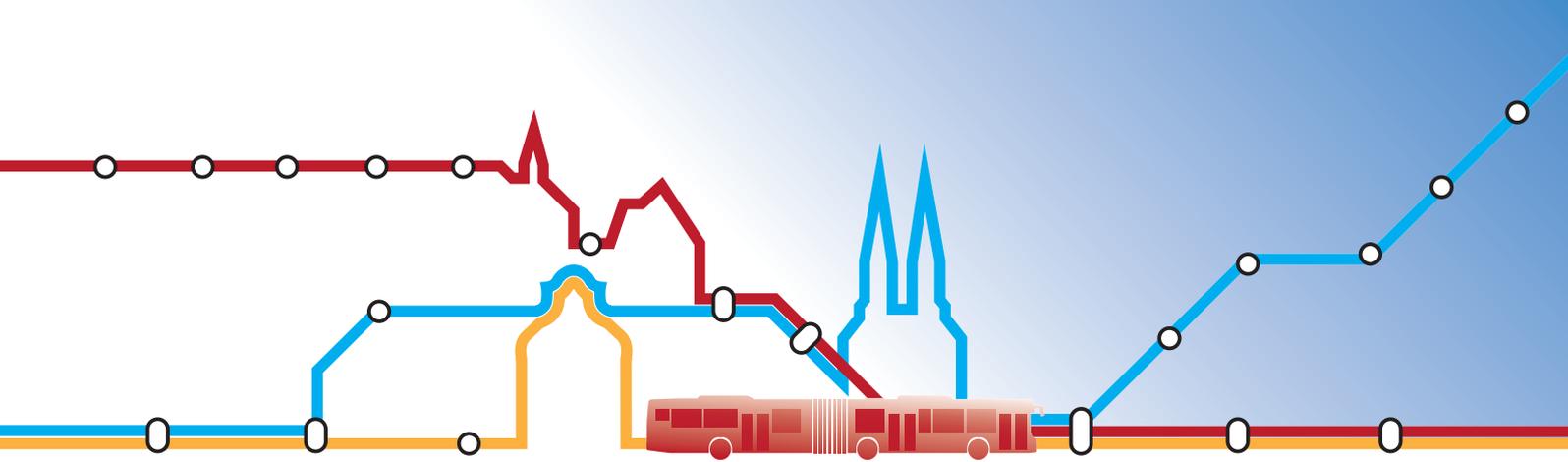


# Nahverkehrsplan

für die Universitätsstadt Marburg

## 2016 - 2021



# Nahverkehrsplan

für die Universitätsstadt Marburg

## 2016 - 2021

### Bearbeitung



**IG Dreieich Bahn GmbH**  
**63303 Dreieich**

Max Klöppinger  
Stephan Kyrieleis  
Raphael Meinhart  
Alex Müller

### im Auftrag der



**Stadtwerke Marburg Consult GmbH**  
**35039 Marburg an der Lahn**

**Dreieich und Marburg, im Juni 2016**

## Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

der Öffentliche Personennahverkehr ist ein Garant für die Mobilität in unserer Stadt. Die Stadtlinien, aber auch die Züge und Busse des Regionalverkehrs ermöglichen es den Marburger Bürgerinnen und Bürgern, den Beschäftigten und Besuchern, Ihre Ziele umweltfreundlich, kostengünstig, schnell und sicher zu erreichen.

Heute nutzen tagtäglich viele tausend Menschen in Marburg die Busse und Züge auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Universität oder in ihrer Freizeit.

Diese, Ihre Entscheidung für den ÖPNV verstehe ich als Anerkenntnis eines bereits guten und dichten Angebots, auf das sich die Marburger Bürgerinnen und Bürger verlassen können.

Im Sinne einer sozialen, wirtschaftlichen und ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung muss es unser Ziel sein, den Anteil der Nutzer Öffentlicher Verkehrsmittel weiter zu erhöhen. Dafür ist die schon erreichte Qualität noch zu verbessern und zusätzliche Fahrgäste über neue Angebote zu gewinnen.

Die Fortentwicklung des ÖPNV stellt deshalb einen zentralen Baustein der Marburger Stadtpolitik dar. Der Ihnen nun vorliegende, im Mai 2016 beschlossene Nahverkehrsplan 2016 bis 2021 bildet dafür den Rahmen, er gibt die Eckpunkte der Ausrichtung des Marburger ÖPNV in den kommenden fünf Jahren vor.

Der Nahverkehrsplan enthält eine Vielzahl von Maßnahmen und Vorschlägen, die es in der nächsten Zukunft umzusetzen gilt. Hervorheben will ich an dieser Stelle die Empfehlungen zur sukzessiven Erneuerung der Stadtbusflotte, zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen und zur Neustrukturierung des Stadtbusnetzes.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen bedürfen bei ihrer Umsetzung der Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel. Darüber haben letztlich die Stadtwerke und die Stadtverordneten zu befinden, ich bin aber überzeugt, dass die Mehraufwendungen lohnen und gut angelegt sind.

Mein Dank gilt den Stadtwerken Marburg Consult GmbH und dem Gutachterbüro IGDB GmbH für die Erstellung des Nahverkehrsplans. Gleichzeitig danke ich allen weiteren Beteiligten, die den Nahverkehrsplan fachlich mit ihren Ideen und Anregungen in den Arbeitskreisen und im Anhörungsverfahren begleitet haben.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Universitätsstadt Marburg an der Lahn, im Juni 2016

Dr. Thomas Spies  
Oberbürgermeister

## Zusammenfassung

Inhalt des vorliegenden **Nahverkehrsplans** für die Universitätsstadt Marburg 2016-2021 ist die Rahmenplanung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) der nächsten 5 Jahre. Er wurde gemäß den Vorgaben aus § 14 Hessisches ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG) von der **IGDB Verkehrsplanung+Beratung GmbH** in Zusammenarbeit mit und im Auftrag der **Stadtwerke Marburg Consult GmbH** erstellt.

Parallel zur Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurde ein **Beteiligungsverfahren** durchgeführt, das im formellen Anhörungsverfahren seinen Abschluss fand. Beteiligt wurden die Ortsbeiräte und Stadtteilgemeinden, die in Marburg tätigen Verkehrsunternehmen, zahlreiche Fahrgast- und Umweltverbände, Gewerkschaften, in Marburg ansässige, bedeutende Arbeitgeber, Vertreter von Studierenden, Senioren und Menschen mit Behinderung.

Der Nahverkehrsplan enthält die **Grundziele und Leitbilder des ÖPNV für die nächsten fünf Jahre**.

Das Planwerk gliedert sich in folgende Kapitel:

- **Einleitung** in das Themengebiet unter Darlegung europa-, bundes- und landesrechtlicher Rahmenvorgaben,
- **Bestandsaufnahme**,
- **Anforderungsprofil** mit Definition von Standards für den zukünftigen ÖPNV,
- **Mängelanalyse** in Form eines Vergleichs zwischen Status Quo und Zielzustand des ÖPNV in Marburg,
- **Angebotskonzept**, in dem die Maßnahmen für den zukünftigen ÖPNV in Marburg dargestellt sind,
- **Maßnahmenwirkung und Maßnahmenbewertung**, in denen die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage analysiert und die Maßnahmen in eine Prioritätenreihung gesetzt werden,
- **Linienbündelung**, in der die Linien in Aufgabenträgerschaft der Universitätsstadt Marburg zu einem vergaberechtlich relevanten Linienbündel zusammengefasst werden.

Grundlegendes Ziel des vorliegenden Nahverkehrsplans ist eine **Verbesserung der Angebotsqualität** und damit **Steigerung der Fahrgastnachfrage**. Hierzu wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt, welche nach ihrer Umsetzung die Attraktivität des ÖPNV in Marburg erhöhen sowie die **gesellschaftliche Teilhabe aller Nutzergruppen sicherstellen**.

Die im Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen gliedern sich in zwei Teilbereiche:

Der NVP enthält zunächst eine **Weiterentwicklung des Marburger Stadtbusnetzes**. Dieses erfährt an mehreren Stellen größere Neuerungen und Anpassungen bei Linienverläufen und -führungen.

**Zentrale Veränderungen im Liniennetz** sind:

- die Einbindung von **Cölbe** in das Stadtbusnetz, in Abhängigkeit der Zustimmung des RNV Marburg-Biedenkopf,
- die Einbindung von **Lahntal-Sterzhausen** in das Stadtbusnetz mit Anschluss an die Obere Lahntalbahn, in Abhängigkeit der Zustimmung des RNV Marburg-Biedenkopf,
- die veränderte Bedienung des **Universitätscampus auf den Lahnbergen** mit Aufgabe des Ringverkehrs der Linie 7 zugunsten einer Anbindung durch vier einzelne Linien.

Darüber hinaus werden **Betriebszeiten und Taktfolgen** des Stadtbusse an sich verändernde gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Mobilitätswünsche angepasst. Insbesondere die Außenstadtteile profitieren in Zukunft von einem Angebot an allen Wochentagen, die bisher fehlende Bedienung Sonntagmorgens wird geschlossen.

Außerdem sieht der Nahverkehrsplan **Investitionen in die Haltestelleninfrastruktur** und für die **Erneuerung der Stadtbusflotte** vor. In diesen beiden Teilgebieten liegen derzeit – bei einem ansonsten, auch im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe, guten ÖPNV-System – die Schwachstellen des Marburger ÖPNV.

Die Haltestellen bedürfen zu großen Teilen einem umfangreichen Um- oder Ausbau, um die gesetzlichen **Vorgaben zur Barrierefreiheit** zu erfüllen. Hierfür enthält der Nahverkehrsplan ein Investitionsprogramm und Informationen zu **Fördermöglichkeiten durch Bundes- und Landesmitteln**.

Der Einsatz moderner und leistungsstarker Busse im Rahmen der Flottenerneuerung **erhöht den Fahrgastkomfort und verkürzt die Reisezeiten**. Gleichzeitig bekennt sich die Universitätsstadt Marburg zu ihren Umweltschutzziele und setzt auch weiterhin Fahrzeuge mit Erdgasantrieb ein.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Nahverkehrsplan auf ihre Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage hin untersucht und bewertet. Daraus ergibt sich eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen. Hohe Priorität genießen der Aus- und Umbau der Haltestellen sowie die Erneuerung der Stadtbusflotte. Bei einer Umsetzung aller Maßnahmen kann mit einem **Fahrgastzuwachs von ca. 13 % bis 2020** gerechnet werden.

Den Abschluss des Nahverkehrsplans bildet die Linienbündelung. Es ist vorgesehen, sämtliche Buslinien in Aufgabenträgerschaft der Universitätsstadt Marburg aufgrund ihrer engen verkehrlichen Verflechtung zu einem Linienbündel zusammen zu fassen.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>4</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>6</b>
<b>I Einleitung und Rechtsrahmen</b> .....	<b>12</b>
1 Einleitung.....	12
1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans.....	12
1.2 Ausrichtung der Vorgaben.....	13
1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans.....	14
1.4 Beteiligungsverfahren.....	18
1.5 Stellungnahmen aus dem laufenden Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren .....	20
1.6 Beschlussfassung.....	20
2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV .....	21
2.1 Europarechtlicher Rahmen.....	21
2.2 Bundesrechtlicher Rahmen .....	23
2.3 Landesrechtlicher Rahmen .....	27
<b>II Bestandsaufnahme</b> .....	<b>28</b>
1 Räumliche Struktur.....	28
1.1 Lage im Raum .....	28
2 Bevölkerungsstruktur in der Universitätsstadt Marburg.....	28
2.1 Bevölkerungsstand und Verteilung in der Universitätsstadt Marburg.....	28
3 Siedlungsstruktur und deren Entwicklung .....	32
3.1 Siedlungsstruktur.....	32
3.2 Neubaugebiete.....	32
4 Arbeitsmarkt in der Stadt Marburg .....	32
4.1 Arbeitsmarkt und Tendenzen auf dem Arbeitsmarkt.....	32
4.2 Arbeitsstandorte.....	33
4.3 Berufspendler .....	33
5 Versorgung, Bildung und Verwaltung.....	35
5.1 Einzelhandelsstandorte .....	35
5.2 Bildungseinrichtungen .....	35
5.3 Gesundheitliche Versorgung.....	40
6 Freizeiteinrichtungen und Ausflugsziele.....	43

6.1	Kino, Theater und Museen.....	43
6.2	Sportstätten und sonstige Freizeiteinrichtungen.....	44
6.3	Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele.....	45
6.4	Fremdenverkehr .....	45
7	Verkehr und Verflechtungen .....	47
7.1	Motorisierungsgrad der Bevölkerung.....	47
7.2	Tagesmobilität der Bevölkerung.....	48
7.3	Modal Split.....	48
7.4	Straßenverkehrsinfrastruktur und Verkehrswegebela- stung .....	48
7.5	Verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung .....	50
8	ÖPNV in der Universitätsstadt Marburg .....	51
8.1	Angebot Schiene .....	51
8.2	Angebot Straße (Bus) .....	53
8.3	Haltestellen.....	60
8.4	Tarife.....	60
<b>III Anforderungsprofil.....</b>		<b>62</b>
1	Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan .....	62
2	Grundziele und Leitbilder .....	63
2.1	Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit.....	63
2.2	Anforderungen durch demographische Entwicklungen.....	63
2.3	Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen.....	64
2.4	Reduzierung der Umweltbelastungen.....	64
3	Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV.....	66
3.1	Ausreichende Bedienung .....	66
3.2	Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG.....	67
3.3	Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger.....	67
3.4	Barrierefreiheit .....	68
4	Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV.....	71
5	Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht von Gender Mainstreaming.....	73
6	Anforderungen des Ausbildungsverkehrs an den ÖPNV .....	76
6.1	Anforderungen aufgrund steigender Studierendenzahlen.....	76
6.2	Anforderungen an den Schulverkehr .....	76
7	Mindeststandards für die Verkehrsbedienung .....	78
7.1	Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienungsstandards .....	78

## Inhaltsverzeichnis

7.2	Erschließungsqualität .....	80
7.3	Verbindungsqualität .....	81
7.4	Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen .....	84
7.5	Verkehrsmittel, Angebotstypen und Netzebenen .....	85
7.6	Mindeststandards für Haltestellen.....	87
7.7	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.....	91
7.8	Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV .....	92
7.9	Mindestanforderungen an die Verkehrsbedienung .....	96
7.10	Mindestanforderungen an das Fahrpersonal im straßengebundenen ÖPNV .....	97
7.11	Marketing .....	99
7.12	Fahrgastinformation .....	100
8	Finanzierung.....	102
<b>IV</b>	<b>Mängelanalyse .....</b>	<b>104</b>
1	Erschließungsqualität .....	104
2	Verbindungsqualität.....	104
2.1	Bedienungszeiträume .....	104
2.2	Linienführung.....	106
2.3	Verknüpfung im Netzknoten.....	107
3	Parallelverkehre.....	108
4	Betriebsqualität .....	109
4.1	Pünktlichkeit.....	109
4.2	Anschlusssicherung.....	109
5	Haltestellen.....	110
5.1	Barrierefreiheit .....	110
5.2	Haltestellenmöblierung.....	111
6	Fahrzeuge .....	111
6.1	Technische Anforderungen.....	111
6.2	Barrierefreiheit .....	112
6.3	Fahrgastinformation .....	112
7	Kundendienst und Service.....	112
7.1	Fahrpersonal.....	112
7.2	Beratungs- und Verkaufsstellen.....	112
8	Information und Marketing .....	113
8.1	Elektronische Auskunftsmedien.....	113

8.2	Printmedien .....	113
8.3	Haltestelleninformation .....	113
8.4	Information im Fahrzeug .....	114
9	Tarif.....	114
<b>V</b>	<b>Angebotskonzept .....</b>	<b>115</b>
1	Übersicht .....	115
2	Haltestellen.....	118
2.1	Barrierefreier Ausbau.....	118
2.2	Haltestellenmöblierung.....	118
2.3	Intermodale Verknüpfung .....	119
3	Fahrzeuge .....	119
3.1	Fahrzeugbedarf .....	119
3.2	Fahrzeugausstattung.....	120
3.3	Fahrzeuggrößen .....	120
3.4	Fahrzeugerneuerung.....	121
4	Verkehrsangebot.....	122
4.1	Schienenpersonennahverkehr.....	122
4.2	Linien benachbarter Aufgabenträger.....	122
4.3	Stadtverkehr Marburg.....	123
4.4	Prüfauftrag innovative Bedienungskonzepte .....	128
5	Monitoring.....	132
<b>VI</b>	<b>Maßnahmenwirkung und -bewertung .....</b>	<b>133</b>
1	Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage.....	133
1.1	Demographischer Wandel und Mobilität.....	133
1.2	Künftige Seniorengenerationen und ÖPNV-Nutzung.....	133
1.3	Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV .....	134
1.4	Auswirkungen der Studierendenzahlen auf den ÖPNV.....	135
1.5	Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand.....	136
2	Maßnahmenwirkung .....	136
3	Maßnahmenbewertung .....	140
4	Kosten- und Erlösprognose .....	141
4.1	Kosten .....	141
4.2	Erlöse.....	141
5	Investitionsplanung .....	142
5.1	Investitionsplanung zur Erneuerung des Fuhrparks.....	142

## Inhaltsverzeichnis

---

5.2	Investitionsplanung in ortsfeste Anlagen.....	142
<b>VII</b>	<b>Linienbündelung .....</b>	<b>146</b>
1	Verkehrliche und rechtliche Grundlagen.....	146
2	Zweck der Linienbündelung.....	147
3	Informationspflicht der zuständigen Behörde .....	147
4	Methoden der Linienbündelung.....	148
5	Linienbündel in der Universitätsstadt Marburg .....	149
	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>146</b>
	<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>152</b>
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>154</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>158</b>
	<b>Anlagenverzeichnis .....</b>	<b>162</b>

---

## Anlagen

---



STADT  
MARBURG  
UNIVERSITÄT

MARBURG  
UNIVERSITÄTSSTADT

# I Einleitung und Rechtsrahmen

## 1 Einleitung

### 1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) für die Universitätsstadt Marburg erhält mit seiner Verabschiedung durch die Stadtverordnetenversammlung Gültigkeit für die Jahre 2016 bis zunächst 2021.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 PBefG und § 14 HÖPNVG. Die Aufgabenträger – in Hessen die Landkreise, kreisfreien Städte und die Städte über 50.000 Einwohner – haben die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen ÖPNV gesetzlich übertragen bekommen.

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV fällt auch die Festschreibung der Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV, die im Nahverkehrsplan ihren Ausdruck findet. Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob der Nahverkehrsplan neu aufzustellen bzw. fortzuschreiben ist.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV in Hessen werden durch die Verkehrsverbünde (RMV, NVV, VRN für den Kreis Bergstraße) die regionalen Nahverkehrspläne und durch die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte und Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern) die lokalen Nahverkehrspläne aufgestellt. In einem Gegenstromprinzip sind die lokalen Nahverkehrspläne eines Verbundgebietes aus dem regionalen Nahverkehrsplan zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat (vgl. § 14 Abs. 6 HÖPNVG). Diese Vorgehensweise bietet den Vorteil, dass das gesamte künftige Verkehrsangebot – regionale und lokale Linien beinhaltend – sowohl territorial als auch angebotsseitig integriert und widerspruchsfrei in den Nahverkehrsplänen entworfen werden kann.

§ 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG ermöglicht eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen. Gleichzeitig trägt der Aufgabenträger die Verantwortung, dass von ihm finanzierte Linien zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit bestellt werden. Er hat ferner dafür Sorge zu tragen, dass eigenwirtschaftliche Betreiber nicht durch „Rosinenpickerei“ lukrative Linien betreiben und der öffentlichen Hand lediglich die Bestellung und Finanzierung subventionsbedürftiger Linien verbleibt. In Anpassung an die Erfordernisse eines liberalisierten, europäischen Verkehrsmarkts sowie zur Vermeidung der Übernahme ertragsreicher Linien durch eigenwirtschaftliche Konzessionäre werden daher Betriebsleistungen mehrerer Linien des straßengebundenen ÖPNV vom Aufgabenträger zu wirtschaftlichen Einheiten zusammengefasst, um als „Linienbündel“ definiert betrieben und um erforderlichenfalls in künftigen, ggf. europaweiten Ausschreibungen beauftragt zu werden.

Die Inhalte der Nahverkehrspläne werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen durch das Regierungspräsidium Gießen als zuständige Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Die Inhalte sind zudem Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für Mittelvergaben bei Investitionen in ÖPNV-bezogene Infrastrukturen durch das Land Hessen.

Mit dem Nahverkehrsplan verfolgt die Universitätsstadt Marburg die Intention, Perspektiven für eine mit allen Akteuren abgestimmte Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb

des gesetzlich verankerten Rahmens zu bieten. Bei allen Vorhaben besitzt die Absicherung ihrer Finanzierung eine zentrale Bedeutung.

## 1.2 Ausrichtung der Vorgaben

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen (vgl. § 14 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG).

Die Inhalte des Nahverkehrsplans müssen mit den allgemeinen Zielen für und den Anforderungen an das ÖPNV-System korrelieren, die in den §§ 3 und 4 HÖPNVG formuliert sind. Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigen; er muss den Anforderungen des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (vgl. § 14 Abs. 3 HÖPNVG).

Die übergeordnete Ausrichtung der verkehrlich-normativen Vorgaben für die Ausgestaltung des künftigen ÖPNV-Angebotes in der Universitätsstadt Marburg fokussiert in hohem Maße auf

- Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit,
- Herausforderungen durch demographische Entwicklungen,
- Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen,
- Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Die Ausrichtung der planerischen Vorgaben im Nahverkehrsplan orientiert sich an den raumstrukturellen Gegebenheiten der Stadt und den vorherrschenden Verkehrsspannungen und Nachfrageverhalten.

Der Nahverkehrsplan macht sich eine Systematisierung des Angebotes zur Aufgabe in Hinblick auf

- die Konzentration der Universitätsstandorte auf den Campus Firmani und Campus Lahnberge
- relevante Verschiebungen im Pendlerverkehr durch Verlagerungen / Ausbau von Unternehmensstandorten – besonders in der pharmazeutischen Industrie
- die Berücksichtigung der Klimaschutz-Ziele der Universitätsstadt Marburg
- eine weitere Senkung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs.

Die Strukturierung des Verkehrsangebotes findet ihren konkreten Ausdruck im zeitlichen und räumlichen Zusammenwirken der Verkehrsmittel bzw. Angebotsformen.

Die Grundbedienung in der Stadt wird vom städtischen Linienverkehr geleistet, der regionale Bus- und Schienenverkehr übernimmt nur partiell innerstädtische Erschließungsaufgaben. In den Zwischenräumen der verkehrlichen Hauptachsen und in nachfrageschwächeren Verkehrsgebieten wird die ÖPNV-Bedienung durch bedarfsgesteuerten Angebotsformen (AST) ergänzt und erweitert.

### **1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans**

Nahverkehrspläne sollen laut § 14 Abs. 4 HÖPNVG für ihr jeweiliges Geltungsgebiet im Allgemeinen mindestens enthalten:

- Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
- eine Bewertung der vorstehenden Feststellungen,
- 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 ÖPNV-Angebotes nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG,
- Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
- Anforderungen an Fahrzeuge und an die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.

Die Abfolge der Kapitel und deren inhaltliches Zusammenwirken im Nahverkehrsplan orientieren sich vom Prinzip her an den Gliederungsvorgaben aus dem HÖPNVG, skalieren diese jedoch auf die Situation eines städtisch geprägten Verkehrsgebietes.

Ist im Lokalen Nahverkehrsplan von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Fahrgäste, Mitarbeiter, Fahrer), werden Frauen und Männer gleichermaßen darunter verstanden.

## Bestandsaufnahme (Kap. II)

In der Bestandsaufnahme werden die Raum- und Verkehrsstrukturen in der Universitätsstadt Marburg analysiert. Die Aufbereitung umfasst neben aktuellen soziodemographischen und -ökonomischen Daten auch die Schul- und Universitätsstandorte sowie die Zahlen der Schüler und Studierenden. Neben dem Schüler- und Berufsverkehr gewinnt der Freizeit- sowie der Einkaufsverkehr immer mehr an Bedeutung. In der Bestandsaufnahme erfolgte daher auch eine Erfassung von bedeutenden Zielen dieser Verkehrsarten.

Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes und der dazugehörigen Infrastrukturen bildet eine wesentliche Daten- und Informationsbasis für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems.

## Anforderungsprofil (Kap. III)

Im Anforderungsprofil sind normative Vorstellungen und Zielvorgaben für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV in der Stadt Marburg formuliert. Nach einer Definition der Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen werden daraus Anforderungen für die Gestaltung der Verkehrsbedienung, der Fahrzeuge, der Haltestellen sowie der Fahrgastinformation und des Kundenservice abgeleitet.

Wichtiges Leitziel dabei war die schrittweise Schaffung eines barrierefreien Verkehrssystems sowie eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Beides kann nur durch eine konsequente Einhaltung von Standards geschaffen werden.

Zur Bewertung und differenzierten Betrachtung dieser Standards erfolgt im Anforderungsprofil eine Kategorisierung von Qualitätsanforderung an die Bedienung, Fahrzeuge sowie an die Haltestellen.

Beachtung finden auch die Anforderungen, die für eine reibungslose Betriebsabwicklung an das Personal, die Fahrzeuge sowie die Infrastruktur gestellt werden.

## Mängelanalyse (Kap. IV)

In der Mängelanalyse werden die im Anforderungsprofil aufgestellten Merkmale für den Soll-Zustand mit dem in der Bestandsaufnahme beschriebenen Ist-Zustand abgeglichen. Erfüllt der Ist-Zustand nicht die Kriterien des Anforderungsprofils, besteht Handlungsbedarf. Die Beseitigung festgestellter Mängel muss daher Ziel des Angebotskonzepts sein. Die Mängelanalyse konzentriert sich auf solche, die innerhalb des Wirkungsbereiches dieses Nahverkehrsplans, also im Verantwortungsbereich der Stadt Marburg liegen.

Ein Abgleich des Ist-Zustandes mit dem Anforderungsprofil erfolgte in den Bereichen Verkehrsangebot (insbesondere Erschließung und Bedienzeiten), Fahrzeuge und Haltestellen.

Mängel bei der Haltestellenausstattung werden im Anhang anhand von exemplarischen Bild-Beispielen dargestellt. Der gesetzlich vorgeschriebene barrierefreie Ausbau aller Haltestellen sollte als Chance zur deren alsbaldigen Behebung verstanden werden.

## Einleitung und Rechtsrahmen

---

### Angebotskonzept (Kap. V)

Im Angebotskonzept werden die im Anforderungsprofil aufgestellten Vorgaben an das ÖPNV-System in ein realisierungsfähiges Konzept umgesetzt. Vor dem Hintergrund der Mängelanalyse werden insbesondere für jene Bereiche des Verkehrssystems Maßnahmen entwickelt, in welchen Schwachstellen bestehen und im die Anforderungsprofil definierten Mindeststandards unterschritten sind.

Das Angebotskonzept umfasst eine räumliche und zeitliche Umstrukturierung des Liniennetzes. Hierzu gehören veränderte Laufwege der Buslinien sowie angepasste Bedienzeiträume. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die zukünftige Erschließung von Cölbe, die Anbindung von Sterzhausen, ein grundlegend überarbeitetes Bedienkonzept des Universitätsstandortes Lahnberge sowie die Ausweitung des Bedienzeitraums an Sonntagen in den Außenstadtteilen.

Neben der textlichen Erläuterung wird jede Linie in Form eines Liniensteckbriefs mit den jeweiligen Rahmendaten dargestellt. Darüber hinaus enthält das Angebotskonzept einen Überblick über das Ineinandergreifen der Bestandteile des künftigen ÖPNV-Angebotes. Bestehende Verkehrsangebote, welche nicht der Aufgabenträgerschaft der Universitätsstadt Marburg unterliegen, werden nachrichtlich in das zukünftige Konzept aufgenommen.

Das Angebotskonzept umfasst neben der Neugestaltung des Liniennetzes Maßnahmen zum sukzessiven Ersatz der eingesetzten Fahrzeuge, um die im Anforderungsprofil genannten Mindeststandards in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Umweltverträglichkeit der Stadtbusflotte zu erreichen.

Eine wesentliche Zukunftsaufgabe ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Hierzu enthält das Angebotskonzept eine Übersicht notwendiger Maßnahmen, mit denen die Barrierefreiheit des ÖPNV-Systems erreicht werden kann.

### Maßnahmenwirkung und -bewertung (Kap. VI)

Das künftige Nachfrageniveau im ÖPNV wird nicht nur aufgrund von Veränderungen beim Verkehrsangebot bzw. durch systeminterne Größen beeinflusst, sondern auch durch externe, gesellschaftliche Rahmenbedingungen wie den Auswirkungen des demographischen Wandels, dem Mobilitätsverhalten einzelner Bevölkerungsgruppen und den Entwicklungen im Ausbildungssystem.

Die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind in Teilen zu Maßnahmengruppen aggregiert, deren Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage abgeschätzt wird. Da es sich beim projektierten Verkehrsangebot um eine moderate Weiterentwicklung aus dem Bestand heraus handelt, werden Nachfrageveränderungen im Jedermann-Verkehr nur sehr gering ausfallen. Ausnahmen, bei denen leicht überdurchschnittliche Nachfragesteigerungen erwartet werden, stehen in Zusammenhang mit den Angebotsveränderungen zu den Lahnbergen.

Neben der Abschätzung nachfrageseitiger Effekte der vorgeschlagenen Maßnahmen werden auch deren monetäre Auswirkungen untersucht. Hierzu gehört einerseits eine Prognose über den zukünftigen Aufwand zum Betrieb des Stadtbusnetzes, andererseits eine Übersicht zu erwartender Kosten für die Erneuerung des Stadtbusfuhrparks und insbesondere für den barrierefreien Aus- und Umbau der Haltestellen im Marburger Stadtgebiet. Die entsprechenden Kostenaufstellungen dienen als Grundlage für einen Finanzierungsplan.

Die Maßnahmen und Maßnahmengruppen sind auf Grundlage ihrer verkehrlichen und monetären Wirkungen bewertet und in Prioritätsstufen zur Realisierung empfohlen (vordringlich, hoch, nicht zu empfehlen, neutral).

### **Linienbündelung (Kap. VII)**

Die Linienbündelung ist ein Verfahren mit Bezug zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das auf die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Verknüpfung von Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV abzielt und bei der die Konzessionierung eine entscheidende Rolle einnimmt. An diesem Punkt entfaltet der Nahverkehrsplan eine Wirkung auf Dritte, insbesondere auf eigenwirtschaftliche Antragsteller und auf die Genehmigungsbehörde. Daher ist die Linienbündelung – neben dem Anforderungsprofil und dem Angebotskonzept – ein unverzichtbarer Bestandteil eines Nahverkehrsplans.

Im Ergebnis kann und muss der gesamte städtische Verkehr zu einem Linienbündel gefasst werden.

## **1.4 Beteiligungsverfahren**

Alle Bearbeitungsphasen der Erstellung wurden durch Erörterungen zwischen

- Der Stadtwerke Marburg Consult GmbH und
- dem Planungsbüro IGDB GmbH

vorbereitet und abgestimmt. Vier projektbegleitende Gremien unterstützten die fachliche Erarbeitung des Nahverkehrsplans. Vor der Beschlussfassung durch das Vertretungsorgan des Aufgabenträgers fand das förmliche Anhörungsverfahren gemäß PBefG und HÖPNVG statt.

### **1.4.1 Projektbegleitende Gremien**

#### **Lenkungsausschuss**

Der Lenkungsausschuss wurde zur Gesamtkoordination der NVP-Erstellung und zur Klärung grundsätzlicher Fragestellungen ins Leben gerufen. Dieses Gremium bestand aus Vertreterinnen und Vertretern

- des Magistrats der Stadt
- des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Energie der Stadtverordnetenversammlung
- des Rhein-Main-Verkehrsverbundes
- von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
- des Regierungspräsidiums Gießen
- der Industrie- und Handelskammer - und
- des Landkreises Marburg-Biedenkopf (über den Regionalen Nahverkehrsverband).

Der Lenkungsausschuss tagte – in unterschiedlicher Zusammensetzung – am 26.03.2014, (28.04.2015 – mangels Beteiligung keine inhaltliche Erörterung) und am 24.09.2015.

#### **Arbeitskreis**

Der Arbeitskreis setzte sich zusammen u. a. aus Vertreterinnen und Vertretern

- der Fraktionen in der Stadtverordnetenversammlung
- der Ortsbeiräte und Stadtteilgemeinden
- des Behindertenbeirats der Stadt
- der Philipps-Universität, des ASTA und dem Universitätsklinikum
- des städtischen Schulamts und des Ordnungsamtes
- von Verkehrsunternehmen, die in Marburg Verkehrsleistungen erbringen sowie deren Verbände

- der Straßenverkehrsbehörde der Stadt
- wichtiger Arbeitgeber
- der Gewerkschaft Verdi

Der Arbeitskreis tagte – in unterschiedlicher Zusammensetzung – am 26.03.2014, 28.04.2015 und 24.09.2015.

### Ortsbeirat

Der Ortsbeirat setzt sich aus den Vertreterinnen und Vertretern der Marburger Ortsbeiräte und der Stadtteilgemeinden zusammen und tagte an drei Terminen: 22.10.2014, 28.04.2015 und 24.09.2015.

### Fahrgastbeirat

Zu Sitzungen des Fahrgastbeirats, die den NVP thematisch behandelten, wurden Vertreterinnen und Vertreter eingeladen:

- des ACE, ADAC, ADFC, AvD, BUND und VCD
- von Fahrgastverbänden ProBahn und Pro Bahn & Bus
- der Deutschen Blindenstudienanstalt
- des Gleichberechtigungsreferats und Ausländerbeirats der Stadt
- des Vereins zur Förderung der Inklusion behinderter Menschen
- des Kinder- und Jugendparlaments
- des Deutschen Kinderschutzbundes
- des ASTA, Stadelternbeirats, Kreiselternbeirats und Seniorenbeirats
- des Verbands der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf

Der Fahrgastbeirat tagte an vier Terminen: 05.03.2014, 29.10.2014, 28.04.2015. und 24.09.2015.

Die Gesamtliste der zu den Gremien eingeladenen Institutionen ist aus → **Anlage I-1** ersichtlich, die Protokolle der Sitzungen sind in → **Anlage I-2** dokumentiert.

#### 1.4.2 Förmliches Anhörungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG die nach § 8 Abs. 3 S. 4 a. F. und § 14 Abs. 1 und 2 a. F. PBefG Beteiligten hinzuzuziehen und das für den ÖPNV zuständige Ministerium anzuhören.

Bei den hinzuzuziehenden Beteiligten handelt es sich nach der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des PBefG gemäß § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG um

- die vorhandenen (Verkehrs-)Unternehmer,
- Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte (soweit vorhanden),

## Einleitung und Rechtsrahmen

---

- Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände.

Hinzu kommen gemäß § 14 Abs. 1, 2 der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des PBefG

- die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben,
- Städte und Gemeinden,
- Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen,
- Träger der Straßenbaulast,
- nach Landesrecht zuständige Planungsbehörden,
- für Gewerbeaufsicht zuständige Behörden,
- die Industrie- und Handelskammern,
- die betroffenen Fachgewerkschaften,
- Fachverbände der Verkehrstreibenden.

Die in das förmliche Anhörungsverfahren zum Lokalen Nahverkehrsplan aufgenommenen Institutionen sind **in → Anlage I-3** aufgelistet.

Das formelle Beteiligungsverfahren wurde am 29.09.2015 eingeleitet. Die Anhörungsberechtigten hatten bis zum 19.10.2015 Gelegenheit, Stellungnahmen zum Entwurf des NVP abzugeben.

### 1.5 Stellungnahmen aus dem laufenden Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren

Die Stellungnahmen aus dem laufenden Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren sowie die Empfehlungen des Büros IGDB über deren Berücksichtigung im Nahverkehrsplan sind als **→ Anlage I-4** beigefügt.

### 1.6 Beschlussfassung

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg hat den vorliegenden Nahverkehrsplan 2016-2021 am 20. Mai 2016 beschlossen. Der Beschlusstext ist als **→ Anlage I-5** beigefügt.

Der Nahverkehrsplan besitzt somit Gültigkeit bis 2021, soweit nicht eine frühere Fortschreibung oder ein längerer Geltungszeitraum dieses NVP beschlossen werden.

## 2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV

### 2.1 Europarechtlicher Rahmen

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 23.10.2007 wurde am 03.12.2007 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie ersetzte die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/1969 und (EWG) Nr. 1107/70, die zuvor die europarechtliche Grundlage für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten bildeten. Die neue Verordnung trat am 03.12.2009 in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten die Mitgliedsstaaten die Möglichkeit, ihre nationalen Rechtsrahmen an die neue EU-Verordnung anzupassen.

In der Bundesrepublik Deutschland ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erst durch Artikel 1 vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert und an die Verordnung angepasst worden.

Inhaltlich enthält die VO (EG) Nr. 1370/2007 erstmals für eine ÖPNV-bezogene EU-Verordnung einen speziellen Rechtsrahmen für die Vergabe Öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen.

In der VO (EG) Nr. 1370/2007 bestehen mehrere Möglichkeiten zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Dabei ist jedoch zu beachten, dass zwischen diesen Varianten keine Wahlfreiheit besteht. Vielmehr ist eine abgestufte Vorgehensweise einzuhalten.

Im Einzelnen werden gemäß Artikel 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 nur „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370/2007 vergeben:

*„Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 6 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.“*

Hierbei bezeichnet laut Artikel 2 lit. i) der VO der Ausdruck „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“

*„[...] einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen,*

- *die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder*

## Einleitung und Rechtsrahmen

- *die Bedingungen enthalten, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut.*

Falls es sich jedoch um „Dienstleistungsaufträge“ oder „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ gemäß den Definitionen in den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG handeln sollte, sind ausweislich Art. 5 Abs. 1 der VO andere Vorschriften anzuwenden (s. o.). Diese Aufträge werden auf Grund der Umsetzung der benannten Richtlinien in deutsches Recht nach vergaberechtlichen Vorschriften vergeben.

Dabei bezeichnet ein „Dienstleistungsauftrag“ i. S. d. Richtlinie 2004/17/EG gemäß deren Artikel 1 Abs. 2 d)

*„[...] Aufträge über die Erbringung von Dienstleistungen im Sinne von Anhang XVII, die keine Bau- oder Lieferaufträge sind [...],“*

sowie ein „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ i. S. d. Richtlinie 2004/18/EG gemäß deren Artikel 1 Abs. 2 d)

*„[...] öffentliche Aufträge über die Erbringung von Dienstleistungen im Sinne von Anhang II, die keine öffentlichen Bau- oder Lieferaufträge sind.“*

Die in den vorbezeichneten Anhängen aufgeführten Dienstleistungen sind auszugsweise in Tabelle I-1 aufgeführt.

Kategorie	Bezeichnung	CPC-Referenznummern	CPV-Referenznummern
2	Landverkehr, einschließlich Geldtransport und Kurierdienste, ohne Postverkehr	712 (außer 71235) 7512, 87304	von 60100000-9 bis 60183000-4 (außer 60160000-7, 60161000-4, 60220000-6) und von 64120000-3 bis 64121200-2
18	Eisenbahnen	711	von 60200000-0 bis 60220000-6

Tabelle I-1: Auszug aus den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 213/2008 vom 28. November 2007

[eigene Zusammenstellung]

Falls keine vergaberechtlichen Vorschriften Anwendung finden sollten, ist eine Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Artikel 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 möglich. Für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen kommt dies gemäß Artikel 5 Abs. 1 der VO nur bei der Vergabe von Dienstleistungskonzessionen in Betracht, nicht jedoch bei Dienstleistungsaufträgen.

Sollten die zuständigen örtlichen Behörden beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen (was nach dem HÖPNVG unzulässig sein dürfte) oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die sie – oder im Falle einer Gruppe von Behörden: wenigstens eine zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle ausüben, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht, wäre dies grundsätzlich zulässig. Im Einzelfall sind die näheren Anforderungen der Verordnung zu beachten.

Ferner wäre es für den Fall, dass keine vergaberechtlichen Vorschriften Anwendung finden sollten, in bestimmten, in Artikel 5 Abs. 4 der VO definierten Ausnahmefällen (Kleinunternehmerklausel) möglich, Aufträge direkt zu vergeben. Gemäß Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung wird dies regelmäßig in Form einer Dienstleistungskonzession erfolgen. Im Rahmen einer derartigen Dienstleistungskonzession trägt der Unternehmer das überwiegende wirtschaftliche Risiko.

Mithin sind öffentliche Personennahverkehrsleistungen i. d. R. als (öffentlicher) Dienstleistungsauftrag einzuordnen. Diese sind nach vergaberechtlichen Verfahren zu vergeben. Der Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Beschaffung von Verkehrsleistungen wird daher nur in Ausnahmefällen eröffnet sein.

Für die Erteilung einer personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Inhaltlich könnten die im Nahverkehrsplan enthaltenen Anforderungen als „Allgemeine Vorschriften“ i. S. v. Artikel 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuordnen sein. Gemäß lit. a) dieses Absatzes sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren. Bei einer derartigen „gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung“ handelt es sich gemäß Artikel 2 lit. e) der VO um eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. Unter diese Definition fallen beispielsweise die im Nahverkehrsplan enthaltenen Vorgaben, wie die Mindestanforderungen an die einzusetzenden Fahrzeugqualitäten sowie die Bedienungsquantität.

## 2.2 Bundesrechtlicher Rahmen

### 2.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen.

Aufgrund des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 am 03.12.2009 sowie des Wegfallens der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 am gleichen Tage waren das PBefG zu novellieren sowie das Regionalisierungsgesetz (RegG) anzupassen.

Sowohl die Definition des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), welcher für die Universitätsstadt Marburg Gegenstand dieses Nahverkehrsplans ist, als auch die Forderung nach einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV hingegen sind beibehalten worden.

Als ÖPNV wird in § 8 Abs. 1 S. 1 PBefG die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (auch Taxen oder Mietwagen) zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr definiert. Gemäß § 8 Abs. 2 PBefG handelt es sich auch beim Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der vorstehend genannten Verkehrsarten ersetzt, er-

## Einleitung und Rechtsrahmen

gänzt oder verdichtet, um ÖPNV. § 2 Abs. 1 HÖPNVG bezieht in die Definition auch Eisenbahnen sowie diejenigen alternativen Bedienungsformen mit ein, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.

Diese Definition ist in Zusammenhang mit § 2 des Regionalisierungsgesetzes sowie mit § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 120 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, zu sehen. In diesem Gesetz ist eine entsprechende Regelung enthalten.

Allen genannten Normen ist gemein, dass diese keine Definition des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs enthalten. Als Auffangklausel ist lediglich normiert, dass im Zweifel vom Vorliegen eines dieser Verkehre auszugehen ist, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Ohne gesetzliche Definition ist davon auszugehen, dass es sich

- bei Stadtverkehren um Verkehre innerhalb eines Gemeindegebietes handelt;
- bei Vorortverkehren um Verkehre handelt, welche eine Gemeinde mit ihrem benachbarten Umland verbinden;
- bei Regionalverkehren um Verkehre handelt, die eine Gemeinde mit zwar noch in der Nähe liegenden, aber nicht mehr angrenzenden Gemeinden verbinden.

In § 2 Abs. 4 HÖPNVG wird folgende Definition für den regionalen Busverkehr getroffen:

*„Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.“*

Damit handelt es sich bei den ortsübergreifenden Verkehren dieses Nahverkehrsplans um Regionalverkehr i. S. d. PBefG und lokalen Verkehr i. S. d. HÖPNVG, welcher begrifflich vom regionalen Busverkehr des HÖPNVG zu unterscheiden ist.

Wie unter Ziffer 2.1 bereits angesprochen, wird der Begriff der „ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr“ auch in § 8 Abs. 3 PBefG aufgegriffen: Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenhang mit den Auftraggebern und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen für eine „Integration der Nahverkehrsbedienung“ (u. a. durch Abstimmung der Fahrpläne) zu sorgen.

Da der Begriff der „ausreichenden Bedienung“ sowohl im Regionalisierungsgesetz als auch im Personenbeförderungsgesetz genannt wird, gilt er nach diesen bundesgesetzlichen Normen einheitlich für den ÖPNV sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße.

Im hessischen Landesrecht sind in § 4 Abs. 1 und 2 sowie in § 5 Abs. 2 HÖPNVG Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung enthalten.

Vom gesetzgeberischen Leitbild her sind Verkehrsleistungen im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 4 S. 1 PBefG eigenwirtschaftlich zu erbringen. Hierbei handelt es sich gemäß § 8 Abs. 4 S. 2-3 PBefG um

*„Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt wurden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.“*

Selbst wenn nicht mit eigenwirtschaftlichen Antragstellungen zu rechnen ist, sollen diese nach den Vorstellungen des Gesetzgebers durch die transparente Veröffentlichung von Informationen über auslaufende Liniengenehmigungen ermöglicht werden. So haben die zuständigen Behörden gemäß § 8a Abs. 2 S. 2 unter Verweis auf Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine Vorabkennzeichnung zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten, wonach ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens drei Monate nach der Vorabkennzeichnung zu stellen ist. Ergänzend ist ein eigenwirtschaftlicher Antrag gemäß § 12 Abs. 5 PBefG spätestens 12 Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums, d. h. der Betriebsaufnahme, zu stellen.

Da gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 spätestens ein Jahr vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens dort aufgeführte Informationen zu veröffentlichen sind und dieses einschließlich der Vorbereitung der Betriebsaufnahme durch das Verkehrsunternehmen ca. 12 Monate in Anspruch nimmt, ergeben sich verschärfte Handlungspflichten für die zuständigen Behörden. Die interne Entscheidungsfindung muss so frühzeitig beginnen, dass im Zeitraum zwischen 27 und 24 Monaten vor Betriebsaufnahme eine Vorabkennzeichnung erfolgen kann.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass noch nicht alle über die Anforderungen dieses Nahverkehrsplanes hinausgehenden verkehrlichen Details, insbesondere die Fahrpläne, in ihrem Endstand vorzuliegen brauchen. Diese müssen erst zur Einleitung eines Vergabeverfahrens fertig gestellt sein.

Ergänzend zur vorstehenden Vorabkennzeichnung hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 18 Abs. 1 PBefG am Ende jedes Kalenderjahres ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Hierbei sind die Geltungsdauer anzugeben sowie ein Hinweis, dass die Verkehrsleistung im Anschluss eigenwirtschaftlich erbracht werden kann.

### **2.2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)**

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Regionalisierungsgesetz (RegG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist, benennt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 RegG).

## Einleitung und Rechtsrahmen

---

Gemäß dem Sozialstaatsgebot (Art. 20 Abs. 1 GG) kommt dem Staat eine Pflicht zur Mobilitätsgewährleistung zu. Die Öffentliche Hand hat die Aufgabe, eine Grundversorgung sicherzustellen, die den gewöhnlichen Mobilitätsbedürfnissen der einzelnen Bevölkerungsgruppen entspricht.

### 2.2.3 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Ein weiterer Schwerpunkt bei der Definition moderner öffentlicher Verkehrssysteme liegt in der Barrierefreiheit, welcher bei der baulichen und betrieblichen Ausgestaltung sowie bei der Informationsdistribution des öffentlichen Verkehrssystems eine besondere Bedeutung zukommt. Grundlage dafür sind das Behindertengleichstellungsgesetz (insbesondere § 4 und § 8 Abs. 2 BGG), § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG und landesrechtlich § 4 Abs. 6 HÖPNVG.

Bundesrechtliche Grundlage der Forderung nach einem barrierefreien Zugang zum ÖPNV ist das Behindertengleichstellungsgesetz, das Barrierefreiheit in § 4 BGG wie folgt definiert:

*„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“*

Zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr weist § 8 Abs. 2 BGG auf einschlägige Rechtsvorschriften des Bundes hin:

*„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“*

## 2.3 Landesrechtlicher Rahmen

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 01. Dezember 2005, das zuletzt durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I, 466) geändert worden ist, gibt die Rahmenbedingungen für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vor.

Als Ziel definiert das HÖPNVG in § 3, dass der Öffentliche Personennahverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems dazu beiträgt, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Der Öffentliche Personennahverkehr soll als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens gestärkt werden. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs ist hierzu vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

Die Aufgabenträger haben gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des jeweiligen Nahverkehrsplans sicherzustellen. Sie sind ferner zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Hierbei definiert § 5 Abs. 1 HÖPNVG als Aufgabenträger die Landkreise, die kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Diese nehmen die Aufgabe des Öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

Ferner können gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 HÖPNVG kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger verkörpern, im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen.

Ergänzend nehmen Aufgabenträger gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG die Belange des regionalen Verkehrs, d. h. die Belange des Schienenpersonennahverkehrs, des Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs, gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr. An Verkehrsverbänden existieren in Hessen laut § 6 Abs. 2 HÖPNVG der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). Alle Aufgabenträger in Hessen gehören einem dieser beiden Verbände an. Einzig der südhessische Kreis Bergstraße kann aus Gründen der räumlichen und verkehrlichen Ausrichtung dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) angehören.

Die Aufgabenträger können ihrerseits gemäß § 2 Abs. 6 und § 6 Abs. 1 HÖPNVG für die Belange des lokalen Verkehrs eine Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) einrichten. Der Aufgabenträger kann dieser die Wahrnehmung seiner Aufgaben ganz oder teilweise übertragen. Benachbarte Aufgabenträger können eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation (GNO) gründen.

Die Verbände und die Nahverkehrsorganisationen als Aufgabenträgerorganisationen sind zur Zusammenarbeit verpflichtet, insbesondere um über ihre jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen hinaus ein durchgängiges Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten. Darüber hinaus haben die Verkehrsverbände gemäß § 7 Abs. 4 HÖPNVG die Nahverkehrsorganisationen bei wichtigen verkehrlichen und tariflichen Vorhaben zu beteiligen.

## II Bestandsaufnahme

### 1 Räumliche Struktur

#### 1.1 Lage im Raum

Die Universitätsstadt Marburg ist eine Kreisstadt mit Sonderstatus des Landkreises Marburg-Biedenkopf im westlichen Teil des Gebietes Mittel- und Nordhessen. Sie verfügt über eine ausgeprägte Nord-Süd- Ausdehnung entlang der Lahn und liegt im Marburg-Gießener Lahntal. Die Lage im Lahntal gibt die historisch gewachsenen Hauptverkehrswege in ihrer Nord-Süd-Ausrichtung vor. Dazu gehören die Bundesstraße 3 und die Main-Weser-Bahn die Marburg an Kassel und Frankfurt anbindet.

In der Zentrale-Orte-Hierarchie erfüllt Marburg die Voraussetzungen eines Oberzentrums und gilt somit als „Standort hochwertiger spezialisierter Einrichtungen mit z.T. landesweiter nationaler oder sogar internationaler Bedeutung.“ Als Oberzentrum bietet Marburg Agglomerationsvorteile für die Region und stellt einen Verknüpfungspunkt in den Verkehrssystemen dar.

Das Stadtgebiet von Marburg, erstreckt von Michelbach im Norden nach Bortshausen im Süden und von Dilschhausen im Westen nach Schröck im Osten auf einer Fläche von ca. 123,93 km<sup>2</sup>. Die Stadt Marburg setzt sich aus der Kernstadt, die in 15 Innenstadtbezirke unterteilt ist, und 18 Stadtteilen zusammen. Von der Gesamtbevölkerung in Höhe von 78.600 Einwohnern leben rund 49.000 Menschen in der Kernstadt, die damit die größte Bevölkerungsdichte hat.

## 2 Bevölkerungsstruktur in der Universitätsstadt Marburg

### 2.1 Bevölkerungsstand und Verteilung in der Universitätsstadt Marburg

Tabelle II-1 zeigt die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Marburg unterteilt nach Kernstadt (Stadtteilgemeinden) und 20 Außenstadtteilen, die einen eigenen Ortsbeirat besitzen. Innerhalb der Kernstadt gibt es starke Schwankungen der absoluten Bevölkerungszahl zwischen den einzelnen Stadtteilen. Die bevölkerungsstarken Stadtteilgemeinden sind das Südviertel, das Hansenhaus, die Altstadt und das Nordviertel. Auffällig ist die starke Bevölkerungszunahme in Ockershausen, während es in anderen Stadtteilen der Kernstadt zu einer leichten Bevölkerungsabnahme kam<sup>1</sup>. Die Lahnberge stellen als Universitätscampus eine regionsspezifische Ausnahme dar und können nicht als Stadtteil mit Wohnfunktion gewertet werden.

Die äußeren Stadtteile weisen ebenfalls starke Schwankungen in den Einwohnerzahlen auf. Zu den bevölkerungsstärksten Stadtteilen außerhalb der Kernstadt gehören Cappel und Wehrda.

<sup>1</sup> Aufgrund des hohen Zweitwohnungsanteil der studentischen Bevölkerung, sind hierbei statistische Ungenauigkeiten aufgrund nicht gemeldeter Zweitwohnungen als Ursache nicht auszuschließen.

Stadtteil	2009	2010	2011	2012	2013*	2014*
Altstadt	4.325	4.430	4.494	4.469	4.316	4.294
Grassenberg	2.989	2.972	3.015	3.063	2.958	2.943
Hansenhäuser	5.217	5.229	5.286	5.238	5.059	5.033
Klinikviertel	2.550	2.569	2.573	2.584	2.496	2.483
Lahnberge	28	26	24	18	17	17
Nordviertel	4.082	4.176	4.138	4.264	4.118	4.097
Ockershausen	4.569	4.582	4.624	4.683	6.163	6.193
Ortenberg	3.014	3.072	3.150	3.134	3.027	3.011
Richtsberg	8.484	8.433	8.481	8.472	8.281	8.283
Stadtwald	1.354	1.351	1.377	1.423	1.374	1.367
Südbahnhof	1.056	1.072	1.096	1.102	1.064	1.059
Südviertel	7.528	7.644	7.729	7.697	7.434	7.396
Waldtal	1.390	1.371	1.349	1.367	1.320	1.314
Weidenhausen	1.465	1.552	1.551	1.531	1.479	1.471
<b>Kernstadt</b>	<b>48.051</b>	<b>48.479</b>	<b>48.887</b>	<b>49.045</b>	<b>49.108</b>	<b>48.963</b>
Bauerbach	1.524	1.507	1.486	1.508	1.473	1.474
Bortshausen	247	246	261	270	263	262
Cappel	7.203	7.153	7.199	7.218	7.274	7.266
Cyriaxweimar	590	594	566	583	559	556
Dagobertshausen	404	418	399	399	401	391
Dilschhausen	168	174	175	165	170	170
Elnhäuser	1.142	1.153	1.145	1.122	1.112	1.106
Ginseldorf	817	805	807	815	807	803
Gisselberg	890	886	888	905	921	914
Haddamshäuser	517	522	521	508	531	528
Hermershausen	411	415	409	403	399	394
Marbach	3.461	3.528	3.541	3.529	3.528	3.533
Michelbach	1.992	2.012	2.011	1.996	1.996	2.003
Moischt	1.253	1.279	1.268	1.238	1.242	1.229
Ronhausen	234	230	236	233	228	225
Schröck	1.757	1.786	1.802	1.807	1.808	1.824
Wehrda	6.234	6.195	6.254	6.204	6.253	6.250
Wehrshäuser	735	719	712	717	722	712
<b>Außenstadtteile</b>	<b>29.579</b>	<b>29.622</b>	<b>29.680</b>	<b>29.620</b>	<b>29.687</b>	<b>29.640</b>
<b>Gesamtbevölkerung</b>	<b>77.630</b>	<b>78.101</b>	<b>78.567</b>	<b>78.665</b>	<b>78.795</b>	<b>78.603</b>
Prozentuale Veränderung (Bezugsjahr 2009)	100,00%	100,61%	101,21%	101,33%	101,50%	101,25%

\* Werte der Bevölkerungsverteilung in den Stadtteilen der Kernstadt wurden über die Verteilung 2012 hochgerechnet.

Tabelle II-1: Bevölkerungsentwicklung von 2009-2014 nach Stadtteilen und Jahren.

[Einwohnermeldeamt Marburg, Eigene Berechnungen]

**Bestandsaufnahme**

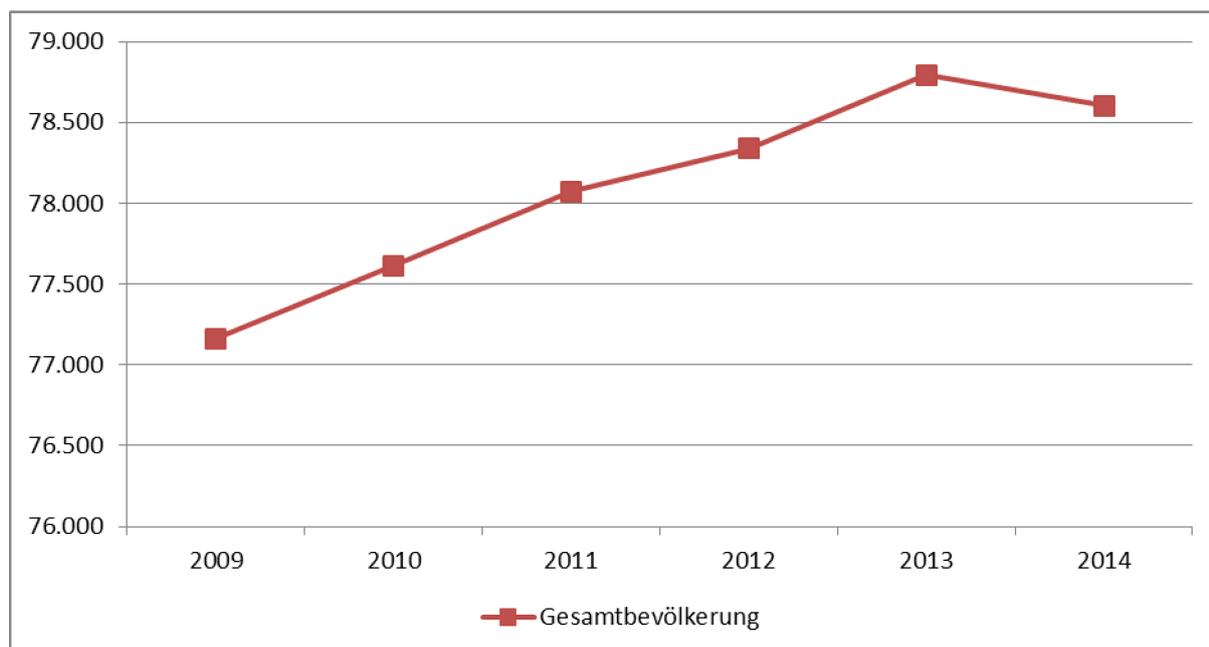


Abbildung II-1: Bevölkerungsentwicklung in Marburg 2009 bis 2014

[Einwohnermeldeamt Marburg]

Die Zeitlinie in Abbildung II-1 zeigt, dass die Entwicklung der Bevölkerung positiv stagniert. Zwischen den Jahren 2009 und 2014 gab es einen Bevölkerungsanstieg von einem Prozent. Die Bevölkerungsvorausschätzung in Hessen von 2012 bis 2030 auf Gemeindeebene<sup>1</sup> sieht für Marburg eine leichte Bevölkerungssteigerung von 0-5% vor. Damit gehört Marburg neben Lahntal zu den einzigen Gemeinden im Landkreis Marburg-Biedenkopf mit positiven Bevölkerungserwartungen. Im Regierungsbezirk Gießen wird dagegen im Durchschnitt mit einer Bevölkerungsabnahme von 5,6% gerechnet.

Prognosen sind jedoch stark abhängig von Veränderungen bei den Wanderungsbewegungen, die durch die Universität oder Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt ausgelöst werden. Dies gilt insbesondere auch für die Verteilung der Altersgruppen.

Der Regionalplan Mittelhessen gibt eine Veränderung der Altersanteile gemäß Tabelle II-2 an, wonach mit einem deutlichen Absinken der Bevölkerungsanteile in den Altersgruppen 0 bis unter 6 Jahren und 20 – unter 45 Jahren gerechnet wird. Gleichzeitig wird damit gerechnet das sich die Anteile der Altersgruppe über 45 Jahre stark erhöht.

<b>Altersgruppe</b>	<b>0 - &lt;3</b>	<b>3 - &lt;6</b>	<b>6 - &lt;10</b>	<b>10 - &lt;16</b>	<b>16 - &lt;20</b>
Veränderung in %	-34	-27	-12	-9	-11
<b>Altersgruppe</b>	<b>20- &lt;45</b>	<b>45 - &lt;60</b>	<b>60 - &lt;65</b>	<b>65 - &lt;75</b>	<b>75 und älter</b>
Veränderung in %	-34	66	59	46	31

Tabelle II-2: Prognostizierte Veränderung der Bevölkerung nach Altersgruppen in der Stadt Marburg im Zeitraum 2002-2020 in Prozent.

[Regionalplan Mittelhessen 2010, S. 19]

<sup>1</sup> [https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/bev\\_gem\\_2012\\_2030.pdf](https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/bev_gem_2012_2030.pdf) (abgerufen am 10.03.2015)

### 2.1.1 Altersstruktur

Je nach Lebensabschnitt haben ÖPNV-Nutzer andere Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV. Zur Betrachtung der Altersstruktur wurden 5 Altersklassen gebildet, die den Lebensabschnitten Kleinkind (0-<6 Jahre), Schulkind/Ausbildung (6-<18), Ausbildung/Beruf 18-<40), Beruf (40-<65) und Ruhestand (65+) entsprechen.

Überschlägig teilt sich die Bevölkerung zu 70% auf die berufstätige oder in Ausbildung befindliche Bevölkerung zwischen 18 und 64 Jahre, und zu jeweils 15% auf Kinder bis <18 Jahre und Senioren ab 65 Jahre auf (siehe Abbildung II-2: Altersstruktur der Wohnbevölkerung in der Stadt Marburg).

Bedingt durch die Universität und als Arbeitsplatzstandort ist der Anteil der Senioren an der Marburger Bevölkerung mit 15,6% in Marburg somit deutlich niedriger als im Bundesdurchschnitt, wo er schon im Jahr 2010 bei 20,7% lag.

Die spezifischen Besonderheiten der Marburger Altersstruktur wirken sich auf die Nutzung des ÖPNV aus. So beschränkt sich das starke Verkehrsaufkommen nicht nur auf Spitzen im Schüler- und Berufsverkehr. Durch die zeitliche Flexibilität von Studenten und Senioren weisen viele Linien vielmehr ganztägig eine hohe Auslastung auf.

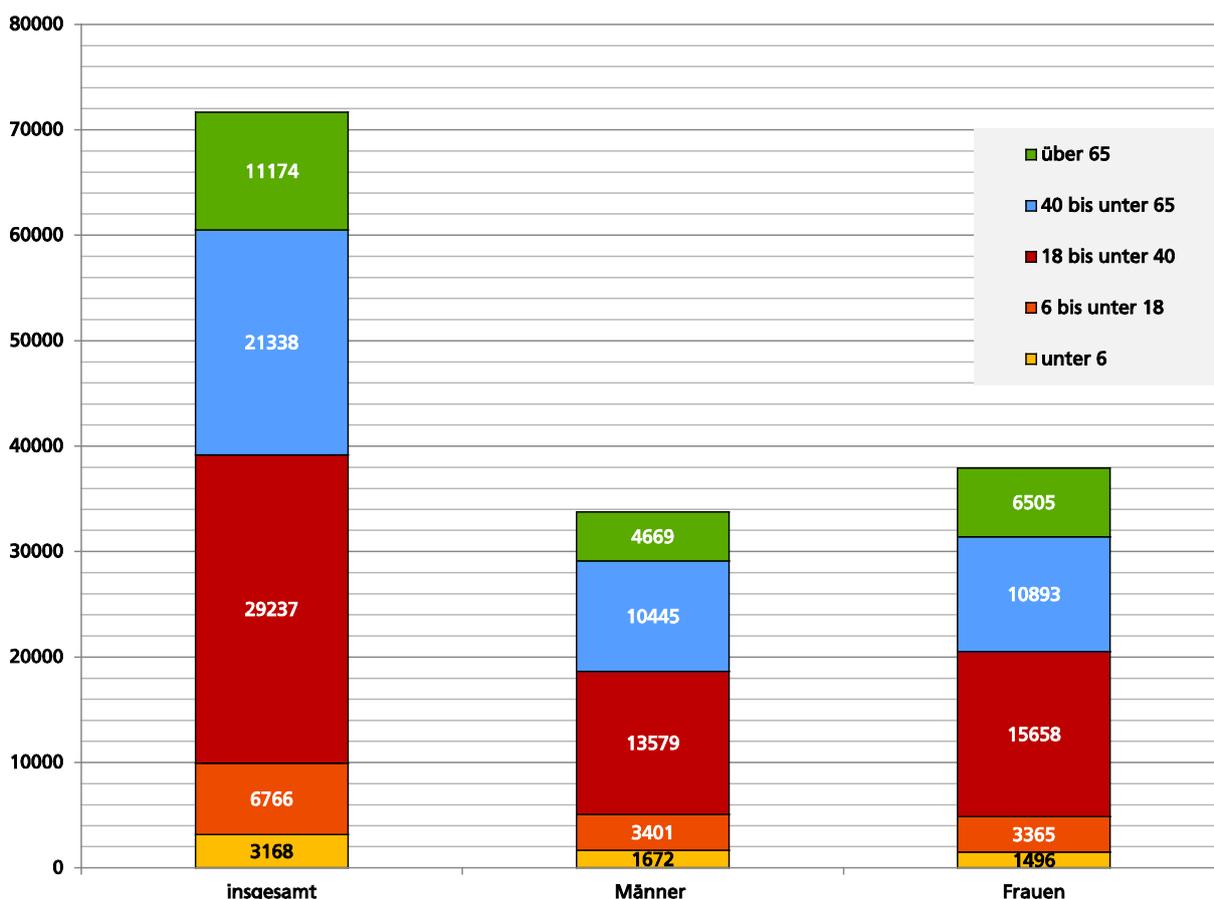


Abbildung II-2: Altersstruktur der Wohnbevölkerung in der Stadt Marburg

[Eigene Darstellung, Datenquelle: Hessisches Statistisches Landesamt (2014): Bevölkerung und Altersstruktur am 9. Mai 2011 in den hessischen Gemeinden - Ergebnisse des Zensus 2011, S.162f]

## 3 Siedlungsstruktur und deren Entwicklung

### 3.1 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur Marburgs wird stark von der topographischen Lage im Lahntal bestimmt. Verdichtete Siedlungsstrukturen mit Geschoßwohnungsbau und großflächige Gewerbegebiete konzentrieren sich hauptsächlich auf die im Lahntal gelegenen Stadtteile sowie auf den Richtsberg. Hier liegen auch Bevölkerungsschwerpunkte. An den Hanglagen findet sich überwiegend Wohnbebauung, die aus kleineren Mehrfamilienhäusern besteht. In den Außenstadtteilen besteht die Bebauung neben (z.T. ehemaligen) bäuerlichen Gebäuden überwiegend aus Einfamilienhäusern.

Im Jahr 2010 wurden in Marburg 12.563 Wohngebäude mit insgesamt 35.913 Wohnungen gezählt. Davon befanden sich 16,7% in Einfamilienhäusern und 3,9 % in Zweifamilienhäusern. Der prozentuale Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern am Gebäudebestand liegt damit deutlich niedriger als im Landkreisdurchschnitt und sogar unter dem der hessischen Großstädte. Ein großer Anteil der Marburger Bevölkerung wohnt somit in kompakten Strukturen, die vom ÖPNV gut erschlossen werden können.

### 3.2 Neubaugebiete

Große Neubaugebiete entstanden in den letzten Jahren in Michelbach sowie auf der Konversionsfläche der ehemaligen Tannenbergekaserne (heute Stadtteil Stadtwald). Durch die Umstrukturierung der Universität, der Kliniken sowie durch die Reduzierung von Bahnanlagen stehen in den nächsten Jahren weitere Konversionsflächen für die Innenentwicklung zur Verfügung (siehe Anlage II-1). Dadurch ist mit einer verstärkten Neubautätigkeit im Bereich der Kernstadt zu rechnen.

In der Kernstadt sind davon u.a. folgende Gebiete betroffen:

- Capper Straße / Friedrich-Ebert-Straße (Verdichtung Bereich Vitos-Gelände)
- Neue Kasseler Straße (Gelände des alten Güterbahnhofs)
- Schützenstraße (alte Gärtnerei)

In den Stadtteilen sind folgende Neubaugebiete geplant:

- Haddamshausen, östlich der bestehenden Bebauung

## 4 Arbeitsmarkt in der Stadt Marburg

### 4.1 Arbeitsmarkt und Tendenzen auf dem Arbeitsmarkt

Zum Stichtag 30.06.2013 gab es in Marburg 39.514 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Davon lebten 15.075 Beschäftigte im Stadtgebiet. 24.439 Beschäftigte kamen als Einpendler (siehe Kapitel 4.3). Die Zahlen zeigen die große Bedeutung des Oberzentrums Marburg für den Arbeitsmarkt im Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Große Arbeitgeber in Marburg sind die Universität, das Universitätsklinikum, Firmen der Chemie- und Pharmabranche, der Medizintechnikbranche sowie Betriebe des Handels- und Dienstleistungssektor. Aufgrund der Synergieeffekte zwischen Universität, Kliniken

und den forschungsintensiven Branchen ist damit zu rechnen, dass der Arbeitsmarkt in Marburg mittelfristig stabil bleibt. Dafür spricht auch die niedrige Arbeitslosenquote von 4,6 % (2013) im Bezirk der Arbeitsagentur Marburg. Zum Stichtag 30.06.2013 waren 1.869 Menschen im Stadtgebiet Marburg arbeitslos gemeldet.

## 4.2 Arbeitsstandorte

Neben den in der Innenstadt angesiedelten Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben, gibt es rund um Marburg mehrere Gewerbegebiete.

Standorte des Pharma- und Medizintechniksektor befinden sich am Görzhäuser Hof, im nördlichen Teil von Marbach sowie südlich des Südbahnhofs.

Standorte von Großhandel, Speditionen, großflächigen Einzelhandel, Handwerksbetrieben und produzierenden Gewerbes sind die Gewerbegebiete am Südbahnhof, am Afföller sowie in Wehrda.

Mit Ausnahme der Gebiete Görzhäuser Hof und Marbach sind in den Gewerbegebieten auch Betriebe bzw. Handelseinrichtungen.

## 4.3 Berufspendler

Die Pendlerbewegungen orientieren sich an der Nord-Süd-Achse der Main-Weser-Bahn. Während der Großteil der aus Marburg auspendelnden Arbeitnehmer zu Arbeitsorten südlich von Marburg fährt, kommt ein hoher Anteil der Einpendler mit Ziel Marburg aus den im Süden bzw. Südosten an Marburg angrenzenden Gemeinden. Mit 24.439 Einpendlern gegenüber 7.467 Auspendlern wies Marburg zum Stichtag 30.06.2013 einen positiven Pendlersaldo aus.

### 4.3.1 Auspendler

Von den in Marburg wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendeln 31% zu einem Arbeitsort außerhalb der Stadt Marburg. Laut Statistik der Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarkt in Zahlen, Pendler, Frankfurt, Juli 2014) sind die Hauptziele der Auspendler die Städte Gießen (880) und Frankfurt am Main (823). Bedeutende Auspendlerziele in der näheren Umgebung sind Stadtallendorf (482), Cölbe (344), Kirchhain (270) und Weimar (Lahn) (213).

### 4.3.2 Einpendler

62% der in Marburg sozialversicherungspflichtig Beschäftigten haben ihren Wohnort nicht in der Stadt Marburg. Große Einpendlerströme kommen aus Kirchhain (2.105), Ebsdorfergrund (1.689), Wetter (1.548), Lahntal (1.497), Cölbe (1.414), Weimar (Lahn) (1.255) und Stadtallendorf (1.145). Bedeutsame Einpendlerströme kommen auch aus den übrigen direkt an das Marburger Stadtgebiet angrenzenden Gemeinden. Außerhalb des Landkreises Marburg-Biedenkopf ist die Stadt Gießen mit 626 Einpendlern nach Marburg hervorzuheben.

**Bestandsaufnahme**

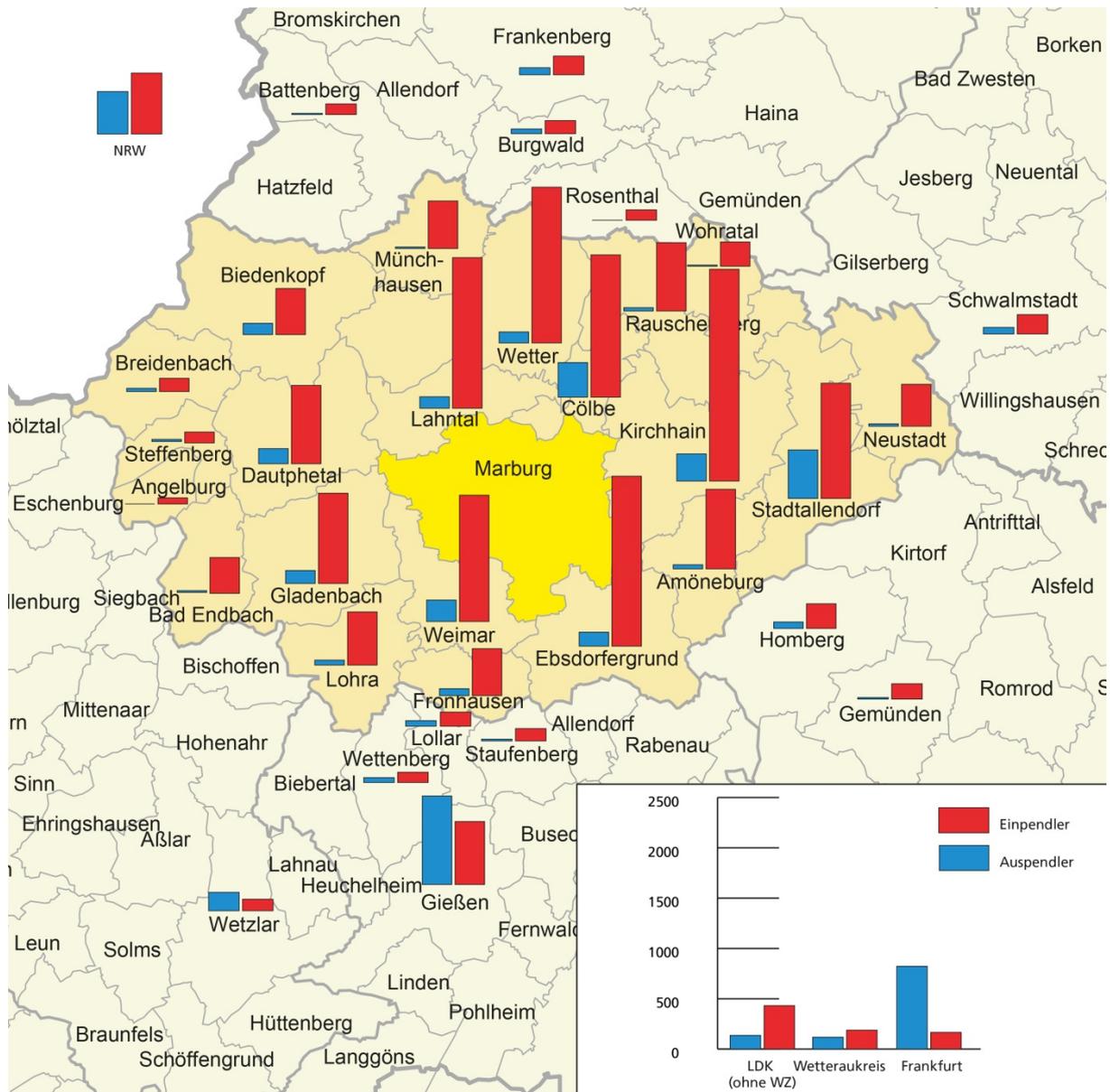


Abbildung II-3: Einpendler aus anderen Gemeinden nach Marburg, Auspendler aus Marburg  
[Eigene Darstellung, Datenbasis: Arbeitsmarkt in Zahlen, Pendler, Frankfurt, Juli 2014]

## 5 Versorgung, Bildung und Verwaltung

### 5.1 Einzelhandelsstandorte

Marburg hat eine überörtliche Bedeutung als Einzelhandelsstandort. Dabei lassen sich Standorte mit kleinteiligen Einzelhandel und Standorte mit großflächigen Fachmärkten unterscheiden. Letztere bieten meist großflächige Parkplätze an und liegen mit Ausnahme des Erlenring-Center dezentral.

Einzelhandelsstandort	Haltestelle
<b>Kleinteiliger Einzelhandel, Kaufhäuser</b>	
Bahnhofsstraße	Bahnhofsstraße
Elisabethkirche	Elisabethkirche
Oberstadt	Rudolphsplatz, Markt, Gutenbergstraße
Universitätsstraße	Gutenbergstraße
<b>Fachmarktzentren</b>	
Erlenring	Erlenring
Kaufpark Wehrda	Am Kaufpark, Einkaufszentrum
Gewerbegebiet Süd	Schubertstraße
Afföllerstraße	Afföllerstraße

Tabelle II-3: Einzelhandelsstandorte in Marburg

[Eigene Darstellung]

Die Standorte des innerstädtischen Einzelhandels sind sehr gut und von fast allen Stadtbuslinien erschlossen. Auch die Fachmarktzentren sind mit dem Stadtbus gut erreichbar. Wegen der topographischen Lage können die Geschäfte der Oberstadt allerdings nur mit Fußwegen erreicht werden.

### 5.2 Bildungseinrichtungen

#### 5.2.1 Universität, Entwicklung und Standorte

Die Universität gehört zu den mittelgroßen Universitäten in Deutschland. Derzeit verteilen sich ihre Einrichtungen über Standorte in der Innenstadt, im Lahntal (Wilhelm-Röpke-Straße) sowie auf den Lahnbergen. Im Jahr 2007 begann eine Umstrukturierung der Standorte. Künftig soll es neben den traditionellen Standorten in der Innenstadt zwei Campus-Standorte geben. Bis zum Jahr 2020 soll die Universitätsbibliothek vom derzeitigen Standort an der Wilhelm-Röpke-Straße auf das Gelände des neuen Campus Firmanei umziehen. Dort konzentrieren sich künftig auch die Institute der gesellschaftswissenschaftlichen Fächer. Die naturwissenschaftlichen und medizinischen Institute werden alle auf die Lahnberge verlagert.

**Bestandsaufnahme**

Fachbereich	Standort 2014	künftiger Standort	Anzahl Studenten (Erstfach) WS 2013/14
01 Rechtswissenschaft	Universitätsstr. 6	Campus Firmanei	2.259
02 Wirtschaftswissenschaft	Universitätsstr. 25		1.788
03 Gesellschaftswissenschaften und Philosophie	Wilhelm-Röpke-Str. 6	Campus Firmanei	2.871
04 Psychologie	Gutenbergstraße 18		974
05 Evang. Theologie	Lahntor 3		654
06 Geschichte und Kultur- wissenschaften	Wilhelm-Röpke-Str.6c	Campus Firmanei	1.100
09 Germanistik und Kunst- wissenschaften	Wilhelm-Röpke-Str.6a	Campus Firmanei	2.829
10 Fremdsprachl. Philologie	Wilhelm-Röpke-Str.6d	Campus Firmanei	1.822
12 Mathematik u. Informatik	Hans-Meerwein- Straße (Campus Lahnberge)		1.994
13 Physik	Renthof 5	Campus Lahnberge	503
15 Chemie	Hans-Meerwein- Straße (Campus Lahnberge)		981
16 Pharmazie	Wilhelm-Roser-Str.2	Campus Lahnberge	1.099
17 Biologie	Karl-von-Frisch-Str.8 (Campus Lahnberge)		1.063
19 Geographie	Deutschhausstraße 1 (Campus Firmanei)		685
20 Medizin	Baldingerstraße (Campus Lahnberge)		3.227
21 Erziehungswissenschaften	Wilhelm-Röpke-Str.6b	Campus Firmanei	1.393
Sonstige			458
<b>Summe</b>			<b>25.700</b>

Tabelle II-4: Studierende im Erstfach nach Fachbereichen (Stand Wintersemester 2013/2014)

[<http://www.uni-marburg.de/profil/statistik/studizahlen/wintersemester2013.pdf>, abgerufen am 03.07.2014]

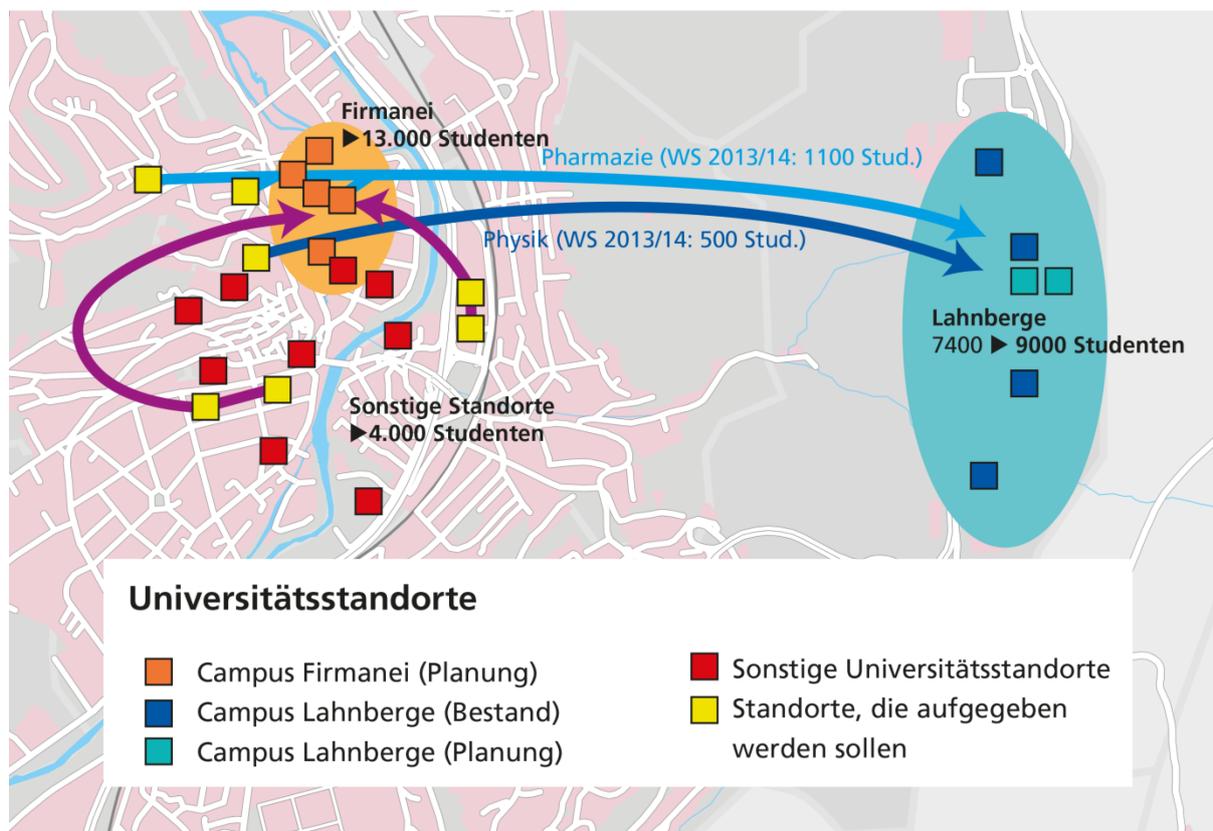


Abbildung II-4: derzeitige und künftige Standorte der Universitätsinstitute

[Eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Marburg, FB Planen, Bauen, Umwelt: Präsentation „Universitätsentwicklung Campus Firmanei“ vom 20.03.2007, Masterplan Campus Lahnberge]

### 5.2.1.1 Studierende

Von den 25.700 Studierende im Wintersemester 2013/2014 studierten 18.435 im Fächer (Erstfach) mit Institutsstandort im Lahntal und 7.265 mit Institutsstandort auf den Lahnbergen. Durch die Verlagerung der Institute für Physik und Pharmazie auf die Lahnberge würde sich – gleichbleibende Studierendenzahlen vorausgesetzt - die Zahl der Studierenden auf den Lahnbergen um rund 1.600 erhöhen. Nach Umsetzung der Verlagerungen vom Universitäts-Standort Wilhelm-Röpke-Straße auf den neuen Campus Firmanei verteilen sich die Studierenden nach Institutsstandort ihres Hauptfaches wie folgt:

- Campus Firmanei: 12.959
- Weitere Standorte im Lahntal: 3.874
- Campus Lahnberge: 8.867

Der Anteil der Studierenden an den ÖPNV-Nutzer ist hoch. Gründe dafür sind die bei Studierenden im Vergleich zu anderen Bevölkerungsgruppen niedrigere Pkw-Verfügbarkeit sowie die durch das Semesterticket pauschale Fahrscheinverfügbarkeit. Einer Umfrage<sup>1</sup> zufolge ist der Bus für den Weg vom Semesterwohnort zum „ersten

<sup>1</sup> Philipps-Universität Marburg, Fachbereich Geographie (2011): Mobilität und Nachhaltigkeit im Zuge städtebaulicher Restrukturierungen (Abschlussbericht), S.44

## Bestandsaufnahme

---

universitäre[n] Hauptaktionsort“ mit einem Anteil am Modal Split von 50,3% das meistgenutzte Verkehrsmittel. Bei den Wegen zu den Unistandorten auf den Lahnbergen liegt der Busanteil sogar bei über 60%. Studenten mit Hauptwohnsitz außerhalb der Stadt Marburg nutzen zu über 55% die Bahn für ihre Heimfahrt.

Die überwiegende Zahl der Semesterwohnorte liegt in der Kernstadt – hohe Anteile haben auch die Stadtteile Wehrda, Marbach und Cappel (siehe Anlage II-2). Bei den Semesterwohnorten außerhalb Marburgs dominieren Orte an der Main-Weser-Bahn, die eine schnelle Erreichbarkeit von Marburg erlauben.

Der hohe Anteil an Studenten führt zu erheblichen Schwankungen in der Frequentierung des Marburger ÖPNV. Laut Umfrage<sup>1</sup> steigt freitags der Anteil der Studenten deutlich, die keine Wege zwischen Semesterwohnort und universitären Einrichtungen zurücklegen. Aus diesem Grund gibt es in der vorlesungsfreien Zeit auf bestimmten Linien reduzierte Taktungen.

### 5.2.1.2 Mitarbeiter

Laut der Untersuchung „Mobilität und Nachhaltigkeit im Zuge städtebaulicher Restrukturierungen“ liegt die Pkw-Verfügbarkeit bei Universitätsmitarbeitern bei 77%. Der Anteil des Busverkehrs am Modal-Split für alle universitären Wege liegt durchschnittlich bei 14,8 %. Starke Unterschiede bei den Verkehrsmittelanteilen zeigen sich aber bei einer Differenzierung nach Berufsgruppen oder Altersgruppen. So liegt der Busanteil beim wissenschaftlichen-künstlerischen Personal mit 21,6% wesentlich höher als beim administrativ-technischem Personal (10,3%). Auch jüngere Mitarbeiter unter 31 Jahren nutzen mit 35% im Durchschnitt häufiger den Bus als ihre älteren Kollegen (17,9%). Diese Unterschiede sind durch verschiedene Lebensstile und unterschiedliche Wohnorte erklärbar. So wohnt ein Teil der Mitarbeiter innenstadtnah und hat somit eine gute ÖPNV-Anbindung – ein anderer Teil wohnt dagegen im Landkreis Marburg-Biedenkopf (z. B. in Kirchhain, Ebsdorfergrund, Cölbe, Wetter oder Weimar).

Besonders signifikant ist der Unterschied der Verkehrsmittelnutzung für Wege vom Lahntal auf die Lahnberge zwischen Studierenden und Mitarbeitern. Während Studenten hier zu mehr als 60% den Bus wählen ist es bei den Mitarbeitern zu 60% der Pkw.

---

<sup>1</sup> Philipps-Universität Marburg, Fachbereich Geographie (2011): Mobilität und Nachhaltigkeit im Zuge städtebaulicher Restrukturierungen (Abschlussbericht), S.44

## 5.2.2 Schulen und sonstige Bildungseinrichtungen sowie Entwicklungstendenzen

### 5.2.2.1 Grundschule

Im Stadtgebiet befinden sich 16 Grundschulstandorte – davon 9 in der Kernstadt und 7 in den Stadtteilen (siehe Anlagen II-3 und II-4).

Laut Schulentwicklungsplan sollen in den westlichen Stadtteilen auch künftig drei Standorte Cyriaxweimar, Elnhausen und Wehrshausen (Verbundschulen West) für jeweils alle Jahrgangsstufen trotz geringer Schülerzahlen erhalten bleiben. Die Grundschulen West versorgen auch die Stadtteile Dagobertshausen, Dilschhausen, Haddamshausen und Hermershausen, die keine eigenen Grundschulen haben.

Die Außenstadtteile Schröck, Bauerbach und Ginseldorf werden durch zwei Schulstandorte der Tausendfüßlerschule in Schröck und Bauerbach abgedeckt. Die Aufteilung der Schüler auf die Standorte erfolgt hier nach Jahrgangsstufen.

Weitere für den Schülerverkehr relevante Beziehungen bestehen

- vom Stadtteil „Stadtwald“ zur Sophie-von-Brabant-Schule, Standort: Willy-Mock-Straße
- von Ronhausen und Bortshausen nach Cappel zur Erich-Kästner-Schule,
- von Gisselberg zur Theodor-Heuss-Schule sowie
- von Moischt zur Grundschule im benachbarten Wittelsberg (Landkreis Marburg-Biedenkopf).

Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans prognostiziert der Schulentwicklungsplan bei den Grundschulen im Bereich der Kernstadt einen leichten Anstieg der Schülerzahlen – Ausnahme ist der Standort Willy-Mock-Straße der Verbundschule Sophie-von-Brabant-Schule, an dem ein wesentlicher Anstieg erwartet wird. Für die kleinen Standorte in den Außenstadtteilen wird teilweise mit einem Absinken der Schülerzahlen gerechnet.

### 5.2.2.2 Weiterführende Schulen

Marburg ist ein überörtlich bedeutender Schulstandort mit 2 Haupt- und Realschulen, 3 Gymnasien, 1 Gesamtschule sowie 3 Berufsschulen. Laut Schulentwicklungsplan kommen durchschnittlich 30 % aller Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 7 (= Werte der Schuljahre 2007/08 bis 2011/12) und 40% der Oberstufenschüler aus dem Landkreis Marburg-Biedenkopf. Besonders hoch ist der Anteil im Gymnasium Philippinum, wo aufgrund der speziellen Ausrichtung der Schule und einem Schulverbund mit drei all-gemeinbildenden weiterführenden Schulen aus dem Landkreis Marburg-Biedenkopf mehr als die Hälfte aller Schüler der 5. Klassen aus dem Landkreis kommen. Mit jeweils rund 1.000-1.800 Schülern sind die 3 Gymnasien sowie die 3 Berufsschulen vom Verkehrsaufkommen her bedeutende Fahrtziele.

Daraus ergeben sich drei für den Schülerverkehr besonders relevante Standorte:

- „Schulzentrum Süd“ im Bereich der Leopold-Lucas-Straße (Elisabethschule und Philippinum sowie der Kaufmännische Schulen) mit rund 4.000 Schülern – unter Einbeziehung der benachbarten Walldorfschule und dem Standort Willy-Mock-Straße der Verbundschule Sophie-von-Brabant-Schule sogar rund 4.700 Schüler

## Bestandsaufnahme

- „Schulzentrum Nord“ im Bereich Stadthalle (Sophie-von-Brabant-Schule, Martin-Luther-Schule), mit rund 1.300 Schülern sowie
- Die Berufschulstandorte Adolf-Reichwein-Schule in der Weintrautstraße mit rund 1700 Schülern und die Käthe-Kollwitz-Schule am Ortenberg mit rund 1.300 Schülern.

Da sich die Marburger Gymnasien zur Rückkehr der sechsjährigen Mittelstufe (G9) entschieden haben, begann seit dem Schuljahr 2013/14 der Übergang von der achtjährigen (G8) zur neunjährigen Gymnasialzeit (G9). Mit der stadtweiten Einführung von G9 sind zusätzlich ca. 400 Schülerinnen und Schüler zu versorgen. Die Umstellung von G8 auf G9, die sich bis zum Jahr 2021 hinziehen wird, ist mit Grund, dass der Schulentwicklungsplan für die weiterführenden Schulen zunächst mit einem leichten Absinken der Schülerzahlen rechnet. Ab dem Schuljahr 2018/19 werden dann aber wieder steigende Schülerzahlen prognostiziert. Im Schuljahr 2022/23 lägen dann die Schülerzahlen 17% höher als im Schuljahr 2012/13.

### 5.2.2.3 Volkshochschule

Die Volkshochschule Marburg befindet sich zentral an einer Hauptachse des Stadtbusverkehrs. Sie ist somit aus den meisten Stadtteilen direkt und aus den anderen Stadtteilen mit maximal einmaligem Umstieg erreichbar.

### 5.2.2.4 Stadtbücherei

Die Stadtbücherei liegt ebenfalls zentral in der Nähe der Elisabethkirche und kann aus den meisten Stadtteilen umsteigefrei erreicht werden.

## 5.3 Gesundheitliche Versorgung

### 5.3.1 Krankenhäuser

#### 5.3.1.1 Universitätsklinikum Gießen und Marburg

Mit insgesamt 1.196 Betten (Zahlen für 2013, Quelle: Geschäftsbericht Rhön-Klinikum) und rund 4.000 Mitarbeitern ist das Universitätsklinikum das größte Krankenhaus in Marburg und hat durch seinen Status als Klinikum der Maximalversorgung überörtliche Bedeutung.

Mit Ausnahme der Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie und der Zahnklinik, die sich beide an Standorten am Ortenberg befinden, konzentrieren sich die Fachabteilungen auf den Lahnbergen. Damit ist die Verlagerung von Kliniken aus dem Kliniksviertel auf die Lahnberge weitgehend abgeschlossen. Die Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie wird auch künftig am Standort Ortenberg bleiben, der durch die Stadtbuslinie 8 an den ÖPNV angebunden ist. Die Haltestelle Universitätsklinikum auf den Lahnbergen ist durch die Stadtbuslinien 7, 9, 11 sowie die Verstärkerlinie 19 erschlossen.

#### 5.3.1.2 Diakoniekrankenhaus Wehrda

Durch die Ansiedlung von Facharztpraxen hat das Diakoniekrankenhaus Wehrda neben der stationären Behandlung (193 Betten) eine besondere Bedeutung für die ambulante Behandlung. Die Lage des Krankenhauses am Hebronberg erschwert die Erschließung. So muss von der Bushaltestelle „Diakonie-Krankenhaus“, die im Tal liegt, eine Steigung

zum Krankenhaus überwunden werden. Eine Anruf-Sammeltaxi-Linie (Linie 21 „Höhen AST“) zur höher gelegenen Haltestelle „Diakonie-Hebronberg“ ergänzt daher Mo-Fr stündlich von 9-15 Uhr und Sa von 9-11 Uhr das Angebot.

### 5.3.2 Seniorenwohn- und Pflegeheime

Die meisten Seniorenwohn- und Pflegeheime liegen im 300 m-Einzugsbereich von Haltestellen. Während die größeren Einrichtungen mit über 60 Bewohnern durchweg gut angebunden sind, wird die Erreichbarkeit mancher kleineren Einrichtungen u.a. durch ihre Lage am Hang erschwert.

Einrichtung	Anzahl Plätze	Straße	Haltestelle
ars vivendi Senioren-Residenz Marburg	147	Ockershäuser Allee	Taubenweg
Altenzentrum Sudetenstraße	139	Sudetenstr.	Eisenacher Weg
Altenhilfezentrum Auf der Weide	105	Auf der Weide	Auf der Weide / Aquamar
Ev. Alten- und Pflegeheim Elisabethenhof	61	Rotenberg	Elisabethenhof
Seniorenzentrum Weißer Stein	54	Magdeburger Str.	Magdeburger Straße, Ernst-Lemmer-Straße*
Altenpflegeheim Tabor	51	Dürerstraße	Tabor
DRK-Altenwohn- und Pflegeheim	51	Deutschhausstraße	Volkshochschule, Elisabethkirche
Altenpension und Pflegeheim Hannich	49	Hainweg	Wilhelm-Roser-Straße*
Haus Waldblick Alten- und Pflegeheim	49	Pfingstweide (Moischt)	Bürgerhaus (500 m Radius)*
Alten- und Pflegeheim St. Elisabeth	48	Lahnstraße	Robert-Koch-Straße
Rosenpark Med - GmbH	37	Rosenstraße	Bahnhofsstraße
Alten- und Pflegeheim Balz	28	Barfüßertor	Am Plan
Alten- und Pflegeheim Simon	25	Hohe Leuchte	Stiftstraße*
Alten- und Pflegeheim Tuband GmbH	25	Flachspühl (Dagobertshausen)	Im Dorfe
Tagespflege im Park	24	Cappeler Str.	Stadtbüro

\*= mit Fußweg am Hang bzw. weiter als 300 m

Tabelle II-5: Senioren- und Pflegeheime in Marburg – sortiert nach Anzahl Plätze

[<http://www.wohnen-im-alter.de>, abgerufen am 25.07.2014]

## Bestandsaufnahme

### 5.3.3 Öffentliche Verwaltung

#### 5.3.3.1 Stadtverwaltung Marburg

Die Stadtverwaltung verteilt sich auf verschiedene Standorte in der Innenstadt. Für den Publikumsverkehr ist insbesondere das Stadtbüro in der Frauenbergstraße 35 relevant, welches über die Haltestellen „Stadtbüro“ in der Frauenbergstraße und der Cappeler Straße an den ÖPNV angebunden ist.

Weitere Standorte der Stadtverwaltung sind

Stadtverwaltung, Ämter u.a.	Straße	Haltestelle
Rathaus	Markt 1	Markt bzw. Rudolphsplatz
FD Referat für Stadt-, Regional- und Wirtschaftsentwicklung FD Referat für die Gleichberechtigung	Markt 1	Markt bzw. Rudolphsplatz
FD Kultur	Markt 7	Markt bzw. Rudolphsplatz
Bauverwaltung	Barfüßerstraße 11	Am Plan bzw. Gutenbergstraße
FD Kasse und Buchhaltung FD Stadtgrün, Umwelt u. Natur	Barfüßerstraße 50	Markt bzw. Rudolphsplatz
Stadtbüro	Frauenbergstr. 35	Stadtbüro
FD Soziale Dienste FD Wohnungswesen	Friedrichstraße 36	Wilhelmsplatz
Gesundheitsamt	Schwanallee 23	Wilhelmsplatz bzw. Radestraße
FD Stadtgrün, Umwelt- u. Natur	Ockershäuser Allee 15	Wilhelmsplatz bzw. Taubenweg
FD Gebäudewirtschaft und Grundstücksverkehr	Barfüßerstraße 11	Am Plan bzw. Gutenbergstraße

Tabelle II-6: Standorte Stadtverwaltung

In den Stadtteilen bestehen zudem noch Verwaltungsaußenstellen in

- Cappel, August-Bebel-Platz 1 (Hst. August-Bebel-Platz)
- Marbach, Emil-von-Behring-Str. 57 (Hst. Brunnenstraße bzw. Behringwerke)
- Wehrda, Freiherr-vom-Stein-Str. 1 (Hst. Magdeburger Straße)

#### 5.3.3.2 Kreisverwaltung

Die Kreisverwaltung des Landkreis Marburg-Biedenkopf befindet sich im Stadtteil Cappel. Sie ist über die Haltestelle „Kreishaus“ an die Stadtbuslinie 6 sowie die Linie MR-80 direkt und über die Haltestelle „Schubertstraße“ (Stadtbuslinien 2, 3, 13 und 19) mit Fußweg an den ÖPNV angebunden. Vom Hauptbahnhof und Südbahnhof bestehen direkte Busverbindungen.

### 5.3.3.3 Arbeitsämter

Sowohl die Agentur für Arbeit an der Haltestelle „Zimmermannstraße“ als auch das KreisJobCenter in der Nähe des Kreishaus sind an das Stadtbusnetz angebunden.

## 6 Freizeiteinrichtungen und Ausflugsziele

### 6.1 Kino, Theater und Museen

#### 6.1.1 Kino

Mit über 40% hat die Altersgruppe der 20-40-jährigen einen gewichtigen Anteil an den Kinogängern in Deutschland. Bedingt durch die Universität hat diese Altersgruppe den bevölkerungsmäßig größten Anteil in Marburg. Dadurch ist auch die Anzahl der Kinosäle und -besuche höher als im Bundesdurchschnitt. Zwei große Kinocenter befinden sich im Einzugsbereich der Haltestelle Rudolphsplatz und sind somit sehr gut erschlossen. Ergänzt wird das Kinoangebot durch ein Arthaus-Kinocenter im Steinweg, welches durch seine Lage in der Oberstadt nur fußläufig von der Haltestelle „Elisabethkirche“ oder via Oberstadt-Aufzug vom Rudolphsplatz erreicht werden kann.

#### 6.1.2 Theater

##### 6.1.2.1 Hessisches Landestheater

Das Hessische Landestheater hat mehrere Spielstätten. Die Hauptspielstätte befindet sich in der sehr gut mit dem ÖPNV erschlossenen Stadthalle, jetzt Erwin-Piscator-Haus. Während der Umbauarbeiten der Stadthalle, wird ein Ausweichquartier in der Straße Am Schwanhof bespielt. Dies ist über die Haltestelle „Frankfurter Straße/Theater“ ebenfalls gut an den Stadtbusverkehr angebunden. Weitere Spielstätten des Hessischen Landestheaters sind:

- Historischer Schwanhof, Schwanallee 27-31 (Hst. Radestraße)
- Galeria Classica, Frankfurter Straße 59 (Hst. Frankfurter Str./Theater)
- Fürstensaal im Landgrafenschloss (Hst. Schloss)
- Lutherische Pfarrkirche St. Marien, Lutherischer Kirchhof 1 (Hst. Markt)

Da die Bedienung die Haltestellen Markt und Schloss abends nicht mehr bedient werden, sind die Spielstätten Fürstensaal und Lutherische Pfarrkirche nur mit einem Fußweg erreichbar.

Ein RMV-Kombiticketangebot, wie es beispielsweise für die Staatstheater in Mainz und Wiesbaden sowie die städtischen Bühnen Frankfurt besteht, wird für das Hessische Landestheater derzeit nicht angeboten – soll aber mit Aufnahme des Betriebs in der neuen Stadthalle angeboten werden.

##### 6.1.2.2 Weitere Theater und Kulturzentren

Weitere Spielstätten der Kulturszene sind

- Theater im g-werk, Afföllerwiesen 3a (nur mit einem Fußweg von der Haltestelle Bahnhofstraße erreichbar)

## Bestandsaufnahme

- Kulturzentrum Waggonhalle, Rudolf-Bultmann-Straße 2a (Hst. Ortenbergcenter bzw. Ortenbergplatz)
- KFZ Marburg, Schulstraße 6 (Hst. Gutenbergstraße) - Verlegung der Spielstätte nach Eröffnung der neuen Stadthalle

### 6.1.3 Museen

Wichtige Museumsstandorte sind der Rudolphsplatz mit dem Kunstverein und dem Universitätsmuseum für Bildende Kunst und das Schloss mit dem Universitätsmuseum für Kulturgeschichte. Daneben existieren weitere universitäre und private Sammlungen.

Museum	Straße	Haltestelle
Marburger Kunstverein	Gerhard-Jahn-Platz 5	Rudolphsplatz
Marburger Haus der Romantik	Markt 16	Markt
Universitätsmuseum für Bildende Kunst	Biegenstr. 11	Rudolphsplatz
Universitätsmuseum für Kulturgeschichte	Schloss	Schloss
Mineralogisches Museum der Philipps-Universität	Firmaneiplatz	Elisabethkirche
1. Deutsches Polizeioldtimer Museum Marburg	Herrmannstraße 200 (Cyriaxweimar)	keine

Tabelle II-7: Wichtige Museen in Marburg

## 6.2 Sportstätten und sonstige Freizeiteinrichtungen

### 6.2.1 Schwimmbäder

Die Stadt Marburg betreibt zwei öffentliche Schwimmbäder. Das kombinierte Frei- und Hallenbad AquaMar ist fußläufig von der Innenstadt und durch zwei Haltestellen „Auf der Weide / AquaMar“ sowie „Adolf-Reichwein-Schule / Aqua Mar“ erschlossen.

Das Hallenbad in Wehrda wird über die Haltestelle „Lärchenweg“ angebunden.

Außerhalb des Stadtgebiets, aber im Sommer ein wichtiges Ziel für Badegäste, ist der Seepark in Niederweimar. Er ist von Marburg aus mit der Buslinie 383 oder der Regionalbahnlinie 30 erreichbar.

### 6.2.2 Stadien

Das Georg-Gaßmann-Stadion mit 15.000 Zuschauerplätzen wird sowohl für verschiedene Großveranstaltungen als auch als Sportstätte genutzt. Da es nicht nur über einen Rasenhauptplatz sondern auch über eine komplette Leichtathletikanlage verfügt, ist es ganztägig – freitags im Rahmen von Nachtsportaktivitäten bis 24 Uhr - frequentiert. Das Georg-Gaßmann-Stadion ist über eine Buslinie und mit Fußweg vom Südbahnhof erreichbar.

Für Studierende der Universität befindet sich das Universitätsstadion in der Jahnstraße. Es befindet sich gegenüber des Schwimmbads AquaMar und ist wie dieses fußläufig aus der Innenstadt bzw. von den Bushaltestellen „Auf der Weide / AquaMar“ sowie „Adolf-Reichwein-Schule / Aqua Mar“ erschlossen.

### 6.2.3 Sportplätze und Turnhallen

Die Standorte von Turnhallen, die auch für außerschulische Aktivitäten genutzt werden sind der Karte *Sport und Kulturstätten* in Anlage II-5 zu entnehmen. Da sie sich überwiegend im Siedlungsgebiet befinden, sind sie an das Busnetz angeschlossen. Die Standorte von Sportplätzen wurden nicht erfasst, da sie nur temporär genutzt werden und sich in der Regel in der Nähe der bebauten Gebiete befinden, so dass sie von Haltestellen fußläufig erreichbar sind.

### 6.2.4 Bürgerhäuser

Bürgerhäuser bieten Raum für vielfältige kulturelle, sportliche und politische Veranstaltungen. Wie die Karte *Sport und Kulturstätten* in Anlage II-5 zeigt, liegen sie meist zentral im bebauten Gebiet, und sind somit an den ÖPNV angeschlossen.

## 6.3 Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele

### 6.3.1 Sehenswürdigkeiten

Eine besondere Bedeutung als Sehenswürdigkeiten haben die Elisabethkirche, das Landgrafenschloss, die Oberstadt mit dem Rathaus und Marktplatz sowie die alte Universität. Die Sehenswürdigkeiten in der Kernstadt sind über den regulären Busverkehr angebunden. Das Landgrafenschloss und die Oberstadt werden von einer eigenen Linie bedient, da hier aufgrund der engen Straßen Restriktionen bei der Fahrzeuggröße bestehen.

### 6.3.2 Ausflugsziele

Innerhalb des Stadtgebiets sind die Waldgebiete an den Hängen des Lahntals beliebte Ausflugsziele. Diese Waldgebiete können mit den Stadtbuslinien z.B. vom Ortenberg oder vom Stadtteil „Stadtwald“ erreicht werden.

Ein besonderer Aussichtspunkt ist der Spiegelslustturm, der vom Klinikum auf den Lahnbergen mit einem 1,5 km langen Fußweg erreichbar ist.

Als weiteres bedeutendes Ausflugsziel ist die Dammühle bei Wehrshausen zu nennen. Neben Ausflugsgastronomie und Hotel ist hier ein Kletterwald angesiedelt, der von März bis Oktober geöffnet ist. Die Dammühle liegt rund 1 km von der nächsten Haltestelle entfernt.

## 6.4 Fremdenverkehr

Der Fremdenverkehr in Marburg hat an Bedeutung gewonnen. Zwischen 2006 und 2012 stieg die Bettenkapazität in Hotels und Pensionen um 27% und die Anzahl der Übernachtungen um 37%. Die Zahl der Übernachtungsgäste nahm sogar um 62% zu, da die Anzahl der Kurzzeitgäste anstieg. Im Durchschnitt blieben die Gäste 2,1 Tage. Gäste von Pensionen und Privatunterkünften sind hierbei nicht mit erfasst. Ebenfalls statistisch nicht erfasst sind Tagestouristen.

**Bestandsaufnahme**

	Hotels	Gasthöfe	Hotels garni	Erholungs-, Ferien- u. Schulungsheime	Jugendherbergen und Hütten	Gesamt
Geöffnete Betriebe am 31.7.2012	9	4	5	3	3	29
Ø Bettenangebot	1.107	65	138	195	214	2.030
Ankünfte	115.932	6.362	10.628	7.114	14.535	162.058
Übernachtungen	182.044	11.317	17.765	23.309	33.883	339.018
Ø Aufenthaltsdauer in Tagen	1,6	1,8	1,7	3,3	2,3	2,1
Ø Bettenauslastung in %	45,1	48	35,2	32,7	43,4	45,8

*Tabelle II-8: Fremdenverkehr in Marburg – Bettenkapazitäten und Übernachtungszahlen. Gesamtanzahl der Betriebe schließt Pensionen und sonstige Übernachtungseinrichtungen ein*

[Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2013]

Mit Ausnahme des Hotels in der Dammühle (27 Zimmer) bei Wehrshausen, das rund 1 km von den nächsten Haltestellen entfernt liegt, sind alle Hotels mit ÖPNV erschlossen. Dies gilt auch für die Jugendherberge, die fußläufig von der Haltestelle „Auf der Weide/AquaMar“ und der Innenstadt (Rudolphsplatz) erreichbar ist.

## 7 Verkehr und Verflechtungen

### 7.1 Motorisierungsgrad der Bevölkerung

#### 7.1.1 Pkw-Dichte

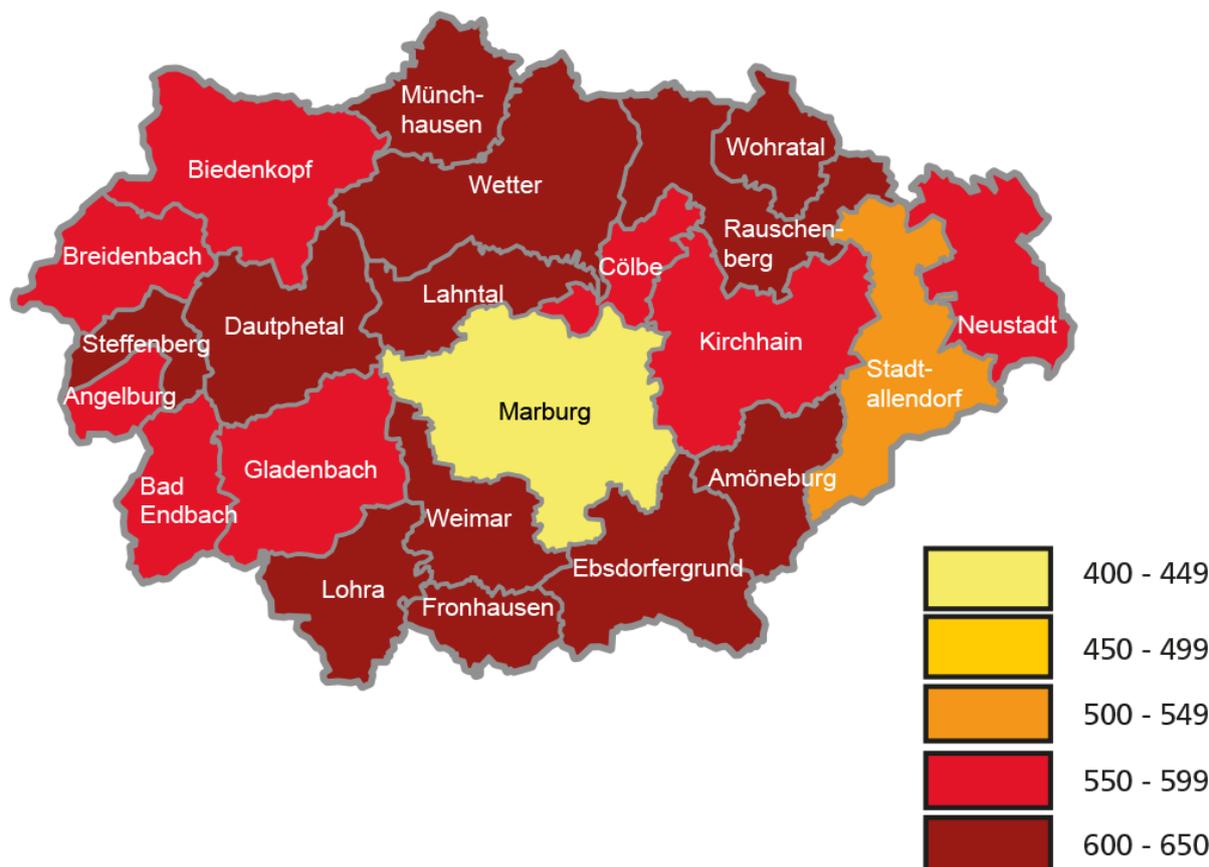


Abbildung II-5: zugelassene PKW (Privat und geschäftlich) je 1000 Einwohner im Landkreis Marburg-Biedenkopf zum 01.01.2013

[Kraftfahrtbundesamt, 2013; Hessisches Statistisches Landesamt, 2013]

In Marburg waren zum Stichtag 1.1.2014 31.332 Pkws (davon 3.621 gewerblich) zugelassen. Gegenüber 2013 (31.170 Pkws) stieg damit die Zahl der Pkws leicht an.

Mit 430 Pkw (bzw. 463 Pkw + Krafträder) je 1.000 Einwohner (2013) hat Marburg eine deutlich niedrigere Kraftfahrzeugdichte als die benachbarten Gemeinden. Marburg erreicht damit einen Wert, der sonst nur in Großstädten mit einer höheren Bevölkerungsdichte und großen Anteil autoloser Haushalte vorkommt. Gründe für diesen niedrigen Wert in Marburg sind der hohe Anteil von Studierenden an der Bevölkerung sowie die kompakte Siedlungsstruktur der Kernstadt. Wie im Kapitel 5.2.1.1 beschrieben liegt die Pkw-Verfügbarkeit und Nutzung bei Studenten aufgrund der Einkommenslage, der Verfügbarkeit des Semestertickets sowie der Konzentration der Universitätsstandorte deutlich unter dem Durchschnittswert.

## 7.2 Tagesmobilität der Bevölkerung

Als Tagesmobilität werden alle an einem Werktag zurückgelegten Wege und damit alle Ortsveränderungen innerhalb der Stadt Marburg bezeichnet. Diese lag bei der letzten Untersuchung bei über 342.000 Wege, davon wurden ca. 202.000 Wegen pro Tag im Binnenverkehr zurückgelegt. Der Rest von 140.000 Wegen entfällt auf den Ziel- und Quellverkehr. Der Durchgangsverkehr wird von dieser Statistik nicht erfasst.

Mit 243.000 Wegen wurden mehr als 2/3 der Wege von Marburger (Kernstadt-) Einwohnern zurückgelegt, der Rest von 99.000 Wege entfällt auf von Pendlern zurückgelegten Wege.

## 7.3 Modal Split

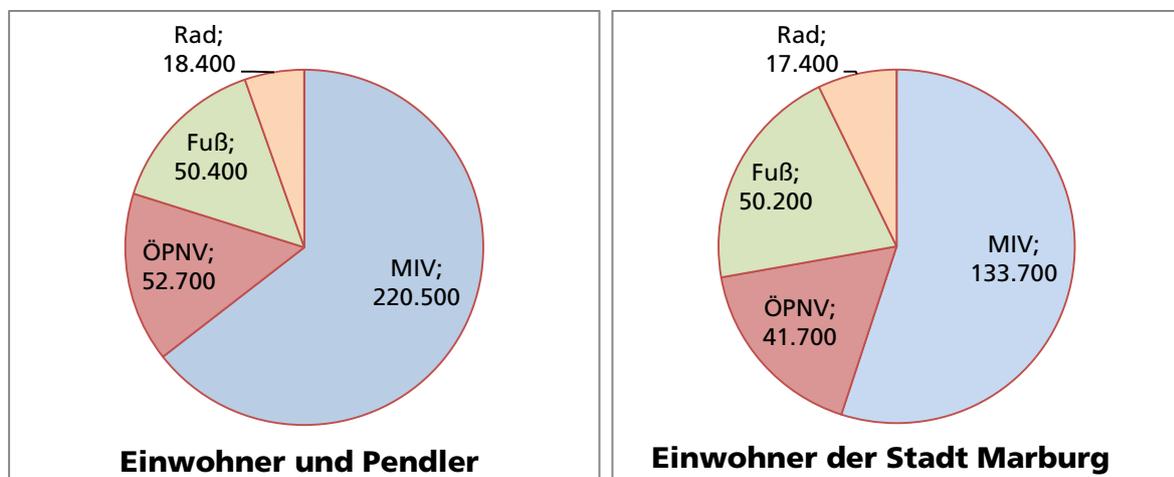


Abbildung II-6: Modal Split über die täglichen Wege, Bezogen auf Gesamtzahl von 342.000 Wegen

[Rahmengutachten zur Ermittlung der ÖPNV-Nachfrage, eigene Grafik]

Bei der Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split) hat der ÖPNV bezogen auf alle Wege, also sowohl von Pendlern als auch von Einwohnern Marburgs, einen Anteil von 15,4%. Der Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV) erreicht insgesamt einen Anteil von 35,5%. Nur auf die Einwohner Marburgs bezogen, ist der Anteil des ÖPNV mit 17,2% etwas höher. Durch einen proportional höheren Anteil der Fuß- und Radwege hat der Umweltverbund hier mit 45% einen wesentlich höheren Anteil.

## 7.4 Straßenverkehrsinfrastruktur und Verkehrswegebela-

### tung

Das Stadtgebiet Marburg wird von einem Netz aus Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Stadtstraßen erschlossen (siehe Anlage II-6)

Hauptachse für den überörtlichen Verkehr ist die Bundesstraße B3, die im Stadtgebiet dem Verlauf der Lahn folgt. Da sie im Stadtgebiet als autobahnähnliche Schnellstraße anbaufrei ist, kann sie von Bussen nur für schnelle Verbindungen ohne Zwischenhalte- stellen genutzt werden.

Nummer	Verbindung von...	bis...
L 3088	Großseelheimer Str. (Kernstadt)	[Großseelheim]
L 3089	Kasseler Straße (Wehrda)	Bortshäuser Str. (Bortshausen)
L 3092	Görtshausen II	Panoramastraße (Lahnberge)
L 3125	Gisselberger Straße (Kernstadt)	Schönbacher Straße (Cappel)
L 3288	Dilschhausen	Dilschhausen
L 3289	Sonnenblickallee (Richtsberg)	Zum Elisabethbrunnen (Schröck)
L 3381	Wehrdaer Weg (Kernstadt)	Großfelder Straße (Wehrda)
L 3387	Hermershausen	Haddamshausen

Tabelle II-9: Landesstraßen innerhalb des Stadtgebiets Marburg

Die Anbindung der Außenstadtteile erfolgt hauptsächlich über Kreisstraßen.

Nummer	Verbindung von...	bis
K 7	Frankfurter Straße (Kernstadt)	Am Grün (Kernstadt)
K 34	Bauerbach	Ginseldorf
K 35	Schröck	Bauerbach
K 36	Schröck	[Großseelheim]
K 37	Moischt	Schröck
K 38	Cappel	Moischt
K 41	Cappel	[Beltershausen]
K 42	Gisselberg	Südspange
K 68	Südspange	Hermershausen
K 69	Neuhöfe	Cyriaxweimar
K 70	Neuhöfe	Wehrshausen
K 71	Einhausen	Hermershausen
K 72	Barfüßertor (Kernstadt)	Dilschhausen
K 77	Dagobertshausen	Michelbach
K 78	Görzhausen	Einhausen
K 79	Michelbach	[Sterzhausen]
K 80	Wehrshausen	Görzhausen
K 82	Wehrda	[Cölbe]

Tabelle II-10: Kreisstraßen innerhalb des Stadtgebiets Marburg

## Bestandsaufnahme

Zahlen über die Belastung der Straßen liegen nur für Querschnittsbelastungen von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerhalb des innerstädtischen Bereichs aus der Verkehrsmengenkarte für Hessen (Datenstand 2010) vor (siehe Anlage II-7). Die Hauptlast des Durchgangsverkehrs nimmt die B3 auf, die im Durchschnitt von täglich 40.177 Kraftfahrzeugen befahren wird. Die Südspange (frühere B 255, heute L 3125) wird täglich abschnittsweise von 13.215 – 23.922 Kfz befahren. Dabei liegt der am stärksten belastete Abschnitt zwischen der B3 und der Kreuzung Belterhäuser / Cappeler Straße. Die Sonnenblickallee im Bereich Richtsberg (L 3289) ist mit 8.234 Kfz belastet. Dort wo sich Sonnenblickallee und Großseelheimer Straße treffen, steigt die tägliche Kfz-Zahl auf 14.213 an. Dieses Verkehrsaufkommen teilt sich anschließend hälftig auf die Straße Auf den Lahnbergen (L3092) und auf die Straße nach Großseelheim (L3088) auf. Somit wird der Abschnitt Sonnenblick bis Klinikum der Straße An den Lahnbergen täglich von 7.585 Kfz befahren, die Panoramastraße von 5.435. Auf der Kasseler Straße nördlich der Panoramastraße wurden 8.887 Kfz gezählt. Zwischen Görzhäuser Hof und Marbach (L 3092) lag die Belastung bei 6.888 Kfz.

### 7.4.1 Parkplätze/Parkhäuser

In der Marburger Kernstadt stehen rund 3.400 Pkw-Stellplätze in Parkhäusern und auf gesonderten Parkplätzen zur Verfügung. Die größte Kapazität hat dabei das Parkhaus Erlenringcenter mit 409 Stellplätzen. In der Innenstadt und im Südviertel werden die Parkplätze im Straßenraum bewirtschaftet.

## 7.5 Verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung

### 7.5.1 Park + Ride

In der Kernstadt sind drei Parkplätze als P+R-Anlagen ausgewiesen. Im Norden der Parkplatz am Messeplatz in Wehrda, im Süden der Parkplatz „Am Krekel“ und im Südwesten der Parkplatz am Georg-Gaßmann-Stadion. Die drei Anlagen bieten für Autofahrer, die mit dem Bus in die Stadt fahren, kostenlose Parkmöglichkeiten. Für Bahnreisende gibt es zudem Parkplätze auf dem Parkdeck am Hauptbahnhof.

### 7.5.2 Bike + Ride

Bike + Ride – Anlagen bestehen am Hauptbahnhof (200 Plätze) und am Südbahnhof (15 Plätze).

### 7.5.3 CarSharing

In Marburg besteht ein CarSharing-Angebot von „einfach Mobil CarSharing“ mit 21 Stationen und 45 Fahrzeugen, das auch von Kunden des bundesweiten „Flinkster“-Angebots der Deutschen Bahn genutzt werden kann. Die Standorte der Stationen orientieren sich an den Schwerpunkten der studentischen Wohnbevölkerung. So befinden sich 7 Stationen im Südviertel. Außerhalb der Kernstadt verfügen nur die Stadtteile Cappel, Marbach und Wehrda über eine CarSharing-Station.

### 7.5.4 BikeSharing

Im April 2014 führte die zur Deutschen Bahn gehörende DB Rent GmbH in Kooperation mit dem Allgemeine Studierendenausschuss (Asta) der Philipps-Universität das Fahrrad-Verleihsystem „Call a Bike“ ein. An 22 Stationen, deren Standorte sich überwiegend bei universitären Einrichtungen (Instituten, Studentenwohnheimen etc.) befinden, ste-

hen 150 Fahrräder bereit. Über eine Handy-App kann der Entsperrcode für ein an einer Station stehendes Mietrad angefordert werden. Eine Abgabe kann kostenfrei an einer Station oder gegen eine Sondergebühr auch außerhalb einer Station erfolgen. Da das System u.a. aus studentischen Beiträgen finanziert wird, ist für Studenten die erste Stunde des Verleihzeitraums kostenlos.

Das System „Call a Bike“ steht aber nicht nur Studenten zur Verfügung, sondern kann von jeder Person, die bei „Call a Bike“ angemeldet ist, genutzt werden.

## 8 ÖPNV in der Universitätsstadt Marburg

Marburg verfügt über ein dichtes Netz aus Stadtbuslinien, das durch Buslinien aus dem Kreis, einen Eisenbahnknoten sowie abends und am Wochenende durch Anruf-Sammeltaxi-Linien ergänzt wird. Als „öffentliche Personennahverkehrs-Verbindungen“ zur Oberstadt seien hier ergänzend die Aufzüge erwähnt. Insbesondere jener am Rudolphsplatz ist eine wichtige Ergänzung des Busnetzes, da dieses Gebiet aufgrund der engen Straßen nicht direkt angebunden werden kann.

### 8.1 Angebot Schiene

Der Bahnhof Marburg (Lahn), in diesem Nahverkehrsplan auch als Hauptbahnhof bezeichnet, ist ein Schienenknotenpunkt:

RMV/KBS-Nummer	von	nach	Zuggattungen	Verkehrstage
30 / 620	Frankfurt am Main	Kassel	IC, RE, SE, RB	Täglich
42 / 622	Marburg Hbf	Frankenberg – Korbach – Brilon – Bestwig	RB	Täglich
43 / 623	Marburg Hbf	Erndtebrück	RB	Täglich

Tabelle II-11: Schienenlinien Marburg

Die Bedienungs- und Taktzeiten finden sich in der Linienliste in Anlage II-8.

Mit dem Haltepunkt „Marburg Süd“, auch als Südbahnhof bezeichnet, befindet sich ein zweiter Bahnhof im Stadtgebiet, der von Zügen der Produkte StadtExpress- und Regionalbahn bedient wird.

Beide Bahnhalte sind Umsteigeknoten zwischen Bahn, Stadtbus und Regionalbus.

Linie	Richtung	Verkehrstag	Einsteiger (Tag)	Aussteiger (Tag)
30	Nach Frankfurt	Montag - Freitag	2.655	1.280
30	Nach Kassel	Montag - Freitag	1.099	2.565
42	Nach Frankenberg	Montag - Freitag	485	--
42	Von Frankenberg	Montag - Freitag	--	508
43	Nach Erndtebrück	Montag - Freitag	552	--

**Bestandsaufnahme**

Linie	Richtung	Verkehrstag	Einsteiger (Tag)	Aussteiger (Tag)
43	Von Erndtebrück	Montag - Freitag	--	599
<b>Marburg Hauptbahnhof Summe</b>		<b>Montag - Freitag</b>	<b>4.791</b>	<b>4.982</b>
30	Nach Frankfurt	Samstag	2.173	812
30	Nach Kassel	Samstag	684	1.692
42	Nach Frankenberg	Samstag	224	--
42	Von Frankenberg	Samstag	--	269
43	Nach Erndtebrück	Samstag	220	--
43	Von Erndtebrück	Samstag	--	183
<b>Marburg Hauptbahnhof Summe</b>		<b>Samstag</b>	<b>3.301</b>	<b>2.956</b>
30	Nach Frankfurt	Sonntag	1.147	500
30	Nach Kassel	Sonntag	430	1.347
42	Nach Frankenberg	Sonntag	160	--
42	Von Frankenberg	Sonntag	--	251
43	Nach Erndtebrück	Sonntag	264	--
43	Von Erndtebrück	Sonntag	--	381
<b>Marburg Hauptbahnhof Summe</b>		<b>Sonntag</b>	<b>2.002</b>	<b>2.478</b>

Tabelle II-12: Ein- und Aussteiger pro Tag am Marburger Hauptbahnhof (Linie 30 inkl. als Linie 40 geführte Fahrten) – ohne Fahrgäste mit Intercity-Zügen

[Erhebung RMV]

Linie	Richtung	Verkehrstag	Einsteiger (Tag)	Aussteiger (Tag)
30	Nach Frankfurt	Montag - Freitag	780	301
30	Nach Kassel	Montag - Freitag	191	516
<b>Marburg Südbahnhof Summe</b>		<b>Montag - Freitag</b>	<b>971</b>	<b>817</b>
30	Nach Frankfurt	Samstag	380	103
30	Nach Kassel	Samstag	72	102
<b>Marburg Südbahnhof Summe</b>		<b>Samstag</b>	<b>452</b>	<b>205</b>
30	Nach Frankfurt	Sonntag	205	41
30	Nach Kassel	Sonntag	92	172
<b>Marburg Südbahnhof Summe</b>		<b>Sonntag</b>	<b>297</b>	<b>213</b>

Tabelle II-13: Ein- und Aussteiger pro Tag am Marburger Südbahnhof (Linie 30 inkl. als Linie 40 geführte Fahrten)

[Erhebung RMV]

Die Leistungen für die Regionalzüge der RMV-Linie 30 wurden bis 2023 bzw. 2024 für die Züge zwischen Kassel – Treysa – Frankfurt an die DB Regio AG sowie für Züge zwi-

schen Marburg – Frankfurt an die Hessische Landesbahn vergeben. Der Betrieb der Linien 42 und 43 wurde bis Dezember 2015 an die DB Regio vergeben. Nach einer Vertragsverlängerung um 2 Jahre soll eine Neuvergabe der Leistung zum 10.12.2017 erfolgen. Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV sieht perspektivisch die Einführung eines neuen Schienenproduktes (Arbeitstitel „Hessen-Express“) vor, dessen mittlere Reisegeschwindigkeit und Ausstattungsniveau über den bisherigen Regional-Express Zügen liegen soll. Die RE-Linie 30 ist Bestandteil des für dieses Produkt geplanten Netzes.

## 8.2 Angebot Straße (Bus)

Das Busangebot gliedert sich in Stadtbuslinien, die nur innerhalb des Stadtgebiets verkehren und lokalen bzw. regionalen Linien, die aus dem Kreisgebiet in die Stadt einbrechen. Sowohl Stadt- als auch regionale Buslinien sind in der Innenstadt auf die Achse Südbahnhof – Wilhelmsplatz – Gutenbergstraße – Erlenring bzw. Rudolphsplatz – Elisabethkirche – Hauptbahnhof konzentriert.

### 8.2.1 Regionales und lokales Busangebot aus dem Landkreis

Der Busverkehr im Kreis Marburg-Biedenkopf wird vom Regionalen Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf organisiert:

Liniennr.	Laufweg	Verkehrstage
MR-61	Wetter – Mellnau – Marburg Hbf - Erlenring	Mo-Fr
MR-72	Josbach – Rauschenberg – Cölbe – Marburg Hbf	Mo-Sa
MR-75	Kirchhain – Großseelheim – MR Universitätsklinikum – MR Hbf	Mo-Sa
MR-76	Schwabendorf – Cölbe – Marburg Erlenring	Täglich
MR-80	Schweinsberg – Rauschholzhausen – Moischt – Marburg Südbf. – Erlenring	Täglich
MR-86	Deckenbach – Dreihausen – Heskem – Marburg Südbf – Erlenring	Täglich
383	Schlierbach – Gladenbach – Marburg Hbf	Täglich
481	Wallau – Biedenkopf – Lahntal – Marburg Hbf	Täglich

Tabelle II-14: Buslinien aus dem Kreisgebiet ins Stadtgebiet Marburg

Mit Ausnahme der Linie MR-61, die auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist, bieten alle Linien Montag-Freitag eine ganztägige Bedienung. Die Linien MR-72 und MR-75 verkehren nicht sonntags und an Feiertagen, die Linie MR-75 verkehrt samstags nur bis zur Mittagszeit. Die Bedienungs- und Taktzeiten der Regionalbuslinien finden sich in der Linienliste im Anlage II-8, die Linienführung innerhalb Marburgs in Anlage II-9.

Von den 8 Linien enden 4 Linien am Hauptbahnhof und die anderen 4 Linien am Erlenring. Nur die Linie 383 befährt die gesamte Innenstadtachse.

Auch wenn die Anbindung der Stadtteile überwiegend über Stadtbuslinien erfolgt, haben auch die Linien aus dem Kreis Bedeutung für den Verkehr innerhalb des Stadtgebiets. So ist der Stadtteil Gisselberg ausschließlich durch die Regionalbuslinie 383 angebunden. Auch die Linie MR-80 ergänzt zwischen Moischt und Stadtbüro bzw. Erlenring das städtische Busnetz.

## Bestandsaufnahme

### 8.2.2 Stadtbusangebot

#### 8.2.2.1 Liniennetz

Das Stadtbusangebot gliedert sich auf in 21 Bus- sowie 11 Anruf-Sammeltaxi-Linien. 5 Linien bieten ein ganztägiges Angebot bis in den späten Abend an. 12 Linien verkehren nur tagsüber bis in den frühen Abend bzw. am Wochenende nur bis in den Nachmittag. In Zeiten wo diese Tageslinien nicht verkehren wird die Versorgung durch Anrufsammel-Taxis übernommen. Auf Schülerverkehre bzw. Schichtarbeiter im Uniklinikum sind 4 Linien ausgerichtet, die nur zu bestimmten Zeiten verkehren. Die Bedienungs- und Taktzeiten der Stadtbuslinien sind in der Liniennliste Anlage II-8 näher aufgeführt, die Linienführung des Bestandsnetzes ist aus Anlage II-10 ersichtlich.

Linie	Bedie.-zeit	Laufweg	Mo-Fr	Sa	So	Fahrplanleistung 2014 (km)
1	G	Wehrda - Diakonie - Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Richtsberg	X	X	X	351.500
2	G	Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Cappel	X	X	X	141.850
E2	S	Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Cappel	X			18.400
3	T	(Am Kaufmarkt -) Hauptbahnhof - Südviertel - Südbf./West - Cappel	X	X		139.110
4	G	Wehrda - Am Kaufmarkt - Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Richtsberg	X	X	X	322.300
5	G	Marbach - Hauptbahnhof - Innenstadt - Ockershausen - Stadtwald	X	X	X	300.960
6	T	Hauptbahnhof - Erlenring - Südbahnhof - Badestube - Richtsberg	X	X	X	205.590
7	G	Ringlinie: Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Lahnberge - Hauptbahnhof	X	X	X	569.460
8	T	Waldtal - Erlenring - Stadtwald	X	X	X	174.050
9	T	Elisabethkirche (Pilgrimstein) - Erlenring - Universitätsklinikum	X	X		135.450
10	T	Hauptbahnhof - Erlenring - Schloss	X	X	X	22.930
11	T	Universitätsklinikum - Bauerbach - Ginseldorf - Afföller - Hauptbahnhof	X	X		138.360
12	G	Moischt - Schröck - Sonnenblick - (Cappel) - Südbahnhof	X	X	X	69.170
13	T	(Ilshausen -) Bortshausen - Ronhausen - Südbahnhof	X	X		81.970
14	T	Michelbach - Görzhäuser Hof 1+2 - Behringwerke - Hauptbahnhof	X	X		127.970
15	S	Schulverkehr Marburg West/Marbach - Innenstadt - ARS / RGS	X			39.180

Linie	Bedie.-zeit	Laufweg	Mo-Fr	Sa	So	Fahrplanleistung 2014 (km)
16	T	Dilschhausen - Elnhausen - Dagobertshausen - Wehrshausen - Sellhof - Rotenberg - Alte Universität/Lahntor	X	X		77.860
17	T	Allnatal - Stadtwald - Gutenbergstraße	X	X		87.780
18	S	Schulverkehr Marburg Ost	X			26.870
19	S	Universitätsklinikum über Ring (nur Frühverkehr)	X	X	(X)	26.170
20	T	Marbach – Rotenberg – Erlenring - Hauptbahnhof	X	X		40.830
AST 6	E	Bedienungsgebiet Cappeler Berg	X	X	X	*
AST 8	E	Bedienungsgebiet Ortenberg	X	X	X	
AST 11	E	Bedienungsgebiet Bauerbach - Ginseldorf	X	X	X	*
AST 12	E	Bedienungsgebiet Moischt - Schröck - Sonnenblick	X	X	X	*
AST 13	E	Bedienungsgebiet (Ilschhausen -) Bortshausen - Ronhausen	X	X	X	*
AST 14	E	Bedienungsgebiet Michelbach	X	X	X	*
AST 16	E	Bedienungsgebiet Dilschhausen - Dagobertshausen - Elnhausen – Wehrshausen - Sellhof	X	X	X	*
AST 17	E	Bedienungsgebiet Allnatal	X	X	X	*
AST 20	E	Bedienungsgebiet Rotenberg	X	X		*
AST 21	T	Höhen AST G.-Scholl-Str. - Hbf. - Diakonie - Marbach - Hohe Leuchte - Gutenbergstr. – Diakonie – G.-Scholl-Straße	X	X		*

Bedie.-zeit.=Bedienungszeiträume: G=ganztägig bis Betriebsschluss, T=tagsüber bis abends bzw. am Wochenende bis nachmittags, S=Schüler- oder Berufsverkehrslinie verkehrt nur in bestimmten Zeitabschnitten, E=Ergänzungsangebot für Zeiten außerhalb T

X= Linie verkehrt an den in der Spalte genannten Verkehrstagen;  
\*=Kilometerleistung 2014 über alle AST-Linien: 191.900 km

Kilometerangaben sind gerundet.

Tabelle II-15: Linien des Stadtbusses und Anruf-Sammeltaxi, Stand: Fahrplan 2015 (ab 14.12.2014)

## Bestandsaufnahme

### 8.2.2.2 Leistungsangebot

Im Jahr 2014 betrug die Nutzwagen-Kilometerleistung für die Stadtbuslinien rund 3 Millionen Kilometer. Die Aufteilung auf einzelne Linien ist Tabelle II-15 zu entnehmen. Dazu kamen noch rund 191.900 Kilometer, die mit Anruf-Sammeltaxis erbracht wurden sowie rund 63.440 Kilometer die als Zusatzleistungen im Linienverkehr und im freigestellten Schülerverkehr erbracht wurden. Damit lag die Nutzkilometerleistung insgesamt bei rund 3,3 Millionen Kilometern.

Leistungsart	Fahrplanleistung 2014 (km, gerundete Werte)
Stadtbuslinien	3.097.760
Freigestellter Schülerverkehr	31.720
Linienzusatz	4.540
Anruf-Sammeltaxi	191.890
Summe Bedarfskilometer	228.150
Summe Nutzwagenkilometer	3.325.910

Tabelle II-16: Nutzwagenkilometer im Jahr 2014

[Erhebung der Stadtwerke Marburg Consult]

### 8.2.2.3 Fahrgastzahlen

Fahrgastzahlen für den Stadtbusbetrieb liegen für die vergangenen Jahre als Hochrechnung aus den Fahrkartenverkäufen nach dem VDV-Berechnungsschlüssel vor. Die Zahlen zeigen eine positive Entwicklung bei den Fahrgastzahlen, die von rund 12,6 Millionen im Jahr 2010 auf 14,2 Millionen im Jahr 2014 anstiegen (vgl. Abbildung II-7). Aufgrund der Prognosen für die Entwicklung der Einwohner- und Studierendenzahlen ist für die Zukunft mit einer Fortsetzung dieser positiven Tendenz zu rechnen.

Beim Anruf-Sammeltaxi kann durch die Dokumentation der Anmeldungen die Fahrgastzahl genauer beziffert werden und lag für das Jahr 2013 bei rund 56.000 Fahrgästen. Dabei ist die Nachfrage je nach Bedienegebiet sehr unterschiedlich, wie die Aufschlüsselung der Fahrgastzahlen nach Zielen in Anlage II-11 zeigt.

Da das Anruf-Sammeltaxi nur in Schwachlastzeiten bzw. auf nur gering frequentierten Strecken fährt, liegt sein Anteil an der Gesamtzahl der beförderten Fahrgäste bei unter einem Prozent.

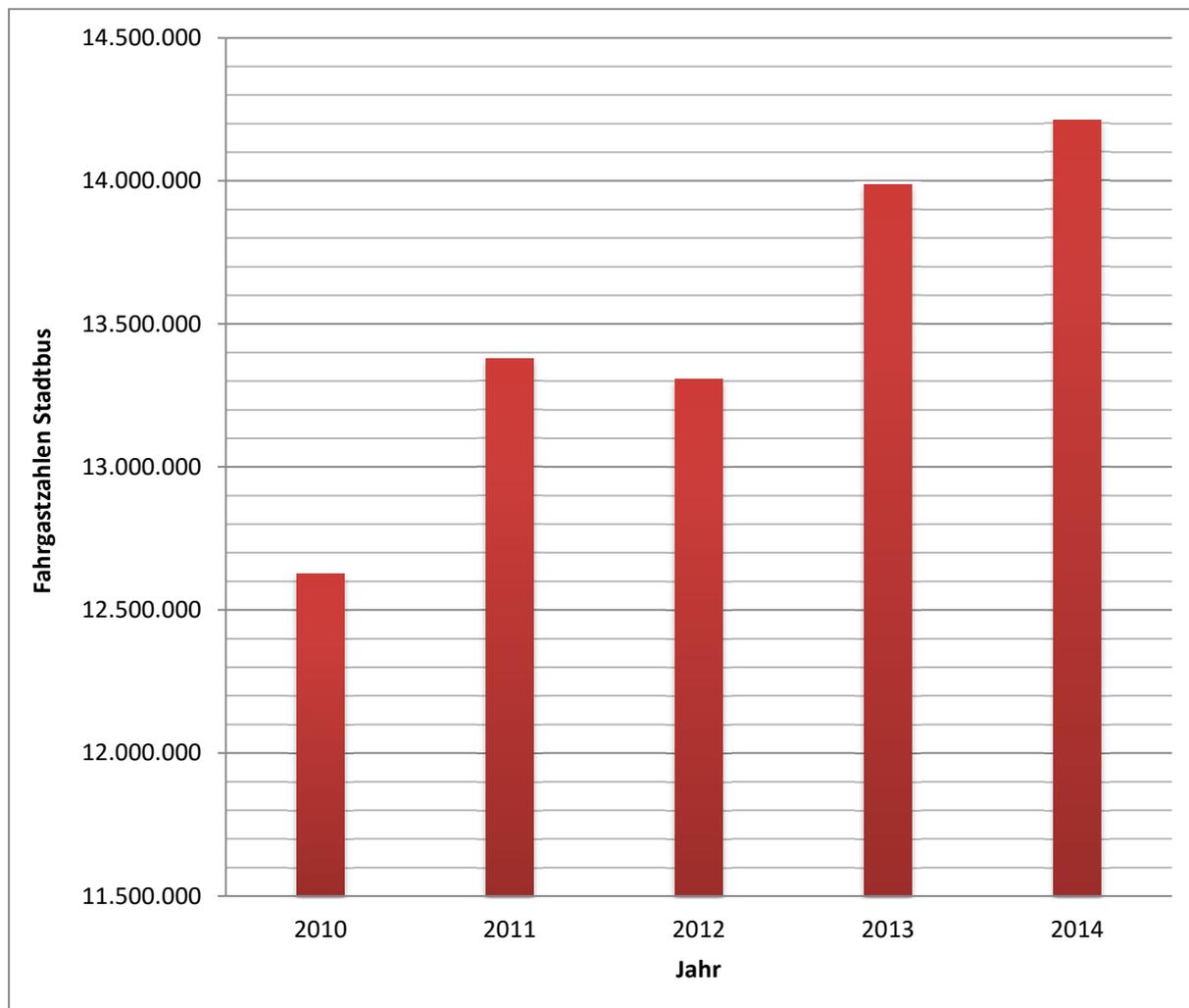


Abbildung II-7: Fahrgastzahlen pro Jahr (Hochrechnung aus Fahrkartenverkäufen)

[Stadtwerke Marburg Consult]

#### **8.2.2.4 Fahrpersonal**

Im Stadtbusverkehr werden rund 160 Buspersonale eingesetzt, davon sind rund 130 in Vollzeit und der Rest in Teilzeit bzw. auf 450 Euro-Basis beschäftigt.

Für die Anruf-Sammeltaxi-Linien werden zusätzlich 15 Personale benötigt, die überwiegend in Teilzeit bzw. auf 450 Euro-Basis eingestellt sind.

#### **8.2.2.5 Fahrzeuge/ Ausstattung**

Die Stadtwerke Marburg GmbH stellt für den Linienverkehr der Stadt Marburg insgesamt 84 Fahrzeuge, unterteilt in 31 Solofahrzeuge, 40 Standardgelenkbusse, 5 Midibusse und 8 AST-Fahrzeuge. Im Regelangebot werden 49 Fahrzeuge eingesetzt, 23 Fahrzeuge verkehren zusätzlich auf Verstärkerfahrten. 12 Fahrzeuge dienen als Reserve. Aufgrund des heterogenen Fuhrparks der Stadtwerke Marburg unterscheiden sich die eingesetzten Busmodelle teilweise erheblich in ihrer Fahrgastkapazität. Alle Fahrzeuge sind behindertengerecht ausgestattet und verfügen über Fahrtzielanzeigen und Haltestellenansagen sowie -anzeigen. Zur Verbesserung des Fahrgastkomforts sind ca. 20% der Fahrzeuge mit Klimaanlage ausgestattet.

## Bestandsaufnahme

Fahrzeugkategorie	Einsatzprofil	Anzahl	Sitz- plätze	Steh- plätze	Gesamt- plätze
Gelenkbusse	Regelverkehr	22	35-53	95-120	130-164
	Verstärker	13			
	Reserve	5			
	Gesamt	40			
Solobusse	Regelverkehr	18	27-57	47-67	75-95
	Verstärker	9			
	Reserve	4			
	Gesamt	31			
Midibusse	Regelverkehr	3	12-14	41-42	54-55
	Verstärker	1			
	Reserve	1			
	Gesamt	5			
Minibusse (AST-Fahrzeuge)	Regelverkehr	6	9	0	9
	Verstärker	0			
	Reserve	2			
	Gesamt	8			

Tabelle II-17: Fahrzeugkategorien und Einsatzprofile der durch die Stadtwerke Marburg im Jahr 2014 eingesetzten Busse und AST-Fahrzeuge mit ihren Fahrgastkapazitäten

[Eigene Zusammenstellung nach Angaben der Stadtwerke Marburg]

Ein besonderes Augenmerk legen die Stadtwerke Marburg auf der Umweltfreundlichkeit ihrer Busflotte. Der Anteil der Erdgasfahrzeuge an der Gesamtflotte beträgt 46%, bei den im Regelverkehr eingesetzten Fahrzeugen bei 65%. Die Stadt Marburg sieht den Vorteil der Erdgasfahrzeuge insbesondere im Bereich des geringeren Ausstoßes an Kohlendioxid, Kohlenmonoxid, Anzahl reaktiver Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Rußpartikel sowie Feinstaub. Mit ihrem hohen Anteil an Erdgasfahrzeugen tragen die Stadtwerke Marburg den Zielen der Stadt Marburg Rechnung, die innerstädtische Belastung an Emissionen weiter zu reduzieren. Hybridfahrzeuge werden von den Stadtwerken momentan nicht eingesetzt.

Einsatzprofil	Antriebsart/ stoff	Kraft- %	Anzahl in	An- zahl	Durchschnittsal- ter in Jahren
Regelverkehr	Diesel	35%	17		6,2
	CNG	65%	32		
	Gesamt	100%	49		
Verstärker	Diesel	70%	16		12,6
	CNG	30%	7		
	Gesamt	100%	23		
Reserve	Diesel	100%	12		15,1
	CNG	0%	0		
	Gesamt	100%	12		
Gesamt	Diesel	54%	45		9,2
	CNG	46%	39		
	Gesamt	100%	84		

Tabelle II-18: Antriebe und Fahrzeugalter der durch die Stadtwerke Marburg im Jahr 2014 eingesetzten Busse und AST-Fahrzeuge

[Eigene Zusammenstellung nach Angaben der Stadtwerke Marburg]

### 8.2.2.6 Vergaberechtliche Grundlagen des Stadtbusverkehrs

Die Universitätsstadt Marburg ist Aufgabenträgerin für den ÖPNV. Sie hat die damit einhergehenden operativen Aufgaben an die Stadtwerke Marburg Consult GmbH abgegeben, welche als Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNO) auftritt. Der Aufgabenträger hat die Stadtwerke Marburg im Rahmen einer In-House-Vergabe mit der Erbringung der Verkehrsleistungen der Marburger Stadtbuslinien beauftragt. Das Fahrpersonal wird von der Marburger Verkehrsgesellschaft (MVG) gestellt, die eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Marburg ist.

Laut europäischem Rechtsrahmen ist für die Beauftragung von Leistungen durch öffentliche Auftraggeber an juristisch als Dritte zu betrachtende Personen ein Vergabeverfahren vorzusehen. Die geltende Rechtsprechung definiert zwei Ausnahmefälle, welche beide erfüllt sein müssen, um von einer Anwendung des Vergaberechts absehen zu können und die Leistung als Inhouse-Geschäft zu beauftragen:

- Der öffentliche Auftraggeber muss über den potenziellen Auftragnehmer die Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausüben.
- Der potenzielle Auftragnehmer darf den wesentlichen Teil seiner Tätigkeiten ausschließlich für die öffentliche Gebietskörperschaft ausüben, in deren Besitz er sich befindet.

Beide Bedingungen sind in Marburg erfüllt, da es sich sowohl bei der Stadtwerke Marburg Consult GmbH als auch bei der Marburger Verkehrsgesellschaft mbH um 100%-ige Tochterfirmen der Stadtwerke Marburg GmbH handelt, welche wiederum selbst im Ei-

## Bestandsaufnahme

---

gentum der Universitätsstadt Marburg ist. Eine Inhouse-Vergabe der Leistungen an die MVG ist entsprechend zulässig, ein europaweites Vergabeverfahren nicht notwendig.

### 8.3 Haltestellen

#### 8.3.1 Haltestelleninfrastruktur

Im Stadtgebiet der Universitätsstadt Marburg befinden sich rund 210 Haltestellen mit 431 Haltestellenpositionen bzw. Masten. Rund ein Viertel der Haltestellenpositionen sind mit einem Fahrgastunterstand als Wetterschutz versehen. Lediglich 6 Prozent aller Haltestellenpositionen sind zumindest teilweise barrierefrei ausgebaut.

Die Haltestellenausstattung und der Ausbauzustand sind nicht einheitlich. Neben gut ausgebauten und mit Wartehallen versehenen Haltestellen gibt es auch im Innenstadtbereich Haltestellen, die lediglich mit einem Haltestellenmast und Fahrplankasten versehen sind.

Mit der Aufstellung von Anzeigetafeln für die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) wurde im Jahr 2015 begonnen. DFI-Anzeigetafeln sollen zunächst an 24 Haltestellen mit 53 Haltestellenpositionen aufgestellt werden.

Hervorzuheben ist die Errichtung eines neuen modernen Busbahnhofs im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die im Frühjahr 2015 abgeschlossen wurde.

#### 8.3.2 Halstellenerreichbarkeit

Die Haltestellen-Erschließung des Stadtgebiets ist der Karte in Anlage II-12 zu entnehmen. Der überwiegende Teil des Stadtgebiets liegt im 300m-Radius einer Haltestelle, der Rest im 500m-Radius. Eine Ausnahme ist die Dammmühle, die nicht vom ÖPNV erschlossen ist. Aufgrund der Topographie müssen zur Erreichbarkeit der Haltestellen aber teilweise Umwege und Steigungen in Kauf genommen werden.

#### 8.3.3 Verknüpfungspunkte im Netz

Wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Bus-Bus und Bus-Bahn sind der Hauptbahnhof und der Südbahnhof. Da fast alle lokalen und regionalen Buslinien die Innenstadtachse bedienen, bestehen weitere Verknüpfungen an den gemeinsamen bedienten Haltestellen (z.B. Gutenbergstraße, Rudolphsplatz und Hölderlinstraße). Ein weiterer Verknüpfungspunkt für den Bus-Bus-Umstieg ist die Haltestelle Erlenring.

### 8.4 Tarife

#### 8.4.1 Tarifsystem

Der ÖPNV in Marburg ist in das Tarifsystem des Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) integriert. Das Tarifgesamtnetz des Verbunds reicht im Norden bis Münchhausen, im Osten bis Gersfeld (Rhön), im Süden Eberbach am Neckar und im Westen bis Limburg an der Lahn. Im Übergangstarif RMV/NVV kann darüber hinaus bis Frankenberg (Eder) und Wabern gefahren werden. Die Aufteilung der Tarifwaben in Marburg und Umgebung ist Anlage II-13 zu entnehmen.

Folgende Preisstufen kommen innerhalb der Stadt zur Anwendung (in Klammern Preis einer Einzelfahrkarte Erwachsene mit Preisstand 01.01.2016):

- Innerhalb der Kernstadt: Preisstufe 1 Sonderstatusstadt (2,15 EUR)
- Von Kernstadt in die Außenstadtteile: Preisstufe 2 (2,50 EUR)
- Von Außenstadtteil nach Außenstadtteil via Kernstadt: Preisstufe 2 (2,50 EUR)
- Innerhalb Außenstadtteil: Preisstufe 1 (2,00 EUR)

Die weiteren Angebote und Fahrpreise im Rahmen des RMV-Tarifs sind der Preisliste in Anlage II-14 zu entnehmen.

#### **8.4.2 Sondertarife**

Marburger Bürgerinnen und Bürger mit einem geringen Einkommen, die im Besitz des Marburger Stadtpasses sind, können vergünstigte Monatskarten bzw. als Auszubildende Clever-Cards kaufen.

Für die abends und an Wochenenden auf einigen Strecken eingesetzten Anruf-Sammeltaxen (AST) gilt der reguläre RMV-Tarif. Für den Service einer Fahrt bis vor die Haustür, falls diese nicht mehr als 300 Meter von der AST-Haltestelle entfernt ist, wird ein Komfortzuschlag von 2,00 Euro erhoben.

Fahrgäste, die mit der Bahn in Marburg ankommen oder abfahren und eine DB-Fernverkehrsfahrkarte mit BahnCard-Rabatt gekauft haben, können im Rahmen der City-Ticket Vereinbarung den Marburger Stadtverkehr in den Tarifgebieten 0501, 0540, 0546 kostenfrei nutzen.

#### **8.4.3 Semesterticket**

Für Studierende der Universität wird mit den Semestergebühren ein Beitrag für das Semesterticket erhoben, so dass nahezu alle Studierende mit dem Semesterticket ein gültiges Ticket besitzen. Neben dem gesamten Verbundraum des RMV umfasst es auch den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV), die Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd – VGWS und seit März 2014 auch die Region Siegen (VGWS). In Hessen und auf ausgewählten weiteren Strecken gilt es auch in Zügen des DB-Fernverkehrs der Gattungen IC (Intercity) und EC (Eurocity).

#### **8.4.4 Elektronisches Ticket**

Als erster Schritt zur Einführung des elektronischen Tickets (e-Ticket) werden in Marburg Jahreskarten sowie die 65-plus-Monats- und Jahreskarte sowie die CleverCard als Chipkarte ausgegeben.

Mit der Verbreitung des elektronischen Tickets bietet sich zukünftig auch die Möglichkeit das Tarifsystem differenzierter zu gestalten. Beispielsweise durch entfernungsabhängige Tarife oder einer Bestpreisabrechnung, bei der die je nach Anzahl der im Monat tatsächlich erfolgten Fahrten günstigste Fahrkartenart abgerechnet wird.

### III Anforderungsprofil

#### 1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan

Das Anforderungsprofil formuliert die konkreten Vorstellungen und Zielvorgaben der Universitätsstadt Marburg als Aufgabenträger für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV. Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre in der Universitätsstadt Marburg, bis der vorliegende Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird. Im Angebotskonzept werden die allgemeinen Zielvorgaben des Anforderungsprofils mittels konkreter Maßnahmen operationalisiert.

Im vorliegenden Anforderungsprofil werden ebenfalls Zielsetzungen mit aufgeführt, die in die Zuständigkeit des RMV als Aufgabenträger für den SPNV bzw. in die Zuständigkeit des RMV als Verbundgesellschaft fallen. Dies betrifft im Wesentlichen das Bedienerkonzept im SPNV, künftige Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Mindeststandards für Bahnstationen und den Tarif. Die Themen Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb fallen sowohl dem RMV als auch den lokalen Aufgabenträgern zu (Gemeinschafts- bzw. Querschnittsaufgaben). Die Leitbilder und grundsätzlichen Ziele sowie Planungen für die zukünftige Form der regionalen Verkehrsnetze sind im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV enthalten. Durch die nachrichtliche Übernahme in den vorliegenden Nahverkehrsplan soll ein Gesamtbild der Vorstellungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV auf dem Gebiet der Universitätsstadt Marburg entstehen, um eine isolierte Betrachtung nur derjenigen Bestandteile des ÖPNV-Systems zu vermeiden, die unmittelbar in dessen Zuständigkeitsbereich fallen.

Im Anforderungsprofil erfolgt die Festlegung der Kriterien und Standards für die Ableitung eines ÖPNV-Angebotes, das den gewünschten Umfang und die geforderte Qualität für alle Angebotsbestandteile aus Sicht der Universitätsstadt Marburg im Sinne der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verbindlich regelt (vgl. Kap. III 3.1). Daraus leitet sich schließlich die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab, sofern die Erbringung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV durch Ausschreibungswettbewerb oder Direktvergabe ermittelt wird. Bei Genehmigungswettbewerben haben die um die Liniengenehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen, da mit dem Nahverkehrsplan das öffentliche Verkehrsinteresse aus Sicht der Universitätsstadt Marburg festgelegt wird, das die Genehmigungsbehörde gemäß §§ 13 Abs. 2a; 8 Abs. 3 PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen zu beachten hat.

## 2 Grundziele und Leitbilder

### 2.1 Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit

Das ÖPNV-System, bestehend aus Schienenpersonennahverkehr und straßengebundem ÖPNV, ist auf die Sicherstellung der Mobilität von Personen im Raum ausgerichtet und deshalb ebenso Bestandteil des Gesamtverkehrssystems wie der nicht-motorisierte und motorisierte Individualverkehr. Die verkehrlichen Aufgaben und Funktionen des öffentlichen Verkehrssystems lassen sich nicht auf einzelne Zielverkehrspunkte oder Wegezwecke reduzieren, sondern sind vielfältiger Natur.

Das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ (HÖPNVG) vom 01.12.2005<sup>5</sup> ordnet in § 3 die Ziele für den ÖPNV wie folgt ein:

*„Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.“*

### 2.2 Anforderungen durch demographische Entwicklungen

Die verlässliche Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeits-, Erholungs- und Versorgungsorten durch zeitgemäße öffentliche Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote ist eine unter mehreren Möglichkeiten zur Stabilisierung der Attraktivität einer Region als Wohn-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort, die sich in jüngerer Vergangenheit und in Zukunft verstärkt mit demographischen Wandlungsprozessen konfrontiert sieht. Die Universitätsstadt Marburg ist bisher nicht im gleichen Maße wie andere Regionen von demographischen Schrumpfungsprozessen betroffen. Grund hierfür ist besonders die kontinuierlich steigende Studierendenzahl, welche einerseits die Einwohnerzahlen stabilisiert und andererseits als besonders ÖPNV-affine Nutzergruppe die Auslastung des ÖPNV-Systems erhöht. Mittelfristig ist in den nächsten Jahren und Jahrzehnten jedoch mit einer sinkenden Anzahl von Studierenden zu rechnen, da die sogenannten Doppeljahrgänge<sup>6</sup> ihr Ende finden und aufgrund nachrückender geburtenschwacher Jahrgänge die Zahl der Schulabgänger insgesamt zurückgeht.

Die Aufgabenträger werden die einzelnen Komponenten des ÖPNV-Systems auf veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen und auf ein sich wandelndes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten sukzessive abstimmen müssen.

Die Auswirkungen des demographischen Wandels im Nachfragesegment beruflich induzierter Wege auch im ÖPNV richten sich nach der Beschäftigungs- oder Erwerbstätigenquote. Diese kann bei stagnierender Bevölkerung konstant bleiben oder noch zuneh-

<sup>5</sup> zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I S. 466)

<sup>6</sup> Jene Jahre, in denen zwei Jahrgänge aufgrund des Übergangs auf das achtjährige Gymnasium oder der Aussetzung der Wehrpflicht eine Ausbildung beginnen.

## Anforderungsprofil

men, weil die Erwerbstätigkeit unter den Personen im erwerbsfähigen Alter zunimmt, z. B. durch einen Anstieg der Erwerbstätigkeitsquote bei Frauen oder durch einen strukturell bedingten Rückgang der Erwerbslosigkeit. Dennoch kann mit einem Abflachen der nachfrageseitigen – und als Konsequenz daraus auch der angebotsseitigen – Verkehrsspitzen gerechnet werden, da auch im Berufsverkehr flexible Arbeitsverhältnisse und -zeiten Effekte zeigen.

Die im gleichen Zuge anwachsende Gruppe der Senioren wird das schwindende Fahrgastaufkommen im ÖPNV unter den Kindern und Jugendlichen nicht vollständig ersetzen, denn im Vergleich zu allen früheren Generationen sind die heutigen und künftigen Senioren zwar wesentlich „mobiler“, damit einhergehend aber auch MIV-affiner. Diese Entwicklung beruht insbesondere auf den Zunahmen von Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit bei Seniorinnen. Aber mit steigendem Alter nehmen Einschränkungen in der Mobilität zu, die das Führen eines Pkw erschweren oder gar unmöglich machen. Daher ist ein seniorenrechtliches Angebot erforderlich, vor allem hinsichtlich der Anforderungen an Bedienung, Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen und Marketing.

Auch die absehbare Zunahme der Ein-Personen-Haushalte und die Diffusion der Einkaufs- und Besorgungswege durch Dezentralisierung der Einkaufsstrukturen bewirken eine Zunahme des Bedarfs an tangentialen Verkehrsverbindungen. Sowohl der Einkaufsverkehr zu peripheren Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten als auch die Zunahme von Mobilitätsbedürfnissen abends und am Wochenende (Freizeitverkehr, soziale Kontakte) sind schwer für den ÖPNV zu bündeln.

Angesichts dieser Herausforderungen ist es für die Aufgabenträger umso wichtiger, den Nutzern des öffentlichen Verkehrssystems ein verständliches und nachvollziehbares Gesamtangebot zu unterbreiten, denn wahlfreie Gelegenheitsnutzer bringen andere Voraussetzungen mit und stellen andere Anforderungen an die Dienstleistung „ÖPNV“ als Regelkunden im Berufsverkehr oder als „Zwangskunden“ im Ausbildungsverkehr.

Essentielle Voraussetzungen für das angesprochene Gesamtangebot sind zeitgemäße Verkehrsinfrastrukturen und Verbindungen. Dazu gehören ebenso ein transparentes Tarifsysteem, ein nutzfremdlicher Vertrieb sowie darauf abgestimmte Kunden- und Marktkommunikationen.

## 2.3 Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen

Künftige bauliche, betriebliche und nicht zuletzt kundenbezogene Anforderungen an das öffentliche Verkehrssystem unterliegen in besonderem Maße der Gleichstellung mobilitätseingeschränkter Personen (vgl. Kapitel III-4 ) sowie der Gleichstellungspolitik zwischen den Geschlechtern mittels „Gender Mainstreaming“ (vgl. Kapitel III-5). Unter „Gender“ ist in diesem Zusammenhang nicht der biologische, sondern der soziale und ökonomische Geschlechterbegriff zu verstehen, der sich auch in einem unterscheidbaren Mobilitäts- und Verkehrsverhalten niederschlägt.

## 2.4 Reduzierung der Umweltbelastungen

Ein wichtiges Ziel des Nahverkehrsplans ist die Reduzierung der Umweltbelastungen in der Universitätsstadt Marburg. Einerseits soll ein ÖPNV-System durch ein attraktives und nutzergerechtes Angebot zur Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr beitra-

gen, andererseits müssen auch die Umweltbelastungen durch das ÖPNV-Angebot selbst möglichst niedrig gehalten werden.

Laut Luftreinhalteplan Marburg 2009 wurde der zulässige Grenzwert für Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) in Marburg mehrmals überschritten. Mit 61% hat der Kfz-Verkehr den größten Anteil an allen Luftschadstoff-Emissionen in Marburg. Besonders Fahrzeuge mit Dieselmotor, sowohl Pkw als auch Lkw und Busse, tragen zu dieser Belastung bei.

Der Luftreinhalteplan<sup>7</sup> sagt hierzu aus:

*Die NO<sub>2</sub>-Emissionen von Dieselfahrzeugen liegen erheblich über denen von Fahrzeugen mit Ottomotor. Erst mit Einführung Euro 6 ist bei Pkw mit einem deutlichen Rückgang des NO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu rechnen.*

*Im Abgas von schweren Nutzfahrzeugen (Lkw und Busse) ohne Abgasnachbehandlung liegt der Anteil an direkt emittiertem NO<sub>2</sub> bei durchschnittlich 8%. Die NO<sub>2</sub>-Direktemissionen steigen jedoch sehr stark mit Einbau von CRT-Systemen (Continuous Regeneration Trap), einem Abgasreinigungssystem für Feinstaub, an. Dieser Nachteil wurde aber bereits erkannt und kann durch eine zusätzliche Harnstoffbehandlung des Abgases ausgeglichen werden.*

Als Maßnahme zur Reduzierung der NO<sub>x</sub>-Belastung wurde bereits ein großer Teil der im Stadtverkehr eingesetzten Busflotte auf Erdgasbetrieb umgestellt (siehe Kapitel II-8.2.2.5). Bei einem Anteil von 27% (2009) beträgt der Anteil von Erdgasbussen nur 5% am NO<sub>x</sub>-Ausstoß der Busflotte. Gerade auf der vom Busverkehr stark belasteten Innenstadtachse tragen Erdgasbusse daher zur Minderung der Emissionsbelastung bei.

---

<sup>7</sup> Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2009): Luftreinhalteplan Marburg.

## 3 Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV

### 3.1 Ausreichende Bedienung

Im Vordergrund der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrssystems steht die sog. „ausreichende Bedienung“ der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV, auf die in einer Reihe von Bundes- und Landesgesetzen Bezug genommen wird (Regionalisierungsgesetz<sup>8</sup> (RegG), Hessisches ÖPNV-Gesetz (HÖPNV), Personenbeförderungsgesetz<sup>9</sup> (PBefG)). Da diese Begrifflichkeit in den Gesetzen weder näher erläutert noch konkretisiert wird, ist der Nahverkehrsplan somit ein geeignetes Instrument, die „ausreichende Bedienung“ für das Wirkungsgebiet eines Aufgabenträgers zu definieren.

In § 1 Abs. 1 RegG heißt es einleitend:

*„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“*

Den entsprechenden Wortlaut des PBefG findet man in § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG, der verkürzt lautet, dass hinsichtlich „[...] einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr [...]“ Sorge zu tragen ist.

Das Hessische ÖPNV-Gesetz schreibt in § 4 Abs. 1 zur ausreichenden Bedienung:

*„Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.“*

Die Rolle der Aufgabenträger für den ÖPNV in diesem Zusammenhang stellt § 5 Abs. 2 HÖPNVG heraus:

*„Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes [...] sicher.“*

Mit der Operationalisierung dieses unbestimmten Rechtsbegriffs der „ausreichenden Bedienung“ im Nahverkehrsplan werden durch den Aufgabenträger zwei Intentionen verfolgt:

- Durch den Aufgabenträger wird eine Festlegung dahingehend getroffen, was dieser in Bezug auf die von ihm zu verantwortenden Systemkomponenten Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot als „ausreichend“ bzw. „angemessen“ im Sinne der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems und der Schaffung diesbezüglicher quantitativer und qualitativer Mindestanforderungen und -standards ansieht. Bei dieser Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung“ handelt es sich um ein Handlungskonzept unter Maßgabe des finanziellen Rahmens während der Laufzeit des Nahverkehrsplans.

<sup>8</sup> Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27.12.1993, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.12.2012 (BGBl. I S. 2598).

<sup>9</sup> Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1961, zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154).

- Bei der Genehmigung einer Linie des straßengebundenen ÖPNV durch die Genehmigungsbehörden muss die Verkehrsleistung, also das Verkehrsangebot dieser Linie eine „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen“ (d. h. ausreichende Verkehrsbedienung) (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG) aufweisen. Dabei kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht (vgl. §§ 13 Abs. 2a S. 1; 8 Abs. 3 S. 2 PBefG).

### 3.2 Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG

Das Hessische ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG) nennt in mehreren Absätzen allgemeine Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV. In § 4 Abs. 2 werden dazu Kriterien aufgezählt, die zu den wichtigsten Leistungsmerkmalen des öffentlichen Personennahverkehrs gehören:

*„Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben.“*

Ebenso werden neben intramodalen Umsteigemöglichkeiten zwischen SPNV und straßengebundene ÖPNV auch die Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln (Intermodalität) sowie umwelt- und sozialpolitische Belange hervorgehoben (§ 4 Abs. 3 HÖPNVG):

*„Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.“*

### 3.3 Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger

Für das Gebiet der Universitätsstadt Marburg nehmen zwei Aufgabenträger die Belange des straßengebundenen ÖPNV wahr, deren Verkehrsangebote sich gegenseitig ergänzen. Zum einen ist dies der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als Aufgabenträgerorganisation für die regionalen Linien (§ 6 Abs. 2 HÖPNVG):

*„Die Aufgabenträger nehmen die Belange nach § 7 Abs. 1<sup>10</sup> gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr und sind auf einen Ausgleich der unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr in den unterschiedlichen Räumen bedacht. Verkehrsverbände sind [...] der Rhein-Main-Verkehrsverbund.“*

Zum anderen fallen die lokalen Linien der Universitätsstadt Marburg als Aufgabenträger zu. Eine Abgrenzung zwischen „regionalen“ und „lokalen“ Linien wird in § 2 Abs. 4 HÖPNVG gegeben:

---

<sup>10</sup> Schienenpersonennahverkehr, Verbundbusverkehr und regionaler Busnahverkehr

## Anforderungsprofil

*„Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.“*

Gemäß diesen Definitionen des Hessischen ÖPNV-Gesetzes vom 01.12.2005 (zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012) ist der RMV zuständige Aufgabenträgerorganisation für den gesamten SPNV in Süd- und Mittelhessen und für diejenigen Linien des straßengebundenen ÖPNV, die als regionale Linien in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen sind.

Die Festlegung der regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV erfolgt im Einvernehmen zwischen regionalem Aufgabenträger und lokalen Aufgabenträgern. Alle übrigen Linien sind lokale Linien.

Schließlich verkehren auf dem Gebiet der Universitätsstadt Marburg Linien des benachbarten Aufgabenträgers RNV (Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf), deren Festlegung und Planung im Einvernehmen mit diesem geschehen muss.

### 3.4 Barrierefreiheit

Der Gesetzgeber schreibt vor, dass bis zum 1. Januar 2022 die Nutzung des ÖPNV vollständig barrierefrei möglich zu sein hat. In § 8 Abs. 1 PBefG ist dieser Anspruch festgehalten:

*„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.“*

Auf die Notwendigkeit, sämtliche Verkehrsmittel des ÖPNV barrierefrei zu gestalten, weist entsprechend auch das Behindertengleichstellungsgesetz<sup>11</sup> (BGG) in § 8 Abs. 2 hin:

*„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“*

Die entsprechenden Paragraphen aus dem Hessischen Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen<sup>12</sup> lauten sinngemäß (vgl. § 3 Abs. 1 HessBGG und § 10 Abs. 2 HessBGG).

Der Planungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans erstreckt sich zunächst bis 2020, dennoch sind bereits in diesem Zeithorizont die Weichen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV-Systems in Marburg zu stellen, um die gesetzliche Frist halten zu können.

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit bei der Gestaltung der stationären Infrastruktur, der Ausstattung der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation zu. § 4 BGG, welche Bedingungen erfüllt sein müssen, um von Barrierefreiheit sprechen zu können:

<sup>11</sup> vom 27.04.2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.12.2007 (BGBl. I S. 3024).

<sup>12</sup> vom 20.12.2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 13.12.2012 (GVBl. S. 622).

*„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“*

Das Personenbeförderungsgesetz bezieht hinsichtlich der Barrierefreiheit neben Menschen mit Behinderungen alle Fahrgäste ein, die in irgendeiner Weise mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne sind. Dies kann somit auch auf Fahrgäste mit Kinderwagen oder viel Gepäck zutreffen. An den Aufgabenträger, der den Nahverkehrsplan aufstellt und beschließt, wird daher explizit der Auftrag formuliert, Aussagen zur zeitlichen Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Verkehrsmittel zu treffen. Im Sinne des § 8 Abs. 2 BGG ist folgender Auszug aus § 8 Abs. 3 PBefG daher als eine einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes für den (straßengebundenen) ÖPNV zu verstehen:

*[...] Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“*

Zur Barrierefreiheit bezieht das Hessische ÖPNV-Gesetz als landesrechtliche Vorschrift ebenfalls Stellung (§ 4 Abs. 6 HÖPNVG):

*„Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.“*

### **Rechtliche Bestimmungen zur Barrierefreiheit bei Busfahrzeugen**

Bezüglich der barrierefreien Nutzung von Kraftomnibussen im Linienverkehr für Personen mit Gehbehinderungen und für Rollstuhlfahrer sind die Ausführungen des § 30d Abs. 4 StVZO maßgebend:

*„Kraftomnibusse mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen und mehr als 22 Fahrgastplätze haben, müssen zusätzlich den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität nach den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Dies gilt für andere Kraftomnibusse, die mit technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet sind, entsprechend.“*

Der hier erwähnte Anhang zur StVZO verweist auf die Richtlinie 2001/85/EG<sup>13</sup> des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschrif-

<sup>13</sup> Durch Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vom 13.07.2009 ist Richtlinie 2001/85/EG mit Wirkung vom 01.11.2014 aufgehoben. Durch die Festverweisung der StVZO auf den Wortlaut der Richtlinie behält deren Inhalt ihre Gültigkeit.

## Anforderungsprofil

---

ten für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen (außer dem Fahrersitz), also mit Kraftomnibussen. Die technischen Bestimmungen gemäß Anhang VII der Richtlinie sind in diesem Zusammenhang anzuwenden.

Die Richtlinie 2001/85/EG unterscheidet – ähnlich wie die StVZO – bei den Kraftomnibussen zwischen Stadtbussen (Klasse I)<sup>14</sup>, Bussen für den „Überlandverkehr“ (Klasse II)<sup>15</sup> und Reisebussen (Klasse III)<sup>16</sup>.

In Artikel 3 Abs. 1 der Richtlinie 2001/85/EG werden an Kraftomnibusse der Klasse I, also an Fahrzeuge für den Stadtlinienverkehr, folgende Anforderungen an die barrierefreie Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität gestellt:

*„Fahrzeuge der Klasse I müssen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrer, gemäß den technischen Vorschriften des Anhangs VII zugänglich sein.“*

Für die Fahrzeuge der Klassen II (Busse für den „Überlandverkehr“) und III (Reisebusse) gibt es hinsichtlich der Zugänglichkeit und der Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen – im Gegensatz zu den Fahrzeugen der Klasse I (Stadtbusse) – einen Ermessensspielraum, der in Artikel 3 Abs. 2 der Richtlinie 2001/85/EG wie folgt formuliert ist:

*„Es steht den Mitgliedstaaten frei, für die Verbesserung der Zugänglichkeit von anderen Fahrzeugen als denen der Klasse I die geeignetste Lösung zu wählen. Wenn jedoch andere Fahrzeuge als Fahrzeuge der Klasse I mit Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und/oder Rollstuhlfahrer ausgestattet sind, müssen diese Fahrzeuge den einschlägigen Vorschriften des Anhangs VII entsprechen.“*

Eine Aussage des Artikels 3 Abs. 2 der Richtlinie 2001/85/EG ist, dass im Falle des Vorhandenseins von Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität bzw. für Rollstuhlfahrer in Fahrzeugen der Klassen II und III ebenfalls die technischen Bestimmungen wie für die Fahrzeuge der Klasse I einzuhalten sind (Anhang VII zur Richtlinie 2001/85/EG). Sind solche Einrichtungen in keiner Weise vorhanden, entfällt die Einhaltung der technischen Bestimmungen des Anhangs VII zur Richtlinie 2001/85/EG.

---

<sup>14</sup> Klasse I: „Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen“ [Anhang I Nr. 2 Ziffer 2.1.1.1. der Richtlinie 2001/85/EG].

<sup>15</sup> Klasse II: „Fahrzeuge, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut und so ausgelegt sind, dass die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang und/oder in einem Bereich, der nicht größer ist als der Raum von zwei Sitzbänken, möglich ist“ [Anhang I Nr. 2 Ziffer 2.1.1.2. der Richtlinie 2001/85/EG].

<sup>16</sup> Klasse III: „Fahrzeuge, die ausschließlich für die Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind“ [Anhang I Nr. 2 Ziffer 2.1.1.3. der Richtlinie 2001/85/EG].

## 4 Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV

Bei dem Begriff der „Barrierefreiheit“ wird im Verkehrsbereich in der Außendarstellung nicht selten ausschließlich auf die Nutzergruppe der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer fokussiert. In der konsequenten Umsetzung des § 4 BGG umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ grundsätzlich alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, darunter Hochbetagte, Gehörlose, Seh- und Greifbehinderte sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen (vgl. BMVBS 2008, S. 5). Für diesen heterogenen Personenkreis ist in der Konsequenz die Möglichkeit einer eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft, der damit einhergehenden steigenden Anzahl Hochbetagter und für Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Systems von zunehmender Bedeutung im Kontext eines gesellschaftlichen Konsenses.

Die Universitätsstadt Marburg verfolgt in ihrem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für Mobilitätseingeschränkte vollständig „barrierefrei“ nutzbaren ÖPNV.

Eine Barrierefreiheit für alle Benutzergruppen im konsequenten Verständnis des BGG und des HessBGG mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im Stadtgebiet ist nur mit sehr hohem Investitionsaufwand zu erreichen, insbesondere im Hinblick auf die vom Gesetzgeber festgelegte Frist zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022. Vor dem Hintergrund bereits erfolgter oder eingeleiteter lokaler Schwerpunktsetzungen wird für den mittelfristigen Planungshorizont des vorliegenden Nahverkehrsplans das Ziel der Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ im Stadtgebiet im Kontext mit der oben formulierten längerfristigen Zielsetzung definiert.

Unter „weitgehend“ wird hier verstanden, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Nutzer weitreichend im Stadtgebiet die Barrierefreiheit in der Nutzbarkeit des ÖPNV inklusive der Fahrgastinformationen gewährleistet wird. Dabei sind Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen einzubeziehen, vor allem in der Innenstadt, an großen Einzelhandelsgeschäften sowie an Einrichtungen für behinderte bzw. alte Menschen. Aufgrund ihres höheren Fahrgastaufkommens sind Umsteigehaltestellen und Haltestellen des Schienenverkehrs zuvorderst für eine barrierefreie Nutzbarkeit vorzusehen. Der Fokus liegt dabei auf Nutzer mit Rollstuhl, mit Geh- oder Sehbehinderung (Blinde) und/oder mit Gehörlosigkeit bzw. Schwerhörigkeit. In Bereichen des straßengebundenen ÖPNV (Fahrzeuge und Haltestellen), in denen eine Barrierefreiheit (noch) nicht gewährleistet ist, sind Hilfestellungen durch das Fahrpersonal vorzusehen. Hilfestellungen können auch durch dritte Personen geleistet werden, um eine noch nicht umgesetzte Barrierefreiheit zu kompensieren, sofern es sich nicht um fahrzeuggebundene Einstiegshilfen handelt, die nur vom Fahrpersonal bedient werden dürfen.

Für die Erreichung der Zielsetzung ist vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel in Abstimmung mit den Behindertenvertretern ein tragfähiges Ausbau- und Modernisierungsprogramm anzustreben, das drei Handlungsrichtungen beinhaltet, deren Maßnahmen entlang einer Zeitschiene zu verteilen sind:

## Anforderungsprofil

---

- Bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuananschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes bzw. entsprechend der einschlägigen Vorschriften zwingend vorzusehen.
- Bei Umbauten an Verkehrsanlagen und an Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs zur Haltestellenkante sowie weitgehend eine durchgängige Orientierungsmöglichkeit für Blinde bzw. Sehbehinderte und Gehörlose umzusetzen.
- Bei bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur und an den Fahrzeugen anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Die sich aus den Ansprüchen an die Barrierefreiheit ergebenden Vorgaben der zu schaffenden Mindestausstattungsmerkmale der Haltestellen in Marburg finden sich in Kapitel III-7.6, jene für die einzusetzenden Fahrzeuge in Kapitel III-7.8.

Wegekettensysteme werden von „Informationsketten“ begleitet. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sind möglichst sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Benutzer darzureichen (sog. „Zwei-Sinne-Prinzip“)<sup>17</sup>. Die Informationssysteme sind vorzugsweise einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Im Allgemeinen sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme zu vermeiden bzw. abzubauen. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sind somit auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterzuentwickeln (Anspruch der Standardisierung).

---

<sup>17</sup> Wesentliche Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens mit zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ darzureichen (vgl. BMVBS 2008, S. 21).

## 5 Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht von Gender Mainstreaming

Unter der Begrifflichkeit „Gender Mainstreaming“ ist im Allgemeinen eine Vorgehensweise zu verstehen, bei der die Gleichstellung als Staatsaufgabe im Sinne des Art. 3 Abs. 2 GG<sup>18</sup> besonders von allen öffentlichen Akteuren bei ihrem Handeln sicherzustellen und zu realisieren ist. Dadurch soll auf die systematische Beachtung der unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern bei Planung, Umsetzung und Bewertung des eigenen Handelns hingewirkt werden (vgl. BMFSFJ 2010). Dabei ist die geschlechterdifferenzierte Folgenabschätzung von Planungsschritten und den darauf basierenden Handlungen mit dem Ziel des Abbaus ungleicher Lebensbedingungen unerlässlich. Im Rahmen der Nahverkehrsplanung sind die alltägliche Mobilität und die Bewegungsfreiheit zu jeder Tages- und Nachtzeit von allen Nutzergruppen sicherzustellen.

Anforderungen an das ÖPNV-System aus genderorientierter Sichtweise stehen in keinem Widerspruch zu jenen an die Barrierefreiheit des ÖPNV (vgl. Kapitel III-4). In einigen Bereichen überlagern sich beide Anforderungskataloge, z. B. bei Kriterien für bauliche Barrierefreiheit für ältere Nutzerinnen und Nutzer oder als Erleichterung beim Mitführen von Kinderwagen.

Aus verschiedenen, in der Fachliteratur dokumentierten Verkehrserhebungen geht hervor, dass Frauen aller Altersstufen oftmals als die dominierende Nutzergruppe im Jermann-Verkehr im ÖPNV auftreten. Auf genderbezogene Belange, insbesondere der Frauen als Hauptnutzer, ist daher in der Nahverkehrsplanung besonders Rücksicht zu nehmen. Deshalb wird aus Sicht der Nahverkehrsplanung empfohlen, das ÖPNV-System einer Planungsregion zusammen mit fachkundigen Vertreterinnen und Vertretern auf mögliche Schwachstellen unter dem Blickwinkel einer genderorientierten Angebotsgestaltung systematisch zu überprüfen und zu kartieren. Unter Maßgabe des finanziellen Rahmens sind erkennbare Mängel zu beseitigen. Das subjektive Sicherheitsempfinden und -bedürfnis tatsächlicher und potenzieller Nutzerinnen und Nutzer aller Altersgruppen ist von den in die (Nah-)Verkehrsplanung involvierten Akteuren aufzunehmen und in ihrem Handeln zu berücksichtigen. Auch Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit für Nachfrager beider Gender sind in diesem Zusammenhang von grundlegender Bedeutung.

Hinsichtlich der Ausgestaltung des ÖPNV-Systems – unabhängig ob Bahn- oder Busverkehr – bedeutet die ausdrückliche Berücksichtigung der Belange von Frauen angesichts unterschiedlichen Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens im Lebenszyklus eine Reihe konkreter operativer Anforderungen an Betrieb, Anlagen, Fahrzeuge und Kundenkommunikation (in Anlehnung an Niedersächsisches Frauenministerium 1997, S. 47). Folgende Anforderungen kommen dabei zugleich allen Nutzergruppen zugute:

- Bereitstellung von Verkehrsangeboten für alle Nutzergruppen und für alle Fahrtzwecke der Grunddaseinsfunktionen im Nahbereich (innergemeindlich),

---

<sup>18</sup> „Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin“ [Art. 3 Abs. 2 GG].

## Anforderungsprofil

---

auch in verkehrsschwachen Zeiten (ggf. durch Einführung unkonventioneller Betriebsformen);

- Gewährleistung der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit von Dienstleistungs- und Einkaufszentren, medizinischen Einrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen, relevanten Beratungszentren, kinder- und frauenaffiner Sport- und Freizeiteinrichtungen und von Arbeitsplatzschwerpunkten mit einem überproportional hohen Anteil weiblicher Beschäftigter;
- Schaffung möglichst vieler umsteigefreier Verbindungen;
- Einrichtung kurzer und sicherer Umsteigewege an belebten und einsehbaren Orten mit geringen Wartezeiten zu den Anschlussverkehrsmitteln (sofern sich Umsteigeverbindungen nicht vermeiden lassen).

Bei der baulichen Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV-System und aller Umsteigepunkte (dabei Schwerpunkt auf Bahnstationen) sowie deren Betrieb ist zu achten auf

- sichere und kurze Zu- und Abwege, das öffentliche Fuß- und Radwegenetz für Zu- und Abgangswege mit einbeziehend (im Einvernehmen mit den Baulastträgern);
- helle und funktionierende Beleuchtung;
- Gewährleistung ungestörter Blickbeziehungen und Einsichten auf die Verkehrsanlagen (soziale Kontrolle);
- Vermeidung von Unterführungen, Untertunnelungen und Wartehäuschen aus undurchsichtigen Werkstoffen;
- Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit von Treppen und Rampen, falls Unter-/Überführungen unvermeidlich sind;
- eine Gestaltung, die nicht nur zweckmäßig ist sondern auch eine positive Ausstrahlung hat und sich ins Umfeld einfügt. So kann die Hemmschwelle für Vandalismus erhöht werden.
- zeitnahe Entfernung von Vandalismusschäden, um weitere Verwahrlosung zu verhindern;
- keine sichtbehindernde Vegetation;
- Anbringen von Fahrplänen und anderer Fahrgastinformationen bereits an den Zuwegungen zu den Bahnsteigen, also noch vor Betreten eventueller Unterführungen.

Bei den Fahrzeugen, aber auch bei den Zugangsstellen des ÖPNV-Systems sind folgende Anforderungen schwerpunktmäßig zu beachten:

- problemlose Mitnahme von Gepäck, Fahrrädern und Kinderwagen durch Schaffung entsprechender Ab- und Aufstellflächen;
- Vorhandensein und Nutzbarkeit von Toiletten und Wickelräumen (ortsfest oder in den Fahrzeugen des SPNV);
- Übersichtlichkeit bei der Innenraumgestaltung der Fahrzeuge;

- sichtbar angebrachte und funktionierende Notrufeinrichtungen in Fahrzeugen, auf Bahnstationen und an zentralen Bushaltestellen;
- Möglichkeit der Kontaktaufnahme zum Fahr- und Servicepersonal;
- permanenter oder ggf. temporärer, dafür aber systematischer Einsatz von Service- oder Begleitpersonal, vor allem in den Abend- und Nachtstunden, denn vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gewinnt die Personalpräsenz für die Sicherung einer hohen Kundenzufriedenheit und den Abbau von Nutzungshemmschwellen zunehmend an Bedeutung.

## **6 Anforderungen des Ausbildungsverkehrs an den ÖPNV**

### **6.1 Anforderungen aufgrund steigender Studierendenzahlen**

Die Attraktivität der Philipps-Universität in Marburg hat in Verbindung mit dem insgesamt steigenden Anteil der studierenden Bevölkerung in den letzten Jahren zu einem Anstieg der Studierendenzahl geführt, welche entweder in Marburg wohnen oder regelmäßig die Marburger Universität besuchen. Die Bevölkerungsgruppe der Studierenden hat spezifische Ansprüche an den ÖPNV. Aufgrund ihres hohen Anteils an allen ÖPNV-Fahrgästen ist es unerlässlich, den Bedürfnissen der Studierenden Rechnung zu tragen. Studierende der Philipps-Universität sind zum Kauf eines Semestertickets verpflichtet – dementsprechend ist für sie die Nutzung des ÖPNV mit keinen darüber hinaus gehenden Kosten verbunden, was die Eintrittsbarrieren in das ÖPNV-System erheblich senkt. Auch aufgrund ihres allgemein unterdurchschnittlichen Einkommens im Vergleich zur Gesamtbevölkerung liegt der Motorisierungsgrad der Studierenden erheblich unter dem deutschen Durchschnitt.

Im Gegensatz zum Schülerverkehr lassen sich für Studierende keine klaren räumlichen und zeitlichen Muster der Verkehrsnachfrage ermitteln.

Besondere Relevanz besitzt die Nutzergruppe der Studierenden in Marburg aufgrund der siedlungsperipheren Lage des Universitätscampus auf den Lahnbergen und der durch diesen induzierte Verkehrsnachfrage. Eine entsprechend umfangreiche ÖPNV-Bedienung des Campus ist deshalb sicherzustellen. Da viele Studierende außerhalb Marburgs wohnen und mit dem SPNV anreisen, ist eine schnelle und umsteigefreundliche Anbindung der stadtweit verteilten Universitätsstandorte an die beiden Bahnhöfe Marburgs sicherzustellen.

Die Wohnraumsituation in Marburg gilt als angespannt, besonders in den Kernstadtteilen. Eine Entspannung kann durch attraktive Verbindungen der Außenstadtteile, welche noch über preisgünstige Wohnraumpotenziale verfügen, mit den Standorten der Universität und anderen für Studierende beliebten Zielen, auch zu Randzeiten und am Wochenende, gefördert werden.

### **6.2 Anforderungen an den Schulverkehr**

Ziel des ÖPNV ist es, ein Angebot zu schaffen, das auf eine möglichst breite Nutzergruppe zugeschnitten ist und einen diskriminierungsfreien Zugang aller am Verkehrsgeschehen ermöglicht. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass sich der ÖPNV nicht an spezifischen Nachfragebedürfnissen, wie sie beispielsweise durch den Schülerverkehr entstehen, richten kann. Daraus lassen sich folgende Bedienungsanforderungen an den Schulverkehr zu weiterführenden Schulen ableiten:

- Der Schulverkehr ist, soweit möglich, über Kurse des Regelverkehrs abzuwickeln

- Hohe Nachfrage auf den Regelkursen - bedingt durch Schülerspitzen - wird über zusätzliche Verstärkerfahrzeuge mit möglichst gleichem Fahrtverlauf und gleichen Abfahrtszeiten wie der Regelverkehr bedient.

Grundlegende Anforderungen sollen dabei eingehalten werden, diese betreffen insbesondere:

- Der maximale Fußweg zur nächstgelegenen Bushaltestelle darf 500 m, zum nächstgelegenen Bahnhof 1000 m nicht überschreiten
- Die maximale Fahrzeit zwischen den Haltestellen an Schul- und Wohnort beträgt 60 Min.
- Die maximale Wartezeit zwischen Busankunft vor Schulbeginn und Busabfahrt nach Schulende soll 30 Min. möglichst nicht überschreiten
- An sicheren Haltepunkten ist Umsteigen prinzipiell möglich

Können die oben genannten Anforderungen nicht zugesichert werden, ist eine Schülerbeförderung über eigene Schulbuslinien zu erbringen.

## 7 Mindeststandards für die Verkehrsbedienung

### 7.1 Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienstungsstandards

Auf Grund der naturräumlichen Ausrichtung ist der Siedlungsraum der Stadt Marburg nicht radial vom Zentrum aus gewachsen, sondern orientiert sich mit den bevölkerungsstärksten Stadtteilen in einer Nord-Süd-Richtung entlang des Lahntals. Bei der Netzgestaltung sind diese Merkmale entsprechend zu beachten. Zur Zuweisung von Bedienungsangebot und Takt wird Marburg hier in drei „Bereiche“ unterteilt: die „Innenstadt“, welche sich entlang einer Nord-Süd-Achse im Lahntal erstreckt, die „Äußere Kernstadt“ der die Stadtteile Wehrda, Waldtal, Lahnberge, Richtsberg, Cappel, Stadtwald, Ockershausen und Marbach umfasst – sowie der dritte Bereich mit den Außenstadtteilen (vgl. auch Abbildung III-1).

Je nach Stadtbereich sind unterschiedliche planerisch-konzeptionelle Grundsätze für die künftige Netz- und Fahrplangestaltung wie folgt aufzustellen.

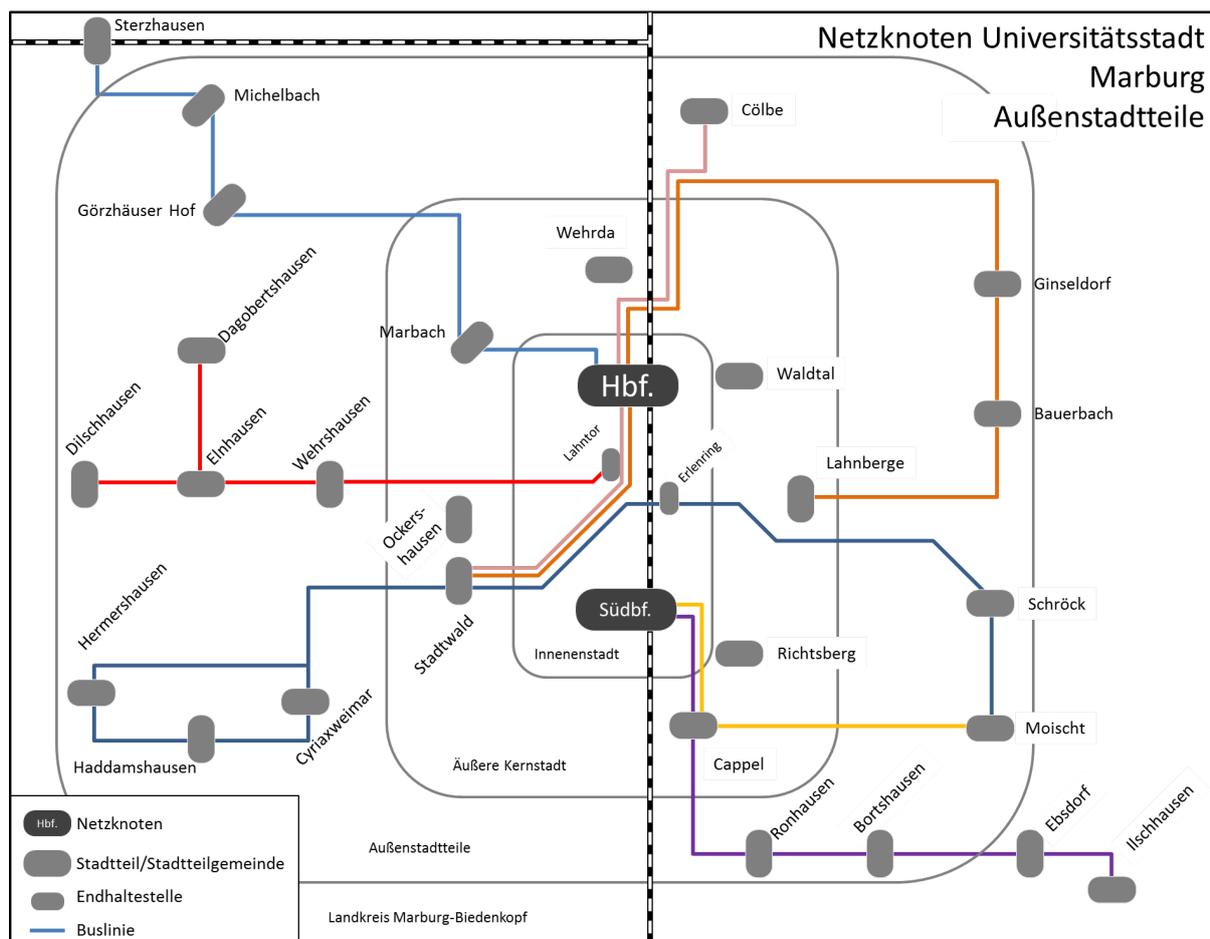


Abbildung III-1: Prinzipalskizze Netzknotten für Außenstadtteile

[Eigener Entwurf]

## Außenstadtteile

Für die Linien in die Außenstadtteile soll ein modifizierter Taktfahrplan angewendet werden, mit zwei fest definierten Verknüpfungspunkten entlang der Innenstadtachse (vgl. Abbildung III-1) Jede Linie muss mindestens einen Knoten auf der Innenstadtachse anfahren. Die Verknüpfung soll unter Berücksichtigung von verkehrlichen, geographischen und wirtschaftlichen Randbedingungen erfolgen. Im Idealfall wird eine durchgehende Reisekette (ohne Umsteigevorgänge) von den Außenstadtteilen mit Anschluss an die Züge an Haupt- und Südbahnhof Richtung Gießen gewährt. Die Fahrtzeiten sind auf die Zugankunfts- und Abfahrtszeiten aus und in Richtung Frankfurt abzustimmen. Es sollen ein regelmäßiges Taktangebot, differenziert nach Verkehrstagen wie in Kapitel III-7.3 beschrieben und die Fahrplanstabilität gewährleistet sein. Die Fahrzeugkapazität und Fahrhäufigkeit ist den Stadtteilgrößen sowie dem Erschließungsraum und den Belangen der Straßeninfrastruktur anzupassen. Werktags zur HVZ soll mindestens ein 60-Minuten-Takt angewendet werden.

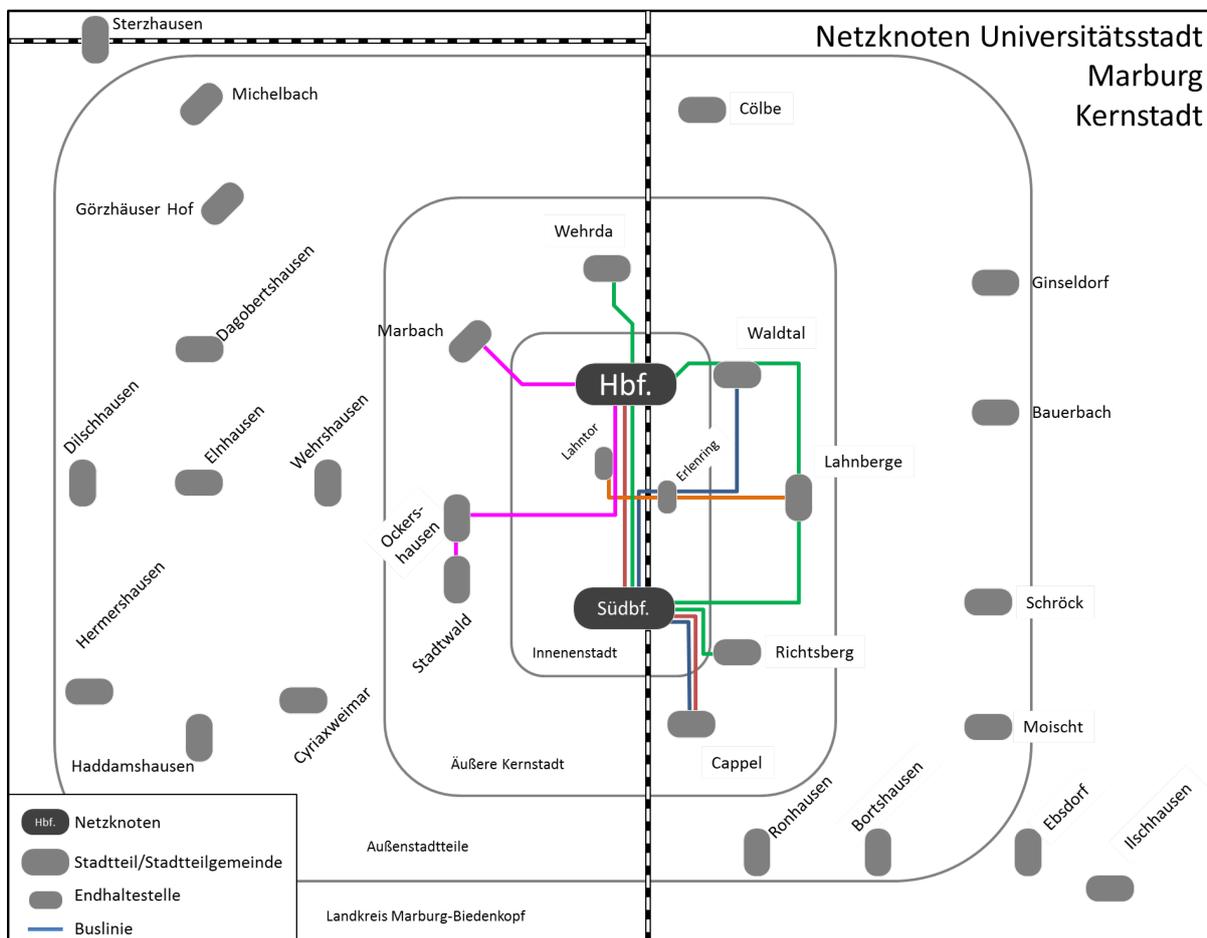


Abbildung III-2: *Prinzipalskizze Netzknotten für Innenstadt und äußere Kernstadt*

[Eigener Entwurf]

## Äußere Kernstadt

Für die Linien in und aus der äußeren Kernstadt ist das Prinzip der Durchmesserlinien unter Vorgabe der Wirtschaftlichkeit anzuwenden, Vorgaben eines Taktfahrplanes und der Fahrplanstabilität sind dabei zu beachten. Dies gilt insbesondere für Linien entlang der Nord-Süd-Achse. Eine Abweichung vom Grundsatz der Durchmesserlinie ist möglich,

## Anforderungsprofil

wenn die Nachfrage unterschiedliche Gefäßgrößen auf einzelnen Relationen erforderlich macht. Für Linien in und aus der äußeren Kernstadt ist werktags zur HVZ mindestens ein 30-Minuten-Takt vorgesehen, eine differenzierte Definition des Taktes ist in Kapitel III-7.3 nachzulesen. Anschlüsse sind zu den Einrichtungen der Innenstadt, sowie zu Haupt- oder Südbahnhof zu gewährleisten, eine Übersicht zur Anschlusssicherung gibt Kapitel III-7.9.2.

### Innenstadt

Für den Innenstadtbereich sind, abgesehen von einer touristischen Linie zwischen Hauptbahnhof und Schloss, keine eigenen Buslinien vorgesehen. Vielmehr erfolgt die Bedienung über Durchmesserlinien der äußeren Kernstadt, welche sich zur Hauptverkehrszeit im Innenstadtbereich zu einem 15-Minuten-Takt und auf der Nord-Süd-Achse zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof zu einem 7,5-Minuten-Takt ergänzen sollen. Auf Grund der hohen Taktdichte ist eine Anschlusssicherung nicht zu beachten.

### Allgemeine Vorgaben zur Netz- und Fahrplangestaltung

- Als Grundtakt ist der (15/30/ ) 60-Minuten-Takt vorgesehen. Ankünfte und Abfahrten finden über den ganzen Tag an jeder Haltestelle zur selben Taktminute statt, Ausnahmen in den Schwachlastzeiten sind möglich.
- Das Liniennetz soll eine zügige Verbindung zwischen allen Stadtteilen ermöglichen. Hierzu werden drei Verknüpfungspunkte definiert, an denen Umstiege zwischen einzelnen Linien fahrplanerisch eingerichtet werden sollen. Bei diesen Netzknoten handelt es sich um den Hauptbahnhof, den Südbahnhof und die Haltestelle Gutenbergstraße in der Innenstadt. Die Umsteigezeiten und -häufigkeiten sowie maximale Reisezeit zu diesen Verknüpfungspunkten und von dort zum Ziel der Fahrt sind in Kap. III-7.3 definiert. Für alle Linien ist eine einheitliche Taktfamilie anzuwenden. In begründeten Ausnahmen können Linien abweichend verkehren.
- Die Linienführungen und die Abfolge der dabei bedienten Haltestellen sollen für den Nutzer transparent gestaltet und im Prinzip über alle Fahrten einer Linie einheitlich sein. Ausnahmen sind bei Schulverkehrs- bzw. Schnellkursen, Rufangeboten oder Fahrten in den Abendstunden und am Wochenende zulässig.
- Die Bestimmung der Gefäßgrößen richtet sich nach Fahrgastaufkommen und Befahrbarkeit von Linienwegen.

Abbildung III-2 zeigt eine Prinzipskizze von Marburg mit den innerstädtischen Netzknoten. Auf Grund der hohen Taktdichte auf der Innenstadtachse haben die Netzknoten nur für Linien der Außenstadtteile bindenden Charakter.

## 7.2 Erschließungsqualität

Die Erschließung des städtischen Raumes mit Zugangsstellen ist Grundlage für die darüber abzuwickelnden Verbindungen. Die Erschließungsqualität im ÖPNV setzt sich zusammen aus

- Erschließungswirkung von Haltestellen (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche),

- Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraumes).

Ein Haltestelleneinzugsbereich (Erschließungswirkung) wird aus Gründen der Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit als Luftlinienradius um eine Bahnstation oder eine Haltestelle gezogen, die eine regelmäßige Bedienung für den Jedermann-Verkehr aufweist, um dadurch Haltestellen auszuschließen, die nur im schulbezogenen Linienverkehr angefahren werden. Je nach topographischen Voraussetzungen und in Abhängigkeit der Wege- und Straßenführungen kann sich die tatsächliche Entfernung gegenüber der Luftlinie um einen Umwegfaktor von 1,2 erhöhen (vgl. FGSV 2010, S. 8). Dabei sind natürliche und künstliche Barrieren eingrenzend zu berücksichtigen (Bahnstrecken, Fernstraßen, Gewässer, fehlende Querungsmöglichkeiten usw.), die in Einzelfällen einen deutlich längeren Umweg erzwingen.

Der definierte Mindeststandard „Erschließungsgrad“ gibt an, wie hoch der Anteil der gesamten Bevölkerung eines Ortes mindestens sein soll, die innerhalb eines angegebenen Luftlinienradius um eine Zugangsstelle zum ÖPNV-System wohnen muss, damit ein in sich baulich abgegrenztes Siedlungsgebiet als „räumlich erschlossen“ gilt. Dies trifft analog für die dort vorhandenen Arbeitsplätze und die Verkaufsflächen im Einzelhandel zu.

In der Universitätsstadt Marburg sollte mindestens 90 % der bebauten Grundfläche von Haltestellen des ÖPNV erschlossen werden. Als erschlossen gilt ein Gebiet

- in der Marburger Kernstadt, wenn es innerhalb eines Luftlinienradius' von 300m zur nächsten Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV liegt bzw.
- in den Außenstadtteilen, wenn es innerhalb eines Luftlinienradius' von 500m zur nächsten Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV liegt oder
- wenn es innerhalb eines Luftlinienradius' von 1000m zur nächsten Haltestelle des SPNV liegt.

### 7.3 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualitäten werden über die Komponenten „Bedienzeiträume“, „Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen“, „Reisezeiten“ und „Umsteigerfordernisse“ definiert.

Tabelle III-1 enthält Mindestbedienzeiträume und Mindesttaktfolgen für den ÖPNV in Marburg. Hierzu werden zwei Relationstypen innerhalb der Universitätsstadt Marburgs differenziert, welche auf die in Kap. III-7.1 definierten Raumbereiche der inneren und äußeren Kernstadt sowie der Außenstadtteile Bezug nehmen:

- Verbindungen innerhalb der Kernstadt. Die inneren und äußeren Bereiche der Kernstadt werden im Rahmen der Vorgaben zur Verbindungsqualität gemeinsam betrachtet.
- Verbindungen von den Außenstadtteilen in die Kernstadt

Des Weiteren wird unterschieden zwischen verschiedenen Verkehrstagsgruppen:

- Verkehre montags bis freitags an Schul- und Ferientagen außerhalb der Sommerferien

## Anforderungsprofil

- Verkehre montags bis freitags an Sommerferientagen
- Verkehre an Samstagen
- Verkehre an Sonn- und Feiertagen

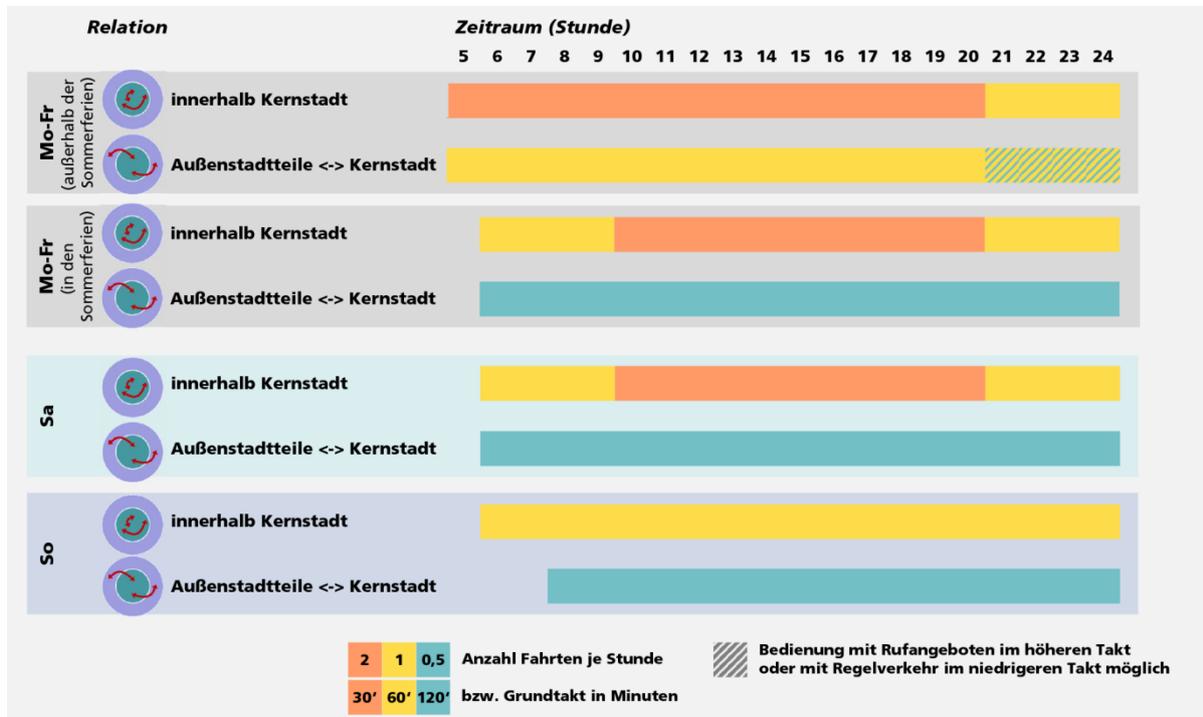


Tabelle III-1: Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten in Marburg  
[eigener Entwurf]

In den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen soll außerdem ein Nachtverkehr angeboten werden:

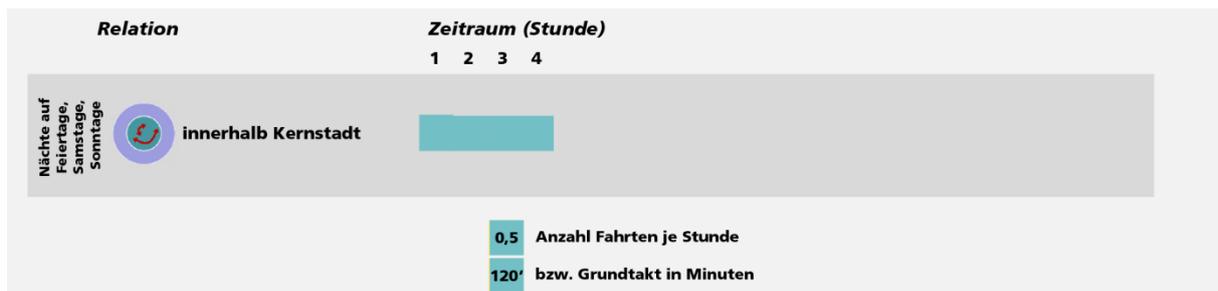


Tabelle III-2: Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten in Marburg im Nachtverkehr  
[eigener Entwurf]

## Bedienungszeiträume

Die Bedienungszeiträume sind nach Wochentagen unterteilt (Mo-Fr, Sa, So/F). Deren Längen sind so angegeben, dass sich der Betriebsbeginn auf die erste Ankunft in der Kernstadt und das Betriebsende auf die letzte Abfahrt aus der Kernstadt bezieht. Beispielsweise soll an Werktagen (Mo-Fr) die erste Ankunft in der Kernstadt – von einem Außenstadtteil aus kommend – um 5 Uhr morgens liegen, wobei ggf. eine Abweichung

von +/- 30 Minuten je nach Lage im Raum zu beachten ist. Die letzte Abfahrt zurück in den Außenstadtteil ist um 0 Uhr vorzusehen, wobei auch hier Abweichungen von +/- 30 Minuten vorkommen können.

### Anzahl Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen

Die farbigen Balken in Tabelle III-1 gegen die Mindestanzahl Fahrten pro Stunde bzw. den Grundtakt an, der für die Verbindungen anzubieten ist. Für alle ÖPNV-Verbindungen innerhalb der Marburger Kernstadt ist an allen Wochentagen eine Mindestbedienung im 60-Minuten-Takt bzw. mindestens eine Abfahrt pro Stunde anzustreben. Von Montag bis Freitag sind tagsüber von Betriebsbeginn bis 20 Uhr ein 30-Minuten-Takt bzw. mindestens zwei Abfahrten pro Stunde vorzusehen.

### Abweichungen

Notwendigkeiten für längere Bedienzeiten und häufigere Abfahrten gegenüber den Mindestvorgaben können sich aus anderen Umständen heraus ergeben, hauptsächlich aus höherer potenzieller bzw. tatsächlicher Fahrgastnachfrage auf einer Verkehrsrelation.

### Reisezeit und Umsteigehäufigkeit

Bei der Bewertung der Verbindungsqualität stellen Reisezeit und Umsteigehäufigkeit einen entscheidenden Faktor für eine hohe Qualität des ÖPNV dar. Für Marburg werden diese wie folgt definiert.

Relation	Umsteigehäufigkeit	Umsteigezeit	Max. Reisezeit
Anbindung der äußeren Kernstadtgebiete an die Innen-/ Altstadt	Umsteigefreie Verbindung	Entfällt	30 Minuten
Anbindung der äußeren Kernstadtgebiete an den Haupt-/ Südbahnhof	Max. ein Umstieg	Max. 15 Min	45 Minuten
Anbindung zwischen den äußeren Kernstadtgebieten	Max. ein Umstieg	Max. 15 Min.	60 Minuten
Anbindung der Außenstadtteile an die Innenstadt	Umsteigefreie Verbindung	Entfällt	45 Minuten
Anbindung der Außenstadtteile an den Haupt-/ Südbahnhof	Max. ein Umstieg	Max. 15 Min.	60 Minuten
Anbindung zwischen den Außenstadtteilen	Max. zwei Umstiege	Max. 60 Min.	120 Minuten
Anbindung benachbarter Mittel- und Oberzentren	Maximal ein Umstieg	Max. 30 Min.	120 Minuten

Tabelle III-3: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit  
[eigener Entwurf]

## Anforderungsprofil

Die in Tabelle III-3 dargestellten Erreichbarkeiten sowie die maximal erlaubten Umsteigehäufigkeiten können in Zeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage auch über alternative Bedienkonzepte erfüllt werden.

Umsteigefreie Verbindungen sollen möglichst auf der Nord-Süd-Achse in die Innenstadt eingerichtet werden. Umsteigefreie Verbindungen sollen einen direkten und betriebswirtschaftlich kürzesten Fahrtverlauf haben. Bei Verbindungen mit einer Umsteigenotwendigkeit sollen die Umsteigezeiten das vorgegebene Maß nicht überschreiten.

### 7.4 Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen

In der Universitätsstadt Marburg befinden sich Einrichtungen und Nutzungsgebiete mit hohem Zielverkehrsaufkommen, für die aufgrund ihrer Bedeutung und Lage zur Innenstadt, Siedlungsgebieten und Verkehrswegen besondere Bedienungs- und Erschließungsstandards formuliert werden können. Diese können dadurch erforderlich werden, weil die Ziele entweder aufgrund ihrer Lage an Siedlungsrändern oder abseits von Siedlungsgebieten von den Mindeststandards des Verbindungsmodells nicht explizit erfasst werden oder die eine darüber hinaus gehende Bedienung aus Nachfrage- bzw. Kundensicht sinnvoll erscheinen lassen. Außerdem kann aus Gründen der Verkehrssicherheit eine zielnahe Erschließung notwendig sein.

Es dreht sich im Wesentlichen um

- Arbeitsplatzschwerpunkte (z. B. in größeren Gewerbe- und Industriegebieten mit ÖPNV-affiner Beschäftigten- und Besucherstruktur),
- publikumswirksame Gesundheits-, Ausbildungs- und Dienstleistungsstandorte (z. B. Krankenhäuser und Rehabilitationseinrichtungen mit regionaler Bedeutung, Universität, Verwaltungen),
- Einkaufsstandorte (z. B. Gewerbegebiete mit großflächigem Einzelhandel wie Fachmarktzentren oder SB-Warenhäusern),
- Orte der alltäglichen Freizeitgestaltung (z. B. Bäder, Freizeit- oder Parkanlagen, größere Sportanlagen mit generellem Wettkampf- und/oder Trainingsbetrieb),
- touristisch bedeutende Punkte oder Gebiete (Ausflugziele) oder
- saisonale Ziele (z. B. Volksfeste, Sportveranstaltungen).

Freizeitziele sollten über ein nachweisbar hohes Zielaufkommen im Jedermann-Verkehr verfügen, welches im Hinblick auf eine nennenswerte ÖPNV-Relevanz erfahrungsgemäß mindestens aus über 50.000 Personen im Jahr (Richtwert) bzw. aus saisonalen Aufkommensspitzen bestehen sollte.

Bei Planungen zur Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten sind die Zusammensetzung der dort ansässigen Unternehmen und die Beschäftigtenstruktur zu beachten, weil unterschiedliche, sich widersprechende Ansprüche bestehen können. Beispielsweise ist im Vorfeld der Einrichtung einer ÖPNV-Anbindung fallweise zu klären, ob es sich um

- personalintensive Bürostandorte (flexible Arbeitszeiten),
- Betriebe der produzierenden Wirtschaft (Schichtbetrieb),
- Betriebe mit hohem Anteil außerhalb Beschäftigter (z. B. Baugewerbe, Außendienstmitarbeiter),

- Betriebe mit hohem Anteil an Saisonkräften und/oder hoher Fluktuation,
- Betriebe mit überwiegend weiblichen Beschäftigten oder
- personalintensive, aber großflächige Logistikstandorte

handelt. Ferner ist zu berücksichtigen, ob diese Gebiete Publikums- und Kundenverkehr erzeugen oder ob Einzelhandel vorhanden ist. Art und Umfang einer eventuellen Bedienung im straßengebundenen ÖPNV können daher von Fall zu Fall Variationen unterliegen, z. B. nachfragegesteuerte Erschließung mittels AST, Erschließung durch fest bediente Buslinie oder sinnvolle Kombinationen daraus, die den Bedürfnissen der Kunden entgegenkommen.

## 7.5 Verkehrsmittel, Angebotstypen und Netzebenen

Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs wird von verschiedenen Verkehrsmitteln und Verkehrsunternehmen erbracht, die zudem noch in der Verantwortung unterschiedlicher Aufgabenträger stehen. Damit trotzdem ein Angebot aus einem Guss entsteht, ist eine Aufgabenteilung aber auch eine Abstimmung der Verkehrsangebote notwendig. Diesem Ziel dient eine Differenzierung der Verkehrsmittel in verschiedene Angebotstypen sowie eine Differenzierung der Netze in verschiedene funktional gegliederte Netzebenen.

### 7.5.1 Verkehrsmittel und Angebotstypen

Die in Marburg zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel Zug, Bus und Anrufsammeltaxi (AST) mit Pkw oder Kleinbussen lassen sich je nach ihrer räumlichen oder zeitlichen Erschließungsfunktion in verschiedene Angebotstypen unterteilen. Tabelle III-4 bietet eine Übersicht über die wichtigsten in Marburg möglichen Angebotstypen.

## Anforderungsprofil

Verkehrsmittel	Angebotstyp	Erläuterung
<b>Schiene</b>		
Zug	Regionalbahn (RB)	Regionalzug hält an allen Haltestellen
	Regional-Express (RE)	Regionalzug hält nur an bestimmten Haltestellen
<b>Straße</b>		
Bus	Stadtbus	Buslinie zur innerörtlichen Erschließung
	Regionalbus	Buslinie zur überörtlichen Erschließung
	Nachtbus	Buslinie im Spätverkehr von den Tageslinien abweichender Linienführung
	Expressbus	Buslinie, die durch Auslassung von Haltestellen bzw. Beschleunigungsmaßnahmen (z.B. Busspuren) eine höhere Reisegeschwindigkeit hat
	Freizeitbus	Buslinie, die nur am Wochenende und/oder in den Ferien verkehrt und deren Route sich am Freizeitverkehr ausrichtet
	Schülerlinie	Buslinie, die auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist, aber nicht dem freigestellten Schülerverkehr unterliegt
	Sonderlinie	Buslinie, die nur zu bestimmten Anlässen (z.B. Messen, Sportveranstaltungen) verkehrt
Anruf-Sammeltaxi (AST)	Linien-AST	bedient nach Voranmeldung durch den Fahrgast eine Linie, wobei Haltestellen oder Abfahrten zu denen keine Anmeldung vorliegt ausgelassen werden.
	Flächen-AST	Bedient nach Voranmeldung durch den Fahrgast Haltestellen in einem definierten Bereich, wobei sich die Fahrtroute nach den Anmeldungen richtet

Tabelle III-4: Verkehrsmittel und mögliche Angebotstypen

[eigene Zusammenstellung]

### 7.5.2 Netzebenen

Der Integrale Taktfahrplan bedingt die Aufgliederung des öffentlichen Verkehrsnetzes in verschiedene Netzebenen, die an definierten Knoten miteinander räumlich und zeitlich verknüpft werden. Dazu wird eine funktionale Einordnung der ÖPNV-Linien vorgenommen (siehe Tabelle III-5).

Das Grundangebot bilden gemäß der gesetzlichen Aufgabenbeschreibung die SPNV-Linien. Dieses SPNV-Netz wird durch Hauptlinien (Bus) ergänzt, die zu einer engmaschigeren Verknüpfung des Netzes führen, indem sie die Knoten des SPNV-Netzes auf weiteren Wegen untereinander verbinden.

Netz-Ebene	Linienkategorie	Angebotstyp	Funktion
1	SPNV-Linie	Regionalbahn Regionalexpress	Direkte Verbindung zwischen Orten mit Schienenanschluss
2	Hauptlinie	Regionalbus Expressbus	Direkte und zeitkurze Verbindung zwischen Orten ohne Schienenanschluss und zentralen Orten
3	Stadtlinie	Stadtbus Expressbus AST	Linie innerhalb der Kernstadt zur Erschließung von Siedlungsflächen und zentralen Zielen  Anbindung außerhalb gelegener Stadtteile an die Kernstadt. Dort ist die Anbindung an die Stadtlinie sowie an eine SPNV-Linie oder, falls diese nicht vorhanden, an eine Hauptlinie herzustellen.
4	Ergänzungslinie	Stadtbus Freizeitbus Nachtbus u.a. AST	Zusätzliche Linie, die spezielle Verkehrsbedürfnisse abdeckt, aber nicht dem ITF-Grundnetz zuzurechnen ist. Die Notwendigkeit zur Einrichtung einer Bedarfslinie kann sich durch Berufsverkehre, Schülerverkehre oder spezielle Freizeitverkehre wie Nachtbus- oder Badebus-Angebote bzw. Sonderlinien anlässlich Großveranstaltungen ergeben.

Tabelle III-5: Einteilung der Linien in Netzebenen.

[eigene Zusammenstellung]

Die Erschließungs- und Innerortslinien wiederum knüpfen an die Knoten des SPNV- und Hauptlinien-Netzes an. Sie binden die außerhalb des direkten Einzugsbereiches der SPNV- und Hauptlinien gelegenen Ortsbereiche bzw. Ortsteile an den ÖPNV an.

SPNV-Linien, Hauptlinien, Erschließungs- und Innerortslinien stellen als ITF-Grundnetz flächendeckende verkehrliche Bedienung des Stadtgebietes sicher.

Ergänzungslinien decken sich nur zeitweise ergebende zusätzliche Verkehrsbedürfnisse ab, für deren Abwicklung im Rahmen des Grundnetzes nur Umweglinienführungen (u. U. mit Umsteigezwang) oder kapazitive Engpässe bestehen würden.

## 7.6 Mindeststandards für Haltestellen

### 7.6.1 Allgemeine Anforderungen

Stationen und Haltestellen verkörpern für die Fahrgäste das Entree zum Öffentlichen Nahverkehr. Ihrer attraktiven Ausgestaltung ist daher ein besonderes Augenmerk zu widmen. Nach § 4 Abs. 6 HÖPNVG sollen

*„[...] die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen [...] so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.“*

## Anforderungsprofil

---

Hierbei sind besonders zu beachten:

- Erreichbarkeit und Verknüpfung
- funktionale und ansprechende Gestaltung
- Sicherheit und Sauberkeit
- Information und Kommunikation
- Service und Betreuung
- Stationsumfeld
- Dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DFI)

Unter Erreichbarkeit und Verknüpfung steht die Forderung nach kurzen Fußwegen innerhalb des Stationsbereiches und zu den Schnittstellen mit den übrigen Verkehrsmitteln. Hier ist auf die Einrichtung von Fahrradstationen, Bike + Ride, Park + Ride und Kiss + Ride sowie ÖPNV-Umsteigeanlagen wie auch die Ausschilderung des Weges bspw. von bzw. zur Stadtmitte zu achten (siehe Kapitel III-7.7).

Die funktionale und ansprechende Gestaltung bezieht sich auf die Ausstattung von Haltestellen, Bahnsteigen und Bahnhofsgebäuden. Besonderer Wert ist auf die Erfüllung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter und jener Fahrgäste zu legen, die Fahrräder, Kinderwagen, Gepäck mit sich führen. Es sollten keine schwer überwindbaren Hindernisse (Treppen, zu enge Drängelgitter, unbefestigte Wege) den Weg zum bzw. vom Verkehrsmittel versperren; dies gilt selbstverständlich auch für den Zu- und Ausstieg in das bzw. aus dem Fahrzeug selbst. Die Inhalte der Informationstafeln müssen verständlich, in lesbarer Schriftgröße und überhaupt zugänglich sein.

Die Sicherheit und Sauberkeit ist durch eine gute Ausleuchtung und eine transparente Gestaltung (Stärkung der sozialen Kontrolle) sowie die Einrichtung von Notrufmöglichkeiten zu gewährleisten. Die baulichen Anlagen müssen leicht zu reinigen und resistent gegen Vandalismus sein. Auf eine regelmäßige Reinigung (auch kontinuierliche Entleerung der Müllbehälter) ist ebenso Wert zu legen wie auf die rasche Beseitigung von punktuell aufgetretenen Verschmutzungen bzw. Beschädigungen. Unterstellmöglichkeiten (Wartehallen) sollten gleichsam auch Schutz gegen Lärm und Schmutz des Individualverkehrs bieten können.

Im Bahnhofsbereich sowie bei Bushaltestellen müssen Informationen über Liniennetz, Fahrpläne und Tarif verfügbar sein. Eine (funktionierende) Uhr erscheint an zentralen Haltestellen als selbstverständliche Forderung. Für Ortsunkundige sollte ein Haltestellen-Umgebungsplan, zumindest dort wo wichtige Einrichtungen mit Besucherverkehr vorhanden sind, nicht fehlen.

Service und Betreuung für die Fahrgäste sollten von der Reiseplanung bis zum Abschluss der Fahrt gewährleistet sein. Neben der personellen Betreuung (Mobilitätszentralen, Fahrkartenverkaufsstellen, Bus- und AST-Fahrer, Zugbegleiter) haben die gedruckten Informationsmedien (Fahrplanbuch, Fahrplanauszüge, Fahrpläne an den Haltestellen) und die über elektronische Medien verfügbaren Quellen den Informationsbedarf bereitzustellen.

Eine ansprechende Gestaltung des Stationsumfeldes führt zu einer Erhöhung der Akzeptanz des ÖV-Systems und ist mithin Teil des Ziels zur Erhöhung der Nachfrage.

Die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) zeigt – im Gegensatz zum Fahrplan „auf Papier“, dem sog. „Soll-“ Fahrplan“, die tatsächlichen („Ist“-) Abfahrtszeiten – auch die Verspätungen – der Verkehrsmittel an und hilft somit den Fahrgästen, aber auch den Zugführern und Busfahrern, u. a. Anschlüsse zu wahren, abzuwarten und sicher zu stellen.

## 7.6.2 Kategorisierung der Haltestellen

Aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung und Frequentierung von Haltestellen sind die in Kapitel 7.6.1 genannten Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen zu differenzieren. Der RMV teilt Haltestellen in 5 Kategorien ein, die in Tabelle III-6 dargestellt sind.

Bezeichnung	Kennung	Merkmale
<b>Zentrale Umsteige-Haltestelle</b>	<b>A</b>	Zentrale Verknüpfung im Liniennetz: Bus-Bus oder/und Bus-Strab oder/und Strab-Strab Lage am Fernbahnhof und Nahverkehrsbahnhof (RE, SE, RB) der Bahn Hohe Anzahl Umsteiger Sehr hohes Fahrgastaufkommen In städtischen Gebieten, zentrale Lage
<b>Stations-Haltestelle</b>	<b>B</b>	Viele Umsteigeverbindungen Bahn-Bus oder/und Bahn-Strab Lage an Nahverkehrsbahnhof (RE, SE, RB) oder S-/U-Bahnstation Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen In städtischen und ländlichen Gebieten
<b>Umsteige-Haltestelle</b>	<b>C</b>	Mittlere Anzahl Umsteigeverbindungen Bus-Bus oder Bus-Strab oder Strab-Strab Lage an S-/U-Bahnstation Hohes/mittleres Fahrgastaufkommen In städtischen und ländlichen Gebieten Stadtkern, Stadtteilzentrum, Gemeindezentrum
<b>Haltestelle</b>	<b>D</b>	Geringe Anzahl Umsteigeverbindungen Bus-Bus oder Bus-Strab oder Strab-Strab Geringe Anzahl Umsteiger Mittleres Fahrgastaufkommen Alle Lagen in städtischen und ländlichen Gebieten
<b>Haltepunkt</b>	<b>E</b>	Bushaltestelle Keine Umsteigebeziehungen Geringes Fahrgastaufkommen In ländlichen Gebieten, Lage: Stadtrand, Ortsteil, außerhalb Siedlungen

Tabelle III-6: Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale  
[eigener Entwurf; in Anlehnung an RMV 1997]

## Anforderungsprofil

### 7.6.3 Kategoriebezogene Mindestausstattungsmerkmale

Die Mindestausstattung der Haltestellen richtet sich nach der jeweiligen Haltestellenkategorie. Eine entsprechende Differenzierung ist in Anlage III-2 aufgeführt, Anlage III-3 enthält eine beispielhafte Darstellung einer den Mindestanforderungen genügenden Haltestelle.

Grundsätzlich gelten für die Zugangstellen zum straßengebundenen ÖPNV in Marburg folgende Anforderungen:

- Haltestellenschild (nach Gestaltungsrichtlinien des RMV) mit H-Zeichen, Haltestellenname (Ortsname, ggf. Ortsteilname, Haltestellenbezeichnung), Liniennummer mit Verkehrsmittelpiktogramm, Zielangabe/n und ggf. Bussteignummer (siehe auch Anlage III-4),
- Gut zugänglicher Fahrplan und Liniennetzplan, angebracht in einer auch für Kinder und Rollstuhlnutzer lesbaren Höhe,
- gut erreichbare Haltestellenpositionierung, behinderungsfrei zugänglich, verkehrssicher, ausreichend beleuchtet,
- Witterungsschutz mit Sitz- und Lehnmöglichkeiten (möglichst aus nicht kälteleitenden Materialien) an Haltestellen, die stark frequentiert sind, als Umsteigehaltestellen dienen oder an denen mit längeren Wartezeiten zu rechnen ist,
- Abfallbehältnis mit separatem Ascher – in ausreichenden Abstand vom Fahrplankasten platziert,
- gepflegtes Erscheinungsbild der Haltestellenmöblierung,
- ggf. Fahrradabstellanlage, möglichst überdacht.

Im Rahmen verfügbarer Flächen (Fahrplankästen, Vitrinen) sind die Haltestellen mit aktuellen Tarifinformationen, im Stadtverkehr mit einem Liniennetzplan sowie Haltestellenumgebungsplänen auszustatten. Für die optimale Information bei beschränkten Platzverhältnissen für die Fahrgastinformation kann die Informationsdarstellung je nach Haltestellekategorie und Haltestellenlage differenziert werden. So ist beispielsweise eine separate Darstellung des Liniennetzes für die Kernstadt und die Außenstadtteile mit unterschiedlichem Detaillierungsgrad sinnvoll.

Bei sämtlichen Haltestellen ist auf eine optische Integration ins Ortsbild und ein freundliches Erscheinungsbild der Anlagen zu achten. Die Haltestellen sollen an zweckmäßigen Stellen eingerichtet werden, die eine optimale Einbindung ins Fußwegesystem und kurze Wege zu den Fahrtzielen (Einkaufsstätten, Behörden, Schulen, Einrichtungen des Gesundheitswesens) und in die Wohngebiete ermöglichen.

Gemäß Kapitel III-4 sind alle Marburger Haltestellen bis zum 1. Januar 2022 barrierefrei zu gestalten. Entsprechend ist bei Neu- und Umbauten die vollständige Barrierefreiheit der Haltestelle zu erreichen. In Kombination mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind Haltestellen, die mit niederflurgerechtem Hochbord (als Buskapstein oder als Formstein „Kasseler Bord“ o. ä.) und mit taktilen Leitstreifen versehen sind, für Ein- und Ausstiegsvorgänge in Hinblick auf den Systemzugang als „barrierefrei“ anzusehen (vgl. Abbildung III-3). Da Kaphaltestellen leichter anzufahren sind und der Spalt zwischen Fahrzeug und Bordstein so reduziert werden kann, ist bei Busbuchten jeweils zu prüfen ob diese noch erforderlich sind oder ob sie in Kaphaltestellen umgebaut werden können. Dies gilt insbesondere dann wenn die Busbuchten zu kurz sind, um ein dichtes Heran-

fahren an den Bordstein zu ermöglichen. Grundsätzlich ist bei Neu- und Umbauten von Haltestellen der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2006) in Verbindung mit dem gleichnamigen Bericht (2010) zu berücksichtigen.

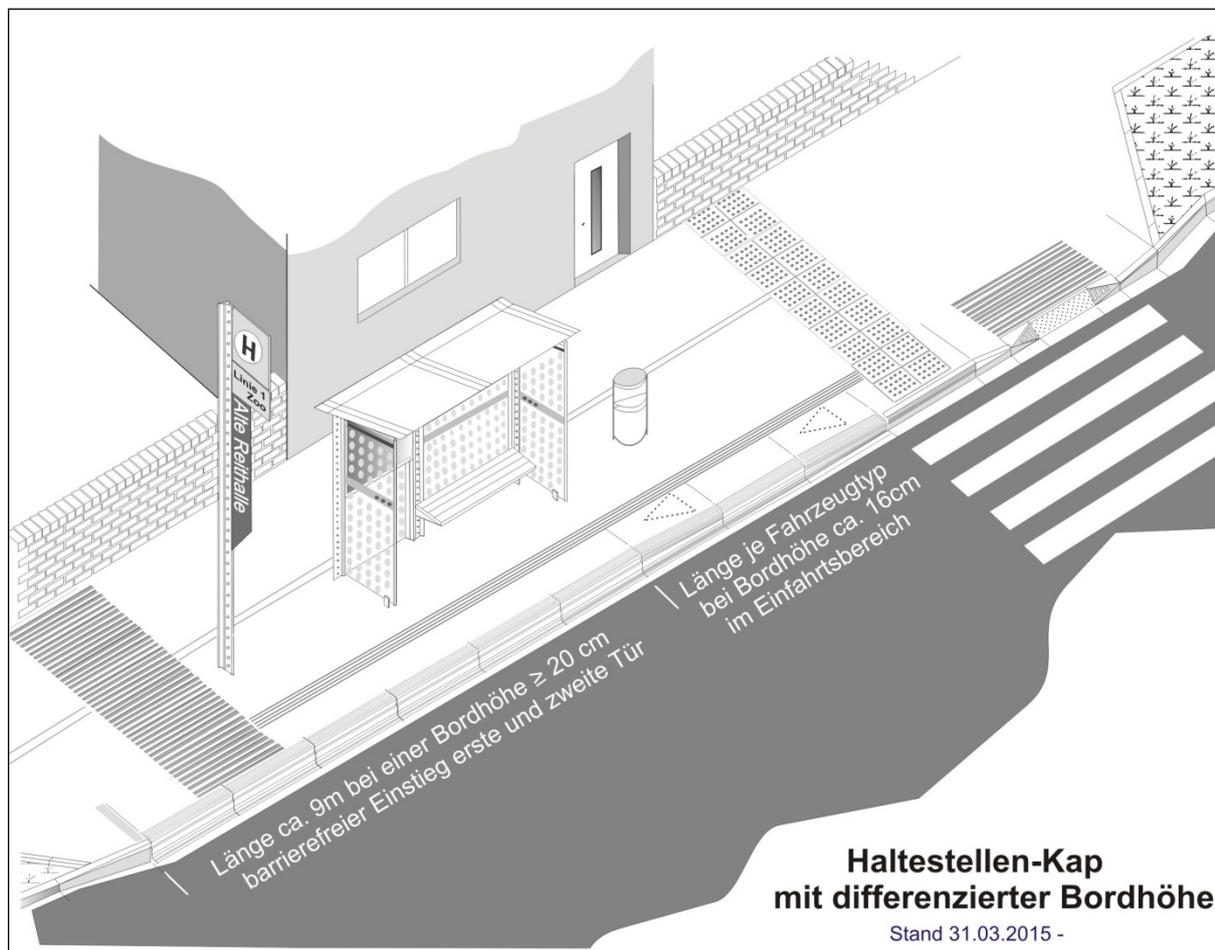


Abbildung III-3: Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand

[Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen 2015, S. 6]

## 7.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln kann die Eintrittsbarrieren in das ÖPNV-System senken und seine Zugänglichkeit erhöhen. Besonders in Gebieten mit geringer Haltestellendichte kann die Nutzung anderer Verkehrsmittel bis zu einer Zugangsstelle zum ÖPNV deren Erschließungswirkung steigern. Im Sinne des Umweltverbundes ist eine Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr besonders erstrebenswert, da so die Tür-zu-Tür-Fahrzeiten verkürzt werden können.

### 7.7.1 Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr („Bike+Ride“)

Eine sinnvolle Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr setzt vor allem infrastrukturelle Maßnahmen an den Haltestellen voraus. Bei Haltestellenneu- und -umbauten in Marburg sollen mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrrad-

## Anforderungsprofil

freundlichkeit geprüft werden. Hierzu gehören die unmittelbare Fahrraderreichbarkeit der Haltestelle und ihre Einbindung in das stadtweite Fahrradwegesystem als auch die Bereitstellung sicherer Fahrradabstellplätze. An geeigneten Standorten kann darüber hinaus über die Aufstellung von vermietbaren Fahrradboxen nachgedacht werden.

Die bisherige Infrastruktur des Bike-Sharing-System Call a Bike ist auf die studentische Nutzung ausgerichtet. Es ist zu prüfen, inwieweit es in Zusammenarbeit mit der Stadt Marburg um weitere Ausleihstationen und Fahrräder ergänzt werden kann, um es als Ergänzung zum ÖPNV auch für nichtstudentische Nutzergruppen attraktiv zu gestalten. Eine uneingeschränkte Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des ÖPNV ist aufgrund des beschränkten Platzes in den Mehrzweckbereichen nicht zu empfehlen. Gerade in den Spitzenzeiten würde sie zu erheblichen Kapazitätseinbußen führen. Eine zeitlich beschränkte Fahrradmitnahmemöglichkeit soll beibehalten werden unter der Maßgabe, dass bei einem vollen Fahrzeug Personen mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer Vorrang genießen. Gerade in Schwachlastzeiten, mit einem reduzierten Bedienungsangebot, kann das mitgenommene Fahrrad eine gute Ergänzung sein, um von Haustür zu Haustür zu gelangen.

### 7.7.2 Verknüpfung mit dem Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr führte in der deutschen Verkehrsplanung lange Zeit ein Schattendasein, erst in den letzten Jahren hat in diesem Bereich die Einsicht gewonnen, dass auch und besonders das Zufußgehen als Basisverkehr verstärkte Berücksichtigung in planerischen Überlegungen verdient hat. Bei Neu- und Umbauten von Haltestellen in Marburg sollen die Belange des Fußgängerverkehrs Beachtung finden. Dies geschieht durch sinnvolle und barrierefreie Wegebeziehungen von den Haltestellen zu den Zielorten der Fahrgäste, wobei wichtige Ziele auszuschildern sind, und besonders durch die entsprechende Gestaltung der Haltestellenfläche. So sind nahe gelegene, sichere Querungsmöglichkeiten mit abgesenkten Bordsteinen über die Straße vorzusehen. Bei Ampelanlagen an den Querungsanlagen, sind diese so zu schalten, dass Fußgänger die Straße möglichst in einem Zug und ohne lange Wartezeiten überqueren können.

### 7.7.3 Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr („Park+Ride“)

Grundsätzliches Ziel der ÖPNV-Planung ist es, eine attraktive Alternative zum Autoverkehr anzubieten und steht dementsprechend kontinuierlich mit ihm in Konkurrenz. Die Verknüpfung des ÖPNV mit dem motorisierten Individualverkehr kann in begrenztem Umfang Einfluss auf die Verkehrssituation nehmen, etwa durch die Möglichkeit, das Auto vor den Toren der Stadt zu parken und den restlichen Weg zu Zielen in der Innenstadt mit dem ÖPNV zurückzulegen. Hierfür wird jedoch die Einrichtung von ausreichend großen Parkplätzen benötigt, gleichzeitig führt die Förderung von Anlagen für den motorisierten Individualverkehr zu relativen Attraktivitätsverlusten des ÖPNV.

In Marburg ist keine weitere Ausweisung von Park-and-Ride-Anlagen notwendig, da in der Innenstadt ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen.

## 7.8 Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV

Die Fahrzeuge haben je nach Einsatzzweck verschiedene Mindestanforderungen an Fahrgastkomfort, Fahrgast- und Verkehrssicherheit, Technik und Umweltschutz zu erfüllen.

len, die im Einzelnen aus der Matrix in Anlage III-1 hervorgehen. Bei den Abgasnormen der Dieselmotoren gelten die zum Zeitpunkt der Erstzulassung aktuellen EU-weiten Bestimmungen, wobei höherwertige, von der Fahrzeugindustrie angebotene Standards ebenso zur Anwendung kommen können. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, z. B. durch Stromspeicher, Gas oder Wasserstoff, oder mit Hybridantrieben senken den Verbrauch an erdölbasierten Kraftstoffen und tragen zu einer Reduktion des CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Ausstoßes im Verkehrssektor bei. Aus diesen Gründen bekennt sich die Universitätsstadt Marburg grundsätzlich zum Einsatz alternativer Antriebe in den ÖPNV-Fahrzeugen.

### 7.8.1 Bildung von Fahrzeugkategorien

Die Fahrzeuge sind in folgende drei Hauptkategorien eingeteilt:

- Mit Kategorie „A“ werden alle Busfahrzeuge sowie AST-Fahrzeuge für den Linienverkehr versehen, die hohe und zeitgemäße Qualitätsanforderungen erfüllen und die im Regelverkehr einzusetzen sind. Es handelt sich im Normalfall um Neufahrzeuge oder um neuwertige Fahrzeuge. Diese sind deshalb vor allem für Linien und Kurse bestimmt, die sich besonders auch an Fahrgäste im Jedermann-Verkehr richten.
- Bei den Busfahrzeugen der Kategorie „B“ sind gegenüber den Fahrzeugen der Kategorie „A“ Abstriche beim Fahrzeugalter möglich, da es sich bei ersteren stets um Gebrauchtfahrzeuge handelt. Davon unberührt sind deren Ausstattungsmerkmale für den Fahrgastkomfort, die an jene der Fahrzeugkategorie „A“ heranreichen. Fahrzeuge der Kategorie B werden in der Regel als Verstärkerfahrzeuge im Linienverkehr eingesetzt.
- Fahrzeugen der Kategorie „C“ sind als Standreserve für Ausfälle oder Wartung anderer Fahrzeuge und zur Abdeckung von unvorhergesehenen Überlasten vorgesehen. Diese Fahrzeuge werden nach Möglichkeit nicht im regelmäßigen Liniendienst verwendet.

Die je Linie in Frage kommende Fahrzeugkategorie (A, B, C) wird im Angebotskonzept angegeben (vgl. Kap. V). Die geforderten Fahrzeugzusatzausstattungen wie Klimaanlage, Kneeling oder bei Bedarf LSA-Beeinflussung sind im laufenden Betrieb ihren jeweiligen Bestimmungen nach zu nutzen.

Bei den Fahrzeugen der Kategorie A, Fahrzeuge des Regelverkehrs, strebt die Universitätsstadt Marburg einen Anteil an Fahrzeugen mit CNG-Antrieb von mindestens 20% an. Neufahrzeuge sollen nach Möglichkeit Erdgasfahrzeuge sein.

### 7.8.2 Technische Ausstattung

Die Motorleistung der Fahrzeuge sowie die Wahl des Getriebes haben sich nach den topographischen Gegebenheiten in Marburg zu richten. Mindestens 20% der Fahrzeuge der Kategorie A müssen mit Erdgas betrieben werden, bei Fahrzeugneubeschaffung sind Erdgasfahrzeuge zu bestellen, falls der geforderte Anteil von 20% der Flotte unterschritten wird und soweit sie den aktuellen gesetzlichen Bestimmungen genügen. In den Wintermonaten (November bis März) ist der Einsatz von Winterbereifung auf allen Fahrzeugen vorgeschrieben. Alle Fahrzeuge sind in dem bei Neubeschaffung aktuellen Corporate Design zu versehen, zusätzlich sind am Bug die Logos der Universitätsstadt Marburg als lokalen Aufgabenträger und des RMV anzubringen. Weiterhin gelten bei

## Anforderungsprofil

der Beschriftung die verpflichtende EU-Busrichtlinie<sup>19</sup> (Kennzeichnung Barrierefreiheit). Im Falle der Anbringung von Außenwerbung ist zu beachten, dass das Bekleben von Scheiben grundsätzlich nicht zulässig ist<sup>20</sup>. Bei Bussen sollten auch die Einstiegstüren frei von Werbung gehalten werden.

Alle Neufahrzeuge sind mit einer ausreichend dimensionierten Klimaanlage auszustatten. Für den Fall einer Störung sind ausreichende Belüftungsmöglichkeiten wie Klappfenster und Dachluken vorzusehen. Diese sollten abschließbar sein, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Klimaanlage zu gewährleisten. Weiterhin ist bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ein einheitliches Corporate Design zu verwenden. Dies betrifft sowohl die Lackierung als auch die Innenraumgestaltung (Farben und Sitzbezüge etc.), welche den Vorgaben der Auftraggeber entsprechen müssen.

Die Fahrzeuge sind mit einem Bordrechner auszurüsten, der folgende Eigenschaften erfüllt:

- Übertragung von Funk-Datentelegrammen an den Zentralrechner der Verkehrssteuerung der Stadt
- Ansteuerung der Lichtsignalanlagen
- Automatische Ansteuerung des Fahrgastinformationssystems im Fahrzeug
- Automatische Datenversorgung des Vertriebssystems
- Schnittstelle zu Fahrgastzählanlagen (nur Fahrzeuge Kategorie A und B)
- Datenübertragung für ein dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI)

Unabhängig der im Anforderungsprofil des vorliegenden Nahverkehrsplans aufgestellten Mindestanforderungen sind die gesetzlichen Bestimmungen der StVO, der StVZO und der BOKraft einzuhalten. Dem Aufgabenträger steht es im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs frei, Fahrzeuge zu fordern, die höherwertige Ausstattungen aufweisen oder höhere Umweltstandards erfüllen. Diese Aussage gilt analog für die Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit höherwertiger Ausstattung oder mit höheren Umweltstandards einsetzen können.

### 7.8.3 Barrierefreie Nutzung

Den Belangen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ist beim Fahrzeugeinsatz besonders Rechnung zu tragen (vgl. Kap. III 4). Durch EU-Richtlinie 2001/85/EG und StVZO ist für Stadtbusse bereits verpflichtend, mobilitätseingeschränkten Personen – in erster Linie Personen mit Gehbehinderungen und Rollstuhlfahrern – eine barrierefreie Nutzung inklusive des Zugangs zum Fahrzeug zu ermöglichen (vgl. Kapitel III3.4). Dafür ist gegenüber Tür 2 (zwischen der ersten und zweiten Achse) eine Sondernutzungsfläche mit Anlehnplatte (Prallplatte) und Sicherheitsgurt für Rollstuhlfahrer und Kinderwägen vorzusehen, ebenso wie eine Klapprampe/ Lift zum Ein- und Aussteigen. Bei Gelenkbussen kann eine zweite Sondernutzungsfläche gegenüber Tür 3 vorgesehen werden. Angesichts der demographischen Entwicklung und zur Beschleunigung des Ein- und Aus-

<sup>19</sup> RICHTLINIE 2001/85/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG geändert durch Richtlinie 2006/96/EG des Rates vom 20. November 2006 und berichtigt durch Berichtigung, ABl. L125 vom 21.5.2003

<sup>20</sup> Vgl. DIN-Norm 32975, Abs. 4.9.3

stiegsvorgangs wird eine großzügige Dimensionierung dieser Mehrzweckflächen empfohlen. Die Sondernutzungsfläche ist mit entsprechenden Haltewunschtastern (berührungsempfindlich) und Taster für die Rampenanforderung in Reichweite der Rollstuhlfahrer einzurichten.

Die Sitze im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 sollten möglichst ohne Podeste erreichbar sein. Dies auch um den Mehrzweckbereich an Tür 2 bei Bedarf ohne Fahrzeugneubeschaffung ausdehnen zu können.

Für Sehbehinderte sind zudem die Einstiegsbereiche, Stufen im Fahrzeug sowie die Griffstangen in einem optischen Kontrast zur übrigen Farbgestaltung auszuführen. Griffstangen in unmittelbarer Nähe der Türen sind durch eine spezielle Riffelung zu kennzeichnen.

Auch bei Bedarfsverkehren, wie Anruf-Sammeltaxen, ist die Beförderung von mobilitätseingeschränkte Fahrgästen zu gewährleisten. Dafür müssen die eingesetzten Fahrzeuge Stauraum für die Mitnahme von Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen haben. Zur Erleichterung des Einstiegs sollten Kleinbusse eine ausklappbare Trittstufe aufweisen. Für die Beförderung von Personen, die nicht aus dem Rollstuhl umgesetzt werden können, sind Fahrzeuge mit Rollstuhlrampe oder Lift vorzuhalten. Diese müssen über die notwendigen, für den Transport von im Rollstuhl sitzenden Personen Sicherungseinrichtungen verfügen und von entsprechend geschultem Personal gefahren werden.

#### **7.8.4 Fahrgastinformation**

Für die Fahrgastinformation sind außen an der Front- und Türseite der Busse Anzeigetafeln mit Liniennummer und Fahrtziel sowie ggf. Zwischenziele angebracht. Bei Neufahrzeugen sind diese als LED-Displays bevorzugt in der Schriftfarbe Gelb (amber monochrome) auszuführen. Am Heck und an der türlosen Seite ist mindestens ein LED-Display mit der Liniennummer anzubringen.

In Hinblick auf blinde Fahrgäste wird empfohlen, dass von den außerhalb des Fahrzeugs wartenden Fahrgästen bei Bedarf akustische Informationen zu Fahrtziel, Liniennummer und bei Doppelhaltestellen auch Informationen zur Halteposition von einfahrenden bzw. sich in der Haltestelle befindlichen Fahrzeugen abgefragt werden können (z.B. mittels Fernbedienung, die mit den Fahrzeugen in der Umgebung kommuniziert).

Im Innenraum erfolgt die Information über die nächste Haltestelle über eine optische Anzeige (in Form eines TFT-Bildschirms oder einer LED-Anzeige) und über eine akustische Ansage, die vom Bordrechner gesteuert wird. Neben der Anzeige der nächsten Haltestelle ist es wünschenswert, wenn auch die drei Folgehaltestellen (bei der LED-Anzeige in Form einer Laufschrift) dargestellt werden.

Als statische Fahrgastinformation ist der schematische Liniennetzplan an gut sichtbarer Stelle in den Bussen anzubringen.

#### **7.8.5 Wartung und Reinigung**

Technische Mängel an Fahrzeugen, die nicht die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges beeinflussen, sind zeitnah, spätestens jedoch nach sieben Werktagen zu beheben. Als technischer Mangel wird beispielsweise der Ausfall der Klimaanlage, der Fahrtzielansagen/ -anzeigen und Weitere gewertet. Alle Fahrzeuge sind einmal pro Woche zu reinigen, je nach Zustand und Wetterverhältnissen sind kürzere Reinigungsintervalle zu wählen. Jedes Fahrzeug sollte nach Betriebsschluss besenrein abgestellt werden.

## Anforderungsprofil

### 7.8.6 Übergangsphase

Bis zum Auslaufen des Nahverkehrsplanes sollen alle Fahrzeuge der Flotte den geforderten Qualitätsvorgaben entsprechen. Hierfür ist – soweit die eingesetzte Fahrzeugflotte nicht den Fahrzeuganforderungen entspricht – von dem konzessionierten Verkehrsunternehmen ein Realisierungszeitplan vorzulegen.

## 7.9 Mindestanforderungen an die Verkehrsbedienung

Der Betrieb ist zuverlässig und mit einer hohen Pünktlichkeit abzuwickeln. Die Grundvoraussetzung für einen zuverlässigen und pünktlichen Betrieb sind Fahrpläne mit in jeder Verkehrslage (HVZ sowie SVZ) ausreichend bemessenen Fahrzeiten. Bei Betriebsstörungen sind eine umfassende Information der Fahrgäste und eine rasche Bereitstellung von Ersatzverkehren bzw. -verbindungen mittels effektiver, unternehmensübergreifender Disposition zu leisten. Die Betriebszentralen der Verkehrsunternehmen sollen auch für Kundenwünsche und Kundenkritik jederzeit erreichbar sein.

### 7.9.1 Maßnahmen zur Wahrung der Pünktlichkeit

Zur Unterstützung hierfür sind geeignete Maßnahmen zur Anschlussicherung sowohl zwischen den Fahrzeugen untereinander, als auch zwischen Bus und Bahn zu ergreifen. Vorhandene und weiterentwickelte technische Lösungen sind zu nutzen. Der weitere, in der Perspektive kreisweite, Ausbau von Verkehrsleitsystemen der Telematik ist abzuschließen. Die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch die Busse ist beizubehalten und in Linienabschnitten mit hoher PKW-Dichte weiter auszubauen bzw. neu einzurichten.

Wo dies räumlich möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, sollen Busschleusen, ggf. auch separate Busspuren auf Linienabschnitten mit starkem MIV-Verkehr und hoher Stauwahrscheinlichkeit eingerichtet werden.

### 7.9.2 Anschlussicherung

Unabdingbare Grundlage der Sicherstellung von Anschlüssen ist eine ausreichende Bemessung der Fahrzeiten. Eine den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen stets angepasste Fahrzeit führt zu einem heterogenen Fahrplangefüge mit kurzen Fahrzeiten in Schwachverkehrszeiten und entsprechend langen in der Verkehrsspitze. Um den Fahrplan dennoch les- und leicht merkbar zu halten, sind für die Verkehrstage- und Verkehrszeitgruppen angepasste Fahrzeitbänder vorzugeben, möglichst mit ausreichender Reserve für Betriebsablaufstörungen, ggf. mit dem Nachteil, dass die Busse in verkehrsschwachen Zeiten etwas Zeit an den Haltestellen bis zu ihrer Planabfahrt zuwarten müssen oder durch eine entsprechend angepasste Fahrweise diesen Zeitpuffer auf der Strecke ausgleichen.

Für die betriebsdurchführenden Verkehrsunternehmen gilt, eine bedarfsnahe Kommunikation zwischen ihren Zentralen und ihren Fahrern zu gewährleisten, selbstverständlich auch des Fahrpersonals untereinander.

Wartezeitvorschriften legen fest, wie lange auf einen Anschluss gewartet werden darf, ohne dass wichtige Anschlüsse im weiteren Kursverlauf verloren gehen oder gar nachfolgende Fahrten mit Verspätung beginnen müssen. Diese Vorschriften sind bei Bedarf vom Aufgabenträger den Verkehrsunternehmen bereitzustellen.

Grundsätzlich nicht tolerabel sind Abfahrten vor der fahrplanmäßigen Soll-Abfahrtszeit.

Das Fahrpersonal von Anschlusslinien hat nach Wartezeitvorschriften auf Anschlusszüge zu warten. Die Wartezeiten werden nach der Bedeutung des Anschlusses, weiteren Anschlussbindungen entlang der Reisekette, Umlaufbindungen und nach der Tageszeit bemessen. Insbesondere die letzte Verbindung vor Betriebsschluss ist zumeist mit einer längeren Wartezeit, u. U. einem verbindlichen Anschluss versehen. In einer Abwägungssituation muss dem gesicherten Anschluss Vorrang vor der Pünktlichkeit des Kurses gegeben werden. Die Prioritätenfolge der Anschlusssicherungen hängt von der Anzahl der Umsteiger und vom zeitlichen Abstand nachfolgender (Ersatz-)Angebote ab.

## **7.10 Mindestanforderungen an das Fahrpersonal im straßengebundenen ÖPNV**

Auf dem Gebiet der Universitätsstadt Marburg darf im Linienbusverkehr nur entsprechend ausgebildetes und qualifiziertes Fahrpersonal zum Einsatz gelangen, 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 Unternehmen des Taxen- und Mietwagengewerbes, die als Unterauftragnehmer von Konzessionären bei Bedarfsverkehren zum Einsatz gelangen (AST).

### **7.10.1 Entlohnung**

Die Untergrenze der Entlohnung des Personals darf nicht unterhalb des tarifvertraglich vereinbarten Niveaus für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e. V. (LHO) 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.

### **7.10.2 Qualifikation**

Neben der allgemeinen Qualifikation zum Busfahrer 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 einen richtigen Fahrschein auszustellen und sachlich korrekte, kundenorientierte Auskünfte zum Tarif und zur nachgefragten Verbindung zu erteilen. Hierfür sind angemessene Kenntnisse der deutschen Sprache und Schrift notwendig.

### **7.10.3 Erscheinungsbild und Servicebereitschaft**

Das eingesetzte Fahrpersonal muss ein gepflegtes Erscheinungsbild abgeben und die Bestimmungen zum Nichtraucherchutz im Fahrzeug auch während der Pausen einhalten. Das Personal hat insoweit Unternehmensbekleidung zu tragen, sofern beim Verkehrsunternehmen solche im Allgemeinen getragen wird. Für einen Mitarbeiter 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, sofern die

## Anforderungsprofil

---

betriebliche Lage es zulässt, bei Ein- und Ausstieg Hilfe durch das Fahrpersonal anzubieten. Das Fahrpersonal hat Rollstuhlfahrer 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 gefordert, hinsichtlich der Fahrradmitnahme eine fahrgastfreundliche Abwägung zu treffen, wobei Kinderwagen und Rollstühle in jedem Fall Vorrang haben.

### 7.10.4 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 sowie die besondere Aufmerksamkeit gegenüber mobilitätsbehinderten Fahrgästen.

## 7.11 Marketing

### 7.11.1 Marketingziele im ÖPNV und Zuständigkeiten

„Marketing ist die Kunst, Kunden auf gewinnbringende Weise zu finden und zufrieden zu stellen.“<sup>21</sup>

Die LNO der Universitätsstadt Marburg organisiert zusammen mit dem RMV Mobilitätsdienstleistungen innerhalb des Stadtgebiets. Der ÖPNV steht in starker Konkurrenz vor allem zum motorisierten Individualverkehr. Nur wenige Kunden – hauptsächlich jene, die aus verschiedenen Gründen keine Verkehrsmittelwahlfreiheit haben – sind ersatzlos auf Bus und Bahn angewiesen. Im Wettbewerb um wahlfreie Kunden kommt den Vertriebs- und Marketinginstrumenten besondere Bedeutung zu.

Das Verbundmarketing ist zwar generell eine zentrale Aufgabe des RMV, die jedoch in Übereinstimmung mit den Lokalen Nahverkehrsorganisationen erfolgt. Insbesondere die Lokalen Nahverkehrsorganisationen 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 können lokale Ebenen beispielsweise Printmedien im abgestimmten Design (Co-Branding RMV/LNO) herausgeben oder Eigenwerbung in und an den Fahrzeugen anbringen lassen. Dabei ist die Einhaltung der in Kapitel 7.8 genannten Mindestanforderungen für Fahrzeuge zu beachten.

Die LNO der Universitätsstadt Marburg und der RMV verfolgen mit einer Aufgabenträger- und anbieterübergreifenden Konzeption die Ziele

- ständige Information des Verkehrsangebots,
- Verbesserung der Image- und Sympathiewerte,
- Abbau der subjektiven und objektiven Zugangshemmnisse zum ÖPNV,
- Stärkung des Vertrauens in die Leistungsfähigkeit, Preiswürdigkeit und Kundentreue des Systems,

um die Verkehrsnachfrage mindestens zu halten und mehr noch, um neue Fahrgäste zu gewinnen. Grundlagen für erfolgreiche Marketingaktivitäten sind Analysen des Verkehrsmarktes, laufende Marktbeobachtungen und Kundenzufriedenheitsanalysen. Damit werden Schwachstellen in der Nachfrage sichtbar und es kann durch Maßnahmen gegengesteuert werden.

### 7.11.2 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. Dazu zählen

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

<sup>21</sup> Allgemeingültiger und viel zitierter Lehrsatz zum Marketing.

## Anforderungsprofil

---

Die Vermittlung des Gesamtangebots steht im Vordergrund der Vermarktungsstrategien. Der potenzielle Kunde soll einen leichten Zugriff auf die für ihn notwendigen und zweckmäßigen Informationen erhalten können, im Vorfeld beginnend mit seiner Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl, weiter über die Betreuung während seiner Reise bis hin zum Abschluss seiner Fahrt.

### 7.12 Fahrgastinformation

Um allen potentiellen Fahrgästen ausreichende Informationen über das ÖPNV-Angebot und die entsprechenden Zugangsmöglichkeiten (Haltestellen, Tarif etc.) zu geben, sind verschiedene Informationskanäle notwendig. Um Ihre Handhabung zu vereinfachen

- Von zu Hause aus: Der Zugang erfolgt über elektronische Informationswege (Handy, Internet). Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Auskunftssysteme spielen Printmedien zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans immer noch eine Rolle, so dass diese künftig vorerst beibehalten werden.
- Beratungsstellen: Dazu gehören neben dem RMV-Callcenter und der Mobilitätszentrale am Rudolphsplatz auch die mit Personal besetzten Verkaufs- und Informationsstellen. Die Öffnungszeiten dieser Beratungsstellen sind kundenorientiert auszugestalten und an den üblichen Ladenöffnungszeiten auszurichten. Am Hauptbahnhof als zentrale Bus- und Bahnstation sollte eine persönliche Beratung auch am Wochenende und in den frühen Abendstunden ermöglicht werden.
- Betreuung vor Fahrtantritt: An den Zugangsstellen zum ÖPNV-System sind wichtige Informationen zu wiederholen: Beschilderungen der Zuwege, Wiedererkennung als RMV-Haltestelle, Fahrplan, Liniennetz und Servicenummern, die einfache und nutzerfreundliche Bedienung von Fahrkartenautomaten und die korrekte Beschilderung der Fahrzeuge. An wichtigen und aufkommenstärkeren (Umsteige-)Haltestellen im Stadtgebiet sollte der statische Soll-Fahrplan durch eine dynamische Ist-Fahrplan-Anzeige ergänzt werden.
- Betreuung während der Fahrt: Akustische und optische Haltestellenansagen in den Fahrzeugen, Ausweisung von Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Ausweisung von Nutzflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder.
- Zu jedem Zeitpunkt während der Reise einschließlich der Zu- und Abwege: Betreuung über Telefon bzw. Handy (SMS) und ggf. über Personal<sup>22</sup>. Das zur Fahrgastbetreuung eingesetzte Personal muss entsprechend und kontinuierlich geschult sein, schließlich verkörpert es das unmittelbare Bindeglied des Verbundes zu seinen Fahrgästen. Die Schulungen sollten nicht alleine fachliche Themen umfassen, sondern auch den freundlichen und kompetenten Auftritt beinhalten.

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.

---

<sup>22</sup> Die Betreuung während der Fahrt darf nicht zu betrieblichen Behinderungen führen. Eventuell bestehende oder geforderte Nutzungseinschränkungen für Handys sind zu berücksichtigen.

### 7.12.1 Printmedien

Durch elektronische Informationsmedien verlieren Printmedien an Bedeutung. Trotzdem sind Printmedien noch nicht völlig zu ersetzen. Sie dienen sowohl als Ergänzung elektronische Informationsmedien (bspw. in Form eines Liniennetzplans) als auch zur Information von Personengruppen, die noch nicht das Internet nutzen<sup>23</sup> bzw. unterwegs nicht ständig online sind. Um den gewandelten Nutzungsanforderungen gerecht zu werden, muss sich die Gestaltung der Printmedien wandeln: Die Vorteile elektronischer Medien, wie individualisierte Informationen und übersichtliche Darstellung, auch unter Einsatz von Farbe, sollte soweit möglich auf Printmedien übertragen werden. Dies bedeutet, dass Printmedien stärker auf bestimmte Zielgruppen ausgerichtet werden müssen, als bloß allgemeine Information zu sein.

Zielgruppen sind z.B.:

- Menschen einer bestimmten Altersgruppe bzw. Lebenssituation (z.B. Studenten, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung etc.)
- Menschen, die in einem bestimmten Start- bzw. Zielgebiet wohnen oder arbeiten (z.B. Informationen für einen bestimmten Stadtteil oder große Einrichtungen)

Um eine individuelle Zusammenstellung von Informationen zu ermöglichen, ist eine Abkehr von einem Gesamtwerk, wie dem Fahrplanbuch (das allenfalls als Ergänzung seine Berechtigung hat), hin zu spezielleren Informationsmedien sinnvoll.

Dies können beispielsweise

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

Durch einen modularen Aufbau der Informationsmedien, z.B. Trennung von Informationen zu Fahrplan-, Tarif- und Liniennetz – bei gleichzeitiger Verfügbarkeit - kann der Aufwand zur Aktualisierung der Informationsmedien reduziert werden. Kommt es z.B. innerhalb eines Fahrplanjahres zu dauerhaften Fahrplanänderungen auf wenigen Linien, müssen nur für diese Linien Fahrplankarten neu gedruckt werden.

Für Layout und Gestaltung der Printmedien sollten deren Ersteller die mit den LNO abgestimmten Gestaltungsvorgaben des RMV beachten, um ein einheitliches Erscheinungsbild und damit eine Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten. Weiterhin ist auf möglichst gut lesbare Schriftgrößen zu achten, die 8 Punkt nicht unterschreiten sollte. Ist dies nicht möglich, sollten alternative Medien in vergrößerter Form zur Verfügung gestellt werden.

### 7.12.2 Haltestelleninformationen

An den Zugangsstellen zum ÖPNV-Netz hilft eine ebenfalls einheitliche Infrastruktur (hier: Vitruinen), die Informationsträger gleichsam genormt und umfassend zu präsentieren:

- haltestellenbezogene oder linienbezogene Fahrpläne;

<sup>23</sup> Laut ARD/ZDF-Onlinestudie sind dies in Deutschland immerhin noch 21% der Bevölkerung

## Anforderungsprofil

- produktbezogene Linienaushänge;
- Liniennetzpläne schematisch und/oder topografisch;
- Tarifaushänge;
- Ortsbezogene Informationen (Umgebungspläne, Haltestellenbelegungspläne)
- Sonderinformationen (z. B. Baustellenfahrplan, Linienwegsänderungen, Nichtbedienung von Haltestellen, Verbundwerbung).

Ergänzt werden die statischen Informationen an wichtigen Haltestellen durch Echtzeitinformationen der DFI-Anzeigen.

### 7.12.3 Fahrplanauskunft im Internet

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.

## 8 Finanzierung

Betriebsleistungen des straßengebundenen ÖPNV, deren Kosten nicht durch Fahrgelderlöse gedeckt sind, verlangen eine Kofinanzierung durch die öffentliche Hand, um eine hochwertige, zeitgemäße und verlässliche ÖPNV-Bedienung in einem Verkehrsgebiet sicherzustellen. Allgemeine Finanzierungsgrundsätze sind § 11 Abs. 1 Satz 1 HÖPNVG zu entnehmen:

*„Die Aufgabenträger sichern die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes.“*

Wichtige Finanzierungsquellen für alle lokalen Aufgabenträger sind

- Zuwendungen des Landes Hessen für den lokalen Verkehr (ehem. Infrastrukturkostenhilfe), die u. a. über die Regionalisierungsmittel des Bundes gespeist werden (vgl. § 12 Abs. 1 HÖPNVG),
- Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG,
- Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX.

Die Höhe der Mittel aus den einzelnen Quellen variiert je nach Aufgabenträgergebiet. Weitere Quellen zum Ausgleich des Defizits stellen originäre Mittel aus dem Stadthaushalt dar. Unter bestimmten Rahmenbedingungen können dem ÖPNV über einen steuerlichen Querverbund Finanzierungsmittel zufließen. Einige Städte und Gemeinden treten direkt als Besteller und Auftraggeber von lokalen Verkehrsdienstleistungen auf, die ihr innergemeindliches Angebot zumeist über ihre Versorgungsunternehmen (Querverbundgedanke), aber auch direkt über den kommunalen Haushalt finanzieren.

Beschlüsse über Kürzungen der Regionalisierungsmittel oder der Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr sowie über die zulässigen Verwendungszwecke dieser Mit-

tel werden auf Bundes- bzw. Landesebene gefällt und liegen somit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der lokalen Aufgabenträger, gehen aber in der Konsequenz zu deren Lasten.

Ein hochwertiges und für die Fahrgäste attraktives öffentliches Nahverkehrsnetz, das zur langfristigen Kundenbindung auch kontinuierlich Bestand haben soll, ist daher finanziellen Unwägbarkeiten ausgesetzt, die auch kurzfristig eintreten können und jenseits der Entscheidungs- und Einflusskompetenzen der Kostenträger liegen. Dieser Unsicherheitsaspekt wiegt bei langfristigen vertraglichen Bindungen an Verkehrsunternehmen im Besteller-Ersteller-Verhältnis, wie es im Ausschreibungswettbewerb der Regelfall ist, besonders schwer.

Aus Gründen der genannten finanziellen Unwägbarkeiten sind die im Nahverkehrsplan aufgestellten und regelmäßig zu erfüllenden Anforderungen stillschweigend an einen grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt geknüpft. Nur in seltenen und eng auszulegenden Ausnahmefällen kann eine vertragliche Verpflichtung aufgrund fehlender bzw. nicht mehr verfügbarer Finanzierungsmittel aufgelöst werden.

## IV Mängelanalyse

### 1 Erschließungsqualität

Im Stadtgebiet Marburg wird der im Anforderungsprofil (vgl. Kapitel III 7.2) definierte Erschließungsgrad von 90% des bebauten Gebiets erreicht. In weiten Teilen des Stadtgebiets liegt die nächste Haltestelle maximal 300 m Luftlinie entfernt (siehe Anlage II-12). Durch die Topographie Marburgs bedingt sind teilweise längere Fußwege zur nächsten Haltestelle nicht ungewöhnlich.

Folgende Gebiete liegen mehr als 500 m von der nächsten Haltestelle entfernt:

- Dammühle: Da es sich nicht nur um ein Ausflugsziel sondern auch um einen Hotelbetrieb handelt, sollte eine Erschließung geprüft werden.
- Gisselberg: Bereiche Am Buchwald, Eichenweg
- Elnhäusen: Südlicher Bereich Weißdornweg
- Schröck: östliche Ortslage, da Haltestelle „Schröck Schule“ nur im Schulverkehr angefahren wird

Folgende Gebiete sind gemäß Anforderungsprofil zwar ausreichend erschlossen; eine Verbesserung der Erschließung sollte aber geprüft werden:

- Ginseldorf: südliche Ortslage
- Cyriaxweimar: Neuhöfe im Bereich des 1. Polizeioldtimer-Museums

### 2 Verbindungsqualität

Auf Basis der Fahrplanjahrs 2015 wird nachfolgend die Verbindungsqualität bezüglich Bedienungszeiträumen, Taktangebot sowie Reisezeit untersucht.

#### 2.1 Bedienungszeiträume

Die im Anforderungsprofil (Kapitel III 7.3) definierten Mindestanforderungen an die Bedienungszeiträume und Takte werden innerhalb der Kernstadt bereits heute weitgehend erfüllt (siehe Tabelle IV-1). In Schwachlastzeiten wird die Bedienung von Teilabschnitten auch von anderen Buslinien oder Anruf-Sammeltaxen übernommen.

Folgende Linien in der Kernstadt erfüllen die Mindestanforderungen nicht vollständig:

- Die Linie 4 beginnt ihren Betrieb sonntags erst kurz vor 11:00 Uhr. Da die Relation Wehrda - Innenstadt – Richtsberg auch von der Linie 1 bedient wird, ist hiervon nur der Abschnitt Mengelsgasse – Wehrda Am Kaufmarkt – Afföllerstraße – Hauptbahnhof betroffen. Derzeit befinden sich dort überwiegend Gewerbenutzungen, die sonntags früh keinen Publikumsverkehr aufweisen. Ein späterer Betriebsbeginn erscheint daher gerechtfertigt.

- Die Linie 8 startet samstags erst nach 7 Uhr und sonntags nach 8 Uhr. Zur Erfüllung der Mindestanforderungen wäre hier eine Ausdehnung der Betriebszeit um 1 bzw. 2 Abfahrten notwendig.
- Die Linie 9 weist keinen Spät- und Sonntagsverkehr auf. Ihr Linienweg verläuft aber weitgehend parallel zur Linie 7, so dass nur der Abschnitt Erlenring-Zahlbach-Fontanestraße betroffen ist.
- Die Linie 10 weist aufgrund ihrer Funktion als Zubringer zum Landgrafenschloss und zum Herder-Institut keinen Spätverkehr auf.

Bei den Linien in die Außenstadtteile, bei denen abends und sonntags der Betrieb durch Anruf-Sammeltaxis (AST) ersetzt wird, gibt es derzeit eine Bedienungslücke am Sonntagvormittag. Der AST-Verkehr setzt derzeit erst gegen 14 Uhr ein. Betroffen sind davon die Linien 11-14, 16, 17 und 20.

Die Linien 15, 18 und 19 werden nicht betrachtet, da sie nur Funktion als Verstärker- bzw. Schülerlinien haben.

Linie	Laufweg	Montag-Freitag			Samstag			Sonntag				
		Früh	Tag	Spät	Früh	Tag	Spät	Früh	Vmi	Nmi	Spät	
1	Wehrda - Diakonie - Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Richtsberg	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Cappel	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3	(Am Kaufmarkt -) Hauptbahnhof - Südviertel - Südbf./West - Cappel	✓	✓	↩ 12	✓	✓	↩ 12	↩ 2	↩ 2	↩ 12	↩ 12	↩ 12
4	Wehrda - Am Kaufmarkt - Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Richtsberg	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓
5	Marbach - Hauptbahnhof - Innenstadt - Ockershausen - Stadtwald	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6	Hauptbahnhof - Erlenring - Südbahnhof - Badestube - Richtsberg	✓	✓	↩ AST	✓	✓	↩ AST	✓	✓	✓	✓	↩ AST
7	Ringlinie: Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Lahnberge - Hauptbahnhof	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
8	Waldtal - Erlenring - Stadtwald	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓
9	Elisabethkirche (Pilgrimstein) - Erlenring - Universitätsklinikum	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗
10	Hauptbahnhof - Erlenring - Schloss	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✗
11	Universitätsklinikum - Bauerbach - Ginseldorf - Afföller - Hauptbahnhof	✓	✓	↩ AST	✓	✓	↩ AST	✗	✗	↩ AST	↩ AST	↩ AST
12	Moischt - Schröck - Sonnenblick - (Cappel) - Südbahnhof	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓
13	(Ilshausen -) Bortshausen - Ronhausen - Südbahnhof	✓	✓	↩ AST	✓	✓	↩ AST	✗	✗	↩ AST	↩ AST	↩ AST

## Mängelanalyse

Linie	Laufweg	Montag-Freitag			Samstag			Sonntag			
		Früh	Tag	Spät	Früh	Tag	Spät	Früh	Vmi	Nmi	Spät
14	Michelbach - Görzhäuser Hof 1+2 - Behringwerke - Hauptbahnhof	✓	✓	↵ AST	✓	✓	↵ AST	✗	✗	↵ AST	↵ AST
15	Schulverkehr Marburg West/Marbach - Innenstadt - ARS / RGS										
16	Dilschhausen - Einhausen - Dag- obertshausen - Wehrshausen - Sellhof - Rotenberg - Alte Univer- sität/Lahntor	✓	✓	↵ AST	✓	✓	↵ AST	✗	✗	↵ AST	↵ AST
17	Allnatal - Stadtwald - Gutenberg- straße	✓	✓	↵ AST	✓	✓	↵ AST	✗	✗	↵ AST	↵ AST
18	Schulverkehr Marburg Ost										
19	Universitätsklinikum über Ring (nur Frühverkehr)										
20	Marbach – Rotenberg – Erlenring – Hauptbahnhof	✓	✓	↵ AST	✓	✓	↵ AST	✗	✗	↵ AST	↵ AST

✓ = voll erfüllt; ✓ = erfüllt, aber früherer Betriebsbeginn empfohlen; ✗ = nicht oder nicht vollständig erfüllt;

↵ = Bedienung durch andere Linie; Vmi= Vormittag (bis 13:59 Uhr); Nmi= Nachmittag (ab 14 Uhr)

Tabelle IV-1: Erfüllung der Mindestanforderungen an die Bedienungszeiträume in Bezug auf das Fahrplanangebot 2015 bei Buslinien des Stadtverkehrs

[eigene Zusammenstellung]

## 2.2 Linienführung

Die heutige Linienführung in Marburg orientiert sich an unterschiedlichen Grundsätzen, zum einen folgt sie nachfrage-, zum anderen fahrzeugumlauforientierten Maßgaben.

Eine deutlich nachfrageorientierte Ausrichtung ist beispielsweise bei den Schulverkehrslinien 15 und 18 erkennbar, aber auch an der eigens für Klinik- und Universitätsbediente eingerichtete Linie 19. Prinzipiell ist die Berücksichtigung bündelfähiger Nachfragen begrüßenswert, wenn - wie im Fall von Marburg - über gesonderte Linien bedient werden. Deren Implementierung in den Fahrplänen führt aber teilweise auch dazu, dass Taktfahrpläne wegen spezifischer Interessen unterbrochen werden. Unproblematisch erscheint dies auf der Linie 14, die zur Bedienung des Görzhäuser Hofes und der Behringwerke an die Fahrzeiten der Pendlerzüge angepasst ist. An anderer Stelle führt dies zu sog. Stichfahrten, die Umwege für viele Fahrgäste bedeuten (Bsp. Anbindung von Tabor) - oder aber an bestimmten Relationen (z.B. eine umsteigefreie Anbindung der Adolf-Reichwein-Schule an den Hauptbahnhof) festgehalten wird.

Dem gegenüber sind einige Linien v. a. aus den Außenstadtteilen (Bsp. Linie 13 oder Linie 16) umlaufoptimiert gestaltet. So fährt die Linie 13 vom Südbahnhof nach Ronhausen, Bortshausen und Ilschhausen in einem unregelmäßigen Takt (Taktspünge), um die Bedienung mit einem Fahrzeug zu realisieren. Die Linie 16 wird mit einem Midi-Bus betrieben und befährt an ihren Endpunkten Ringe, welche zwar die Bedienung mit einem Fahrzeug ermöglichen, aber gleichzeitig dazu führen, dass ein Fahrgast aus Dag-

obertshausen umwegig über Dilschhausen nach Marburg fährt. Auch verfügt die Linie 16 kaum über Standzeiten an den Endhaltestellen, was zur Fahrplaninstabilität beiträgt.

Ebenso zeigt sich bei Analyse der Fahrpläne, dass gewählte Linienenden sowohl der Umlauf- als auch der Dienstplanung folgen. Linie 7 (Fahrtrichtung Hbf – Lahnberge – Südbf – Innenstadt – Lahnberge) endet bei jeder dritten Fahrt am Wilhelmsplatz, übrige Kurse fahren als Ringverkehr durch. Damit ist auch die Bezeichnung Ringverkehr missverständlich, suggeriert sie doch für alle Fahrten eine durchgehende Verbindung zwischen Innenstadt und den Lahnbergen.

Bei einigen Relationen, Bsp. Allnatal – Innenstadt, können Verbindungen auf Grund der Straßeninfrastruktur nicht direkt bedient werden. Topographie und baulicher Zustand der Straßen verhindern eine effektivere und direktere Linienführung. In Erörterungen mit dem Aufgabenträger ergab sich, dass Restriktionen selbst auferlegt wurden. So sind beispielsweise Netzknoten (Haupt- und Südbahnhof) mit allen vorbeiführenden Linien anzufahren, auch wenn dies für viele Fahrgäste Umwege und Fahrzeitmehrungen zur Folge hat.

Trotz umlaufoptimiertem Liniennetz werden Durchmesserlinien nicht so miteinander verknüpft, dass die Gesamtfahrzeit (inkl. Wende an Endhaltestellen) dem ganzzahligen Mehrfachen der halben Taktzeit entspricht, womit der Aufbau eines integrierten Taktfahrplanes nicht möglich ist, bzw. nur mit überschlagenen Wenden oder längeren Standzeiten an den Endhaltestellen realisiert werden kann.

## 2.3 Verknüpfung im Netzknoten

Das Stadtbusnetz ist von zwei Netzknoten, dem Haupt- und dem Südbahnhof mit einer Verbindungsachse durch die Kernstadt geprägt. Feste Taktknoten mit Verknüpfungen zwischen den Linien sind nicht vorhanden, Umsteigeverknüpfungen eher zufällig. Die Buslinien sind als Durchmesserverkehre ausgeprägt, hauptsächlich orientiert entlang der Nord-Süd-Achse.

Auffällig ist das „Auflaufen“ von Bussen entlang der Nord-Süd-Achse in den Verkehrsspitzen, d.h. eine direkte und unmittelbare Fahrzeugfolge. Die hohe Belastung durch den motorisierten Individualverkehr ist als maßgeblicher Grund hierfür zu nennen. Mit diesen Kolonnenfahrten einhergehend kommt es fortfolgend zu gegenseitigen Behinderungen an den Haltestellen wegen begrenzter Stellflächen.

Eine Konzeption zur Schaffung von Verknüpfungen zwischen regionalen Linien und städtischen Linien existiert bislang nicht. Regionale Linien führen deshalb größtenteils durch die Innenstadt, um Fahrgäste zu den zentralen Orten in der Stadt zu bringen und belasten die Hauptverkehrsachse damit zusätzlich.

Anschlüsse zur/von der Bahn werden nur für einzelne Linien aus den / in die Außenstadtteilen gewährt, oft zeitlich begrenzt auf die Verkehrsspitzen. Für die Relation zwischen der Innenstadt und den beiden Bahnhöfen ist eine Anpassung an die Verkehrszeiten der Züge auf Grund der hohen Taktdichte jedoch nicht erforderlich.

Dadurch wird zusätzlicher Verkehr generiert: Fahrgäste nehmen Umwegfahrten in Kauf, um ihren Zielort umsteigefrei zu erreichen (Bsp. Wehrda – Hauptbahnhof – City).

Die strikte Ausrichtung des Angebots auf den Haupt- und Südbahnhof schließt für einige Fahrgäste die Inkaufnahme von Umweg- bzw. Schleifenfahrten mit entsprechenden Fahrzeitverlängerungen ein. Am Beispiel der Linien aus Wehrda in Richtung Innenstadt zeigt sich, dass eine direkte Verbindung ohne Schleifenfahrt über Hauptbahnhof dem

## Mängelanalyse

---

Fahrgast einen Zeitvorteil von 5-7 Minuten brächte. Fahrgastzählungen bestätigen, dass mindestens 1/3 der Fahrgäste dieser Relation als Ziel die Innenstadt und nicht den Hauptbahnhof haben.

### 3 Parallelverkehre

Zwei oder mehrere Fahrtangebote verschiedener Linien, die zu gleichen Zeit auf derselben Relation verkehren, sind als Parallelverkehr zu werten. Parallelverkehre können Kapazitätsengpässe abbauen (z.B. im Schulverkehr) oder entstehen durch die Überlagerung mehrerer Linien.

Durch die topographische Lage und das für den Busverkehr befahrbare Straßennetz kommt es in Marburg auf der Achse Südbahnhof – Wilhelmsplatz – Rudolphsplatz – Hauptbahnhof zu einer Konzentration von Buslinien des Stadt- und Regionalverkehrs. Zwischen Rudolphsplatz und Hauptbahnhof verkehren acht Linien des Stadtbusverkehrs sowie drei Linien des Regionalbusverkehrs aus dem / in den Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Es erscheint nicht sinnvoll, Linien aus der Innenstadtachse herauszunehmen und an einem Umsteigepunkt zu brechen.

- Sowohl die Innenstadt Marburgs als auch der Hauptbahnhof gehören zu den Zielen mit den höchsten Fahrgastaufkommen;
- es fehlen Räume in der Marburger Innenstadt für einen zentralen Umsteigepunkt, der auch als Endpunkt für Linien dienen könnte, insofern sind die Linien überwiegend als Durchmesserlinien ausgelegt;
- ein Umsteigezwang direkt vor der Innenstadt wäre für die Fahrgäste unattraktiv.
- zu bestimmten Tageszeiten bestehen Kapazitätsengpässe, da alle Stadtbuslinien im Bereich der Innenstadtachse grundsätzlich gut ausgelastet sind, zu Nachfragespitzen (Ankunft morgendlicher Pendlerzüge) die aktuelle Kapazität eher nicht ausreicht und Verstärker eingesetzt werden müssen.

Neben der Innenstadtachse genießt auch die Verbindung zwischen Innenstadt und den Lahnbergen eine besondere Bedeutung und wird daher von mehreren Linien bedient. Da die Linie 7 zudem teilweise in einem dichten Takt fährt, kommt es im Bereich zwischen Hölderlinstraße und Universitätsklinikum zu Kursfolgen innerhalb weniger Minuten. Zu begründen ist dieser Parallelverkehr mit dem hohen Fahrgastaufkommen zu den universitären Einrichtungen auf den Lahnbergen.

Weitere Parallelverkehre gibt es durch eine Überlappung der Linien 5 und 20 sowie Fahrten der Linie 15 im Bereich Marbach zwischen Kreuzacker und Behringwerke. Direkte zeitliche Parallelfahrten ergeben sich dabei nur mit der Linie 15, die primär als Verstärker für den Schülerverkehr dient.

## 4 Betriebsqualität



Marburg steht vor der besonderen Situation, dass aufgrund topographischer Verhältnisse und über Jahrzehnte nahezu unverändert gebliebenen Straßenverläufe das für die Linien befahrbare Netz begrenzt ist. Dies führt insbesondere auf der Innenstadtachse zwischen Konrad-Adenauer-Brücke, Rudolphsplatz und Hauptbahnhof zu Konflikten mit dem motorisierten Individualverkehr, die sich auf die Pünktlichkeit aber auch auf den Fahrgastwechsel an den Haltestellen auswirken. So bewirken Verspätungen die gleichzeitige Ankunft

mehrerer Busse an den Haltepositionen, was z. T. zu Halten außerhalb des eigentlichen Haltestellenbereichs führt. Busspuren und Ampelvorrangschaltungen, die zur Minderung des Konflikts beitragen könnten, fehlen auf der Innenstadtachse.

Den Herausforderungen an die Topographie mit teilweise starken Steigungen ist ein Großteil der aktuellen Fahrzeugflotte nur unzureichend gewachsen. Eine diesen Anforderungen genügende Motorenleistung konnte vielfach nicht festgestellt werden.

### 4.1 Pünktlichkeit

Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr und unvorhersehbar hohes Fahrgastaufkommen an zentralen Haltestellen beeinträchtigen die Pünktlichkeit. Um Verspätungen wieder ausgleichen zu können und Auswirkungen auf den restlichen Fahrzeugumlauf zu vermeiden, wurden bei der Fahrplangestaltung an den Endhaltestellen ausreichende Pufferzeiten eingerichtet. Diese Pufferzeiten bedeuten aber einen höheren Fahrzeug- und Personalbedarf.

Die hohe Heterogenität im Fahrzeugpark der Stadtwerke Marburg führt dazu, dass auf den einzelnen Linien Fahrzeuge unterschiedlicher Motorisierung im Einsatz sind. Die Fahrpläne orientieren sich am Fahrzeug mit der schwächsten Motorisierung und Beschleunigung. In der Praxis führt das dazu, dass die Fahrzeit für moderne Fahrzeuge zu lange bemessen ist und der Fahrplan durch Standzeiten an den Haltestellen ausgeglichen werden muss. In der Folge verlängern sich Fahrzeiten für den Fahrgast und, je nach Umlauf, Linienlänge und verfügbaren Standzeiten am Linienende, müssen mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, als es die tatsächliche Fahrzeit erfordern würde.

### 4.2 Anschlusssicherung

Die bis auf wenige Ausnahmen fehlende Anschlusssicherung in Marburg resultiert aus dem Fehlen eines Integralen Taktfahrplans (ITF), nicht definierten Taktknoten und unzureichenden technischen Ausstattung zur Übermittlung der Echtzeitdaten zwischen den Fahrzeugen. Bei verspäteten Fahrten sind die Vormerkung von Anschlüssen und

## Mängelanalyse

---

damit ein Warten des Anschlussbusses nicht möglich. Im Bereich der Innenstadt zwischen den Knoten Hauptbahnhof und Südbahnhof ist eine Anschlusssicherung auf Grund der hohen Taktung nicht erforderlich.

Die Stadtwerke Marburg ergänzen seit dem 2. Quartal 2015 ihre Systeme zur Nutzung der Echtzeitdaten, womit künftig die technische Voraussetzung zur Anschlusssicherung gegeben wäre.

## 5 Haltestellen

Großer Handlungsbedarf besteht bei den Haltestellen. Nur wenige Haltestellen entsprechen dem ab dem Jahr 2022 geforderten Standard zur Barrierefreiheit. Auch die Anforderungen an die Ausstattung mit Haltestellenmobiliar gemäß der Verkehrsbedeutung (vgl. Kap. III 7.6.3) werden an vielen Haltestellen nicht erfüllt. Eine genaue Auflistung der Mängel ist erst nach Abschluss der vom RMV durchgeführten Haltestellenerhebung möglich.

Häufig vorkommende Mängel (siehe Beispiele Anlage IV-1) sind

- zu geringe Aufstellfläche für wartende Fahrgäste und Haltestellenmobiliar, so dass es zu Nutzungskonflikten mit dem Fußgängerverkehr kommt;
- fehlende Barrierefreiheit - kein erhöhter Haltestellenbereich
- schwer lesbare und nicht RMV-richtlinienkonforme Beschriftung der Haltestellenmasten
- nicht ausreichende Anzahl von Fahrplankästen/Vitrinen, um Zusatzinformationen (Liniennetzplan, Sonderinformationen) auszuhängen
- Abfallbehälter in Höhe der Fahrplankästen (Geruchsbelästigung, Behinderung der Zugänglichkeit)
- unübersichtliche und weit auseinandergezogene Anordnung der Haltestellenpositionen
- Busbuchten erschweren das dichte Heranfahren an den Bordstein und verengen den Haltestellenbereich für Fußgänger und wartende Fahrgäste
- vielfach kein oder veralteter Wetterschutz

### 5.1 Barrierefreiheit

Haltestellen spielen eine zentrale Rolle bei der Verwirklichung eines barrierefreien Nahverkehrssystems. Nur wenn die Höhe des Haltestellenbords mit der (abgesenkten) Fußbodenhöhe des Fahrzeugs übereinstimmt, ist ein behinderungsfreier Einstieg möglich. Zudem muss eine ausreichende Dimensionierung des Haltestellenbereichs vorhanden sein, damit bei ausgeklappter Rollstuhlrampe der Manövrierraum für Rollstuhlbenutzer gegeben ist. Schließlich sollte die Zuwegung zur Haltestelle auch barrierefrei erreichbar sein (vgl. Kap. III 4).

Die meisten Haltestellen in Marburg erfüllen die im Anforderungsprofil genannten Kriterien nicht (Beispiele siehe Anlagen IV-1 und IV-2), da sie sich auf normalen Bordsteiniveau befinden und die Fläche im Bereich der Haltestellen oft relativ schmal ist. An

vielen Haltestellen erschweren Busbuchten zudem das möglichst dichte Heranfahren der Busse an den Bordstein, sodass an der zweiten und ggf. dritten Tür ein Spalt entsteht.

Taktile Leitstreifen für Sehbehinderte finden sich in Marburg erst an wenigen Haltestellen.

## 5.2 Haltestellenmöblierung

Die Haltestellenmöblierung befindet sich in Marburg auf keinem einheitlichen Niveau und entspricht oft nicht der verkehrlichen Bedeutung der Stationen. Selbst an wichtigen Innenstadthaltestellen beschränkt sich die Möblierung teilweise nur auf den Haltestellenmast und das Abfallbehältnis.

Die Beschriftung der Haltestellenmasten bezüglich Ausführung und Schriftgröße entspricht nicht den Gestaltungsrichtlinien des RMV. An Haltestellen, die von vielen Linien angefahren werden, erscheint die Beschriftung „zusammengestückelt“ und ist daher für den Fahrgast unübersichtlich. Verbesserungswürdig ist zudem die Fahrgastinformation an den Haltestellen. So fehlen Vitrinen bzw. zusätzliche Fahrplankästen, um neben den Fahrplänen Zusatzinformation (Liniennetzplan, Baustelleninformationen etc.) zu veröffentlichen.

Während in der Kernstadt den vorhandenen Fahrgastunterständen in der Regel ein guter Zustand bescheinigt werden kann und sie den Anforderungen weitgehend entsprechen, besteht in den Außenstadtteilen Erneuerungsbedarf. Viele der dort vorhandenen Fahrgastunterstände entsprechen nicht mehr den heutigen Normen - insbesondere bezüglich Transparenz und Einsehbarkeit, teilweise liegen sie durch Verlegungen der Haltestelle auch abseits der Halteposition der Busse.

## 6 Fahrzeuge

Der derzeit eingesetzte Fuhrpark ist bezüglich der Fahrzeugtypen, der Fahrzeugausstattung und des Fahrzeugalters sehr heterogen. So kommen im Bussektor Fahrzeuge von 6 verschiedenen Herstellern zum Einsatz. Die im Anforderungsprofil gestellten Mindestanforderungen (vgl. Kapitel III-7.8) werden nicht von allen derzeit eingesetzten Fahrzeugen vollständig erfüllt. Ersatzbeschaffungen, die insbesondere wegen des teilweise hohen Fahrzeugalters notwendig sind, sollten genutzt werden, den Fuhrpark zu harmonisieren und die aktuelle Typenvielfalt zu reduzieren.

### 6.1 Technische Anforderungen

Erdgasbusse haben einen Anteil von 65% an der Marburger Busflotte. Damit wird der geforderte Mindestanteil von 20% deutlich erreicht. Defizite gibt es insbesondere bei der Motorleistung und dem Alter der Busse. So ist die Motorleistung bei einem Teil der Fahrzeuge für die Marburger Topographie nicht ausreichend. Das geforderte Alter für Fahrzeuge im Regelverkehr (Fahrzeugkategorie A) von maximal 8 Jahren wird derzeit bereits teilweise überschritten. Bei Verstärker-Fahrzeugen, für die ein maximales Alter von 14 Jahren angestrebt wird, liegt das derzeitige Durchschnittsalter bei 12,2 Jahren (Gelenkbusse) und sogar bei 14,1 Jahren (Solo).

## 6.2 Barrierefreiheit

Die derzeit im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind barrierefrei zugänglich und verfügen über Rampen und eine Aufstellfläche für Rollstuhlfahrer. Für Sehbehinderte fehlt aber aufgrund der Heterogenität des Fuhrparks eine einheitliche Ausstattung bezüglich Kontrastierung sowie der sensorischen Ausstattung von Griffstangen und Tastern. Gerade für Sehbehinderte sind eine Angleichung der Innenausstattung (auch bei Gebrauchtfahrzeugen) und eine Reduzierung der Bustypenvielfalt anzustreben.

## 6.3 Fahrgastinformation

Die Fahrzeuge verfügen außen und innen über ein Grundangebot an Fahrgastinformationseinrichtungen. Die Innenanzeigen entsprechen aber bezüglich Größe, Kontrast und Informationsangebot teilweise nicht mehr den heutigen Ansprüchen. So zeigt die Haltestellenanzeige innen nur die nächste Haltestelle an. Wünschenswert wäre eine Anzeige auch der nächsten drei Folgehaltestellen, damit sich ortsfremde Fahrgäste besser orientieren können.

# 7 Kundendienst und Service

## 7.1 Fahrpersonal

An das Fahrpersonal werden hohe Ansprüche gestellt. Für die Fahrgäste ist es erster Ansprechpartner. Betriebsbeobachtungen und Hinweise von Fahrgästen ergaben, dass es Schulungsbedarf bei den Themen „Tarif“ und „Berücksichtigung der Bedürfnisse von mobilitätsbehinderten Fahrgästen“ gibt.

## 7.2 Beratungs- und Verkaufsstellen

Als Anlaufstelle für spezielle Fragen und die Erstinformation haben Beratungs- und Verkaufsstellen eine besondere Bedeutung. Sie müssen gut zu erreichen sein und kundenorientierte Öffnungszeiten bieten. Die Mobilitätszentrale der Stadtwerke Marburg in der Universitätsstraße kann diese Anforderungen hinsichtlich der Lage als auch bzgl. ihrer Öffnungszeiten nicht vollständig erfüllen – liegt sie doch abseits von den großen Umsteigehaltestellen Rudolphsplatz und Gutenbergstraße.

Am Hauptbahnhof übernimmt das DB-Reisezentrum Verkaufsfunktion für RMV-Zeitkarten. Sowohl die Mobilitätszentrale als auch das DB-Reisezentrum im Hauptbahnhof sind am Wochenende geschlossen. Montags bis freitags schließt das DB-Reisezentrum zudem bereits um 17 Uhr, die Mobilitätszentrale um 18 Uhr.

Diese Öffnungszeiten werden insbesondere den Bedürfnissen von Berufstätigen nicht gerecht. Gerade am Hauptbahnhof sollten auch am Wochenende Fahrkartenkauf und Beratung möglich sein. Daher wird angeregt, zu prüfen, ob durch die Kooperation von Mobilitätsdienstleistern und dem Fremdenverkehrsamt ein neues Beratungsangebot mit erweiterten Öffnungszeiten am Hauptbahnhof ermöglicht werden kann.

## 8 Information und Marketing

Die Aufgaben Information und Marketing werden sowohl durch den RMV (Fahrplan-auskunft im Internet, zentrale Auskunftshotline und verbundübergreifende Werbe-kampagnen) als auch im lokalen Bereich durch die Stadtwerke Marburg wahrgenom-men.

### 8.1 Elektronische Auskunftsmedien

Zur zuverlässigen Information über aktuelle Fahrpläne und Abweichungen im Betriebs-ablauf dienen Webapplikationen, die vom RMV bereitgestellt werden. Derzeit gehen in diese Fahrplaninformationen noch keine Echtzeitinformationen der Marburger Stadt-busfahrzeuge ein. Meldungen über Umleitungen werden auf der Webseite der Stadt-werke Marburg, aber nicht immer auch auf der Webseite des RMV veröffentlicht. Da aktuelle Informationen vor Fahrtantritt bzw. während der Reise für den Fahrgast heute eine Selbstverständlichkeit sind, besteht hier Verbesserungsbedarf.

### 8.2 Printmedien

Die Grundinformation wird durch das jährlich erscheinende Fahrplanbuch gewährleis-tet. In seiner Gestaltung (z.B. Schriftgröße) und Informationsfülle ist es aber nicht für alle Fahrgäste leicht nutzbar und spricht allenfalls Stammkunden des ÖPNV an. Zudem können unterjährige Fahrplanänderungen nicht berücksichtigt werden. Für Gelegen-heitsfahrgäste und zur Neukundengewinnung fehlen niederschwellige Informationsan-gebote, wie Fahrplankarten oder Informationsflyer. Durch eine breite Streuung und bedarfsorientierte Neuauflage können so auch potentielle Kunden erreicht werden, die nicht aktiv nach Informationen (z.B. im Internet) suchen.

Ein wesentliches Element bei der Information über das Nahverkehrsangebot ist eine übersichtliche Darstellung des Liniennetzes in grafischer Form. Derzeit existieren für das Stadtgebiet Marburg der topographische Liniennetzplan des RMV sowie ein schemati-scher Liniennetzplan der Stadtwerke Marburg. Beide weisen bezüglich der Übersicht-lichkeit Defizite auf. So ist es beim topographischen Liniennetzplan des RMV durch all-gemeine Darstellung der Linienwege schwierig, einen den Verlauf einer einzelnen Linie zu verfolgen. Beim schematischen Liniennetzplan erschwert die fehlende Ausrichtung des Plans an die räumliche Lage der Stadtteile die Orientierung.

### 8.3 Haltestelleninformation

Die Information an den Haltestellen beschränkt sich derzeit auf den Aushangfahrplan. Zusatzinformationen gibt es derzeit nur bei der Linie 7 zur Darstellung der Ringführung dieser Linie. An einigen Haltestellen, die mit Vitrinen im Wartehäuschen ausgestattet sind, findet sich zudem ein topographischer Liniennetzplan des RMV (allerdings teilwei-se nicht mehr in der aktuellen Fassung). An Haltestellen mit verschiedenen Masten sind die Aushangfahrpläne nur am Haltestellenmast der jeweiligen Linie zu finden.

Eine generelle Grundinformation zum Tarif und Liniennetz des Marburger Nahverkehrs fehlt an den Haltestellen. Auch die Darstellung der Aushangfahrpläne wird insbesonde-re bezüglich der Schriftgröße als verbesserungswürdig erachtet.

## Mängelanalyse

---

Im Jahr 2015 wurde mit der Aufstellung von Anzeigetafeln zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) begonnen. Damit wird an zentralen Haltestellen die Verfügbarkeit aktueller Information wesentlich verbessert.

### 8.4 Information im Fahrzeug

Alle Busse sind mit einer Einrichtung zur optischen und akustischen Information der nächsten Haltestelle versehen. Aufgrund der verschiedenen Ausführungen der optischen Anzeigetafeln erscheint die Lesbarkeit bezüglich Schriftgröße und Kontrast allerdings von unterschiedlicher Qualität. In der Praxis ist zudem ein zuverlässiger Betrieb der Informationseinrichtungen, der insbesondere für Seh-/Hörbehinderte und Ortsfremde sehr wichtig ist, nicht immer gewährleistet. Um die Nutzung des ÖPNV zu verbessern und auch bei Gelegenheitsfahrgästen kein Unsicherheitsgefühl bezüglich des Einstiegs in die richtige Linie und des Ausstiegs an der richtigen Haltestelle aufkommen zu lassen, besteht Verbesserungsbedarf.

## 9 Tarif

Der Fahrkartentarif in Marburg unterliegt dem Tarifsystem des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Daher werden im Rahmen des Nahverkehrsplans keine expliziten Anforderungen an das Tarifsystem gestellt, die in der Mängelanalyse zu bewerten wären.

Von der Einwohnerschaft wird häufig der Wunsch nach einer Kurzstreckenfahrkarte geäußert. Aufgrund der Topographie Marburgs kann der Bus gerade für ältere Menschen auch auf kurzen Strecken attraktiv sein. Voraussetzung für das Angebot einer Kurzstreckenfahrkarte muss aber sein, dass dadurch kein Einbruch in der Nutzerfinanzierung entsteht.

## V Angebotskonzept

### 1 Übersicht

Der Nahverkehrsplan behandelt die Linien des straßengebundenen ÖPNV Aufgabenträgerschaft der Universitätsstadt Marburg; SPNV und lokale/regionale Linien des Landkreises sind nicht Bestandteil des vorliegenden Nahverkehrsplanes. Gleichwohl sind Linien berücksichtigt, die in Kooperation zwischen der Stadt und dem Kreis durchgeführt werden. Leistungsdaten ein- und ausbrechender Verkehre des straßengebundenen ÖPNV werden nachrichtlich in den Nahverkehrsplan übernommen.

Ziel des Angebotskonzeptes ist es, die bestehenden ÖPNV-Strukturen für zukünftige gesellschaftliche, verkehrliche und wirtschaftliche Anforderungen zu ertüchtigen, so dass der ÖPNV für Marburg einen Weg in eine nachhaltige Stadtentwicklung weist, die den Herausforderungen einer zukünftigen Mobilitätsnachfrage gerecht werden.

Die Herausforderung in der Gestaltung eines neuen Angebotes war es, eine Balance zwischen einem optimalen und einem finanzierbaren Angebot zu herzustellen.

Im Rahmen der Beteiligung des Fahrgastbeirats, der Ortsbeiräte und dem begleitenden Arbeitskreis wurden unterschiedliche Anregungen aufgegriffen und erörtert. Diese betreffen unter anderem folgende Aspekte<sup>24</sup>:

- Direktere Erreichbarkeit von Freizeit- und Versorgungseinrichtungen;
- Klarere Strukturierung von Linienwegen mit Umsteigeverknüpfungen;
- Steigerung der Beförderungskapazitäten;
- Erweiterung des Fahrtenangebotes und direktere schnellere Fahrtwege;
- Qualitätssteigerung bei Fahrzeugen und Haltestellen

Daneben waren weitere Faktoren für die Konzeptionierung des zukünftigen Angebotes maßgebend.

Die größte Veränderung im Stadtgebiet Marburg mit Auswirkungen auf den ÖPNV liegt in der Umstrukturierung der Fakultäten der Universität mit Verlegungen und Konzentration auf die Standorte Firmani und Lahnberge. Eine stetig steigende Studierendenzahl wirkt den Veränderungen durch den demographischen Wandel entgegen und erzeugt gleichzeitig ein neues Nutzungsverhalten, auf die der ÖPNV flexibler als in der Vergangenheit mit Netz- und Taktanpassungen reagieren muss.

Marburg als Oberzentrum zeichnet sich in der Region durch einen Bedeutungsüberschuss an Versorgungseinrichtungen des täglichen und längerfristigen Bedarfs sowie weiteren zentralörtlichen Funktionen aus. Dem muss der städtische ÖPNV in seiner Vernetzung mit regionalen straßen- und schienengebundenen ÖPNV Rechnung tragen.

Neue Richtlinien zur Barrierefreiheit im ÖPNV stellen ein zentrales Thema für die Planungen der Fahrzeugbeschaffung und Haltestelleninfrastruktur der nächsten Jahre dar.

---

<sup>24</sup> Eine detaillierte Auflistung der Anregungen, Wünsche und Stellungnahmen ist im Anhang nachzulesen.

## Angebotskonzept

Vor diesem Hintergrund darf die Intention des Nahverkehrsplanes nicht in einer reinen Fortschreibung des „Status Quo“ liegen, sondern sollte bewährte Strukturen mit einer Konzeption des Netzes verbinden, die ein flexibleres und gleichzeitig ökonomisches Handeln auf zukünftige Herausforderungen im ÖPNV zulässt. Zugleich soll das so ausgestaltet sein, dass möglichst alle Nutzergruppen einen schnellen und unkomplizierten Zugang zum ÖPNV erhalten.

Ziel ist es, ein flächendeckendes Grundangebot an allen Tagen sowohl in der Kernstadt als auch in den Außenstadtteilen vorzuhalten, verbunden mit einer Ausweitung der Betriebszeiten in den Abendstunden und am Wochenende. Aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus findet der Ersatz von Bussen durch flexible Angebotsformen (AST) ebenso Eingang in die Planung wie - umgekehrt – die Wiedereinführung des Betriebs mit Bussen, wenn eine hohe Nachfrage keinen wirtschaftlich tragfähigen AST-Verkehr mehr zulässt.

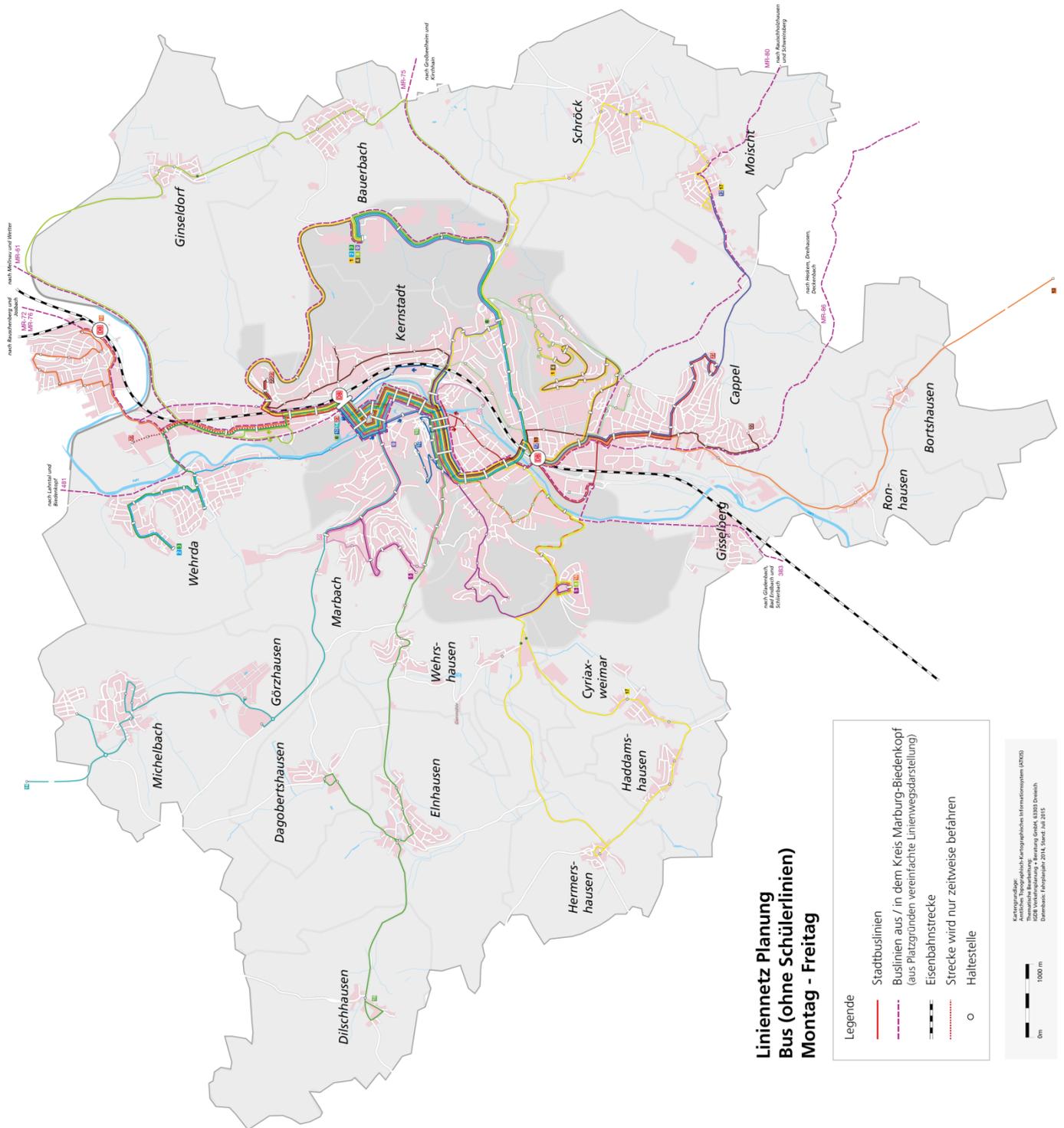
Das Planungsnetz ist auf der Folgeseite abgebildet ebenso in den Anlagen zu diesem Kapitel.

Zum Planungsnetz vermitteln die sog. „Liniensteckbriefe“ linienbezogene Aussagen u. a. zu

- Liniennummer und Linienverlauf;
- Fahrzeugkategorie;
- Angebotsform;
- Linientyp;
- Verkehrstage, Betriebszeiten und Fahrtenfolge;
- Erläuterungen zur betrieblichen Einschränkungen (auch Ferien, zu Linienwechsellern und Ferienfahrplan
- Verknüpfungspunkte mit Anschlüssen auf Stadt- und Regionalbuslinien sowie Linien des schienengebundenen Nahverkehrs;
- Verkehrliche Funktionen: angebundene / anzubindende Stadtteile und öffentliche Einrichtungen
- Übersichtskarte zum Verlauf der jeweiligen Linie.

Die **Liniensteckbriefe** sind als → **Anlage V-2** dem Anhang beigefügt.

Abbildung V-1: Liniennetz Bus; Planung inkl. Linien anderer Aufgabenträger



[eigener Entwurf]

## 2 Haltestellen

### 2.1 Barrierefreier Ausbau

Der Ausbau der Haltestellen für eine barrierefreie Nutzung ist eine der vordringlich anzugehenden Aufgaben während der Laufzeit des Nahverkehrsplans. Barrierefreie Haltestellen tragen nicht nur dem demografischen Wandel Rechnung, sie steigern auch für alle Fahrgäste die Attraktivität des ÖPNV. Gerade Marburg als Standort vieler Einrichtungen für Blinde und Sehbehinderte sollte bezüglich der Barrierefreiheit Vorreiter sein. Nicht zuletzt fordert der Gesetzgeber ab 2022 einen barrierefreien ÖPNV.

Um den im Anforderungsprofil genannten besonderen Bedingungen bezüglich Warte- und Durchgangsflächen sowie der möglichst spaltarmen Anfahrbarkeit der Borsteinkanten durch die Busse gerecht zu werden, sind umfangreiche Planungen erforderlich, teilweise auch unter Berücksichtigung von Haltestellen-Positionsverlegungen. Im Rahmen dieser Maßnahmen sollte auch überprüft werden, wie die Zuwegungen zu den Haltestellen barrierefrei ausgestaltet werden können. Schließlich kann der Haltestellenumbau genutzt werden, den öffentlichen Raum im Umfeld der Haltestellen zu attraktivieren.

Der schematische Aufbau einer barrierefreien Haltestelle ist in Anlage III-3 dargestellt.

Aufgrund der großen Anzahl an Haltestellen im Stadtgebiet ist das Ziel, alle Haltestellen barrierefrei auszubauen, nur schrittweise zu erreichen. Damit die nicht unerheblichen Investitionen möglichst schnell ihren Nutzen entfalten können, werden im Abschnitt VI-5.2 Kriterien für eine Prioritätensetzung bei der Reihenfolge der umzubauenden Haltestellen beschrieben.

### 2.2 Haltestellenmöblierung

Im Rahmen der Mängelanalyse (siehe Kap. IV-5) wurden zahlreiche Schwachstellen zur Haltestellenausstattung benannt. Insbesondere das Haltestellenmobiliar und die Haltestellenschilder entsprechen nicht den im Anforderungsprofil und vom RMV definierten Kriterien. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen bietet die Möglichkeit, auch diese Mängel zu beseitigen.

Hierzu gehört die Ausstattung der Haltestellen entsprechend ihrer Kategorisierung (siehe Anlage III-2) mit

- Fahrgastunterständen oder Witterungsschutz,
- Sitzgelegenheiten,
- Beleuchtung,
- Mülleimern,
- Fahrplankästen und -vitrinen in ausreichender Größe und Anzahl,
- Liniennetzplan sowie Fahrplan- und Informationsmedien in ausreichend großer Schrift,
- Fahrradabstellanlagen.

Im Einzelfall ist zu prüfen, ob die Platzverhältnisse für alle der Haltestellenkategorie entsprechenden Ausstattungsmerkmale ausreichen oder ob im Zuge des barrierefreien Ausbaus eine stadträumliche Umgestaltung des unmittelbaren Haltestellenumfeldes erforderlich ist, um ausreichend Platz zu schaffen.

Darüber hinaus ist die Ausstattung der Haltestellen mit Haltestellenschildern laut Vorgaben des RMV vorzunehmen (siehe Anlage III-4). Auf dem Paddel sollen alle wichtigen Informationen lesbar und in sinnvoller Reihenfolge enthalten sein, so insbesondere

- ein großflächiges Haltestellen-H zum schnellen Erkennen und Auffinden von Haltestellen,
- der Haltestellenname,
- die Bezeichnung der Abfahrtsposition,
- die an der Haltestelle verkehrenden Bus- und AST-Linien-Nrn. mit Bus- / AST-Piktogramm und Angabe der Endhaltestelle.

## 2.3 Intermodale Verknüpfung

Auf Kurz- und mittellangen Strecken gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel immer weiter an Bedeutung. Mit Fahrrädern, die den Radfahrer durch einen Elektroantrieb unterstützen (*Pedelec*), sind auch Steigungen leichter zu überwinden. Das Fahrrad kann daher Lücken schließen, die aufgrund der Topographie im Marburger ÖPNV-Netz nicht zu vermeiden sind.

Da die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme aufgrund der begrenzten Kapazität in den Bussen, begrenzt und kaum erweiterbar ist, sollte eine Kombination Rad + Bus durch sichere und haltestellennahe Fahrradabstellanlagen gefördert werden. Soweit es die Platzverhältnisse zulassen, bieten sich Fahrradboxen als sichere Alternative an. Derartige Ergänzungen wären im Rahmen einer Fortschreibung des Radverkehrskonzepts zu prüfen.

Mit dem Verleihsystem „Call a Bike“ hat sich ein bewährtes System in Marburg etabliert, das erweiterungsfähig erscheint. Durch eine Ergänzung der bisher überwiegend auf das studentische Klientel orientierten Standorte auf weitere Ausleih- / Rückgabestationen an bedeutenden Quell-/Zielorten für andere Nutzergruppen können neue Zielgruppen für das Bike-Sharing, letztlich auch für den ÖPNV gewonnen werden. Dafür sollte eine Kooperation zwischen den Stadtwerken Marburg und der DB Rent angestrebt werden, um ggf. günstige Nutzungskonditionen für RMV-Jahreskarteninhaber zu erreichen.

## 3 Fahrzeuge

### 3.1 Fahrzeugbedarf

Im Rahmen des neuen Verkehrsangebotes ändern sich die Anzahl der zur Leistungserbringung benötigten Fahrzeuge insgesamt als auch die Zusammenstellung der Stadtbusflotte aus verschiedenen Fahrzeugtypen. Mit vollständiger Umsetzung des Angebotskonzeptes werden zukünftig, differenziert nach Fahrzeugkategorien A und B 70 Fahrzeuge zur Bedienung des Stadtbusnetzes benötigt. Dazu ist eine Sicherheitsreserve von 10% (Fahrzeugkategorie C) erforderlich, womit sich folgender Bedarf ergibt:

## Angebotskonzept

Fahrzeugkategorie	A Regelverkehr	B Verstärker	C Reserve
NFG	20	13	4
Solo	25	8	4
Midi	3	1	1
Gesamt:	48	22	9

Tabelle V-1: Fahrzeugbedarf

[Eigene Berechnung]

### 3.2 Fahrzeugausstattung

Alle einzusetzenden Fahrzeuge sollen die im Anforderungsprofil definierten Mindeststandards ihrer Fahrzeugkategorie zu erfüllen (siehe Kap. III-7.8 und Anlage III-1). Es wird angestrebt, bis zum Ende des Gültigkeitszeitraums des Nahverkehrsplans die gesamte Busflotte mit den Anforderungen in Einklang zu bringen. Besonderes Augenmerk liegt auf der Ausstattung aller Regelfahrzeuge mit Klimaanlage. Auch der Einsatz moderner akustischer und visueller Fahrgastinformationssysteme, welche die nächsten Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten wiedergeben, kann zeitnah umgesetzt werden. Hierzu gehört auch die Ausstattung der Fahrzeuge mit Systemen zur Echtzeiterfassung, um Daten für Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) an Haltestellen liefern zu können.

In der Mängelanalyse wurden trotz niederfluriger Bauweise aller Fahrzeuge Schwachstellen im Bereich der Barrierefreiheit festgestellt. Um diese Mängel auszuräumen und eine flottenweite Barrierefreiheit zu erreichen, ist eine ergänzende einheitliche Ausstattung bezüglich Kontrastierung sowie sensorischer Ausstattung von Griffstangen und Tastern vorzunehmen.

Auf der Verbindung zwischen der Innenstadt und den Lahnbergen wird derzeit ein Fahrzeug testweise mit Fahrradanhängern eingesetzt, da ein hoher Bedarf nach Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf dieser Relation geäußert wurde. Der aktuelle Test reicht jedoch nicht aus, um eine grundsätzliche Entscheidung über den verstärkten Einsatz von Fahrradanhängern zu treffen. Insofern sollte die Testphase verlängert werden, um eine ausreichende Datengrundlage zur Nachfrage und zum Betriebsablauf zu erhalten, auf der dann eine fundierte Entscheidung getroffen werden kann.

### 3.3 Fahrzeuggrößen

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen über eine für die auf ihren Einsatzstrecken zu erwartende Nachfrage ausreichende Kapazität verfügen. Da die Nachfragen linienweise unterschiedlich ausfallen, ist die Vorhaltung unterschiedlich großer Fahrzeuge wirtschaftlich notwendig und vertretbar.

Auf Linien mit hoher Nachfrage (Linien 1 bis 4, Linie 6) sind Gelenkbusse einzusetzen. Anhängerbusse stellen eine Alternative zu Gelenkbussen dar. Sie besitzen den Vorteil, dass in Zeiten geringerer Nachfrage das Zugfahrzeug alleine verkehren kann (niedrigere Fahrleistungskosten). Die Stadtwerke Marburg befinden sich in der Beschaffung eines Anhängerbusses, der zunächst testweise eingesetzt werden soll.

Im Rahmen des Testbetriebs ist zu prüfen, inwieweit die Infrastruktur entlang der vorgesehenen Einsatzwege den Regelbetrieb mit Anhängerbussen erlaubt. Besonderes Augenmerk sollte hierbei auf der Länge der anzufahrenden Haltestellen liegen, um ein barrierefreies Ein- und Aussteigen an allen Türen des Gespanns sicherzustellen. Darüber hinaus ist die Fahrweggeometrie hinsichtlich der Schleppkurven eines Anhängerbusses zu prüfen und ggf. Maßnahmen zur Anpassung der Straßeninfrastruktur einzuleiten.

Auf Strecken mit niedriger Fahrgastnachfrage bzw. engem Fahrweg (Linien 10, 16 und 20) sind Midibusse einzusetzen.

Auf den restlichen Linien (Linie 5, 9, 11-15, 17-19, 21-23) sind im Regelbetrieb Standardbusse einzusetzen, bei hoher Nachfrage, etwa zu Schülerspitzen, müssen Gelenkbusse in den Umlauf integriert werden.

### **3.4 Fahrzeugerneuerung**

Nicht alle derzeit eingesetzten Fahrzeuge sind jünger als das im Anforderungsprofil vorgeschriebene Maximalalter (8 Jahre für Regel-, 14 Jahre für Verstärker-, 20 Jahre für Reservefahrzeuge). Eine umfangreiche Erneuerung des Fahrzeugpools ist deshalb erforderlich. Ziel ist es auch, die Anzahl von Fahrzeugen verschiedener Hersteller, Baureihen und Produktionszeiträume zu reduzieren, um Kostensenkungen bei den Werkstattkosten zu bewirken. Im Rahmen der Neubeschaffung ist außerdem auf eine ausreichende Motorleistung zu achten, um noch bestehende Fahrplanpufferzeiten zu reduzieren, die Fahrplanstabilität zu erhöhen, schließlich die Zuverlässigkeit sowie den Fahrgastkomfort zu verbessern. Gleichzeitig ermöglichen leistungsstärkere Fahrzeuge eine geringere Lärmbelastung an Steigungstrecken.

Die Stadt Marburg legt großen Wert auf die Umweltverträglichkeit der Stadtbusflotte. Wesentlicher Baustein hierfür ist der Einsatz von Fahrzeugen mit Erdgasantrieb. Es wird angestrebt, auch weiterhin mindestens 20% der Gesamtflotte mit Erdgas zu betreiben.

## 4 Verkehrsangebot

### 4.1 Schienenpersonennahverkehr

Aufgabenträger für den SPNV ist der RMV. Die mittel- und langfristigen Planungen zum SPNV sind dem Regionalen Nahverkehrsplan zu entnehmen und werden im Folgenden nachrichtlich wiedergegeben.

Folgende Angebote des Schienenpersonennahverkehrs sind derzeit in Marburg vorhanden:

RMV-Linie	von	nach	Halt in Marburg	Takt (Mo-Fr)
RE 30 (ab 2017: RE 30 und RE 98)	Frankfurt am Main	Kassel	Hbf.	2-stündlich + Verstärker
SE 30 (ab 2017: RB 41)	Frankfurt am Main	Treysa	Hbf., Südbf.	Stündlich + Verstärker
RB 42	Marburg Hbf	Korbach/Brilon	Hbf.	Stündlich bis Frankenberg, 2-stündlich bis Korbach
RB 43 (ab 2017: RB 94)	Marburg Hbf	Erndtebrück	Hbf.	Stündlich

Tabelle V-2: SPNV-Angebot in Marburg

Laut Regionalem Nahverkehrsplan des RMV wird es in den nächsten Jahren nur zu geringfügigen Modifikationen kommen. Hierzu gehört die Verdichtung des RE-Angebots zwischen Frankfurt und Treysa kurzfristig ab Ende 2015, welche zu zusätzlichen Verbindungen von/nach Marburg führt. Unabhängig davon werden zum Jahr 2017 die Nummerierungen einzelner Schienenlinien verändert.

Darüber hinaus soll langfristig der RE-Verkehr zwischen den Zentren gestärkt werden, ein entsprechendes beschleunigtes Angebot unter dem Namen „Hessen-Express“ ist durch den RMV geplant. Auf dem Abschnitt Frankfurt – Marburg – Kassel soll Linie „HE 3“ die Linie RE 30 ersetzen und stündlich verkehren, was zu einer weiteren Angebotsverdichtung in Marburg führen würde.

Ziel der Stadt Marburg ist es, den Südbahnhof stärker in den regionalen Schienenverkehr einzubinden und mehr Fahrten dort halten zu lassen. Städtische Linien, die in den Knoten Südbahnhof fahren, sollen insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr auf die Linien der Bahn abgestimmt sein.

### 4.2 Linien benachbarter Aufgabenträger

Im Bereich des Landkreises Marburg-Biedenkopf sind keine grundsätzlichen Angebotsänderungen geplant, die Einfluss auf den Stadtverkehr in Marburg und seine Außengemeinden haben. Anpassungen im Bereich des Schulverkehrs werden nicht berücksichtigt, da dieser keine verkehrlichen Funktionen innerhalb Marburgs wahrnimmt.

Folgende Linien verkehren aus dem Landkreises Marburg-Biedenkopf nach Marburg und werden nachrichtlich in den Nahverkehrsplan übernommen:

Liniennr.	Laufweg	Verkehrstage
MR-61	Wetter – Mellnau – Marburg Hbf - Erlenring	Mo-Fr
MR-72	Josbach – Rauschenberg – Cölbe – Marburg Hbf	Mo-Sa
MR-75	Kirchhain – Großseelheim – MR Universitätsklinikum – MR Hbf	Mo-Sa
MR-76	Schwabendorf – Cölbe – Marburg Erlenring	Täglich
MR-80	Schweinsberg – Rauschholzhausen – Moischt – Marburg Südbf. – Erlenring	Täglich
MR-86	Deckenbach – Dreihausen – Heskem – Marburg Südbf – Erlenring	Täglich
383	Schlierbach – Gladenbach – Marburg Hbf	Täglich
481	Wallau – Biedenkopf – Lahntal – Marburg Hbf	Täglich
482	Frankendorf (Eder) / Allendorf (Eder) – Wetter – Marburg Hbf	Schultage

Tabelle V-3: Buslinien aus dem Kreisgebiet ins Stadtgebiet Marburg

Aufgabenträger für die Linien MR-61 bis MR-86 ist der Regionale Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV) im Auftrag des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Die Linien 383, 481 und 482 liegen in direkter Aufgabenträgerschaft des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Für die Stadt Marburg nimmt die Linie 383 eine besondere Rolle ein, da sie die Erschließung des Stadtteils Gisselberg übernimmt. Veränderung auf dieser Linie hätten somit unmittelbare Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr in Marburg. Es sind derzeit keine bevorstehenden Änderungen an Linienweg und Bedienungsqualität der Linie bekannt. Eine Einbindung von Gisselberg in das Stadtbusnetz ist deshalb weiterhin nicht erforderlich.

Die Integration verkehrlich bedeutender Regiolinien in das Stadtbusnetz erfolgt über die Haltestellen Hauptbahnhof und Erlenring. Eine zusätzliche städtische Erschließungsfunktion soll durch regionale Linien nicht erfolgen, um Fahrzeiten der Fahrgäste aus der Region in die Stadt Marburg nicht unnötig zu verlängern. Regiolinien könnten zudem an Attraktivität für Fahrgäste in die angrenzenden Gemeinden verlieren, wenn Busse durch innerstädtische Pendler zu stark ausgelastet werden, bzw. die Mitfahrt nicht gewährleistet werden kann.

## 4.3 Stadtverkehr Marburg

### 4.3.1 Außenstadtteile

Dilschhausen, Dagobertshausen und Einhausen behalten ihr aktuelles Bedienungskonzept unter Ausweitung der Betriebszeiten an den Wochenenden. Der Stadtteil Gisselberg wird heute durch den RNV über lokale Linien bedient, es sind keine Veränderungen im Angebot beabsichtigt.

Planerisches Ziel der Andienung der Außenstadtteile war der Aufbau eines symmetrischen Fahrplanes und die Etablierung von Durchmesserlinien zur umsteigefreien Verbindung zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt. Dies geschieht teilweise auch durch sogenannte „Linienwechsler“, also der Möglichkeit, im Bus zu verbleiben, wenn dieser an seiner Endstation auf eine andere Linie übergeht.

## Angebotskonzept

### 4.3.1.1 Bereich Allnatal

Der Bereich Allnatal mit Hermershausen, Haddamshausen und Cyriaxweimar wird durch die Linie 17 bedient. Die Linienführung erfolgt im Allnatal im Ring, in der Innenstadt als Durchmesserlinie über die Innenstadtachse von Radestraße zum Erlening und weiter bis nach Schröck und Moischt. Die Linienführung über den Platz der Weißen Rose verbleibt aufgrund der gegebenen Straßeninfrastruktur. Zur Optimierung der Linienführung wird empfohlen, den Straßenabschnitt der Herrmannstraße zwischen Soldatengraben und Neuhöfe sukzessive auszubauen und die Linie dann über Ockershausen zum Wilhelmsplatz zu führen.

Der AST-Verkehr am Samstagabend wird durch ein reguläres Busangebot ersetzt, an Sonntagen erfolgt die Bedienung ganztägig im AST-Betrieb.

An den Kreisstraßen K68 und K69 sind zwei neue Haltestellen „Abzweig Neuhöfe“ und „Polizeioldtimermuseum“ vorgesehen.

### 4.3.1.2 Bereich Michelbach, Sterzhausen und Görzhäuser Hof

Die Stadt Marburg gab im Rahmen der NVP-Bearbeitung als Ziel vor, die Standorte der pharmazeutischen Industrie auch durch eine bessere ÖPNV-Anbindung weiter zu stärken. Zu dessen Umsetzung werden Änderungen auf der Linie 14 vorgenommen.

Die Linie wird von Michelbach Lindenplatz an den Bahnhofsterzhausen verlängert und erhält dort Anschluss an die obere Lahntalbahn Richtung Bad Laasphe und Erndtebrück. Dadurch wird eine Verkürzung der Reisezeiten aus den Gemeinden entlang der Bahnlinie erreicht, der Umweg über den Hauptbahnhof entfällt. Die Fahrpläne der Linie 14 sind dabei sowohl an den Bahnanschluss in Marburg Hbf für Züge von und nach Frankfurt als nunmehr auch an den Bahnhof in Sterzhausen angepasst.

Da der Ortsteil Lahntal-Sterzhausen nicht im Wirkungsbereich der Stadt Marburg liegt, steht die Realisierung unter Vorbehalt Abstimmung zwischen der Universitätsstadt Marburg und dem Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Die Standorte Görzhäuser Hof 1 und 2 werden zukünftig regelmäßig im 30 Min.-Takt angebunden, um Teilzeitkräften sowie Mitarbeitern auf Gleitzeitbasis ein attraktives Angebot auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten offerieren zu können.

Der AST-Verkehr wird sowohl unter der Woche als auch am Wochenende in ein regelmäßiges Bus-Angebot gewandelt, die Bedienungszeiten der Linie am Wochenende in den Morgen- und Abendstunden ausgeweitet. Damit wird auf bestehende Bedienungslücken sowie die hohe Nachfrage im AST-Verkehr reagiert.

### 4.3.1.3 Bereich Cölbe

Die Einbindung der Gemeinde Cölbe in das Stadtliniennetz erfolgt auf Anregung der Stadtwerke Marburg. Zur Attraktivierung führt die Linie 18 von Cölbe in die Marburger Innenstadt. Aus wirtschaftlicher Erwägung ist es zweckmäßig, die Linie darüber hinaus mit Linie 8 zu verknüpfen und bis zum Stadtwald zu verlängern.

Da Cölbe nicht im Wirkungsbereich der Stadt Marburg liegt, steht die Realisierung unter Vorbehalt der Abstimmung zwischen der Universitätsstadt Marburg und dem Landkreis Marburg-Biedenkopf.

### 4.3.1.4 Bereich Ginseldorf und Bauerbach

Die bisherige Linie 11 wird als Durchmesserlinie über die Innenstadtachse zum Stadtwald verlängert. Dadurch bietet sich dem Fahrgast eine umsteigefreie Verbindung in

die Innenstadt. In Folge der neuen Linienverknüpfung verkehrt die „11“ künftig als Linie 8 und verdichtet auf der Innenstadtachse die Linie 18 zu einem 30-Minuten Takt.

Die Auswertung der AST-Nachfrage ergab ein überdurchschnittlich hohes Fahrgastaufkommen in den Abendstunden (höchste AST-Nachfrage in Marburg). Deshalb wird das reguläre Bus-Angebot um zusätzliche Abendfahrten sowohl unter der Woche als auch am Wochenende erweitert, die bisherigen AST-Verkehre entfallen. Die Betriebszeiten am Wochenende werden zeitgleich auf die Morgenstunden ausgedehnt.

#### **4.3.1.5 Bereich Schröck und Moischt**

Die Linie 12 wird in ihrem Fahrtverlauf verändert und führt künftig nicht mehr über die Großseelheimer Straße mit Endpunkt Südbahnhof, sondern als Durchmesserlinie in das Allnatal als Linie 17. Der Linienweg führt neu ab der Hölderlinstraße über Zahlbach – Erlenring – Gutenbergstraße - Wilhelmsplatz. Neben der umsteigefreien Verbindung in die Innenstadt dient die Linie auch der Erschließung der Zahlbach, wenn in den Semesterferien der Betrieb der Linie 9 ausgesetzt ist.

Für die Verbindung zum Südbahnhof eröffnen sich den Fahrgästen zukünftig zwei Alternativen. Zum einen besteht an der Hölderlinstraße eine Umsteigemöglichkeit in die Linien von/zu den Lahnbergen, zum anderen über eine neue Linie 12, die Montag bis Freitag zwischen Südbahnhof und Moischt über Cappel führt. Diese Linie erhält einen Linienwechsler in Moischt – sie geht dort auf die Linie 17 über. Sonntags dient die Linie als Ersatz für die Linie 17 und pendelt zwischen Südbahnhof – Cappel – Moischt und Schröck Bürgerhaus.

Mit der Liniendurchbindung Südbahnhof – Cappel – Moischt – Schröck – Erlenring – Innenstadt in beiden Richtungen wird das Fahrtenangebot von Schröck und Moischt in die Innenstadt unter der Woche verdoppelt.

Moischt und Schröck weisen die zweithöchste Nachfrage im AST-Verkehr auf, daher wird auch auf diesen Linien der AST-Verkehr in ein reguläres Busangebot umgewandelt.

Die Realisierung der Planung der Linie 12 ist aufgrund einer umlauftechnisch Verknüpfung abhängig von der Umsetzung der Planungen der Linie 13. Aus diesem Grund muss die Realisierung beider Linienplanungen zeitgleich erfolgen.

#### **4.3.1.6 Bereich Ronhausen, Bortshausen, Ebsdorf, Hachborn und Ilschhausen**

Für diese Gemeinden wird derzeit ein Zwei-Stunden Grundtakt angeboten, mit zusätzlichen Verstärkerfahrten zwischen Südbahnhof und Bortshausen. Künftig soll ein regelmäßiger Stundentakt auf der Linie 13 etabliert werden. Da die Gemeinden Ebsdorf, Hachborn und Ilschhausen nicht im Wirkungsbereich der Stadt Marburg liegen, steht die Realisation der Verdichtung unter Vorbehalt der Abstimmung mit dem Aufgabenträger zwischen RNV.

### **4.3.2 Innere und äußere Kernstadt**

Prämisse für die Gestaltung des neuen Angebotes in der inneren und äußeren Kernstadt ist die Anpassung des ÖPNV an die steigenden Fahrgastzahlen und Konzentration der Universitätsstandorte auf die Campus Firmanei und Lahnberge. Die Linienverknüpfung im innerstädtischen Bereich wurde überprüft und teilweise überplant, wobei Vorgaben des Aufgabenträgers zu berücksichtigen waren, insbesondere hinsichtlich nachgefragter Pendlerrelationen und von Bürgern geforderten umsteigefreien Verbindungen.

## Angebotskonzept

### 4.3.2.1 Bereich Lahnberge, Richtsberg und Wehrda

Die umfangreichste Änderung erfährt das künftige Angebot im Zuge der Neugestaltung der Anbindung des Campus Lahnberge durch den Wegfall des Ringverkehrs der Linie 7. Zwar wird das Ringkonzept weiter verfolgt, allerdings wurden zur Wahrung der Fahrplanstabilität Stichfahrten nach Wehrda und zum Richtsberg konzipiert. Im Grundsatz verkehren die Busse künftig auf der Relation Wehrda – Hauptbahnhof – Innenstadt – Südbahnhof – Uniklinikum – Hauptbahnhof – Innenstadt – Richtsberg, in der Rückrichtung analog.

Im Beteiligungsverfahren wurde die nicht immer eindeutige Kommunikation der Linienerläufe und Umsteigeverknüpfungen angemahnt. Diese Hinweise werden durch eine Aufteilung der Fahrrelation in vier Linien und einem neuen Liniennummerierungssystem berücksichtigt.

Die Linien 1 und 4 bedienen den Richtsberg, es bleibt somit bei der bestehenden Nummerierung. Die Fahrzeuge pendeln auf der Relation Universitätsklinikum – Hauptbahnhof (über nördlichen Ring) – Innenstadt – Südbahnhof – Richtsberg.

Die Linien 2 und 3 bedienen den Stadtteil Wehrda über Diakonie bzw. über den Kaufmarkt und pendeln auf der Relation Universitätsklinikum – Südbahnhof (über südlichen Ring) – Innenstadt – Hauptbahnhof – Wehrda. Linienwechsler erfolgen an der Haltestelle Universitätsklinikum immer zwischen „geraden“ und „ungeraden“ Liniennummern.

Die Fahrzeiten der Linien sind aufeinander abgestimmt, dass sowohl von/ nach Wehrda, als auch von/ zum Richtsberg sowie von/ zu den Lahnbergen (nördlicher und südlicher Ast) zu den Hauptverkehrszeiten ein 15-Minuten Takt besteht.

Auf der Innenstadtachse zwischen Haupt- und Südbahnhof ergänzen sich die Fahrten der Linien 1 bis 4 zu einem 7,5-Minuten Takt in beiden Richtungen. Durch die zusätzlichen Fahrten werden Engpässe in den Stoßzeiten am Bahnhof Richtung Innenstadt und zurück vermieden, die Vorhaltung eines Verstärkerfahrzeuges am Hauptbahnhof sollte nicht mehr erforderlich sein.

Die Angebote auf den Linien 1 bis 4 stellen den Grundtakt für die Bedienung der Lahnberge dar. Im Fall hoher Nachfragewerte deckt die Linie 9 den dann erforderlichen Kapazitätsmehrbedarf über die Anbindung der Lahnberge an den Campus Firmanei ab.

### 4.3.2.2 Bereich Firmanei und Lahnberge (Linie 9)

Ein schon benanntes Thema des Marburger Nahverkehrs sind die nicht vorhersehbaren Schwankungen in der Nachfrage durch studentische Nutzer. In Ergänzung zum Regelleistungsangebot der Linien 1 bis 4 wird die Buslinie 9 daher als Verstärker beibehalten. Die Linie ist im Umlauf nicht mit einer anderen Linie verknüpft, daher kann sie durch Fahrplananpassungen leicht gestärkt und geschwächt werden.

Der Linienerlauf wird angepasst: Universitätsklinikum – Hölderlinstraße – Zahlbach – Erlenring – Stadthalle – Elisabethkirche – Pilgrimstein – Erlenring – Zahlbach – Hölderlinstraße – Universitätsklinik. Die Linie fährt damit die für den studentischen Verkehr relevanten Standorte in der Innenstadt und auf den Lahnbergen an, eine Bedienung der Unibibliothek wird auf Grund der geplanten Schließung in der neuen Konzeption nicht mehr berücksichtigt.

Die Haltepunkte Erlenring, Elisabethkirche und Rudolphsplatz bieten Umsteigemöglichkeiten zu nahezu allen relevanten Linien des städtischen und regionalen Verkehrs. Die Taktung ist auf einen 15-Min. Takt ausgelegt. In den Semesterferien besteht die Mög-

lichkeit einer Kompletteneinstellung, in der Zahlbach übernimmt die Bedienung die Linie 17.

#### **4.3.2.3 Bereich Cappel und Waldtal**

Anliegen der Bewohner des Waldtals ist die bessere und direktere Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen in Cappel. Hier wird entsprechend die Linienführung angepasst, so dass der neue Linienweg der Linie 22 auf der Relation Waldtal – Erlenring - Wilhelmsplatz – Südbahnhof – Stadtbüro – Cappeler Gleiche verläuft. Fahrplanreserven ermöglichen eine weiterhin regelmäßige Anbindung von Tabor. Die Anbindung des Waldtals über den Hauptbahnhof direkt bis in die Innenstadt wird über die Linie 23 realisiert. Die Anbindung des Südviertels, des Campus Firmanei und des Hauptbahnhofs wird ebenfalls über die Linie 23 sichergestellt. Die Nachfrage auf den Linien von und nach Cappel ist weiter zu evaluieren, bei einer signifikanten Nachfragesteigerung ist das Angebot entsprechend auszuweiten.

Über die Linie 12 wird ein zusätzliches Fahrtangebot zwischen Südbahnhof und Moischer Straße geschaffen. Die Fahrtangebote Montag bis Freitag werden in die Abendstunden ausgeweitet, ebenso am Wochenende. Damit schließt sich eine Bedienungslücke im Regelverkehr.

#### **4.3.2.4 Bereich Stadtwald**

Die Linienführung aus dem Stadtwald in die die Innenstadt bleibt bestehen. Auf Grund der neuen Linienverknüpfungen werden die Linien 5, 8 und 18 nicht mehr durchgebunden, sondern haben ihr Linienende am Platz der Weißen Rose. Die Linien 8 und 18 fahren versetzt zueinander und bieten einen 30-Minuten Takt zwischen Platz der Weißen Rose, Südbahnhof und Hauptbahnhof. Beide Linien sind als Durchmesserlinien geplant, wobei die Linie 8 zwischen Stadtwald, Ginseldorf und Bauerbach verkehrt, die Linie 18 zwischen Stadtwald und Cölbe.

#### **4.3.2.5 Bereich Marbach und Schloss**

Das Bedienungskonzept wird in Marbach nicht geändert, jedoch erhalten die Standorte der pharmazeutischen Industrie eine Aufwertung durch eine Anbindung an die Bahn in Sterzhausen über die Linie 14. Für die Pendler aus dem westlichen Kreisgebiet ist bei Fahrten mit der Oberen Lahntalbahn ein Umweg über den Hauptbahnhof zum Standort Behringwerke nicht mehr erforderlich.

Die Anbindung des Schlosses erfolgt mit der Linie 10 hauptsächlich für touristische geprägte Nachfragen. Neu ist die Linienführung über Hauptbahnhof – Elisabethkirche – Pilgrimstein – Markt – Schloss – Erlenring – Hauptbahnhof, die eine direkte Anbindung der touristischen Punkte ab Hauptbahnhof bietet. Zur Umlaufoptimierung werden die Linien 10 und 20 miteinander verknüpft, die Fahrzeuge können allerdings auch linienrein eingesetzt werden.

#### **4.3.2.6 Bereich Aquamar**

Eine, seitens des Behindertenbeirats der Universitätsstadt Marburg gestellte, jahrelange Forderung ist die bessere Anbindung des Sport- und Freizeitbads AquaMar durch eine Verlängerung Linie 20, die in das Liniennetz aufgenommen wird.

## 4.4 Prüfauftrag innovative Bedienungskonzepte

### 4.4.1 Seilbahn Marburg

Ein viel diskutiertes Thema in der Stadt Marburg ist der Bau einer Seilbahn als kostengünstiges und umweltfreundliches Transportmittel zu den Lahnbergen. Im Rahmen der NVP-Erstellung wurde das Planungsbüro gebeten, die Auswirkungen einer Seilbahn auf das Stadtbusnetz zu prüfen.

Systemimmanente Spezifika von Seilbahnen sind nachfolgend gelistet, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- Seilbahnen erfüllen Punkt-zu-Punkt-Erschließungen, keine Flächenerschließungen;
- Seilbahnen sind Stetigförderer, auf Schwach- und Spitzenzeiten kann eingeschränkt reagiert werden;
- die Beförderungskapazität ist zudem über die (limitierte) Anzahl und Größe der Kabinen vorgegeben;
- Seilbahnen verfügen über eine ortsfeste Infrastruktur, Berg- und Talstation, optional mit einer ggf. zwei Zwischenstation/en.
- Seilbahnsysteme sind grundsätzlich für langfristige und konstante Nachfrageströme ausgelegt, Anpassungen an geändertes Nutzerverhalten können nur aufwändig realisiert werden. Reine Kapazitätsanpassungen können durch Zu- und Aushängen von Kabinen erfolgen.

Hinsichtlich der sozialräumliche Strukturen und Anforderungen an die ÖPNV-Nachfrage im Bereich Innenstadt – Lahnberge sind zu beachten:

- Die Wohnstandorte der Mitarbeiter der Universitätsklinik sind dispers verteilt. Innerhalb der inneren und äußeren Kernstadt ist ein Schwerpunkt der Wohnstandorte Bereich Südviertel, Altstadt, Nordviertel, Hansenhaus, Wehrda, Marbach und Ockershausen.
- Die Wohnstandorte der Studierenden konzentrieren sich auf die Stadtteile der äußeren und inneren Kernstadt, dazu gehören die Altstadt, das Südviertel, Nordviertel und Wehrda mit jeweils 200 bis 400 Studierenden und die Bereiche Richtsberg und Hansenhaus und Cappel mit jeweils 100 bis 200 Studierenden.
- Der Campus Lahnberge erstreckt sich auf einer Länge von ca. zwei Kilometern in Nord-Süd-Richtung.
- Der Campus Firmanei erstreckt sich auf einem ca. zwölf Hektar großen Gebiet und umfasst das ehemalige Klinikviertel zwischen Pilgrimstein und Deutschhausstraße sowie den alten Botanischen Garten und das Areal um die ehemalige Brauerei.

Ziel des ÖPNV sollte eine schnelle Beförderung der Studierenden und Mitarbeiter zwischen den Universitätsstandorten und den Wohnorten sowie zwischen den Universitätsstandorten sein. Die Verteilung der Wohnorte zeigt aber, dass im Falle einer Seilbahn-Realisierung erhebliche Zu- und Abbringerverkehrsleistungen sowohl zur Tal- als auch zur Bergstation eingerichtet werden müssten.

Kapazitätsberechnungen haben ergeben, dass trotz einer Seilbahnverbindung der Fahrzeugbedarf nur marginal unter dem einer Busdirektanbindung der Lahnberge läge.

Auch bliebe es bei einer Busverbindung entlang der von der Linie 7 bedienten Gebiete, wenn auch in geringerer Taktung.

Auf Grund der Schwankungsbreite in der Nachfrage sowohl im Tages- als auch im Jahresverlauf, der eine hohe Variabilität des ÖPNV-Systems fordert, erscheint ein Stetigförderer keine geeignete Alternative.

Das vorliegende Angebotskonzept sieht einen „Ferienfahrplan“ für vier Wochen im Jahr vor. Dieser beschreibt ein reduziertes Leistungsangebot zu Zeiten von Semester- und Schulferien. In dieser Zeit verkehrt die Linie 9 nicht. Um die Erschließung der Großseelheimer Straße und im Bereich des Studentendorfs sicherzustellen, müssen die Äste der Linien 1 bis 4 (bisherige Linie 7) entlang des Nord- als auch des Südkorridors zwischen Innenstadt und Lahnbergen weiterhin betrieben werden. In der vorlesungsfreien Zeit wäre der Betrieb der Seilbahn aus Kapazitätsgründen nicht notwendig und könnte dann eventuell eingestellt werden.

Entscheidendes Kriterium für die Nachfrage im ÖPNV ist neben einer hohen Taktung und Verknüpfung im Netz der Fahrzeitvergleich im Verhältnis zum PKW. Das Gutachten zur Seilbahn weist ab Standort Firmanei zur Haltestelle Universitätsklinikum einen Fahrzeitgewinn gegenüber dem Bus von sechs Minuten auf. In dieser Rechnung wurden An- und Abfahrten zu/von den Haltestellen im Stadtgebiet sowie auf den Lahnbergen nicht berücksichtigt. Bezieht man An- und Abfahrten aus den Stadtteilen zur Seilbahn mit ein, ergeben sich (ohne Wartezeit zum Umsteigen) die in Tabelle V-4 aufgeführten Reisezeiten.

Beim Kriterium Fahrtenhäufigkeit liegt ein Stetigförderer deutlich im Vorteil gegenüber dem Bus, Wartezeiten sind gering oder marginal. Allerdings gilt zu bedenken, dass bei Anschlussverbindungen über das Busnetz Wartezeiten anfallen und die Reisekette somit nicht frei von Wartezeiten bleibt.

Relation	Seilbahn	Bus	Fahrzeitgewinn Seilbahn
Wehrda Sachsenring – Unversitätsklinikum	34 Min.	38 Min.	+ 4 Min.
Richtsberg, Eisenacher Weg - Universitätsklinikum	44 Min.	17 Min.	- 27 Min.
Cappeler Gleiche - Universitätsklinikum	37 Min.	28 Min.	- 9 Min.
Wehrda Sachsenring – Botanischer Garten	39 Min.	43 Min.	+ 4 Min.
Richtsberg, Eisenacher Weg – Botanischer Garten	49 Min.	12 Min.	- 37 Min.
Cappeler Gleiche – Botanischer Garten	42 Min.	23 Min.	- 19 Min.

Tabelle V-4: Reisezeitvergleich Seilbahn – Bus; ohne Berücksichtigung von Wartezeiten bei Umsteigevorgängen

[Ingenieurbüro Arno Schweiger (2014), Stadtwerke Marburg (2014)]

## Angebotskonzept

---

Die Integration einer Seilbahn in ein ÖPNV-Gesamtsystem erscheint innovativ und würde die Universitätsstadt Marburg zu einem – sicher stark beachteten – Alleinstellungsmerkmal im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes verhelfen.

In der Gesamtschau, insbesondere unter wirtschaftlichen Erwägungen und der Zielsetzung weitgehend umsteigefreier Angebote für die Fahrgäste, sollte die Weiterverfolgung eines Seilbahnprojekts überdacht werden.

### 4.4.2 Straßenbahn

Neben dem Projekt Seilbahn wird in Marburg auch die Wiedereinführung einer Straßenbahn diskutiert. Die Stadtwerke Marburg gaben in diesem Zusammenhang bereits im Jahr 2014 ein erstes Gutachten in Auftrag, welches sich mit den grundlegenden Aspekten (mögliche Trassierung, Aufbau einer Infrastruktur) einer Implementierung einer Straßenbahn in Marburg befasst.

Die Idee der Neuplanung einer Straßenbahn sowie die daraus folgenden Auswirkungen auf das Stadtbusnetz können im vorliegenden Nahverkehrsplan keinen Eingang finden, dies würde eine umfangreiche Studie zum Thema (Trassierung, Systemtechnik, Nachfragepotential, Kosten/Nutzen etc.) erfordern, die über das von den Stadtwerken veranlasste Gutachten weit hinausgeht.

### 4.4.3 Elektromobilität mit Omnibussen

Zum 1. April 2016 wurde in der Universitätsstadt Marburg eine Umweltzone eingerichtet. Im Vorfeld hatten die Stadtwerke Alternativen zu den überwiegend erdgasbetriebenen Bussen intern diskutiert. Es zeigte sich, dass die Elektromobilität einen weiteren Lösungsansatz darstellt, wie die Stickoxid-Problematik in der Innenstadt gelöst werden kann.

Im Vergleich zu schienengebundenen Verkehren könnte durch die sukzessive Umstellung des Fuhrparks des Marburger Stadtverkehrs auf elektrisch angetriebene Omnibusse eine ganzheitliche Lösung für das gesamte Stadtgebiet realisiert werden. Der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen würde gegenüber dem Status Quo zu erheblichen Verbesserungen hinsichtlich der Lärm- und Abgasemissionen, des Fahrkomforts und der möglichen Reisezeitverkürzung durch bessere Beschleunigungswerte führen.

Zurzeit werden im Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Marburg folgende Modelle zur Realisierung der Elektromobilität im straßengebundenen ÖPNV diskutiert:

- Hybridfahrzeuge

Bei Hybridfahrzeugen befinden sich mindestens zwei Energieumwandler (z.B. Brennstoffzelle oder Verbrennungsmotor und Elektromotor) und zwei Energiespeichersysteme (Traktionsbatterie und Kraftstoff) in einem Fahrzeug. Die Antriebsarten lassen sich unterscheiden nach seriellem, parallelem und Mischhybrid.

- Dieselhybrid

Bei parallelen Hybridfahrzeugen läuft der Dieselantrieb dauerhaft und wirkt direkt auf den Fahrstrang, der Elektromotor wirkt unterstützend beim Anfahren. Beim seriellen Hybridantrieb wird über den Dieselmotor ein Generator angetrieben und die mit diesem erzeugte elektrische Energie in einer Traktionsbatterie zwischengespeichert. Der Antrieb erfolgt rein elektrisch über einen zentralen Motor oder mehrere Radnabenmotoren.

- Brennstoffzellenantrieb  
Bei Brennstoffzellenantrieben handelt es sich in der Regel um serielle Hybride. Hierbei produziert eine Brennstoffzelle elektrische Energie, die entweder direkt in Vortrieb umgesetzt - oder in einer Traktionsbatterie zwischengespeichert wird.
- Elektrobusse  
Bei Elektrobusen steht im Gegensatz zu Hybridfahrzeugen nur der elektrische Antrieb als Energieumwandler und -speichersystem zur Verfügung. Dabei ist in die Betriebsformen O-Busse, Duo-Busse und batteriebetriebene Fahrzeuge zu unterscheiden.
  - Oberleitungsbetrieb (O-Busse)  
Ein O-Bus wird über einen oder mehrere Elektromotoren angetrieben. Den dafür benötigten Fahrstrom bezieht der Bus mittels Stangenstromabnehmern aus einem zweipoligen Fahrdraht, der über Oberleitungsmasten entlang des Fahrwegs aufgehängt ist.
  - Duo-Bus  
Duo-Busse sind bimodale Fahrzeuge, die über dem O-Bus analoge Funktionsweisen verfügen, jedoch zusätzlich noch mit einem Verbrennungsmotor-Hilfsantrieb (dieselelektrisch oder dieselhydraulisch) ausgestattet sind. Es kann entweder im Oberleitungsbetrieb, oder im Verbrennungsbetrieb gefahren werden, ein Energiespeicher in Form einer Traktionsbatterie ist nicht vorhanden.
  - Batteriebetrieb  
Die Antriebsenergie bei Batteriebusen wird ausschließlich über eine mitgeführte Traktionsbatterie bezogen, welche an Ladepunkten auf der Strecke und/oder im Betriebshof wieder aufgeladen wird. Hinsichtlich der Betriebssysteme und Ladeinfrastruktur sind derzeit unterschiedliche System in Erprobung.

Die Alternative der induktiven Nachladung an den Haltestellen wurde von den Stadtwerken im April 2016 sowohl intern als auch öffentlich getestet.

Für einen umweltfreundlichen Stadtverkehr sind Elektrobusse eine Alternative als Ersatz für die konventionelle Dieselflotte. Die Vorteile zeigen sich vor allem in einer deutlichen Reduktion der Lärm- und Abgasemissionen sowie in einem höheren Fahrkomfort.

Allerdings erlaubt die technische Entwicklung (mit Ausnahme der O-Busse) derzeit noch keinen wirtschaftlich vertretbaren Einsatz im Linienverkehr.

- Unter anderem besteht bei batteriebetriebenen Fahrzeugen noch kein herstellerübergreifendes normiertes System zum Nachladen von Fahrzeugen;
- die Installation der Ladeinfrastruktur ist mit hohen Kosten verbunden;
- die verbauten Traktionsbatterien haben nur eine begrenzte Lebensdauer.

Auch im Falle von Verspätungen müssen Nachladezeiten an Endhaltestellen eingehalten werden, eine verkürzte Wendezeit zum Ausgleich der Verspätung kann nicht erfolgen, die Verspätung wird in die nächste Fahrt „mitgenommen“.

## Angebotskonzept

---

Für einen Oberleitungsbetrieb sind die Infrastrukturen mit der zugehörigen Leistungselektronik aufzubauen. Neben den baulichen Herausforderungen ist der nicht unerhebliche Eingriff in die Ästhetik des Stadtbildes zu berücksichtigen.

Für alle Fahrzeuge gilt, dass die Anschaffungspreise das ca. 2 bis 2,5 -fache von dem eines dieselbetriebenen Fahrzeuges betragen.

## 5 Monitoring

Die im Angebotskonzept enthaltenen Maßnahmen erfordern bei ihrer Realisierung von allen Beteiligten des ÖPNV in Marburg großes Engagement. Insofern sollte der Umsetzungsgrad ständig überprüft werden, um Erreichtes zu sichern und ggf. nachsteuern zu können.

Ziel eines Monitorings ist die Erfassung, Beobachtung und Überwachung des Umsetzungsstandes der im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Maßnahmen (Bsp. Erneuerung der Haltestellen und Fahrzeugflotte) und der kontinuierliche Abgleich mit den Zielvorgaben. Auch ist in diesem Rahmen zu eruieren, ob die in der Bestandsaufnahme zugrunde gelegten Prognosen zur Stadtentwicklung (Bevölkerungsprognose, Studierendenzahlen etc.) eingetreten sind, oder aufgrund von Abweichungen eine Korrektur der Planungsziele notwendig wird.

Das Monitoring sollte über die LNO der Universitätsstadt Marburg (Stadtwerke Marburg Consult GmbH) erfolgen, dabei wären drei Arten des Monitorings anzuwenden, ein kontinuierliches, ein etappenweises und ein anlassbezogenes Monitoring.

Das **kontinuierliche Monitoring** erfolgt regelmäßig während der gesamten Laufzeit des Nahverkehrsplanes und umfasst die Prüfung und Einhaltung von festgelegten Leistungs- und Qualitätsstandards. Dies betrifft hauptsächlich die im Verkehrsvertrag festgelegten Anforderungen zur Bedienung (werden Fahrten wie im Fahrplan veröffentlicht, durchgeführt) und die Wartung und Pflege von Fahrzeugen.

Das **etappenweise Monitoring** erfolgt zu vorher festgesetzten Zeitpunkten und dient der Überprüfung der Umsetzung langfristiger Ziele wie beispielsweise der Ausbau der Haltestellen, der Überprüfung von Flottenalter und -zusammensetzung oder der Anpassung von Verkehren auf der Schiene bei Fahrplanwechseln.

Das **anlassbezogene Monitoring** dient der Überprüfung und Sicherstellung einer angemessenen Verkehrsleistung zu bestimmten nicht oder bedingt vorhersehbaren Anlässen. Darunter fallen z.B. die Überprüfung der Linienkonzeption bei Baustellenfahrplänen oder Fahrplanwechsel, oder veränderte Verkehrsströme im Ausbildungsverkehr. Auf die Ergebnisse eines anlassbezogenen Monitorings sollte sowohl kleinräumig (Bsp. Verstärkerbus) oder großräumig (Bsp. Überplanung des gesamten Stadtnetzes bei Sperrung von zentralen Straßen) in der Verkehrsplanung kurzfristig reagiert werden können. Das Beschwerdemanagement zählt zum anlassbezogenen Monitoring.

Zur Erfüllung der Monitoring-Aufgabe sind der LNO durch das/die ausführenden Verkehrsunternehmen entsprechende Leistungsdaten zur Verfügung zu stellen. Einzelheiten hierzu sind in den Verkehrsverträgen festzulegen.

## VI Maßnahmenwirkung und -bewertung

### 1 Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage

#### 1.1 Demographischer Wandel und Mobilität

Die Auswirkungen des demographischen Wandels werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Auch wenn die Folgen für die Universitätsstadt Marburg im kommenden Jahrzehnt noch verhalten sind, werden die Veränderungen langfristig deutlich spürbar sein.

- Die Konsequenzen aus den soziodemographischen Prozessen auf das Verkehrsgeschehen treten nicht schlagartig auf, sondern verlaufen langsam, aber kontinuierlich und je nach Region mit verschiedenen Geschwindigkeiten – im Gegensatz beispielsweise zu einer Werksschließung und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort.
- Die Einwohnerzahl blieb in Marburg 2009 bis 2014 weitgehend konstant. Bis zum Jahr 2030 werden Einwohnersteigerungen prognostiziert. Jedoch verläuft die Bevölkerungsentwicklung nicht in allen Stadtbereichen gleichartig, so sind manche Stadtteile von Einwohnerrückgängen betroffen.
- Der Steigerung der Wohnbevölkerung geht in der Regel mit einer Zunahme des gesamten Verkehrsaufkommens einher (Anzahl Wege bzw. Anzahl Fahrten). Darüber hinaus kann sich die Verkehrsleistung weiterhin erhöhen, weil die pro Person zurückgelegten täglichen Wegelängen stetig ansteigen, zumindest bei den sog. „mobilen“ Personen, die außerhäusliche Aktivitäten (Ausbildung, Beruf, Einkauf, Freizeit) unternehmen.
- Ein wichtiges Kundenpotenzial des ÖPNV stellen Kinder und Jugendliche dar, die öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zu ihren Schul- und Ausbildungsstätten sowie in ihrer Freizeit nutzen. Diese Altersgruppe ist in Marburg von Rückgängen betroffen.

#### 1.2 Künftige Seniorengenerationen und ÖPNV-Nutzung

Die Anzahl der über 65-Jährigen wird in Marburg weiter zunehmen. Zum heutigen Zeitpunkt kann nicht damit gerechnet werden, dass die größer werdende Gruppe der Senioren die schwindende Gruppe der Kinder und Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV mengenmäßig ersetzen wird.

Für diese These spricht, dass immer mehr Senioren einen Führerschein und einen permanenten Zugang zu einem Pkw im Haushalt haben, der weiterhin in ihrer Alltagsmobilität zum Einsatz kommt.

Der erhöhte Führerscheinbesitz trifft in besonderem Maße auf Seniorinnen zu. Durch den Kohorteneffekt werden im kommenden Jahrzehnt hessenweit nahezu 9 von 10 Seniorinnen über einen Führerschein verfügen. Dann werden sie mit den Männern ab 60 Jahren aufwärts gleichauf liegen, bei denen 2002 in Hessen schon eine Führerschein-

**Maßnahmenwirkung und -bewertung**

quote von 90 % festgestellt wurde (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main* et al. 2005, S. 18). Außerdem hat ein Großteil der künftigen Seniorenengeneration außerhalb der Ballungsräume über Jahrzehnte einen „automobilen“ Lebensstil adaptiert, dessen Routinen auch nach Ausscheiden aus dem aktiven Erwerbsleben fortgeführt werden.

Unabhängig davon entfallen die Gründe, täglich lange Wege zu einer Ausbildungsstätte oder zu einem Arbeitsplatz zurücklegen zu müssen. Die Wegehäufigkeit in Bezug auf alle Personen verringert sich mit zunehmendem Alter allmählich, da nicht jeden Tag Wege unternommen werden müssen, so dass der Anteil der täglich „mobilen“ Personen signifikant zurückgeht. Auch die zurückgelegten Entfernungen nehmen nach Wegfall der maßgebenden Gründe deutlich ab. Stattdessen findet im Alltag eine vermehrte Orientierung auf das Wohnumfeld bzw. innerhalb der Wohngemeinde statt.

Bei kurzen Wegen im Wohnumfeld hat es der ÖPNV aber mit systembedingten Nachteilen zu tun. Im Nahbereich bis zu 1 km überwiegen deutlich über alle Raumkategorien das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren, die zusammen auch noch bei Wegen bis zu einer Länge von 2 km einen großen Anteil an der Verkehrsmittelwahl haben (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main* et al. 2005, S. 52).

**1.3 Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV**

Externe und interne Entwicklungen des Schulsystems und der Schulstandorte beeinflussen die Verkehrsnachfrage im ÖPNV-System hinsichtlich Fahrgastaufkommen, Wegelängen oder Bedienzeiten und ziehen Angebotsanpassungen besonders im straßengebundenen ÖPNV nach sich. Eine Auswahl wichtiger Einflussfaktoren und deren Auswirkungen wird in Tab. VI-1 stichwortartig besprochen, wobei diese Liste allgemein und nicht konkret in Bezug auf Marburg zu verstehen ist.

Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
sinkende Schülerzahlen	geringeres Verkehrsaufkommen weniger Kapazitätsbereitstellung und langfristig voraussichtlich geringerer Fahrzeugbedarf zur Spitzenstunde
Schließung von Schulstandorten	höhere Verkehrsleistung (Pkm) zusätzliche Beförderungsleistungen zu anderen Schulstandorten hohe Betriebskosten pro Fahrgast bei Fahrten mit geringer Besetzung, wenn niedriges Fahrgastaufkommen räumlich dispers verteilt ist
Neugründung von Schulen in privater bzw. in freier Trägerschaft	ausgeprägte Differenzierung der Schülerverkehrsverflechtungen erhöhter Betriebsaufwand

Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
Ausdifferenzierung der schulischen Angebote an verschiedenen Standorten	höhere individuelle Verkehrsleistung pro Auszubildend geringeres Bündelungspotenzial ggf. gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten, Abnahme der Lastrichtungsspitzen
Inanspruchnahme der freien Schulwahl (in Hessen derzeit nicht bei Grundschulen und beruflichen Schulen in öffentlicher Trägerschaft, nur bei allgemein bildenden weiterführenden Schulen)	höherer Aufwand, Nachfrage und Angebot im Ausbildungsverkehr aufeinander abzustimmen geringeres Bündelungspotenzial aufgrund diffuser Quelle-Ziel-Ströme Wünsche aus Eltern- und Schülerschaft zur Schaffung neuer Verbindungen, obwohl Bündelungspotenzial insgesamt gering bleibt
Zunahme des Nachmittagsunterrichts und nachmittäglicher Betreuungsangebote	zeitliche Verlagerung der Nachfrage von den Mittags- auf die Nachmittagsstunden Streuung des nachmittäglichen Verkehrsaufkommens, gleichmäßigere Flottenauslastung zusätzliche Fahrten an Nachmittagen, entsprechend höhere Fahrleistung
inklusive Bildung	Beförderung von Schülern mit Behinderungen vorzugsweise im allgemeinen Linienverkehr nach § 42 PBefG und im SPNV anstatt im freigestellten Schülerverkehr Einsatz von barrierefreien bzw. -armen Fahrzeugen barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entlang von Linien für den Ausbildungsverkehr
Schulform SI/SII mit acht Jahrgangsstufen statt neun Jahrgangsstufen („G8“)	um eine Jahrgangsstufe reduziertes Fahrgastaufkommen im schulbezogenen Verkehr ggf. Rückverlagerung von MIV-Mitfahrten auf den ÖPNV, da weniger Schüler das Führerscheinalter erreicht haben werden

Tabelle VI-1: Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV  
[eigene Zusammenstellung]

## 1.4 Auswirkungen der Studierendenzahlen auf den ÖPNV

Die Anzahl der Studierenden in Deutschland und auch in Marburg ist in den letzten Jahren stark gewachsen, was insbesondere auf den steigenden Anteil von Schulabgängern zurückzuführen ist, welche sich für ein Studium anstelle einer klassischen Berufsausbildung entscheiden. Diese Entwicklung dürfte auch in den nächsten Jahren, trotz insgesamt sinkender Schülerzahlen, anhalten.

Die Nutzungsrate des ÖPNV durch Studierende ist hoch, auch aufgrund des mit der Einschreibung verpflichtenden Kaufs eines Semestertickets. Darüber hinaus wird durch die

## Maßnahmenwirkung und -bewertung

Verlagerung weiterer universitärer Einrichtungen auf die Lahnberge zusätzlicher Verkehr generiert. Es kann deshalb von einer insgesamt wachsenden ÖPNV-Nachfrage durch Studierende ausgegangen werden.

### 1.5 Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand

Die in den vorangegangenen Kapiteln skizzierten Entwicklungen wirken sich besonders auf die Nutzungszahlen im straßengebundenen ÖPNV aus. Die Verkehrsnachfrage zu den ausbildungsbezogenen Einrichtungen verhält sich etwa in gleichem Maße wie zur Bevölkerungsentwicklung. Die Verkehrsnachfrage im Jedermann-Verkehr wird – soweit entsprechende Angebotsstrukturen vorhanden sind – bestimmt durch

- das Verhalten der in ihrer Verkehrsmittelwahl freien Entscheider,
- aber auch von Reisezeitvergleichen sowie
- von individuellen Preisvergleichen von Pkw- gegen ÖPNV-Nutzungskosten.

Gegen Ende des vergangenen Jahrzehnts ließ der vorübergehende Einbruch der Wirtschaftsleistung in der Bundesrepublik Deutschland, ausgelöst durch die weltweite Finanzkrise und mit Auswirkungen auf die Beschäftigungshöhen, viele Verkehrsnachfrageprognosen schnell Makulatur werden. Kaum waren diese angepasst, erholten sich Wirtschaft, Arbeitsmarkt und verfügbares Einkommen wieder. Insofern weisen Vorhersagen zur künftigen Entwicklung der Fahrgastzahlen Unschärfen auf, soweit es Nachfrage-segmente mit starker Orientierung auf berufsbedingte bzw. geschäftlich bedingte Wege oder kostenintensive Freizeitwege betrifft.

Die Intention der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans für die Universitätsstadt Marburg liegt indes in einer weitgehenden Fortführung des bestehenden Angebots, mit partiellen Angebotsausweitungen einerseits und Anpassungen im gesamten System andererseits.

Insofern ist es das Ziel des Angebotskonzeptes, durch gezielte Verbesserungen im Angebot die Gesamtnachfrage durch Neukundengewinnen zu erhöhen.

## 2 Maßnahmenwirkung

Das Angebotskonzept sieht verschiedene Maßnahmen für den Busverkehr in Aufgabenträgerschaft der Universitätsstadt Marburg vor (vgl. Kap. V), die Änderungen beim Rahmenverkehrsangebot gegenüber dem aktuellen Zustand bedeuten. Darüber hinaus listet das Angebotskonzept investive Maßnahmen auf, die insbesondere auf den barrierefreien Aus- und Umbau von Haltestellen abzielen. Die Wirkungen der Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage werden im vorliegenden Unterkapitel überschlägig umrissen und eingeschätzt.

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um eine moderate Fortentwicklung des Bestandsnetzes, die entweder positive oder nur geringe Auswirkungen auf das gesamte Nachfragevolumen im ÖPNV haben wird. Die nachfrageseitigen Effekte werden nicht schlagartig eintreten, da ein Großteil der Maßnahmen sukzessiv und im Rahmen der finanziellen Machbarkeit umgesetzt werden kann.

Größere Anpassungen beim Verkehrsangebot und dadurch ausgelöste Nachfrageveränderungen ergeben sich durch die Bedienung bzw. Anbindung der beiden Nachbarorte

Sterzhausen und Cölbe. Weitere nachfragerrelevante Anpassungen sind im Bereich der Außenstadtteile im Rahmen der Ausweitung der sonntäglichen Betriebszeiträume geplant. Mit der vereinfachten Struktur der Anbindung des Universitätscampus Lahnberge sind Nachfragezuwächse erwartbar.

In der Tab. VI-2 sind die Einzelmaßnahmen zu Gruppen aggregiert und hinsichtlich ihrer zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen eingeschätzt. Die qualitativ orientierte Prognose gibt an, mit welchen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage im ÖPNV nach erfolgter Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich zu rechnen sein wird.

**Legende zur Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage**

	Fahrgastnachfrage steigt deutlich an
	Fahrgastnachfrage steigt leicht an
	keine Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage
	Fahrgastnachfrage geht leicht zurück
	Fahrgastnachfrage geht deutlich zurück

Aggregierte Maßnahmen	Erläuterungen	Wirkung
Anbindung von Umlandgemeinden an das Stadtbussystem	Anbindung des Bahnhofs Sterzhausen durch die Linie 14	
	Erschließung von Cölbe durch die Linie 18	
Ausweitung von Bedienzeiträumen	Anbindung der Außenstadtteile Sonntag vormittags und teilweise Ausweitung des Angebots abends	
AST-Verkehr	Reduzierung des AST-Verkehrs zugunsten regelmäßiger Busverbindungen auf mehreren Linien; teilweise verbunden mit einem weniger dichten Takt des Angebots	
Taktverdichtung	Verdichtung auf einen Stundentakt auf Linie 13	
Reduziertes Fahrplanangebot in Ferienzeiten	Reduktion des Fahrplantaktes montags bis freitags auf mehreren Linien während vier Wochen in den Sommerferien	
Beschleunigung von Verbindungen	Beschleunigung durch die Anschaffung und Nutzung leistungstärkerer Fahrzeuge	

**Maßnahmenwirkung und -bewertung**

Aggregierte Maßnahmen	Erläuterungen	Wirkung
Verständlichere Netzstruktur	Verzicht auf die Ringlinie 7, stattdessen mehrere einzelne Linien zur Anbindung des Universitätscampus Lahnberge an die Innenstadt und andere Stadtbereiche	↗
Umsteigefreie Verbindungen	Schaffung zahlreicher neuer umsteigefreier Verbindungen zwischen Stadtbereichen; auch aufgrund der Durchbindung von Fahrzeugen über verschiedene Linien	↗
Verlängerung von Linienverläufen	Anbindung des Universitätsstandortes Lahnberge an den Campus Firmani durch Verlängerung der Linie 9	↗
Schließung von Netzlücken	Schaffung einer Direktverbindung von Moischt über Cappel zum Südbahnhof auf der Linie 12	↗
Barrierefreier ÖPNV	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	↗
	Einheitliche Ausstattung bezüglich Kontrastierung sowie der sensorischen Ausstattung von Griffstangen und Tastern	→
Steigerung Fahrgastkomfort	Ausstattung aller Regelfahrzeuge mit Klimaanlage und modernen Fahrgastinformationssystemen	↗

Tabelle VI-2: Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage  
[eigener Entwurf]

Zur Abschätzung der künftigen Nachfrage wurde eine Verknüpfung aus den hochgerechneten Daten der Fahrgasterhebung, der Fahrkartenverkäufe und der Bevölkerungsprognose mit einer qualifizierten Bewertung der neuen Angebotskomponenten hinterlegt.

Bei einer Fortführung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebots (ohne Umsetzung der im Nahverkehrsplan genannten Maßnahmen) ohne veränderte äußere Rahmenbedingungen, wie z. B. erhebliche Kostensteigerungen im motorisierten Individualverkehr, bedeutet dies gleichermaßen einen leichten Anstieg der Fahrgastnachfrage und damit der zu erwartenden Einnahmen, insbesondere aufgrund der Zunahme der Nutzergruppe der Studierenden. Auf der anderen Seite ist von steigenden Kosten bei der Betriebsleistungserbringung auszugehen (z. B. Tarifabschlüsse, Dieselpreis). Ohne attraktivitätssteigernde Maßnahmen im ÖPNV-Angebot würde sich die Schere zwischen (Betriebs-)kosten und Erlösen weiter öffnen und die heute vorhandene Unterdeckung erhöhen.

Nach Umsetzung aller im Angebotskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen für lokalen straßengebundenen ÖPNV ist in der Gesamtschau mit einem **Zuwachs** des Fahrgastaufkommens während der Gültigkeitsdauer des Nahverkehrsplans um **etwa 13 %** zu rechnen. Dieser Wert setzt sich zusammen aus einer Bevölkerungssteigerung – und damit einer Steigerung des Nachfragepotenzials – um etwa 2,5 % sowie einer Attraktivitätszunahme des Stadtbusverkehrs durch die vorgeschlagenen Maßnahmen, welche einen weiteren Fahrgastanstieg um etwa 10 % bewirkt. In Abbildung VI-1 werden die zu erwartenden Veränderungen der Fahrgastnachfrage in zwei Szenarien (ohne und mit vollständiger Umsetzung der Maßnahmen) dargestellt.

Insgesamt ergibt sich nach Umsetzung der Maßnahmen eine prognostizierte Zunahme **von 14,22 Mio. auf 16,04 Mio. Fahrgäste** p.a. sukzessive bis 2020.

Die prognostizierten Tendenzen verstärken oder verkehren sich ins Gegenteil im Falle einschneidender lokaler Ereignisse, wie beispielsweise

- der Ansiedlung oder des Wegfalls größerer Arbeitgeber,
- bei überdurchschnittlichen Veränderungen der Reisekosten.

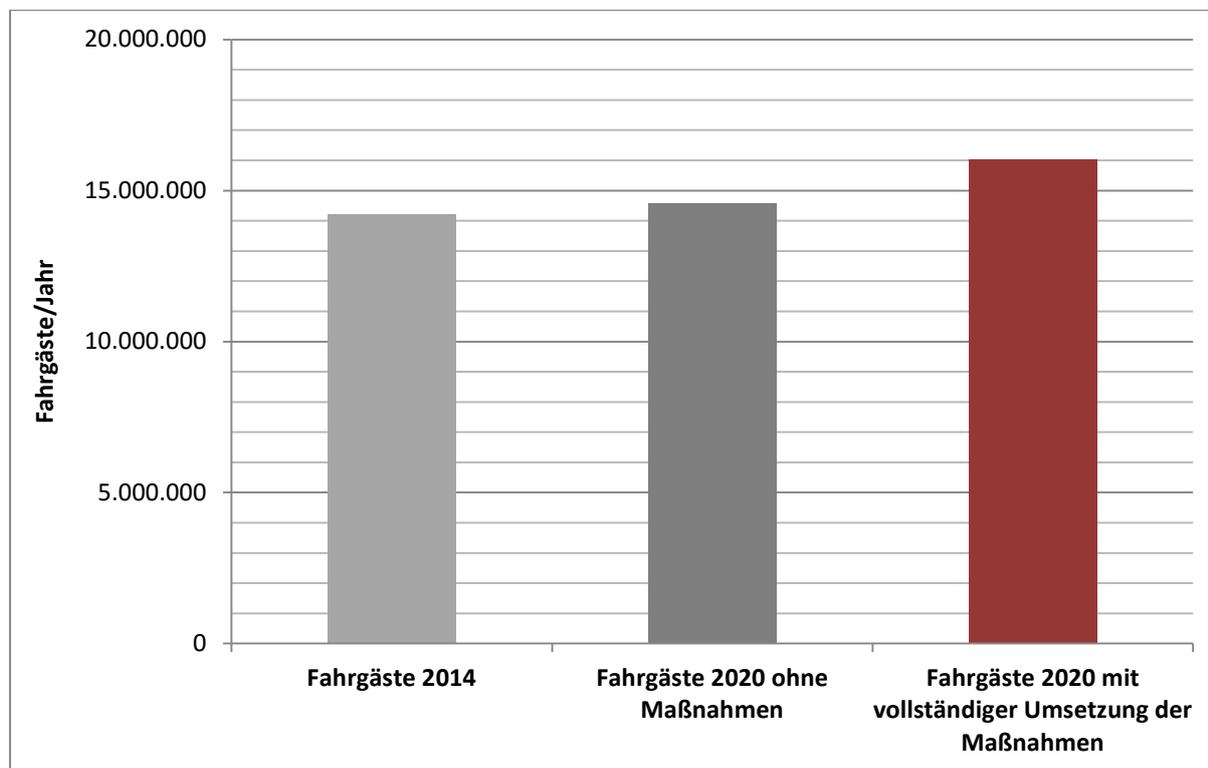


Abbildung VI-1: Entwicklung der Fahrgastnachfrage  
[eigener Entwurf]

**Maßnahmenwirkung und -bewertung**

### 3 Maßnahmenbewertung

Bei der Maßnahmenbewertung handelt es sich um eine fachliche Prioritätenreihung, in der die aggregierten Maßnahmen zum Leistungsangebot anhand folgender Kriterien beurteilt werden:

- Nachfragewirkung
- Kostenwirkung und Wirtschaftlichkeit
- Gesetzliche Vorgaben

Maßnahme	Umsetzungshorizont	Priorität
Ersatz leistungsschwacher Fahrzeuge	2016-2020	+++
Barrierefreier Ausbau der Haltestellen	2016-2021	+++
Umsetzung des zukünftigen Liniennetzes	Ab 2016; aufgrund der weitreichenden Auswirkungen auf Fahrzeugumlaufplanung ist eine sukzessive Umsetzung schwierig. Stattdessen sollten schrittweise betrieblich verknüpfte Linienspakete umgesetzt werden, falls eine unverzügliche Umstellung des gesamten Systems nicht möglich ist	++
Ausweitung von Bedienzeiträumen	Ab 2016	++
Reduzierung des Angebots in den Sommerferien	Ab 2016	++
Ausstattung aller Regelfahrzeuge mit Klimaanlage	2016-2020; im Zuge der Neubeschaffung von Fahrzeugen	++
Ausstattung der Fahrzeuge mit modernen Fahrgastinformationssystemen; Einrichtung von Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) an Haltestellen	2016-2021; Einrichtung von DFI gemeinsam mit Um- und Ausbaumaßnahmen an Haltestellen	++
Weitere Reduzierung des AST-Verkehrs zugunsten regelmäßiger Busverbindungen	Nach 2017	+

Tabelle VI-3: Maßnahmengruppen mit Prioritäten zur Realisierung  
[eigener Entwurf]

## 4 Kosten- und Erlösprognose

### 4.1 Kosten

Der monetäre Aufwand für die Verkehrsleistung lag in 2014 bei **14,37 Mio. EUR** p.a. auf Basis von **3,29 Mio.** bestellten Nutzwagen-Kilometerleistungen im Busverkehr.

Mit vollständiger Realisierung des Angebotskonzepts erhöht sich die Betriebsleistung im Busverkehr auf **3,65 Mio. Nkm**, was unter Berücksichtigung der höheren Fahrzeugauslastung und damit einem leicht sinkenden Preis pro Kilometer zu einem monetären Aufwand von **15,43 Mio. EUR** p.a. führen würde.

Insgesamt verändert sich somit das den Fahrgästen bereitgestellte

**Busangebot von 3,29 Mio. auf 3,65 Mio. Fahrplankilometer (+ 11%),**

**die Kosten hierfür erhöhen sich von 14,37 Mio. EUR auf 15,43 Mio. EUR (+ 7%),**

nach Preisstand 2014, jeweils pro Jahr und netto. In den Folgejahren ist aufgrund der Entwicklung der Personal- und Kraftstoffkosten mit einer Steigerung des Aufwands von jährlich etwa 2 % zu kalkulieren.

Mehrere Faktoren bedingen die Steigerung der angebotenen Fahrplankilometer. Hierzu gehören die neu hinzugekommene Bedienung von Cölbe und Sterzhausen, die Verlängerung der Linie 9, die Schließung der Netzlücke zwischen Moischt und Cappel mit der Linie 12 sowie die Taktverdichtung und Betriebszeitenverlängerung auf mehreren Linien. Diese Angebotsausweitungen zusammen begründen mit 0,25 Mio. Nkm etwa die Hälfte der Leistungszunahme. Darüber hinaus werden auf mehreren Linien bisherige AST-Fahrten in den Abendstunden und am Wochenende in den Busverkehr übernommen, sodass etwa zwei Drittel der bisher 0,16 Mio. abgerufenen Nkm des AST-Verkehrs eingespart werden können.

### 4.2 Erlöse

Die Erlöse aus **Fahrgeldeinnahmen** gemäß Jahresabschluss der Stadtwerke Marburg lagen für das Jahr 2014 bei 7,84 Mio. EUR, sie werden sich unter Zugrundelegung der prognostizierten Nachfrageveränderung und der jährlichen Tarifierpassungen bis Ende des Geltungszeitraums des NVP **auf vsl. 9,71 Mio. EUR entwickeln,**

sodass sich als **Unterdeckung** der Betriebsleistungskosten in **2020** (fortgeschriebener Aufwand: 17,04 Mio. EUR, abzgl. fortgeschriebene Erlöse 9,71 Mio. EUR)

**7,33 Mio. EUR p.a. ergibt.**

## 5 Investitionsplanung

### 5.1 Investitionsplanung zur Erneuerung des Fuhrparks

#### 5.1.1 Kostenprognose für die Erneuerung des Fuhrparks

Der gegenwärtige im Stadtbusnetz eingesetzte Fuhrpark entspricht nicht den im Anforderungsprofil definierten Mindeststandards. Entsprechend wurden Maßnahmen entworfen, die eingesetzten Fahrzeuge während der Gültigkeitsdauer des Nahverkehrsplans sukzessive zu erneuern. Darüber hinaus sehen die Maßnahmen zur Neugestaltung des Liniennetzes den zusätzlichen Bedarf von vier Fahrzeugen vor.

Für die Kostenprognose wurde angenommen, dass zum Ersatz veralteter Fahrzeuge ausschließlich Neufahrzeuge angeschafft werden, welche über Klimaanlage, Fahrgastzählsystem und stärkste Motorleistung verfügen. Darüber hinaus wird angenommen, dass 20 Prozent der Neufahrzeuge mit Gasantrieb (CNG) ausgestattet sind. Fahrzeuge, welche nicht mehr den Anforderungen an Fahrzeugkategorie A genügen, werden in Kategorie B übernommen, Fahrzeuge der Kategorie B entsprechend in Kategorie C.

Tabelle VI-4 gibt einen Überblick über die geschätzten Anschaffungskosten pro Fahrzeug.

Fahrzeugtyp	Antriebsart	Preis Euro (netto)
Standardbus	Diesel	230.000
	CNG	260.000
Gelenkbus	Diesel	330.000
	CNG	370.000
Midibus	Diesel	230.000
	CNG	270.000

Tabelle VI-4: Durchschnittspreise für Neufahrzeuge nach Fahrzeugtyp und Antriebsart

[Eigene Kostenermittlung auf Basis bisheriger Beschaffungen]

Um alle Fahrzeuge des Fuhrparks bis 2020 entsprechend der Mindeststandards zu erneuern, sind Investitionen von 12,1 Mio. Euro notwendig. Die Beschaffung könnte gleichmäßig über den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans erfolgen, jedoch wäre dann erst in 2020 eine vollständige Erfüllung der Mindeststandards gegeben.

### 5.2 Investitionsplanung in ortsfeste Anlagen

#### 5.2.1 Kostenprognose für den barrierefreien Umbau der Haltestellen

Die Kosten für den barrierefreien Ausbau, die Erneuerung des Haltestellenmobiliars sowie für Einrichtungen zur verbesserten Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln können nur grob abgeschätzt werden. Insbesondere beim barrierefreien Ausbau können die Kosten je nach örtlichen Gegebenheiten mit unterschiedlichen Umbau- und Planungsaufwand sowie der Qualität der verwendeten Materialien stark schwanken. Auch beim Haltestellenmobiliar bestehen je nach Größe und Ausführung von Wartehallen und Haltestellenschildern erhebliche Preisspannen. Nicht sicher absehbar ist zudem die Preissteigerungsrate in der Zeit bis zur Bauausführung. Um diese Preissteigerung zu

berücksichtigen wurde ein Aufschlag von 10% auf die angesetzten Durchschnittspreise eingerechnet. Für die Kostenschätzung wurde ein Durchschnittspreis ermittelt, der in Tabelle VI-5 aufgeführt ist.

	Maßnahme	Preis Euro (netto)
<b>Barrierefreier Ausbau</b>		
1	Nachrüstung bestehender Hochbordhaltestelle mit Blindenleitstreifen	11.000
2	Umrüstung einer Haltestelle mit niedrigen Bordstein auf Hochbord inkl. Verlegung Blindenleitstreifen	25.000
3	Umbau einer Busbucht in einen Buscap inkl. der unter Punkt 2 genannten Maßnahmen	33.000
4	Planungskosten pro Haltestellenposition	2.000
<b>Haltestellenmobiliar</b>		
5	Haltestellenschild bis 3 Linien	420
6	Haltestellenschild bis 5 Linien	450
7	Haltestellenschild bis 8 Linien	500
8	Bodenhülse für Haltestellenschild inkl. Montage	180
9	Fahrplankasten A3 für bis zu 2 Fahrpläne im Format A4	40
10	Fahrgastunterstand Größe ca. 2,90 x 2,00 m	4.600
11	Fahrgastunterstand Größe ca. 4,75 x 2,00 m	5.800
12	Erstellung Bodenplatte/Fundament für Fahrgastunterstand	2.000
13	Demontage Wartehalle (in nichtmassiver Bauweise)	1.100
14	Abfallbehälter mit Standfuß	430
15	Infovitrine	340
16	Beleuchtung (exkl. Stromanschluss)	200
17	Separate Sitzbank	440
<b>Fahrradabstellanlagen</b>		
18	Fahrradbügel	200
19	Überdachte Fahrradabstellanlage Größe ca. 2,90 x 2,00 m	5000

Tabelle VI-5: Durchschnittspreise zur Kostenabschätzung von Maßnahmen zur Haltestellenmodernisierung

[Eigene Kostenermittlung auf Basis von Ausschreibungsergebnissen]

Die vorgenannten Kosten für den barrierefreien Ausbau beziehen sich auf Durchschnittspreise je Haltestellenposition. Insgesamt ergäbe sich damit ein Investitionsbedarf von etwa 11,46 Mio. Euro (siehe Tabelle VI-6).

Haltestellen sind durch Bundes- und Landesmittel nach GVFG<sup>25</sup> und FAG<sup>26</sup> förderfähig. Wird davon ausgegangen, dass ein Förderantrag rechtzeitig gestellt wird oder ein Fol-

<sup>25</sup> GVFG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; in der Fassung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474).

## Maßnahmenwirkung und -bewertung

geprogramm zur auslaufenden GVFG-Förderung aufgelegt wird, kann mit einer Förderquote von 80 % des förderfähigen Aufwandes gerechnet werden.

Da bestimmte Leistungen nicht förderfähig sind (z.B. bestimmte Planungskosten), wird sich die tatsächliche Förderquote im Falle einer Bewilligung vsl. nur bei etwa 60 % des Gesamtaufwandes einstellen. Daraus ergäbe sich ein tatsächlicher Mittelbedarf von 4,58 Mio. Euro seitens der Antragstellerin. Bei einer Gesamtverfahrensdauer von vier Jahren würde sich daraus für die Universitätsstadt Marburg ein jährlicher Finanzbedarf von durchschnittlich 1,14 Mio. Euro jährlich ergeben.

Gesamtkosten		
	Maßnahme	Preis Euro (netto)
<b>Barrierefreier Ausbau</b>		
1	Ausbau Haltestellen mit Hochbord und Blindenleitstreifen, inkl. pauschalisierte Planungskosten	10.420.000
<b>Haltestellenmobiliar</b>		
2	Neue Haltestellenmasten, Fahrplankästen, Abfallbehälter	430.000
3	Erneuerung bestehende Wartehallen inkl. Demontage	576.000
4	Fahrradabstellanlagen	100.000
5	Summe Haltestellenmobiliar	11.458.000

Tabelle VI-6: *Kostenabschätzung von Maßnahmen zur Haltestellenmodernisierung des Haltestellen-Gesamtbstands im Stadtgebiet Marburg*

[Eigene Kostenermittlung]

### 5.2.2 Priorisierung

Aufgrund der Finanzierung der Baumaßnahmen, der begrenzten Kapazitäten für Planung und Bau sowie der Gewährleistung des Busbetriebes in der Umbauphase, kann die Modernisierung der Haltestellen nur schrittweise erfolgen. Zur Einordnung der Haltestellen in verschiedene Bauabschnitte ist eine Priorisierung nach Dringlichkeit vorzunehmen. Hierbei sind sowohl Kriterien, die einzelne Haltestellen als auch solche die die Nutzbarkeit des Liniennetzes betreffen zu berücksichtigen.

Kriterien für einzelne Haltestellen sind die Zahlen der Ein- und Einsteiger, die Bedeutung als Umsteigehaltestelle und die Nähe zu öffentlichen Einrichtungen oder Einkaufsstätten. Damit barrierefreie Verbindungen mit jedem Bauabschnitt und nicht erst nach Abschluss der Gesamtmaßnahme entstehen, ist die Betrachtung der Fahrtrelationen ein weiteres wichtiges Kriterium. Damit Fahrgäste sich besser orientieren können, welche Haltestellen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglichen, ist ein linienweiser Umbau einem punktuellen Umbau einzelner Haltestellen vorzuziehen. Dabei können aber Haltestellen die aufgrund geringer Fahrgastzahlen eine niedrigere Priorität haben ausgelassen werden und erst in einem späteren Bauabschnitt umgebaut werden.

<sup>26</sup> FAG: Gesetz zur Regelung des Finanzausgleichs; in der Fassung vom 29. Mai 2007, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 446).

Priorität	Haltestellen / Relationen
<b>1</b>	Haltestellen der Innenstadtachse Südbahnhof – Rudolphsplatz – Marburg Hauptbahnhof weitere stark frequentierte Hst. Unicampus Lahnberge
<b>2</b>	Haltestellen in dicht besiedelten Stadtteilen der Kernstadt: Relation Wehrda – Innenstadt und Südbahnhof – Richtsberg (Linie 1)
<b>3</b>	Haltestellen in Stadtteilen der Kernstadt: Relation Südbahnhof – Cappel, Relation Südbahnhof – Hölderlinstraße, Relation Marbach – Innenstadt, Ockershausen – Wilhelmsplatz, Waldtal – Ortenberg – Erlenring
<b>4</b>	Haltestellen in zentraler Lage der Außenstadtteile
<b>5</b>	Restliche Haltestellen in den Außenstadtteilen
<b>S</b>	Haltestellen im Schülerverkehr

Tabelle VI-7: *Priorisierung des barrierefreien Haltestellenumbaus*

Um unnötige Kosten und Beeinträchtigungen durch Baustellen zu vermeiden, sollte auch geprüft werden, ob Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Zuge von sowieso anstehenden Baumaßnahmen (z.B. Erneuerung von Gehwegen oder Kanalbauarbeiten im Bereich der Bushaltestellen) erledigt werden können.

Tabelle VI-7 zeigt die Einordnung der Haltestellen in Prioritätsstufen. Haltestellen, die nur im Schülerverkehr angefahren werden, sind nach einer gesonderten Prüfung (die u.a. die Barrierefreiheit der Schule und den Anteil von Schülern mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigt) einzuordnen.

### 5.2.3 Zeitrahmen

Laut § 8 Abs. 3 PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV herzustellen. Insofern ist eine Umsetzung der im NVP vorgesehenen Aus- und Umbaumaßnahmen an allen Haltestellen – ungeachtet der Priorisierung einzelner Haltestellengruppen – bis zu diesem Zeitpunkt notwendig. Vor dem Hintergrund des Zeitbedarfs für Planung und Umsetzung von Baumaßnahmen ist ein zügiger Beginn des Haltestellenausbauprogramms sinnvoll – auch, um die nötigen Investitionen auf einen möglichst langen Zeitraum verteilen zu können. Eine weitere Zuspitzung erfährt der Zeitrahmen durch das Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und der damit verbundenen Möglichkeit zur umfassenden Förderung von Baumaßnahmen im Jahr 2019 ungeachtet der noch ungeklärten Fortführung analoger Förderprogramme.

## VII Linienbündelung

### 1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem PBefG zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Verkehrsleistungen. So wird in § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG den von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) die Zuständigkeit für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zugewiesen. Diese definieren hierzu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG wäre eine Genehmigung des Verkehrs zu versagen, wenn der beantragte Verkehr u. a. einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Durch ein integriertes Nahverkehrsangebot soll eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden, so dass die Belastung der öffentlichen Haushalte möglichst gering ausfällt. Dies soll insbesondere erreicht werden durch

- Verkehrskooperationen,
- gegenseitige Abstimmungen,
- einen Verbund der Beförderungsentgelte (i. e. Tarifkooperation bzw. Verkehrs- und Tarifverbund) und
- Koordination der Fahrpläne.

Durch die in § 9 Abs. 2 PBefG enthaltene Möglichkeit der Konzessionserteilung für mehrere, gebündelte Linien, mit der verkehrlich miteinander verflochtene Leistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können, entsteht innerhalb eines Linienbündels regelmäßig auch eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Zuordnung.

Seit der Neufassung des PBefG zum 01.01.2013 ist die Bedeutung des Nahverkehrsplans bei der Genehmigung einer Verkehrsleistung gegenüber der vorherigen Rechtslage gestiegen. Durch § 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG wird der zuständigen Genehmigungsbehörde eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen ermöglicht. Hierbei ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen (vgl. dazu auch § 14 HÖPNVG). Dieser bildet gemäß § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Das Zusammenspiel der vorstehenden Normen ermöglicht es, durch eine auf sachlicher Grundlage bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgte Linienbündelung diese bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen und somit ein Bindeglied zwischen der Planung des Aufgabenträgers und der Konzessionierung durch die Genehmigungsbehörde herzustellen.

## 2 Zweck der Linienbündelung

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften, gleichmäßigen, für den Fahrgast durchgängigen und kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien. Im Vorfeld der Leistungsvergabe bieten Linienbündel Schutz vor sog. „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Basis ausschließlich die Konzessionen rentabler Linien sichern und die Finanzierung der verbliebenen, unrentablen Linien allein der öffentlichen Hand überlassen.

## 3 Informationspflicht der zuständigen Behörde

Aus Gründen der Transparenz sind Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Linienverkehrskonzessionen eines Linienbündels jedem Interessenten in einem transparenten Verfahren in gleicher Weise zugänglich zu machen.

So hat ausweislich der am 03.12.2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Artikel 7 Abs. 1 und 2, jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht öffentlich zugänglich zu machen über die

- in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie
- diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte.

Ferner hat jede zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:

- Name und Anschrift der zuständigen Behörde,
- Art des geplanten Vergabeverfahrens,
- von der Vergabe möglicherweise betroffene Dienste und Gebiete.

Darüber hinausgehende Anforderungen ergeben sich aus dem zum 01.01.2013 reformierten PBefG. So soll die Veröffentlichung nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten. Diese Frist gibt vor, dass eigenwirtschaftliche Anträge für Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen sind.

Ferner sollen in der Vorabbekanntmachung die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für

- Fahrplan,
- Beförderungsentgelt und
- Standards

angegeben werden. Es kann darüber hinaus angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie).

## Linienbündelung

---

Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans oder durch einen Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

## 4 Methoden der Linienbündelung

Bei der Planung von Linienbündeln bzw. bei der Zusammenstellung einzelner Linien zu Linienbündeln handelt es sich stets um nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffende Entscheidungen. Die Linienbündelung darf daher keinesfalls beliebig erfolgen.

Die Kriterien zur Linienbündelung, die bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen sind, gehen aus den nachfolgenden Passagen hervor.

### Integration der Bedienung

Eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht und ein einheitlicher Marktauftritt im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG lässt sich bei Bedienung der Linien durch ein und dasselbe Unternehmen am einfachsten sicherstellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es insbesondere im Rahmen von Verkehrsverbänden auch andere wirksame Instrumente zur Sicherung der Verkehrsintegration gibt.

### Enge verkehrliche Verflechtung von Linien

Wenn die betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen aufweisen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist (z. B. bei Stadtverkehren), kommt diesem Kriterium hohe Bedeutung zu, da für die Herstellung der integrierten Bedienung kein anderes, ähnlich wirksames Mittel als die Linienbündelung verfügbar ist.

### Betriebliche Optimierung

Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG bildet dieser Umstand ein entscheidendes Kriterium für die Linienbündelung. Es ist allerdings darzulegen, inwieweit die Linien- und Fahrplangestaltung im Einzelfall tatsächlich eine betriebliche Optimierung erlaubt. Maßgeblich ist hier in der Regel, inwieweit durch die verbundene Produktion Spitzenfahrzeuge in der Hauptverkehrszeit eingespart werden können und ob Aufwandsreduktionen durch linienübergreifende Fahrzeugumläufe und Personaleinsätze möglich sind.

Eher zufällige Durchbindungen in der Schwachverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlaufes zu dieser nachfrageschwachen Verkehrszeit.

### Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ist die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien eine zulässige Herangehensweise. Der Querfinanzierung von Linien sind allerdings enge Grenzen gesetzt. Ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen Linien ist

nur dann zu rechtfertigen, wenn ein nennenswerter Anteil der Fahrgäste auch in den Genuss dieses Solidarausgleichs kommt, d. h. wenn in nennenswertem Umfang Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen.

### **Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung**

Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit (Art. 12 GG, Art. 3 Abs. 1 GG bzw. Art. 2 Abs. 1 GG) sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat in diesem Sinne dafür Sorge zu tragen, die Gewerbefreiheit nachhaltig zu sichern. Bei der Linienbündelung sind daher auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einzubeziehen. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur und mittelständischer Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist daher tragfähiger Erwägungsgrund bei der Bündelung von Linien.

### **Berufszugang und Wettbewerbsförderung**

Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie den Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb ist nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien zu gewährleisten, denn bei der Gestaltung des ÖPNV ist dem Gedanken der Wettbewerbsförderung Rechnung zu tragen (vgl. BT-Drucksache 12/6269, Seite 143 zu § 8 PBefG). Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Unternehmer stellt allerdings noch keine Wettbewerbsverfälschung dar. Wenn aber der Zuschnitt des Linienbündels einen derart geringen Leistungsumfang aufweist, dass sich selbst unter den vorhandenen Unternehmen in der Region kein echter Wettbewerb entwickeln kann, ist die Bündelung rechtlich nicht mehr vertretbar.

## **5 Linienbündel in der Universitätsstadt Marburg**

Die Kriterien zur Linienbündelung lassen zweifelsohne die Bildung eines einzigen Linienbündels „Stadtbus Marburg“ zu, welches bereits Grundlage der heutigen Konzessionierung ist und sämtliche Stadtbuslinien enthält.

Die in Kapitel VII-1.4 genannten Kriterien zur Linienbündelung sind für die Universitätsstadt Marburg erfüllt:

- integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht
- einheitlicher Marktauftritt
- Umsteigebeziehungen in großem Umfang gegeben
- flächenhafte Erschließung gegeben
- Aufwandsreduktion durch linienübergreifende Fahrzeugumläufe und Personaleinsätze nachgewiesen
- wirtschaftliche Verkehrsgestaltung durch Umlafoptimierung nachgewiesen
- Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien gegeben.

## **Linienbündelung**

---

Das Linienbündel „Stadtbus Marburg“ umfasst eine Leistung von 3,65 Mio. Nkm bei einem Mindestbedarf von 79 Fahrzeugen. Es gehört damit im hessenweiten Vergleich zu den größeren Vergabeeinheiten.

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung II-1: Bevölkerungsentwicklung in Marburg 2009 bis 2014 .....	30
Abbildung II-2: Altersstruktur der Wohnbevölkerung in der Stadt Marburg .....	31
Abbildung II-3: Einpendler aus anderen Gemeinden nach Marburg , Auspendler aus Marburg.....	34
Abbildung II-4: derzeitige und künftige Standorte der Universitätsinstitute.....	37
Abbildung II-5: zugelassene PKW (Privat und geschäftlich) je 1000 Einwohner im Landkreis Marburg-Biedenkopf zum 01.01.2013.....	47
Abbildung II-6: Modal Split über die täglichen Wege, Bezogen auf Gesamtzahl von 342.000 Wegen .....	48
Abbildung II-7: Fahrgastzahlen pro Jahr (Hochrechnung aus Fahrkartenverkäufen).....	57
Abbildung III-1: Prinzipskizze Netzknoten für Außenstadtteile.....	78
Abbildung III-2: Prinzipskizze Netzknoten für Innenstadt und äußere Kernstadt.....	79
Abbildung III-3: Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand.....	91
Abbildung V-1: Liniennetz Bus; Planung inkl. Linien anderer Aufgabenträger.....	117
Abbildung VI-1: Entwicklung der Fahrgastnachfrage .....	139

## Tabellenverzeichnis

Tabelle I-1:	Auszug aus den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 213/2008 vom 28. November 2007.....	22
Tabelle II-1:	Bevölkerungsentwicklung von 2009-2014 nach Stadtteilen und Jahren.....	29
Tabelle II-2:	Prognostizierte Veränderung der Bevölkerung nach Altersgruppen in der Stadt Marburg im Zeitraum 2002-2020 in Prozent.....	30
Tabelle II-3:	Einzelhandelsstandorte in Marburg.....	35
Tabelle II-4:	Studierende im Erstfach nach Fachbereichen (Stand Wintersemester 2013/2014).....	36
Tabelle II-5:	Senioren- und Pflegeheime in Marburg – sortiert nach Anzahl Plätze.....	41
Tabelle II-6:	Standorte Stadtverwaltung.....	42
Tabelle II-7:	Wichtige Museen in Marburg.....	44
Tabelle II-8:	Fremdenverkehr in Marburg – Bettenkapazitäten und Übernachtungszahlen. Gesamtanzahl der Betriebe schließt Pensionen und sonstige Übernachtungseinrichtungen ein.....	46
Tabelle II-9:	Landesstraßen innerhalb des Stadtgebiets Marburg.....	49
Tabelle II-10:	Kreisstraßen innerhalb des Stadtgebiets Marburg.....	49
Tabelle II-11:	Schienenlinien Marburg.....	51
Tabelle II-12:	Ein- und Aussteiger pro Tag am Marburger Hauptbahnhof (Linie 30 inkl. als Linie 40 geführte Fahrten) – ohne Fahrgäste mit Intercity-Zügen.....	52
Tabelle II-13:	Ein- und Aussteiger pro Tag am Marburger Südbahnhof (Linie 30 inkl. als Linie 40 geführte Fahrten).....	52
Tabelle II-14:	Buslinien aus dem Kreisgebiet ins Stadtgebiet Marburg.....	53
Tabelle II-15:	Linien des Stadtbusses und Anruf-Sammeltaxi, Stand: Fahrplan 2015 (ab 14.12.2014).....	55
Tabelle II-16:	Nutzwagenkilometer im Jahr 2014.....	56
Tabelle II-17:	Fahrzeugkategorien und Einsatzprofile der durch die Stadtwerke Marburg im Jahr 2014 eingesetzten Busse und AST-Fahrzeuge mit ihren Fahrgastkapazitäten.....	58
Tabelle II-18:	Antriebe und Fahrzeugalter der durch die Stadtwerke Marburg im Jahr 2014 eingesetzten Busse und AST-Fahrzeuge.....	59
Tabelle III-1:	Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten in Marburg.....	82
Tabelle III-2:	Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten in Marburg im Nachtverkehr.....	82
Tabelle III-3:	Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit (Mo-Fr; HVZ).....	83
Tabelle III-4:	Verkehrsmittel und mögliche Angebotstypen.....	86
Tabelle III-5:	Einteilung der Linien in Netzebenen.....	87

Tabelle III-6:	Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale.....	89
Tabelle IV-1:	Erfüllung der Mindestanforderungen an die Bedienungszeiträume in Bezug auf das Fahrplanangebot 2015 bei Buslinien des Stadtverkehrs.....	106
Tabelle V-1:	Fahrzeugbedarf .....	120
Tabelle V-2:	SPNV-Angebot in Marburg.....	122
Tabelle V-3:	Buslinien aus dem Kreisgebiet ins Stadtgebiet Marburg .....	123
Tabelle V-4:	Reisezeitvergleich Seilbahn – Bus; ohne Berücksichtigung von Wartezeiten bei Umsteigevorgängen.....	129
Tabelle VI-1:	Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV .....	135
Tabelle VI-2:	Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage.....	138
Tabelle VI-3:	Maßnahmengruppen mit Prioritäten zur Realisierung .....	140
Tabelle VI-4:	Durchschnittspreise für Neufahrzeuge nach Fahrzeugtyp und Antriebsart.....	142
Tabelle VI-5:	Durchschnittspreise zur Kostenabschätzung von Maßnahmen zur Haltestellenmodernisierung .....	143
Tabelle VI-6:	Kostenabschätzung von Maßnahmen zur Haltestellenmodernisierung des Haltestellen-Gesamtbestands im Stadtgebiet Marburg.....	144
Tabelle VI-7:	Priorisierung des barrierefreien Haltestellenumbaus.....	145

## Literaturverzeichnis

*BMFSFJ (= Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend)* (2010): Gender Mainstreaming. Berlin. URL: <http://www.gender-mainstreaming.net/gm/frauen-und-maenner-im-alltag,did=13480.html> [26.04.210]

*BMVBS (= Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)* (Hrsg.) (2008): Hinweise: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Bremerhaven (Reihe: „direkt“ – Verbesserung der Verkehrsverhältnissen in den Gemeinden, Heft 64).

*FGSV (= Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)* (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06. Köln

*FGSV (= Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)* (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

*HA Hessen Agentur GmbH* (2007): Demografische Rahmendaten zur langfristigen Bevölkerungsentwicklung in Hessen und seinen Regierungsbezirken. Eine Projektion für den Zeitraum von 2007 bis 2030 und eine Trendfortschreibung bis 2050. Wiesbaden (Report Nr. 719)

*HA Hessen Agentur GmbH* (2007): Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte. Eine Projektion für den Zeitraum von 2007 bis 2030 und eine Trendfortschreibung bis 2050. Wiesbaden (Report Nr. 720)

*HMWVL (= Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung)* (Hrsg.) (2013): Mobilität in Hessen. Entwicklungen und Perspektiven. Wiesbaden

*Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement* (2010): Verkehrsmengenkarte für Hessen. Ausgabe 2010. Wiesbaden

*Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement* (2015): Förderung von Haltestellen. Ausgabe Mai 2015. Wiesbaden

*Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation* (2007): Verwaltungskarte von Hessen 1:200.000. Wiesbaden

*Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen* (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen. Wiesbaden

*Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen* (Hrsg.) (2006): Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“. Wiesbaden

*Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen* (Hrsg.) (2010): Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung informiert: Zur Förderung von Haltestellen und zur Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen; Stand Februar 2010. Wiesbaden

*Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz* (2009): Luftreinhalteplan Marburg. Wiesbaden.

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

*Hessisches Ministerium für Wissenschaft und Kunst* (2007): Strukturbezogene Bauliche Entwicklungsplanung für die hessischen Hochschulen (Präsentationsfolien).

- Hessisches Statistisches Landesamt* (o. Jahresangaben): Amtliche Statistiken. Wiesbaden
- Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung* (Hrsg.) (2006): Leitfaden Mobilität- Erfahrungen und Untersuchungen. Wiesbaden (Heft Nr. 54)
- Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung* (Hrsg.) (2010): Unbehinderte Mobilität- Erfahrungen und Untersuchungen. Wiesbaden (Heft Nr. 55)
- Ingenieurbüro Arno Schweiger* (2014): Universitätsstadt Marburg, Informationsveranstaltung zur Seilbahn-Veranstaltung (Präsentationsfolien).
- Landkreis Marburg-Biedenkopf* (2011): Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis Marburg – Biedenkopf 2012 bis 2016, Schlussbericht. Marburg
- LAU, Thorsten* (2009): Die Auswirkungen des Strukturwandels im Marburger Einzelhandel. In: GEOFOCUS Heft 1.  
Online-Version: [www.uni-marburg.de/FB19/personal/professoren/paal/geofocus](http://www.uni-marburg.de/FB19/personal/professoren/paal/geofocus)
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg - Amt für Stadtentwicklung* (1998): Radverkehrsplanung Marburg 2. Fortschreibung (= Schriften zur Marburger Stadtentwicklung 36/1998). Marburg.
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg – Fachbereich „Arbeit, Soziales und Wohnen“* (2013): Sozialbericht der Universitätsstadt Marburg 2013. Marburg.
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg - FB Planen, Bauen, Umwelt; Philipps-Universität Marburg* (2009): Dokumentation des Wettbewerbsverfahrens Campus Firmani 2007-2009. Marburg.
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg - FB Planen, Bauen, Umwelt; Philipps-Universität Marburg* (o.J.): Masterplan Campus Lahnberge, Erläuterungsbericht. Marburg.
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg - FB Planen, Bauen, Umwelt* (o.J.): Stadtentwicklung, Universitätsentwicklung, Campus Firmani, Nordstadt (Präsentationsfolien)
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg - Referat für Stadt-, Regional- und Wirtschaftsentwicklung* (2008): Marburger Zahlen 2004 – 2006 (= Schriften zur Marburger Stadtentwicklung 43/2008). Marburg.
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg - Fachdienst Schule* (2012): Schulentwicklungsplan, Teilplan A 1 für die Grundschulen der Universitätsstadt Marburg. Marburg.
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg - Fachdienst Schule* (2013): Schulentwicklungsplan, Teilplan A 2 für die allgemeinbildenden weiterführenden Schulen der Universitätsstadt Marburg 2012 / 2013. Marburg.
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg - Fachdienst Stadtplanung* (2008): R.Ock - Städtebauliche Rahmenplanung Ockershausen. Marburg.
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg und Stadtwerke Marburg GmbH* (2010): Verkehrsvertrag über die Erbringung von ÖPNV-Leistungen im Stadtgebiet der Universitätsstadt Marburg.
- Niedersächsisches Frauenministerium* (Hrsg.) (1997): Weichenstellungen – Frauen verändern den ÖPNV. Planung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Frauensicht. Hannover
- Philipps-Universität Marburg* (2011): Mittelfristige Entwicklungsplanung. Marburg.

## Literaturverzeichnis

*Planungsgruppe Nord* (2011): Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung Mobilität 2011 Standort Behringwerke (inkl. MARS, Forum) Marburg (Präsentationsfolien). Kassel.

*Planungsgruppe Nord* (2014): Klimaschutzteilkonzept, Klimafreundliche Mobilität, Projekt Lahnberge, Verkehrsaufwand, Mobilitätskonzept, Maßnahmen und Wirkungen (Präsentationsfolien). Kassel.

*Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, traffiQ – Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Nordhessischer VerkehrsVerbund* (2005): Mobilität in Stadt und Region. Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Rhein-Main und Hessen. Frankfurt am Main, Kassel

*Regierungspräsidium Gießen, Geschäftsstelle der Regionalversammlung Mittelhessen* (2011): Regionalplan Mittelhessen 2010. Gießen.

*RMV (= Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH)* (2014): Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Hofheim am Taunus

*Stadtwerke Marburg Consult GmbH* (2009): Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009-2014. Marburg

*Stadtwerke Marburg Consult GmbH* (2013): Stadtverkehr Marburg (= RMV-Fahrplanbuch 2014, Ausgabe 5A). Marburg

*Stadtwerke Marburg Consult GmbH* (2014): Stadtverkehr Marburg (= RMV-Fahrplanbuch 2015, Ausgabe 5A). Marburg

*Statistik der Bundesagentur für Arbeit* (2013): Zahlen, Daten, Fakten: Strukturdaten und -indikatoren; Agentur für Arbeit Marburg. Frankfurt a. M.

*Statistik der Bundesagentur für Arbeit* (2013): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern, Regierungsbezirk Gießen, Stichtag 30.06.2013. Frankfurt a. M.

*STRAMBACH, Simone; KOHL, Hendrik und MOMBERG, Kristin* (2011): Nachhaltige Mobilität im Zuge städtebaulicher Restrukturierungen – Räumliches Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl von Studierenden und Mitarbeitern/ -innen der Philipps-Universität Marburg – In: GEOFOCUS Heft 4.

Online-Version: [www.uni-marburg.de/FB19/personal/professoren/paal/geofocus](http://www.uni-marburg.de/FB19/personal/professoren/paal/geofocus)

*Universitätsstadt Marburg* (2008): Konzept für eine Kommunale Altenplanung in der Universitätsstadt Marburg II. Marburg

*VDV (= Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)* (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. Köln (VDV-Schriften, Heft 4)

sowie diverse Daten der Stadtwerke Marburg, der Stadt Marburg und Internet-recherchen.

## Verzeichnis der Rechtsquellen

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 120 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist

Gesetz zur Regelung des Finanzausgleichs in der Fassung vom 29. Mai 2007, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 446).

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I 2005, 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I 2012, 466)

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2438) geändert worden ist

Hessisches Schulgesetz (Schulgesetz – HSchG), in der Fassung vom 14. Juni 2005 (GVBl. I S. 442), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Juli 2009 (GVBl. I S. 265)

Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG geändert durch Richtlinie 2006/96/EG des Rates vom 20. November 2006 und berichtigt durch Berichtigung, ABl. L125 vom 21.5.2003

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

## Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ANS	Anschlussicherung
ARS	Adolf-Reichwein-Schule Marburg
AST	Anruf-Sammeltaxi
AT	Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisation
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
B+R	„Bike and Ride“ („Fahrrad und Reisen“)
CD	Corporate Design
CNG	„Compressed Natural Gas“ (komprimiertes Erdgas für Antriebszwecke)
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAV	Einnahme-Aufteilungs-Verfahren
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle („erhöht/verbessert umweltschonendes Fahrzeug“)
EG	Europäische Gemeinschaft
EKZ	Einkaufszentrum
ET	Elektrotriebwagen/-triebzug
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F	schulfreier Tag (Verkehrstagsmerkmal)
FD	Fachdienst
FAG	Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz)
G	ganztägig
G8	achtjährige Gymnasialzeit
G9	neunjährige Gymnasialzeit
GG	Grundgesetz
GPS	Global Positioning System
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt

GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
HLB	Hessische Landesbahn GmbH
HMWVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Bezeichnung bis 2013)
HMWEVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr u. Landesentwicklung (Bezeichnung ab 2014)
HessBGG	Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HSchG	Hessisches Schulgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
HW	Hauptwohnsitz
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
IC	InterCity
ICE	InterCity-Express
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
K+R	„Kiss and Ride“ („Bringen/Abholen und Reisen“)
LB	Linienbündel
LCD	Liquid Crystal Display („Flüssigkristallanzeige“)
LE	Low-Entry („Tiefeinstieg“)
LED	Light-Emitting Diode („Leuchtdiode“)
LEP	Landesentwicklungsplan
LHO	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e. V.
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag (an Werktagen) (Verkehrstagsmerkmal)
MR	Zusatz zu Liniennummern für Verkehrslinien aus dem/in dem Landkreis Marburg-Biedenkopf
NF	Niederflurfahrzeug
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NOx	chemische Gruppe der Stickstoffoxide
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSG	Naturschutzgebiet
NVP	Nahverkehrsplan

## Abkürzungsverzeichnis

---

NVV	Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH – Nordhessischer VerkehrsVerbund
NVZ	Nebenverkehrszeit (Zeiten außerhalb der HVZ und SVZ)
NW	Nebenwohnsitz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil (Stadtteil)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest („Ort des Interesses“, „interessanter Ort“)
P+R	„Park and Ride“ („Parken und Reisen“)
QMS	Qualitätsmanagementsystem
R	Regionalzug
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn (hält in der Regel an allen Haltestellen)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regional-Express (Regionalzug der nur an bestimmten Haltestellen hält)
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RGS	Richtsberg Gesamtschule Marburg
RIS	ReisendenInformationsSystem der DB AG
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RNV	Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf
S	Schulwerktag (Verkehrstagsmerkmal)
Sa	Samstag (Verkehrstagsmerkmal)
SE	Stadtexpress (Regionalzug, der im Bereich von S-Bahnverkehren nicht an allen Haltestellen hält)
SEV	Schienenersatzverkehr
So	Sonntag (Verkehrstagsmerkmal)
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWMR	Stadtwerke Marburg

SWMRC	Stadtwerke Marburg Consult
SZ	Schulzentrum
T	je nach Zusammenhang täglich (Verkehrstagsmerkmal) bzw. tagsüber
ÜT	Übergangstarif
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VGR	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung
VGWS	Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd
VO	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
VR	Verdichtungsraum
VT	Verbrennungstriebwagen/-triebzug
VU	Verkehrsunternehmen
WE	Wochenende
WS	Wintersemester
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

# Anlagenverzeichnis

## I Einleitung

- Anlage I-1 Beteiligte Institutionen in den projektbegleitenden Gremien
- Anlage I-2 Sitzungsprotokolle der begleitenden Gremiensitzungen
- Anlage I-3 Beteiligte Institutionen im Anhörungsverfahren
- Anlage I-4 Stellungnahmen aus dem Abstimmungs- und Anhörungsverfahren
- Anlage I-5 Beschlussfassung

## II Bestandsaufnahme

- Anlage II-1 Flächennutzung
- Anlage II-2 Wohnorte der Studierenden
- Anlage II-3 Schulen in der Stadt Marburg (Karte)
- Anlage II-4 Schulen in der Stadt Marburg (Tabelle)
- Anlage II-5 Freizeit und Kultur
- Anlage II-6 Straßennetz
- Anlage II-7 Verkehrsmengenkarte (MIV + Fahrrad)
- Anlage II-8 Linienliste ÖPNV
- Anlage II-9 Liniennetz regionaler Busverkehr
- Anlage II-10 Liniennetz Stadtverkehr
- Anlage II-11 Fahrgastzahlen Anruf-Sammeltaxi
- Anlage II-12 Haltestelleneinzugsbereich
- Anlage II-13 RMV-Tarifgebiete
- Anlage II-14 RMV-Preisliste

## III Anforderungsprofil

- Anlage III-1 Anforderungen an die Fahrzeuge
- Anlage III-2 Mindestanforderungen an die Haltestellen
- Anlage III-3 Beispielhafte Haltestellenausstattung
- Anlage III-4 Beschriftungsbeispiel Haltestellenschild nach RMV-Vorgaben

## **IV Mängelanalyse**

Anlage IV-1 Beispiele Mängel Haltestellenausstattung

Anlage IV-2 Beispiele Mängel Barrierefreiheit

## **V Angebotskonzeption**

Anlage V-1 Liniennetz Stadtverkehr (Planungsnetz)

Anlage V-2 Liniensteckbriefe

## **VI Maßnahmenwirkung**

Keine Anlagen

## **VII Linienbündelung**

Keine Anlagen