann sinnvoll, wenn die Finanzierung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes sowie des erforderlichen ÖPNV-Ausbaus durch den Einsatz anderer Finanzierungsmittel sichergestellt werden kann.

3 Tarifkonzept Nulltarif in der Stadt Marburg

3.1 Tarifliche und finanzielle Rahmenbedingungen

Seit 1996 kann der ÖPNV im RMV-Gebiet mit dem verbundweit einheitlichen RMV-Tarifangebot genutzt werden. Dies hat zu einer erheblichen Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung geführt. Nach der Einführung des RMV-Verbundtarifs wurde in einem Folgeschritt ein Einnahmenaufteilungsverfahren etabliert, um die Fahrgeldeinnahmen nachfrageorientiert und entsprechend der Tarifergiebigkeit den einzelnen Verkehrsunternehmen und Linien zuscheiden zu können. Sowohl die Tarifgestaltung als auch die Einnahmenezuscheidung wird seither zwischen den 27 Partnern im RMV einvernehmlich abgestimmt. In den letzten Jahren wurde das Tarifangebot an hessenweiten Fahrscheinen erheblich ausgeweitet (Schülerticket Hessen, Jobticket inkl. Landesbediensteten Ticket, Seniorenticket). Die Einführung eines Nulltarifs in Marburg müsste nun in diese komplexe Struktur eingepasst werden.

3.2 Tarifkonzept

Der Nulltarif Marburg soll im gesamten Stadtgebiet der Universitätsstadt Marburg gelten und die Fahrt in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV für alle Kunden ermöglichen. Jede Fahrt im städtischen Binnenverkehr der Universitätsstadt Marburg soll somit ohne Fahrschein möglich werden.

- ▮ Das Stadtgebiet ist tariflich über die Tarifzonen 0501, 0540, 0546, 0555, 0558, 0588 festgelegt.
- ▮ Jeder Kunde kann den ÖPNV kostenfrei nutzen. Eine Einschränkung auf einzelne Personengruppen (z. B. die Einwohner Marburgs) ist nicht vorgesehen.
- ▮ Neben den Linienverkehren aller Verkehrsunternehmen sind auch die AST-Verkehre in den Nulltarif einbezogen.

Über 97% der Verkehrsnachfrage im städtischen Binnenverkehr wird auf den Linien der Stadtwerke (SW) Marburg befördert. Daher sind die SW Marburg am stärksten von der Einführung eines Nulltarifs betroffen. Darüber hinaus sind Linien des SPNV, des RBNV und des RNV Marburg sowohl im Binnenverkehr als auch im Quelle-Ziel-Verkehr zur Stadt Marburg unterwegs. Auf diese RMV-Partner wird der Nulltarif Marburg ebenfalls beträchtliche Auswirkungen haben.

4 Tarifliche Folgewirkungen des Nulltarifs

4.1 Verbundtarif RMV

Hinsichtlich des RMV-Tarifs sind diese Folgewirkungen zu berücksichtigen:

- ▼ Durch die Einführung eines Nulltarifs entfallen die Fahrgeldeinnahmen aus dem RMV-Regeltarif in der Stadtpreisstufe Marburg.
- ▼ Für den ein-/ausbrechenden Verkehr zur Stadt Marburg muss die Preisbildung im RMV-Regeltarif angepasst werden. Diese Preisbildung ist in der RMV-Tarifmatrix hinterlegt. Diese Tarifanpassung ist mit einer Preisabsenkung verbunden, die sich auf die Einnahmensituation der ein-/ausbrechenden Verkehrsangebote auswirken wird.
- ▼ Für zahlreiche spezifische Tarifangebote muss mit den Tarif-/Vertragspartnern eine einvernehmliche Lösung gesucht werden, um die Gestaltung dieser Angebote nach Einführung des Nulltarifs Marburg abzustimmen. Die Verträge für diese Tarifangebote werden vom RMV mit den jeweiligen Vertragspartnern abgestimmt. Die Risiken, die sich aus entsprechenden Neuverhandlungen der Verträge ergeben sind derzeit auf Grund der Vielzahl an Vertragspartnern seriös nicht abschätzbar. Von der Neuverhandlung wären ggf. auch weitere RMV-Verbundpartner betroffen, so dass die Stadt Marburg ggf. auch deren Erlösrisiken auffangen müsste. Im Folgenden wird davon ausgegangen, dass aus diesen Tarifangeboten nach Einführung eines Nulltarifs keine Erlöse für die Binnenverkehrsnutzung in der Stadt Marburg zur Verfügung stehen. Folgende Tarifangebote sind betroffen:
 - ▼ Mobilitätsticket für Flüchtlinge,
 - ▼ Jobtickets inkl. Landesbediensteten-Ticket,
 - ▼ Hessenticket,
 - ▼ Schülerticket Hessen,
 - ▼ Semestertickets,
 - ▼ Seniorenticket.

4.2 Tarifangebote der Deutschen Bahn AG

Die Nutzung des Stadtverkehrsangebotes in Marburg ist bislang auch mit der BahnCard 100 und dem City-Ticket möglich. Beide Angebote gehören zum Tarif der Deutschen Bahn AG. Die entsprechenden Fahrgeldeinnahmen werden über den RMV an die Verkehrsunternehmen vor Ort weitergegeben. Diese Fahrgeldeinnahmen entfallen für das Stadtgebiet Marburg nach Einführung des Nulltarifs.

4.3 Deutschlandticket inkl. Hessenpass mobil

Am 1. Mai ist das Deutschlandticket gestartet. Der Fahrgäste können nun den ÖPNV in Deutschland zum Preis von 49,- Euro pro Monat nutzen. Das Ticket wurde vorerst für zwei Jahre eingeführt, in denen die ÖV-Finanzierung überarbeitet wird.

In Hessen wird zusätzlich der Hessenpass mobil für 31,- Euro pro Monat angeboten. Empfänger von Bürgergeld, Sozialhilfe oder Wohngeld sowie Asylbewerberinnen/Asylbewerber können dieses vergünstigte Deutschlandticket erwerben, sofern sie in Hessen wohnen.

Finanzierung des Deutschlandtickets

Zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket werden neue Verteilmechanismen entwickelt, um die Fahrgeldeinnahmen bundesweit auf die Bundesländer, die Aufgabenträger sowie die einzelnen Verkehrsunternehmen und Linien verteilen zu können. Um den erheblichen Rückgang der Fahrgeldeinnahmen auszugleichen, stellen der Bund und die Bundesländer umfangreiche Finanzmittel zur Verfügung. Die Verteilung der staatlichen Zuschüsse für das Deutschlandticket wird sich nach jetzigem Kenntnisstand am Vorgehen des ÖPNV-Rettungsschirms orientieren, mit dessen Hilfe Einnahmehausfälle im ÖPNV während der COVID-19-Pandemie kompensiert wurden. Gemäß dem Corona-Erlass des Landes Hessen wurden diese Mittel bereitgestellt, um folgende Einnahmenverluste auszugleichen:

- ▶ geringere Ausgleichsleistungen,
- ▶ Rückgang von Fahrgeldeinnahmen,
- ▶ Rückgang von Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften,
- ▶ erhöhter Aufwendungen für Infektionsschutz.

Zur Ermittlung der Einnahmenverluste wurde das Referenzjahr 2019 verwendet, d. h. die Fahrgeldeinnahmen sowie die Fahrpreise des Jahres 2019 und die anschließenden Preissteigerungen waren die entscheidenden Eckpunkte zur Ermittlung der Einnahmehausfälle in den Folgejahren, die über den Rettungsschirm ausgeglichen wurden. Preisabsenkungen durften nicht ausgeglichen werden.

Die Einführung des Deutschlandtickets wird die ÖPNV-Finanzierung in Deutschland dauerhaft erheblich verändern. Der Referenzrahmen der Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 wird in den Folgejahren weiterhin eine wesentliche Rolle für die ÖPNV-Finanzierung in Deutschland darstellen. Die Anpassung der ÖPNV-Finanzierung stellt für den Bund, die Bundesländer und die ÖPNV-Branche eine große Herausforderung dar. Da die Personalressourcen für diese fachlich komplexe Aufgabe begrenzt sind, ist davon auszugehen, dass Sonderfälle wie die Einführung eines Nulltarifs Marburg möglichst einfach geregelt werden. Es ist davon auszugehen, dass Marburg nach Einführung eines Nulltarifs keine Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket erhalten wird. Das Tarifangebot Deutschlandticket wird mit Landes- und Bundesmitteln gegenfinanziert. Es ist derzeit nicht abschätzbar, ob diese Landes- und Bundesmittel an Verkehrsunternehmen ausgezahlt werden, die einen Nulltarif einführen.

Im Folgenden wird davon ausgegangen, dass die LNO Marburg nach Einführung eines Nulltarifs in Marburg weder Fahrgeldeinnahmen noch staatliche Zuschüsse zur Kompensation der Preisabsenkung durch das Deutschlandticket und darauf aufbauende Tarifprodukte wie den Hessenpass mobil erhalten wird.

4.4 Sonstige tarifnahe Einnahmen

Beförderung von Schwerbehinderten

Da die LNO Marburg nach Einführung eines Nulltarifs im Binnenverkehr der Stadt Marburg keine Fahrgeldeinnahmen und im Quelle-Ziel-Verkehr in den Landkreis Marburg nur noch sehr geringe Fahrgeldeinnahmen erzielen wird, stehen ihr nur noch sehr geringe Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten zu.

Erhöhtes Beförderungsentgelt

Nach Einführung eines Nulltarifs entfällt die Notwendigkeit von Schwarzfahrerkontrollen im Binnenverkehr der Stadt Marburg. Die damit verbundenen Aufwände sind nur noch auf den Linien erforderlich, die das Stadtgebiet verlassen. Die SW Marburg werden auf diesen Linien nur noch sehr geringe Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt erzielen, so dass diese verbleibenden Einnahmen hier nicht berücksichtigt werden müssen.

Freigestellter Schülerverkehr

Die Stadtwerke Marburg betreiben auch freigestellten Schülerverkehr. Diese Verkehrsangebote werden direkt vom Schulträger finanziert und können von den jeweiligen Schülern ohne Fahrschein genutzt werden. Diese Verkehre sind vom Nulltarif nicht betroffen.

5 Finanzielle Folgewirkungen

Fahrgeldeinnahmen sind bislang eine wesentliche Finanzierungsquelle für die Verkehrsunternehmen im ÖPNV. Durch die Einführung eines Nulltarifs in Marburg entfallen Tarifeinnahmen und müssen über andere Finanzmittel ersetzt werden, um die Bereitstellung des bisherigen Fahrplanangebotes finanzieren und aufrechterhalten zu können.

Ausgehend von den Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 (Vor-Pandemie-Situation) wurden die wesentlichen Einnahmenpositionen ermittelt, die sich durch die Einführung des Nulltarifs verändern werden. Diese Einnahmen wurden auf das Jahr 2022 fortgeschrieben.

Auf Basis dieser Abschätzung wird die Stadt Marburg zusätzlich zu bisherigen Haushaltsmitteln jährlich 11,2 Mio. Euro zur Aufrechterhaltung des bisherigen ÖPNV-Angebotes bereitstellen müssen, um die Einnahmenausfälle der Verkehrsunternehmen auf Grund des Nulltarifs auszugleichen. Dieser Betrag setzt sich folgendermaßen zusammen:

- ▶ Im Binnenverkehr der Stadt Marburg werden nach Einführung des Nulltarifs keine Fahrgeldeinnahmen im RMV-Tarif der Stadtpreisstufe Marburg erzielt. Dadurch entfallen Brutto-Fahrgeldeinnahmen, die bislang eindeutig dieser Stadtpreisstufe zugeordnet werden konnten. Darüber hinaus entfallen Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten sowie das erhöhte Beförderungsentgelt. Insgesamt ergeben sich Einnahmensenkungen in Höhe von 3,9 Mio. Euro. Die Fahrgeldeinnahmen im Stadttarif Marburg wurden für den preisabgesenkten Stadtpass Marburg bereits bisher mit ca. 0,6 Mio. Euro subventioniert. Es entsteht somit ein zusätzliches Defizit von 3,3 Mio. Euro.
- ▶ Die übrigen Tarifeinnahmen resultieren überwiegend aus dem Quelle-Ziel-Verkehr zur Stadt Marburg und verbund-/hessenweit gültigen Tarifangeboten. Der Einnahmensenkung für diese Tarifeinnahmen wurde anhand vorliegender Nachfrage- und Erlöszahlen abgeschätzt. Die Abschätzung berücksichtigt auch die Preisabsenkungen, die sich aus der Anpassung der Tarifmatrix ergeben. Insgesamt sind Einnahmensenkungen in Höhe von 7,9 Mio. Euro auf Grund dieser Sachverhalte aufzufangen.

Im Folgenden wird auf spezifische Risiken eingegangen, die ggf. zusätzlich zu berücksichtigen sind:

- ▶ Die Kosten müssen für die Folgejahre dynamisiert werden. Allein zum Ausgleich der Preissteigerung ist von einer jährlichen Kostensteigerung von 2% auszugehen. Dadurch werden sich die Kosten innerhalb von 5 Jahren um ca. 1,1 Mio. Euro erhöhen.
- ▶ Erlösrisiken aus der Neuverhandlung von verbund- und hessenweit gültigen Ticketangeboten für spezifische Kundengruppen, vor allem Semestertickets und Jobtickets können seriös nicht abgeschätzt werden (s.o.). Daher wird empfohlen, eine jährliche Haushaltsreserve von mindestens einer Millionen Euro vorzuhalten, um auf Risiken aus der Neuverhandlung dieser Ticketangeboten in den nächsten Jahren reagieren zu können. Damit ist die Stadt Marburg finanziell abgesichert, sofern aus der Neuverhandlung dieser Tarifangebote Einnahmensenkungen im RMV-Gebiet entstehen sollten, die auf die Einführung des Nulltarifs zurückzuführen sind.
- ▶ Zusätzliche Erlösrisiken aus der Einführung des Deutschlandtickets und vergleichbarer Tarifangebote ergeben sich nicht, da in der obigen Kostenschätzung bereits der vollständige

Ersatz der heutigen Fahrgeldeinnahmen berücksichtigt ist und keine Einnahmen im Kontext des Deutschlandtickets erwartet werden.

- ▶ Auf Grund der voraussichtlich steigenden Nachfrage sind Mehraufwände für den Ausbau des ÖPNV in und um Marburg zu erwarten. Dies betrifft sowohl die Verkehrsangebote der SW Marburg als auch die ein-/ausbrechenden Linienverkehre des übrigen ÖPNV. Hierzu sollen über weitere Gespräche Ansatzpunkte gefunden werden, um diese Nachfragesteigerungen sowie erforderliche Angebotsausweitungen und die damit verbundenen Kosten abschätzen zu können.
- ▶ Die Einführung eines Nulltarifs in Marburg ist derzeit auch deshalb im Gespräch, weil die Stadt Marburg recht hohe Gewerbesteuereinnahmen erzielt. „Für die Gemeinden stellt die Gewerbesteuer zwar die wichtigste eigenständige Steuerquelle dar, gleichzeitig ist sie jedoch sehr konjunkturabhängig, so dass die Gemeinden nicht mit stetigen Einnahmen planen können.“⁵ Vor diesem Hintergrund gab es immer wieder Versuche, die Gewerbesteuer zu reformieren. Auch wenn eine solche Reform einkommensneutral umgesetzt wird, ist mit einer Verschiebung von Einnahmen zwischen den Gemeinden zu rechnen. Dauerhafte Einnahmen aus der Gewerbesteuer zur Gegenfinanzierung des Nulltarifs sind in der derzeitigen Höhe aus den genannten Gründen nicht gesichert. Ein erheblicher Rückgang der Gewerbesteuereinnahmen oder eine Reform der Gewerbesteuer kann somit die Finanzierung des Nulltarifs in den kommenden Jahren gefährden.

⁵ [https://de.wikipedia.org/wiki/Gewerbesteuer_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Gewerbesteuer_(Deutschland)); abgerufen am 14.03.2023

6 Nulltarif Marburg – Zusammenfassung

Im Projekt „Nulltarif für den ÖPNV in Marburg“ wurden die tariflichen und wirtschaftlichen Auswirkungen eines kostenlosen ÖPNV im Stadtgebiet Marburg untersucht. Das Ergebnis lässt sich mit den folgenden zentralen Aussagen zusammenfassen:

- ▮ **Tarifkonzept Nulltarif in der Stadt Marburg**
 - ▮ **Freie Fahrt im Stadtgebiet für alle Fahrgäste auf allen ÖPNV-Linien und AST-Verkehren**
- ▮ **Tarifliche Folgewirkungen**
 - ▮ Die Fahrgeldeinnahmen aus dem RMV-Tarif entfallen im Stadtgebiet Marburg.
 - ▮ Es ergeben sich Preissenkungen in zahlreichen weiteren RMV-Tarifangeboten.
- ▮ **Finanzielle Folgewirkungen**
 - ▮ **Zur Aufrechterhaltung des bisherigen ÖPNV-Angebotes wird die Stadt Marburg jährlich 11,2 Mio. Euro bereitstellen müssen.**
 - ▮ Der Finanzierungsbetrag muss für die Folgejahre dynamisiert werden, um erwartbare Kostensteigerungen auszugleichen. Dadurch erhöhen sich die Kosten innerhalb von 5 Jahren um mindestens 1,1 Mio. Euro.
 - ▮ Auf Grund der voraussichtlich steigenden Nachfrage sind Mehraufwände für den Ausbau des ÖPNV in und um Marburg zu erwarten. Dies betrifft sowohl die Verkehrsangebote der SW Marburg als auch die ein-/ausbrechenden Linienverkehre des übrigen ÖPNV.
- ▮ **Umweltwirkung**
 - ▮ Ein Nulltarif wird auch zu Rebound-Effekten führt, da Fußgänger und Radfahrer zum ÖPNV wechseln und sich dadurch der CO₂-Ausstoß erhöht. Zur Vermeidung von Rebound-Effekten sollte der Ausbau des ÖPNV-Angebotes und die Weiterentwicklung des Tarifangebotes schrittweise erfolgen.

Die erforderlichen Finanzmittel, die die Stadt Marburg nach Einführung eines Nulltarifs jährlich bereitstellen müsste, sind sehr hoch, da das heutige Preissystem kurzfristig komplett abgeschafft und durch einen Nulltarif ersetzt würde. Die Erfahrungen in Luxemburg und Wien zeigen, dass Preisabsenkungen langfristig in kleineren Schritten erfolgen sollten, um neue Finanzinstrumente für den ÖPNV erschließen und den erforderlichen ÖPNV-Ausbau sachgerecht begleiten zu können.

Kontext Deutschlandticket

Für bisherige und zukünftige Stammnutzer ist mit dem Deutschlandticket nun ein sehr günstiges Tarifangebot am Markt. Hier sollten die weiteren Erfahrungen mit diesem neuen Tarif genau beobachtet und analysiert werden, um sachgerechte Schlussfolgerungen für die Weiterentwicklung des Tarifangebotes im Stadtgebiet Marburg abzuleiten. Der Aufbau einer dauerhaften Gegenfinanzierung des Deutschlandtickets ist bislang nicht abschließend gelöst und stellt die Politik und die ÖPNV-Branche vor große Herausforderung.