



<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlagen - Nr.:</b> VO/0776/2004 <b>Status:</b> öffentlich <b>Datum:</b> 05.11.2004	<b>TOP</b>
<b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>		
<b><u>Dezernat:</u></b>	II	
<b><u>Fachdienst:</u></b>	60 - Bauverwaltung, Gebäudewirtschaft und Vermessung	
<b><u>Sachbearbeiter/in:</u></b>	Jürgen Rausch (LNG), Christoph Rau (SWMC)	
<b><u>Beratende Gremien:</u></b>	Magistrat Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften Stadtverordnetenversammlung Marburg	

## **Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg und den Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 - 2008**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 – 2008 wird zusammen mit den Stellungnahmen zu den Einwendungen zum Nahverkehrsplanentwurf in der vorliegenden Form beschlossen.
2. Die aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans resultierenden Maßnahmen für den ÖPNV der Universitätsstadt Marburg werden gemäß dieser Vorlage als Rahmen für die Nahverkehrsentwicklung beschlossen.

## **Begründung:**

### **Inhalt:**

1. Anlass
2. Ziel
3. Beteiligungsverfahren
  - 3.1. Lenkungsausschuss
  - 3.2. Regionalkonferenzen Stadt Marburg, West und Ost
  - 3.3. Fahrgastbeirat
4. Vorgehensweise
5. Maßnahmen aus dem Entwurf des Nahverkehrsplans 2004 - 2008
  - 5.1. Verdichtung der Linien 2 und 3 in den Sommerferien und am Wochenende auf einen 30-Minuten-Takt
  - 5.2. Verlängerung der Linie 3 bis zur Odenwaldstraße
  - 5.3. Verdichtung der Linie 7 am Wochenende auf einen 30-Minuten-Takt
  - 5.4. Zusammenfassung des Verkehrsangebotes für die Stadtteile Bauerbach und Ginseldorf in der neuen Linie 11
  - 5.5. Zusammenfassung des Verkehrsangebotes für die Stadtteile Moischt und Schröck in der neuen Linie 12
  - 5.6. Neukonzeption der Bedienung Ronhausen / Bortshausen zur Linie 13 und Anbindung der Universitätsbibliothek an den Hauptbahnhof
  - 5.7. Anbindung von Cölbe mit der Linie C
  - 5.8. Anbindung von Cyriaxweimar, Haddamshausen und Hermershausen mit der Linie 15
  - 5.9. Anbindung von Dilschhausen, Dagobertshausen und Einhausen mit der Linie MR-45
6. Zusammenstellung der Zusatzkosten für die Umsetzung des Nahverkehrsplans
7. Linienbündel innerhalb der Stadt Marburg und Laufzeiten der Konzessionen

## **1. Anlass**

Der Nahverkehrsplan für die Stadt Marburg und den Landkreis Marburg-Biedenkopf ist aufgrund der Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 (3) PBefG) und aus dem Gesetz zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen (§ 12 hess. ÖPNV Ges.) aufgestellt worden. Danach sind die Aufgabenträger für den ÖPNV (Landkreise, kreisfreie Städte und Städte über 50.000 Einwohner) aufgefordert, einen Rahmenplan festzuschreiben, in dem die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV in den nächsten 5 Jahren dargestellt wird. Der erste Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg und die dazugehörige Umsetzungskonzeption wurde 1998 vom Stadtparlament beschlossen.

Aufgrund der engen verkehrlichen Verflechtung von Stadt und Kreis und der guten Erfahrungen bei der ersten Aufstellung des Nahverkehrsplanes ist die Fortschreibung gemeinsam durch Stadt und Landkreis beauftragt worden. Ausführendes Planungsbüro ist IG Dreieich GmbH, der Auftrag wurde im Mai 2003 erteilt. In enger Abstimmung mit der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Marburg GmbH obliegt die Projektleitung der Stadtwerke Marburg Consult GmbH.

Der Nahverkehrsplan ist als Rahmen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in Stadt und Kreis zu betrachten. Die Inhalte des Nahverkehrsplans sind bei der zukünftigen Erteilung von Liniengenehmigungen durch die Regierungspräsidien als Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen, sie sind Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für die Mittelvergabe durch das Land Hessen.

## **2. Ziel**

Ziel des vorliegenden Entwurfs des Nahverkehrsplans ist eine perspektivische und integrierte ÖPNV-Planung für die nächsten 5 Jahre, bei der sowohl die Bedürfnisse der Stadt Marburg, als auch die des Landkreises Marburg-Biedenkopf Berücksichtigung finden.

## **3. Beteiligungsverfahren**

Die fachliche Begleitung und Beteiligung erfolgte durch die folgenden Gremien:

### **3.1. Lenkungsausschuss**

besetzt mit den beteiligten Aufgabenträgern, Fachbehörden, der Stadtwerke Marburg GmbH dem Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO), der Verkehrsgesellschaft Marburg-Biedenkopf GmbH (MVG), der Deutschen Bahn AG, der Regionalverkehr Kurhessen GmbH und der IHK Kassel

### **3.2. Regionalkonferenzen Stadt Marburg, West und Ost**

besetzt mit den Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen des Stadtparlamentes und des Kreistages, Magistrat der Stadt Marburg, Kreisausschuss des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf, Stadtwerke Marburg Consult GmbH, Deutsche Bahn AG.

Zusätzlich wurden in der Regionalkonferenz Stadt Marburg die Ortsvorsteher und die im Stadtgebiet Marburg bedienenden Verkehrsunternehmen beteiligt.

In den Regionalkonferenzen West und Ost wurden zusätzlich die Städte und Gemeinden sowie die Verkehrsunternehmen des betroffenen Gebietes beteiligt.

### **3.3. Fahrgastbeirat**

beteiligt wurden die Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Interessenvertretungen sowie fachkundige Nutzerinnen und Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel.

Durch diese fachliche Begleitung wurde eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachöffentlichkeit erreicht.

#### 4. **Vorgehensweise**

Der Entwurf des vorliegenden Nahverkehrsplans wurde aus dem Status-Quo des Verkehrsangebotes, dem 1998 beschlossenen Nahverkehrsplan und einer Mängelanalyse entwickelt.

#### 5. **Maßnahmen aus dem Entwurf des Nahverkehrsplans 2004 - 2008**

Der Entwurf des Nahverkehrsplans hat weitgehend bestätigt, dass die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb der Universitätsstadt Marburg in angemessener Form erfolgt. Ein Änderungs- und Ausbaubedarf ist nur in geringem Maße erforderlich. Geringe Mängel in der Bedienung wurde bei der Vertaktung der Linien 2, 3 und 7 am Wochenende und in den Sommerferien festgestellt. Die Verkehre in den Außenstadtteilen sollen stärker vereinheitlicht werden, d.h. die zersplitterte Bedienung durch verschiedene Linien mit unterschiedlichen Fahrtrouten, Fahrzeiten und Fahrten soll möglichst auf einen Stundentakt mit einer Linie gebracht werden.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist abhängig von den verbleibenden Laufzeiten der Konzessionen, den auszuschreibenden Liniendbüdeln und vor allem von den Finanzierungsmöglichkeiten der Stadt Marburg. Die Linien, die nicht im folgenden Maßnahmenkatalog genannt werden, sollen in ihrer Verkehrsleistung fortgeschrieben werden.

Die im Bereich der Einzelmaßnahmen genannten Kosten beruhen auf Erfahrungen und Schätzung. Sie stellen lediglich einen groben Kostenrahmen pro Betriebsjahr dar. Einflüsse des kommenden Wettbewerbs, Steigerungen von Energie-, Material- und Personalkosten sind nicht einkalkuliert worden. Für die Konkretisierung der Kosten der folgenden Maßnahmen ist eine Feinplanung zu erarbeiten.

##### 5.1. **Verdichtung der Linien 2 und 3 in den Sommerferien und am Wochenende auf einen 30-Minuten-Takt**

Die **Linien 2 und 3** verbinden als Durchmesserlinien die Stadtteile Wehrda und Cappel mit der Innenstadt. Linie 2 bedient in Cappel bis zur Cappeler Gleiche und Linie 3 bedient in Cappel den Sohlgraben. Linie 2 bedient in Wehrda den Bereich des Wehrdaer Weges, Linie 3 Einkaufszentrum und Hauptbahnhof.

Während der Sommerferien und am Wochenende wird der gesamte Linienvkehr – soweit möglich – ausgedünnt. Die Linien, die normalerweise im 20-Minuten-Takt verkehren, werden derzeit auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt; die Linien 2 und 3 werden in den Sommerferien vom 30-Minuten-Takt auf einen 40-Minuten-Takt ausgedünnt. Die veränderte Taktung entspricht der sinkenden Auslastung der Verkehrsmittel während der Sommerferienzeit.

Aus Kundensicht sind die Ferienfahrzeiten schwer merkbar, Anschlüsse können nur alle 2 Stunden ermöglicht werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme des Nahverkehrsplans bedeutet die Aufhebung des Ferienfahrplans für die Linien 2 und 3, beide Linien verkehren außerhalb der Sommerferien und von Montag bis Freitag im 30-Minuten-Takt. Damit verbunden ist der zusätzliche Einsatz von Personal und Fahrzeugen.

Für die Kundinnen und Kunden des ÖPNV ist die merkbare Abfahrtszeit an den Haltestellen und die sicheren stündlichen oder halbstündlichen Anschlüsse ein Qualitätsgewinn.

##### *Geschätzter Kostenrahmen:*

Die zur Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Mittel sind nach derzeitigem Kenntnisstand mit mindestens 90.000 € zu veranschlagen.

*Priorität:*

Der Vergleich von Kosten und Nutzen der Maßnahme führen zu einer untergeordneten Priorität. Der aktuelle Wochenend- und Sommerferienfahrplan wird von Seiten der ÖPNV-Kundschaft weitgehend akzeptiert, da die Erreichbarkeit der mit den beiden Linien verbundenen Stadtteilen gegeben ist und zur Morgenspitze Montag – Samstag auch verdichtet gefahren wird.

## **5.2. Verlängerung der Linie 3 bis zur Odenwaldstraße**

Die Anbindung des Neubaugebietes rund um die Moischer Straße in Cappel wurde über viele Jahre hinweg gefordert. Von Seiten des Verkehrsbetriebes wurden mehrere Varianten der Bedienung untersucht. Betriebs- und verkehrswirtschaftlich hat sich die mit der Bedienung durch die Linie 3 bzw. 2 über eine ÖPNV-Straße in Verlängerung zum Sohlgraben als die betriebswirtschaftlich günstigste Variante erwiesen. Die Verlängerungen der Linie 3 bis zur Odenwaldstraße ist ohne großen verkehrsbetrieblichen Aufwand möglich. Die Umsetzung der Maßnahme ist abhängig vom Bau der von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Marburg beschlossenen Busstraße vom Sohlgraben zur Odenwaldstraße. Hier fallen lediglich die variablen Kosten für den zusätzlichen Kraftstoff an.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Die Umsetzungskosten für die erforderliche Verkehrsleistung werden auf 20.000 € pro Jahr geschätzt, eine Berücksichtigung zum Haushaltsjahr 2005 ist nicht erfolgt. Die Anmeldung der Maßnahme wird zum Haushaltsjahr 2006 erfolgen.

*Priorität*

Die Priorität der Maßnahme ist hoch, mit der Betriebsaufnahme ist im Herbst 2005 zu rechnen. Die Maßnahme ist von erheblicher Bedeutung für das Neubaugebiet in Cappel. Von Seiten des Landes liegt der Zuwendungsbescheid für den Bau der erforderlichen ÖPNV-Straße vor.

## **5.3. Verdichtung der Linie 7 am Wochenende auf einen 30-Minuten-Takt**

Die **Linie 7** verbindet die Lahnberge mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof durch einen Ringverkehr, der in beide Richtungen bedient wird. Die Endpunkte der Linie sind die Haltestellen Klinikum und Klinik Sonnenblick, somit ergibt sich eine Überschneidung der Fahrstrecken zwischen den Haltestellen Klinikum und Botanischer Garten. Damit wird sichergestellt, dass von Montag bis Freitag der Campus auf den Lahnbergen aus Richtung Panoramastraße und aus Richtung Großseelheimer Straße ohne Umsteigen alle 20 Minuten erreichbar ist.

An Wochenenden wird derzeit der Takt aufgrund der wesentlich geringeren Nachfrage auf 40-Minuten heruntergefahren. Dies ist wirtschaftlich und kapazitiv sicherlich eine nachvollziehbare Entscheidung; die Merkbarkeit des Taktes ist damit nicht mehr gegeben und Anschlüsse können nur alle 2 Stunden garantiert werden. Aus Kundensicht wäre auch am Wochenende ein leicht merkbarer Takt ein Qualitätsgewinn.

Die Verdichtung der Linie 7 auf einen 30-Minuten-Takt am Wochenende kann durch die folgenden Maßnahmen realisiert werden:

Am Wochenende wird für die Linie 7 die Haltestelle Klinikum alleinige Endhaltestelle, d.h. eine Durchfahrt vom Hauptbahnhof bis zum Botanischen Garten über die Panoramastraße ist dann nur noch durch Umsteigen möglich. Die Klinik Sonnenblick wird an Samstagen und Sonntagen über die Großseelheimer Straße angebunden. Die Fahrtstrecke zwischen Klinikum und Klinik Sonnenblick wird pro Umlauf doppelt eingespart, dies ermöglicht die wirtschaftlichere Auslastung der Fahrzeuge. Dadurch kann mit der gleichen Anzahl von Fahrzeugen statt des 40-Minuten-Taktes ein

halbstündiger Verkehr, bei überschaubaren zusätzlichen Betriebskosten, angeboten werden.

Nachteil der Lösung ist, dass es keine durchgängigen kurzen Verbindungen zwischen dem Studentendorf und der Klinik Sonnenblick mehr angeboten werden können. Hier wird in jedem Fall ein Umsteigen mit Wartezeiten erforderlich sein. Die Klinik Sonnenblick ist nur noch aus Richtung Großseelheimer Straße erreichbar. Die Fahrzeit vom Hauptbahnhof aus zur Klinik Sonnenblick verlängert sich dadurch nur um 6 Minuten.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Die Kosten der Maßnahme werden auf ca. 14.000 € eingeschätzt. Die erforderlichen Mittel sind im Haushaltsentwurf 2005 vorgesehen.

*Priorität*

Die Linie 7 hat im innerstädtischen Verkehr Marburgs eine Rückgratfunktion als zentrale Linie, die den Innenstadtbereich mit dem Campus Lahnberge und dem Hauptbahnhof verbindet. Eine Aufwertung am Wochenende ist daher geboten. Die Priorität der Maßnahme wird als hoch eingestuft, da am Wochenende der verkehrliche Bedarf für Klinikbesuche und Freizeitaktivitäten im Bereich der Lahnberge hoch ist. Die Umsetzung ist für 2005 vorgesehen.

#### **5.4. Zusammenfassung des Verkehrsangebotes für die Stadtteile Bauerbach und Ginseldorf in der neuen Linie 11**

Die **Linie 11** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient derzeit in den Fahrplanlücken der Linie 76 auf der Relation Klinikum – Bauerbach – Ginseldorf – Hauptbahnhof und zurück. Derzeit werden eine Frühfahrt, 2 Fahrtenpaare am Morgen und 5 Fahrtenpaare im Stundentakt am Nachmittag angeboten.

Die **Linie 76** ist dem Aufgabenträger Landkreis Marburg-Biedenkopf zugeordnet und bedient aus dem Kreisgebiet heraus mit 8 Fahrten während der Schulzeit und 7 Fahrten in der schulfreien Zeit die Stadtteile Ginseldorf und Bauerbach in Ringverkehren. Dieses Angebot ist nicht vertaktet und nur auf die Verkehrsspitzen ausgelegt.

Aus der Kombination der beiden Linien kann für die Kunden der Stadtteile Bauerbach und Ginseldorf kein vertaktetes und komfortables Angebot abgeleitet werden. Mit der Linie 11 wurde 2003 bereits ein schnelles und merkbare Angebot für die Fahrplanlücken der Linie 76 entwickelt, das im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans ausgebaut werden soll. Die Linie 11 ist von Montag bis Freitag zu einem ganztägigen, 12-stündigen Angebot mit stündlicher Bedienung weiterzuentwickeln.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Der für die Umsetzung der Maßnahme erforderliche Aufwand wird auf 57.000 € geschätzt.

*Priorität:*

Die Priorität ist gering, da die Ausschreibung des Ost-Bündels erst für das Fahrplanjahr 2010 vorgesehen ist. Die Notwendigkeit der Umsetzung ist gegeben, wenn das vom Kreis getragene Ost-Linienbündel ausgeschrieben wird. Gegenüber dem Status-Quo wird mehr Verkehrsleistung angeboten.

#### **5.5. Zusammenfassung des Verkehrsangebotes für die Stadtteile Moischt und Schröck in der neuen Linie 12**

Die **Linie 12** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient derzeit in den Fahrplanlücken der Linien 54, 75 und 81 auf der Relation Klinik Sonnenblick –

Schröck – Moischt – Stadtbüro – Südbahnhof - Gutenbergstraße und zurück. Derzeit werden 3 Fahrtenpaare am Morgen und 3 Fahrtenpaare am Nachmittag jeweils im Stundentakt angeboten.

Die **Linie 54** ist dem Aufgabenträger Landkreis Marburg-Biedenkopf zugeordnet und bedient auf der Relation Schweinsberg – Mardorf – Rauschholzhausen – Wittelsberg – Schröck – Konrad-Adenauer-Brücke – Gutenbergstraße – Hauptbahnhof und zurück. Insgesamt werden 4 Fahrtenpaare an Schultagen und 3 Fahrtenpaare an schulfreien Tagen angeboten.

Die **Linie 75** ist ebenfalls dem Landkreis zugeordnet und bedient auf der Relation Rauschholzhausen – Wittelsberg – Moischt – Stadtbüro – Gutenbergstraße – Hauptbahnhof und zurück. Insgesamt werden 6 Fahrtenpaare angeboten.

Die **Linie 81** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient auf der Relation Rossdorf – Schröck – Moischt – Stadtbüro – Gutenbergstraße – Hauptbahnhof und zurück. Insgesamt werden 5 Fahrtenpaare angeboten.

Die Verkehrsangebote der Linie 54, 75 und 81 sind auf die Verkehrsspitzen ausgelegt.

Das aktuelle Angebot für die Stadtteile Moischt und Schröck aus der Kombination der vorhandenen Linien ist uneinheitlich und für die Kundschaft nicht merkbar, da mit Ausnahme der Linie 12 keine weitere Linie Taktverkehre anbietet. Die Linie 12 ist von Montag bis Freitag zu einem ganztägigen, 12-stündigen Angebot mit stündlicher Bedienung weiterzuentwickeln.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Der für die Umsetzung der Maßnahme erforderliche Aufwand wird auf 14.000 € geschätzt.

*Priorität:*

Die Priorität ist gering, da die Ausschreibung des Ost-Bündels erst für das Fahrplanjahr 2010 vorgesehen ist. Die Notwendigkeit der Umsetzung ist gegeben, wenn das vom Kreis getragene Ost-Linienbündel ausgeschrieben wird. Gegenüber dem Status-Quo wird mehr Verkehrsleistung angeboten.

## **5.6. Neukonzeption der Bedienung Ronhausen / Bortshausen zur Linie 13 und Anbindung der Universitätsbibliothek an den Hauptbahnhof**

Die Stadtteile Ronhausen und Bortshausen werden derzeit mit der Linie 42 der Stadtwerke Marburg bedient. Die **Linie 42** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient auf der Relation Ilschhausen – Hachborn – Ebsdorf – Bortshausen – Ronhausen – Stadtbüro – Südbahnhof – Gutenbergstraße – Hauptbahnhof. Insgesamt werden 4 Fahrtenpaare angeboten. Das Angebot ist derzeit nicht vertaktet. Ergänzt werden die Linienfahrten im Stadtgebiet durch den mit einem Kleinbus bedienten **Stadtteilbus** mit 5 Fahrtenpaaren.

Ein stündliches Angebot auf der **Linie 13** könnte folgendermaßen realisiert werden:

Fahrtweg von Bortshausen – Ronhausen – Cappel/Post – Schubertstraße – Stadtbüro - Südbahnhof – Adolf-Reichwein-Schule – Weintrautstraße – Universitätsbibliothek – Hauptbahnhof und zurück. Die neue Linie 13 ist von Montag bis Freitag zu einem ganztägigen, 12-stündigen und vertakteten Angebot zu entwickeln.

Mit dieser Konzeption werden die folgenden Mängel beseitigt: Fehlende stündliche Anbindung der beiden Stadtteile an die Innenstadt. Fehlende Anbindung der Universitätsbibliothek an den Hauptbahnhof. Die Anbindung der Universitätsbibliothek an den Hauptbahnhof soll außerdem mit Linien, die aus dem Kreisgebiet kommen, ergänzt werden.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Aufgrund des vorgesehenen 12-stündigen Angebotes und des Stundentaktes, der damit erheblich höheren Verkehrsleistung und des Einsatzes von einem Midi-Bus werden die zusätzlichen Kosten auf 70.000 € geschätzt.

*Priorität:*

Die Priorität der Maßnahme ist mittel, da mit einer Umsetzung erst im Fahrplanjahr 2007 zu rechnen ist.

### **5.7. Anbindung von Cölbe mit der Linie C**

Cölbe wird derzeit durch die folgenden ÖPNV-Linien bedient:

Die Regionalbahnen von Frankenberg nach Marburg, von Bad Laasphe nach Marburg, von Kassel nach Dillenburg. Außerdem durch die Regionalbusse von Biedenkopf nach Marburg (**5301**), von Frankenberg nach Marburg (**5306**), von Stadtallendorf nach Marburg (**5341**), von Josbach nach Marburg (**52**), von Todenhausen nach Marburg (**61**), von Hertingshausen nach Marburg, von Lehrbach nach Marburg (**91**).

Im Entwurf des Nahverkehrsplanes soll Cölbe mit den folgenden Linien an Marburg angebunden werden:

Nahverkehrszüge von Frankenberg und Bad Laasphe in Richtung Marburg, Nahverkehrszüge von Kassel nach Gießen, Regionalbusse Wallau – Marburg (MR-50), Frankenberg – Marburg (MR-60), Wetter – Marburg (MR-61), Cölbe – Marburg (MR-66), Bracht – Marburg (MR-76).

Die Verlängerung der Linie C in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Marburg könnte die Linie MR-66 in der Aufgabenträgerschaft des Kreises ersetzen und mit einem innerörtlichen Verkehr Cölbe umsteigefrei mit dem Einkaufszentrum in Wehrda und der Marburger Innenstadt verbinden. Die Linie C wird bereits jetzt mit hoher verkehrswirtschaftlicher Effizienz betrieben und hat keine Fahrplanreserven, um die innerörtliche Bedienung Cölbes ohne hohen betrieblichen Aufwand zu realisieren. Die alternative Bedienung der Linie 66 durch Linie C erfordert den Einsatz von zusätzlichen Personal- und Fahrzeugkapazitäten.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Die geschätzten Kosten belaufen sich auf mindestens 70.000 €

*Priorität:*

Von Seiten der Stadt ist die Priorität als gering anzusetzen. Eine Umsetzung ist in Anbetracht der Vielzahl der jetzigen und der geplanten Nahverkehrsangebote von der Mitfinanzierung des Kreises abhängig zu machen. Die innerörtliche Bedienung von Cölbe könnte auch durch die o.g. Linien realisiert werden.

### **5.8. Anbindung von Cyriaxweimar, Haddamshausen und Hermershausen mit der Linie 15**

Das Angebot im Allnatal wird derzeit durch die Linie 71 und den Stadtteilbus realisiert. Die **Linie 71** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient auf der Relation Rüchenbach - Hermershausen – Haddamshausen – Cyriaxweimar – Niederweimar – Gisselberg – Wilhelmsplatz – Hauptbahnhof. Montag bis Freitag werden täglich 5 Fahrtenpaare und 2 Einzelfahrten im nicht vertakteten Verkehr angeboten. Der **Stadtteilbus** ist der Linie 71 zugeordnet worden und bedient in der Relation Haddamshausen – Hermershausen – Cyriaxweimar – Wilhelmsplatz. Von Montag bis Freitag werden 6 Fahrtenpaare mit einem Kleinbus angeboten, die morgens und nachmittags im Stundentakt verkehren.

Von Seiten der Kunden wurde mehrfach die fehlende Kapazität des Stadtteilbusses bemängelt, das gemeinsame Angebot von Linie 71 und Stadtteilbus ist insgesamt nicht übersichtlich, da verschiedene Fahrzeuge, Fahrwege und Fahrzeitprofile benutzt



werden und die Abfahrtszeiten nicht merkbar sind. Die vorhandenen Verkehre richten sich sowohl auf Niederweimar, als auch auf Marburg-Innenstadt.

Die Stadtteile Hermershausen, Haddamshausen und Cyriaxweimar sollen zukünftig mit der **Ringlinie 15** in der Aufgabenträgerschaft der Stadt angebunden. Sie soll folgenden Verlauf haben: Marburg-Erlenring – Wilhelmsplatz – Herrmannstraße – Hermershausen – Haddamshausen – Cyriaxweimar – Herrmannstraße – Wilhelmsplatz – Erlenring. Vorzusehen ist von Montag bis Freitag ein Stundentakt mit mindestens 12 Fahrtenpaaren. Das Angebot der Linie 15 wird durch die Linie MR-33 in Aufgabenträgerschaft des Kreises in Richtung Niederweimar ergänzt. Die **Linie MR-33** ist als Ringverkehr konzipiert und soll folgendermaßen verlaufen: Niederweimar – Oberweimar – Allna – Weiershausen – Hermershausen – Haddamshausen – Cyriaxweimar – Niederweimar. Das Angebot soll im 2-Stunden-Takt verkehren und die Erreichbarkeit nach Niederweimar sicherstellen.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Der Mitteleinsatz wird die derzeitigen Kosten voraussichtlich nicht übersteigen

*Priorität:*

Die Umsetzung der Maßnahme sollte mit der Ausschreibung des dazugehörigen Bündels spätestens im Fahrplanjahr 2007 erfolgen. Die Maßnahme wird die Qualität und die Verlässlichkeit des Verkehrs für die Stadtteile im Allna-Tal erheblich verbessern.

**5.9. Neue Anbindung von Dilschhausen, Elnhausen und Dagobertshausen im Rahmen der Linienneuordnung, Linie MR-45**

Die Stadtteile Dilschhausen, Dagobertshausen und Elnhausen werden derzeit mit der Linie 73 bedient. Die **Linie 73** ist dem Aufgabenträger Stadt Marburg zugeordnet und bedient auf der Relation Dilschhausen – Elnhausen (Am Denkmal) – Dagobertshausen – Behringwerke – Elisabethkirche – Hauptbahnhof. Das Verkehrsangebot umfasst Montag bis Freitag täglich 12 Fahrtenpaare, die nahezu im Stundentakt verkehren. Der Nahverkehrsplan sieht die Bedienung der Stadtteile Dilschhausen, Elnhausen und Dagobertshausen durch die lokale Linie MR-45 in der Aufgabenträgerschaft des Kreises im 120-Minuten-Takt vor. Die neue **Linie MR-45** soll von Gladenbach über Friebertshausen – Diedenshausen – Weitershausen – Dilschhausen – Elnhausen – Dagobertshausen – Marbach in die Marburger Innenstadt verkehren. Innerhalb des Stadtgebietes ist das Angebot auf einen 60-Minuten-Takt zu ergänzen.

*Geschätzter Kostenrahmen:*

Der Mitteleinsatz wird die derzeitigen Kosten voraussichtlich nicht übersteigen

*Priorität:*

Die Umsetzung der Maßnahme hat mit der Ausschreibung des dazugehörigen Bündels spätestens im Fahrplanjahr 2007 zu erfolgen.

**6. Zusammenstellung der Zusatzkosten für die Umsetzung des Nahverkehrsplans**

Die zusammengestellten Kosten wurden auf grund von Erfahrungen geschätzt und sind nicht dynamisiert worden. Sie müssen nach Vorlage der konkretisierten Fahrpläne neu berechnet werden. Bei dieser Schätzung ist die zukünftige Entwicklung der Energiepreise und die Preisentwicklung im ÖPNV nicht berücksichtigt. Die Umsetzungszeiträume sind an die Ausschreibungszeitpunkte der entsprechenden Linienbündel geknüpft.

Die abgeschätzten Mehrkosten setzen sich aus den hochgerechneten Status-Quo-Kosten abzüglich der Kosten für die neue Leistung zusammen.

Geschätzte Mehrkosten für die Umsetzung des Nahverkehrsplans 2004 - 2008

Lfd. Nr.:	Maßnahmetext:	geschätzte Mehrkosten/Jahr	Umsetzung z. Fahrplanjahr:
1	Linie 2/3 im 30-Min.Takt Sa / So und Sommerferien	90 T€	2006
2	Linie 2 / 3 bis Odenwaldstr. Mo-So	20 T€	2006
3	Linie 7 Sa u. So. im 30-Min. Takt	14 T€	2005
4	Linie 11 Klinikum - Bauerb. - Ginseldorf - Marburg Bahnhof	57 T€	2010 <sup>*)</sup>
5	Linie 12 Klinik Sonnenblick - Schröck - Moischt - Marburg	14 T€	2010 <sup>*)</sup>
6	Linie 13 Ron-, Bortshausen-MR HBF, Stundenverkehr, Mo-Fr + Sa.	70 T€	2007
7	Linie C, Anbindung von Cölbe	70 T€	2006
8	Linie 15 Allna-Tal - Marburg Studentakt	keine Mehrkosten	2007
9	Linie 45, Dilschhausen - Marburg	keine Mehrkosten	2007

<sup>\*)</sup> Maßnahmen in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab 2009

Der Nahverkehrsplan stellt mit den Einzelmaßnahmen zur Umsetzung einen Rahmen für die zukünftige Nahverkehrsentwicklung dar. Eine verbindliche Grundlage für die Realisierung der Einzelmaßnahmen besteht erst mit der Veranschlagung derselben im Haushaltsplan.

**7. Linienbündel innerhalb der Stadt Marburg und Laufzeiten der Konzessionen**

Der Abschluss des Verkehrsvertrages zwischen der Stadt Marburg und der Stadtwerke Marburg GmbH beinhaltet die schrittweise Ausschreibung von Verkehrsleistungen innerhalb der Stadt Marburg, die derzeit verantwortlich durch die Stadtwerke Marburg erbracht werden.

Bündel Nr.:	Linien (neu)	Linien (alt)	Laufzeit Konzessionen <sup>*)</sup>	Ausschreibung zum Fahrplanjahr:
1	13 14 15	42 71 72 73	2006 2006 2006 2006	2007 (ggf. Übergangsangebote auf den Linien 71 und 72 von Dez. 05 bis Dez. 06 und Linie 42 bis Dez. 09)
2	1 6 16 A3	1 6 16 A3	2008 2008 2008 2008	2009
3	8 AST	8 AST	2008 2008	2009
4	2 3 5 A2 11 12	2 3 5 A2 11 12 81	2009 2009 2009 2009 2009 2009	2010
5	4 7 A1	4 7 A1	2010 2010 2010	2011

	9 / A4 C	9 / A4 C	2010 2010	
--	-------------	-------------	--------------	--

\*) Laufzeiten nach Verkehrsvertrag mit der Stadt Marburg

Egon Vaupel  
Bürgermeister

**Anlage**

Kenntnis genommen und einverstanden

6	60	60.1	60.2	63	65	66	60.7	61.1	14	62