

Nahverkehrsplan

für die Universitätsstadt Marburg

2016 - 2021

Anlagen

Projektbegleitende Gremien: Beteiligte Institutionen

Lenkungsausschuss

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Energie der Universitätsstadt Marburg

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement

HLSV Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen

IHK Kassel - Marburg in Marburg

Magistrat der Universitätsstadt Marburg

Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 33

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

RNV Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf

Arbeitskreis

ALV Oberhessen GmbH & Co. KG

ASTA, Studierendenschaft der Philipps-Universität Marburg, Verkehrsreferat

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Energie der Universitätsstadt Marburg

B. u. B. Busverkehr GbR

Bündnis 90/Die Grünen, Fraktion der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg

Bürger für Marburg, Fraktion der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg

Christlich Demokratische Union, Fraktion der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg

CSL Behring GmbH

DB Regio AG

Fachdienst 40 – Schule der Universitätsstadt Marburg

Freie Demokratische Partei, Fraktion der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg

Geschäftsstelle des Behindertenbeirats der Universitätsstadt Marburg

LHO Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e.V.

Magistrat der Universitätsstadt Marburg

Marburger Bürgerliste, Fraktion der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg

Marburger Linke, Fraktion der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg

MVG Marburger Verkehrsgesellschaft mbH

Novartis Vaccines and Diagnostics GmbH

Ordnungsamt der Universitätsstadt Marburg

Pharmaserv GmbH & Co. KG

Philipps-Universität Marburg

Piratenpartei Marburg, Fraktion der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

RNV Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf

Siemens Healthcare Diagnostics Products GmbH

Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Fraktion der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg

Stadtwerke Marburg GmbH

Straßenverkehrsbehörde der Universitätsstadt Marburg

Unicar GmbH & Co. KG - Taxen und Mietwagen

Universitätsklinikum Gießen und Marburg GmbH

VDV Verband deutscher Verkehrsunternehmen Hessen

Ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Hessen

Fahrgastbeirat

ACE Auto Club Europa e.V.

ADAC Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V.

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Kreisverband Marburg-Biedenkopf e.V.

ASTA, Studierendenschaft der Philipps-Universität Marburg, Verkehrsreferat

Ausländerbeirat der Universitätsstadt Marburg

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Energie der Universitätsstadt Marburg

AvD Automobilclub von Deutschland e. V.

Behindertenbeirat der Universitätsstadt Marburg

BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Kreisverband Marburg-Biedenkopf e. V.

Deutsche Blindenstudienanstalt e.V.

Deutscher Kinderschutzbund Orts- und Kreisverband Marburg-Biedenkopf e.V.

Fachdienst 40 – Schule der Universitätsstadt Marburg

Frauenbeauftragte des Landkreises Marburg Biedenkopf

Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg

Kinder- und Jugendparlament Landkreis Marburg-Biedenkopf

Kinder- und Jugendparlament Universitätsstadt Marburg

Kreiseltererbeirat des Landkreises Marburg-Biedenkopf

Kreissenorenrat des Landkreises Marburg-Biedenkopf
Lokale Agenda der Universitätsstadt Marburg
Pro Bahn e.V.
Pro Bahn und Bus e.V.
Seniorenbeirat der Universitätsstadt Marburg
Staatliches Schulamt
Stadtelternbeirat der Universitätsstadt Marburg
VCD Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Marburg-Biedenkopf e.V.
Verband der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e.V.
Verein zur Förderung der Inklusion behinderter Menschen e.V.

Ortsbeirat

Afföllergemeinde
AG Marburger Stadtteilgemeinden
Glaskopfgemeinde
Oberstadtgemeinde
Ortenberggemeinde
Ortsbeirat Bauerbach
Ortsbeirat Bortshausen
Ortsbeirat Cappel
Ortsbeirat Cyriaxweimar
Ortsbeirat Dagobertshausen
Ortsbeirat Dilschhausen
Ortsbeirat Elnhausen
Ortsbeirat Ginseldorf
Ortsbeirat Gisselberg
Ortsbeirat Haddamshausen
Ortsbeirat Hermershausen
Ortsbeirat Marbach
Ortsbeirat Michelbach
Ortsbeirat Moischt
Ortsbeirat Ockershausen
Ortsbeirat Richtsberg
Ortsbeirat Ronhausen

Ortsbeirat Schröck

Ortsbeirat Wehrda

Ortsbeirat Wehrshausen

Stadtteilgemeinde Hansenhaus

Südstadtgemeinde

Tannenberggemeinschaft

Waldtalgemeinde

Zahlbachgemeinde

Ergebnismitschrift

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Universitätsstadt Marburg 2015 - 2020

1. Sitzung des Fahrgastbeirates (FGB)

Arbeitsmitschrift/ Ergebnisprotokoll

Datum / Uhrzeit: 05.03.2014, 18:30 Uhr – 20:00 Uhr

Ort: Technologie- und Tagungszentrum
Software Center 3
35037 Marburg

Teilnehmer/-innen: (vgl. Teilnehmerliste FGB)
Hr. Müller (IGDB)
Hr. Meinhart (IGDB)

1	<p>Begrüßung</p> <p>Der Vorsitzende begrüßt alle Teilnehmer und eröffnet die Sitzung; ein ordentliches Protokoll wird vom Fahrgastbeirat intern erstellt und der IGDB zugesandt. Der Vorsitzende informiert, dass das Semesterticket für Marburg ab 01.03.2014 in die Region Siegen (VGWS) ausgeweitet wird, bei einer Preissteigerung von 1,45 Euro.</p>
2	<p>Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Universitätsstadt Marburg (Vortrag durch Büro IGDB)</p> <p>Herr Müller (IGDB) stellt die Arbeitsfelder der IGDB, sowie rechtliche und inhaltliche Aspekte eines Nahverkehrsplanes vor (vgl. Anlage 1). Auf Nachfragen aus dem Plenum werden folgende Fragepunkte aufgeworfen und geklärt:</p> <p>Existieren Modelle für einen familienfreundlichen ÖPNV, der sich außerhalb der Hauptverkehrszeiten in Linienführung und Taktung an Familien mit Kindern und deren Bedürfnissen orientiert? Herrn Müller sind solche Modelle vorerst nicht bekannt, er sichert zu, sich darüber zu informieren, ob solche Konzepte bereits in anderen Kommunen existieren.</p> <p>Nachfrage zu den Arbeitskreisen: Wer soll Mitglied sein, nach welchen Kriterien werden Mitglieder ausgewählt und wer entscheidet darüber? Herr Müller erläutert, dass die Zusammenstellung der Arbeitskreise noch nicht vollständig geklärt sei.</p> <p>Zum Grad der Konkretisierung von Anregung des Fahrgastbeirates zu Themen im Nahverkehrsplan: Anregungen sollten nicht allgemein gehalten sein, sie sollten ins Detail gehen. Prinzipiell werden alle Anregungen entgegengenommen und geprüft. Alle Anregungen</p>

müssen schriftlich bei der IGDB (Mail oder postalisch) eingehen, da von Seiten der IGDB eine Dokumentationspflicht besteht.

Zur Zusammensetzung des Lenkungsausschusses:

Die Liste der Gremienmitglieder wird vorgelesen (vgl. Anlage 2). Es kommt Kritik an der Beteiligung der IHK am Lenkungsausschuss auf.

Zur Frage nach einer Möglichkeit der Einarbeitung gegenteiliger Meinungen in den Nahverkehrsplan:

In den Sitzungen erörterte gegenteilige Meinungen können nur bedingt mit aufgenommen werden. Dagegen werden Meinungen und Ansichten (auch kontroverse), die in der Anhörung des Nahverkehrsplanes geäußert werden, mit aufgenommen.

Frage zum Vorgehen bei der Ausarbeitung des Nahverkehrsplanes:

Im Nahverkehrsplan werden mehrere Szenarien behandelt und ihre Machbarkeit diskutiert. Allerdings können Anforderungen, die im Nahverkehrsplan genannt sind, aus verschiedensten Gründen (z.B. Veränderungen der Haushaltslage oder Veränderungen am Markt) oft nicht erfüllt werden.

Auf Nachfrage nach der Umsetzung und den Ergebnissen des letzten Nahverkehrsplanes erläutert Herr Rau, dass die Fahrgastzahlen zwar stiegen, aber das finanzielle Defizit größer wurde.

Es kommt die Frage auf, ob der Kostendruck im ÖPNV trotz steigender Nutzerzahlen im Vorhinein so groß ist, dass der Nahverkehrsplan weniger der Erfüllung eines optimalen Verkehrsangebotes dient, sondern als Rechtfertigung für eine Angebotsreduzierung. Dies wird von Herrn Müller verneint, da der Nahverkehrsplan mehrere Angebotsszenarien und deren Kosten aufzeigt. Welche Schlüsse die Entscheidungsträger aus dem Nahverkehrsplan für die Umsetzung des Angebotes ziehen, ist politischer Natur und liegt nicht im Einflussbereich der IGDB.

Auf die Frage, ob politische Schritte zur Reformation des ÖPNV geplant sind erläutert Herr Rau, dass die Finanzierungsfrage auf Landesebene entschieden wird.

Nach Klärung der Nachfragen zum TOP 2 verabschiedet sich die IGDB aus der Sitzung.

f. d. R.

Dreieich, 10.03.2014

Raphael Meinhart, IGDB GmbH

Anlagen

1. Präsentation

Ergebnismitschrift

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Universitätsstadt Marburg 2015 - 2020

1. Sitzung des Lenkungsausschusses

Datum / Uhrzeit: 26.03.2014, 14:00 Uhr – 15:30 Uhr

Ort: Technologie- und Tagungszentrum (TTZ), Marburg
Raum Pascal 2
Softwarecenter 3
35037 Marburg

Teilnehmer/-innen: Hr. Vaupel (OB Stadt Marburg)
Hr. Kahle, Dr. (Bgm Stadt Marburg)
Fr. Stey (SWMC)
Hr. Anders (Hessen Mobil)
Hr. Barthel (SWMR)
Hr. Brück (RP-Gießen)
Hr. Debus (RNV)
Hr. Dehmel (STVV-Umweltausschuss)
Hr. Edelmann (IHK-Kassel-Marburg)
Hr. Jahnke (SWMC)
Hr. Otto (MVG)
Hr. Rau (SWMC)
Hr. Klein (IGDB)
Hr. Meinhart (IGDB)
Hr. Müller (IGDB)

1	<p>Begrüßung und Einleitung</p> <p>Herr Oberbürgermeister Vaupel begrüßt die Teilnehmer und erläutert die Zielsetzung und Inhalte des Nahverkehrsplanes der Universitätsstadt Marburg. Der Nahverkehrsplan (Aufstellungsbeschluss am 28.02.2014 durch die Stadtverordnetenversammlung erfolgt) soll im 3. Quartal 2015 vorliegen und die Grundlage für den ÖPNV von 2015 bis 2020 bilden.</p> <p>Besonderes Augenmerk wird auf folgende Eckpunkte gelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierbarkeit und Attraktivität des ÖPNV • Anbindung der Lahnberge an die Innenstadt und das Kreisgebiet • Verbesserte Anbindung der Gewerbestandorte (z.B. Görtzhäuser Hof) • Verbesserte Anbindung der Außenstadtteile • Weiterentwicklung zum barrierefreien ÖPNV bis 2020 • Klima- und Lärmschutz • Erreichung verkehrspolitischer Ziele der Stadt Marburg
----------	--

2	<p>Rechtliche Grundlagen, Inhalte und Gliederung des NVP, Rahmenterminplan</p> <p>Vortrag durch Herrn Müller; vgl. Anlage 2</p> <p>Die Gremienmitglieder verständigen sich darauf, dass sich der Nahverkehrsplan nicht für die Diskussion der Thematik „beitragsfinanzierter ÖPNV“ eignet. Eine derartige Entscheidung wäre auf politischer Ebene zu fällen.</p>
3	<p>Beschlussfassung über Zusammensetzung des begleitenden Lenkungsausschusses, des Arbeitskreises und Fahrgastbeirats</p> <p>Hinsichtlich der Zusammensetzung der Gremien werden folgende Anpassungen beschlossen:</p> <p>Lenkungsausschuss:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jede politische Fraktion des Stadtparlaments kann ein Mitglied in den Lenkungsausschuss entsenden. <p>Arbeitskreise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Kreis der zu beteiligen Unternehmen wird um „Siemens“ und „CSL“ erweitert. • „Straßenverkehrsamt Stadt Marburg“ soll in „Straßenverkehrsbehörde Stadt Marburg“ umbenannt werden. • Vertreter der Studierendenschaft und des städtischen Schulamts werden in das Gremium mit aufgenommen. <p>Fahrgastbeirat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit aufgenommen wird der „fib e.V“ (Verein zur Förderung der Inklusion behinderter Menschen). <p>Auch zu einem späteren Zeitpunkt können noch Änderungen bei der Gremienzusammensetzung berücksichtigt werden.</p> <p>Herr Müller erläutert, dass das vorgeschlagene, umfangreiche Beteiligungsverfahren rechtlich nicht vorgeschrieben ist, aber zu einem sicheren und transparenten Ablauf der Erstellung des Nahverkehrsplans beiträgt.</p>
4	<p>Kommunikation</p> <p>Zur Vereinfachung und Beschleunigung der Kommunikation erfolgen weitere Einladungen (wie abgestimmt) per E-Mail. Für die Gremienmitglieder wird eine Plattform eingerichtet, um Inhalte online (z.B. Tagesordnungen, Terminvorlagen, Protokolle) zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Eine öffentliche, tagesaktuelle Dokumentation des NVP-Aufstellungsverfahrens über eine Homepage wird vom Gremium verworfen: Mit den beschlossenen Gremien sind die öffentlichen Interessen hinreichend vertreten.</p> <p>Herr Vaupel bedankt sich bei allen Beteiligten für die Mitarbeit und schließt die Sitzung.</p>

f. d. R.

Dreieich, 31.03.2014

Raphael Meinhart, IGDB GmbH

Anlagen

1. Anwesenheitsliste
2. Präsentation

Ergebnismitschrift

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Universitätsstadt Marburg 2015 - 2020

1. Sitzung des Arbeitskreises

Datum / Uhrzeit: 23.07.2014, 18:00 Uhr – 20:15 Uhr

Ort: Technologie und Tagungszentrum
Besprechungsraum Newton
Software Center 3
35037 Marburg

Teilnehmer/-innen: Fr. Lentge (Pharmaserv)
Fr. Sell (SPD)
Fr. Stey (SWMR)
Hr. Alof (Uniklinik Marburg)
Hr. Bach, Dr. (Behindertenbeirat)
Hr. Born (RNV)
Hr. Büchner (BLISTA)
Hr. Diehl, Dr. (Uni Marburg)
Hr. Etzelmüller (Stadt Marburg)
Hr. Frese (Bürger für Marburg)
Hr. Görge (Pharmaserv)
Hr. Grolig, Dr. (Uni Marburg)
Hr. Herberg (CSL Behring)
Hr. Herrmann (ALV)
Hr. Jahnke (SWMR)
Hr. Kettner (ASTA)
Hr. Köster (Linke)
Hr. Lerch (Pro Bahn und Bus)
Hr. Rau (SWMR)
Hr. Rensch (ASTA)
Hr. Müller (IGDB)
Hr. Klein (IGDB)
Hr. Meinhart (IGDB)
(Vgl. Anlage 1)

1	Begrüßung und Einleitung
	Herr Rau begrüßt die Teilnehmer und eröffnet die Sitzung.
2	Anforderungen an den neuen Nahverkehrsplan (NVP)
	Herr Müller (IGDB) erläutert die Anforderungen an einen neuen Nahverkehrsplan (vgl. Anlage 2, Folie 4).

3	<p>Rechtliche Grundlagen, Beteiligungsverfahren, Inhalt und Gliederung des NVP</p>
	<p>Herr Müller erläutert die rechtlichen Grundlagen und Inhalte eines Nahverkehrsplanes sowie das beabsichtigte Beteiligungsverfahren (vgl. Anlage 2, Folien 5-13).</p> <p>Herr Köster regt die Teilnahme des Betriebsrates der MVG an. Herr Rau erklärt, dass die Arbeitnehmerinteressen im Arbeitskreis über die Gewerkschaft ver.di vertreten werden. Eine mögliche Teilnahme des Betriebsrates wird von Herrn Rau nochmals geprüft.</p>
4	<p>Bestandsaufnahme und Handlungsschwerpunkte</p>
	<p>Herr Klein stellt den aktuellen Arbeitsstand des NVP vor (vgl. Anlage 2, Folien 5-48).</p> <p>Zu 4.3 Fahrzeuge (vgl. Anlage 2, Folie 25):</p> <p>Ein Fahrzeug der Reserve ist nicht rollstuhlgerecht ausgestattet. Es handelt sich dabei um ein Hochflur-Fahrzeug, das ausschließlich im freigestellten Schülerverkehr (z.B.: Fahrten zum Schwimmbad etc.) eingesetzt wird.</p> <p>Zu 4.4 Nachfragedaten im Busverkehr (vgl. Anlage 2, Folie 26):</p> <p>Eine aktuelle Fahrgastbefragung liegt nicht vor, Nachfragetendenzen lassen sich aus der letzten Befragung aus dem Jahre 2008 ableiten.</p> <p>Die Erfassung der Nachfrage erfolgt über ein automatisches Zählsystem, das bislang in 18 Fahrzeugen aller Kategorien (Gelenkbus, Solobus, Midibus) installiert ist. Über einen entsprechenden Fahrzeugeinsatz auf allen Linien erfolgt eine Stichprobenerhebung der Ein- und Aussteiger haltestellenscharf. Das Zählsystem ermöglicht eine Zeitreihenbetrachtung. Persönliche Zählungen und Befragungen in den Fahrzeugen erfolgen nicht.</p> <p>Die jährlichen Fahrgastzahlen werden nach VDV-Statistik über einen Berechnungsschlüssel nach Anzahl der verkauften Fahrscheine ermittelt.</p> <p>Einen Einblick in die Quell-Ziel-Beziehungen der Pendler Marburgs vermitteln die „Mobilitätsstudie zur räumlichen Mobilität und Verkehrsmittelwahl von Studierenden und Mitarbeitern der Philipps-Universität“, die „Mitarbeiterbefragung Mobilität 2011“ von Pharmaserv und die Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit.</p> <p>Zusätzlich werden Kundenwünsche über das Beschwerdemanagement erfasst und quartalsweise ausgewertet. Die Ergebnisse werden der IGDB zur Verfügung gestellt und durch Anmerkungen und Erfahrungen des Fahrpersonals und der Stadtwerke Marburg Consult ergänzt.</p> <p>Zu 4.5 Philipps-Universität Marburg (vgl. Anlage 2, Folien 27-30):</p> <p>Herr Diehl erläutert, dass der Umzug der Pharmazie und Physik auf die Lahnberge aus Gründen der Finanzierung bis zum Jahr 2020 nur teilweise umgesetzt wird. Der prognostizierte Studierendenanstieg auf den Lahnbergen fällt daher zunächst niedriger aus. Eine genaue Entwicklungsprognose könne aber nicht bereitgestellt werden.</p> <p>Herr Diehl und Herr Rau werden die voraussichtlichen Änderungen in der Rahmenzeitplanung für den Ausbau des Campus Lahnberge separat besprechen.</p>

Herr Diehl macht darauf aufmerksam, dass folgende Veränderungen am Campus Lahnberge vorgesehen sind, die eine Anpassung des Fahrzeitprofils heutiger Linien erfordern:

- Einrichten von Busspuren durch den Campus Lahnberge
- Umbau der Kreuzungen zu Kreisverkehren

Zu 4.7 und 4.8 AST-Verkehr und Nachfragedaten

Auf Grund der positiven Nachfrageentwicklung in AST-Verkehr wird die IGDB im Rahmen des Nahverkehrsplanes prüfen, ob und auf welchen Linien eine Umwandlung des AST-Verkehrs in einen konventionellen Linienverkehr erfolgen kann.

Zu 4.8 Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Anlage 2, Folie 37):

Die Radien der räumlichen Erschließung der Haltestellen geben die Entfernung als Luftlinie an, für die zeitliche Erschließung wurde zur Berücksichtigung der Umwege ein Aufschlag hinzugerechnet.

Ob und in wie weit Haltestellenstandorte entbehrlich sind, wird von der IGDB im Rahmen der Nachfrageanalyse geprüft.

Herr Lerch bringt den zusätzlichen Bahnhof Marburg Mitte in die Diskussion mit ein.

Zu 4.9 Barrierefreiheit (vgl. Anlage 2, Folien 39-40):

Fahrtzielanzeigen neuer Fahrzeuge werden künftig in LED/LCD Technik beschafft.

Zu 4.10 Haltestelleninfrastruktur (vgl. Anlage 2, Folien 41-44):

An folgenden Haltestellen/ Orten soll ab 2015 sukzessive eine DFI-Anzeige (Dynamische Fahrgast Information) inkl. akustischer Ansage eingerichtet werden:

- Alle Haltestellen entlang der Innenstadtachse vom Hauptbahnhof zum Südbahnhof
- Hauptbahnhof (alle sechs Haltebuchten); in der Bahnhofshalle (die Erlaubnis zur Einrichtung einer akustischen Ansage wird mit der DB noch verhandelt)
- Südbahnhof
- Adolf-Reichwein-Schule/ Aquamar
- Botanischer Garten
- Eisenacher Weg
- Erlenring
- Hans-Meerwein-Straße
- Hölderlinstraße
- Stadtbüro
- Universitätsklinikum
- Wilhelm Roser Straße

Die Projektkosten sind noch nicht abschließend geklärt.

Die Anschlusssicherung wird künftig über ein ITCS-System (Intermodal Transport Control System) gesichert. Dabei handelt es sich um ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem, das Fahrzeiten in Echtzeit anzeigt und eine Datenkommunikation zwischen Fahrzeugen und Leitzentrale ermöglicht.

	<p>Zu 4.11 Schulstandorte (vgl. Anlage 2, Folien 45-47):</p> <p>Veränderungen in der Straßeninfrastruktur, die in Folge des Klimagutachtens im Bereich der Leopold-Lucas-Straße durchgeführt werden, werden von der IGDB bei der Erstellung des NVP berücksichtigt.</p> <p>Frau Sell merkt an, dass der Standort der Montessori Schule (vgl. Anlage 2, Folie 45) in die Nähe der BLISTA verlegt wurde.</p> <p>Zu 4.12 Zusammenfassung der spezifischen Handlungsschwerpunkte (vgl. Anlage 2, Folie 48):</p> <p>Diskussionsinhalte zur Realisierung neuer Nachfragepotentiale mittels Jobticket:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jobtickets motivieren zu einer ÖPNV Nutzung. • Die Stadtwerke Marburg offerieren zusammen mit dem RMV Unternehmen regelmäßig die Nutzung von Jobtickets, ein Interesse besteht bei einem Großteil der Mitarbeiter meist nicht (häufig genannte Gründe: schlechte Erreichbarkeit aus dem Kreisgebiet, hohe Kosten, generell kein Interesse etc.).
5	<p>Rahmenterminplan und Terminplanung für den Arbeitskreis</p>
	<p>Der nächste Sitzungstermin findet voraussichtlich im Winter 2014 statt, ein genaues Datum wird in Abhängigkeit des Arbeitsfortschritts festgelegt, die Einladung erfolgt per E-Mail.</p>
	<p>Herr Rau bedankt sich bei den Teilnehmern und schließt die Sitzung.</p>
	<p>Anmerkungen</p>
	<p>Herr Lerch war als Vertreter der Partei „Bündnis 90 Die Grünen“ anwesend</p>

f. d. R.

Dreieich, 29.07.2014/ 02.09.2014

Raphael Meinhart, IGDB GmbH

Anlagen

1. Anwesenheitsliste
2. Präsentation

Ergebnisprotokoll

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Universitätsstadt Marburg 2015

1. Sitzung des Ortsbeirats

Datum / Uhrzeit: 22.10.2014, 18:00 Uhr – 20:30 Uhr

Ort: Technologie- und Tagungszentrum
Raum Leibniz
Softwarecenter 3
35037 Marburg

Teilnehmer/-innen: Hr. Aab (OV Michelbach)
Hr. Bergmann (OV Wehrshausen)
Hr. Debus (OV Haddamshausen)
Hr. Gärtner (Südstadtgemeinde)
Hr. Heck (OV Dilschhausen)
Hr. Hedy (Südstadtgemeinde)
Hr. Heimbach (OV Hermershausen)
Hr. Holzhauer (Afföllergemeinde)
Fr. Lotz-Halilovic (OV Richtsberg)
Hr. Karg (OB Bauerbach)
Hr. Kraus (OB Ginseldorf)
Hr. Krusch (OB Ockershausen)
Hr. Mania (OV Moischt)
Hr. Mengel-Vorhagen (OB Schröck)
Hr. Metz (Ortenberggemeinde)
Hr. Rausch (OV Marbach)
Hr. Scharf (Zahlbachgemeinde)
Hr. Scherer (OV Dagobertshausen)
Hr. Schnell (OV Ronhausen)
Fr. Stein (Waldtalgemeinde)
Hr. Wahles (OV Cappel)
Hr. Weidemüller (OB Hermershausen)
Fr. Wölk (Glaskopfgemeinde)
Hr. Wölk (Hansenhausgemeinde)
Hr. Rau (Stadtwerke Marburg Consult)
Hr. Jahnke (Stadtwerke Marburg Consult)
Hr. Müller (IGDB)
Hr. Meinhart (IGDB)
Hr. Klöppinger (IGDB)
(siehe auch **Anlage 1**)



	<p>Herr Rau (Stadtwerke Marburg Consult) begrüßt die Teilnehmer, erläutert die Rahmenbedingungen des Projekts und stellt das beauftragte Planungsbüro IGDB vor. Herr Müller (IGDB) gibt eine Übersicht zu den Inhalten der Sitzung und informiert die Teilnehmer, dass alle relevanten Planungsdokumente auf einer Kommunikationsplattform im Internet zum Herunterladen zur Verfügung gestellt werden.</p>
1	<p>Rechtsrahmen, Inhalt und Gliederung des NVP</p> <p>Herr Müller stellt den rechtlichen Rahmen des Projektes vor und erläutert die Gliederung des Nahverkehrsplans (vgl. Anlage 2, Folien 3-13).</p> <p>Die Stadt Marburg ist als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV nach § 7 Abs. 2 HÖPNVG zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet. Nach fünf Jahren soll über eine Fortschreibung entschieden werden. Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg hat Anfang des Jahres einen Beschluss zur Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans gefasst. Der Nahverkehrsplan gliedert sich in die Bestandsaufnahme, das Anforderungsprofil, die Mängelanalyse, das Anforderungskonzept sowie die Maßnahmenwirkung und -bewertung. Der Ortsbeirat wird in den Aufstellungsprozess eingebunden.</p> <p>In einem Exkurs stellt Herr Müller die rechtlichen Grundlagen zur möglichen Inhouse-Vergabe von Verkehrsleistungen an stadteigene Gesellschaften dar.</p>
2	<p>Bestandsaufnahme der demographischen Struktur und des ÖPNV-Angebots</p> <p>Herr Meinhardt (IGDB) stellt die demographische Entwicklung Marburgs und das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs vor (vgl. Anlage 2, Folien 14-27).</p> <p>Demographie</p> <p>Die Bevölkerung Marburgs konzentriert sich in der Kernstadt und den Stadtteilen Cappel, Wehrda und Marbach. Die Einwohnerentwicklung Marburgs ist stabil, auch für die Zukunft kann mit einer gleichbleibenden Einwohnerzahl gerechnet werden. Aus dem Publikum kommt der Hinweis, dass auf der Karte auf Folie 14 die Einwohnerzahl Michelbachs zu niedrig angegeben sei.</p> <p>Aktuelles ÖPNV-Angebot</p> <p>Herr Meinhardt erläutert die Zahlen zur Betriebsleistung des Stadtbusverkehrs. Derzeit werden in Spitzenzeiten 65 Busse eingesetzt, im Regelverkehr 43 Busse. Im Linienverkehr der Stadt Marburg werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt, die überwiegend mit Klimaanlage ausgerüstet sind. Eine Besonderheit Marburgs ist der hohe Anteil von Fahrzeugen mit umweltfreundlichem Erdgasantrieb (CNG – Compressed Natural Gas).</p> <p>Die Bestandslinien des Stadtverkehrs werden in einer Linienliste zusammen mit wichtigen Angaben zum Betriebszeitraum und Fahrplankontakt wiedergegeben. Diese Liste stellt Herr Meinhardt am Beispiel einzelner Buslinien vor, genauso wie den Linienverlauf anhand einer topographischen Netzkarte.</p>
3	<p>Vorstellung der Nachfragedaten</p> <p>Herr Müller und Herr Klöppinger (IGDB) stellen die Ergebnisse der Auswertung einer automatischen Fahrgastzählung vor. (vgl. Anlage 2, Folien 28-70).</p> <p>Die Nachfragedaten im Stadtbusverkehr wurden von Mai bis August 2014 mithilfe eines Automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) gewonnen. Hierbei handelt es sich um ein System im Einstiegsbereich der Busse, welches ein- und aussteigende Passagiere erfasst. Umsteigende Fahrgäste werden dementsprechend bei jeder Teilfahrt</p>

erfasst. Die Daten wurden von der IGDB aufbereitet, plausibilisiert und aggregiert. Aufgrund des Erhebungszeitraums im Frühjahr und Sommer ist davon auszugehen, dass die gewonnenen Daten der Fahrgastanzahl unterhalb des Jahresmittels liegen. Aus Vergleichsstudien ist bekannt, dass die ÖPNV-Nachfrage in den Herbst- und Wintermonaten höher liegt. Das AFZS wird in der Zukunft weitere Daten liefern, um solche jahreszeitliche Schwankungen darstellen zu können.

Die Auswertung nach Verkehrstagsgruppen zeigt, dass die Nachfrage an Schulwerktagen beträchtlich über jener an Ferienwerktagen oder am Wochenende liegt. Als „Ferien“ werden hier die Schulferientage angesetzt. Im Untersuchungszeitraum deckten sich diese jedoch weitgehend mit der vorlesungsfreien Zeit der Philipps-Universität.

Die Linien mit den höchsten Einsteigerzahlen sind die Linie 1, 4, 5 und 7. Aus dem Publikum kommt der Hinweis, dass dies aufgrund des dichten Takts auf diesen Linien nicht verwunderlich ist.

Die Betrachtung der schultäglichen Tagesganglinie sowohl der Gesamteinsteigerzahlen als auch der Einsteiger in einzelne Buslinien zeigt mehrere Besonderheiten. Während die morgendliche und mittägliche Schülerspitze zu erwarten war, so sind die weiteren Nachfragespitzen gegen 9 und 11 Uhr sowie um 15 Uhr auf den hohen Anteil von Studierenden bei den ÖPNV-Nutzern zurückzuführen, welche zu diesen Zeiten zur und von der Universität fahren. Hohe Besatzzahlen treten besonders bei morgendlichen Fahrten zu Schulstandorten auf. Herr Müller weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es zu einem extrem gedrängten Stehen der Fahrgäste kommt, wenn die im Bus angegebene zulässige Fahrgastkapazität erreicht werden soll. Eine Meldung aus dem Publikum weist darauf hin, dass bei Kapazitäts- und Auslastungsbetrachtungen auch immer die Verstärkerbusse miteinbezogen werden müssen. Herr Meinhardt versichert, dies durch Betriebsbeobachtungen vor Ort zu gewährleisten.

Eine Übersicht von Haltestellen, an welchen nur sehr wenige Fahrgäste ein- und aussteigen, ermöglicht die Identifikation nachfrageschwacher Abschnitte und Linienäste. Ein ähnliches Ziel hat die Betrachtung des Fahrzeugbesatzes einzelner Linien im Fahrtverlauf, hier können besonders stark und schwach nachgefragte Abschnitte identifiziert werden. Besonders auf der Hauptachse zwischen Südbahnhof und Hauptbahnhof herrscht eine hohe Nachfrage. Über ein Drittel aller Stadtbushahrgäste ist auf dieser Achse oder einem Teil davon unterwegs.

Herr Meinhardt liefert einen Überblick über die Nachfrage beim flexiblen Angebot des Anruf-Sammel-Taxis (AST) **(vgl. Anlage 2, Folien 71-73)**.

Das AST-System ist gut ausgelastet, dies zeigt sich besonders am hohen Besetzungsgrad der Fahrzeuge. Aus dem Publikum kommt der Hinweis, dass Fahrgäste bei ihrer telefonischen Vorbestellung teilweise abgewiesen werden, weil die Platzkapazität der eingesetzten Fahrzeuge bereits erschöpft ist. Entsprechend ist darüber nachzudenken, bestimmte AST-Angebote in eine reguläre Linienbedienung zu überführen. Dies ist auch wirtschaftlich notwendig, da die Kosten des AST-Verkehrs mit jeder weiteren Fahrtbestellung steigen, wenn dadurch ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Zum Fahrplanwechsel Ende 2014 ist vorgesehen, versuchsweise bisherige AST-Fahrten der Linie 12 in den Linienbetrieb zu überführen.

4 Entwicklung der Studierendenzahlen und Auswirkungen auf den Stadtbus

Herr Meinhardt stellt die Auswirkungen der Verlegung mehrerer Universitätseinrichtungen auf den Stadtbusverkehr vor **(vgl. Anlage 2, Folien 74-77)**.

Die Studierenden wohnen vor allem im Kernbereich Marburgs.

	<p>Durch die vorgesehene Aufgabe des Campusgeländes am östlichen Lahnufer werden universitäre Einrichtungen auf den Campus Firmanei und besonders auf den Campus Lahnberge verlegt. Die Studierendenzahl am Campus Lahnberge wird sich deshalb in den nächsten Jahren um ca. 1.600 erhöhen. Deshalb ist mit einer entsprechend wachsenden Nachfrage zwischen der Innenstadt und den Lahnbergen zu rechnen. Anzumerken ist hierbei, dass diese Nachfrage zu den bereits vorhandenen Verkehrsspitzen hinzukommen wird. Im Plenum schließt sich hierzu eine Diskussion über die bereits in anderen städtischen Gremien diskutierten Planungen einer Seilbahn auf die Lahnberge an. Herr Rau und Herr Müller erläutern, dass im Rahmen der NVP-Erstellung alle verkehrsplanerischen Ideen und Ansätze aufgenommen und bewertet werden müssen.</p>
5	<p>Bestandsaufnahme der Erschließungsqualität, Barrierefreiheit</p> <p>Herr Müller stellt die Erschließungswirkung des Stadtbusnetzes dar und erläutert die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit (vgl. Anlage 2, Folien 78-88).</p> <p>Erschließungsqualität</p> <p>Die Siedlungsflächen sind ausreichend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Der größte Teil der Siedlungsfläche ist bis zu 300 m von der nächsten Haltestelle entfernt. Durch topographische Hindernisse und ungerade Wegführungen können sich die tatsächlichen Fußwege zur nächsten Haltestelle jedoch länger ausfallen.</p> <p>Barrierefreiheit</p> <p>Aus § 8 Abs. 3 (PBefG) geht hervor, dass bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen ist. Viele Haltestellen in Marburg entsprechen noch nicht den geforderten Standards, was in den nächsten Jahren einen erheblichen Investitionsbedarf nach sich ziehen wird. Herr Jahnke (Stadtwerke Marburg Consult) erläutert, dass alle Haltestellen in Marburg untersucht wurden und nun der Investitionsbedarf ermittelt wird.</p> <p>Bis Ende 2015 sollen alle Haltestellen zwischen Stadtbüro und Südbahnhof und weitere wichtige Haltestellen mit einem Dynamischen Fahrgastinformationssystem (DFI) ausgestattet werden. Im Zuge dieser Arbeiten können bereits Anpassungen im Sinne der Barrierefreiheit erfolgen. Es schließt sich die Frage aus dem Publikum an, inwieweit das DFI auch mobil per Smartphone genutzt werden kann. Herr Rau erklärt, dass dies möglich sein wird. Eine entsprechende Ausschreibung ist erfolgt. Aus dem Publikum wird das Problem genannt, dass je nach Behinderung Barrierefreiheit etwas anderes bedeuten kann. Herr Müller stellt hierzu das Zwei-Sinne-Prinzip dar, welches für alle Handlungen des Fahrgastes mindestens zwei sensorische Angebote bereitstellen soll.</p> <p>Herr Rau erläutert, dass die Vorgaben zur Barrierefreiheit im AST-Verkehr nicht erfüllt werden können und auch nicht erfüllt werden müssen.</p>
6	<p>Handlungsschwerpunkte</p> <p>Herr Müller stellt zusammenfassend einige spezifische Handlungsschwerpunkte der weiteren Planung vor, die sich aus der Bestandsaufnahme ergeben (vgl. Anlage 2, Folien 92).</p>

7	Terminplanung
	Herr Müller zeigt den weiteren Terminplan im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplans. Bis Ende des Jahres 2014 soll das Anforderungsprofil erarbeitet werden, im März 2015 soll der Ortsbeirat wieder zusammenkommen, um darüber zu beraten (vgl. Anlage 2, Folien 93-94).
8	Diskussion
	<p>Herr Rau bittet alle Teilnehmer, die Einbindung des Ortsbeirats in den Planungsprozess zu nutzen, um Wünsche und Anregungen zu äußern. Diese würden dann von der IGDB geprüft und planerisch und wirtschaftlich bewertet. Herr Müller bittet darum, Rückmeldungen, sofern sie nicht bereits in der Sitzung geäußert werden, der IGDB schriftlich oder als E-Mail (nvp-swmr@igdb.de) zukommen zu lassen.</p> <p>Mehrere Sitzungsteilnehmer geben daraufhin Anregungen und Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie kann die Anbindung des Stadtwaldes verbessert werden? In Zukunft ist dort ein starker Einwohnerzuwachs zu erwarten. - Ist ein früherer Betriebsbeginn in den Außenstadtteilen möglich? Derzeit ist es nicht möglich, die ersten Zugabfahrten am Hauptbahnhof mit dem Bus zu erreichen. - Können weitere P+R-Plätze ausgewiesen werden, um zumindest in Randstunden eine Bündelung der Nachfrage aus den Außenstadtteilen zu erreichen? Als Plätze bieten sich solche Lagen an, die bereits in der Innenstadttarifzone liegen. - Das Gewerbegebiet Cappel-Süd sei bisher gar nicht an den ÖPNV angebunden. - Der Vorschlag, durch eine (internetgestützte) Haushaltsbefragung in den Außenstadtteilen auch Nichtnutzer des ÖPNV zu erreichen und die genauen Bedarfe und Ansprüche an den ÖPNV zu untersuchen, wird im Plenum kontrovers diskutiert. Einige Teilnehmer sehen die Gefahr, den Beteiligungsprozess auf diesem Wege zu einem nicht mehr finanzierbaren „Wunschkonzert“ werden zu lassen. <p>Herr Rau und Herr Müller bedanken sich für die Mitwirkung und verabschieden die Teilnehmer.</p>

f. d. R.

Dreieich, 24.10.2014

Max Klöppinger

IGDB GmbH

Anlagen

1. Anwesenheitsliste
2. Präsentation der IGDB

Ergebnisprotokoll

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Universitätsstadt Marburg 2015

1. Sitzung des Fahrgastbeirats zur fachlichen Begleitung bei der Erstellung des Nahverkehrsplans

Datum / Uhrzeit: 29.10.2014, 18:00 Uhr – 20:00 Uhr

Ort: Technologie- und Tagungszentrum
Raum Leibniz
Softwarecenter 3
35037 Marburg

Teilnehmer/-innen: Hr. Bach (Behindertenbeirat und Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Fr. Bodenhausen (Seniorenbeirat)
Hr. Büchner (Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Hr. Hirt (VCD und Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Fr. Jahn (ProBahn)
Hr. Kettner (AStA Marburg)
Hr. Kumfor (Stadtteil-AK Waldtal)
Hr. Leder (Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Fr. Luhmann (Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Hr. Marinc (Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Fr. Micke (Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Fr. Miederholt
Hr. Schuchart (Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Fr. Sitt (Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Fr. Stein (Stadtteil-AK Waldtal)
Hr. Stephan (Pro Bahn und Bus und Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Hr. Weiershäuser (Seniorenbeirat Stadt Marburg und Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Fr. Winter (Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Marburg und Fahrgastbeirat Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf)
Hr. Rau (Stadtwerke Marburg Consult)
Hr. Jahnke (Stadtwerke Marburg Consult)
Hr. Müller (IGDB)
Hr. Meinhart (IGDB)
Hr. Klöppinger (IGDB)
(siehe auch **Anlage 1**)

	<p>Herr Rau (Stadtwerke Marburg Consult) begrüßt die Teilnehmer, erläutert die Rahmenbedingungen des Projekts und stellt das beauftragte Planungsbüro IGDB vor. Herr Müller (IGDB) gibt eine Übersicht zu den Inhalten der Sitzung und bittet die Teilnehmer um Anregungen während des gesamten Planungsprozesses.</p>
1	Rechtsrahmen
	<p>Herr Müller stellt den rechtlichen Rahmen des Projektes und die Grundlagen zur möglichen Inhouse-Vergabe von Verkehrsleistungen an stadteneigene Gesellschaften vor (vgl. Anlage 2, Folien 3-5).</p>
2	Bestandsaufnahme der demographischen Struktur und des ÖPNV-Angebots
	<p>Herr Meinhart (IGDB) stellt die demographische Entwicklung Marburgs und das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs vor (vgl. Anlage 2, Folien 6-19).</p> <p>Demographie</p> <p>Die Bevölkerung Marburgs konzentriert sich in der Kernstadt und den Stadtteilen Cappel, Wehrda und Marbach. Die Einwohnerentwicklung Marburgs ist stabil, auch für die Zukunft kann mit einer gleichbleibenden Einwohnerzahl gerechnet werden.</p> <p>Aktuelles ÖPNV-Angebot</p> <p>Herr Meinhart erläutert die Zahlen zur Betriebsleistung des Stadtbusverkehrs. Derzeit werden in Spitzenzeiten 65 Busse eingesetzt, im Regelverkehr 43 Busse. Im Linienverkehr der Stadt Marburg werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt, die überwiegend mit Klimaanlage ausgerüstet sind. Eine Besonderheit Marburgs ist der hohe Anteil von Fahrzeugen mit umweltfreundlichem Erdgasantrieb (CNG – Compressed Natural Gas).</p> <p>Die Bestandslinien des Stadtverkehrs werden in einer Linienliste zusammen mit wichtigen Angaben zum Betriebszeitraum und Fahrplankontakt wiedergegeben. Diese Liste stellt Herr Meinhardt am Beispiel einzelner Buslinien vor, genauso wie den Linienverlauf anhand einer topographischen Netzkarte.</p>
3	Vorstellung der Nachfragedaten
	<p>Herr Müller und Herr Klöppinger (IGDB) stellen die Ergebnisse der Auswertung einer automatischen Fahrgastzählung vor. (vgl. Anlage 2, Folien 20-62).</p> <p>Die Nachfragedaten im Stadtbusverkehr wurden von Mai bis August 2014 mithilfe eines Automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) gewonnen. Hierbei handelt es sich um ein System im Einstiegsbereich der Busse, welches ein- und aussteigende Passagiere erfasst. Umsteigende Fahrgäste werden dementsprechend bei jeder Teilfahrt erfasst. Die Daten wurden von der IGDB aufbereitet, plausibilisiert und aggregiert. Aufgrund des Erhebungszeitraums im Frühjahr und Sommer ist davon auszugehen, dass die gewonnenen Daten der Fahrgastanzahl unterhalb des Jahresmittels liegen. Aus Vergleichsstudien ist bekannt, dass die ÖPNV-Nachfrage in den Herbst- und Wintermonaten höher liegt. Das AFZS wird in der Zukunft weitere Daten liefern, um solche jahreszeitliche Schwankungen darstellen zu können. Aus dem Publikum kommt die Frage, wie genau das AFZS arbeitet. Herr Müller stellt klar, dass die Daten nicht absolut exakt sind. Für die weitere Nahverkehrsplanung ist die Datenqualität jedoch ausreichend. Auf Nachfrage aus dem Publikum erläutert Herr Rau, dass während des Zeitraums der Zählung die Haltestelle St.-Martin-Straße mit der Linie 3 aufgrund der Fahrplanänderung im Dezember 2013 nicht mehr bedient wird und dementsprechend keine Daten der Linie 3 an dieser Haltestelle vorliegen.</p>

Die Auswertung nach Verkehrstagsgruppen zeigt, dass die Nachfrage an Schulwerktagen beträchtlich über jener an Ferienwerktagen oder am Wochenende liegt. Als „Ferien“ werden hier die Schulferientage angesetzt. Im Untersuchungszeitraum deckten sich diese jedoch weitgehend mit der vorlesungsfreien Zeit der Philipps-Universität.

Die Linien mit den höchsten Einsteigerzahlen sind die Linie 1, 4, 5 und 7. Aus dem Publikum kommt der Hinweis, dass dies aufgrund des dichten Takts auf diesen Linien nicht verwunderlich ist. Auf eine Frage aus dem Teilnehmerkreis, inwieweit die erhobenen Einsteigerzahlen von jenen anderer Städte der gleichen Größenordnung abweichen, erläutert Herr Müller, dass die Zahlen in Marburg überdurchschnittlich hoch sind, was sich zum Teil durch den großen Bevölkerungsanteil der Studierenden zurückführen lässt.

Die Betrachtung der schultäglichen Tagesganglinie sowohl der Gesamteinsteigerzahlen als auch der Einsteiger in einzelne Buslinien zeigt mehrere Besonderheiten. Während die morgendliche und mittägliche Schülerspitze zu erwarten war, so sind die weiteren Nachfragespitzen gegen 9 und 11 Uhr sowie um 15 Uhr auf den hohen Anteil von Studierenden bei den ÖPNV-Nutzern zurückzuführen, welche zu diesen Zeiten zur und von der Universität fahren. Hohe Besatzzahlen treten besonders bei morgendlichen Fahrten zu Schulstandorten auf. Herr Meinhart weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es zu einem extrem gedrängten Stehen der Fahrgäste kommt, wenn die im Bus angegebene zulässige Fahrgastkapazität erreicht werden soll. Aus dem Publikum kommen mehrere Hinweise, dass auch zu anderen Tageszeiten Busse voll sind. Herr Müller erläutert, dass die Zahlen einen Durchschnitt mehrerer Stichproben darstellen, einzelne, besonders volle Ausreißer können deshalb in den Grafiken nicht erkannt werden.

Eine Übersicht von Haltestellen, an welchen nur sehr wenige Fahrgäste ein- und aussteigen, ermöglicht die Identifikation nachfrageschwacher Abschnitte und Linienäste. Ein ähnliches Ziel hat die Betrachtung des Fahrzeugbesatzes einzelner Linien im Fahrtverlauf, hier können besonders stark und schwach nachgefragte Abschnitte identifiziert werden. Besonders auf der Hauptachse zwischen Südbahnhof und Hauptbahnhof herrscht eine hohe Nachfrage. Über ein Drittel aller Stadtbusfahrgäste ist auf dieser Achse oder einem Teil davon unterwegs.

Aus dem Publikum kommt die Frage, ob in Marburg in der Vergangenheit andere Zählungen durchgeführt wurden und inwiefern auch die regionalen Buslinien gezählt werden sollten. Herr Rau erläutert, dass bereits 2008 eine Zählung stattgefunden hat. Die Planung der Regionalbuslinien liegt nicht im Aufgabengebiet der Stadt Marburg. Ebenfalls aus dem Plenum kommt der Hinweis, dass mit einer Einsteigerzählung ungenutzte Fahrgastpotenziale nicht untersucht werden können, da Nichtnutzer des ÖPNV nicht erfasst werden. Herr Müller stellt in diesem Zusammenhang die Methodik der Fahrgastprognose dar, welche mithilfe demographischer und soziostruktureller Daten Aussagen über Fahrgastpotenziale ermitteln kann. Mehrere Meldungen des Publikums weisen darauf hin, dass die Angebotsqualität des ÖPNV in Marburg, besonders hinsichtlich der Anschlusssicherung, viele potenzielle Nutzer abschreckt. Herr Rau erwidert, dass Angebotsverbesserungen immer mit dem dafür nötigen finanziellen Aufwand abgewogen werden müssen.

Herr Meinhart liefert einen Überblick über die Nachfrage beim flexiblen Angebot des Anruf-Sammel-Taxis (AST) (**vgl. Anlage 2, Folien 63-65**).

Das AST-System wird mit Kleinbussen (acht Fahrgastplätze) bedient und ist gut ausgelastet, dies zeigt sich besonders am hohen Besetzungsgrad der Fahrzeuge. Entsprechend ist darüber nachzudenken, bestimmte AST-Angebote in eine reguläre Linienbedienung zu überführen. Dies ist auch wirtschaftlich notwendig, da die Kosten des AST-Verkehrs mit jeder weiteren Fahrtbestellung steigen, wenn dadurch ein zu-

	sätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Zum Fahrplanwechsel Ende 2014 ist vorgesehen, versuchsweise bisherige AST-Fahrten der Linie 12 in den Linienbetrieb zu überführen.
4	Entwicklung der Studierendenzahlen und Auswirkungen auf den Stadtbus
	<p>Herr Meinhart stellt die Auswirkungen der Verlegung mehrerer Universitätseinrichtungen auf den Stadtbusverkehr vor (vgl. Anlage 2, Folien 66-69).</p> <p>Die Studierenden wohnen vor allem im Kernbereich Marburgs.</p> <p>Durch die vorgesehene Aufgabe des Campusgeländes am östlichen Lahnufer werden universitäre Einrichtungen auf den Campus Firmanei und besonders auf den Campus Lahnberge verlegt. Die Studierendenzahl am Campus Lahnberge wird sich deshalb in den nächsten Jahren um ca. 1.600 erhöhen. Deshalb ist mit einer entsprechend wachsenden Nachfrage zwischen der Innenstadt und den Lahnbergen zu rechnen. Anzumerken ist hierbei, dass diese Nachfrage zu den bereits vorhandenen Verkehrsspitzen hinzukommen wird. Aus dem Plenum kommt die Frage, ob auch das bereits vorliegende Verkehrskonzept Lahnberge in die aktuellen Planungen einbezogen wird. Herr Rau erklärt, dass dieses Konzept genauso wie die Untersuchung Schulzentrum Süd sowie eine Verkehrsstudie von Pharnaserv im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden.</p>
5	Bestandsaufnahme der Erschließungsqualität, Barrierefreiheit
	<p>Herr Müller stellt die Erschließungswirkung des Stadtbusnetzes dar und erläutert die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit (vgl. Anlage 2, Folien 70-80).</p> <p>Erschließungsqualität</p> <p>Die Siedlungsflächen sind ausreichend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Der größte Teil der Siedlungsfläche ist bis zu 300 m von der nächsten Haltestelle entfernt. Durch topographische Hindernisse und ungerade Wegführungen können sich die tatsächlichen Fußwege zur nächsten Haltestelle jedoch länger ausfallen.</p> <p>Barrierefreiheit</p> <p>Aus § 8 Abs. 3 (PBefG) geht hervor, dass bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen ist. Viele Haltestellen in Marburg entsprechen noch nicht den geforderten Standards, was in den nächsten Jahren einen erheblichen Investitionsbedarf nach sich ziehen wird.</p> <p>Bis Ende 2015 sollen alle Haltestellen zwischen Stadtbüro und Südbahnhof und weitere wichtige Haltestellen mit einem Dynamischen Fahrgastinformationssystem (DFI) ausgestattet werden. Im Zuge dieser Arbeiten können bereits Anpassungen im Sinne der Barrierefreiheit erfolgen.</p>
6	Handlungsschwerpunkte
	Herr Müller stellt zusammenfassend einige spezifische Handlungsschwerpunkte der weiteren Planung vor, die sich aus der Bestandsaufnahme ergeben (vgl. Anlage 2, Folien 84).
7	Terminplanung
	Herr Müller zeigt den weiteren Terminplan im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplans. Bis Ende des Jahres 2014 soll das Anforderungsprofil erarbeitet werden, im März 2015 soll der Fahrgastbeirat wieder zusammenkommen, um darüber zu beraten (vgl. Anlage 2, Folien 85-86).

8	Diskussion
	Herr Rau bittet alle Teilnehmer, die weit über die gesetzlichen Erfordernisse hinausgehende Einbindung des Fahrgastbeirats in den Planungsprozess zu nutzen, um Wünsche und Anregungen zu äußern. Diese würden dann von der IGDB geprüft und planerisch und wirtschaftlich bewertet. Herr Müller bittet darum, Rückmeldungen, sofern sie nicht bereits in der Sitzung geäußert werden, der IGDB schriftlich oder als E-Mail (nvp-swmr@igdb.de) zukommen zu lassen.
	Herr Rau und Herr Müller bedanken sich für die Mitwirkung und verabschieden die Teilnehmer.

f. d. R.

Dreieich, 31.10.2014

Max Klöppinger
IGDB GmbH

Anlagen

1. Anwesenheitsliste
2. Präsentation der IGDB

Ergebnismitschrift

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Universitätsstadt Marburg 2015 - 2020

Gemeinsame Sitzung des Arbeitskreises, des Fahrgastbeirates und des Ortsbeirates zur fachlichen Begleitung

Protokoll

Datum / Uhrzeit: 28.04.2015, 18:00 Uhr – 20:45 Uhr

Ort: Technologie- und Tagungszentrum
Software Center 3
35037 Marburg

Teilnehmer/-innen:

Hr. Rau (SWMR Consult)
Hr. Müller (IGDB)
Hr. Meinhart (IGDB)
Hr. Klöppinger (IGDB)
Hr. Kyrieleis (IGDB)

Hr. Linn (OBR Wehrda)
Fr. Brunet (ACE)
Hr. Otto (SWMR/MVG)
Fr. Stey (SWMC)
Hr. Jahnke (SWMC)
Hr. Weiherhäuser (Seniorenbeirat)
Hr. Etzelmüller (Stadt MR)
Fr. Winter (Stadt MR)
Fr. Wiederholt (Hansenhausgemeinde)
Fr. Wölk (Glaskopfgemeinde)
Hr. Löwer (OBR Cyriaxweimar)
Hr. Brauer (Pro Bahn)
Fr. Stein (AKSB Marburg)
Fr. Abé (OBR Bauerbach)
Fr. Schwarz-Köppl (VCD)
Hr. Böttner (OBR Bauerbach)
Hr. Lüdecke (OBR Moischt)
Hr. Heuser (OBR Schröck)
Fr. Micke (Bündnis 90/Die Grünen)
Hr. Schuchart (Lokale Agenda)
Hr. Barthel (SWMR)
Hr. Willumeit (Blista)
Hr. Büchner (Sprecher FGB)
Hr. Debus (OBR Haddamshausen)

Hr. Wigand (OBR Ginseldorf)
Hr. Rausch (OBR Marbach)
Hr. Scharf (Zahlbachgemeinde)
Hr. Görge (Pharmaserv)
Fr. Lentge (Pharmaserv)
Hr. Beliza (Verdi)
Hr. Vaupel (OBR Wehrda)
Hr. Bergmann (OBR Wehrshausen)
Hr. von Ploetz (OBR Einhausen)
Hr. Heck (OBR Dilschhausen)
Hr. Dr. Grolig (Uni Marburg)
Hr. Rensch (AstA Marburg)
Hr. Hintzen (AstA Marburg)
Hr. Kettner (AstA Marburg)
Hr. Mengers (AstA Marburg)
Hr. Diefenbach-Trommer (Stadtwald)

1	<p>Begrüßung</p> <p>Herr Rau begrüßt die Teilnehmer. Herr Müller stellt das für den Abend vorgesehene Programm vor und bedankt sich für die Anregungen, die zum Nahverkehrsplan eingegangen sind. Er weist darauf hin, dass die Präsentationsfolien und weitere Unterlagen von der Informationsplattform im Internet abgerufen werden können. Auf Nachfrage teilt Herr Müller mit, dass weiterhin Anregungen und Stellungnahmen eingereicht werden können, dies solange bis der Entwurf des Nahverkehrsplans vorliegt und die Frist zur Stellungnahme noch nicht abgelaufen ist.</p>
2	<p>Anforderungsprofil</p> <p>Herr Müller und Herr Meinhart stellen den von der IGDB erstellten Entwurf des Anforderungsprofils vor (vgl. Anlage 2).</p> <p>Im Anforderungsprofil werden Mindeststandards für die Ausgestaltung des Nahverkehrs innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans aufgestellt, deren derzeitige Erfüllung im Rahmen einer Mängelanalyse abgeglichen wird.</p> <p>Das Anforderungsprofil umfasst Aussagen zu Bedürfnissen bestimmter Nutzergruppen, zur Erschließungsqualität, zum Verkehrsangebot sowie zu Haltestellen, Fahrzeugen und Fahrpersonal (siehe Präsentationsfolien).</p> <p>Die anschließende Diskussion dreht sich hauptsächlich um die Mindestanforderung an das Fahrtenangebot auf bestimmten Relationen. Auf Nachfrage aus dem Publikum wird festgestellt, dass es auf bestimmten Streckenabschnitten, wo mehrere Linien verkehren, durch Überlagerungen zu einem dichteren Angebot kommt. Zudem bezieht sich das Anforderungsprofil nur auf die Stadtlinien. Dort, wo Regionalbuslinien verkehren, kommt es zu einem dichteren Angebot.</p> <p>Aus dem Publikum wird hinterfragt ob die Taktausdünnung, die für 4 Wochen während der Sommerferien vorgeschlagen wird, sinnvoll ist und der Nachfrage entspricht. Die Taktausdünnung betrifft insbesondere Mo-Fr die morgendlichen Verbindungen innerhalb der Kernstadt sowie ganztags Verbindungen von den Außenstadtteilen in die Kernstadt.</p> <p>Herr Meinhart führt dazu aus, dass der Sommerferienfahrplan für das ganze Stadtliniennetz gelten soll, die Fahrzeiten aber den Dienstzeiten der großen Arbeitgeber angepasst werden. Herr Rau ergänzt, dass dabei die besondere Priorität bei der Wahrung der Anschlüsse Zug/Bus und umgekehrt am Hauptbahnhof läge. Herr Müller sieht diese Angebotseinschränkungen durch die sinkende Nachfrage während der Sommerferien gerechtfertigt.</p> <p>Im Zusammenhang mit den Anforderungen zu Reisezeiten und Umsteigehäufigkeit werden aus dem Publikum die Umsteigesituation und die mangelnde Barrierefreiheit am Südbahnhof kritisiert. Herr Müller weist in diesem Zusammenhang auf den Nahverkehrsplan des RMV hin, indem ein Umbau des Bahnhofs seitens der Deutschen Bahn für 2017 angekündigt wird. Generell bestünde bezüglich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen ein großer Investitionsbedarf. Gefragt wird auch nach den Möglichkeiten durch eine bessere Kommunikation zwischen Zug- und Busverkehr um Anschlüsse zu sichern. Die technischen Voraussetzungen in Form eines ITCS für den Busverkehr würden dafür gerade aufgebaut.</p> <p>Zu den Mindestanforderungen an die Haltestellen kommt die Rückfrage, ob diese (z.B. bzgl. Fahrradabstellanlagen) jeweils für die Mastpositionen beider Fahrrichtungen gelten würde. Herr Müller erläutert darauf hin, dass die Ausstattung der Mastpositionen von der Klassifizierung ihrer Verkehrsbedeutung und der jeweiligen örtlichen Situation abhängt. Die Klassifizierung richte sich u.a. nach der Anzahl der</p>

	<p>täglichen Ein- und Aussteiger und des Verkehrsangebots und sei Voraussetzung zur Beantragung von Fördermitteln.</p> <p>Bezüglich der Anforderungen für die Fahrzeuge weist Herr Müller darauf hin, dass die Freihaltung der seitlichen Fensterflächen von Werbeklebung ein Vorschlag der Gutachter ist, der noch nicht mit der SWMR Consult abgestimmt sei.</p> <p>Bezüglich des Fahrpersonals kommt die Anregung, die Anwendung eines bestimmten Tarifvertrags im Nahverkehrsplan festzuschreiben. Herr Müller kann die Anregung nachvollziehen, da die Bezahlung immer auch Auswirkungen auf die Leistungsbereitschaft des Fahrpersonals habe. Der Nahverkehrsplan sei aber ein Rahmenplan in dem nicht jedes Detail festgelegt werden könne. Tarifliche Details müssten daher über den Verkehrsvertrag mit dem Verkehrsunternehmen geregelt werden. Herr Rau ergänzt, dass eine Direktvergabe an die Stadtwerke Marburg vorgesehen sei und die Tarife nicht unterlaufen würden.</p> <p>Aus dem Publikum kritisiert werden die mangelnden sprachlichen Kenntnisse mancher Fahrer sowie das Laufenlassen des Motors, obwohl es bis zur Abfahrtszeit bspw. noch 5 Minuten dauern würde. Herr Rau nimmt diese Anregungen auf.</p> <p>Zur Fahrgastinformation in den Fahrzeugen wird angeregt, auf die Linien hinzuweisen, zu denen an der jeweiligen Haltestelle Umsteigemöglichkeiten bestünden.</p>
<p>3</p>	<p>Mängelanalyse</p>
	<p>Herr Meinhart stellt die Mängelanalyse vor (siehe Anlage 2). Insgesamt weist das Status-Quo-Angebot bereits eine gute Qualität auf. Defizite bestünden aber bei der Anschlusssicherung und der Verspätungsanfälligkeit (insbesondere aufgrund von Staus im MIV). Die stete Abnahme der Durchschnittsgeschwindigkeit der Busse verursache umgekehrt ein Zuwachs beim Buseinsatz bei gleichbleibender Verkehrsleistung. Bei der Fahrgastinformation an den Haltestellen, der Barrierefreiheit der Haltestellen, der Motorisierung und des Alters der Fahrzeuge würden die Standards des Anforderungsprofils heute nicht erreicht. Handlungsfelder für die zukünftige Entwicklung des Stadtliniennverkehrs seien daher der barrierefreie Ausbau der Haltestellen, die Verjüngung der Fahrzeugflotte sowie die Optimierung des Netzes.</p> <p>Für Diskussion sorgt die Aussage, dass nach den durchgeführten Fahrgastzählungen keine eindeutige Überlastung der Linien zum Uni-Standort Lahnberge festgestellt wurde. Aus dem Publikum wird hier besonders die Linie 9 benannt. Da die Überlastungen nicht regelmäßig sondern tagesspezifisch aufträten (z.B. durch Besonderheiten im Unibetrieb oder durch hohes Fahrgastaufkommen aufgrund von verspäteten Zügen), ließe sich auch ein vorgeschlagener Einsatz von Verstärkerwagen in Stoßzeiten nicht realisieren, führt Herr Rau aus. Frühere Erfahrungen hätten gezeigt, dass Überlastungen nicht vorhersehbar waren und Verstärkerwagen daher nicht schnell genug vor Ort sein konnten.</p> <p>Aus dem Publikum wird vorgeschlagen, durch eine bessere Kommunikation zwischen Universität und SWMR, mögliche Nachfragespitzen an bestimmten Tagen besser vorhersehen zu können. Auch die Gespräche zwischen hessischen Asta und RMV zum Mobilitätsmanagement werden als Chance gesehen.</p> <p>Herr Müller erläutert die Zählraten und weist darauf hin, dass in den Planungen die zukünftige Entwicklung der Unistandorte berücksichtigt würde. Mit der Verlagerung weiterer Institute auf die Lahnberge steige die Zahl der dort Studierenden um rd. 1600 und der schnelle Wechsel zwischen den beiden Campussen Firmanei und Lahnbergen gewinne weiter an Bedeutung. Darauf müsse mit einem erweiterten Angebot reagiert werden. Auf Nachfrage wurden die Vorteile von Buszügen erläutert, die zu Spitzenzeiten mit Anhänger, in den übrigen Zeiten als Solobus verkehren können. Eine Seilbahn wird von der IGDB wegen der fehlenden Flächenschließung nicht</p>

	empfohlen. Der geplante Bahnhalt „Marburg Mitte“ wird nach Einschätzung von Herrn Rau mittelfristig nicht realisiert.
4	Stellungnahme zu eingegangenen Anregungen
	<p>Herr Müller stellte eine Kurzübersicht der bisher eingegangenen Anregungen und Wünsche vor (vgl. Anlage 2). Eine längere Fassung werde auf der Infoplattform bereitgestellt. Auf Nachfrage erklärt er, dass eine direkte Beantwortung aller Stellungnahmen nicht möglich sei.</p> <p>Aus dem Publikum wird eine RMV-weit einheitliche Handhabung der Fahrradmitnahme gewünscht. Zudem solle die Zeitbefristung durch flexiblere Lösungen ersetzt werden, die die Fahrradmitnahme immer dann ermöglicht, wenn im Bus Platz ist. Dafür wurden Aufkleber vorgeschlagen, die auf den Vorrang von Kinderwagen und Rollstühlen vor der Fahrradmitnahme hinweisen. Herr Meinhart weist auf Erfahrungen hin, wonach Menschen mit Rad auch im Bus blieben, wenn an späteren Haltestellen Fahrgäste mit Kinderwagen und Rollstuhl einsteigen und der Platz knapp wird.</p> <p>Kritik kommt aus dem Publikum zur Betriebsabwicklung am neugestalteten Vorplatz des Hauptbahnhofs. So führen Busse über die vorgegebene Haltestellenposition hinaus, um Platz für nachfolgende Busse zu machen. Dadurch würden die Einstiege nicht mehr mit den Positionierungen der Blindenleitstreifen übereinstimmen. Zudem stünden Gelenkbusse oft mit ihrem Heck in der Kurve und damit auf den speziell für Blinde eingerichteten Fußgängerüberweg. Für Fußgänger irritierend sei auch der Überweg vom Bahnportal ohne Fußgängersignal.</p> <p>Herr Rau verweist darauf, dass der Bahnhofsvorplatz erst seit 2 Monaten in Betrieb sei und eine deutliche Verbesserung gegenüber dem vorherigen Zustand darstelle. Allerdings sei die Kapazität der Bushaltestellen begrenzt, zumal sie auch von den Regionalbussen angefahren würden. Jetzt befände man sich in einem Lernprozess aus dem Verbesserungen folgten. So würde noch eine Dynamische Fahrgastinformation installiert.</p>
5	Netzplanung
	<p>Herr Meinhart erläutert die Konzeption zur Optimierung des Liniennetzes (Netzentwurf 2.3). Um in der Planungsphase Verwechslungen mit den heutigen Linienbezeichnungen auszuschließen, sind die Linien mit Buchstaben gekennzeichnet (vgl. Anlagen 2 und 3)</p> <p>Die wichtigsten Änderungen sind der Aufbau von symmetrischen Fahrplänen (soweit möglich) die Einführung von Direktlinien aus Wehrda und Richtsberg Richtung Innenstadt und die Anbindung der Gemeinden Cölbe und Sterzhausen (inkl. Bahnanbindung in Sterzhausen). Der Richtsberg erhält eine umsteigefreie Verbindung an die Universitätsklinik, Schröck und Moischt erhalten eine direkte Anbindung an die Innenstadt; der Linienvorlauf nach Cyriaxweimar, Haddamshausen und Hermershausen wird modifiziert.</p> <p>Die größte Änderung ergibt sich bei Anbindung der Lahnberge. Die heutige Linie 9 verkehrt wieder über Volkshochschule, Elisabethkirche und Pilgrimstein, der Ringverkehr der Linie 7 wird durch eine Ringfahrt mit Stichfahrten ersetzt. Eine eindeutige Zuordnung des Linienvorlaufes erfolgt über Linienwechsler auf dem Campus Lahnberge.</p> <p>Auf Fragen des Publikums, erklärt Herr Meinhart, wie der umlauftechnische Übergang von Linien umsteigefreie Verbindungen schafft, ohne die Fahrgäste durch Ringlinien zu irritieren. Aus dem Publikum wird bestätigt, dass die Route der derzei-</p>

tigen Ringlinie 7 nicht immer klar ersichtlich wäre.

Herr Müller erläutert, wie sich die Verkehrsleistung bei Realisierung dieses Netzentwurfs gegenüber dem Status-Quo ändern würde. Herr Rau betont, dass die SWMR Consult der IGDB bei der Erstellung des Vorschlags größtmögliche Planungsfreiheit gelassen habe, um neue Ideen zu entwickeln. Vor der Umsetzung sei die Finanzierbarkeit zu prüfen und ein Parlamentsbeschluss notwendig. Den Teilnehmern der Veranstaltung wird die nächsten 6 Wochen Gelegenheit eingeräumt Stellungnahme zu der Netzkonzeption zu beziehen.

Von mehreren Teilnehmern wird die zusätzliche Anbindung nach Cölbe kritisiert. Hier bestünde schon ein gutes Angebot. Herr Rau begründet den Wunsch, Cölbe in das Angebot des Stadtliniennverkehrs Marburg einzubinden, mit der Einheit des Lahntals als urbaner Raum.

Gefragt wird, ob mit dem Konzept das studentische Wohnen in der Peripherie durch bessere Verbindungen in die Außenstadtteile unterstützt würde. Herr Rau sagt dazu, dass die Stadt derzeit noch eine Innenentwicklung in der Kernstadt verfolge. Dort sei aber der Platz begrenzt, daher müsse auch über eine Außenentwicklung nachgedacht werden. Der NVP sei aber kein Instrument der Stadtplanung.

Herr Rau und Herr Müller danken den Teilnehmern der Sitzung.

f. d. R.

Dreieich, 28.04.2015/08.06.2015

Stephan Kyrieleis, IGDB GmbH

Anlagen

1. Teilnehmerliste
2. Präsentation
3. Liniennetzplan Entwurf 2.3

Ergebnismitschrift

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Universitätsstadt Marburg 2015 - 2020

3. Sitzung des Lenkungsausschusses

Datum / Uhrzeit: 24.09.2015, 17:30 Uhr – 18:30 Uhr

Ort: Technologie- und Tagungszentrum
Software Center 3
35037 Marburg

Teilnehmer/-innen: Herr Anders (Hessen Mobil)
Herr Brück (Regierungspräsidium Gießen)
Herr Debus (RNV)
Herr Edelmann (IHK Marburg)
Herr Jahnke (SWMR Consult)
Hr. Rau (SWMR Consult)
Hr. Müller (IGDB)
Hr. Meinhart (IGDB)
Hr. Klöppinger (IGDB)



1	<p>Begrüßung</p> <p>Herr Rau (SWMR Consult) begrüßt die Teilnehmer. Herr Müller (IGDB) stellt die für den Abend vorgesehene Tagesordnung vor und gibt einen Überblick über das weitere Verfahren.</p> <p>Herr Müller fasst die Ziele des Nahverkehrsplans zusammen und berichtet über den bisherigen Projektverlauf. Die an der Erstellung des Nahverkehrsplans beteiligten Gremien werden benannt und ein Ausblick auf das anstehende Anhörungsverfahren gegeben.</p>
2	<p>Inhalte und Ziele des NVP 2015-2020</p> <p>Herr Klöppinger (IGDB) gibt einen kurzen Überblick zu den im NVP enthaltenen Kapiteln. Im Kapitel Bestandsaufnahme wurden relevante stadt- und verkehrsgeographische Daten gesammelt und dargestellt. Herr Müller ergänzt, dass auch Daten aus Fahrgastzählungen zur Verfügung standen.</p> <p>Auf Grundlage der Bestandsaufnahme ließen sich erste Handlungsschwerpunkte ableiten. Weitere Hinweise auf zu berücksichtigende Themen wurden von den begleitenden Gremien geliefert (siehe Anlage 2, S. 9-11).</p> <p>Im Kapitel Anforderungsprofil werden Mindeststandards für das zukünftige ÖPNV-System in Marburg festgelegt. Herr Klöppinger stellt verschiedene Grafiken zur Erläuterung der Vorgaben vor, darunter zur Verbindungsqualität. Besonderes Augenmerk wurde im Anforderungsprofil auf die Standards für Haltestellen und eingesetzte Busfahrzeuge gelegt (siehe Anlage 2, 12-21).</p> <p>Ein Abgleich der im Anforderungsprofil definierten Vorgaben mit dem in der Bestandsaufnahme dargestellten Status Quo mündet in der Mängelanalyse. Mängel bestehen vor allem bei den Fahrzeugen und Haltestellen.</p> <p>Herr Müller verweist auf die Ausnahmeregelung im PBefG, wodurch unter bestimmten Rahmenbedingungen eine <i>vollständige</i> Barrierefreiheit für alle Haltestellen bis 1.1.2022 noch nicht erreicht sein muss.</p> <p>Herr Anders (Hessen Mobil) erläutert auf Rückfrage, dass derzeit Fördermittel zur Verfügung stünden und empfiehlt eine rasche Beantragung. Es sei auch zweckmäßig, die Maßnahme auf 2 oder mehrere Jahre zu verteilen.</p> <p>Herr Klöppinger weist darauf hin, dass das ÖPNV-System in Marburg bereits hohen Ansprüchen genügt und gegenüber Städten vergleichbarer Größe sehr gut ist (siehe Anlage 2, S. 23).</p> <p>Herr Meinhart (IGDB) stellt Auszüge aus dem Kapitel Angebotskonzept vor. Er verweist auf die Maßnahmen zur Erneuerung des Fuhrparks und zum barrierefreien Um- und Ausbau der Haltestellen (siehe Anlage 2, S. 32-35).</p> <p>Daraufhin stellt Herr Meinhart die Liniensteckbriefe vor (siehe Anlage 3), in welchen alle relevanten Informationen über die zukünftigen Buslinien enthalten sind. In der Folge werden Änderungen im Liniennetz erläutert (siehe Anlage 2, S. 37-47). Herr Rau ergänzt, dass für die vorgesehenen Verbindungen über die Stadtgrenzen hinaus Abstimmungen mit dem RNV notwendig seien.</p> <p>Die Teilnehmer begrüßen den Ansatz des Nahverkehrsplans, das ÖPNV-Angebot in Marburg auszubauen.</p> <p>Herr Meinhart erläutert, dass die Einrichtung einer Seilbahn zwischen Innenstadt und Universitätsklinikum auf den Lahnbergen den Fahrzeugbedarf nur wenig senken</p>

	<p>könne.</p> <p>Herr Klöppinger gibt einen kurzen Überblick über das Kapitel Maßnahmenwirkung und -bewertung, in welchen die vorgeschlagenen Maßnahmen auf ihre Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage hin untersucht und einer Priorisierung unterworfen wurden. Besonders hohe Priorität habe der barrierefreie Ausbau der Haltestellen.</p>
3	Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan
	<p>Herr Müller weist kurz auf die zahlreich eingegangenen Wünsche und Anregungen aus den begleitenden Gremien hin.</p>
4	Weiteres Verfahren
	<p>Herr Müller gibt einen Überblick über das weitere Verfahren. Am 28. September 2015 beginne das formelle Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG. Die Stellungnahmen würden gesammelt und zusammen mit einer Abwägung der IGDB den städtischen Gremien vorgelegt. Nach dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung würde der Entwurf aktualisiert und veröffentlicht (siehe Anlage, S. 68-69).</p> <p>Herr Rau und Herr Müller danken den Teilnehmern der Sitzung.</p>

f. d. R.

Dreieich, 24.09.2015/12.10.2015

Max Klöppinger, IGDB GmbH

Anlagen

1. Teilnehmerliste
2. Präsentation
3. Tischvorlage: Liniensteckbriefe

Ergebnismitschrift

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Universitätsstadt Marburg 2015 - 2020

Gemeinsame Sitzung des Arbeitskreises, des Fahrgastbeirates und des Ortsbeirates zur fachlichen Begleitung

Datum / Uhrzeit: 24.09.2015, 19:00 Uhr – 21:30 Uhr

Ort: Technologie- und Tagungszentrum
Software Center 3
35037 Marburg

Teilnehmer/-innen: Mitglieder der Gremien
Arbeitskreis,
Fahrgastbeirat,
Ortsbeirat

Hr. Rau (SWMR Consult)
Hr. Müller (IGDB)
Hr. Meinhart (IGDB)
Hr. Klöppinger (IGDB)

<p>1</p>	<p>Begrüßung</p> <p>Herr Rau (SWMR Consult) begrüßt die Teilnehmer. Herr Müller (IGDB) stellt die für den Abend vorgesehene Tagesordnung vor und gibt einen Überblick über das weitere Verfahren.</p> <p>Herr Müller fasst die Ziele des Nahverkehrsplans zusammen und berichtet über den bisherigen Projektverlauf. Die an der Erstellung des Nahverkehrsplans beteiligten Gremien werden benannt und ein Ausblick auf das anstehende Anhörungsverfahren gegeben.</p>
<p>2</p>	<p>Inhalte und Ziele des NVP 2015-2020</p> <p>Herr Klöppinger (IGDB) gibt einen kurzen Überblick zu den im NVP enthaltenen Kapiteln. Im Kapitel Bestandsaufnahme wurden relevante stadt- und verkehrsgeographische Daten gesammelt und dargestellt. Auf Grundlage dieser Analyse ließen sich erste Handlungsschwerpunkte ableiten. Weitere Hinweise auf zu berücksichtigende Themen wurden von den begleitenden Gremien geliefert (siehe Anlage 2, S. 9-11).</p> <p>Im Kapitel Anforderungsprofil werden Mindeststandards für das zukünftige ÖPNV-System in Marburg festgelegt. Herr Klöppinger stellt verschiedene Grafiken zur Erläuterung der Vorgaben vor, darunter zur Verbindungsqualität. Besonderes Augenmerk wurde im Anforderungsprofil auf die Standards für Haltestellen und eingesetzte Busfahrzeuge gelegt (siehe Anlage 2, 12-21).</p> <p>Ein Abgleich der im Anforderungsprofil definierten Vorgaben mit dem in der Bestandsaufnahme dargestellten Status Quo mündet in der Mängelanalyse. Mängel bestehen vor allem bei den Fahrzeugen und Haltestellen. Herr Klöppinger weist darauf hin, dass das ÖPNV-System in Marburg bereits hohen Ansprüchen genügt und gegenüber Städten vergleichbarer Größe sehr gut ist (siehe Anlage 2, S. 23).</p> <p>Herr Meinhart (IGDB) stellt Auszüge aus dem Kapitel Angebotskonzept vor. Er verweist auf die Maßnahmen zur Erneuerung des Fuhrparks des Stadtbusses und zum barrierefreien Um- und Ausbau der Haltestellen (siehe Anlage 2, S. 32-35).</p> <p>Aus dem Teilnehmerkreis wird angeregt, an den Haltestellen Sitzbänke anstelle von Einzelsitzen vorzusehen, um auch „gewichtigeren“ Fahrgästen ein bequemes Sitzen zu ermöglichen. Auch sollen die Fahrgastinformationen in den Fahrplankästen so aufbereitet werden, dass Menschen mit eingeschränkter Sehkraft die Fahrpläne leicht erlesen können. Herr Meinhart antwortet, dass diese Anregungen im Planungsverfahren zum Haltestellenausbau berücksichtigt werden sollten.</p> <p>Daraufhin stellt Herr Meinhart die Liniensteckbriefe vor (siehe Anlage 3), in welchen alle relevanten Informationen über die zukünftigen Buslinien enthalten sind. In der Folge werden Änderungen im Liniennetz veranschaulicht (siehe Anlage 2, S. 37-47). Herr Meinhart erläutert, dass die Einrichtung einer Seilbahn zwischen Innenstadt und Universitätsklinikum auf den Lahnbergen den Fahrzeugbedarf nur wenig senken könne.</p> <p>Herr Klöppinger gibt einen kurzen Überblick über das Kapitel Maßnahmenwirkung und -bewertung, in welchen die vorgeschlagenen Maßnahmen auf ihre Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage hin untersucht und einer Priorisierung unterworfen wurden. Besonders hoher Priorität habe der barrierefreie Ausbau der Haltestellen.</p>
<p>3</p>	<p>Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan</p> <p>Herr Müller bedankt sich für die bisher eingegangenen Einzelanregungen aus den Gremien und stellt die seit der letzten Sitzung vorgebrachten Hinweise vor (siehe</p>

	Anlage 2, S. 60-66).
4	Weiteres Verfahren
	Herr Müller gibt einen Überblick über das weitere Verfahren. Am 28. September 2015 beginne das formelle Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG. Die Stellungnahmen würden gesammelt und zusammen mit einer Abwägung der IGDB in die städtischen Gremien eingebracht. Nach dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung würde der Entwurf über die Themen der Stellungnahme ergänzt und veröffentlicht (siehe Anlage, S. 68-69).
5	Diskussion
	<p>Die Diskussion nahm hauptsächlich auf die vorgestellten Liniennetzplanungen Bezug. Folgende Fragestellungen wurden erörtert:</p> <p><u>Bedienung Cölbe</u></p> <p>Es wird die Frage gestellt, wieso Cölbe in das Stadtbusnetz integriert werden soll. Cölbe sei bereits von der Linie MR-76 erschlossen und an Marburg angebunden. Herr Müller erwidert, dass es Teil der Planungsvorgaben der Stadtwerke gewesen sei, Cölbe in das Netz aufzunehmen. Aus dem Publikum kommt der Vorschlag, alternativ über eine Integration Cölbes in die Linie zwischen Innenstadt und Ginseldorf aufzunehmen.</p> <p><u>Anbindung Wehrda</u></p> <p>Aus dem Plenum wird ein dichter Takt an der Haltestelle „Wehrdaer Weg“ gefordert, da der derzeit bestehende und auch im Angebotskonzept angedachte Halbstundentakt zu wenig sei. Wenn man den Bus verpasse, sei es schneller, in die Innenstadt zu laufen anstatt auf den nächsten Bus zu warten. Herr Meinhart erklärt, dass bei der Netzplanung Kompromisse erforderlich seien und die Nachfrage an dieser Haltestelle keine häufigere Bedienung erfordere.</p> <p><u>Anbindung Campus Lahnberge</u></p> <p>es wird die Frage gestellt, wieso entgegen des in der letzten Sitzung vorgestellten Netzplans keine umsteigefreie Verbindung mehr zwischen Richtsberg und Lahnberge mehr vorgesehen sei. Herr Meinhart erläutert, dass tatsächlich die Planung eines Stundentaktes zwischen Richtsberg und Lahnbergen aufgegeben worden sei. Stattdessen sähen die Planungen nun einen Halbstundentakt vor, wenn auch mit Umstieg an der Hölderlinstraße. Herr Müller ergänzt, dass für ein zusätzliches umsteigefreies Angebot auf dieser Relation ein zusätzlicher Bus angeschafft werden müsse. So ergäben sich Kosten ca. einhunderttausend Euro pro Jahr nur für dieses Zusatzangebot, was wirtschaftlich nicht vertretbar sei.</p> <p>Darüber hinaus werden weitere Informationen zum Angebot der Linie 9 zwischen Innenstadt und Lahnbergen verlangt. Herr Meinhart erläutert, dass während des Semesters ein 15-Minuten- und während der Semesterferien ein 30-Minuten-Takt vorgesehen sei. Sollte in bestimmten Phasen der Semesterferien eine erhöhte Nachfrage bestehen, könne darauf kurzfristig reagiert werden.</p> <p>Eine Nachfrage beschäftigt sich mit den morgendlichen Anfahrten zum Universitätsklinikum auf Linie 19. Herr Meinhart antwortet, dass diese Fahrten auch weiterhin stattfinden sollen.</p> <p><u>Bedienung Innenstadt</u></p> <p>Es wird gefragt, in welchen Takt die Busse am Wochenende auf der Innenstadtachse verkehren sollen. Herr Meinhart antwortet, dass mindestens ein 15-Minuten-Takt</p>

sichergestellt sei.

Anbindung Aquamar

Aus dem Publikum kommt die Frage, wie das Schwimmbad Aquamar besser angebunden werden könnte. Herr Meinhart erläutert, dass das Schwimmbad bereits über einen kurzen Fußweg von der Haltestelle Auf der Weide/Aquamar erschlossen sei. Eine weitergehende Bedienung durch eine AST-Linie sei möglich, wirtschaftlich aber nicht sinnvoll.

Anbindung Schloss

Es wird gefragt, ob die Anbindung des Schlosses auf Linie 10 verbessert werden könne. Herr Rau erwidert, das Angebot sei ausreichend, verlängerte Betriebszeiten seien nicht wirtschaftlich sinnvoll.

Darüber hinaus werden weitere Themenbereiche diskutiert. So stammt aus dem Plenum die Forderung nach einem kostenlosen ÖPNV, dies sei gesamtgesellschaftlich günstiger. Herr Müller erwidert, es gäbe hierzu interessante Lösungen, dies sei aber eine Entscheidung der Politik und nicht Teil des Nahverkehrsplans. Hieran schließt sich eine Debatte zum Umgang der Politik mit dem ÖPNV an. Herr Müller und Herr Rau stimmen der Forderung der Teilnehmer nach einem stärkeren Gewicht des ÖPNV in der politischen Diskussion zu.

Eine weitere Frage beschäftigt sich mit der Investitionsplanung für den Haltestellenumbau und die Erneuerung des Fuhrparks. Herr Müller führt aus, dass entsprechende Planungen im Rahmen des Nahverkehrsplans erstellt wurden. Für den Haltestellenumbau seien umfassende Fördermittel des Landes und des Bundes beantragungsfähig.

Aus dem Publikum kommt die Forderung, in Zukunft auch für die Barrierefreiheit im AST-Verkehr zu sorgen. Herr Müller erwidert, die AST-Leistungen sollten grundsätzlich reduziert werden. Barrierefreie Fahrzeuge seien im Anforderungsprofil vorgeschrieben.

Ein weiterer diskutierter Themenbereich ist die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im ÖPNV. Aus dem Publikum wird gefordert, grundsätzlich Fahrräder im Bus mitnehmen zu können. Herr Müller führt aus, dass entsprechende Kapazitäten nicht verfügbar seien. Herr Rau verweist auf den testweisen Einsatz eines Fahrradanhängers.

Herr Rau und Herr Müller danken den Teilnehmern der Sitzung.

f. d. R.

Dreieich, 24.09.2015/12.10.2015

Max Klöppinger, IGDB GmbH

Anlagen

1. Teilnehmerliste
2. Präsentation
3. Tischvorlage: Liniensteckbriefe

Anhörungsverfahren: Beteiligte Institutionen

ACE Auto Club Europa e.V.

ADAC Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V.

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Kreisverband Marburg-Biedenkopf e.V.

ALV Oberhessen GmbH & Co. KG

ASTA, Studierendenschaft der Philipps-Universität Marburg, Verkehrsreferat

AvD Automobilclub von Deutschland e. V.

B. u. B. Busverkehr GbR

Behindertenbeirat der Universitätsstadt Marburg

BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Kreisverband Marburg-Biedenkopf e. V.

DB Regio AG

Deutsche Blindenstudienanstalt e.V.

Deutscher Kinderschutzbund Orts- und Kreisverband Marburg-Biedenkopf e.V.

Fahrgastbeirat der Universitätsstadt Marburg und des Landkreises Marburg-Biedenkopf

Frauenbeauftragte des Landkreises Marburg Biedenkopf

Gemeinde Cölbe

Gemeinde Ebsdorfergrund

Gemeinde Lahntal

Geschäftsstelle des Behindertenbeirats der Universitätsstadt Marburg

Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

IHK Kassel - Marburg in Marburg

LHO Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e.V.

Lokale Agenda der Universitätsstadt Marburg

MVG Marburger Verkehrsgesellschaft mbH

Ordnungsamt der Universitätsstadt Marburg

Philipps-Universität Marburg

Pro Bahn e.V.

Pro Bahn und Bus e.V.

Regierungspräsidium Gießen

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

RNV Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf

Seniorenbeirat der Universitätsstadt Marburg
Stadtelternbeirat der Universitätsstadt Marburg
Stadtwerke Marburg GmbH
Tiefbauabteilung der Universitätsstadt Marburg
Unicar GmbH & Co. KG - Taxen und Mietwagen
Universitätsklinikum Gießen und Marburg GmbH
VCD Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Marburg-Biedenkopf e.V.
VDV Verband deutscher Verkehrsunternehmen Hessen
Ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Hessen
Verband der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e.V.
Verein zur Förderung der Inklusion behinderter Menschen e.V.

Ortsbeiräte der Universitätsstadt Marburg

Ortsbeirat Bauerbach
Ortsbeirat Bortshausen
Ortsbeirat Cappel
Ortsbeirat Cyriaxweimar
Ortsbeirat Dagobertshausen
Ortsbeirat Dilschhausen
Ortsbeirat Elnhausen
Ortsbeirat Ginseldorf
Ortsbeirat Gisselberg
Ortsbeirat Haddamshausen
Ortsbeirat Hermershausen
Ortsbeirat Marbach
Ortsbeirat Michelbach
Ortsbeirat Moischt
Ortsbeirat Ockershausen
Ortsbeirat Richtsberg
Ortsbeirat Ronhausen
Ortsbeirat Schröck
Ortsbeirat Wehrda
Ortsbeirat Wehrshausen

Stadtteilgemeinden der Universitätsstadt Marburg

Afföllergemeinde

Glaskopfgemeinde

Stadtteilgemeinde Hansenhaus

Oberstadtgemeinde

Ortenberggemeinde

Südstadtgemeinde

Tannenberggemeinschaft

Waldtalgemeinde

Zahlbachgemeinde

Hinweise

- I. Die Stellungnahmen aus dem Anhörungs- und Beteiligungsverfahren zusammen mit der gemeinsamen Abwägung von Stadtwerke Marburg Consult und IGDB folgen ab Seite 2 dieser Anlage**
 - Spalte 1 Die Reihung der Stellungnahmen entspricht der Kapitelfolge und verweist auf die Seitenangabe im NVP-Entwurf, auf die inhaltlich Bezug genommen wird;
 - Spalte 2 Wiedergabe der Stellungnahmen in unveränderter Fassung;
 - Spalte 3 Verfasser bzw. Institution der Stellungnahme;
 - Spalte 4 Ergebnis der gemeinsamen Abwägung von Stadtwerke Marburg Consult und IGDB, wobei stets vorangestellt ist, ob die Ausführungen der Stellungnehmenden im NVP Berücksichtigung finden sollten.

- II. Daran anschließend sind dokumentarisch die Anregungen und Wünsche aus den Gremien „Arbeitskreis“, „Fahrgastbeirat“ und „Ortsbeiräten“ erfasst, die während der NVP-Erstellung mündlich und schriftlich vorgetragen wurden. Diese Tabelle beginnt ab Seite 36 dieser Anlage**
 - Spalte 1 Die Reihung der Stellungnahmen entspricht der Kapitelfolge und ist zusätzlich nach Themenbereichen gegliedert (ggf. sinnwahrende und / oder gekürzte Fassung);
 - Spalte 2 Verfasser bzw. Institution der Stellungnahme;
 - Spalte 3 Ergebnis der gemeinsamen Abwägung von Stadtwerke Marburg Consult und IGDB.
Bitte beachten Sie, dass die Abwägungen stets einen Zwischenstand während der NVP-Erstellungsphase widerspiegeln. Insofern können sich diese durch die zeitlich nachfolgenden Planungen erledigt haben oder aufgrund neuer Erkenntnisse überholt haben.

I Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
ohne.	Der Ortsbeirat Ronhausen, der die Erarbeitung mitgetragen hat, schließt sich den inhaltlichen Vorgaben der Vorlage an und stimmt selbiger zu.	Ortsbeirat Ronhausen	Die Stellungnahme wird dankend zur Kenntnis genommen.
ohne	Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die im „Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2015 - 2020“ vorgesehenen Verbesserungen und Angebotsausweitungen, insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende, sowie die vorgeschlagene zeitgemäße Ausgestaltung der Haltestellenanlagen und die Beschaffung leistungsstarker Fahrzeuge, die der Topografie Marburgs gerecht werden.	Pro Bahn e.V.	Die Stellungnahme wird dankend zur Kenntnis genommen.
ohne	Der Vorstand des VCD Kreisverbandes Marburg-Biedenkopf unterstützt die Stellungnahmen des Fahrgastbeirats.	Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)	Siehe Stellungnahmen des Fahrgastbeirats: III – 7.11, S. 97f; V – 3.4 S. 119; V – 4.1 S. 120
ohne	Der Ortsbeirat nimmt den Nahverkehrsplan, soweit es um Verbesserungsvorschläge im Bereich Barrierefreiheit, Haltestellen, Fahrgastinformationssystem etc. geht, positiv zur Kenntnis.	Ortsbeirat Cappel	Die Stellungnahme wird dankend zur Kenntnis genommen.
I – 1.2 S. 11	Gemäß HÖPNVG haben die Aufgabenträger, hier also die Stadt Marburg, die Verantwortung zur Gestaltung des ÖPNV auf ihrem Gebiet. Der vorliegende NVP basiert weitgehend auf der Darstellung des ÖPNV, der von der Marburger Verkehrsgesellschaft erbracht wird. Die übrigen lokalen und regionalen ÖPNV-Linien, die von Dritten organisiert bzw. betrieben werden, werden nur bei der Angebotsdarstellung berücksichtigt, obwohl sie auch innerstädtische Nachfrage bedienen. Die vom Gesetzgeber geforderte ausreichende Verkehrsbedienung kann aber nur dann beurteilt werden, wenn das komplette Angebot dargestellt, einer Mängelanalyse unterzogen, bewertet und integriert geplant wird. Für Letzteres ist eine Abstimmung mit den übrigen Aufgabenträgern erforderlich. Da der SPNV zwischen beiden Marburger Bahnhöfen ebenfalls innerstädtische (und schnelle) Funktionen haben kann, sollte er ebenfalls einbezogen werden.	Hessen Mobil	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Nahverkehrsplan enthält Informationen zum gesamten ÖPNV in Marburg und beschränkt sich nicht auf die Linien in Aufgabenträgerschaft der Universitätsstadt Marburg. Die Angebote anderer Aufgabenträger werden in der Bestandsanalyse untersucht (S. 49f.) und im Angebotskonzept nachrichtlich dargestellt (S. 120f.). Eine Überplanung dieser Angebote ist aufgrund ihrer Zuordnung zu einem anderen Aufgabenträger nicht Gegenstand des vorliegenden NVP

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
I – 1.3 S. 12	Gemäß HÖPNVG sollten NVP "mindestens" die angeführten Themen enthalten.	Hessen Mobil	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Textpassage wird entsprechend angepasst.
II – 5.2.1.1 S. 35	Ist die Zahl der Studierenden (Text) der drei Standorte korrekt (Summe ca. 30.000)?	Hessen Mobil	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die im Nahverkehrsplan angegebene Zahl für zukünftig am Campus Firmani Studierend wird durch den Wert (12.595) ersetzt.
II – 8.1 S. 49	Es ist zu prüfen, ob nach der Reaktivierung der Schienenstrecke Frankenberg-Korbach die Tab. II-11 angepasst werden sollte.	Hessen Mobil	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Tabelle wird entsprechend aktualisiert.
II – 8.2.2.3 S. 54	Die Nachfrage wird nur in einer Globalzahl (14,2 Mio. Fahrgäste im Jahr) dargestellt. Dies ist nicht geeignet, um zu beurteilen, ob das Angebot ausreichend im Sinne des HÖPNVG ist. Es wird gebeten, die Nachfrage strecken- oder linienbezogen darzustellen und dem Angebot gegenüberzustellen. Ohne Kenntnis der Nachfrage ist es nicht möglich zu beurteilen, ob eine "ausreichende Verkehrsbedienung" gemäß HÖPNVG besteht und ein adäquater Einsatz von Finanzmitteln erfolgt, was für die Entscheidungsträger vor Ort wesentliche Grundlage ist. Die Analyse von Angebot und Nachfrage gehört daher zu den Mindestinhalten eines NVP.	Hessen Mobil	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Zur Erstellung des Nahverkehrsplans wurden Nachfragedaten des automatischen Fahrgastzählsystems, welches in vielen Fahrzeugen der Marburger Stadtbussflotte eingesetzt wird, berücksichtigt. So konnten auch Nachfrageströme entlang bestimmter Strecken analysiert und die Planung an diese angepasst werden. Eine Aufnahme und Diskussion der Daten des automatischen Fahrgastzählsystems in die Endfassung würde den Rahmen des Nahverkehrsplans sprengen. Für die spezifische Analyse der vom automatischen Fahrgastzählsystem gelieferten Nachfragedaten insbesondere auf der Relation zwischen Campus Lahberge und Innenstadt wird im Literaturverzeichnis der Hinweis auf ein entsprechendes Gutachten ergänzt.

<p>zu Kapitel I Seite</p>	<p>Stellungnahme zum Nahverkehrsplan</p>	<p>von</p>	<p>Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB</p>
<p>III – 7.3 S. 79f.</p>	<p>Einführung eines Ferienfahrplanes Es ist zwar für uns nachvollziehbar, dass das zusätzliche Angebot Mehrkosten verursacht, die teilweise aufgefangen werden müssen. Aber im Marburger Stadtverkehr gab es viele Jahr lang bereits Ferienfahrpläne, die aus gutem Grund aufgegeben wurden: Ferienfahrpläne und vor allem ihre genaue Zeitdauer sind oft nur schwer kommunizierbar und verärgern die Kunden von Bus und Bahn, die plötzlich im Sommer vergeblich auf ihre gewohnte Verbindung verzichten müssen. Viele Fahrgäste werden dann möglicherweise wieder auf das Auto umsteigen. Gerade Jahres- und Monatskarteninhaber ist nicht zu vermindern, warum sie für den Ferienfahrplan Monat den gleichen Preis zahlen müssen, aber weniger Angebot bekommen. Entscheidend wird also – sollte die Ferienfahrplanregelung tatsächlich umgesetzt werden – sein, welche Verstärkerfahrten es in diesem Zeitraum gibt, um speziell den Bedürfnissen der Arbeitnehmer gerecht zu werden. Ein Blick auf den Schulferienkalender in Hessen für die nächsten Jahre zeigt auch, dass keine Monatslösungen (der Ferienfahrplan gilt nur im kompletten Monat Juli oder August) meist nicht möglich sind. Der Zeitraum für einen Ferienfahrplan in Marburg wird also in jedem Jahr ein anderer sein. In einigen der vor uns liegenden Jahren gibt es auch Konflikte zwischen den Schulferien und den Semesterferien, nämlich dann, wenn das Schuljahr in Hessen schon Ende Juni oder Anfang Juli zuende geht, die Vorlesungszeit aber länger dauert. Wie ein Ferienfahrplan im Marburger ÖPNV praktisch umgesetzt werden soll und welche negativen Folgen er haben wird, scheint noch nicht zuende gedacht.</p>	<p>Pro Bahn e.V.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die in der Stellungnahme vorgebrachten Bedenken an speziellen Ferienfahrplänen ist aus verkehrspolitischer Sicht nachvollziehbar. Jedoch muss das Verkehrsangebot in Marburg auch einer ökonomischen Betrachtung standhalten. Verkehrszählungen haben ergeben, dass die Fahrgastnachfrage in den Schul- und insbesondere in den Semesterferien erheblich sinkt. Eine Beibehaltung des dichten Angebots auch während dieser Zeiten führt zu erheblichen Überkapazitäten und ist wirtschaftlich nicht sinnvoll. Als Kompromiss wurde die Angebotsreduktion nicht während aller Ferien sondern nur in vier Wochen während der Sommer- und Semesterferien in den Nahverkehrsplan als mögliche Maßnahme zur Kostensenkung des ÖPNV aufgenommen. Ein ständiges Monitoring der Auswirkungen einer praktischen Umsetzung dieser Maßnahme soll die negativen Folgen einer Angebotsreduktion verringern. Hierzu gehört auch, dass eine Angebotsreduktion nur möglich ist, wenn sich Schul- und Semesterferien tatsächlich überschneiden.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
III – 7.3 S. 80	<p>Mogelpackung: Keine Ausweitung wie versprochen, sondern reduziertes Angebot</p> <p>Die Verbindungsqualität und die Bedienungszeiträume sehen als Mindestanforderungen innerhalb der Kernstadt (Kapitel 7.3) für Samstag zwischen 9 und 20 Uhr einen 30- Minuten-Takt vor. Auf einigen Strecken wird dieser Takt jedoch nach dem neuen Nahverkehrsplan bewusst nicht mehr angeboten, die selbst gesetzten Standards werden nicht eingehalten. Das bedeutet zugleich eine Verschlechterung gegenüber dem heutigen Fahrplan. Das hat sicher auch Auswirkungen auf den Marburger Handel, da gerade an Samstagen viele Gelegenheitsfahrer den ÖPNV zum stressfreien Einkauf ohne Parkplatzorgen nutzen. Wenn an diesem Wochentag weniger Bus-Fahrten angeboten werden, könnte in den betroffenen Stadtvierteln auch die Bereitschaft sinken, in der Marburger Innenstadt einzukaufen.</p>	Pro Bahn e.V.	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p> <p>Einige Liniensteckbriefe enthalten redaktionelle Unstimmigkeiten. Die Textpassagen werden entsprechend geändert.</p>
III – 7.3 S. 80	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer ersten Ankunft der Busse in Marburg um 5.00h insbesondere die frühen Züge Richtung Frankfurt nicht erreicht werden.</p>	Hessen Mobil	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die im Anforderungsprofil definierten Verbindungsqualitäten sind als Mindeststandard zu verstehen. Im Einzelfall ist bei entsprechender Nachfrage nach sehr frühen Anschlussverbindungen Angebotsergänzungen möglich.</p>
III – 7.3 S. 80	<p>Der Ortsbeirat Moischt hat sich in seiner Sitzung am 20. Oktober 2015 intensiv mit dem Entwurf des Nahverkehrsplanes Marburg 2015 – 2020 beschäftigt. Bei einer vollständigen Umsetzung erwartet er durchaus Verbesserungen gegenüber der augenblicklichen Situation. Trotzdem stellt der Ortsbeirat einstimmig fest, dass es zwischen der Bedienung der Bevölkerung in der Kernstadt und der in den äußeren Stadtteilen mit Angeboten des ÖPNV deutliche Unterschiede gibt.</p>	Ortsbeirat Moischt	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
III – 7.3 S. 80	<p>Daher fordert der Ortsbeirat Moischt eine Verdichtung des Taktes der Busanbindung an Wochenenden, zumindest zu Geschäftsöffnungszeiten an Samstagen auf 60 Minuten.</p>	Ortsbeirat Moischt	<p>Die Anregung wird aufgenommen und im Jahr 2016 in Form eines Prüfauftrags weiter verfolgt.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
III – 7.3 S. 81	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die maximale Reisezeit von einem Außenstadteil in die Innenstadt mit 60 Minuten bzw. zu den Bahnhöfen mit 75 Minuten sehr lange ist.</p> <p>Es wird angeregt, auch die Reisezeiten für Sa und So anzugeben, damit beurteilt werden kann, ob auch das an diesen Tagen reduzierte Angebot noch ausreichend ist.</p>	Hessen Mobil	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt</p> <p>Die im Anforderungsprofil definierten maximalen Reisezeiten sind als Mindeststandards zu verstehen. Vor dem Hintergrund, dass in der Angebotsplanung nicht annähernd die genannten Maximalzeiten erreicht werden, ist eine Reduzierung auf folgende Werte sinnvoll:</p> <p>Außenstadteile – Innenstadt: 45 Minuten</p> <p>Außenstadteile – Bahnhöfe: 60 Minuten</p> <p>Diese Anforderungen werden auch am Wochenende erfüllt. Die Textpassage wird entsprechend angepasst.</p>
III – 7.6.3 S. 89	<p>Es wird gebeten, das aktuelle Musterbeispiel von Hessen Mobil zur Förderung von Haltestellen zu verwenden. Dies sieht auch aktualisierte Angaben zur Bordhöhe vor. Es ist im Internet verfügbar.</p>	Hessen Mobil	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p> <p>Die Textpassage wird entsprechend angepasst.</p>
III – 7.7.1 S. 89f.	<p>Zu dem Punkt, der zeitlichen Beschränkung für die Fahrradmitnahme, müsste ergänzt werden, dass die Mitnahme von z.B. Rollstuhlfahrern, Rollatoren und Kinderwagen Grundsätzlich Vorrang der Fahrradmitnahme haben.</p>	Ver.di	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der geforderte Hinweis ist bereits im Textentwurf enthalten (Kap. III-7.7.1 sowie Kap. III-7.10.3).</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
III – 7.8.1 S. 91	<p>Grundsätzlich werden in Marburg drei Fahrzeugkategorien unterschieden: A (Regel-), B (Verstärker-) und C (Reservefahrzeuge). Beim RMV gibt es nur Regel- und Ersatzfahrzeuge. Fahrzeuge der Kategorie A und AST werden ausschließlich im Linienverkehr eingesetzt. Dies sind Neufahrzeuge oder neuwertige. In der Kategorie B sind Abstriche im Fahrzeugalter möglich, da es sich hier um Gebrauchtfahrzeuge handelt. Fahrzeuge der Kategorie C sind als Standreserve für Ausfälle oder in Wartung befindlicher Fahrzeuge im Einsatz. Diese grundsätzliche Unterscheidung gibt es im RMV nicht. Alle Linienverkehre sollen mit Regelfahrzeugen gefahren werden und nur im Ausnahmefall soll auf Ersatzfahrzeuge zurückgegriffen werden. Neufahrzeuge sollen nach Möglichkeit Erdgasfahrzeuge sein, es werden mindestens 20% angestrebt.</p> <p>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 Stadt Marburg entsprechen müssen. Diese beiden Forderungen gibt es im RMV ebenfalls nicht. Es sollen dem Unternehmer in dieser Hinsicht alle Freiheiten gelassen werden.</p>	RMV	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Mindestanforderungen an die Fahrzeuge auf Linien in Aufgabenträgerschaft der Universitätsstadt Marburg orientieren sich an den Vorgaben des RMV, jedoch ergänzt / verändert in wenigen Aspekten, um die Wünsche der Universitätsstadt zu erfüllen.</p>
III – 7.8.2 S. 91	<p>Es wird bei den Bussen ein Erdgas-Anteil von mindestens 20% ange setzt. Dieser wird aber offenbar heute schon mit 46-65% erheblich übertraffen.</p>	Hessen Mobil	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
III – 7.8.2 S. 91f.	<p>Hierin müsste es heißen, dass Grundsätzlich die Motorleistung der Fahrzeuge den topographischen Erfordernissen angepasst sein muss. Im Weiteren muss bei Ersatzbeschaffung unabhängig der Fahrzeugkategorie diese eine Klimaanlage haben müssen und diese Funktio nieren muss.</p>	Ver.di	<p>Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Die Textpassage wird dahingehend geändert, dass die Motorleistung „grundsätzlich“ an die topographischen Erfordernisse angepasst sein muss.</p> <p>Für Fahrzeuge der Kategorie „B“ werden im Anforderungsprofil keine Klimaanlagen vorgeschrieben.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
III – 7.8.6 S. 93	Die dort stehende Übergangphase ist zu lang und zu unpräzise. Es müsste so geregelt werden, dass mindestens 70% der Fahrzeuge und bis zur Hälfte der Laufzeit des NVP den Anforderungen entsprechen müssen.	Ver.di	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Erneuerung der Stadtbusflotte stellt einen erheblichen Investitionsaufwand dar. Die zeitlichen Vorgaben zur Erfüllung der Mindestanforderungen müssen dabei der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers Rechnung tragen. Auf Basis des Nahverkehrsplans soll ein Investitionsplan für die Flottenerneuerung erarbeitet werden, welcher auch die zeitliche Abfolge von Neuanschaffungen berücksichtigt.
III – 7.10 S. 95	Die dort beschriebene „abgewandelte Form“ ist viel zu unpräzise und muss detaillierter beschrieben werden.	Ver.di	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Textpassage wird insofern angepasst, als an Fahrpersonale des Taxen- und Mietwagenwerbes die analogen Anforderungen wie an Fahrer im Linienverkehr gestellt werden.
III – 7.10.1 S. 95	Es muss hier lauten, dass der Lohntarifvertrag sowie der Manteltarifvertrag mindestens vollumfänglich zur Anwendung kommen müssen. Dies muss ebenso für beauftragte SUB-Unternehmen gelten, selbst wenn diese nur kurzfristig bzw. für einen kleinen Zeitraum eingesetzt werden.	Ver.di	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Im Nahverkehrsplan ist die deutliche Vorgabe enthalten, dass mindestens eine Vergütung nach LHO-Tarif zur Anwendung kommen muss.

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
III – 7.10.3 S. 95f.	<p>Es muss nach dem 2. Absatz noch ergänzt, dass das Unternehmen dem Fahrpersonal die Möglichkeit zu geben und ggf. die Hilfsmittel zu Verfügung zu stellen.</p> <p>Allgemein sei Anzumerken, dass eine Subvergabe die 2 oder 3 Wahl sein sollte und diese auch prozentual und zeitlich zu beschränken. Im weiteren sei Angemerkt, dass es auch für den AST-Verkehr Fahrzeuge auf dem Markt gibt, die den Anforderungen bezüglich der Barrierefreiheit nachkommen.</p>	Ver.di	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus der Stellungnahme geht leider nicht hervor, welche Hilfsmittel dem Fahrpersonal zur Verfügung gestellt werden soll.</p> <p>Die Ausgestaltung des Verkehrsvertrages und damit die Regelungen zum Einsatz von Subunternehmern sind im Rahmen des Vergabeverfahrens zu klären.</p> <p>Der Textentwurf wird dahingehend geändert, dass mindestens ein in Marburg eingesetztes AST-Fahrzeug barrierefrei sein soll.</p>
III – 7.10.3 S. 95	<p>Das Personal hat insoweit Unternehmensbekleidung zu tragen, sofern beim Verkehrsunternehmen solche im Allgemeinen getragen wird. Beim RMV ist das Tragen einer Unternehmensbekleidung eine Pflichtvorgabe. Auch wird in Marburg im Gegensatz zum RMV auf das Tragen eines Namensschildes verzichtet.</p> <p>Grundsätzlich ist im Nahverkehrsplan kein entsprechendes Qualitätssystem zur Kontrolle der verkehrsvertraglichen Vorgaben (wie beispielsweise Pünktlichkeit, Sauberkeit, Schadensfreiheit) ausgewiesen. Der vorliegende Nahverkehrsplan der Stadt Marburg weicht in vielerlei Punkten aus Sicht des Qualitätsmanagements von den Vorgaben des RMV ab. Die bereits vorweg beschriebenen Anmerkungen zeigen einen Rückschritt der bereits im Verbundraum gesicherten Mindeststandards, die auch die Stadt Marburg im Aufsichtsrat mit beschlossen hat. Von gewissen Mindeststandards, die mittlerweile weit über die Grenzen des Verbundraumes reichen, sollte nicht abgewichen werden. Innerhalb des RMV sollte ein möglichst identisches Erscheinungsbild vorhanden sein. Dies kann aber nur erreicht werden, wenn gerade im BPNV die gemeinsam beschlossenen Mindeststandards zwingend eingehalten werden.</p>	RMV	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Mindestanforderungen an das Fahrpersonal orientieren sich an den Vorgaben des RMV, jedoch ergänzt / verändert in wenigen Aspekten, um die Wünsche der Universitätsstadt zu erfüllen.</p> <p>Die Kontrolle der verkehrsvertraglichen Vorgaben wird in Kapitel V-5 behandelt.</p> <p>Die im Nahverkehrsplan definierten Vorgaben stellen einen qualitativ hochwertigen ÖPNV sicher.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
III – 7.11, S. 97f	<p>Öffnungszeiten der Fahrkartenausgabe im Bahnhof, Mobilitätszentrale in der Stadt. Da die Öffnungszeiten besonders am Wochenende und abends sehr eingeschränkt sind, sollte hier eine deutliche Verbesserung erreicht werden. Ein neues Angebot am Bahnhof, das alle Mobilitätsdienstleistungen anbieten müsste, sollte zusammen mit dem Fahrkartenerverkauf bzw. -beratung auch touristische Auskünfte geben. Als Öffnungszeiten schlagen wir Mo-Fr 6:00 – 20:00 und Sa+So 8:00 – 20:00 Uhr vor. Alle Organisationen, die Mobilitätsleistungen anbieten oder darüber informieren (Stadt, Landkreis, RMV, DB, Touristik- und Fahrgastverbände) müssen gemeinsam nach einer „besseren Lösung“ als zur Zeit suchen.</p>	Fahrgastbeirat der Universitätsstadt Marburg und des Landkreises Marburg-Biedenkopf	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt. Die Festlegung der Öffnungszeiten der Fka und des Serviceumfangs am Bahnhof sind Angelegenheit der DB. Die Ausweitung der Betriebszeiten der Mobilitätszentrale ist nur mit zusätzlichen Personal einleistbar, finanzielle Mittel sind hierfür nicht ein-geplant. Die Empfehlung eines gemeinsamen Angebots von Mobilitätsdienstleistungen wird an die Uni-versitätsstadt Marburg weitergeleitet.</p>
III – 7.12.1 S. 98f.	<p>Der Ortsbeirat nimmt diese Stellungnahme weiter zum Anlass, Beschwerden über die aufgrund des Schriftbildes (Größe) kaum leserlichen Fahrplanhefte vorzubringen.</p>	Ortsbeirat Cappel	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Im NVP wird angeregt, dass das Fahrplanbuch optional auch im DIN A 4 - Format erworben werden kann.</p>
IV – 4 S. 107	<p>Es werden auf der Innenstadtachse erhebliche Konflikte mit dem MIV dargestellt, die sich negativ auf die Betriebsqualität auswirken. Der Hinweis, dass diese durch eine Busspur bzw. Vorrangschaltungen gemindert werden könnten, wird später nicht wieder aufgegriffen. Sowohl Busspuren als auch Vorrangschaltungen sind grundsätzlich förderfähig.</p>	Hessen Mobil	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der NVP-Entwurf weist allein darauf hin, dass auf der Innenstadtachse keine Busspuren oder Ampelvorrangschaltungen vorhanden sind, nicht jedoch, dass mit solchen Einrichtungen die Betriebsqualität verbessert werden könne.</p>
IV – 9 S. 112	<p>Wunsch nach Tarifgleichheit mit den Kernstadtteilen</p>	Ortsbeirat Gisselberg	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Das Tarifsystem in Marburg unterscheidet zwischen Fahrten in den Kernstadtteilen und Relationen zwischen Außenstadtteilen und von dort in die Kernstadt.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 2 S. 116	Wunsch nach Ausbau der Haltestelle Gießener Straße Richtung Gladenbach zum Unterstand	Ortsbeirat Gisselberg	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die im Anforderungsprofil definierte Mindestausstattung der Haltestellen richtet sich nach der jeweiligen Haltestellenkategorie (s. Anlage III-2). Die Haltestelle „Gießener Straße“ ist eine Haltestelle der Kategorie „E“ (s. Kap. III-7.6.2). Für diese ist kein Fahrgastunterstand vorgesehen, es sei denn, es ist eine entsprechende Fahrgastnachfrage vorhanden. Diese ist bei der Haltestelle in Fahrtrichtung Gladenbach nicht gegeben. In Fahrtrichtung Innenstadt ist bereits ein Unterstand vorhanden.
V – 2.1 S. 116	Zum Beispiel einer barrierefreien Haltestelle s. Anmerkung zu S. 89.	Hessen Mobil	Siehe Abwägungen zu S. 89.(Hessen Mobil)
V – 2.2 S. 116	Es wird angeregt, zur Verbesserung der Betriebsqualität Fahrscheinautomaten für die Kategorien A+B grundsätzlich und für die Kategorie C situationsbezogen vorzusehen.	Hessen Mobil	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Aufstellung von Fahrscheinautomaten ist in Prüfung. Grundsätzlich nutzt die Stadt Marburg die Fahrkartenprodukte des RMV, u.a. das Handy-Ticket und das E-Ticketing.
V – 3.1 S. 117	Es wird angeregt, dem künftigen Fahrzeugbedarf auch den heutigen Bestand gegenüberzustellen.	Hessen Mobil	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.
V – 3.4 S. 119	Zum Anteil von Erdgasbussen siehe Anmerkung zu S. 91	Hessen Mobil	Siehe Abwägungen zu S. 91 (Hessen Mobil).

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
<p>V – 3.4 S. 119</p>	<p>Da die Stadtwerke Marburg heute schon einen hohen Anteil regenerativ erzeugter Energie bereitstellen, ist es sinnvoll und geboten, diese auch im Nahverkehr einzusetzen, um durch energieeffizientere Elektrobusse die Schadstoffbelastung der Luft und die Lärmbelastung deutlich zu senken. Auch die geografische Lage Marburgs würde einen solchen Einsatz begünstigen, da ein Großteil der Bremsenergie bei der Bergabfahrt energetisch genutzt werden kann. Entsprechende Systeme mit E-Bussen sind in den Städten Berlin, Braunschweig, Dresden, Düsseldorf, Mannheim und Hannover schon im täglichen Betriebseinsatz. Die Verringerung der Rus- und Schadstoffbelastung und die deutlich bessere Ausnutzung der eingesetzten Primärenergie ist längerfristig kostengünstiger und kann einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten. Auch die besseren physikalischen Eigenschaften der elektrischen Kraftübertragung für Bergauffahrten machen den Elektroantrieb zur ersten Wahl. Gasbetriebene Busse sind zwar von der Schadstoffbelastung eine Alternative, haben aber auch Schwierigkeiten mit erhöhter Leistungsanforderung. Außerdem haben auch sie keine gute Energieausnutzung (Wirkungsgrad) und können sowohl Bremsenergie als auch erzeugte regenerative Energie vor Ort nicht direkt nutzen.</p>	<p>Fahrgastbeirat der Universitätsstadt Marburg und des Landkreises Marburg-Biedenkopf</p>	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. Hybrid- oder Elektrobusse) ist noch in der Erprobungsphase. Einsparungen im Betrieb können durch die teils deutlich höheren Anschaffungskosten nicht ausgeglichen werden. Der Einsatz von Elektrobussen ist mit weiteren Infrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel Schnellladestationen mittels Induktionsschleifen an den Haltestellen, verbunden. Der Forderung zur Reduktion von Emissionen im wird durch den Einsatz von Erdgasfahrzeugen Rechnung getragen.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.1 S. 120	<p>Bessere Anbindung des Stadtgebietes an die Regionalbahnstrecken des Umlandes.</p> <p>Die von Norden her nach Marburg führenden Zweiglinien der Bahn (aus Richtung Bad Laasphe und Frankenberg) sollten über den Hauptbahnhof hinaus zum Bahnhof Marburg Süd verlängert werden. Besonders für Verkehrsspitzen und im Hinblick auf die Schülerbeförderung wäre dies interessant. Damit könnte ein wirkungsvoller Beitrag zur Entlastung der Innenstadttachse durch den Wegfall zusätzlicher, zeitlich begrenzt eingesetzter Busse, geleistet werden.</p> <p>Auf diese Weise würden in vielen Fällen die Gesamtreisezeiten verkürzt, was die Attraktivität und die Nutzung des ÖPNV steigert. Einfach und ohne große Mittel durchführbar wäre eine Weiterfahrt viele Schienenangebote aus der Region bis zum Bahnhof Niederwallmühl. Hier besteht die Möglichkeit zum Aufenthalt und zum Wenden von Schienenfahrzeugen. Eine Verdichtung des Angebots bis hier her, könnte die Zubringerfunktion der Buslinie 383 zum und vom Hauptbahnhof mit der dafür notwendigen Stadtdurchfahrt entlasten.</p> <p>Dazu müssten allerdings Schritte zur konkreten Umsetzung mit Landkreis und RMV festgelegt werden.</p> <p>Ein zusätzlicher Regionalbahnhaltepunkt „Marburg Mitte“ in Höhe des Erlennings sollte als Maßnahme zur Verbesserung der Anbindung des Stadtgebietes an die Regionalbahnstrecken auch in den NVP mit aufgenommen werden. Die Aufnahme dieses Haltepunktes in den NVP ist sehr sinnvoll, zeigt dies doch den Willen der Stadt Marburg. Dadurch wird der Einsatz der Fahrgastverbände auf überregionaler Ebene (Land, RMV) zur Durchsetzung dieser Absicht erleichtert.</p>	Fahrgastbeirat der Universitätsstadt Marburg und des Landkreises Marburg-Biedenkopf	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planung und Bestellung von Leistungen im SPNV obliegt dem RMV.</p> <p>Die Einrichtung eines Haltepunkts „Marburg Mitte“ ist ein bedenkenwerter Ansatz. Hierzu wäre zunächst stadtseitig ein Grundsatzbeschluss erforderlich. Erforderliche städtebauliche Maßnahmen, die Nachfrageprognose, Planung und Kalkulation der Bau- und Betriebskosten wären daran anschließend zu vollziehen.</p> <p>Ergänzend wird auf die Aussagen des Regionalen NVP des RMV verwiesen.</p>
V – 4.1 und V – 4.2 S. 120	<p>Vgl. Anmerkung zu S: 11 zum SPNV und den Linien anderer Aufgabenträger. Es wird angeregt, Optimierungen durch Integration der Angebote zu prüfen.</p>	Hessen Mobil	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p> <p>Die Prüfung von Optimierungspotenzialen ist bereits erfolgt, das Ergebnis wird im NVP noch textlich ergänzt.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.2 S. 120	<p>"Folgende Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Marburg-Biedenkopf verkehren in Marburg und werden nachrichtlich in den Nahverkehrsplan übernommen..." Hier werden die regionalen Linien 383 und 481 benannt und der RNV Marburg-Biedenkopf zugeordnet. Diese beiden Linien liegen aber in der Verantwortung des RMV, ebenso wie die Linie 482, die bei der Aufzählung der Linien, die in der Stadt Marburg verkehren, fehlt.</p> <p>Bei den Linien 481 und 482 ist als Linientyp „Erschließungslinie“ ausgewiesen. Die Definitionserklärung des Wortes .. Erschließungslinie“ konnte in den Dokumenten nicht gefunden werden. Bitte Eintragung prüfen und ggf. korrigieren bzw. Erklärung ergänzen. Es dient zur Kts., dass die Linien im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV als Verbundbus (481), bzw. Regionalbus (482) klassifiziert sind.</p> <p>In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass Aussagen Ihres NVP zu diesen Linien lediglich nachrichtlichen Charakter haben können, da die Ausgestaltung dieser Linien dem Verbund obliegt und sich aus dem Regionalen Nahverkehrsplan, bzw. sich den daraus zu entwickelnden Maßnahmenplanen ergibt. Dies gilt nicht nur für den Linienverlauf, sondern auch für alle Bedienungs- und Fahrzeugstandards.</p>	RMV	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p> <p>Die entsprechenden Textpassagen werden geändert</p>
V – 4.2 S. 121	Wunsch nach Einbindung in das Stadtbusnetz	Ortsbeirat Gisselberg	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Der Ortsteil Gisselberg wird heute über die Linie 383 an die Innenstadt sowie den Hauptbahnhof angebunden. Die im Anforderungsprofil definierten Mindestbedienungsstandards und Anforderungen an die Fahrzeuge werden eingehalten bzw. übertroffen. Eine Integration in den Stadtverkehr ist damit nicht notwendig. Parallelverkehr aus der Linie 383 und einer zusätzlichen Stadtbuslinie verursachen finanziellen Mehraufwand, der durch die Fahrgastnachfrage nicht rechtfertigt werden kann.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.2 S. 121	Wunsch nach Verbesserung der Taktung zum Schienenverkehr	Ortsbeirat Gisselberg	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Entwurfstext berücksichtigt die Anbindung des städtischen ÖPNV an den SPNV. Der Nahverkehrsplan gibt zur Fahrplangestaltung Rahmenbedingungen vor, eine konkrete Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der Vergabe der Verkehrsleistung an ein Verkehrsunternehmen.</p>
V – 4.3 S. 121	Es wird grundsätzlich angemerkt, dass auch bei AST-Bedienung ein barrierefreier ÖPNV gewährleistet werden muss. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn ganztags, z. B. am Sonntag, auf ein AST-Angebot umgestellt werden soll.	Hessen Mobil	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p> <p>Die im Anforderungsprofil dargelegten Mindeststandards zur barrierefreien Nutzung der Fahrzeuge werden ergänzt: Es soll mindestens ein barrierefrei nutzbares AST-Fahrzeug verfügbar sein, das gesondert geordert werden muss.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.3.1 S. 121	<p>Die Anbindung mit dem Öffentlichen Nahverkehr an den Hauptbahnhof und die Behringwerke ist vom Ortsteil Dagobertshausen äußerst unzureichend. Die Fahrzeit mit der Linie 16 zum Hauptbahnhof (mit mind. 1x Umsteigen) beträgt 35-45 Minuten. Zu den Behringwerken ist diese noch entsprechend länger bemessen (außer wenigen Querverbindungen über Höhenweg). Der Ortsbeirat wünscht – ggf. auch in Abstimmung mit den anderen betroffenen westlichen Stadtteilen – eine Verbesserung der Busverbindung in Richtung Hauptbahnhof.</p>	Ortsbeirat Dagobertshausen	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anbindung der Außenstadtteile Dagobertshausen, Dilschhausen, Einhausen und Wehrshausen erfolgt über einen Midi-Bus. Für die derzeitige Linienführung und Taktfolge wird ein Fahrzeug benötigt. Eine Verlängerung der Linie an den Haupt- bzw. Südbahnhof bedingt den Einsatz eines weiteren Fahrzeuges inkl. Personale. Da die Kapazität eines Midi-Busses für andere Relationen nicht ausreicht, ist der teilweise Einsatz dieses zusätzlichen Fahrzeuges auf anderen Linien nicht möglich. Die Verlängerung wäre deshalb mit einer Verdopplung der Kosten für diese Linie verbunden. Die geringe Nachfrage in diesem Bereich rechtfertigt eine Ausweitung des Angebotes nicht.</p> <p>Der Anschluss an den Hauptbahnhof ist mit Umsteigezeiten von 7,5 Minuten und weniger (werktags HVZ) gewährleistet, die Anbindung an die Behringwerke mit Umsteigemöglichkeit an der Haltestelle „Höhenweg“ über die Linie 20.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.3.1.2 S. 122	<p>Eine Verbesserung der Anschlüsse und Verkürzung der Fahrzeiten läßt sich über die bereits bestehende lokale Linie MR-68 sehr leicht darstellen.</p> <p>Da Leistungen im lokalen Verkehr des Landkreises deutlich günstiger erbracht werden als derzeit durch das beauftragte Unternehmen der Stadt Marburg, entstehen somit bei einem Ausbau der lokalen Linie MR-68 auch deutlich geringere Kosten für die Allgemeinheit (sprich: den Steuerzahler). Weiterhin sollte planerisch über eine Anbindung des Standortes Görzhäuser Hof über den Haltepunkt "Caldern" und nicht über den Haltepunkt "Sterzhausen" nachgedacht werden.</p> <p>Begründung: Der Bahnhaltepunkt in Caldern ist deutlich besser als der Haltepunkt in Sterzhausen von Linienbussen anzufahren. Außerdem ist am Bahnhof Caldern die Haltestelleninfrastruktur für Linienbusse komplett vorhanden. In Sterzhausen müßte diese Infrastruktur erst noch mit viel "Steuergeld" geschaffen werden.</p>	<p>ALV Oberhessen GmbH & Co. KG</p>	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Ziel ist es, den Bahnhof Sterzhausen in das Stadtbusnetz zu integrieren um eine schnelle und direkte Verbindung an die Standorte Görzhäuser Hof und Behringwerke zu gewährleisten.</p> <p>Die Fahrt nach Caldern ist mit längeren Fahrzeiten verbunden, die beidseitige Anschlussbindung der Linie 14 an die Obere Lahntalbahn und an die relevanten Züge am Marburger Hauptbahnhof könnte nicht mehr gewährleistet werden.</p>
V – 4.3.1.3 S. 122	<p>Für die neu geplante Linie, die Stadtgrenze überschreitende Linie nach Cölbe wird gebeten, die Nachfrage darzustellen, so dass die ausreichende Bedienung beurteilt werden kann.</p>	<p>Hessen Mobil</p>	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Zur Gemeinde Cölbe liegen keine Nachfragedaten vor. Bisher wird Cölbe von der Linie MR-76 erschlossen. Die im Nahverkehrsplan vorgeschlagene Bedienung mit der Stadtbuslinie 18 geht sowohl bei Bedienungszeitraum als auch Takt-dichte über die bisherige Angebotsqualität hinaus. Eine ausreichende Bedienung ist deshalb anzunehmen.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.3.1.3 S. 122	<p>Eine Verbesserung der Anschlüsse in Cölbe läßt sich über die bereits bestehenden lokalen Linien MR-72, MR-76, MR-77, MR-78 und die regionalen Linien 481 und 482 leicht erreichen. Grundsätzlich verfügt Cölbe über eine überdurchschnittlich gute Anbindung nach Marburg. Nicht zuletzt durch die außerdem oft stündlich fahrenden Züge der Main-Weser-Bahn (30) der Burgwaldbahn (42) und der Lahntalbahn (43). Eine Verbesserung durch eine zusätzliche "Stadtlinie" macht daher weder planerisch noch wirtschaftlich Sinn. Da Leistungen im lokalen Verkehr des Landkreises deutlich günstiger erbracht werden als derzeit durch das beauftragte Unternehmen der Stadt Marburg, entstehen bei einem Ausbau der Anbindung Cölbes durch vorhandene lokale Linien auch deutlich geringere Kosten für die Allgemeinheit (sprich: den Steuerzahler).</p>	<p>ALV Oberhessen GmbH & Co. KG</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingliederung Cölbes in das Stadtbusnetz ist ein Wunsch städtischer Mandatsträger (Marburg), dem mit der Planung Rechnung getragen wurde.</p> <p>Eine Anbindung Cölbes an die Stadt Marburg wird heute schwerpunktmäßig über die Linien MR-72 und MR-76 abgedeckt, wobei der Ort nicht von allen Kursen vollständig erschlossen wird. Über die neugeplante Stadtbuslinie 18 wird eine Regelbedienung aller Haltestellen angeboten, die Fahrzeiten der regionalen Linien ohne Stichfahrten über Cölbe können verkürzt und attraktiver gestaltet werden.</p>
V – 4.3.1.5 S. 122	<p>Der Ortsbeirat Moischt fordert eine Sicherstellung der direkten Anbindung an die überregionalen Zugverbindungen ab Hauptbahnhof Marburg. Allein die versprochene direkte Verknüpfung mit den RMV-Linien am Südbahnhof wird als unzureichend empfunden.</p>	<p>Ortsbeirat Moischt</p>	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Eine Anbindung an die Bahn ist mit der Bedienung des Südbahnhofes berücksichtigt, der Hauptbahnhof ist mit Umsteigen auf die Kurse der Innenstadttaxe bzw. am Erlening ohne nennenswerten Zeitverlust zu erreichen. Eine zusätzliche Stichfahrt der Linie 17 zum Hauptbahnhof ist wirtschaftlich nicht sinnvoll und erhöht die Reisezeit von Schröck/Moischt in die Innenstadt um 13 Minuten.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.3.1.5 S. 122	Der Ortsbeirat Moischt fordert eine direkte Anbindung an das Universitätsklinikum bzw. den Universitätscampus Lahnberge. Moischt beherbergt zunehmend Arbeitskräfte des UKMG, die auch die Möglichkeit haben sollen, ihren Arbeitsplatz per ÖPNV zu erreichen. Darüber hinaus wird in steigender Weise in Moischt Wohnraum an Studierende vermietet, denen ebenfalls das Erreichen des Universitätscampus Lahnberge mit seinen naturwissenschaftlichen Instituten und dem Fachbereich Medizin schnell ermöglicht werden muss.	Ortsbeirat Moischt	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Eine Anbindung des Campus Lahnberge wird über Umsteigemöglichkeiten an der Hölderlinstraße bzw. an der Fontanestraße in die Linien 2,3 und 9 sichergestellt. Die aus den Zuzügen zu erwartenden Nachfragereste werden in den Kapazitätsmessungen berücksichtigt, u.a. über eine faktische Verdopplung der Bedienung aus der Kombination aus den Linien 12 und 17.
V – 4.3.1.6 S. 123	Wir unterstützen den Nahverkehrsplanentwurf der Universitätsstadt Marburg, wenn die Anbindung auf der Linie 13 bis Ebsdorfergrund - Ilshausen nicht verschlechtert wird, so bleibt oder gar im Einvernehmen mit dem RNV und RMV wie beschrieben auf den 1 Stunden-Takt verbessert wird.	Gemeinde Ebsdorfergrund	Die Stellungnahme wird dankend zur Kenntnis genommen. Das Angebotskonzept wirkt auf eine mindestens der heutigen Angebotsqualität entsprechende Anbindung der von der Linie 13 bedienten Ortsteile von Ebsdorfergrund hin.
V – 4.3.2 S. 123ff.	Linie 6 (alt/neu) zwischen Hauptbahnhof und Fontanestraße. Insbesondere für Teile des oberen Richtsberges (schätzungsweise 4.000 Menschen leben dort), die Einwohner im nördlichen Cappel rund um das Landratsamt sowie im Bereich Großseeheimer Straße und der Weintrautstraße halbiert sich die Zahl der Busfahrten nach dem neuen Nahverkehrsplan an Samstagen, da in diesen Gebieten keine anderen Buslinien verkehren bzw nur mit Mehraufwand und längeren Fußwegen zu erreichen sind. Betroffen sind auch Besucher des Badezentrums „Aquamar“, das über die an allen Tagen stark genutzte Linie 6 an das Marburger ÖPNV-Netz angebunden ist.	Pro Bahn e.V.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Es handelt sich um eine redaktionelle Unstimmigkeit im Liniensteckbrief, die Fahrtenfolge am Samstag ab 10:00 Uhr ist ein 30-Minuten Takt, die entsprechende Textpassage wird korrigiert.
V – 4.3.2 S. 123ff.	Auch auf der Relation Klinikum – Zahlbach – Innenstadt, die bislang an Samstagen im 60-Minuten-Takt bedient wird, wird die Zahl der Fahrten an diesem Wochentag halbiert, da die Linie 17, die auf diesem Abschnitt neu verkehrt, nur noch alle zwei Stunden fahren soll und die Linie 9 dann nicht fährt (siehe auch nachfolgenden Abschnitt 4. Linie 9). Zum Vergleich: Bis vor zwei Jahren fuhr die Linie 9 an Samstagen sogar alle 30 Minuten.	Pro Bahn e.V.	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Zu weiteren Erläuterungen siehe Abwägung zu S.124 (Pro Bahn)

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
<p>V – 4.3.2 S. 123ff.</p>	<p>Die Bad Endbacher Lahn-Dill-Berglandtherme hat eine Bushaltestelle direkt vor der Tür, die von der Linie 383 regelmäßig bedient wird. Das Marburger Aquamar hat zwar auch eine solche, sie wird aber nicht vom ÖPNV bedient. Hier sind lediglich zwei in relativer Nähe liegende Haltestellen "Auf der Weide" und "Adolf-Reichwein-Schule" durch den Zusatz "/Aquamar" gekennzeichnet worden. ÖPNV-Erschließung sieht anders aus.</p> <p>Für mobilitätseingeschränkte Menschen (alle, die nicht oder nicht mehr Auto oder Zweirad fahren (können)- Senioren, behinderte Menschen, insbes. Blinde und Sehbehinderte, kleinere Kinder, ...) ein unzumutbarer Zustand, er wird auch der Bedeutung des zentralen Hallen- und Freibades nicht gerecht. Es kann nicht sein, dass das Bad hauptsächlich auf motorisierte und Rad fahrende Nutzer ausgerichtet ist.</p> <p>Die Haltestelle "Adolf-Reichwein-Schule" wird während der Dunkelheit in der kalten Jahreszeit- gering beleuchtet, einsam, gefährlich - kaum genutzt. Die Haltestelle "Auf der Weide" ist nach den ÖPNV-Richtlinien zu weit entfernt vom Aquamar. Der Weg von der Haltestelle zum Aquamar führt über die Fußgängerbrücke über die Lahn, deren Holzbohlen, die den Boden bilden, bei Nässe und Minustemperaturen vereisen und zu Eisglätte führen. Weiterhin am Uni-Sportgelände vorbei -sehr dunkel, wenn dort nicht mit Flutlicht trainiert wird. Nach Verlassen des Aquamar ist dieser Weg für visuell eingeschränkte Menschen sehr schwer zu finden, da der große Parkplatz unübersichtlich und ohne Leithilfen ist. Man gerät leicht versehentlich auf den Weg, der zu dem Parkplatz am Lahnufer führt oder verliert ganz die Orientierung.</p> <p>Die Haltestelle "Auf der Weide" wird nach 19.40 Uhr nicht mehr bedient. Dann ist die nächst gelegene Haltestelle "Gutenbergstr./HDP", sie ist mehr als 1 km entfernt.</p> <p>2007 und 2011 hat der Behindertenbeirat der Stadt den Magistrat auf die Verhältnisse aufmerksam gemacht und um bessere Anbindung des Aquamar an den ÖPNV gebeten. Beide Anträge wurden abgelehnt. Es ist bedauerlich, dass das Bad, das mit so viel Aufwand</p>	<p>Behindertenbeirat der Universitätsstadt Marburg</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p> <p>Die Anbindung des Aquamar an das bestehende und neu geplante Busnetz ist nur über eine Stichfahrt von 1600m Länge ab/bis Erlernring zu gestalten, die dafür benötigte Fahrzeit wird auf ca. 7 Min. geschätzt.</p> <p>In Zukunft soll die Linie 20 montags bis samstags von Marbach über die Innenstadt und den Erlernring zur Haltestelle direkt vor dem Eingang des Aquamars anstatt zum Hauptbahnhof verkehren, der Textteil sowie der Liniensteckbrief werden entsprechend angepasst.</p> <p>Der Ausbau des Fußweges zwischen Aquamar und Adolf-Reichwein-Schule ist von Seiten der Universitätsstadt Marburg zu prüfen.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
	<p>und Kosten für sehbehinderte und blinde Menschen zugänglich gemacht worden ist, von diesen wegen schlechter Erreichbarkeit kaum genutzt wird. Seit einigen Jahren hat die Allergalagin und Allgemeinärztin Ditta Nölling ihre im Winterhalbjahr stattfindenden Aquajogging-Kurse so gestaltet, dass sie für blinde und sehbehinderte Interessenten leicht nutzbar sind. Die Kurse, die von den GKVen bezuschusst werden, erfreuten sich im ersten Winter großen Zuspruchs durch die visuell eingeschränkten Personen- sie konnten sich endlich einmal im Wasser nach Herzenslust, da gefahrlos, austoben. Die Zahl der sehingeschränkten Teilnehmer nahm leider rasch ab- es ist einfach zu langwierig, mühsam und gefährlich, im Winter bei Kälte, Nässe, Glätte, Dunkelheit das Aquamar zu erreichen und re- tour. Eine Zeitlang wurden Taxen genutzt, eine kostspielige Lösung, je ein Taxi für hin und eins für zurück. Weitaus nicht jede Person, die visuell eingeschränkt ist, kommt in den Genuss finanzieller Unterstützung (Blindengeld).</p> <p>Lösungsmöglichkeiten: Als das Aquamar eröffnet wurde, entschied die Stadtverordneten- versammlung, probeweise eine Busverbindung zwischen Rudolphs- platz und Aquamar einzurichten. Sie wurde nach kurzer Zeit wieder eingestellt, da sie nicht angenommen worden war Dies kann also nicht die Lösung sein. Angesichts der Planungen des Marburger ÖPNV für das nächste Jahr- fünf besteht die Möglichkeit, eine oder mehrere Linien, die über den Erlerning verkehren, über das Aquamar zu leiten. Geringer wird der zusätzliche zeitliche Aufwand, wenn man eine oder mehrere Buslinien am Aquamar beginnen oder enden lässt. Man kann: - Linien 10 und/oder 20 statt am Hbf am Aquamar beginnen und enden lassen. - das Aquamar in das AST-System einpflegen (Tagsüber z.B. beim Höhen-AST; In den Abendstunden bei bestehenden AST-Linien) - zusätzlich die Fahrzeiten der Buslinie 3 bis zur Schließung des Aquamar ausdehnen</p>		

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.3.2.1 S. 123f.	Der Ortsbeirat erklärt sich mit der geplanten Streckführung der Linien 2 und 3 (Wehrda-Uniklinikum Lahnberge) nicht einverstanden.	Ortsbeirat Wehrda	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
V – 4.3.2.1 S. 123f.	Der Ortsbeirat fordert die Rückkehr zu der ursprünglichen Planung mit der Einrichtung einer zusätzlichen Schnellbuslinie zwischen Wehrda (Endhaltestelle Sachsenring) und dem Hauptbahnhof Marburg.	Ortsbeirat Wehrda	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die in einem ersten Entwurf geplante Express-Linie stellte eine Zusatzbedienung des Stadtteils Wehrda ohne Bedienung des Hauptbahnhofes dar. Die Auswertungen der Fahrgastzählsysteme in den Fahrzeugen der Stadtwerke zeigten, dass für ein Zusatzangebot außerhalb der morgendlichen HVZ kein Bedarf besteht. Auch sind keine nennenswerten Fahrgastzuwächse zu erwarten, die den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges rechtfertigen könnten.
V – 4.3.2.1 S. 123f.	In der geplanten Fortschreibung ist eine 15 minütige Anfahrt der Haltestellen in der Wehrdaer Strasse/Wehrdaer Weg zu berücksichtigen und dringend erforderlich.	Ortsbeirat Wehrda	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Grundsätzlich sieht das Anforderungsprofil eine Grundbedienung der Stadtteile im 30-Minuten-Takt zur HVZ vor. In Gebieten mit sehr hoher Nachfrage wird durch die Überlagerung mehrerer Linien ein dichterer Takt erreicht. Für die Haltestelle Wehrdaer Weg ist auf Grund der geringen Besiedlung und der schwachen Nachfrage im Einzugsbereich eine Anbindung im 30-Minuten Takt ausreichend.
V – 4.3.2.2 S. 124	Wir begrüßen, dass die Linie 9, die die Unistandorte Lahnberge/Klinikum mit dem neuen Campus an der Elisabethkirche verbunden, ausgebaut wird und in Spitzenzeiten sogar ein 10-Minuten-Takt möglich sein soll. Die Reduzierung der „9“ auf eine reine „Studentenlinie“, die nur montags bis freitags in der Vorlesungszeit gebraucht wird, wird den Anforderungen an die Fahrgastbedürfnisse jedoch nicht gerecht. Auch an Samstagen gibt es während der Vorlesungszeit zuweilen Veranstaltungen auf dem Uni-Campus Lahnberge, die Busse der Linie 9 sind dann brechend voll. Während der vor-	Pro Bahn e.V.	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Auswertung der Fahrgastzählungen ergab eine zu geringe Nachfrage für ein Angebot am Samstag auf der Linie 9, eine regelmäßige Verbindung an Werktagen (Ausnahme Sommerfahrplan) ist jedoch vorgesehen. Querschnittserhebungen ergaben eine Nachfrage von der Innenstadt auf die Lahnberge von 72

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
	<p>lesungsfreien Zeit gibt es an allen Werktagen immer mehr Studenten, die zu den naturwissenschaftlichen Instituten fahren und dafür die kürzeste Verbindung nutzen. Abgesehen davon: Auf den Lahnbergen arbeiten nicht nur Studenten, sondern auch zahlreiche Angestellte in den Instituten und im Klinikum, teilweise sogar im Schichtdienst. Wenn der Anteil der ÖPNV-Nutzer in diesem Segment entscheidend erhöht werden soll (siehe Abschnitt 5.2.1.2 im Text des Nahverkehrsplanes), muß gerade auch bei der schnellen Busverbindung mit der Linie 9 das ganze Jahr über Kontinuität und Verlässlichkeit gewährleistet sein.</p> <p>Auch für den Einkaufsverkehr wird die Linie 9 stark genutzt, besonders von Bewohnern des Hansenhaus-Viertels und der Zahlbach, die mit dem Bus in wenigen Minuten zu ihrem traditionellen Einkaufsbereich Weidenhausen/Erlenring fahren können und dort seit der Eröffnung des „Marktdreiecks“ zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte vorfinden. Es gibt sonst keinen anderen Bereich in der Stadt, zu dem die Kunden aus diesen Vierteln mit dem ÖPNV schneller zu den Händlern kommen können. Davon zeugen die zahlreichen Einsteiger an der Haltestelle Erlenring in Richtung Klinikum am Abend montags bis freitags sowie insbesondere am Samstag-Nachmittag. Die geplante neue Linie 17 mit einem Zwei-Stunden-Takt wird diesem Verkehrsbedürfnis an Samstagen nicht gerecht. Die Relation Klinikum – Hölderlinstraße – Zahlbach – Innenstadt sollte deshalb auch an Samstagen tagsüber mindestens im Stunden- oder sogar Halbstunden-Takt bedient werden (bis vor zwei Jahren fuhr die Linie 9 an Samstagen im 30-Minuten-Takt), so wie es auch im neuen Nahverkehrsplan für innerstädtische Busverbindungen an Samstagen tagsüber gefordert wird (Abschnitt 7.3).</p>		<p>Fahrgästen, in der Gegenrichtung 50 Fahrgäste über die Betriebsdauer eines Samstages. Die Bedienung der Zahlbach ist über den neuen Linienverlauf der Linie 17 gewährleistet, die Aufrechterhaltung oder Ausweitung der Linie 9 am Wochenende erscheint wirtschaftlich nicht sinnvoll. Pendlerströme an die Universitätsklinik können über den Ringverkehr der neuen Linien 1 bis 4 bedient werden.</p> <p>Aus Sicht der Studierendenvertretung ist eine vorübergehende Einstellung des Verkehrs auf der Linie 9 in der Ferienzeit (August) tolerierbar. Übrige Nachfragen werden über die Linien 1 bis 4 sowie die Linie 17 abgedeckt.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.3.2.3 S. 123ff.	Der Ortsbeirat Cappel nimmt die Diskussion über den Nahverkehrsplan zum Anlass, eine Schnellbuslinie anzuregen (Bereich der Stadtwerke bis zum Messegelände), wodurch ein Park + Ride- System sinnvoll ermöglicht würde.	Ortsbeirat Cappel	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Ziel einer Schnellbuslinie sollte eine zeitkurze Punkt-zu-Punkt-Verbindung zwischen Orten hoher Nachfragebeziehungen ohne oder mit wenigen Zwischenhalten sein.</p> <p>Bei der angesprochenen Linienführung handelt es sich um den Linienweg der P+R-Linie, welche zu bestimmten Anlässen eine Verbindung zwischen den P+R Parkplätzen im Norden (Messegelände) und Süden (Georg-Gaßmann-Stadion) sicherstellt.</p> <p>Eine durchgehende Verbindung zwischen beiden P+R Parkplätzen wird über die neue Linie 18 im Stundentakt gewährleistet, über die Linien 8 im Süden (Georg-Gaßmann-Stadion) und die Linie 3 im Norden (Messegelände) erfolgt eine Verdichtung auf einen 15- / 30-Minuten Takt in die Innenstadt.</p> <p>Ein zusätzliches Fahrtangebot über eine Schnellbuslinie bewirkt nur zwischen Hauptbahnhof und Gutenbergstraße (ohne Bedienung Campus Firmani) eine Fahrzeitreduzierung. Allerdings wird im Hinblick auf bereits bestehende Angebote eine zusätzliche Schnellbuslinie, die zwei zusätzliche Fahrzeuge und vstl. 4 - 6 Personale benötigt, aus finanziellen Gründen und im Hinblick auf die zu erwartende geringe Nachfrage nicht empfohlen.</p>
V – 4.3.2.3 S. 124	Entschieden widersprochen wird der krassen Benachteiligung des Stadtteils Cappel bei der Linienführung und den Taktzeiten. Nach wie vor ist nicht einsehbar, dass die Linien 22 und 23 unmittelbar hintereinander herfahren, faktisch handelt es sich um 30- und	Ortsbeirat Cappel	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Der Nahverkehrsplan sieht mit der Einführung der Linie 12 eine Erweiterung des Angebotes im</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
	<p>nicht um einen 15-Minuten-Takt. Auch die Beibehaltung des problematischen Stundentaktes am Abend und an den Wochenenden ist nicht hinnehmbar. Durch die neue Linienführung der Linie 22 wird Cappel aus großen Teilen der zentralen Innenstadt (Stadthalle, Bahnhofstraße, Hauptbahnhof) und dem Einkaufszentrum Wehrda faktisch abgeschnitten. Dasselbe gilt für die Erreichbarkeit der Fahrstühle zur Oberstadt. Ohne umzusteigen oder an Wochenenden ist der Hauptbahnhof aus großen Teilen Cappels nur über den Ortenberg - und damit hochgradig erschwert - zu erreichen. Durch die Erschwernis im ÖPNV werden dann wieder vermehrt Autos für den Weg in die Stadt eingesetzt, was nicht Sinn der Sache sein kann.</p>		<p>Bereich der Moischer Straße vor. Auf Grund der Nachfragerwerte, welche über die Fahrgastzahlen ermittelt wurden ist die Ausweitung der Linien auf einen 15-Minuten Takt nicht anzuraten. Die Linien 22 und 23 könnten ab der Haltestelle Paul-Natorp-Straße versetzt zueinander fahren und einen 15-Minuten Takt in die Innenstadt anbieten. Hierbei ist folgendes zu beachten:</p> <p>Die Linien 22 und 23 stellen die Anbindung Cappels an den Mittelhessenexpress sicher, bei einer Verschiebung der Fahrzeiten wird von einem der beiden Linien der Mittelhessenexpress nicht erreicht. Nur mit einer zeitgleichen Fahrt beider Linien kann ein Anschluss aus allen Bereichen Cappels an die Bahn gewährleistet werden. Ebenfalls wird mit der zeitparallelen Fahrt eine Anschluss zwischen den Linien 22 und 23 an der Schubertstraße geschaffen und durch Umsteigen sowohl ein Anschluss an das Südviertel sowie den Hauptbahnhof (über Stadthalle und Bahnhofstraße) für den gesamten Stadtteil Cappel ermöglicht werden. Damit ist auch die Erreichbarkeit der Oberstadt für alle Bewohner gesichert.</p> <p>Die IGDB regt an, im Rahmen der weiteren konkreten Fahrplanausgestaltung den Ortsbeirat Cappel erneut zu konsultieren und gemeinsam abzuwägen, ob die Anschlusssicherung zum Mittelhessenexpress und Campus Firmani zugunsten eines 15-Minuten Taktes aufgegeben werden sollte.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.3.2.3 S. 124f.	Die Zahl der Fahrten am Samstag tagsüber reduziert sich nach dem neuen Nahverkehrsplan ebenso auf der neuen Linie 22 (bisher Linie 8) für den Bereich Ortenberg zwischen Sankt-Martin-Straße und Erlening/Gutenbergstraße. Auch dieses Stadtviertel, in dem 3.000 Einwohner (Kapitel 2.1) leben, soll an Samstagen tagsüber nur noch stündlich angebanden werden, obwohl die Busse im Einkaufsverkehr an diesem Wochentag heute sehr gut besetzt sind. Betroffen von den Kürzungen ist auch das „Studentendorf“.	Pro Bahn e.V.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Es handelt sich um eine Unstimmigkeit im Liniensteckbrief. Die Bedienung am Samstag erfolgt in einem 60-Minuten Takt plus Verstärkerfahrten ab 10:00 Uhr (30-Minuten-Takt). Die Textpassage wird entsprechend angepasst.
V – 4.3.2.4 S. 125	Reduzieren soll sich auch die Fahrtenzahl zwischen Wilhelmplatz und Stadtwald über Georg-Gassmann-Stadion, da die sich ergänzenden Linien 8 (neu) und 18 (neu) an Samstagen unterschiedliche Taktzeiten haben, die „8“ soll nur alle 60 Minuten fahren, die „18“ nur alle 120 Minuten. Der Halb-Stunden-Takt Montag bis Freitag wird dadurch zu einem „Schaukeltakt“, die Zahl der Fahrten auf der stark frequentierten Relation Stadtwald – Innenstadt sinkt nach den neuen Plänen gegenüber heute. Bisher ist der Stadtwald an Samstagen tagsüber alle 30 Minuten über die Linie 8 mit der Innenstadt verbunden, ergänzt durch zweistündliche Fahrten der Linie 17.	Pro Bahn e.V.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Es handelt sich um eine Unstimmigkeit im Liniensteckbrief. Der Grundtakt auf der Linie 18 erfolgt am Samstag im 120-Minuten Takt mit Verdichtung auf einen Stundentakt ab 8:00 Uhr mit Verstärkerfahrten. Die Textpassage wird entsprechend angepasst. Im Vergleich zur heutigen Bedienung wird das Fahrangebot am Wochenende in den Abendstunden ausgeweitet, die Betriebszeiten verlängert.

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.3.2.4 S. 125	<p>Die Durchbindungen bzw. der Linienwechsel an der Haltestelle Platz der Weißen Rose in der Stadtwaldsiedlung (heute von Linie 5 auf Linie 8 bzw. Linie 8 auf Linie 5) soll lt. Nahverkehrsplan wegfallen. Sofort kein zeitnaher Anschluss der drei neuen Linien 5, 8 und 18 aufeinander möglich ist, bedeutet dies insbesondere an Sonntagen eine Verschlechterung für die Bewohner rund um die Haltestelle Graf-von-Stauffenberg-Straße, wo sich der Siedlungsschwerpunkt der Stadtwaldsiedlung befindet. Bisher gibt es an Sonntagen während der Betriebszeit der Linie 8 zwischen 9 und 16 Uhr stündlich zwei Fahrten von und zur Innenstadt ab Haltestelle Graf-von-Stauffenberg-Straße. Mit Umsetzung des Nahverkehrsplans 2015 – 2020 gäbe es nur noch eine Fahrtmöglichkeit bzw. die zweite Fahrt nur noch, wenn die Bewohner einen Fußweg bergauf auf sich nehmen. Der Wefall wird nur teilweise durch den vorgeschlagenen Sonntagsverkehr der Linie 17 kompensiert.</p>	Pro Bahn e.V.	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Nahverkehrsplan gibt für jede Linie Rahmenbedingungen zur Bedienungshäufigkeit, Verbindungsqualität und Betriebszeiten vor. Die konkrete Ausgestaltung der Umläufe und Linienverknüpfungen obliegt dem ausführenden Verkehrsunternehmen und richtet sich nach einer optimalen Betriebsleistungserbringung. Eine Verknüpfung der Linien erscheint aus Betriebsbeobachtungen nicht nötig.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
V – 4.3.2.5 S. 125	<p>Die Schlossbus-Linie Nr. 10 (alt und neu) wird im neuen Nahverkehrsplan als rein touristische Linie geführt, die lediglich für die Besucher des Marburger Landgrafenschlosses vorgesehen sei. Dies verkennet jedoch die Tatsache, dass diese (Kleinbus-)Linie bisher zu einem großen Teil auch von den Anwohnern des Schlossberges (z.B. Studenten, die im Carl-Duisberg-Haus oder im Collegium Philippinum wohnen) genutzt wird. Touristen fahren eher selten mit der Linie, da sie nicht entsprechend beworben wird.</p> <p>Abgesehen davon stellt die Linie 10 auch eine schnelle ÖPNV-Verbindung vom Hauptbahnhof bzw. der (unteren) Innenstadt zum Marktplatz/Rathaus und in die Oberstadt mit ihren zahlreichen, zum Teil einzigartigen Einzelhandelsgeschäften und einer umfangreichen Gastronomie dar. Über diese Aspekte steht im neuen Nahverkehrsplan nichts. Dabei eignet sich gerade die Linie 10 als ein besonderes Stadt- und Einzelhandelsmarketing-Instrument für Marburg. Zum Beispiel durch eine Werbeaktion in Frankfurt, Darmstadt, Offenbach oder anderen Städten und Gemeinden im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) mit dem Titel: „Eine Fahrkarte kaufen und direkt bis zum Schloss oder in die Marburger Oberstadt zum Shoppen, Essen und Genießen fahren.“ Hier wurde bisher viel Potenzial, das im Marburger ÖPNV liegt, verschenkt. Wenn ein solches Konzept aufgeht, würde dies vielleicht auch eine Fahrtenfolge von 30 Minuten z.B. an Samstagen oder Sonntagen rechtfertigen.</p>	Pro Bahn e.V.	<p>Die Stellungnahme wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Vorschläge zum Marketing werden zuständigkeithalber weiter geleitet. Ggf. kann dann auch eine dichtere Fahrtenfolge geprüft werden.</p>
V – 4.4	<p>Sollte der Prüfauftrag für eine Seilbahn zu einem Planungsvorhaben führen, für dessen Realisierung Fördermitteln in Anspruch genommen werden sollen, wird die frühzeitige Einbeziehung des Zuwendungsgebers empfohlen, damit die Förderfähigkeit und die Förderwürdigkeit geprüft werden kann.</p>	Hessen Mobil	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Prüfung einer Integration der Seilbahn in den Stadtverkehr wurde explizit nicht als Bestandteil der Nahverkehrsplanbearbeitung beauftragt, dennoch sind grob die verkehrlichen Auswirkungen im Falle einer Realisierung im NVP dargestellt. Die Empfehlung zur frühzeitigen Einbeziehung des Zuwendungsgebers wird dankend aufgenommen.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
VI – 2 S. 135	<p>Es wird gebeten, die Datengrundlagen, die zur Ermittlung der erwarteten Nachfragesteigerung um ca. 13% bis 2020 genutzt wurden, auch im NVP, und damit für die Öffentlichkeit und Entscheidungsträger nachvollziehbar, darzustellen.</p> <p>Weiterhin ist eine Umlegung der zusätzlichen Nachfrage auf einzelne Linien erforderlich, um ermitteln zu können, ob die bereitgestellte Kapazität ausreicht.</p>	Hessen Mobil	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Eine Erläuterung der Datengrundlagen wird in den Text aufgenommen.</p> <p>Eine Quantifizierung der Maßnahmenwirkung auf einzelne Linien ist nicht seriös durchführbar.</p> <p>Auf qualitativer Ebene wurden Nachfrageeffekte im Falle der Realisierung der Maßnahmen berücksichtigt und sind darüber hinaus in die Kapazitätsmessungen eingeflossen.</p>
VI – 4.1 S. 137	<p>Die Werte, die im ersten Absatz für das Jahr 2014 genannt werden, weichen von den Zahlen der Ergebnisrechnung 2014 ab.</p> <p>Im Nahverkehrsplan wird ein Aufwand für die Verkehrsleistung in Höhe von 13,63 Mio. EUR und eine Nutzwagen-Kilometerleistung von 3,10 Mio. ausgewiesen. In der Ergebnisrechnung 2014 wurden uns an Aufwand 14,37 Mio. EUR sowie 3,29 Nutzwagen-Kilometer ausgewiesen.</p>	RMV	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p> <p>Die korrekten Werte (14,37 Mio. Euro; 3,29 Mio. Nutzwagenkilometer) werden aufgenommen.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
VI – 5.2.1 S. 138ff.	<p>Im NVP wird nicht auf die Wirkung des kürzlich mit erheblichen Mittelaufwand abgeschlossenen Umbaus des Bahnhofsvorplatzes eingegangen, der deutliche Verbesserungen für den Busverkehr möglich macht. Es sollte dargelegt werden, wie diese jetzt bzw. künftig genutzt werden.</p> <p>Am Südbahnhof sind ebenfalls Maßnahmen geplant. Es wird gebeten, die diesen Planungen zugrunde liegenden Mängel zu thematisieren.</p> <p>Hinsichtlich der Investitionsplanung wird insbesondere für die umfangreichen Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit Hessen Mobil angeregt.</p>	Hessen Mobil	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Das Kapitel „Investitionsplanung“ beschäftigt sich ausschließlich mit zukünftig vorgesehenen Maßnahmen. Entsprechend wird auf den bereits abgeschlossenen Umbau des Bahnhofsvorplatzes nicht eingegangen. Im Kapitel „II Bestandsaufnahme“ wird ein Hinweis auf den kürzlich abgeschlossenen Umbau des Bahnhofsvorplatzes ergänzt.</p> <p>Die Haltestelle Südbahnhof wurde wie alle anderen Haltestellen im Rahmen der Investitionsplanung untersucht und der Maßnahmenbedarf bemessen. Eine gesonderte Hervorhebung des Südbahnhofs erscheint nicht notwendig.</p> <p>Der Nahverkehrsplan soll als Grundlage für ein anstehendes Haltestellenaus- und -umbauprogramm dienen. Im Rahmen dieses Programms wird ein frühzeitiger Kontakt mit Hessen Mobil angestrebt.</p>
VI – 5.2.1 S. 139f.	<p>Für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen werden einige Umbaumaßnahmen in den nächsten Jahren im Stadtgebiet von Marburg notwendig. Hier ist aus Sicht der Stadtverwaltung als Straßenbaulastträger zu berücksichtigen, dass alle notwendigen baulichen Maßnahmen langfristig geplant werden müssen. Für die Maßnahmen müssen rechtzeitig Fördergelder beantragt werden und auch die Finanzierung muss im städtischen Haushalt angemeldet werden. Eine kurzfristige Umsetzung in 2016 mit Fördergeldern aus GVFG-Komp., in den im Nahverkehrsplan genannten Umfang, wird nicht möglich sein</p>	Fachdienst Tiefbau der Universitätsstadt Marburg	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine frühzeitige Beantragung von Fördergeldern wird dringend empfohlen, um das Haltestellenaus- und -umbauprogramm zügig und fristgerecht bis 2022 umsetzen und abschließen zu können, sodass die gesetzlichen Vorgaben zur vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV erfüllt werden.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
Anlage III-1	<p>Bei den einzelnen Fahrzeugtypen unterscheiden sich die Vorgaben bei den Sitzplätzen. Überland- und 15 m -Busse sind nicht vorgesehene (zumindest werden sie nicht explizit genannt). Daran angelehnt weicht auch das jeweils zulässige Maximal- und Durchschnittsalter ab.</p> <p>Je nach Einsatzzweck werden verschiedene Mindestanforderungen an Fahrgastkomfort, Fahrgast und Verkehrssicherheit, Technik und Umweltschutz erfüllt.</p> <p>Videoausstattung ist im RMV in allen Regelfahrzeugen vorgesehen, in Marburg ist dies nur optional. Hochflurige Fahrzeuge sind im AST-Verkehr zugelassen, im RMV nicht.</p>	RMV	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Die Mindestanforderungen an die Fahrzeuge auf Linien in Aufgabenträgerschaft der Universitätsstadt Marburg orientieren sich an den Vorgaben des RMV, jedoch ergänzt oder verändert in wesentlichen Aspekten, um den spezifischen Rahmenbedingungen und Vorgaben Marburgs gerecht zu werden.</p> <p>Der Nahverkehrsplan wird dahingehend geändert, dass in Marburg mindestens ein barrierefreies AST-Fahrzeug vorhanden sein soll.</p>
Anlage V – 1 und Anlage V – 2	<p>Übersichtlicher gestaltet werden sollten aus Sicht von PRO BAHN auch die Linienbezeichnungen. Die Nummerierung 1 bis 4 für die Hauptlinien ist noch nachvollziehbar. Die neuen Linien 22 und 23 wirken aber wie ein Fremdkörper hinten angehängt, obwohl sie reine innerstädtische Linien sind, die wichtige Leistungen erbringen. Reine Bedarfslinien wie speziell 11, aber auch 15 und 19, sollten in einer Zahlengruppe zusammengefasst werden, reine Kernstadtlinien z.B. (so weit möglich) mit einstelligen Liniennummern belegt werden, Linien von der Kernstadt in die Außenstadtteile (bzw. in andere Gemeinden wie Lahntal und Cölbe) mit zweistelligen Nummern. Gut gelöst im vorliegenden Nahverkehrsplan ist dagegen die Bezeichnungen der Linien zur Stadtwald-Siedlung mit „8“ und „18“. Hierdurch wird bereits klar, dass es sich um ergänzende Linien handelt.</p>	Pro Bahn e.V.	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Überplanung des Liniennetzes der Stadt Marburg führte teilweise zu einer Umstrukturierung der Linienrelationen, welche sich deutlich zum Bestandsnetz unterscheiden. Heutige Durchmesseralinien wurden in einen Ringverkehr umgewandelt, der bestehende Ringverkehr abgeändert und in vier Linien aufgeteilt. Ziel der neuen Liniennummerierung ist eine bessere Kommunikation der Linienfunktion. Gleichzeitig sollten bestehende Liniennummerierungen beibehalten und auf das neue Netz übertragen werden.</p> <p>Das im NVP angewandte Liniennummersystem spiegelt den Sachstand während seiner Bearbeitung wider. Die endgültige Kennzeichnung obliegt dem betriebsdurchführenden Unternehmen.</p>

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
Anlage V – 2	Linie 1: Ausdünnung während der Sommerferien fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Fahrgastzählungen haben ergeben, dass in den Semesterferien die Fahrgastnachfrage erheblich abnimmt. Vor dem Hintergrund eines möglichst wirtschaftlichen ÖPNV erscheint die Angebotsreduktion während weniger Sommerwochen im Jahr vertretbar.
Anlage V – 2	Linie 2: Ausdünnung während der Sommerferien fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Abwägung der Stellungnahme zu Linie 1.
Anlage V – 2	Linie 3: Ausdünnung während der Sommerferien fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Abwägung der Stellungnahme zu Linie 1.
Anlage V – 2	Linie 4: Ausdünnung während der Sommerferien fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Abwägung der Stellungnahme zu Linie 1.
Anlage V – 2	Linie 5: Ausdünnung während der Sommerferien fragwürdig; Verkürzung der Betriebszeit am Abend (23:00) nicht akzeptabel	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Betriebszeiten werden auf 00:00 Uhr ausgeweitet, die Textpassage angepasst.

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
Anlage V – 2	Linie 6: Betriebszeit sollte an allen Tagen bis zum Betriebschluss(00:00), mindestens aber bis 22:00 ausgeweitet werden	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Bei der Linie 6 handelt es sich um eine Verstärkerlinie zur HVZ. Die regelmäßige Anbindung des Richtsberges erfolgt über die Linien 1 und 4, welche sich am Richtsberg zu einem 15-Minuten Takt ergänzen.
Anlage V – 2	Bisherige Linie 7: Entfall scheint ausreichend kompensiert	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
Anlage V – 2	Linie 8: Ausweitung der Betriebszeiten am Abend wird von uns nachdrücklich begrüßt; 120-Minuten-Takt – wenigstens auf dem Südst – an Sonntagen fragwürdigen	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
Anlage V – 2	Linie 9: Ausdünnung auf 30-Minuten-Takt während der gesamten vorlesungsfreien Zeit nicht akzeptabel; 15-Minuten-Takt sollte mindestens in den zwei Wochen nach und vor der Vorlesungszeit beibehalten werden; Einstellung der gesamten Linie in der sogenannten Ferienzeit (August) nur akzeptabel, wenn in den übrigen elf Monaten konsequent im 15-Minuten-Takt gefahren wird	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Auswertung der Fahrgastzählsysteme für den Zeitraum der Semesterferien ergab eine zu geringe Auslastung der Linie, die eine Aufrechterhaltung des 15-Minuten Taktes nicht rechtfertigt.
Anlage V – 2	Linie 10: Konsequente Führung zum Hauptbahnhof wird von uns nachdrücklich begrüßt; verschlechterte Anbindung der Universitätsbibliothek/Philosophischen Fakultät durch Ringführung fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Linienverlauf wurde an die Bedürfnisse des touristischen Verkehrs angepasst, berücksichtigt aber zugleich einen effizienten Fahrzeugumlauf zur Reduktion von Betriebsleistungskosten. In der Netzplanung wird eine Konzentration der Universitätsstandorte auf den Campus Firmanei unterstellt.

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
Anlage V – 2	Linie 12: Ausweitung der Betriebszeit bis 00:00 und Umstellung auf Busverkehr wird von uns begrüßt; 120-Minuten-Takt an Sonntagen fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Taktung wird am Sonn-/Feiertagen auf einen 60-Minuten Takt mit Verstärkerfahrten erweitert, die Textpassage entsprechend angepasst.
Anlage V – 2	Linie 13: Ausweitung der Betriebszeit bis 00:00 und Umstellung auf Busverkehr wird von uns begrüßt; 120-Minuten-Takt an Samstagen und Sonntagen fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der 120-Minuten Takt entspricht dem heutigen Angebot auf der Linie, welches sich als ausreichend herausgestellt hat.
Anlage V – 2	Linie 14: Anbindung an den Bahnhof Sterzhausen sowie Ausweitung der Betriebszeit bis 23:00/00:00 und Umstellung auf Busverkehr wird von uns begrüßt; 120-Minuten-Takt an Samstagen und Sonntagen fragwürdig; in diesem Falle Ferienfahrplan akzeptabel	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der 120-Minuten Takt (Samstag) entspricht dem heutigen Angebot auf der Linie, welches sich als ausreichend herausgestellt hat. Das Verkehrsangebot Sonn-/Feiertags wird durch die Umstellung von einem AST- auf ein reguläres Busangebot verbessert.
Anlage V – 2	Linie 16: Ausweitung der Betriebszeit bis 00:00 und Umstellung auf Busverkehr wird von uns begrüßt; 120-Minuten-Takt an Samstagen und Sonntagen fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Betriebszeiten sowie das Fahrangebot entsprechen der aktuellen Nachfrage.
Anlage V – 2	Linie 17: Einführung dieser Durchmesserlinie wird von uns nachdrücklich begrüßt, genauso wie die zusätzliche Bedienung des Abschnitts Zahlbach – Fontanestraße; ebenso die lange Betriebszeit bis 00:00; 120-Minuten-Takt an Samstagen und Sonntagen fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Angebotsverbesserung im Allnata wird samstags durch die Umstellung des AST-Angebotes auf ein reguläres Busangebot erreicht.

zu Kapitel / Seite	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	von	Gemeinsame Abwägung SW Marburg Consult und IGDB
Anlage V – 2	Linie 18: Die Einführung dieser neuen Verbindung wird von uns nachdrücklich begrüßt, auch die langen Betriebszeiten; 120-Minuten-Takt am Abend und am Wochenende fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Anlage V – 2	Linie 20: Umstellung auf 120-Minuten-Takt an Samstagen fragwürdig	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Es handelt sich um eine Unstimmigkeit in den Liniensteckbriefen, die Fahrtenfolge am Samstag ist ein 60-Minuten Takt, die Textpassage wird entsprechend angepasst.
Anlage V – 2	Linie 22: Fehlende Anbindung das Campus Firmani an Cappel fragwürdig, ebenso die Ausdünnung während der Sommerferien; Ausweitung des Angebots auf dem Nordast begrüßenswert	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Der Stadtteil Cappel wird über die Linie 23 an den Campus Firmani angebunden, ein Umstieg von der Linie 22 auf eine Linie zum Campus Firmani ist auf Grund der Stärkung der Innenstadtdachse möglich, die Umsteigezeit beträgt zur HVZ maximal 7,5 Minuten.
Anlage V – 2	Linie 23: Verlängerung der Betriebszeit bis 22:00 wäre wünschenswert, ebenso ein Sonntagsverkehr	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Eine Bedienung der Moischer Straße erfolgt in den Abendstunden mit der Linie 12.
Anlage V – 2	Linie N8: Bleibt ein Ärgernis; Nachtverkehr sollte unter allen Umständen in Regie der Stadtwerke erfolgen, wenigstens an Samstagen und Sonntagen. Alle Stadtteile sind mit jeweils einer Linie stündlich in den Wochenendnächten durchgehend anzufahren. Entweder durch eine Fortführung der Abendlinien oder durch einen Nachtsternverkehr	AStA der Philipps-Universität Marburg	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Eine weitere Ausdehnung des nächtlichen Angebots ist aufgrund der prognostizierten Nachfragen nicht zu rechtfertigen.

II Anregungen und Wünsche aus den Gremien Arbeitskreis, Fahrgastbeirat und Ortsbeirat

zu Kapitel III Anforderungsprofil Themenfeld Gender Mainstreaming

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Fahrgäste sollen sich sicher fühlen und geschützt sein und zwar während der gesamten Reisekette auf allen Wegen, in allen Fahrzeugen und bei der Benutzung aller Verkehrsmittel, an allen Stationen und Haltestellen. Das erfordert Maßnahmen zum Schutz vor Kälte und Nässe, vor Gefährdung im Verkehr, vor allen Dingen jedoch vor Verletzungen und Gewalt. Sicherheit impliziert aber auch die Sicherheit von Pünktlichkeit und Anschlussgarantie, Kapazitätssicherheit, aktuelle Informationsicherheit, auch bei Störungen und die Sicherheit, dass einem bedarfsgerecht und unmittelbar geholfen wird.</p>	<p>Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg</p>	<p>Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt: NVP enthält Richtlinien zur Haltestellenausstattung DFI-Anzeigen werden sukzessive an den Haltestellen eingerichtet Nachfragepotentiale werden über Fahrgastzählsysteme erfasst, Zählungen wurden bei der Neukonzeption berücksichtigt Zur Steigerung der Sicherheit in den Fahrzeugen enthält der Nahverkehrsplan eine Empfehlung, neue Fahrzeuge mit Videoüberwachung auszustatten.</p>
<p>Bedarfe unterschiedlicher Nutzer/innengruppen berücksichtigen (Prinzip des Gender Mainstreaming, Menschen mit Behinderung) Sichere Zu- und Abwege - Vermeidung von Angsträumen, gute Beleuchtung und Einsehbarkeit von Wartebereichen.</p>	<p>Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg</p>	<p>Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt: NVP enthält ausführliches Kapitel über Gender Mainstreaming</p>
<p>Familien benötigen durchgängige Verbindungen ohne Umstiege</p>	<p>Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg</p>	<p>Im Anforderungsprofil des NVP sind Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit für bestimmte Relationen festgelegt. Diese legen für alle Stadtteile eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt fest. Systembedingt kann der ÖPNV aber nicht für alle Relationen umsteigefreie Verbindungen bieten. Es wird aber angestrebt durch zeitliche Abstimmung der Fahrpläne und kurze Wege zwischen den Umsteigehaltestellen den Umstieg zu erleichtern und verlässlich zu gestalten.</p>

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Berücksichtigung einer guten Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen, Arbeitsstätten, Dienstleistungs- und Einkaufsstätten, Kultureinrichtungen, Einrichtungen für Seniorinnen und Senioren, Arztpraxen und Friedhöfen	Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg	In der Bestandsaufnahme wurden entsprechende Einrichtungen identifiziert. Die im Anforderungsprofil definierte Erreichbarkeitsqualität stellt die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen sicher.

zu Kapitel III Anforderungsprofil Themenfeld Verbindungsqualität

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Stundentakt laut Anforderungsprofil abends nicht ausreichend, da auch in der Kernstadt Gebiete nur von einer Linie bedient werden</p>	<p>Stefan Diefenbach-Trommer</p>	<p>Das Anforderungsprofil definiert Mindestanforderungen. Je nach Bedarf, Nachfrage und Finanzierbarkeit kann das Angebot verdichtet werden.</p>
<p>Busbeschleunigung (LSA-Beeinflussung, Busspuren)</p>	<p>ASTA Marburg SPD-Fraktion Stavo Marburg</p>	<p>Die Einrichtung von Pfortnerampeln wird geprüft.</p>
<p>Anschlüsse an Umsteigehaltestellen sollen gewährleistet werden.</p>	<p>ASTA Marburg</p>	<p>Durch die Einrichtung des Dynamischen Fahrgastinformationssystems und der damit einhergehenden Datenbasis können Anschlüsse leichter sichergestellt werden. Das Fahrpersonal soll angewiesen werden, auf mögliche Anschlusslinien im Rahmen einer zu definierenden Zeitspanne zu warten.</p>

zu Kapitel III Anforderungsprofil Themenfeld Fahrzeugvorgaben

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Problemlose Mitnahme von Gepäck, Kinderwagen, Fahrrädern, Rollatoren, Einkaufswagen usw.	Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt; die endgültige Entscheidung zur Mitnahme von Gepäck obliegt der Einschätzung des Fahrers nach den Aspekten der Sicherheit und Auslastung in den Fahrzeugen.
Sauberkeit, Fahrgastklimaanlagen, Rampen, Akustische Ansagen/Umsteigebeziehung	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt
einheitliche Vorgaben für Fahrzeugausstattung und Bedienungselemente	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt
Für Marburger Topographie ausreichende Motorisierungsleistung	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt
Abstimmung Innenausstattung mit Senioren und Blindenverbänden	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Die Fahrzeugausstattung richtet sich zum einen nach den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit, zum anderen an den Vorgaben des Verkehrsvertrages zwischen der Stadt Marburg und der MVG. Im Rahmen des NVP werden Richtlinien zur Fahrzeugausstattung entworfen, welche mit Beschluss des NVP bindenden Charakter erhalten. Die Beteiligung von Senioren und Blindenverbänden an der Ausgestaltung der Fahrzeuge erfolgt im Rahmen der Erstellung des NVP durch das Anforderungsprofil.
Die Busse sollen qualitativ besser ausgerüstet sein mit mehr PS und mehr Komfort (bessere Klimaanlagen, breitere Sitze, weniger lärmend nach innen und außen, leichteres automatisches Türschließen bei vollen Bussen, die minutenlang stehen bleiben, weil die Türen nicht schließen; auf Monitoren können Filme über Marburg, Veranstaltungshinweise usw. gezeigt werden).	Ortsbeirat Wehrda	Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans enthält Aussagen zu den Mindestausstattungsmerkmalen der Fahrzeuge. Diese orientieren sich an den Eigenschaften der derzeit modernsten und komfortabelsten Busse der Marburger Busflotte. Defekte Türen sind kein Marburg spezifisches Problem, sondern der hohen Belastung der Fahrzeuge im Stadtbusbetrieb geschuldet. Zusätzlich wird häufig durch ein Fehlverhalten der Fahrgäste (Personen oder Gegenstände in der Lichtschranke) das automatische Schließen der Türen blockiert. Eine Zwangsschließung ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich.

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Nur noch Fahrzeuge beschaffen mit Fahrerkabinen zum Schutz des Fahrpersonals vor Übergriffen</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Uns ist keine Stadt in Deutschland bekannt, die Busse mit geschlossenen Fahrerkabinen einsetzt. Gegenüber anderen Städten ist uns auch kein besonderes Überfallrisiko in Marburg bekannt. Geschlossene Fahrerkabinen widersprechen zudem dem Servicegedanken, da das Fahrpersonal an der Haltestelle ansprechbar sein und ggf. auch Hilfe (z.B. Ausklappen der Rollstuhlrampe) leisten soll. Eingeschlossenes Fahrpersonal vermittelte zudem dem Fahrgast kein Sicherheitsgefühl sondern würde die subjektive Unsicherheit, die oft Hemmnis zur abendlichen ÖPNV-Nutzung ist, verstärken. Nicht ohne Grund ist man z.B. im Taxigewerbe wieder von einer Trennwand zwischen Fahrer und Fahrgast abgekommen.</p>
<p>Fahrzeuge/Busse: Höchstalter 8 Jahre ohne Ausnahmen</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Das Anforderungsprofil sieht für Fahrzeuge der „Kategorie A“, also den für den Regelverkehr vorgesehenen Fahrzeugen, ein Höchstalter von 8 Jahren vor. Aus wirtschaftlichen Gründen wird für Verstärkerfahrten und als Ersatzfahrzeuge auch die Zulassung älterer Fahrzeuge vorgeschlagen. Dies auch angesichts der höheren Beschaffungskosten von Erdgasfahrzeugen. Zu bedenken ist dabei, dass der Zustand von Fahrzeugen nicht nur vom Alter abhängt. Wesentliche Faktoren sind die vielmehr die Herstellungsqualität und die regelmäßige Wartung und Pflege. Höhere Anschaffungspreise können also bei längerer Lebensdauer zu niedrigeren Life-Cycle-Kosten führen.</p>
<p>Neue Busse werden dringend benötigt. Motorleistung (insbesondere bei Erdgasbussen) zu niedrig. Gleichzeitig müssen auch die Straßen erneuert werden.</p>	<p>Marburger Linke im Ortsbeirat Wehrda</p>	<p>Siehe vorherige Anregung. Im Anforderungsprofil werden Mindestwerte für die Motorleistung festgelegt. Themen des Straßenbaus sind nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans.</p>

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Vollklimatisierung Leistung von Fahrzeugen der topographischen Lage Marburgs und deren Stadtteile angepasst Volle Anwendung der Richtlinie EU 2001/85 EG besonders die Ausweisung der Plätze für Rollstuhlfahrer/innen</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Im Anforderungsprofil wird diesen Forderungen entsprochen.</p>
<p>Ergänzend zur Ansage der Haltestellen, sollten auch die Linien angesagt werden, zu denen an der Haltestelle Umsteigebeziehungen bestehen</p>	<p>AstA Marburg</p>	<p>Der NVP empfiehlt die Modernisierung der Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen. Welche Informationen weitergegeben werden, ist im Rahmen der Detailplanung entsprechender Angebote zu klären.</p>

zu Kapitel III Anforderungsprofil Themenfeld Haltestellenvorgaben

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
hinreichend große Flächen an den Halte- und Wartebereichen, insbesondere im Sinne von Personen mit Gehhilfen, Rollstuhl, Kinderwagen und Einkaufstaschen	Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg	Viele Haltestellen haben zu schmale Aufstellflächen für Wartende, wodurch es zu Konflikten zwischen Fußgängern und wartenden Fahrgästen sowie Behinderungen der Ein- und Ausstiegsvorgänge kommt. Im Rahmen des barrierefreien Umbaus von Haltestellen muss daher immer geprüft werden, ob und wie die Wartebereiche vergrößert werden können. Dies kann beispielsweise durch die Umwandlung von Busbuchten in Kaphaltestellen oder eine Verschmälerung der Fahrbahnbreite erreicht werden. Ein entsprechendes Kapitel geht im Anforderungsprofil auf die Aspekte der Haltestellenausstattung ein.
kurze und gesicherte Wege an Umsteige Haltestellen, sichere und kurze Haltestellenzu- und -abwege, Vermeidung von Angsträumen (Tunnel, Unterführungen)	Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt.
Finanzierungskonzept zum barrierefreien Ausbau aller Haltestellen im Stadtgebiet Marburg und wenn erforderlich auch für die Schaffung einer barrierefreien Zuwegung	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Durch den gesetzlich vorgeschrieben barrierefreien Haltestellenausbau bis 2022 ist ein Finanzierungskonzept zwingend erforderlich, dies ist im NVP verankert.
Zusätzliche und ausreichende Beleuchtung von Haltestellen	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt.
Attraktives Erscheinungsbild und guter Zustand	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt.
Ausbau Wartehallen	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Im Anforderungsprofil sind Wartehallen als Grundausrüstung von Haltestellen bestimmter Kategorien vorgesehen. Derzeit fehlt aber oft der Platz zur Aufstellung von Wartehallen. Daher ist dieser Aspekt im Zusammenhang mit den Aufstellflächen an den Haltestellen zu betrachten.

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Bessere Ausstattung der Haltestellen mit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sitzgelegenheiten, - Überdachung, - Beleuchtung, - Optimierung der Umsteigemöglichkeiten, - Hinweise auf der Nutzung der Schülerbusse - Barrierefreiheit 	<p>Ortsbeirat Marbach</p>	<p>Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt.</p>
<p>Dynamische Fahrgastinformation am Hauptbahnhof funktioniert nicht.</p>	<p>Marburger Linke im Ortsbeirat Wehrda</p>	<p>Die DFI ist derzeit im Aufbau begriffen.</p>
<p>größerer Druck der Fahrpläne</p>	<p>Ortsbeirat Marbach</p>	<p>Da aus Platzgründen an Haltestellen mit vielen Linien derzeit keine Fahrpläne im A3-Format aufgehängt werden können, sollte angestrebt werden die Fahrpläne gemäß den RMV-Standards mit vertikal angeordneter Perlschnur zu erstellen. Somit wäre auch im DIN A 4 Format eine größere Schriftgröße möglich.</p>

zu Kapitel III Anforderungsprofil Themenfeld Anforderungen an Personal und Vertrieb

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Zwischen den Busfahrer/innen und Busfahrer/innen sollte die Funk-Kommunikation verbessert werden	Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt; der NVP legt die Aufstellung eines Leitfadens zur Funk-Kommunikation fest.
Busfahrer/innen sollten nochmals geschult werden, wie eine Fahrkarte mit einer höheren Preisstufe ausgestellt wird.	Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt, eine regelmäßige Fahrerschulung ist im NVP verankert.
Busfahrer/innen sollen für Anliegen älterer Fahrgäste oder Fahrgäste mit Handicap sensibilisiert werden:	Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt.
Fahrpersonal sollte ausreichende Sprachkenntnisse haben	Frau Abé, OBR Bauerbach	Im Anforderungsprofil des NVP berücksichtigt
Vermeidung des unnötigen Laufenlassens vom Motor, wenn der Bus länger an einer Haltestelle steht um die Abfahrtszeit abzuwarten	Christa Winter, Gleichberechtigungreferat	Im Anforderungsprofil wird die regelmäßige Schulung des Personals gefordert. Im Rahmen dieser Schulungen sollte auch die umweltfreundliche Fahrweise behandelt werden.
Auskunft über Barrierefreiheit in der elektronischen Reiseauskunft	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Die Barrierefreiheit der Haltestellen wird derzeit erfasst, so dass die Informationen als BAIM-Attribute in die elektronische Reiseauskunft des RMV eingepflegt werden können. Eine Pflege des Systems bei künftigen Änderungen an den Haltestellen ist sicherzustellen.
Öffnungszeiten der Mobilitätszentrale auch an Samstagen	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Die Anregung ist von Stadtwerken / Stadt Marburg zu prüfen.
Offensive Kundenkontakt mit Hinweisen an den Haltestellen und in Fahrzeugen zu möglichen Ansprechpartnern, z.B. bei Vandalismus und zu Kontaktmöglichkeiten	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Das Anforderungsprofil enthält Vorgaben zu an den Haltestellen zur Verfügung zu stellenden Medien. Dazu gehören auch Informationen zu Ansprechpartnern
Ansprechpartner während der Betriebszeiten	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Die Anregung ist von Stadtwerken / Stadt Marburg zu prüfen.

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Definition von Richtlinien zum Beschwerdemanagement und Fahrgastinformation (z.B. Beantwortungsfristen von Anfragen, Verwendung sprachlich verständlichere Formulierungen, Neue Wege der Kundeninformation wie E-Mail Newsletter)</p>	<p>Stefan Diefenbach-Trommer</p>	<p>Das Beschwerdemanagement der Stadtwerke kann vom Gutachter nicht bewertet werden. Es wird aber empfohlen, dass die Stadtwerke ihr Beschwerdemanagement überprüfen und eine Service-Garantie formulieren, die u.a. die Beantwortung von Anfragen in einer angemessenen Frist garantiert. Da der Nahverkehrsplan nur ein Rahmenplan ist, können keine detaillierten Standards zu diesem Thema aufgenommen werden.</p>
<p>Fahrkartenverkauf nur über Automaten im Bus oder an ausgewiesenen Verkaufsstellen. Vorteil: Beschleunigung des ÖPNV und Schutz vor Diebstahl</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Eine Ausstattung der Busse mit Fahrkartenautomaten erfordert erhebliche zusätzliche Investitionen für Anschaffung und laufende Wartung. Diese würden sich nur auf stark frequentierten Linien und entsprechend hohen Einzelfahrkartenverkaufsahlen lohnen. Letztere werden aufgrund des hohen Anteils Fahrgäste, die Semestertickets oder Zeitkarten haben in Marburg oft nicht erreicht. Zudem sind Automaten ein Nutzungshemmnis, da ihre Bedienung - zusätzlich erschwert durch das fahrende Fahrzeug - für den Fahrgast nicht immer einfach ist (insbesondere zu Zielen außerhalb des Stadtgebiets, siehe auch Anmerkungen oben). Gegen Automaten spricht außerdem der Platzbedarf sowie angesichts der teilweise schlechten Straßensituation in Marburg ihre Empfindlichkeit.</p> <p>Ein Verkauf nur über Verkaufsstellen ist nicht möglich, da das RMV-Tarifsystem keinen Vorverkauf von Einzelkarten bzw. Mehrfahrtenkarten vorsieht.</p> <p>Mit der Erweiterung der Möglichkeiten des elektronischen Tickets auf die Nutzung für Einzelfahrten (Check-in/Check-out-Verfahren) ist in Zukunft mit einem deutlichen Rückgang beim manuellen Einzelfahrkartenverkauf zu rechnen.</p>

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Mit der Umsetzung des neuen NVP soll die Anwendung eines repräsentativen Tarifvertrages, hier der TV-N Hessen, festgeschrieben werden</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Der Nahverkehrsplan stellt ein Rechtsinstrument für den Aufgabenträger zur Gestaltung des ÖPNV dar. Er definiert Ziele und Rahmenvorgaben die den Grundsätzen der Daseinsvorsorge unter dem Aspekt demographischer Veränderungen sowie der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV gerecht werden müssen. Die Festlegung von Tarifverträgen ist kein Bestandteil eines NVP, sondern wird über den Verkehrsvertrag festgelegt.</p>
<p>Bei Vergabe der Nahverkehrsleistung an ein anderes Unternehmen muss die Übernahme des Fahrpersonals mit mindestens einjährigem Bestandsschutz der Arbeitsbedingungen und Löhne geregelt sein</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Die Anregung ist auf juristischer, politischer und wirtschaftlicher Seite zu prüfen, stellt aber keine Anforderung an einen NVP dar.</p>

zu Kapitel III Anforderungsprofil Themenfeld Anforderungen an den Tarif

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Einführung von Kombitickets (Kulturelle Veranstaltungen, Messen usw.)	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Die Einführung von Kombitickets ist Teil des Anforderungsprofils und ist in Prüfung seitens der Stadtwerke. Prinzipiell erfordert ein Kombiticket einen Vertrag zwischen Verkehrsunternehmen und Veranstalter und ist somit keine eigenständige Entscheidung des Verkehrsunternehmens. Bei der Einführung von Kombitickets müssen die Richtlinien des Verkehrsverbundes Beachtung finden. Eine erste Testphase mit Kombitickets erfolgt bei Veranstaltungen im Erwin-Piscator-Haus.
Parkschein mit ÖPNV-Ticket	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Der Fahrkartenkauf darf durch derartige Angebote nicht unterlaufen werden. Weder Gratisparken noch Gratis-ÖPNV sind sinnvoll. Daher wäre ein kombiniertes Park/ÖPNV-Ticket nur für Langzeitparker in Form einer Tageskarte denkbar.
Einführung einer MarburgCard mit Gültigkeit von 48 h und 72 h	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Damit Fahrgäste leichter den Überblick über das Fahrkartenangebot behalten wird ein möglichst einheitliches Tarifsystem innerhalb des Rhein-Main-Verkehrsverbundes angestrebt, in das auch der Stadtverkehr Marburg integriert ist. Die Integration zusätzlicher Fahrkartenangebote in die Verkaufssoftware und die Kommunikation erfordert Aufwand und Kosten. Es ist daher zu fragen, welche Zielgruppe mit dem Angebot angesprochen werden soll. Denkbar wäre eine Zwei- oder Dreitageskarte in Verbindung mit Ermäßigungen beim Besuch von touristischen Attraktionen, die sich an Besucher der Stadt richtet und so auch als separates Angebot unabhängig vom RMV-Tarifsystem wäre.

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>NVV-Fahrkartenverkauf ermöglichen (Fahrbeziehung nach Kassel)</p>	<p>SPD-Fraktion Stavo Marburg</p>	<p>Fahrkarten von Marburg nach Kassel sind nur nach DB-Tarif zu kaufen, der von den Stadtwerken nicht verkauft werden kann. Im Bus kann aber das „Hessenticket“ gekauft werden, dass auch im Verbundgebiet des NVV gilt und sich bei Hin- und Rückfahrt am gleichen Tag bereits ab einer Person lohnt. Eine Stückelung von RMV- und NVV-Fahrkarten ist im derzeitigen Tarifsystem nicht vorgesehen und würde eine generelle Reform des Tarifsystems erfordern, die nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans sein kann.</p>
<p>ÖV-Finanzierung – Neue Finanzierungsquellen</p>	<p>ASTA Marburg</p>	<p>Da hier landes- und bundesweite Lösungen erforderlich sind, kann dieses Thema nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans behandelt werden.</p>
<p>An den vier Advents-Wochenenden mit überlasteten Parkhäusern und Straßen soll kostenloser ÖPNV angeboten werden und bei Erfolg anschließend entsprechend ausgeweitet werden.</p>	<p>Marburger Linke im Ortsbeirat Wehrda</p>	<p>Bei kostenlosem ÖPNV müssten der Entfall der Fahrgeldeinnahmen durch andere Finanzmittel ausgeglichen werden. Es ist zudem fraglich, wie immer höhere Anforderungen an Fahrgastkomfort und Umweltstandards im ÖPNV mit der Forderung nach einem kostenlosen ÖPNV in Einklang zu bringen sind und welche Effekte ein solcher hätte. Da der Nahverkehrsplan in erster Linie die Ausgestaltung des Angebots festlegt, ist er nicht der Rahmen, um detaillierte Finanzierungsfragen zu behandeln.</p>

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Fahrradmitnahme

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Fahrradmitnahme im Bus	Ortsbeirat Wehrda	<p>Die Fahrradmitnahme ist in Marburg bereits kostenfrei möglich, sofern die Platzkapazitäten in den Fahrzeugen ausreichend sind. Nur in der Hauptverkehrszeit ist die Fahrradmitnahme ausgeschlossen, was auch den Regelungen in anderen Städten entspricht.</p> <p>Eine generelle Fahrradmitnahme führt zu Nutzungskonflikten mit Fahrgästen mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Rollatoren bzw. mit stehenden Fahrgästen. Gerade zu Stoßzeiten kann daher kein Platz für Fahrräder garantiert werden. Daher sind gesonderte Regelungen über die Fahrradmitnahme getroffen worden, die ggf. zu einem zeitlichen oder linienbezogenen Ausschluss der Fahrradbeförderung führen.</p>
Aufkleber an Bussen „Rücksicht hat Vorfahrt“ als Hinweis darauf, dass Kinderwagen und Rollstühle Vorrang vor der Fahrradmitnahme haben, dafür aber Aufhebung der Sperrzeiten und Fahrradmitnahme nach Situation erlauben. Einheitliche Regelungen zur Fahrradmitnahme im gesamten RMV-Gebiet	Dorothea Micke, ADFC	Siehe vorherige Anregung
Ausschlusszeiten der Fahrradmitnahme entsprechen nicht den Spitzenzeiten; Unklare Formulierung „Kinderwagen und Rollstühle haben Vorrang“; Vergrößerung Abstellflächen Kinderwagen und Fahrräder und Ausstattung Fahrzeuge mit Gurten zur Fahrsicherung; Bergtarif zur Fahrradmitnahme, Definition von Haltestellen zum Ein- und Ausstieg mit Fahrrädern	Stefan Diefenbach-Trommer	<p>Siehe vorherige Anregung und ergänzend: Eine Extratarif sowie die Definition von speziellen Haltestellen zur Mitnahme von Fahrrädern verkompliziert die Fahrradmitnahme zusätzlich. Sie widersprechen dem Wunsch nach einheitlichen RMV-weiten Regelungen zur Fahrradmitnahme. Im Anforderungsprofil für die Fahrzeuge wird gefordert, dass deren Konstruktionsprofil für die Option einer späteren Erweiterung der Mehrzweckfläche erlaubt – dies aber hauptsächlich in Hinsicht auf Beförderung von Rollstühlen, Kinderwagen und Rollatoren.</p>

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Es sollte umgehend für mehr Flexibilität und Kundenfreundlichkeit bei der Fahrradmitnahme gesorgt werden. Nach Aussage des Fahrerpersonals sei die Mitnahme von mehr als einem Kinderwagen und einem Fahrrad nicht erlaubt, auch wenn es die Platzverhältnisse zuließen. Deshalb wurde Fahrgästen die Mitnahme von weiteren Fahrrädern versagt.</p>	<p>Marburger Linke im Ortsbeirat Wehrda</p>	<p>Der NVP empfiehlt, die Fahrradmitnahme soweit wie möglich zu erleichtern, gleichzeitig müssen geltende Sicherheitsstandards beachtet werden.</p>
<p>Keine Anwendung von Anhängern zum Zwecke der Fahrradbeförderung im Liniennetz</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Aus betrieblichen Gründen (Einhaltung von Fahrzeiten, Umsteigeverknüpfungen etc.) wird die Verwendung von Fahrradanhängern im normalen Linienbetrieb nicht empfohlen. Als Zusatzleistung -außerhalb der Taktlagen- ist über eine Ausweitung des Angebotes der Beförderung von Fahrrädern mittels Fahrradanhänger nachzudenken. Fahrzeuge des Regelverkehrs werden dadurch entlastet und die Erreichbarkeit topographisch anspruchsvoller Stadtgebiete erhöht. Ein fester Fahrplan ist bei der Einrichtung solcher Angebote vorzusehen. Zudem ist ein Einsatz am Wochenende auf Linien, die sich an den Freizeitverkehr richten, denkbar. Der Einsatz von Fahrradanhängern ist eine betriebliche Entscheidung, die nicht über den Nahverkehrsplan geregelt werden sollte. Zudem sollten nach einem angemessenen Zeitraum die Erfahrungen mit der neuen Linie F7 ausgewertet werden.</p>
<p>Beteiligung Stadt Marburg an Fahrradverleihsystem (Aufstockung Fahrräder und Stationen, Freihalten von Flächen für FVS)</p>	<p>ASTA Marburg</p>	<p>Fahrradverleihsysteme sind eine gute Ergänzung des ÖPNV. Eine Prüfung zur Ausdehnung von Stationen auch an nicht-universitären Zielen wird im NVP empfohlen, bedarf aber einer gesonderten Konzeptstudie.</p>
<p>Kombination des Busverkehrs mit einem Leihrad-System</p>	<p>Stefan Diefenbach-Trommer</p>	<p>Siehe vorherige Anregung</p>

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Park and Ride

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Können weitere P+R-Plätze ausgewiesen werden, um zumindest in Randstunden eine Bündelung der Nachfrage aus den Außenstadtteilen zu erreichen? Als Plätze bieten sich solche Lagen an, die bereits in der Innenstadtzone liegen.</p>	<p>Sitzung des Fahrgastbeirats am 29.10.2014</p>	<p>Die Schaffung weiterer P+R-Plätze ist grundsätzlich nicht notwendig, da die bestehenden P+R gerade in Randstunden genügend Kapazitäten bieten</p>
<p>Prüfung Standorte auf ihre verkehrstechnische Anbindung an das ÖPNV-Netz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uni.-Bibliothek mit erweitertem Parkplatz • Georg-Gaßmann-Stadion • Afföllerrwiesen • Messeplatz 	<p>SPD-Fraktion Stavo Marburg</p>	<p>Die genannten Parkplätze sind gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Lediglich der Parkplatz Afföllerrwiesen ist nur über einen Fußweg an den ÖPNV angebunden und daher auch nicht als P+R-Platz ausgewiesen.</p>

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot allgemein

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Optimierung der Anschlusssituation zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und Linien nicht nur an zentralen Orten im Stadtgebiet	Gleichstellungsbeauftragte der Universitätsstadt Marburg	Durch die Einführung von Netzknoten, eines abgestimmten Taktfahrplanes und Verknüpfungshaltestellen an Haupt-, Südbahnhof und Innenstadt werden Anschlüsse weitestgehend ermöglicht. Ein integrierter Taktfahrplan ist auf Grund des eingeschränkten ITF der Schiene nicht möglich.
Einheitliche Linienwege mit nur geringen Abweichungen, ggf. bei betriebsbedingten größeren Abweichungen prüfen ob eigene Liniennummer sinnvoll	SPD-Fraktion Stavo Marburg	In der Neukonzeption sind Linienwege einheitlich gestaltet, Fahrpläne sind entsprechend symmetrisch aufgebaut.
Leicht merkbare und über die verschiedenen Tageszeiten stabile Taktzeiten/Abfahrtszeiten	Stefan Diefenbach-Trommer	Im Angebotskonzept wird dieser Wunsch so weit wie möglich berücksichtigt.
Separate Darstellung von Schulverkehren und Prüfung separate Darstellung des Abendsfahrplans.	ASTA Marburg	Die Linienwege des Abendsfahrplanes entsprechen denen des Tagfahrplans bei einer Ausdünnung des Taktes. Schülerkurse werden in den Fahrplänen gesondert gekennzeichnet bzw. eigene Schülerlinien eingerichtet.
Einführung Schnellbuslinien: Halt nur an wichtigen Umsteigeknoten und Rendezvous-Haltestellen (siehe auch Lahnberge, Richtsberg und Wehrda)	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Schnellbuslinien können das Basisangebot, welches weiterhin vorgehalten werden muss, nur ergänzen und nicht ersetzen. Eine entsprechende Leistungsmehrung im Busverkehr geht mit hohen Kosten einher. Der NVP enthält deshalb keine Empfehlung für die Einrichtung von Schnellbuslinien.
Einrichtung von drei Schnellbuslinien entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan 2002	Marburger Linke Stavo Marburg	Siehe vorherige Anregung
Umstellung AST-Bedienung auf Bussystem bei getrennter Betrachtung Mo-Fr und Wochenende	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Die Umstellung von einigen AST-Linien, die hohe Fahrgastzahlen aufweisen, wird angestrebt.
Verbesserung Wochenend- und Abendverkehr	ASTA Marburg	Eine Verbesserung des Wochenend- und Abendverkehrs, insbesondere für Außenstadtteile, findet sich im Angebotskonzept wieder.

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Durchgehende Nachtverkehre (Ersatz lückenhaftes Angebot N8)</p>	<p>ASTA Marburg</p>	<p>Ein durchgehendes Nachtangebot ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Das aktuelle Angebot ist, gemessen an der Nachfrage, ausreichend. Unregelmäßigkeiten im Fahrzeitprofil ergeben sich aus der Abstimmung auf die Bahnanschlüsse</p>
<p>Linie 5/8 Umläufe wieder trennen und die Linie 5 am Platz der Weisen Rose enden und beginnen lassen, somit dann ggf. Umstieg in die Li 8 oder 17 zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anbindung an den Tannenberg mit Ockershausen.</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Im Rahmen der Angebotskonzeption wird eine Netzkonzeption vorgestellt.</p>
<p>Linie 7 Alle Fahrten über die Großseeheimerstr. Richtung Lahnberge immer über Sonnenblick, zur Vereinheitlichung und Verbesserung der Anbindung zum Sonnenblick</p>		
<p>Linie 10/20 nur bis Uni Bibliothek Umstieg der Fahrgäste zum HBF in der Gutenbergr. möglich, so werden Fahrzeiten und Kilometer eingespart</p>		
<p>Linie 11 HST Zimmermannstr. und Afföllerstr. entfallen lassen, da sehr selten Fahrgäste dort ein bzw. aussteigen</p>		
<p>Linie 13 von Ilschhausen/Hachborn kommend nicht mehr Cappel bedienen, neue HST Zuckerberg einrichten für den Umstieg in die Linie 2 sonst weiter zum SBF, dadurch ist die Bedienung der neuen HST im Bereich Rudert möglich, dadurch kann Fahrplanstabilität erreicht werden</p>		

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot AST

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>AST: Ausweitung des AST z.B. Sonntags vormittags/mittags, Anschaffung eines Fahrzeugs analog zum Landkreis zum Erreichen der Barrierefreiheit, Verstärkung des bewährten AST und der Zentralisierung der Anrufannahme und Disposition, keine Verringerung und auch keine weitere Ausweitung siehe Linie 12 abends, dort herrscht durch die Umstellung auf den Bus eine Kundenzufriedenheit sowie eine sehr geringe Auslastung</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Grundidee des AST-Verkehres ist die Bedienung von peripheren ländlichen Räumen, in denen zur Erhaltung der Daseinsvorsorge ein Angebot aufgebaut wird, welches über die Bedienung mit regelmäßigem Busverkehr wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Im Stadtverkehr werden AST-Angebote vor allem in Nebenverkehrszeiten auf schwach frequentierten Linien angeboten. Die Nachfrageanalyse zum AST in Marburg ergab für mehrere Außenstadteile eine regelmäßig hohe Nachfrage, so dass eine Umstellung von AST-Leistungen auf Busverkehr wirtschaftlicher und derzeit in Prüfung ist. Eine Ausweitung der AST-Verkehre ist somit nicht vorgesehen und wirtschaftlich vertretbar. Zudem muss im Stadtverkehr darauf geachtet werden, dass AST-Leistungen nicht in Konkurrenz zum Taxigewerbe stehen und die Anforderungen nach §42 PBefG erfüllt sind.</p> <p>Im Anforderungsprofil wird eine Ausdehnung der Betriebszeiten Sonntags Vormittag angestrebt.</p>

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot Freizeitverkehr

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Das zentrale Marburger Schwimmbad "AquaMar" soll durch den Nahverkehr im 30-Min.-Takt angefahren werden. Dies soll geschehen, indem eine oder mehrere Buslinien, die den Erlering passieren, über eine Schleife zum "Aquamar" geführt werden. [...] Von der Stadt aus ist das Aquamar nur über die Haltestelle "Auf der Weide" erreichbar. Nach Einstellung des Verkehrs der Buslinie 3 am frühen Abend ist die nächstgelegene Haltestelle "Hanno-Drechsler-Platz". Dies bedeutet unzumutbar lange Fußwege zum Schwimmbad bei z.T. äußerst schlechter Beleuchtung und unvermeidlicher Glatteisbildung auf den Bohlen der Fußgängerbrücke über die Lahn, die überquert werden muss.</p>	<p>Behinderntenbeirat der Universitätsstadt Marburg</p>	<p>Das Schwimmbad „AquaMar“ ist tagsüber aus der Innenstadt sowohl mit der Linie 3 (Haltestelle „Auf der Weide/AquaMar“) als auch mit der Linie 6 („Adolf-Reichwein-Schule/Aqua Mar“) jeweils im Halbstundentakt erreichbar. Eine halbstündliche Anbindung direkt vor das Schwimmbad „AquaMar“ würde die Fahrzeit und damit den Fahrzeug und Personaleinsatz der betroffenen Linie erheblich erhöhen und ist daher wirtschaftlich nicht darstellbar. Zudem würden sich Verspätungen, die durch starken Verkehr auf der Sommerbadstraße während der Sommermonate entstehen, auf den ganzen Linienverlauf auswirken.</p> <p>Die Möglichkeit der Einrichtung einer AST-Haltestelle unmittelbar am Schwimmbad ist möglich.</p> <p>Unabhängig von der ÖPNV-Planung wird eine Verbesserung der fußläufigen Zugänglichkeit des Schwimmbadstandortes empfohlen. Hierzu gehört eine barrierefreie Gestaltung des Schwimmbadumfeldes (eindeutige Fußwegeführung über den Schwimmbadparkplatz) und der Zuwegungen zu den Haltestellen „Aquamar/Adolf-Reichwein-Schule“ und „Auf der Weide/AquaMar“ sowie eine Verbesserung der Beschilderung (sowohl zum Schwimmbad als auch zu den Haltestellen) und Beleuchtung.</p>

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Der Kaiser-Wilhelm-Turm soll durch Bus oder AST angefahren werden, wenn dort Veranstaltungen stattfinden, da diese bisher für (alte oder/und behinderte) Personen ohne Kraftfahrzeug kaum erreichbar sind.</p>	<p>Behinderterbeirat der Universitätsstadt Marburg</p>	<p>Eine Anbindung des Kaiser-Wilhelm-Turms mittels Bus ist aufgrund der Straßeninfrastruktur nicht möglich. Für ein regelmäßiges Angebot mittels AST steht die zu erwartende Nachfrage in keinem Verhältnis zu den Kosten (Vorhaltung von Fahrzeugen und Fahrern). Eine eventbezogene Anbindung mittels AST-Verkehr widerspricht dem Grundgedanken des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 42 PBefG und stellt eine Konkurrenz zum örtlichen Taxigewerbe dar.</p> <p>Ein Sonderverkehr zu Veranstaltungen ist denkbar, dieser müsste außerhalb der Konzessionierung des Stadtverkehrs erfolgen und ist gesondert zu bezahlen.</p>
<p>Das Marburger Schloss soll in größerem zeitlichem Umfang angefahren werden, insbesondere in die Abendstunden hinein.</p>	<p>Behinderterbeirat der Universitätsstadt Marburg</p>	<p>Bei der Linie 10 zum Marburger Schloss handelt es sich um eine Stadtlinie zur Abdeckung touristischer Nachfragepotentiale. Diese sind in den Abendstunden nicht mehr gegeben.</p> <p>Eine Einbindung des Schlosses in das AST-System kann im Rahmen der Detailplanung erfolgen.</p>

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot am Südbahnhof

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Stärkung als wichtiger Umsteigepunkt für Stadtteile Richtsberg, Cappel, Südviertel, Anbindung Lahnberge und zukunftsweisend Ockershausen/Stadtwald	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Der Südbahnhof soll in Zukunft als ein Netzknoten dienen, an dem Umsteigeverknüpfungen möglich sind.
Genereller Halt aller RE/HLB-Züge am Südbahnhof	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Die Planung der Bedienungskonzepte für den Regionalen Schienenverkehr liegt in der Verantwortung des RMV und ist im Regionalen Nahverkehrsplan festgelegt. Ein zusätzlicher Halt widerspricht dem RE-Betriebskonzept.
Direkte Busverbindung vom Südbahnhof zum Stadtwald	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Eine Linienführung über den Südbahnhof würde den Fahrweg erheblich verlängern.
Ausbau und Umgestaltung der DB-Station und der Bushaltestellen. Der Ist-Zustand entspricht nicht mehr den modernen Anforderungen an den ÖPNV und sollte verbessert werden.	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Laut Regionalen Nahverkehrsplan des RMV ist eine barrierefreie Umgestaltung der Bahnsteigzugänge im Jahr 2017 geplant. Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes sollte die Gestaltung der Bushaltestellen abgestimmt werden.
Linie 17 am Südbahnhof enden lassen, verbesserter Umstieg und Anschluss zur DB, sowie allgemein verbesserter Umstieg in alle Richtungen	Ver.di Hessen	Die Auswertung der Bestandsaufnahme ergab eine Orientierung der Bewohner Richtung Innenstadt. Dementsprechend wurde der Linienverlauf in der Angebotskonzeption wie folgt verändert: Hermershausen – Haddamshausen – Cyriaxweimar – Ockershausen – Innenstadt/ Erlenring – Schröck – Moischt. Eine Umsteigeverbindung zu Haupt- oder Südbahnhof besteht an den Haltestellen Gutenbergsstraße bzw. Wilhelmsplatz.

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot Außenstadtteile

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Außenstadtteile sollen besser an die Universität angebunden werden.</p>	<p>ASTA Marburg</p>	<p>Die verkehrliche Aufgabe der Linien aus den Außenstadtteilen ist die Anbindung an Umsteigeknoten in der Stadt Marburg. Diese sind besonders der Haupt- und der Südbahnhof. Ziel soll nicht die Anbindung einzelner Quell-Ziel-Relation sein, sondern die Verknüpfung mit den innerstädtischen Linien – damit auch an die Universität Lahnberge – und den regionalen/überregionalen Verkehren.</p>
<p>Die Bedienung der Außenstadtteile soll früher morgens beginnen, um Anschlüsse am Bahnhof zu erreichen.</p>	<p>Sitzung des Ortsbeirats am 22.10.2014</p>	<p>Das Angebotskonzept sieht Verbesserungen auf den Linien in die Außenstadtteile vor.</p>

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot Lahnberge

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Schnellbuslinie Innenstadt – Lahnberge – Innenstadt	ASTA Marburg	Eine schnelle Verbindung zwischen Innenstadt und Campus Lahnberge besteht bereits durch Fahrten der Linie 9.
zu geringe Kapazität der Linie 9	ASTA Marburg	Die Ergebnisse der Fahrgastzählungen ergeben keine konstanten Kapazitätsengpässe auf der Linie 9. Vielmehr treten diese zu unregelmäßigen Zeiten auf, der gezielte Einsatz von Verstärkerfahrzeugen ist somit nicht möglich.
zu lange Fahrzeiten Innenstadt–Lahnberge	ASTA Marburg	Die Fahrzeiten ergeben sich aus dem Abstand der zu bedienenden Haltestellen und der Topographie sowie dem Straßenverlauf.
zu geringe Taktichte	ASTA Marburg	Die Auswertung der Fahrgastzählungen hat ergeben, dass die Taktichte, gemessen an der Nachfrage, ausreichend ist.
Ausdehnung 15-Minutentakt auf vorlesungsfreie Zeit	ASTA Marburg	Die Taktausdünnung in der Vorlesungsfreien Zeit erfolgt insbesondere auf der Linie 9 auf Grund der Rückgänge der Fahrgastzahlen. Ein 15-Min. Takt wird über die Linie 7 angeboten.
Mittelfristig Kapazitätsausweitung (Buszüge, Doppelgelenkbusse)	ASTA Marburg	Auf Grund der Ergebnisse der Fahrgastzählsysteme ist eine Kapazitätsausweitung nicht zwingend erforderlich. Eine Beschaffung von Doppelgelenkbussen ist wirtschaftlich nicht sinnvoll, da diese zu hohe Betriebskosten verursachen. Der Einsatz von Buszügen ist für die Bedienung zu Stoßzeiten sinnvoll, eine Netzverträglichkeit ist dabei noch zu prüfen.

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Untersuchung urbane Seilbahn</p>	<p>ASTA Marburg</p>	<p>Eine Seilbahn stellt eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung dar. Dies wird weder der Situation auf dem Campus Lahnberge noch der Wohnstandort-Situation der Studierenden gerecht. Es müssten Zu- und Abfahrten zur Berg- und Talstation realisiert werden, welche sowohl die heutige Reisezeit deutlich verlängern, als auch in etwa vergleichbare Kosten bei der Bedienung verursachen.</p> <p>Eine Seilbahn zu den Lahnbergen dient dabei lediglich der Verkehrserbringung im studentischen Verkehr, Wohn- und Geschäftsviertel werden nicht angebunden. Die Nachfrage ist somit hohen zyklischen Schwankungen unterworfen, worauf eine fest installierte Seilbahninfrastruktur nicht im erforderlichen Maß reagieren kann.</p>
<p>Keine Installation einer Seilbahn bevor nicht alle anderen Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV in Marburg ausgeschöpft wurden, schon allein aus Kostengründen</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Siehe vorherige Anregung</p>
<p>An den Wochenenden, namentlich an den Sonntagen soll die Fahrfrequenz der zentralen Buslinie 7 verdichtet werden. Nur mit dieser Linie sind das Klinikum und der neue botanische Garten erreichbar. Namentlich an Sonntagen sind die Umsteigezeiten aus den Stadtteilen zur Linie 7 unzumutbar lang.</p>	<p>Behindertenbeirat der Universitätsstadt Marburg</p>	<p>An Sonntagen verkehren Busse im Halbstundentakt vom Hauptbahnhof und im Stundentakt vom Südbahnhof auf die Lahnberge. Eine weitere Verdichtung erscheint nach Auswertung der Fahrgastzahlen wirtschaftlich nicht darstellbar.</p>

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot Universitätscampus Firmane

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Ausbau Haltestellen „Elisabethkirche“ und „Stadthalle“</p>	<p>ASTA Marburg</p>	<p>Vorgaben zum Haltestellenausbau werden entsprechend den im RMV gültigen Richtlinien zur Haltestellenausstattung im Anforderungsprofil des NVP getroffen.</p>
<p>Die Haltestelle Elisabethstraße (in der Deutschhausstr.) von Wehrda kommend soll als feste Umsteige-Haltestelle eingerichtet werden. Hier steigen (derzeit) viele Menschen um, um die Extra-Schleife über den Bahnhof zu vermeiden und um direkt nach MR-Mitte zu fahren. Da die Haltestelle derzeit nicht als Umsteige-haltestelle festgelegt ist, müssen die Anschlussbusse nicht warten und die Fahrer weigern sich tw., die Anschlussbusse über ihre Ankunft zu informieren. Daher ist eine Festlegung als Umsteigehaltestelle sinnvoll.</p>	<p>Marburger Linke im Ortsbeirat Wehrda</p>	<p>Gemeint ist wohl die Haltestelle Elisabethkirche. Die Verbesserung der Anschlusssicherung wird im Anforderungsprofil gefordert.</p>

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot Cappel

<p>Anregungen zum Nahverkehrsplan Das Gewerbegebiet Cappel-Süd ist bisher gar nicht an den ÖPNV angebunden.</p>	<p>von Sitzung des Ortsbeirats am 22.10.2014</p>	<p>Abwägung Weite Bereiche des Gewerbegebiets liegen außerhalb des Einzugsbereichs der umliegenden Bushaltestellen. Die Struktur des Gebiets macht eine lange Stichfahrt zur Erschließung notwendig. Inwiefern eine regelmäßige Bedienung mit dem Stadtbus im Hinblick auf zu erwartende Fahrgastzuwächse wirtschaftlich darstellbar ist, muss geprüft werden.</p>
<p>Linie 2: Sonntags nur einmal über Sohlgraben zur Fahrplanstabilität und Kilometer Ersparnis</p>	<p>Ver.di Hessen</p>	<p>Im Rahmen der Angebotskonzeption wird ein überarbeitetes Netz vorgestellt.</p>

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot Marbach

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Die Bereiche „Am Berg“, „Köhlersgrund“ und „Sonnenhang“ sollen über AST oder ALT besser an den ÖPNV angebunden werden.	Ortsbeirat Marbach	In der Detailplanung zu klären.
Die Linie 20 soll ganzjährig und kürzer getaktet fahren. Dies auch wegen der neuen Wohnbebauung am Elisabethenhof mit vielen neuen Anwohnern.	Ortsbeirat Marbach	Eine ganzjährige Bedienung ist im Angebotskonzept vorgesehen.

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot Richtsberg

<p>Anregungen zum Nahverkehrsplan Zusätzliche Führung Linie 6 über Großseeheimer Straße, Konrad Adenauer-Brücke, Wilhelmsplatz zum Hauptbahnhof (Darstellung in zwei Varianten)</p>	<p>von Ortsbeirat Richtsberg</p>	<p>Abwägung Bei beiden zur Verfügung gestellten Varianten handelt es sich um Ringlinien bzw. um zwei einzelne Linien. Beide Varianten haben keinen zusätzlichen Nutzen, da über Umsteigeverknüpfungen zur Linie 7 an der Hölderlinstraße bzw. Südbahnhof die in den Varianten dargelegten Gebiete bereits heute zu erreichen sind. Zusätzlich wird in der heutigen Netzstruktur eine Umsteigeverknüpfung an der Fontanestraße zur Linie 9 Richtung Campus Firmani und Campus Lahnberge gewährleistet. Der Fahrzeitgewinn vom oberen Richtsberg in die Innenstadt ist vernachlässigbar, hier ist im Bestandsnetz auf eine gute Anschlussverbindung an der Hölderlinstraße bzw. Fontanestraße zu achten. Beide zur Verfügung gestellten Varianten sehen keine Verknüpfung mit der Linie 9 vor, die Erreichbarkeit im Stadtbusnetz wird somit reduziert bzw. ist nur über Umwege möglich. Die Umsetzung der Varianten bedeutet eine deutliche Steigerung der Betriebsleistung wie folgt:</p> <table border="1" data-bbox="954 315 1109 1064"> <thead> <tr> <th>Variante</th> <th>km/a</th> <th>Fph/a</th> <th>Anzahl Fzg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bestandsvariante Linie 6</td> <td>197.200,80</td> <td>11.045</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Variante 1</td> <td>278.020,80</td> <td>16.433</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Variante 2</td> <td>274.788,00</td> <td>17.242</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>Dieser Steigerung der Betriebsleistung stehen keine Erlössteigerungen entgegen, da eine Anbindung der Gebiete bereits gewährleistet ist. Neben verkehrswirtschaftlichen Aspekten sind die dargestellten Varianten einer Ringlinie schwer in den Fahrplänen zu kommunizieren. Aus Sicht des Gutachters sind die vorgeschlagenen Varianten zur Anbindung des Richtsbergs nicht zu empfehlen. Vielmehr ist in der Fahrplangestaltung auf eine optimierte Umsteigeverknüpfung an Südbahnhof und Hölderlinstraße zu achten.</p>	Variante	km/a	Fph/a	Anzahl Fzg	Bestandsvariante Linie 6	197.200,80	11.045	3	Variante 1	278.020,80	16.433	5	Variante 2	274.788,00	17.242	5
Variante	km/a	Fph/a	Anzahl Fzg															
Bestandsvariante Linie 6	197.200,80	11.045	3															
Variante 1	278.020,80	16.433	5															
Variante 2	274.788,00	17.242	5															

Zu Kapitel V – Angebotskonzept: Verkehrsangebot Stadtwald

<p>Anregungen zum Nahverkehrsplan Die Anbindung des Stadtwalds soll verbessert werden.</p>	<p>von Sitzung des Ortsbeirats am 22.10.2014</p>	<p>Abwägung Der Stadtwald wird durch die Haltestelle „Platz der Weißen Rose“ erschlossen. Eine weitergehende Erschließung des Stadtteils ist wirtschaftlich nicht sinnvoll.</p>
---	---	--

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot Waldtal

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Bzgl. Forderung nach Rückkehr der Linie 3 nach Waldtal:</p> <p>Für den Personenkreis der älteren, kranken oder behinderten Menschen ist es eine Herausforderung, den Anstieg bzw. das Gefälle der Sankt-Martin-Straße, der Straße Am Rain oder der Geschwister-Scholl-Straße zu Fuß oder im Rollstuhl zu bewältigen. Sind Einkäufe zu transportieren oder Kinderwagen zu schieben, verschärft sich das Problem natürlich noch.</p>	<p>Initiative „Linie 3“ des „Arbeitskreis Soziale Brennpunkte Marburg e.V.“ (AKSB)</p>	<p>Die Haltestellen Sankt-Martin-Straße und Ginseldorfer Weg liegen nur 200m auseinander. Die Steigung der Sankt-Martin-Straße ist weit geringer als die anderer Straßen im Stadtgebiet.</p> <p>In der Endfassung des Nahverkehrsplans wird eine umsteigerfreie Verbindung von der Haltestelle „St.-Martin-Straße“ in die Bahnhofstraße ergänzt.</p> <p>Die Geschwister-Scholl-Straße ist durch die AST-Haltestelle an der Ecke Pasternakstraße erschlossen. Die Pasternakstraße eignet sich aufgrund ihrer Steigung nicht für regulären Busverkehr.</p>
<p>Bzgl. Forderung nach Rückkehr der Linie 3 nach Waldtal:</p> <p>Die zukünftigen MieterInnen der alten- und behindertengerecht konzipierten neuen GWH-Wohnungen Am Rain haben sicher nicht alle ein eigenes Auto und würden davon profitieren, eine direkte Busverbindung in die Bahnhofstraße zu haben, ohne ein größeres Gefälle (und in Richtung Innenstadt zusätzlich die Panoramastraße) überwinden zu müssen.</p>	<p>Initiative „Linie 3“ des „Arbeitskreis Soziale Brennpunkte Marburg e.V.“ (AKSB)</p>	<p>Die Situation an der Haltestelle Ginseldorfer Weg ist verbesserungswürdig. Die Einrichtung einer sicheren Querungsmöglichkeit wird empfohlen.</p> <p>In der Endfassung des Nahverkehrsplans wird eine umsteigerfreie Verbindung von der Haltestelle „St.-Martin-Straße“ in die Bahnhofstraße ergänzt.</p>
<p>Bzgl. Forderung nach Rückkehr der Linie 3 nach Waldtal:</p> <p>Die am Rain wohnende russischsprachige Bewohnerschaft im Rentenalter hat zusätzlich Probleme beim Umsteigen auf dem Weg zum Gesundheitszentrum am Krekel, zum russisch sprechenden Arzt in Cappel oder weiteren Zielen, die vorher mit der Linie 3 erreichbar waren, weil aufgrund sprachlicher Hürden Erklärungen nicht immer verstanden werden und so die Unsicherheit groß ist.</p>	<p>Initiative „Linie 3“ des „Arbeitskreis Soziale Brennpunkte Marburg e.V.“ (AKSB)</p>	<p>Eine Empfehlung, mithilfe (mehrsprachiger) Informationsmaterialien Unsicherheiten bei potenziellen Fahrgästen zu reduzieren, wird geprüft.</p>

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
<p>Bzgl. Forderung nach Rückkehr der Linie 3 nach Waldtal:</p> <p>Wege per Bus zum besonders als Einkaufszone geschätzten Bahnhofsviertel (über den Ortenbergsteig oder den Rudolphsplatz) sind viel länger und beschwerlicher, also für Menschen mit körperlichen Einschränkungen keine wirkliche Alternative.</p>	<p>Initiative „Linie 3“ des „Arbeitskreis Soziale Brennpunkte Marburg e.V.“ (AKSB)</p>	<p>In der Endfassung des Nahverkehrsplans wird eine umsteigerungsfähige Verbindung von der Haltestelle „St.-Martin-Straße“ in die Bahnhofstraße ergänzt.</p>
<p>Die Nutzung der Linie 7 in Richtung Innenstadt ist vielfach mit Angst verbunden, weil die 'Panoramastraße' überquert werden muss. [...] Ältere, langsam vorankommende oder sehbehinderte Menschen und natürlich auch Kinder, Eltern usw. empfinden den Übergang zur Bushaltestelle und zurück als gefährlich.</p>	<p>Initiative „Linie 3“ des „Arbeitskreis Soziale Brennpunkte Marburg e.V.“ (AKSB)</p>	<p>Die Situation an der Haltestelle Ginseldorfer Weg ist verbesserungswürdig. Die Einrichtung einer sicheren Querungsmöglichkeit wird im Rahmen des NVP empfohlen.</p>
<p>Wenigstens soll die Linie 7 (auch tagsüber und in den Ferien) einmal pro Stunde eine Schleife fahren, damit sie für alle Stadtteilbewohner/innen angst- und weitgehend barrierefrei nutzbar wird.</p>	<p>Initiative „Linie 3“ des „Arbeitskreis Soziale Brennpunkte Marburg e.V.“ (AKSB)</p>	<p>Die verkehrliche Funktion der Linie 7 besteht zuvorderst aus der schnellen Anbindung des Universitätsklinikums und der Institutsgebäude auf den Lahnbergen, Umwegfahrten sollen dementsprechend vermieden werden.</p>

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot Verkehrsangebot Wehrda

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Es soll eine Schnellbuslinie von Marburg-Wehrda zum Hauptbahnhof, nach Marburg-Mitte und auf die Lahnberge zur Uniklinik eingerichtet werden, ggf. auch für andere Außenstadtteile.	Ortsbeirat Wehrda	Eine direkte Verbindung von Wehrda auf die Lahnberge zur morgendlichen Hauptverkehrszeit wird bereits durch Linie 19 hergestellt. Eine Ausweitung dieses Angebots ist hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit zu prüfen.
Die Straßen der Buslinien müssen bevorzugt instandgesetzt werden. [betrifft Fahrkomfort]	Ortsbeirat Wehrda	Instandsetzungen von Straßen sind keine Aufgabe der ÖPNV-Planung.
Es soll ein preiswertes Kurzstreckenticket für etwa 5 bis 6 Stationen eingeführt werden wie in anderen Städten üblich.	Ortsbeirat Wehrda	Die Festlegung der Fahrtarife erfolgt durch den RMV, das Thema „Kurzstrecke“ ist beim RMV diskutiert und abgelehnt worden.
Die Mitnahme von Fahrrädern im Bus soll erleichtert werden. [betrifft insbesondere Fahrradmitnahme zur Hauptverkehrszeit]	Ortsbeirat Wehrda	Siehe auch Regelungen zur Fahrradmitnahme. In den Hauptverkehrszeiten ist eine Fahrradmitnahme aus Platzgründen nicht möglich. Eine Veränderung der Ausschlusszeiten kann geprüft werden.
Die Anschlussbusse sollen zeitlich erreichbar sein. [betrifft Anschlussbeziehungen der Linie 1 an der Elisabethkirche]	Ortsbeirat Wehrda	Die Schaffung von sicheren Anschlussbeziehungen ist eines der Ziele der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.
Stichfahrt von Ernst-Lemmer-Straße über Magdeburger Straße zur Seniorenbetreuung „Weißer Stein“ 6x täglich	Seniorenbetreuung „Weißer Stein“	Die Möglichkeiten, eine solche Schleifenfahrt durchzuführen sind bereits mehrfach untersucht. Eine Anbindung ist weder mit den aktuellen Gelenkfahrzeugen, noch mit dem aktuellen Fahrzeitprofil möglich.
Direktverbindung zwischen Ernst-Lemmer-Straße und Am Kaufmarkt für Einkaufsverkehr beibehalten.	Marburger Linke im Ortsbeirat Wehrda	Verbindung ist im Angebotskonzept enthalten.

zu Kapitel V Angebotskonzept Themenfeld Verkehrsangebot Verkehrsangebot Umlandgemeinden

Anregungen zum Nahverkehrsplan	von	Abwägung
Verlängerung über Michelbach nach Sterzhausen zur Verbesserung des Industriestandorts Görzhäuser Hof	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Im Angebotskonzept enthalten
Verlängerung über Einkaufszentrum nach Cölbe	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Im Angebotskonzept enthalten
MR - Stadtwald - Allnatal – Niederweimar – MR	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Die Nachfrage auf dieser tangentialen Relation rechtfertigt keinen regulären Busverkehr
Goßfelden – Marburg	SPD-Fraktion Stavo Marburg	Ein Busangebot würde mit der Oberen Lahntalbahn konkurrieren, die mit 13 Minuten Fahrzeit je Richtung Mo-Fr. ca 13 Verbindungen und am Wochenende ca. 7 Verbindungen bietet.

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg vom 20.05.2016

Stabsstelle Kommunale Gremien
Büro der Stadtverordnetenversammlung
Fachdienst 09

Marburg, 30.05.2016
Tel.: 1209

Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg vom 20. Mai 2016

zu 18 Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2016 - 2021
Vorlage: VO/4782/2016

Für den Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr berichtet der Vorsitzende, Stadtverordneter Dr. McGovern. Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen von SPD, CDU, FDP/MBL, BfM und einer Stimme von B90/Die Grünen bei Enthaltung der Marburger Linke und einer Stimme von B90/Die Grünen die Annahme der Vorlage.

Die Vorlage ist weiterhin im Haupt- und Finanzausschuss beraten worden. Der Ausschuss empfiehlt gegen die Stimmen der Marburger Linke bei Enthaltung von B90/Die Grünen mit den übrigen Stimmen des Ausschusses mehrheitlich der Vorlage zuzustimmen.

Aussprache wurde durch die Marburger Linke beantragt.

Im Rahmen der Aussprache sprechen die Stadtverordneten Köster-Sollwedel (Marburger Linke), Dehmel (SPD), Ditschler (FDP/MBL), Stötzel (CDU), Dr. McGovern (B90/Die Grünen) und für den Magistrat Oberbürgermeister Dr. Spies.

Nach Beendigung der Aussprache lässt die Stadtverordnetenvorsteherin über die Vorlage abschließen.

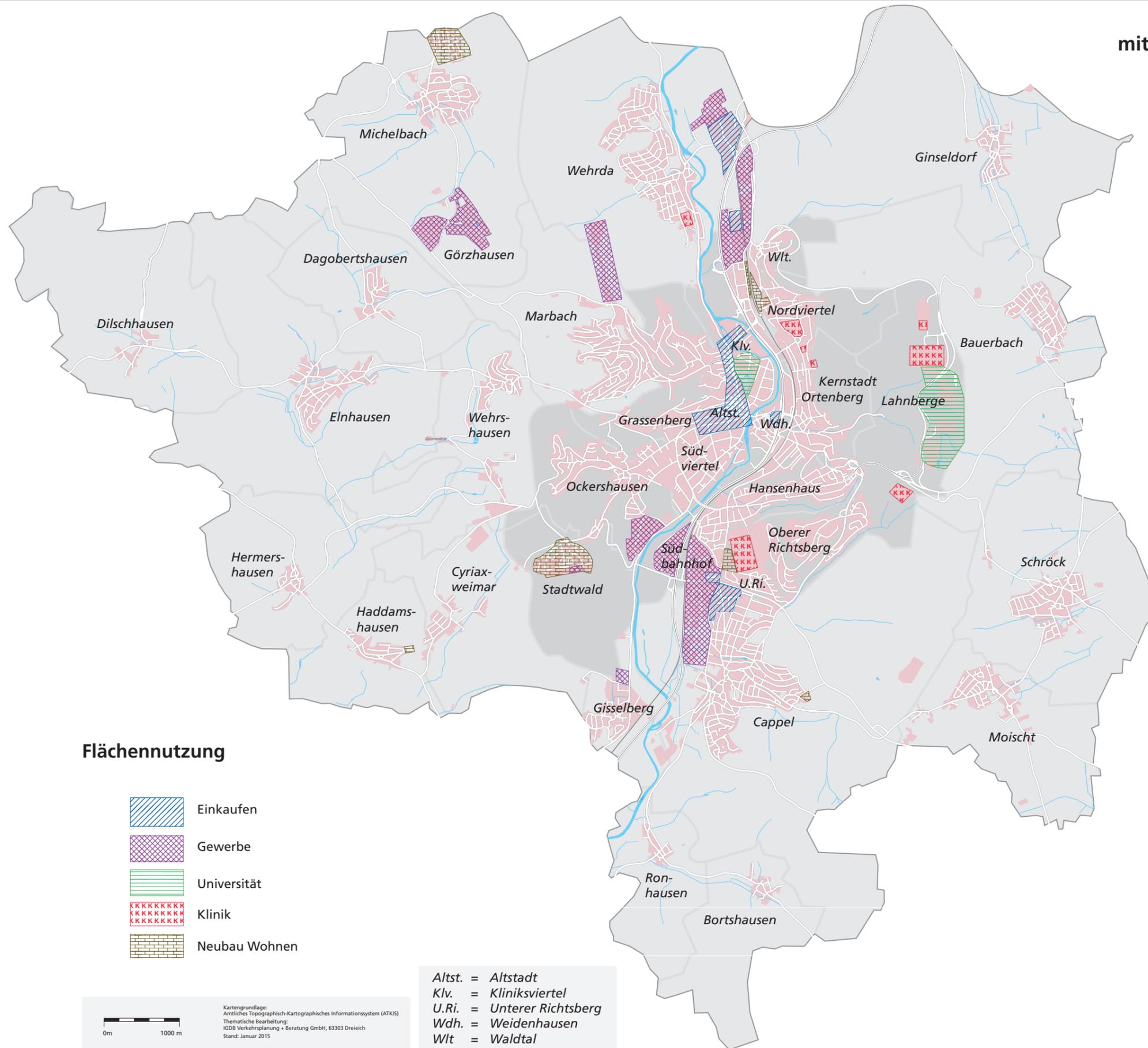
Für die Vorlage stimmen die Fraktionen von SPD, CDU, B90/Die Grünen, FDP/MBL und BfM. Gegen die Vorlage stimmt die Fraktion der Marburger Linke bei Enthaltung des Vertreters der Piratenpartei.

Der Nahverkehrsplan der Universitätsstadt Marburg 2016 - 2021 (NVP) ist damit in der vorliegenden Fassung beschlossen.

FB/FD 10.3 / SWM
zur weiteren Veranlassung / Kenntnisnahme.


Sprenger
Protokoll

**Gebiete
mit besonderen Zielverkehrsaufkommen,
Neubaugebiete**



Flächennutzung

-  Einkaufen
-  Gewerbe
-  Universität
-  Klinik
-  Neubau Wohnen

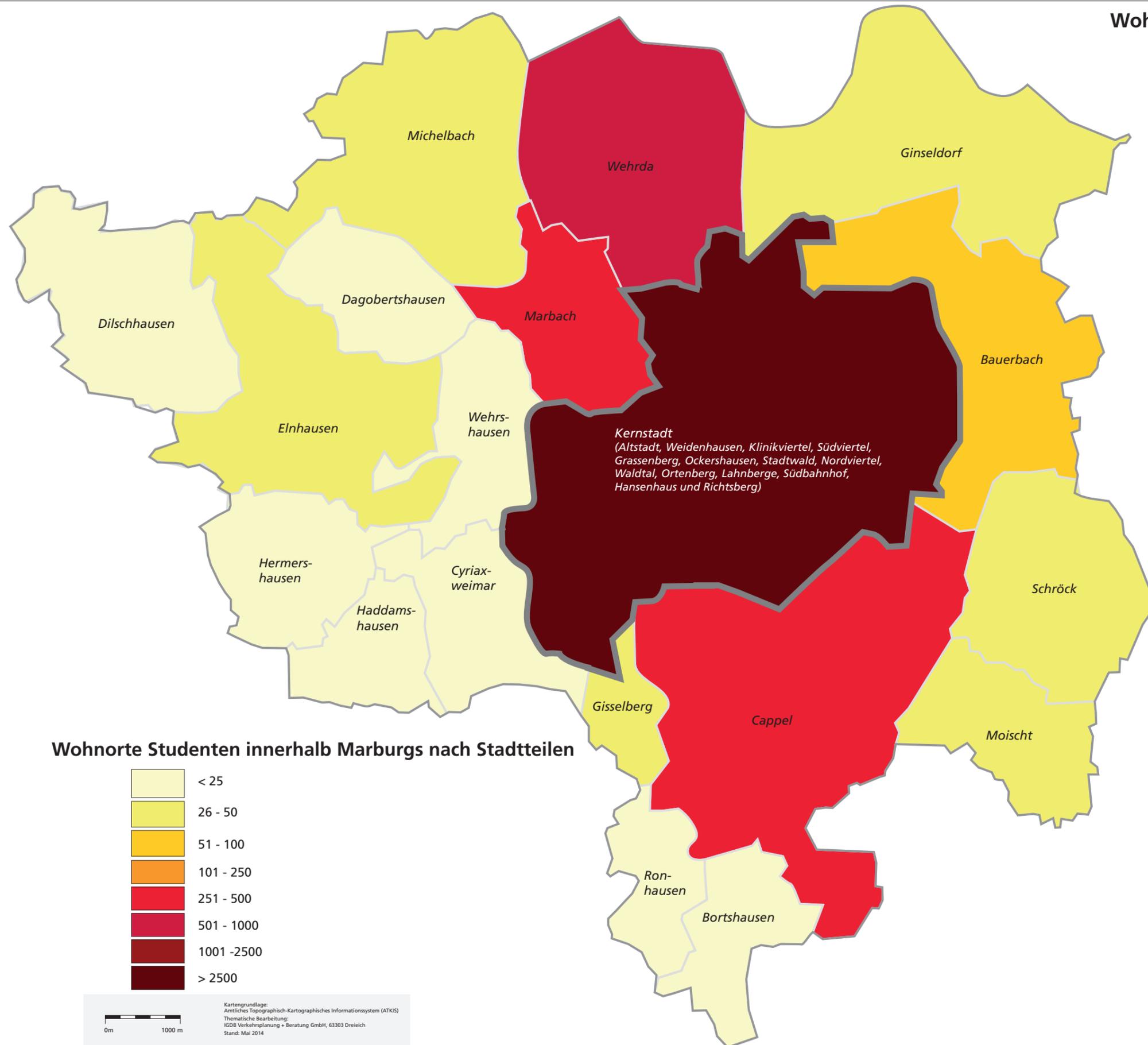
Altst. = Altstadt
 Kl.v. = Klinikviertel
 U.Ri. = Unterer Richtsberg
 Wdh. = Weidenhausen
 Wlt. = Waldtal



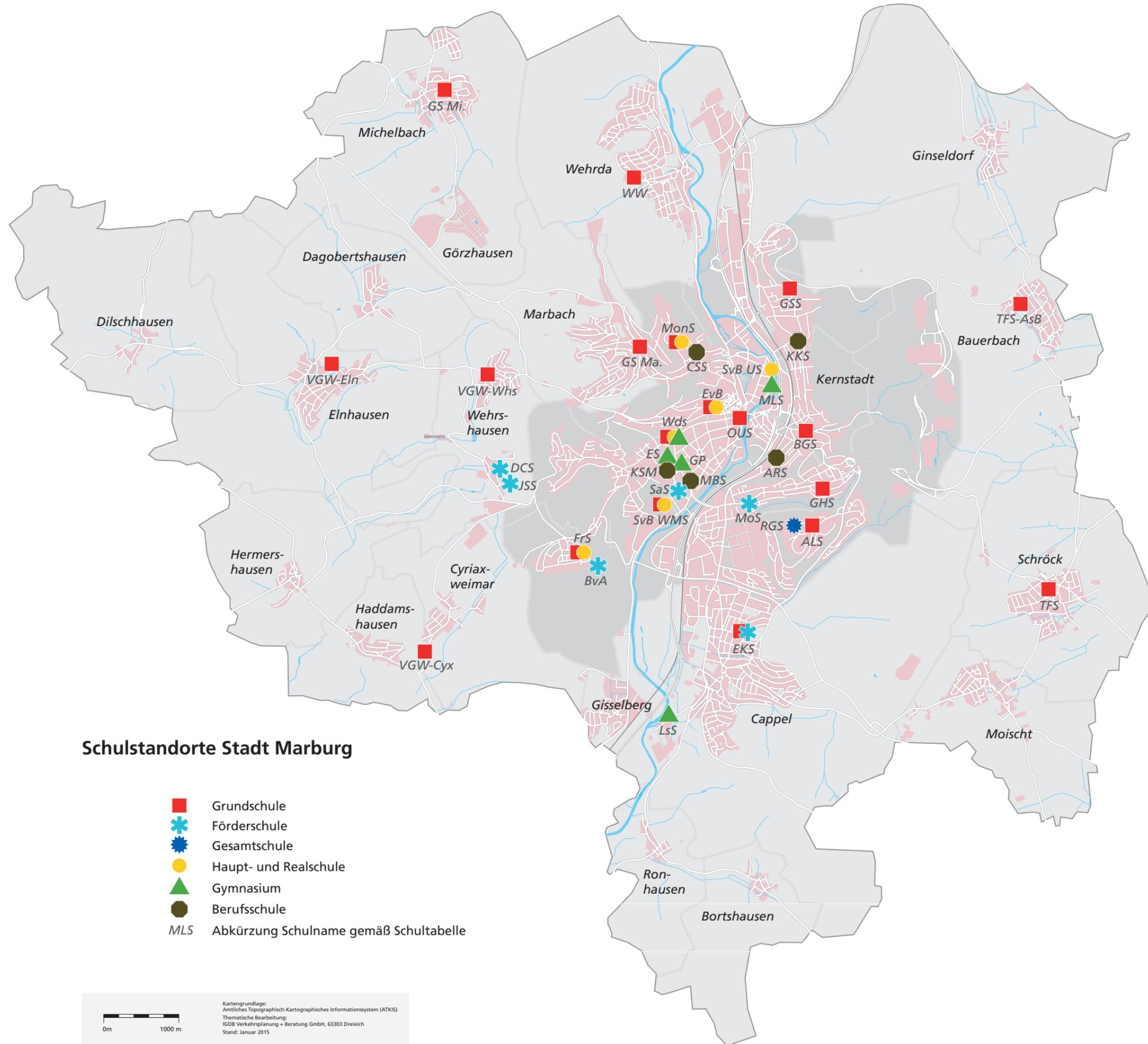
Kartengrundlage:
 Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
 Thematische Bearbeitung:
 IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich
 Stand: Januar 2015

Wohnorte Studenten innerhalb Marburgs nach Stadtteilen

(Stand: Mai 2014)



Schulstandorte in Marburg



Schulstandorte Stadt Marburg

- Grundschule
- ★ Förderschule
- ★ Gesamtschule
- Haupt- und Realschule
- ▲ Gymnasium
- Berufsschule
- MLS Abkürzung Schulname gemäß Schultabelle



Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich
Stand: Januar 2015

Grundschulen								Schulen in Marburg Grundschulen
Schulname	Adresse	Stadtteil	Schulart	ÖV-Haltestelle	Schülerzahlen Schuljahr 2013/14	Schülerzahlen Prognose laut SEP für Schuljahr 2017/2018	Einzugsbereich	
Astrid-Lindgren Schule (ALS)	Sudetenstraße 35	Richtsberg	GRS	Eisenacher Straße	349	396	Stadtteil Richtsberg	
Brüder Grimm Schule (BGS)	Alter Kirchhainer Weg 8		GRS	Kirchhainer Weg	142	171	Kernstadt (Weidenhausen, ehemaliges Kliniksviertel, zum Teil Ortenberg, Cappeler Berg)	
Emil-von-Behring-Schule (EvB)	Sybelstraße 9		GRS	Sybelstraße	63	104	Kernstadt (Schlossberg, Eingangsbereich Ockershausen) - Aufnahme aus Südviertel möglich	
Erich-Kästner-Schule (EKS)	Paul-Natorp-Straße 9-11		GRS+FÖS	Paul-Natorp-Straße bzw. Erich-Kästner-Schule	207 + 39	222 +k.A.	Stadtteil Cappel, Außenstadtteile Ronhausen und Bortshausen	
Gerhard-Hauptmann-Schule (GHS)	Gerhard-Hauptmann-Straße 1 und 3		GRS	Brüder-Grimm-Straße	77	98	Kernstadt (Hansenhausgemeinde)	
Geschwister-Scholl-Schule (GSS)	Geschwister-Scholl-Str. 30	Ortenberg	GRS	Alte Kasseler Straße bzw. Geschister-Scholl-Straße	104	130	Nordviertel, Afföller, Ortenberg, Waldtal	
Grundschule Marbach (GS Ma.)	Haselhecke 15-17	Marbach	GRS	Brunnenstraße	131	161	Marbach	
Grundschule Michelbach (GS Mi.)	Birkenstraße 10	Michelbach	GRS	Am Wall	102	87	Michelbach	
Otto-Ubbelohe-Schule (OUS)	Schulstraße 3		GRS+FS	Schulstraße	166 + 84 (Kl. 5+6)	136+78 (Kl.5+6)	Stadtteil Südviertel - Aufnahme aus ganzen Stadtgebiete möglich	
Tausenfüßler-Schule (TFS)	Zelterstraße 12	Schröck	GRS	Am Schwarzen Born bzw. Schule	134	138	Außenstadtteile Schröck, Bauerbach, Ginseldorf	
Tausendfüßler-Schule Außenstelle Bauerbach (TFS-AsB)	Zum Lahnberg 41	Bauerbach	GRS	Wäldchen bzw. Schule	siehe TFS	siehe TFS	wie TFS, da Trennung der Standorte nach Jahrgangsstufen und nicht nach Einzugsbereichen	
Verbund Grundschulen West, Standort: Cyriaxweimar (VGW-Cyx)	Cyriaxstraße 1	Cyriaxweimar	GRS	Grundschule	51	41	Cyriaxweimar, Haddamshausen und Hermershausen	
Verbund Grundschulen West, Standort: Einhausen (VGW-Eln)	Sankt-Florian-Str. 13	Einhausen	GRS	Wartburgstraße bzw. Schule	43	43	Einhausen, Dagobertshausen, Dilschhausen	
Verbund Grundschulen West, Standort: Wehrhausen (VGW-Whs)	Wehrhäuser Straße 2	Wehrhausen	GRS	Kirche	27	15	Wehrshausen mit Neuhöfe und Dammühle	
Sophie-von-Brabant-Schule, Standort: Willy-Mock-Str. (SvB WM)	Willy-Mock-Straße 12		GRS	Theodor-Heuss-Schule	158	234	Stadtteil Ockershausen, Stadtteil Stadtwald, Teilbereich des Stadtteils Südviertel, Gisselberg	
Waldschule Wehrda (WW)	Lärchenweg 29		GRS	Lärchenweg	155	186	Wehrda	
Freie Schule (FrS)	Anne-Frank-Str. 2	Stadtwald	GRS	Platz der weissen Rose	39*	k.A.	kein definierter Einzugsbereich	
Freie Waldorfschule (Wds)	Ockershäuser Allee 14		GRS	Wilhelmsplatz	145*	k.A.	Stadt Marburg und Landkreis Marburg Biedenkopf	
Montessori-Schule (MonS)	Am Schlag 4		GRS	Wilhelm-Roser-Straße	24*	k.A.	kein definierter Einzugsbereich (Marburg und einige Kinder Landkreis)	

 GRS=Grundschule
 FÖS=Förderschule

FS=Förderstufe

 *=Schuljahr
 2011/2012

Daten: Schulentwicklungsplan Teilplan A1, 2012; Fachdienst Schule

Förderschulen					
Schulname	Adresse	Stadtteil	Schulart	ÖV-Haltestelle	Schülerzahlen Schuljahr 2013/14
Mosaikschule (MoS)	Großseelheimer Str. 12		FÖS	An der Schanze	61
Schule am Schwanhof (SaS)	Am Schwanhof 50-52		FÖS	Radestraße	107

Schulen in Marburg
Förderschulen,
Weiterführende Schulen,
Berufsschulen
und Privatschulen

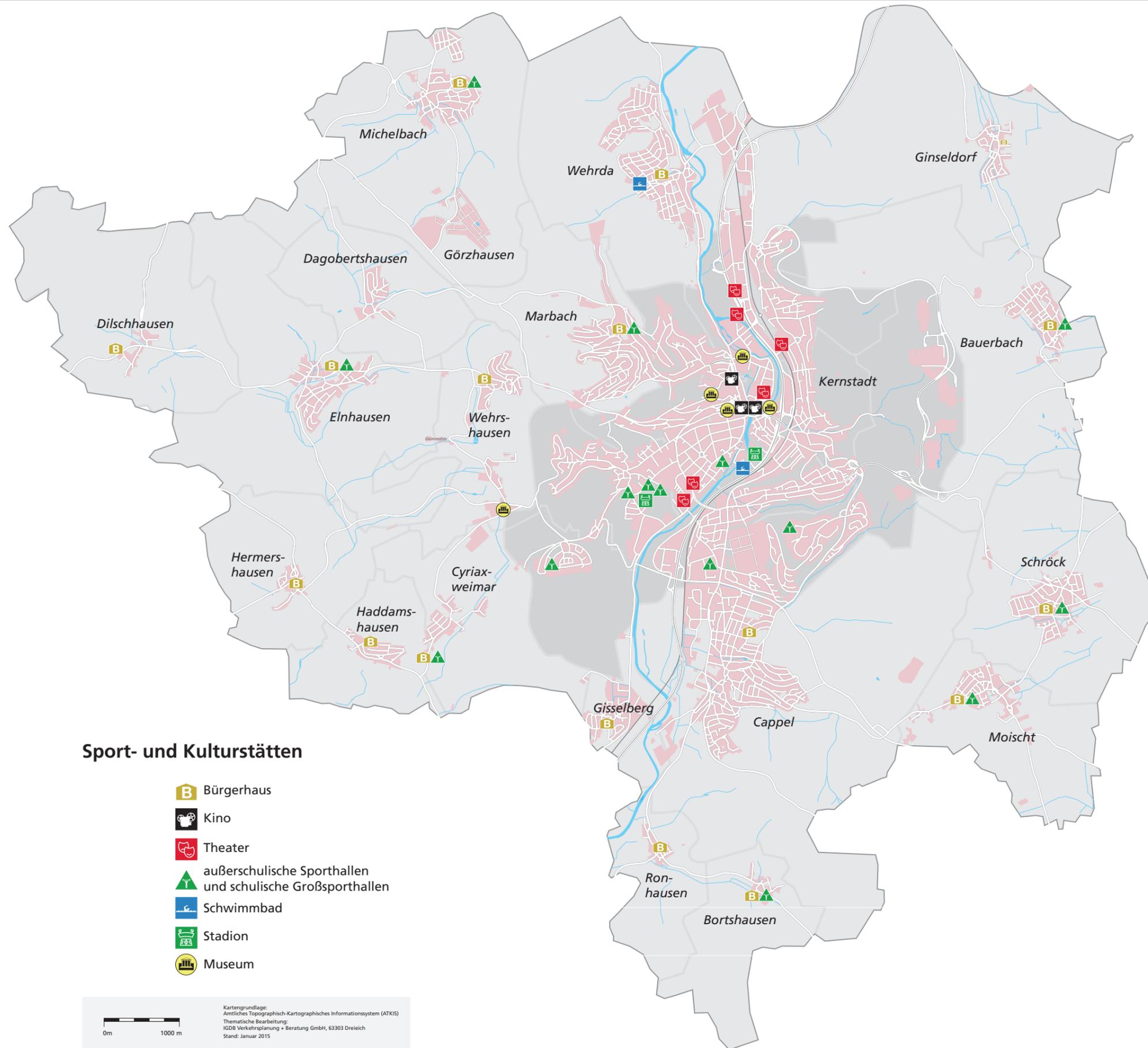
Weiterführende Schulen								
Schulname	Adresse	Stadtteil	Schulart	ÖV-Haltestelle	Schülerzahlen Schuljahr 2013/14	Schülerzahlen Prognose laut SEP für Schuljahr 2017/2018	Schülerzahlen Prognose laut SEP für Schuljahr 2022/2023	Bemerkung
Richtsberg-Gesamtschule (RGS)	Karlsbader Weg 3	Richtsberg	GES	Eisenacher Weg	570	530	579	
Emil-von-Behring-Schule (EvB)	Sybelstraße 9		HRS	Sybelstraße	459	392	433	
Sophie-von-Brabant-Schule, Standort: Uferstraße (SvB US)	Uferstraße 18		HRS	Volkshochschule	149	siehe SvB WM		ehem. Verbundschule Friedrich-Ebert-Schule / Theodor-Heuss-Schule,
Sophie-von-Brabant-Schule, Standort: Willy-Mock-Str. (SvB WM)	Willy-Mock-Straße 12			Theodor-Heuss-Schule	395	458	542	ehem. Verbundschule Friedrich-Ebert-Schule / Theodor-Heuss-Schule,
Elisabethschule (ES)	Leopold-Lucas-Straße 5	Ockershausen	GYM	Bachstraße und Radestraße	1190	1139	1350	
Gymnasium Philippinum (GP)	Leopold-Lucas-Straße 18	Ockershausen	GYM	Bachstraße und Radestraße	997	891	1083	
Martin-Luther-Schule (MLS)	Savignystraße 2		GYM	Erlenring und Stadthalle	1177	1054	1303	
Freie Waldorfschule (Wds)	Ockershäuser Allee 14		IS	Wilhelmsplatz	327**	k.A.	k.A.	**=Schuljahr 2012/13
Landschulheim Steinmühle (LsS)	Steinmühlenweg 21		GYM	Steinmühle und Steinmühle Schule	604**	k.A.	k.A.	**=Schuljahr 2012/13

Berufsschulen					
Schulname	Adresse	Stadtteil	Schulart	ÖV-Haltestelle	Schülerzahlen Schuljahr 2013/14
Adolf-Reichwein-Schule (ARS)	Weintrautstraße 33		BER	Adolf-Reichwein-Schule/Aqua Mar	1718
Kaufmännische Schulen (KSM)	Leopold-Lucas-Straße 20		BER	Bachweg	1804
Käthe-Kollwitz-Schule (KKS)	Georg-Voigt-Straße 2	Ortenberg	BER	Ortenbergplatz	1291

GES = Gesamtschule
HRS = Haupt- und Realschule
GYM = Gymnasium
IS = Integrierte Schule
BER = Berufsschule

Privatschulen					
Schulname	Adresse	Stadtteil	Schulart	ÖV-Haltestelle	Schülerzahlen Schuljahr 2013/14
Bettina-von-Arnim Schule (BvA)	Rudolf-Breitscheid-Straße 22		Heilpädagogische Schule	Platz der weissen Rose	k.A.
Carl-Strehl-Schule (CSS)	Am Schlag 6a		Schule für blinde und Sehbehinderte	Wilhelm-Roser-Straße	k.A.
Daniel-Cederberg-Schule (DCS)	Neuhöfe 17		Private Schule für praktisch Bildbare	Neuhöfe	k.A.
Julie-Spannagel-Schule (JSS)	Neuhöfe 21		Förderschule für Erziehungshilfe und psychisch Kranke	Neuhöfe	k.A.

Einrichtungen Sport und Kultur



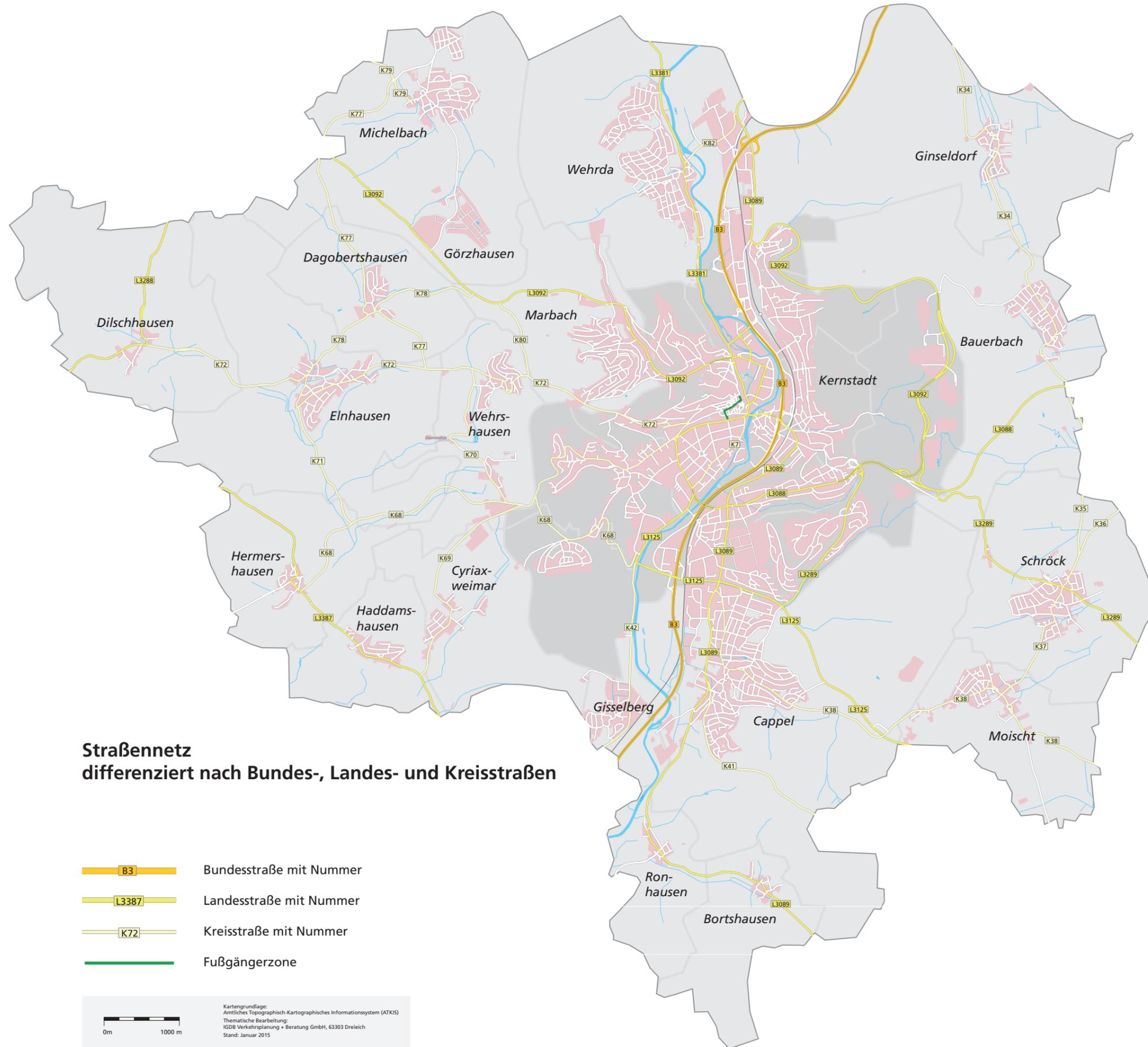
Sport- und Kulturstätten

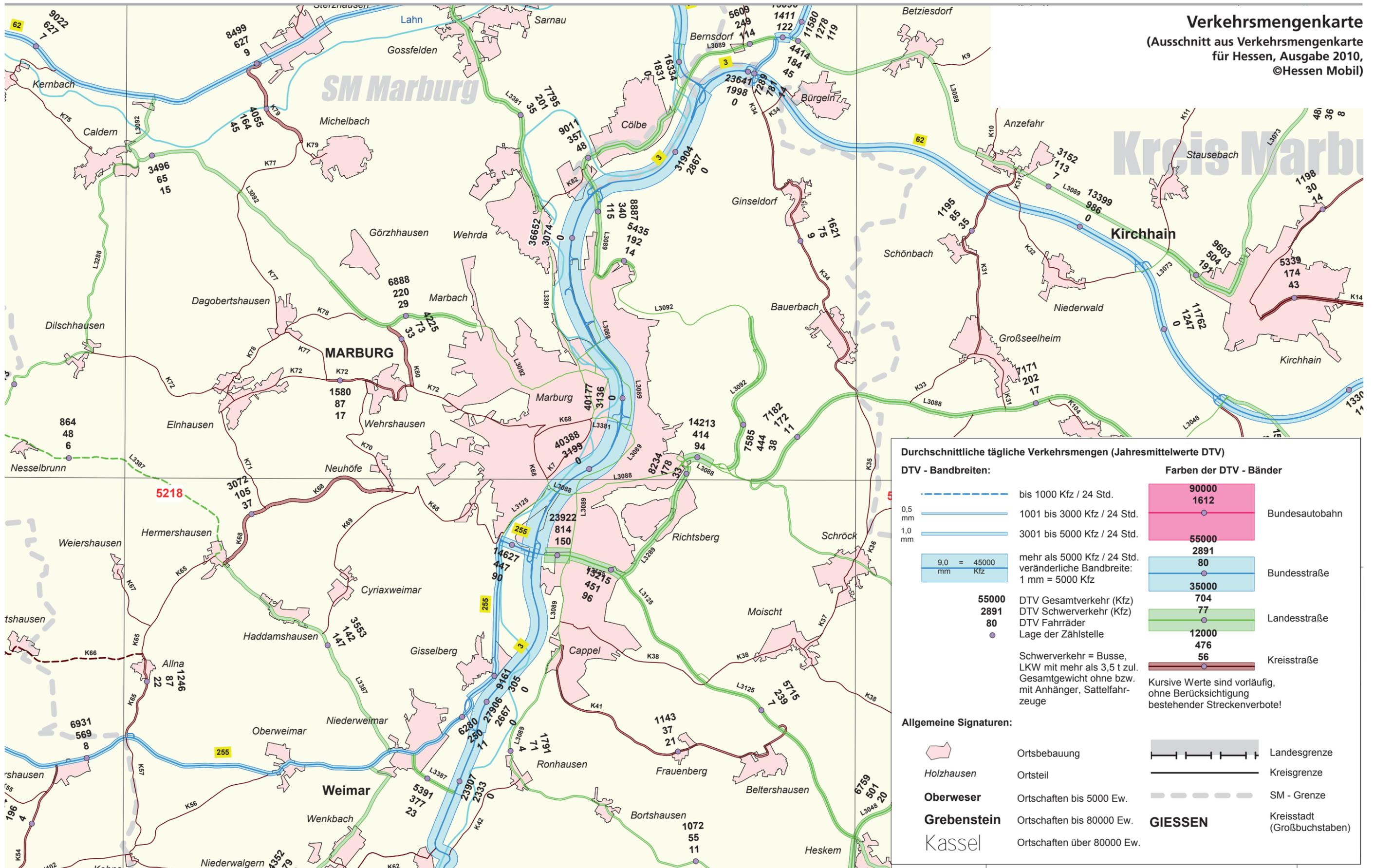
- Bürgerhaus
- Kino
- Theater
- außerschulische Sporthallen und schulische Großsporthallen
- Schwimmbad
- Stadion
- Museum

0m 1000 m

Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGD/B Verkehrsplanning + Beratung GmbH, 63303 Dreieich
Stand: Januar 2015

**Straßennetz in Marburg
differenziert nach Bundes-, Landes-
und Kreisstraßen**





Linienliste

Linie	Richtung	Weg	Verkehrstag	Anzahl Fahrten	von (Fahrtaufang)	bis (Fahrteende)	Takt	Fahrzeugeinsatz	Betreiber	Konzession	Bemerkungen
Stadtverkehr											
1	H	Wehrda - Diakonie - Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Richtsberg	AS	38	05:29	01:05	30/60	Gelenk	SWMR	MVG	Verstärker mittags bis Pommernweg, abends bis Pommernweg abends bis Pommernweg abends bis Pommernweg abends bis Pommernweg
			AF	34	05:29	01:05	30/60				
			6	17	05:58	01:05	60				
			7	17	05:58	01:05	60				
1	R	Richtsberg - Südbahnhof - Innenstadt - Hauptbahnhof - Diakonie - Wehrda	AS	38	04:45	00:56	30/60	Gelenk	SWMR	MVG	morgens und abends ab Pommernweg morgens und abends ab Pommernweg morgens und abends ab Pommernweg morgens und abends ab Pommernweg
			AF	35	04:45	00:56	30/60				
			6	20	04:56	00:56	60				
			7	19	05:58	00:56	60				
2	H	Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Cappel	A	32	05:58	01:17	30/60	Gelenk	SWMR	MVG	abends über "Am Teich" abends über "Am Teich"
			6	18	06:40	01:20	60				
			7	17	07:40	01:20	60				
2	R	Cappel - Südbahnhof (- Innenstadt - Hauptbahnhof)	A	38	05:48	23:38	30/60	Gelenk	SWMR	MVG	Fahrtweg Südbahnhof - Innenstadt - Hauptbahnhof als Linie 7 Fahrtweg Südbahnhof - Innenstadt - Hauptbahnhof als Linie 7 Fahrtweg Südbahnhof - Innenstadt - Hauptbahnhof als Linie 7
			6	18	06:33	00:38	60				
			7	15	08:27	23:38	60				
E2	H	Schulverkehr Hauptbahnhof - Südbahnhof - Cappel	AS	6	07:37	16:04		Gelenk/ Solo	SWMR	MVG	Schulverkehr
E2	R	Schulverkehr Cappel - Südbahnhof - Hauptbahnhof	AS	8	07:13	17:17		Gelenk/ Solo	SWMR	MVG	Schulverkehr
3	H	(Am Kaufmarkt -) Hauptbahnhof - Südviertel - Südbf./West - Cappel	A	27	05:49	19:47	30	Solo	SWMR	MVG	Nachmittags ab Lahnwerkstätten ab 10.12 Uhr ab Lahnwerkstätten
			6	20	06:56	18:12	60/30				
3	R	Cappel - Südbf./West - Südviertel - Hauptbahnhof	A	28	05:28	19:49	30	Solo	SWMR	MVG	morgens und nachmittags bis Lahnwerkstätten ab 9.25 Uhr nach Lahnwerkstätten
			6	21	05:57	18:34	60/30				
4	H	Wehrda - Am Kaufmarkt - Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Richtsberg	A	31	06:14	00:32	30/60	Gelenk	SWMR	MVG	
			6	17	06:35	00:32	60				
			7	13	11:35	00:29	60				
4	R	Richtsberg - Südbahnhof - Innenstadt - Hauptbahnhof - Am Kaufpark - Wehrda	A	35	04:44	00:57	30/60	Gelenk	SWMR	MVG	morgens 2 Fahrten über Lahnwerkstätten
			6	20	05:33	00:57	60				
			7	15	10:52	00:54	60				
5	H	Marbach - Hauptbahnhof - Innenstadt - Ockershausen - Stadtwald	A	33	05:37	00:37	30/60	Solo	SWMR	MVG	an schulfreien Tagen nur bis Ockershausen, Umlaufverknüpfung mit Linie 8
			6	26	06:40	00:37	30/60				
			7	17	07:50	00:37	60				
5	R	Stadtwald - Ockershausen - Innenstadt - Hauptbahnhof - Marbach	A	36	05:24	01:18	30/60	Solo	SWMR	MVG	an schulfreien Tagen nur ab Ockershausen, Umlaufverknüpfung mit Linie 5
			6	28	06:36	01:18	30/60				
			7	17	08:00	01:18	60				
6	H	Hauptbahnhof - Erlenring - Südbahnhof - Badestube - Richtsberg	A	28	06:10	20:31	30	AS: Gelenk	SWMR	MVG	
			6	20	07:01	18:41	60/30	AF: Solo			
			7	9	08:24	17:03	60				
6	R	Richtsberg - Badestube - Südbahnhof - Erlenring - Hauptbahnhof	AS	30	05:41	19:47	30	AS: Gelenk	SWMR	MVG	inkl. Schulverstärker Reichwein-Schule - Hauptbahnhof
			AF	28	05:41	19:47	30	AF: Solo			
			6	20	06:07	17:43	60/30				
			7	9	08:38	17:16	60				
7	H	von Ring Hauptbahnhof - Innenstadt - Südbahnhof - Lahnberge - Hauptbahnhof nach Ring	A	67	06:05	00:40	30	Gelenk	SWMR	MVG	zusätzlich ab Südbahnhof Fahrten von der Linie 2
			6	54	06:27	00:40	60				
			7	35	07:57	00:40	60				
7	R	Ring Südbahnhof - Innenstadt - Hauptbahnhof - Lahnberge - Südbahnhof	AS	69	05:40	00:20	15	Gelenk	SWMR	MVG	zusätzlich Fahrten ab Hauptbahnhof weiter als Linie 2
			AF	66	05:40	00:20	15				
			6	57	05:17	01:20					
			7	39	06:28	00:20					
8	H	Waldtal - Erlenring - Stadtwald	AS	30	05:52	20:24	25/35	Solo	SWMR	MVG	
			AF	29	05:52	20:24	25/35				
			6	19	07:27	17:59	60/25/35				
			7	8	08:22	15:59	60				
8	R	Stadtwald - Erlenring - Waldtal	AS	33	05:39	20:13	30	Solo	SWMR	MVG	
			AF	32	05:39	20:13	30				
			6	19	07:43	18:11	60/30				
			7	8	08:39	16:12	60				
9	H	Elisabethkirche (Pilgrimstein) - Erlenring - Universitätsklinikum	AV	50	06:28	19:13	15	Solo	SWMR	MVG	
			AvF	27	06:28	19:13	30				
			6	11	07:59	18:18	60				
9	R	Universitätsklinikum - Erlenring - Elisabethkirche	AV	48	06:28	19:12	15	Solo	SWMR	MVG	
			AvF	26	06:28	19:12	30				
			6	12	07:28	18:47	60				
10	H	Hauptbahnhof - Erlenring - Schloss	A	10	09:14	18:32	60	Midi	SWMR	MVG	
			6	7	09:15	15:31	60				
			7	7	09:59	16:14	60				
10	R	Schloss - Erlenring - Hauptbahnhof	A	10	09:46	19:01	60	Midi	SWMR	MVG	
			6	7	09:46	15:59	60				
			7	6	10:24	15:32	60				
11	H	Universitätsklinikum - Bauerbach - Ginseldorf - Afföller - Hauptbahnhof	AS	15	05:35	19:24	60	Solo	SWMR	MVG	
			AF	15	05:35	19:24	60				
			6	6	08:03	18:31	120				
11	R	Hauptbahnhof - Afföller - Ginseldorf - Bauerbach - Universitätsklinikum	AS	14	06:27	18:53	60	Solo	SWMR	MVG	
			AF	13	06:27	18:01	60				
			6	6	07:35	17:35	120				
12	H	Moischt - Schröck - Sonnenblick -	A	15	05:13	19:54	ca. 60	Solo	SWMR	MVG	

Linie	Richtung	Weg	Verkehrstag	Anzahl Fahrten	Von (Fahrtafelfang)	bis (Fahrtafelende)	Takt	Fahrzeugeinsatz	Betreiber	Konzession	Bemerkungen
		Südbahnhof	6	7	07:28	18:49	120				
12	R	Südbahnhof - Sonnenblick - Schröck - Moischt	A	14	05:59	19:29	ca. 60	Solo	SWMR	MVG	
			6	6	08:05	18:24	120				
13	H	(Ilshausen -) Bortshausen - Ronhausen - Südbahnhof	AS	13	05:44	19:33		Solo	SWMR	MVG	
			AF	11	05:44	19:33					
			6	6	06:58	18:01					
13	R	Südbahnhof - Ronhausen - Bortshausen (- Ilshausen)	AS	9	09:35	19:15		Solo	SWMR	MVG	
			AF	7	09:35	19:15					
			6	6	08:50	19:04					
14	H	Michelbach - Görzhäuser Hof 1+2 - Behringwerke - Hauptbahnhof	A	25	05:33	19:30	60/30	Solo	SWMR	MVG	
			6	6	07:05	17:31	120				
14	R	Hauptbahnhof - Behringwerke - Görzhäuser Hof 2+1 - Michelbach	A	24	05:33	19:03	60/30	Solo	SWMR	MVG	
			6	5	08:38	16:38	120				
15	H	Schulverkehr Marburg West/Marbach - Innenstadt - ARS / RG5	AS	5	06:53	07:55		Solo/Gelenk	SWMR	MVG	
15	R	Schulverkehr ARS / RG5 - Innenstadt - Marburg West/Marbach	1-4S	10	13:15	18:05		Solo/Gelenk	SWMR	MVG	
			5S	7	13:15	16:24					
16	H	Dilschhausen - Elnhausen - Dagobertshausen - Wehrshausen - Sellhof - Rotenberg - Alte Universität/Lahntor	A	14	05:13	19:21	60	Midi	SWMR	MVG	
			6	6	08:00	18:23	120				
16	R	Alte Universität/Lahntor - Rotenberg - Wehrshausen - Elnhausen - Dagobertshausen - Dilschhausen	A	12	07:21	18:55	60	Midi	SWMR	MVG	
			6	5	09:23	17:55	120				
17	H	Allnatal - Stadtwald - Gutenbergstraße	AS	18	05:48	19:36		Solo	SWMR	MVG	H+R als Ringverkehr
			AF	13	05:48	19:36					
			6	7	07:21	19:23					
17	R	Gutenbergstraße - Allnatal - Stadtwald						Solo	SWMR	MVG	
18	H	Schulverkehr Marburg Ost	AS	6	07:14	10:01		Solo	SWMR	MVG	
18	R	Schulverkehr Marburg Ost	1-4S	6	11:45	15:11		Solo	SWMR	MVG	
			5S	6	11:45	14:57					
19	H	Universitätsklinikum via Ring Nord	AV	3	05:19	09:04		Gelenk			
			AvF	2	05:19	07:49			SWMR	MVG	
			6	1	05:19	05:58					
19	R	Universitätsklinikum via Ring Süd	A	4	04:48	06:54		Gelenk			
			6	2	04:54	05:50			SWMR	MVG	
			7	1	04:56	05:50					
20	H	Hauptbahnhof - Erlenring - Rotenberg - Marbach	A	13	06:45	19:07	60	Midi	SWMR	MVG	
			6	9	07:45	16:05	60				
20	R	Marbach - Rotenberg - Erlenring - Hauptbahnhof	A	14	06:10	19:32	60	Midi	SWMR	MVG	
			6	9	07:10	15:30	60				
AST-Verkehr in der Universitätsstadt Marburg											
AST 3		Bedienungsgebiet Moischer Straße	A	5	20:10	01:00	60	Kleinbus	SWMR	MVG	
			6	6	19:10	01:00	60				
			7	11	14:10	01:00	60				
AST 6		Bedienungsgebiet Cappeler Berg	A	5	20:10	01:00	60	Kleinbus	SWMR	MVG	
			6	6	19:10	01:00	60				
			7	11	14:10	01:00	60				
AST 8		Bedienungsgebiet Ortenberg	A	5	20:40	01:00	60	Kleinbus	SWMR	MVG	
			6	7	18:10	01:00	60				
			7	8	16:10	01:00	60				
AST 11		Bedienungsgebiet Bauerbach - Ginseldorf	A	6	19:40	01:00	60	Kleinbus	SWMR	MVG	
			6	6	19:10	01:00	60				
			7	11	14:10	01:00	60				
AST 12		Bedienungsgebiet Moischt - Schröck - Sonnenblick	A	6	19:40	01:00	60	Kleinbus	SWMR	MVG	
			6	6	19:10	01:00	60				
			7	11	14:10	01:00	60				
AST 13		Bedienungsgebiet (Ilshausen -) Bortshausen - Ronhausen	A	6	19:40	01:00	60	Kleinbus	SWMR	MVG	
			6	6	19:10	01:00	60				
			7	11	14:10	01:00	60				
AST 14		Bedienungsgebiet Michelbach	A	6	19:40	01:00	60	Kleinbus	SWMR	MVG	
			6	7	18:40	01:00	60				
			7	11	14:10	01:00	60				
AST 16		Bedienungsgebiet Dilschhausen - Dagobertshausen - Elnhausen - Wehrshausen - Sellhof	A	6	19:40	01:00	60	Kleinbus	SWMR	MVG	
			6	6	19:10	01:00	60				
			7	11	14:10	01:00	60				
AST 17		Bedienungsgebiet Allnatal	A	11	19:40	01:00		Kleinbus	SWMR	MVG	
			6	12	19:10	01:00					

Linie	Richtung	Weg	Verkehrstag	Anzahl Fahrten	von (Fahrtafelfang)	bis (Fahrtafelende)	Takt	Fahrzeugeinsatz	Betreiber	KonzeSSION	Bemerkungen
Regionalverkehre aus dem Landkreis nach Marburg											
MR-61	H	Wetter - Mellnau - Marburg	AS	6	06:33	16:31			ALV		
			AF	5	06:33	16:31					
MR-61	R	Marburg - Mellnau - Wetter	AS	6	11:57	18:57			ALV		
			AF	5	11:57	18:57					
MR-72	H	Josbach - Rauschenberg - Cölbe - Marburg	AS	13	04:59	19:25			ALV		
			AF	11	04:59	19:25					
			6	7	06:29	19:25		120			
MR-72	R	Marburg - Cölbe - Rauschenberg - Josbach	AS	15	05:00	20:26			ALV		
			AF	12	05:00	20:26					
			6	7	07:32	20:24		120			
MR-75	H	Kirchhain - Großseelheim - MR Universitätsklinikum - MR Hbf	AS	11	05:16	20:27		60/120	ALV		
			AF	9	05:16	20:27		60/120			
			6	4	07:40	14:27		120			
MR-75	R	MR Hbf - Universitätsklinikum - Großseelheim - Kirchhain	AS	12	08:40	23:22			ALV		
			AF	10	06:40	23:22					
			6	4	08:40	15:27					
MR-76	H	Marburg - Cölbe - Schwabendorf	AS	31	04:42	00:49			ALV		H+R als Rundverkehr
			AF	25	04:42	00:49					
			6	10	06:38	00:49					
			7	5	08:38	22:49					
MR-76	R	Schwabendorf - Cölbe - Marburg	AS						ALV		
			AF								
			6								
			7								
MR-80	H	Schweinsberg - Rauschholzhausen - Moischt - Marburg Südbf. - Erlenring	AS	15	05:38	22:45			ALV		
			AF	15	05:38	22:45					
			6	8	07:03	21:45		120			
			7	4	09:10	21:45		240			
MR-80	R	Marburg Erlenring - Südbf. - Moischt - Rauschholzhausen - Schweinsberg	AS	17	07:55	23:44			ALV		
			AF	15	07:00	23:44					
			6	9	08:00	00:44					
			7	4	10:09	22:44		240			
MR-86	H	Deckenbach - Dreihausen - Heskem - Marburg Südbf. - Erlenring	AS	14	05:50	22:47			ALV		
			AF	10	05:41	22:47					
			6	9	06:38	22:47		120			
			7	4	08:19	18:47		120/240			
MR-86	R	Marburg Erlenring - Südbf. - Heskem - Dreihausen - Deckenbach	AS	13	07:18	23:38			ALV		
			AF	12	07:25	23:38					
			6	8	09:00	00:23					
			7	4	09:11	21:38		240			
383	H	Schlierbach - Gladenbach - Marburg Hbf	AS	34	04:23	00:54		60	B.u.B.		
			AF	27	04:23	00:54		60			
			6	19	05:36	00:54		60			
			7	17	07:36	00:54		60			
383	R	Marburg Hbf - Gladenbach - Schlierbach	AS	37	05:16	01:08		60	B.u.B.		
			AF	27	05:16	01:08		60			
			6	20	06:04	02:08		60			
			7	17	08:04	01:08		60			
481	H	Wallau - Biedenkopf - Lahntal - Marburg	AS	17	04:23	22:44			ALV		
			AF	14	04:23	22:44					
			6	4	06:30	22:44					
			7	2	19:25	22:44					
481	R	Marburg - Lahntal - Biedenkopf - Wallau	AS	17	05:48	23:58			ALV		
			AF	14	05:48	23:58					
			6	4	07:33	23:58					
			7	1	22:55	23:58					
Nachtverkehr											
N8	H	N8express Rudolphsplatz - Holderlinstraße	6	5	01:00	05:44		70	Unicar		
N8	R	N8express Holderlinstraße - Rudolphsplatz	7	5	01:00	05:44		70	Unicar		
6	4	01:37	05:27		70		Unicar				
7	4	01:37	05:27		70		Unicar				
Schiene											
R 30	H	Kassel - Marburg - Gießen - Frankfurt	A	42	03:59	00:59			DB Regio/HLB	RMV	
			6	25	03:59	00:59					
			7	19	03:59	00:59					
R 30	R	Frankfurt - Gießen - Marburg - Kassel	A	43	04:09	01:59			DB Regio/HLB	RMV	
			6	29	04:09	01:59					
			7	21	05:08	01:59					
RB 42	H	Frankenberg - Münchhausen - Marburg	A	16	05:32	20:14		60	DB Regio	RMV	ab 14.09.2015 Verlängerung Bestwig/Brilon - Frankenberg
			6	13	06:39	20:14		60/120			
			7	7	08:39	21:23		120			
RB 42	R	Marburg - Münchhausen - Frankenberg	A	15	06:29	21:15		60	DB Regio	RMV	ab 14.09.2015 Verlängerung Frankenberg - Brilon/Bestwig
			6	12	07:36	21:15		60/120			
			7	8	08:29	22:40		120			
RB 43	H	Erndtebrück - Bad Laasphe - Wallau - Marburg	A	13	05:04	19:30			DB Regio	RMV	
			6	8	07:06	19:30		120			
			7	7	08:33	21:30		120			
RB 43	R	Marburg - Wallau - Bad Laasphe - Erndtebrück	A	14	06:15	21:18			DB Regio	RMV	
			6	7	06:15	21:18		120			
			7	7	08:24	21:51		120			

Erläuterungen:

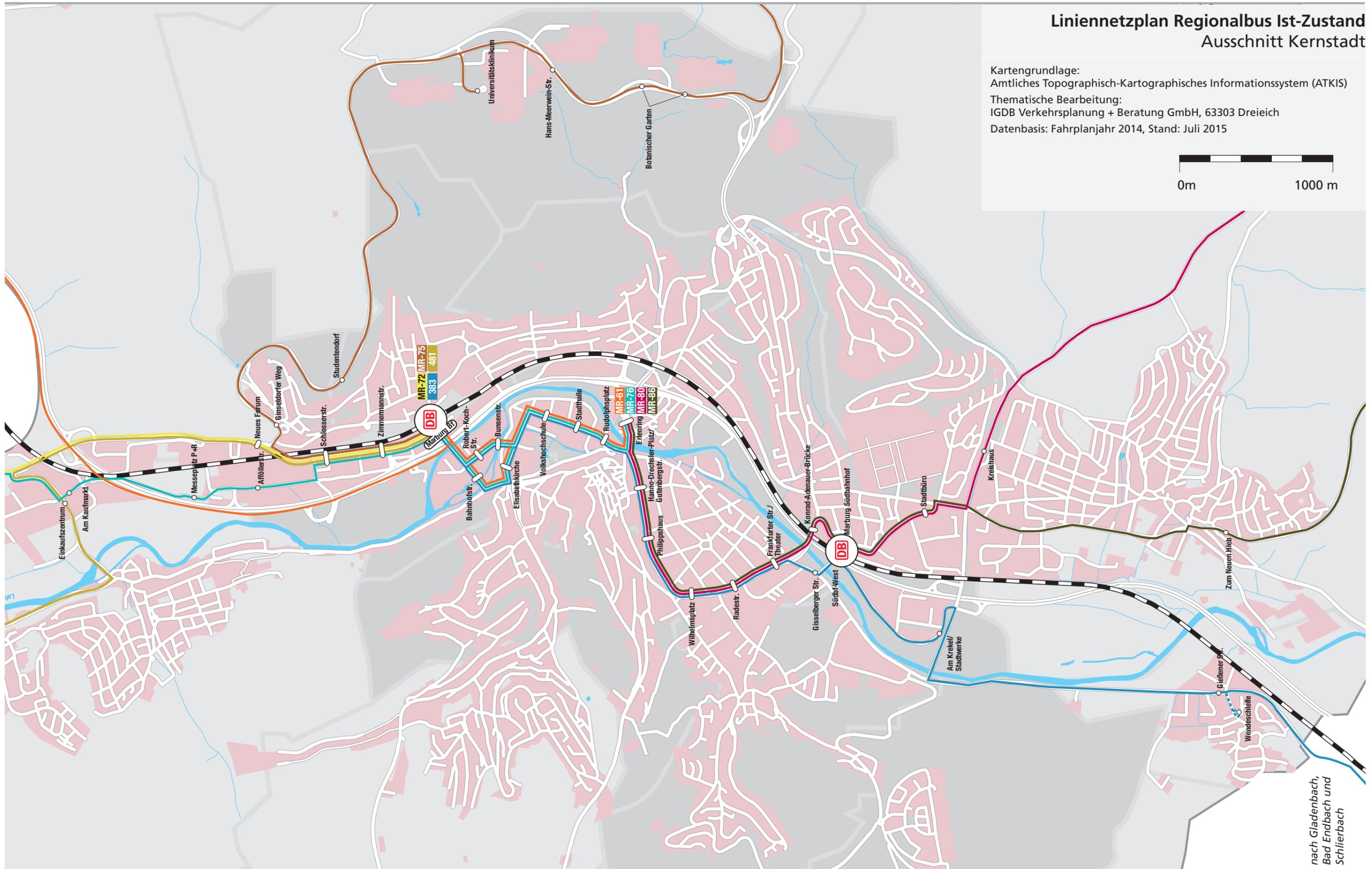
Verkehrstag: A: Montag bis Freitag
AS: Montag bis Freitag an Schultagen
AV: Montag bis Freitag in der Vorlesungszeit
AF: Montag bis Freitag an schulfreien Tagen
AvF: Montag bis Freitag in der vorlesungsfreien Zeit
6: Samstag
7: Sonn- und Feiertag

Fahrzeugeinsatz:

Midi: Midibus
Solo: Solobus
Gelenk: Gelenkbus
Kleinbus: VW Bus u.ä. Fahrzeuge

Linienetzplan Regionalbus Ist-Zustand Ausschnitt Kernstadt

Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich
Datenbasis: Fahrplanjahr 2014, Stand: Juli 2015

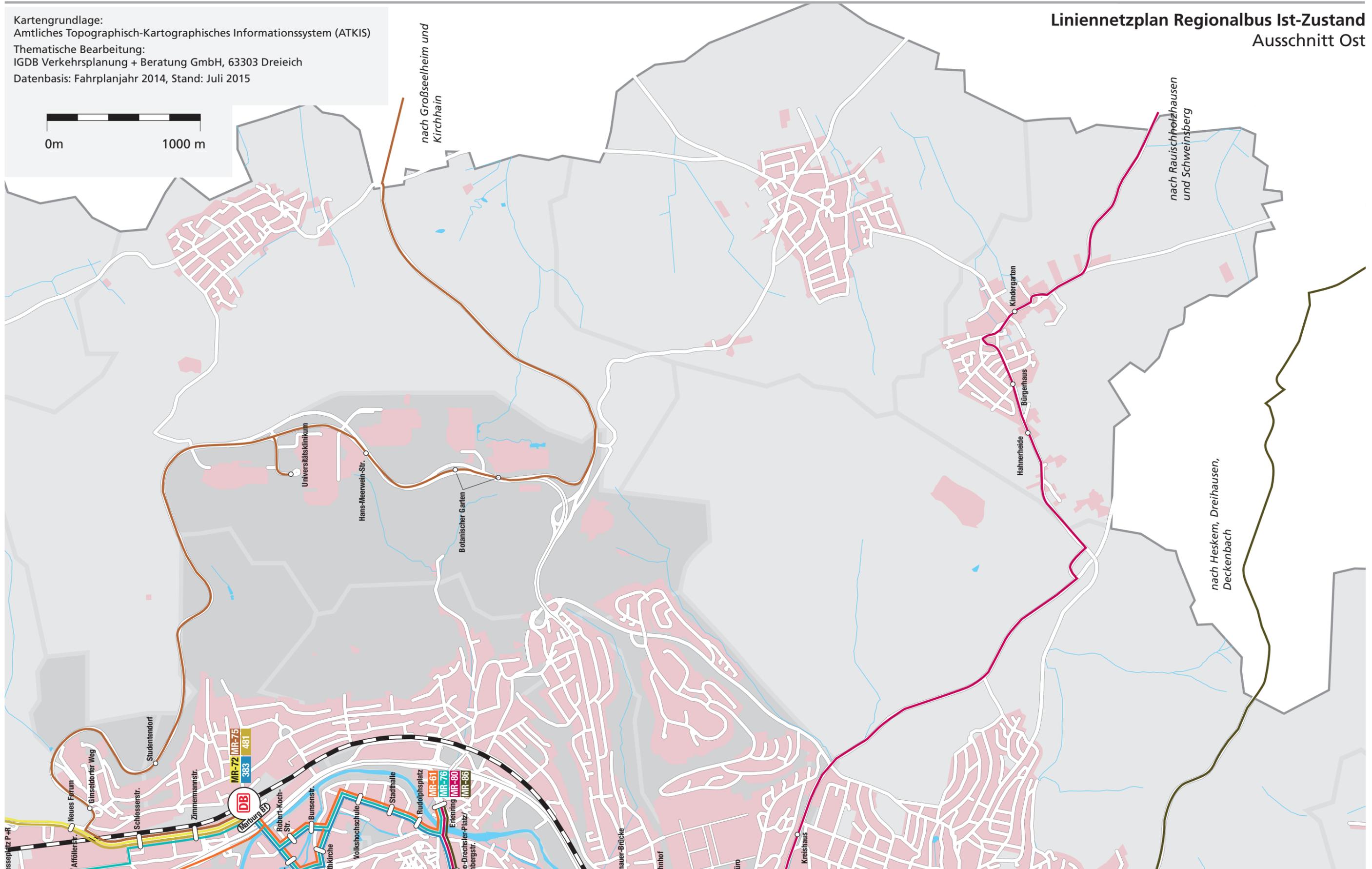


nach Gladenbach,
Bad Endbach und
Schlierbach

Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich
Datenbasis: Fahrplanjahr 2014, Stand: Juli 2015

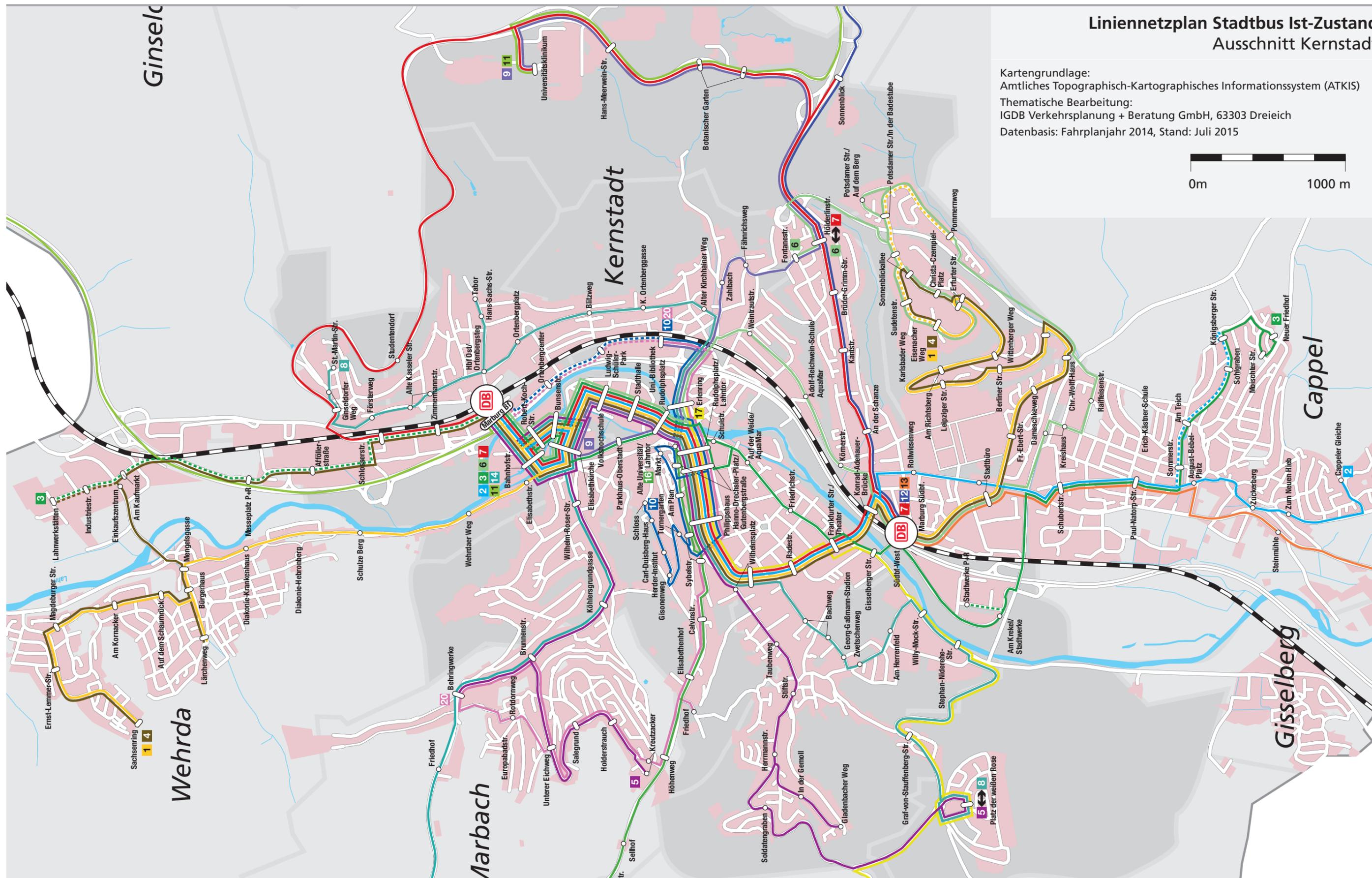


Linienetzplan Regionalbus Ist-Zustand Ausschnitt Ost

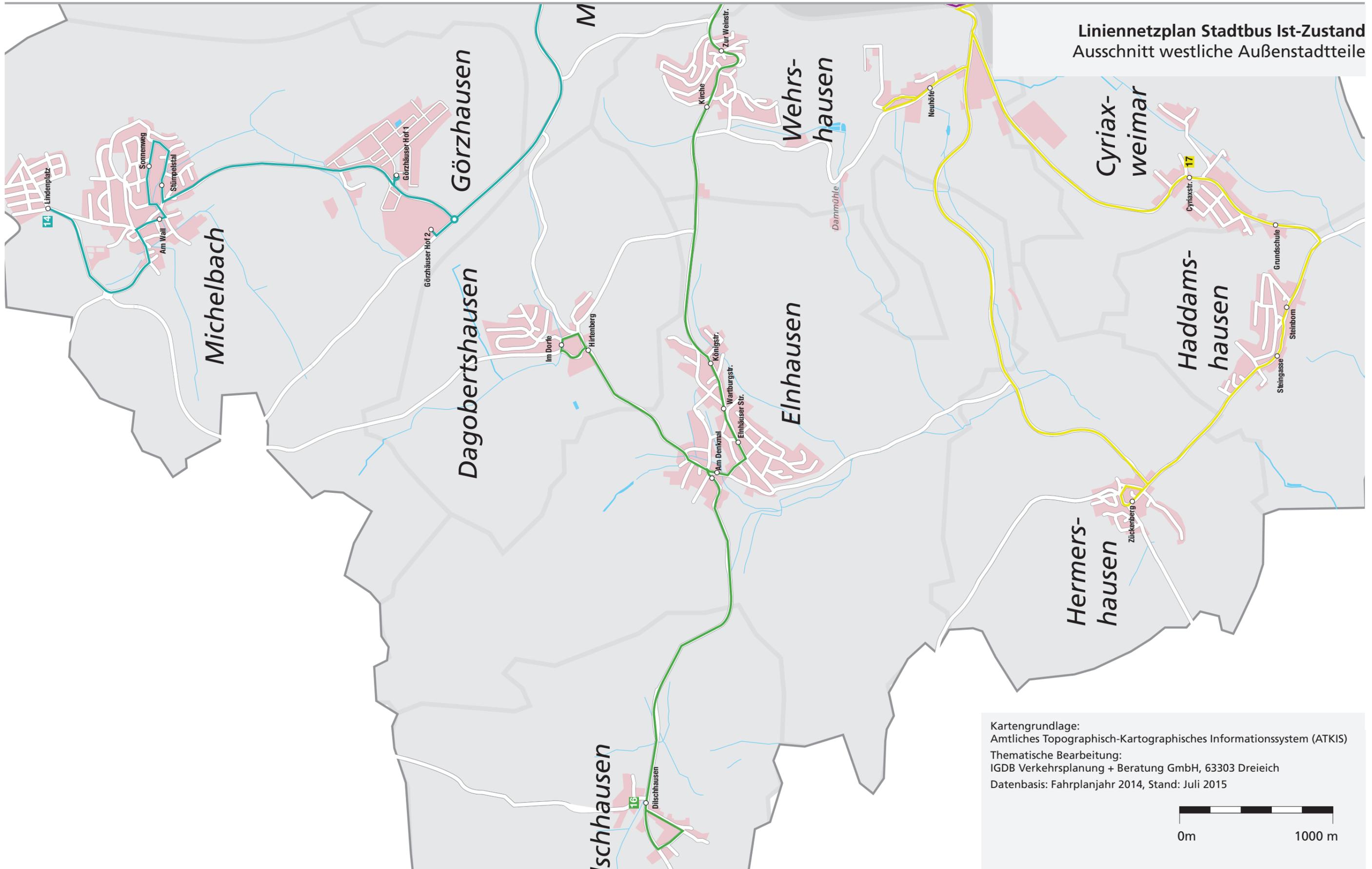


Liniennetzplan Stadtbus Ist-Zustand Ausschnitt Kernstadt

Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich
Datenbasis: Fahrplanjahr 2014, Stand: Juli 2015



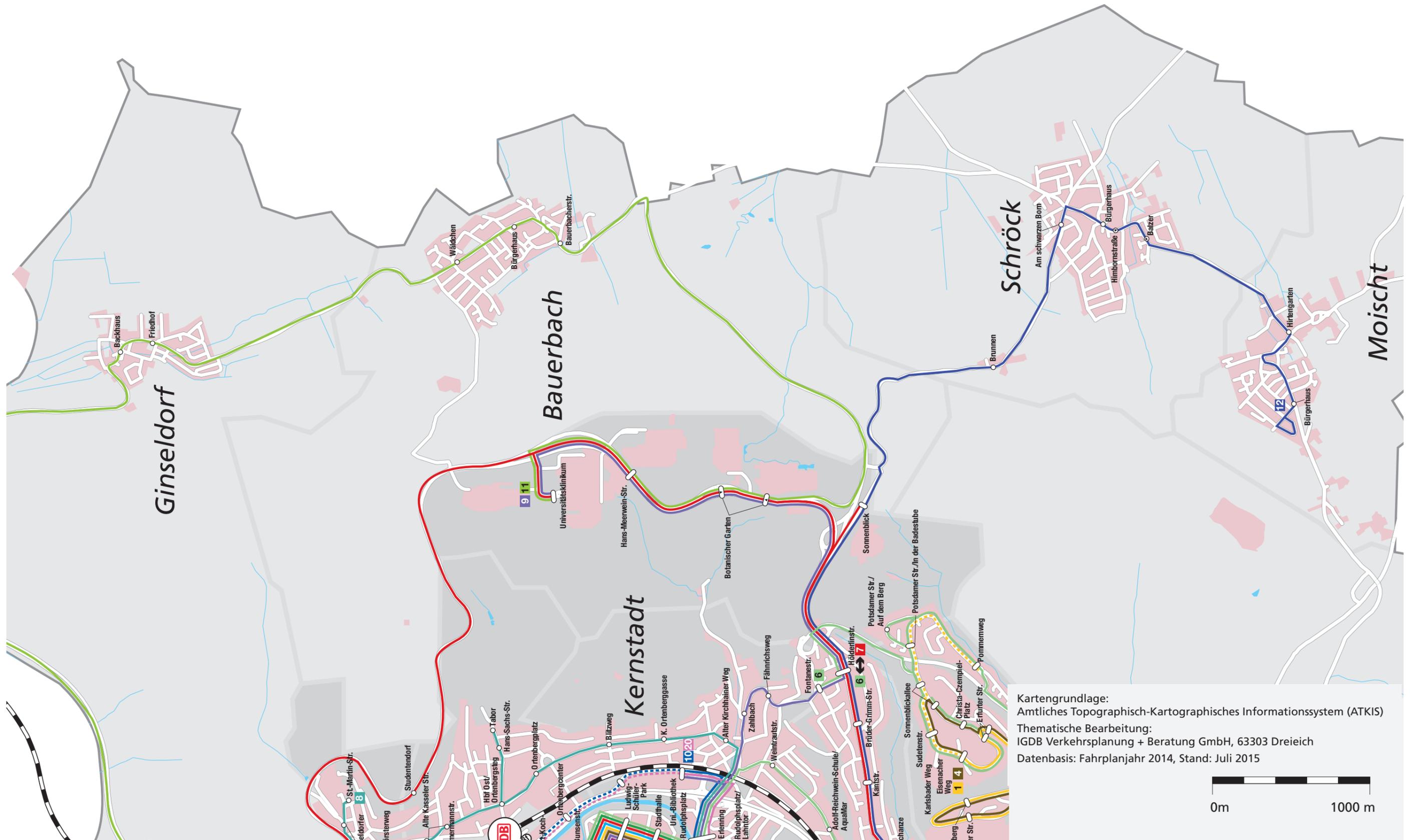
Linienetzplan Stadtbuss Ist-Zustand
Ausschnitt westliche Außenstadtteile



Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich
Datenbasis: Fahrplanjahr 2014, Stand: Juli 2015

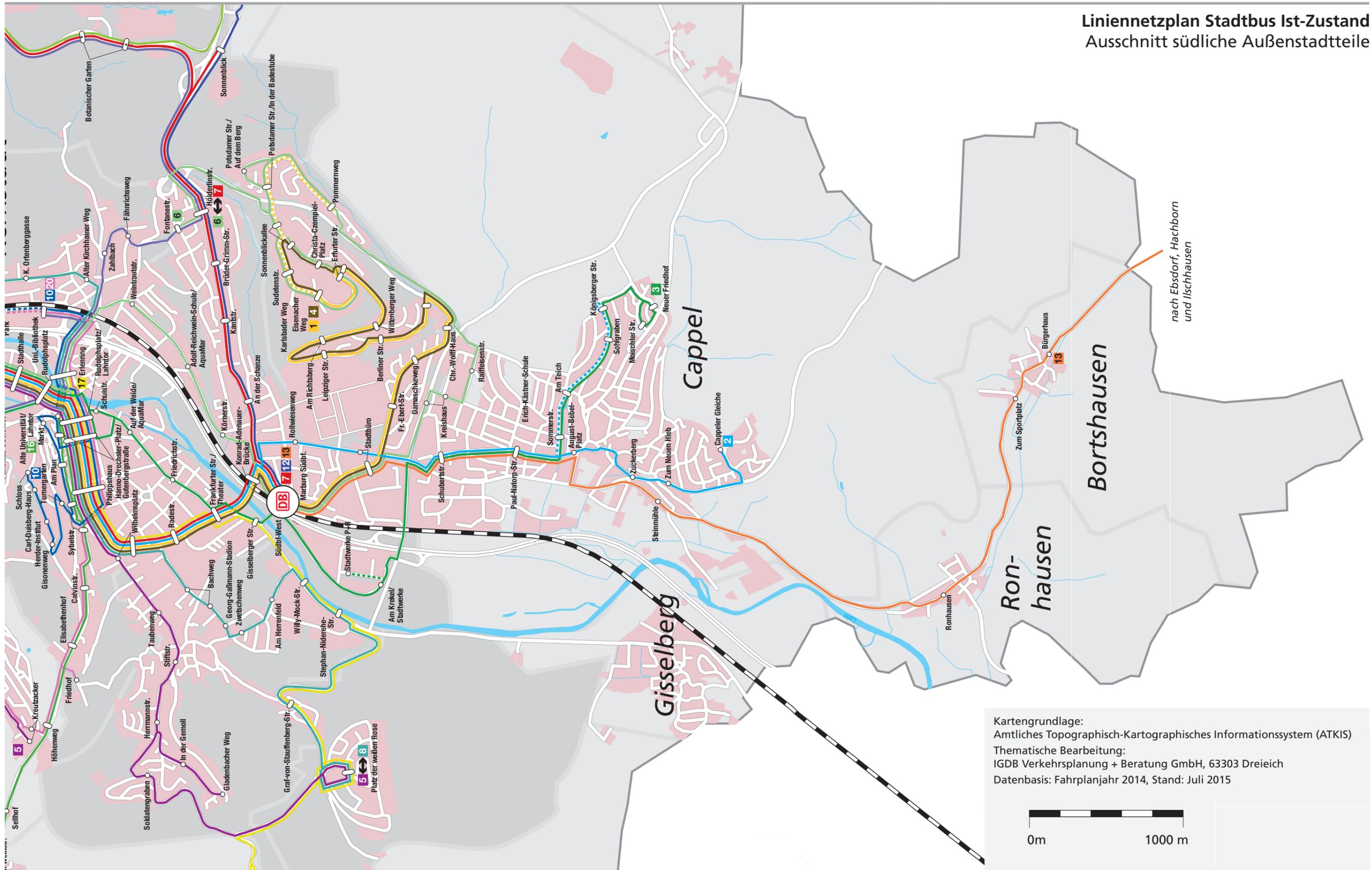


Linienetzplan Stadtbus Ist-Zustand
Ausschnitt östliche Außenstadtteile



Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich
Datenbasis: Fahrplanjahr 2014, Stand: Juli 2015

Linienetzplan Stadtbus Ist-Zustand
Ausschnitt südliche Außenstadtteile

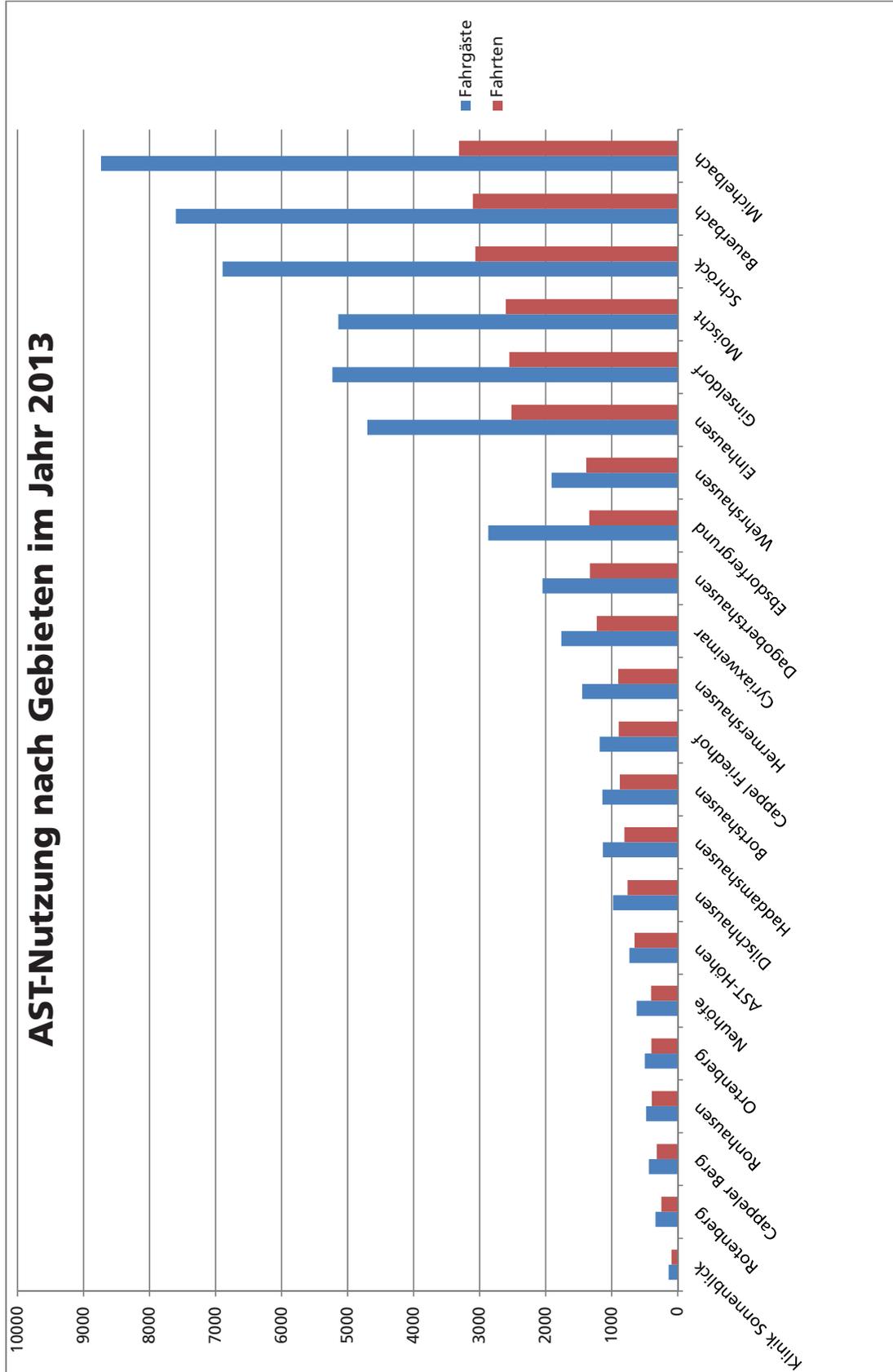


Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich
Datenbasis: Fahrplanjahr 2014, Stand: Juli 2015

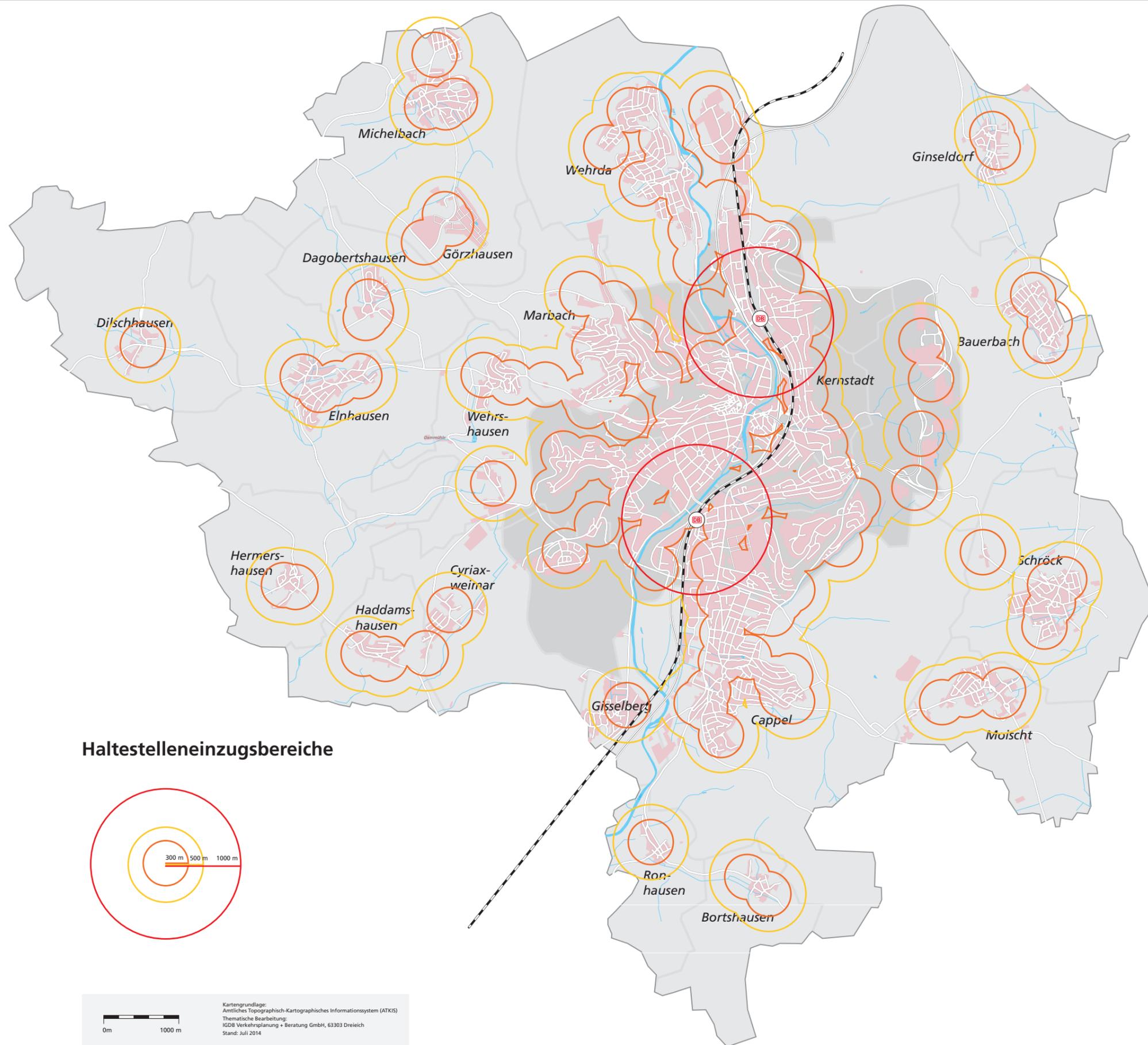


nach Ebsdorf, Hachborn
und Ilshausen

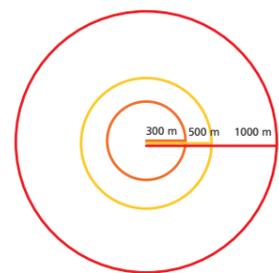
Fahrgastzahlen Anruf-Sammeltaxi nach Verkehrsgebieten im Jahr 2013



Haltestelleneinzugsbereiche (300m-, 500m-Radius)



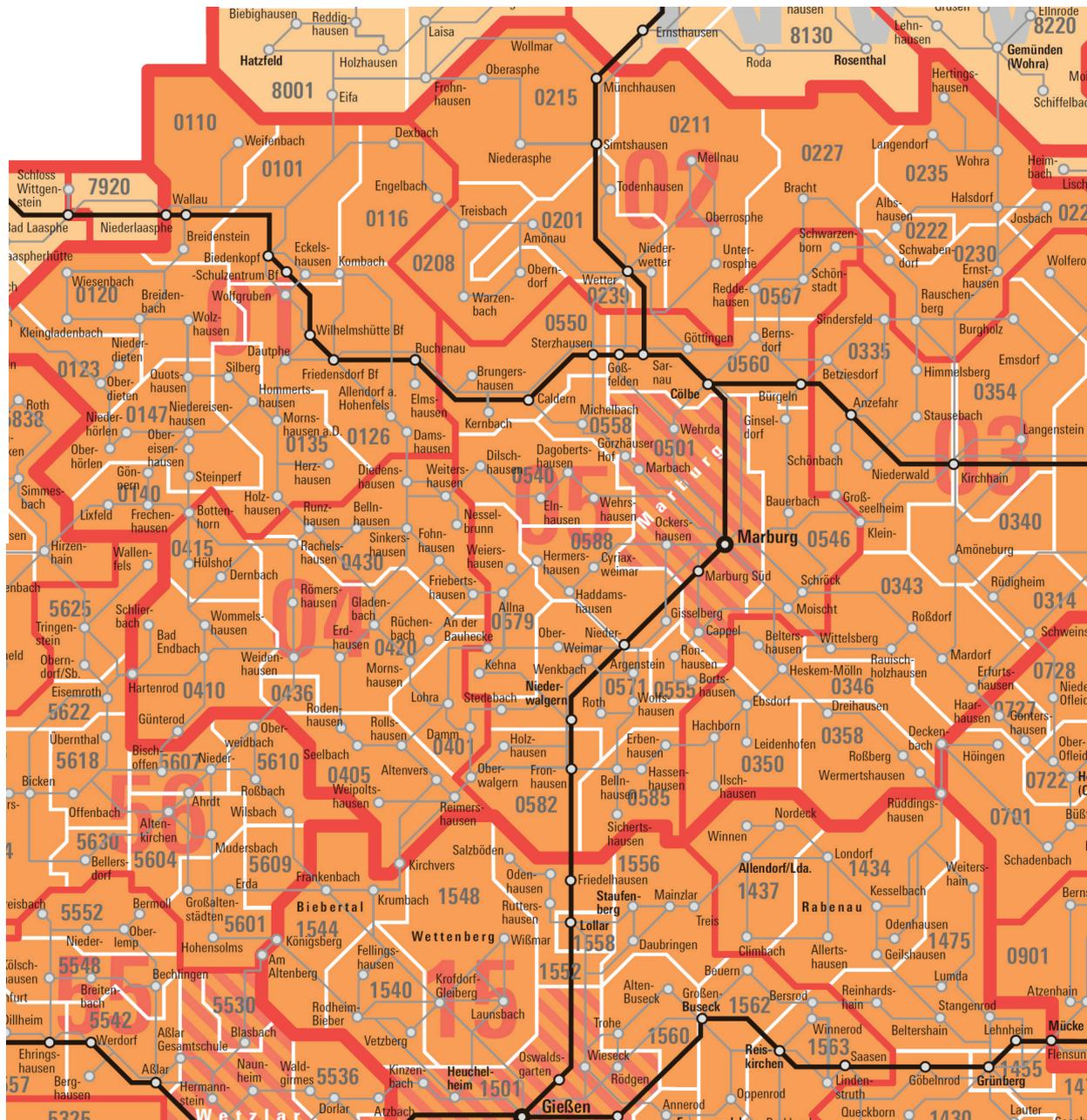
Haltestelleneinzugsbereiche



0m 1000m

Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich
Stand: Juli 2014

RMV-Tarifwabenplan Ausschnitt Marburg und Umgebung



Quelle: RMV-Tarifwabenplan, Stand: 14.12.2014

RMV-Preisliste für das Stadtgebiet Marburg

Im Rahmen der Tariffestsetzungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wird folgendes Preisblatt bekanntgegeben:



Preisblatt Öffentlicher Personennahverkehr

Preise in Euro, gültig ab 01.01.2016

STADTWERKE
MARBURG
Consult GmbH

Fahrkartenart	Kunden- gruppe	Vertriebsinfo	Stadtpreisstufe Marburg Kernstadt	Preis- stufe 1	Preis- stufe 2	Preis- stufe 3	Preis- stufe 4	Preis- stufe 5	Preis- stufe 6	Preis- stufe 7	
Einzelfahrt	Erwachsene		2,15	2,00	2,50	3,00	4,65	8,25	11,80	15,25	
	Kinder		1,30	1,20	1,50	1,80	2,80	4,95	7,10	9,15	
Gruppen- tageskarte	Erw. und Kinder	bis zu 5 Personen	7,80	6,80	8,50	10,40	15,80	28,00	34,50	44,00	
Tageskarte	Erwachsene		4,20	3,90	4,90	5,85	9,10	16,10	23,00	29,70	
	Kinder		2,55	2,35	2,90	3,50	5,45	9,65	13,85	17,85	
Wochenkarte	Erwachsene		12,90	12,70	20,00	25,60	38,80	51,90	65,00	78,10	
	Auszubildende		10,10	9,90	15,60	20,00	30,30	40,50	50,70	60,90	
Monatskarte	Erwachsene		44,00	43,10	68,10	87,00	132,00	176,50	221,00	265,50	
	Auszubildende		34,30	33,60	53,10	67,90	103,00	137,70	172,40	207,10	
9-Uhr- Monatskarte	Erwachsene		37,50	36,60	54,50	69,60	105,60	132,40	165,80	199,10	
65-plus- Monatskarte	ab 65 Jahre		37,50	35,60	50,60	61,80	89,60	119,30	133,70	150,00	
Einzelzuschlag	Erw. und Kinder			1,50	1,50	1,50	1,50	2,00	3,50	5,00	6,50
	Auszubildende	Abbuchung 8x	37,05	36,20	57,10	73,00	110,50	147,70	184,90	222,20	
CleverCard		Abbuchung 1x / Barzahlung	290,50	283,80	447,70	572,30	866,30	1.158,00	1.449,60	1.742,00	
	Jahreskarte	Erwachsene	Abbuchung 10x	44,00	43,10	68,10	87,00	132,00	176,50	221,00	265,50
		Abbuchung 1x / Barzahlung	431,20	422,40	667,40	852,60	1.293,60	1.729,70	2.165,80	2.601,90	
9-Uhr- Jahreskarte	Erwachsene	Abbuchung 10x	37,50	36,60	54,50	69,60	105,60	132,40	165,80	199,10	
	Erwachsene	Abbuchung 1x / Barzahlung	367,50	358,70	534,10	682,10	1.034,90	1.297,50	1.624,80	1.951,20	
65-plus- Jahreskarte	ab 65 Jahre	Abbuchung 10x	37,50	35,60	50,60	61,80	89,60	119,30	133,70	150,00	
		Abbuchung 1x / Barzahlung	367,50	348,90	495,90	605,60	878,10	1.169,10	1.310,30	1.470,00	
Anschlussfahrkarte für Zeitkarten der			Preisstufe der benötigten Einzelfahrkarte								
			Preisstufe 1	Preisstufe 2	Preisstufe 3	Preisstufe 4	Preisstufe 5	Preisstufe 6	Preisstufe 7		
Preisstufe 1	Erwachsene			1,90	2,35	3,80	7,10	10,60	14,20		
	Kinder			1,15	1,40	2,30	4,25	6,40	8,50		
Preisstufe 2	Erwachsene			1,90	2,25	3,40	6,65	9,90	13,25		
	Kinder			1,15	1,35	2,05	4,00	5,95	7,95		
Preisstufe 3	Erwachsene			1,90	2,10	2,80	5,25	7,90	10,70		
	Kinder			1,15	1,25	1,70	3,15	4,75	6,45		
Preisstufe 4	Erwachsene			1,90	2,00	2,40	4,35	6,40	8,55		
	Kinder			1,15	1,20	1,45	2,60	3,85	5,15		
Preisstufe 5	Erwachsene			1,90	1,95	2,25	2,95	4,45	6,10		
	Kinder			1,15	1,15	1,35	1,80	2,70	3,65		
Preisstufe 6	Erwachsene			1,90	1,95	2,15	2,25	3,25	4,25		
	Kinder			1,15	1,15	1,30	1,35	1,95	2,55		

RMV-Mobilitätszentrale der Stadtwerke Marburg

Universitätsstraße 1 • 35037 Marburg

Tel.: (0 64 21) 205-228 • Fax: (0 64 21) 205-373 • Tel. AST: (0 64 21) 205-205

www.stadtwerke-marburg.de

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr

Mindestanforderungen an die Qualität der Fahrzeuge für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Marburg

Fahrzeugkategorie			A					B					C				
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Unterategorie			Fahrzeuge für den AST-Einsatz	Midibus (8,00-10,50 m)	Standardfahrzeug (11,50-13,50 m)	Gelenkbus (17,00-20,00 m)	Buszug normal	Fahrzeuge für den AST-Einsatz	Midibus (8,00-10,50 m)	Standardfahrzeug (11,50-13,50 m)	Gelenkbus (17,00-20,00 m)	Buszug normal	Fahrzeuge für den AST-Einsatz	Midibus (8,00-10,50 m)	Standardfahrzeug (11,50-13,50 m)	Gelenkbus (17,00-20,00 m)	Buszug normal
Fahrzeugtyp																	
Ausstattung																	
Sitzplätze inkl. Fahrerplatz und Notsitze [Gesamtfahrgastzahlen laut Herstellerangaben]	5-9	[5-9]	X					X									
	9-29	[20-35]		X					X					X			
	30-55	[60-90]			X					X					X		
	47-70	[85-190]				X					X					X	
	>100	[>100]					X					X					
Abgasnorm, Motorisierung, Antrieb	Euro 2 und darunter														X	X	
	Euro 3														X	X	
	Euro 4									X	X	X	X		X	X	
	Euro 5		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	
	EEV		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	
	Euro 6		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	
	Hybrid		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	
	Gas		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	
	minimale Motorisierung Gasantrieb		90 kW	180 kW	200 kW	220 kW	260 kW	70 kW	180 kW	200 kW	220 kW	260 kW		110 kW	180 kW	200 kW	
	minimale Motorisierung sonstige Antriebe		90 kW	180 kW	220 kW	260 kW	260 kW	70 kW	180 kW	200 kW	220 kW	260 kW		110 kW	180 kW	200 kW	
Getriebeauslegung		angepasst an die topographischen Gegebenheiten					angepasst an die topographischen Gegebenheiten					keine Vorgabe					
Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche			X	X	X	X		X	X	X	X	X			X	X	

Fahrzeugkategorie		A					B					C				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Unterategorie		Fahrzeuge für den AST-Einsatz	Midibus (8,00-10,50 m)	Standard-fahrzeug (11,50-13,50 m)	Gelenkbus (17,00-20,00 m)	Buszug normal	Fahrzeuge für den AST-Einsatz	Midibus (8,00-10,50 m)	Standard-fahrzeug (11,50-13,50 m)	Gelenkbus (17,00-20,00 m)	Buszug normal	Fahrzeuge für den AST-Einsatz	Midibus (8,00-10,50 m)	Standard-fahrzeug (11,50-13,50 m)	Gelenkbus (17,00-20,00 m)	Buszug normal
Fahrzeugtyp																
Mindestanzahl Türen	Einzeltüren	1	0-1				1	0-1					0-1			
	Doppeltüren (Durchgangsbreite 1.250 mm)		1-2	3	4	4		1-2	2	3	4		1-2	2	3	
Fahrzeughöchster und Durchschnittsalter nach Fahrzeugkategorie	bis 8 Jahre	X	X	X	X	X	X									
	bis 14 Jahre					X ³		X	X	X	X					
	bis 20 Jahre					X ³					X ³		X	X	X	
	Durchschnittsalter ⁴	max. 6 Jahre	max. 8 Jahre (bei Buszügen nur Zugfahrzeug)				max. 6 Jahre	max. 12 Jahre					max. 12 Jahre			
Farbgestaltung und Werbung [Außen und Innenraum]	vom Aufgabenträger vorgegebene RAL-Töne	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	
	Werbefläche außen möglich		X	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	
	Werbefläche innen hinter Fahrer und am Stehperron (Schaukasten)		X	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	

Anmerkungen:

- X¹ mindestens ein barrierefreies AST-Fahrzeug für die Beförderung von Rollstuhlnutzern im eigenen Rollstuhl
- X² Stehperron ohne Anlehnplatte möglich
- X³ nur zulässig für Busanhänger
- 4 Durchschnittsalter der Flotte bezogen auf die Fahrzeugkategorie

Mindeststandards für die Ausstattung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Infrastruktur-/Ausstattungs-elemente	SF	E	C und D	A und B
bauliche Anlage des Haltestellenbereichs				
(verkehrs-)sichere Anlage	X	X	X	X
Konfliktarme Gestaltung (Ein-/Aussteiger), ausreichend breiter Aufstellraum für wartende Fahrgäste, Kinderwagen, Rollstuhl etc.		(X)	X	X
behindertenfreundliche Anlage (Hochbord mindestens 18 cm, taktile Leitstreifen usw.)	(X)	(X)	X	X
befestigte Wartefläche	(X)	(X)	X	X
hindernisfreie Fläche mind. 2,5 x 2,5 m in Höhe der zweiten Bustür (für 180-Grad-Wende für Rollstuhlfahrer)	(X)	(X)	X	X
überdachter Wartebereich mit transparenten Seitenwänden		(X)	X	X
Sitzgelegenheit im Wartebereich		(X)	X	X
Beleuchtung im überdachten Bereich (sofern außerhalb geschlossener Ortschaften technisch realisierbar)		(X)	X	X
Beleuchtung des Haltestellenbereichs (sofern außerhalb geschlossener Ortschaften technisch realisierbar)	X	X	X	X
optische/bauliche Abgrenzung gegenüber sonstigem Verkehrsraum	(X)	(X)	X	X
Ausstattungs-komponenten				
Haltestellenschild im RMV-Design	X	X	X	X
beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine im RMV-Design	*	(X)	X	X
Fahrplankasten im RMV-Design (anstatt Vitrine)	*	X		
Abfallbehälter	*	X	X	X
Angaben über Linienbedienung (über die Aushangfahrpläne hinaus)	(X)	(X)	(X)	X
Aushangfahrplan (gem. RMV-Vorgabe)	(X)	X	X	X
Liniennetzplan topographisch Format ca. A2				X
Liniennetzplan schematisch Format ca. A3			X	X
Tarifinformation	*	(X)	C (D)	X
Kombination Tarifinformation / schem. LNP Format mindestens A4		(X)	D	
Haltestellenbelegungsplan	*		C (D)	X
Umgebungsplan			(X)	X

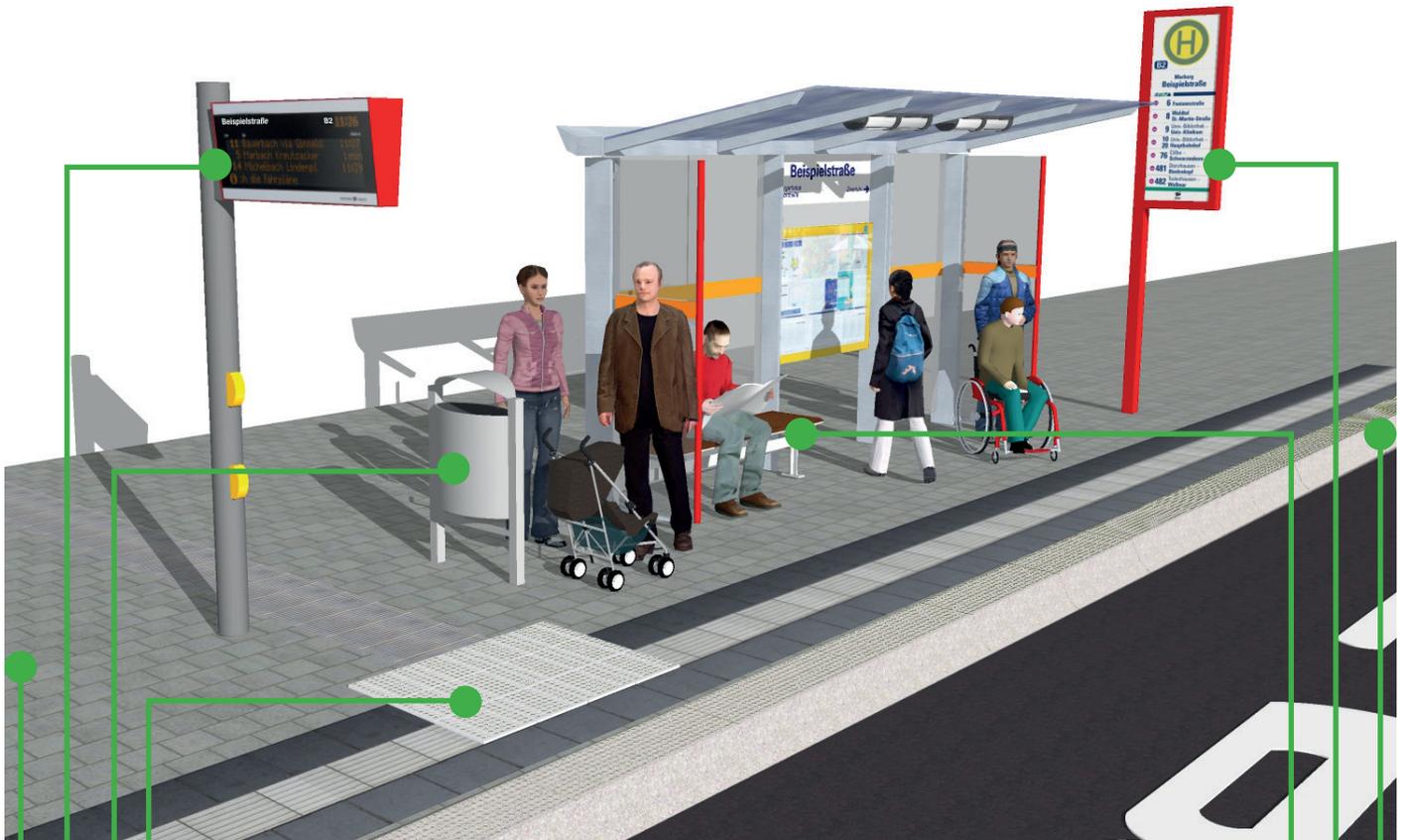
Infrastruktur-/Ausstattungs-elemente	SF	E	C und D	A und B
betriebliche Hinweise (Sonderinformatio-nen)	(X)	X	X	X
DFI-Anzeige mit akustischer Ausgabe	*		(X)	X
Bussteig- bzw. Haltepositionsbezeichnung	*	(X)	(X)	X
Wegweiser innerhalb größerer Haltestellen-bereiche	*		(X)	X
Beschriftung „Nur Ausstieg“	X			
Lautsprecher	*			(X)
Uhr	*			X
Fahrkartenautomat	*			(X)
behindertengerechte Toilette	*			(X)
Videoüberwachung (unter Beachtung des Datenschutzes)	*			(X)
Notrufsäule	*			(X)
Haltestellenumfeld				
(verkehrs-)sichere Zuwegung	X	X	X	X
Fernhinweis auf die Haltestelle				X
Wegweiser zur Haltestelle			(X)	X
Wegweiser zu Zielen	(X)	(X)	(X)	X
Flächen für Bike+Ride	*	(X)	(X)	X
Hinweis auf Bike+Ride im Straßenraum	*	(X)	(X)	X
Flächen für Park+Ride	*		(X)	X
Hinweis auf Park+Ride im Straßenraum	*		(X)	X
Flächen für Kiss+Ride (Kurzzeitparkplätze)	*			(X)
Hinweis auf Kiss+Ride im Straßenraum	*			(X)
Taxistand	*			(X)
Fahrkartenvorverkaufsstelle	*			(X)

X Mindestausstattung (X) situations- oder nachfragebedingte Zusatzausstattung
 * Ausstattungselement richtet sich bei Ausstiegspositionen (SF) ggf. nach der Kategorie der Haltestelle (A, B, C, D oder E), der die Ausstiegsposition angehört.

[eigener Entwurf; in Anlehnung an RMV 1997]

Beispiel Haltestellenausstattung

Die Grafik stellt exemplarisch die Ausstattungselemente einer Bushaltestelle dar. Die Ausstattung einer Haltestelle mit Fahrgastunterständen und DFI richtet sich nach der Verkehrsbedeutung und dem Fahrgastaufkommen der jeweiligen Haltestelle.



Taktiler Leitsystem für Sehbehinderte mit Aufmerksamkeitsfeld an vorderer Einstiegsposition

seperat stehender Abfallbehälter, um Geruchsbelästigung zu vermeiden und optimale Zugänglichkeit zu den Fahrplankästen zu erreichen

Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit Sprachausgabe für Sehbehinderte: Standort an vorderer Einstiegsposition.

Breite Wartefläche (vom Bordstein bis Geh- bzw. Radweg) sollte mindestens 2,50 m betragen

beleuchteter Fahrgastunterstand mit Bank und Informationsvitrine. Der Abstand zwischen Fahrgastunterstand und Bordstein beträgt mindestens 1,50 m

Haltestellenschild mit Angabe der Linien und Endhaltestellen. An Haltestellen ohne Informationsvitrine mit Fahrplankästen ausgestattet. Bei Haltestellen ohne DFI befindet sich der Standort vor dem taktilen Aufmerksamkeitsfeld an der vorderen Einstiegsposition

Busbord mit einer Höhe von 22-24 cm, mindestens aber 20 cm

RMV-Vorgaben zur Haltestellenbeschriftung

Haltestellen-H:

Position: mittig in Rundung
ca. 40 mm Weißraum um das H
Farbe, Schrift und Proportionen
entsprechend StVO-Zeichen 224

RMV-Logo und Logobalken:

Ausrichtung: nach RMV-Richtlinien
Höhe: 30 mm
Zwischenraum: 20 mm

Verkehrsmittelpiktogramme:

Position: 20 mm vom linken Rand
Zeichen: RmvPi_0902
Versalhöhe: 50 mm
Position: mittig
Farben:
Straßenbahn: RAL 2009 Verkehrsorange
Bus: RAL 4006 Verkehrspurpur
alle übrigen Verkehrsmittelpiktogramme:
RAL 9017 Verkehrsschwarz

Liniennummer:

Bis zu 4-stellige Liniennummern sind
möglich, bei längerer Ziffernfolge bitte
Kontakt mit RMV-Marketing aufnehmen.
Farbe: RAL 5002 Ultramarinblau
Position: rechtsbündig 20 mm vor Zielhaltestelle
Schriftart: LT Univers condensed bold
Versalhöhe: 50 mm
Vertikaler Satzbeginn:
75 mm von der Moduloberkante

RMV-Abschlussbalken:

Position: am unteren Ende des geraden
Teils des Haltestellen-Schildes
Farbe: RAL 6033 Minntürkis
Höhe: 30 mm

Raum für LNG-/VVU-Logo

Position: rechtsbündig zu gedachter
senkrechter Mittellinie
20 mm Abstand vom RMV-Abschlussbalken

Rahmenfarbe:
RAL 5002 Ultramarinblau

Farbe Haltestellenschild:
RAL 9003 Signalweiß

Haltestellen-Name:

Farbe: RAL 5002 Ultramarinblau
Position: mittig
Abstand zu Haltestellen-H 40 mm (bis Mittellängen 1. Zeile)
Schriftart: LT Univers condensed bold
Versalhöhe: 30 mm
Zeilenabstand: 30 mm (von Schriftlinie
bis Mittellängen nächste Zeile)
Einzeiliger Haltestellen-Name:
Versalhöhe: 50 mm
Abstand Schriftlinie – RMV-Logo-Balken = 60 mm
Zweizeiliger Haltestellen-Name:
Abstand Schriftlinie – RMV-Logo-Balken = 40 mm

Modul:

Vertikaler Modulbeginn: 20 mm unter RMV-Logo-Balken
Modulhöhe: 100 mm

Zielhaltestellen/Linienende:

Vertikaler Satzbeginn: 75 mm von der Moduloberkante
Farbe: RAL 5002 Ultramarinblau
Position: linksbündig
Schriftart: LT Univers condensed bold
Versalhöhe: 30 mm

Zweizeilige Zielhaltestellen/Linienenden:

Vertikaler Satzbeginn: 45 mm von der Moduloberkante
Zeilenabstand: 40 mm

Horizontales Satzende: 20 mm vor Schilderrand

»Reserve«

1 Modul für künftig noch hinzukommende Linien

Modul:

Vertikaler Modulabschluss: 20 mm über RMV-Abschlussbalken

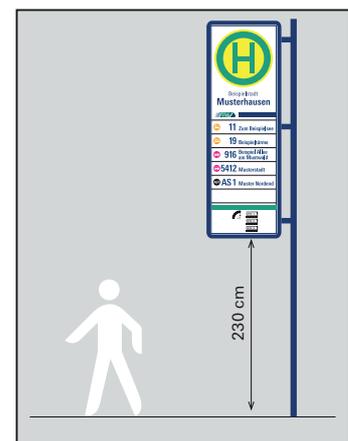
Verkehrsunternehmen (optional)

Position: linksbündig zu gedachter senkrechter Mittellinie
je nach Anzahl der Verkehrsunternehmen



Beispiel Haltestellenbeschriftung nach
Vorgaben des RMV

Quelle:
RMV-Haltestellen: Kennzeichnung und
Barrierefreiheit 8.2, Stand 11.05.2004



	
	
<h2>Marburg Erlenring</h2>	
	
	<h3>6 Fontanestraße</h3>
	<h3>8 Waldtal St.-Martin-Straße</h3>
	<h3>9 Univ.-Bibliothek – Univ.-Klinikum</h3>
	<h3>10 Univ.-Bibliothek – 20 Hauptbahnhof</h3>
	<h3>76 Cölbe – Schwarzenborn</h3>
	<h3>481 Sterzhausen – Biedenkopf</h3>
	<h3>482 Todenhausen – Wollmar</h3>
	

Beispiel Umsetzung RMV-Beschriftungsvorgaben für Haltestelle Erlenring

Quelle:
IGDB-Verkehrplanung+Beratung GmbH

Beispiele Mängel Haltestellen in der Kernstadt



Haltestelle Volkshochschule:
 Konflikte zwischen Fußgängerverkehr und Platzbedarf wartende Fahrgäste. Masten- und Papierkorbwald. Keine barrierefreie Gestaltung.



Haltestelle Bahnhofstraße:
 Geringe Gehwegbreite bei zusätzlicher Einnengung durch Geschäftsauslagen. Keine barrierefreie Gestaltung. Minimale Haltestellenmöblierung



Haltestelle Elisabethstraße:
 Keine barrierefreie Ausstattung. Minimale Haltestellenmöblierung



Haltestelle Rudolphsplatz/Lahntor:
 Minimale Haltestellenmöblierung, unauffällige Platzierung des Haltestellenschildes.

Beispiele Mängel Haltestellen in der Kernstadt



Haltestelle Elisabethstraße:

Wetterschutz weit entfernt von Haltestellenpositionen. Keine zentrale Fahrgastinformationen. Fahrpläne nur an den auseinanderstehenden Masten.



Haltestelle Am Plan:

Keine ausreichende Kapazität der Fahrplan-kästen



Haltestelle Zimmermannstraße:

Parkplatz im Bereich der Haltestelle. Haltestellenmasten dicht nebeneinander. Haltestelle nicht barrierefrei ausgebaut.



Haltestelle Elisabethhof:

Durch geringe Gehwegbreite und Busbucht ist kein dichtes Heranfahren an die Haltestelle möglich. Engstelle und Umweg für Fußgänger.

Beispiel Mängel Haltestellenschilder Kernstadt



Beispiele Bunsenstraße, Elisabethkirche, Erlenring, Rudolphsplatz:

Obwohl es sich um moderne Schilder handelt, ist die Beschriftung bezüglich der Größe und Gestaltung nicht gemäß den RMV-Richtlinien zur Haltestellenbeschriftung ausgeführt. Dadurch ist sie zu klein und schlecht lesbar. Zudem fehlen oftmals die Endziele der Linien. Im Gegensatz dazu ist die Bussteigbezeichnung (z.B. „B2“) zu groß und dominant.

Beispiele Mängel Haltestellenzuwegungen in der Kernstadt



Zuwegung von Haltestelle **Adolf-Reichwein-Schule/Aqua Mar** zum Schwimmbad Aqua Mar: Keine klare und für Sehbehinderte erfassbare Wegeführung über den Aqua Mar-Parkplatz.



Zuwegung von Haltestelle **Auf der Weide/Aqua Mar** zum Aqua Mar: unauffällige Wegweisung zum Aqua Mar



Zuwegung von Haltestelle **Auf der Weide/Aqua Mar** zum Aqua Mar: Keine klare und für Sehbehinderte erfassbare Wegführung zum Schwimmbad



Haltestelle **Ginseldorfer Weg**: Zur Querung der stark befahrenen Panoramastraße stehen nur Inseln als Querungshilfen zur Verfügung

Beispiele Mängel Haltestellen in den Außenstadtteilen



Haltestelle Dagobertshausen Im Dorfe:
Geringe Gehwegbreite, Fahrplankästen nicht zugänglich, Haltestellenschild nicht nach RMV-Richtlinien.



Haltestelle Ginseldorf Backhaus:
Sehr schmaler Gehweg im Bereich der Haltestelle



Haltestelle Hermershausen Zückenberg:
Haltestellen mit Minimalausstattung, sehr schmale Gehwege und Aufstellfläche

Beispiele Mängel Haltestellen in den Außenstadtteilen



Haltestelle Einhausen Am Denkmal:
Wartehalle als Biotop vermittelt den Eindruck, dass die Haltestelle nicht mehr bedient wird



Haltestelle Ginseldorf Friedhof:
unauffälliges und eingewachsenes Haltestellenschild, Wartehalle nicht transparent und nachts unbeleuchtet

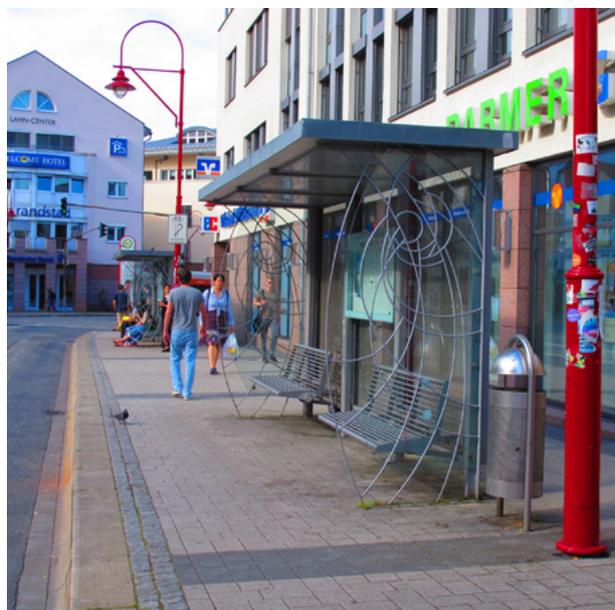


Haltestelle Bortshausen Bürgerhaus:
Wartehalle nicht an Haltestellenposition



Haltestelle Wehrhausen Zur Weinstraße:
Verweiste Wartehalle außerhalb der Haltestellenposition

Beispiele Mängel Barrierefreiheit



Haltestelle Rudolphsplatz (Position B2): Bereits mit Hochbord versehen, aber ohne taktile Leitstreifen für Sehbehinderte



Haltestelle Hanno-Drechsler-Platz/Gutenbergstraße: niedrige Bordsteine, Kopfsteinpflaster erschwert Befahrbarkeit mit Rollstuhl, Aufstellfläche für Fahrgastaufkommen knapp



Haltestelle Cappel August-Bebel-Platz: Haltestelle im Bereich von Fußgängerüberweg und Parkplätzen - Konflikt bei Erhöhung der Bordsteinhöhe im Bereich der Haltestelle



Haltestelle Wehrhausen Zur Weinstraße: Barrierefreier Ausbau erfordert breitere Gehwege um Zuwegung, Aufstellung sowie Aus- und Einstieg mit Rollstuhl oder Rollator zu ermöglichen

Beispiele Mängel Barrierefreiheit



Bei falscher Anfahrt der Busse an die Haltestelle kann barrierefreie Infrastruktur nicht ihren Nutzen entfalten. Schulungen und Sensibilisierung des Fahrpersonals sind daher nötig.



Wegen Belegung des eigentlich vorgesehen Bussteigs hält der Bus abseits des Bordes, wodurch ein barrierefreier Fahrgastwechsel nicht möglich ist.



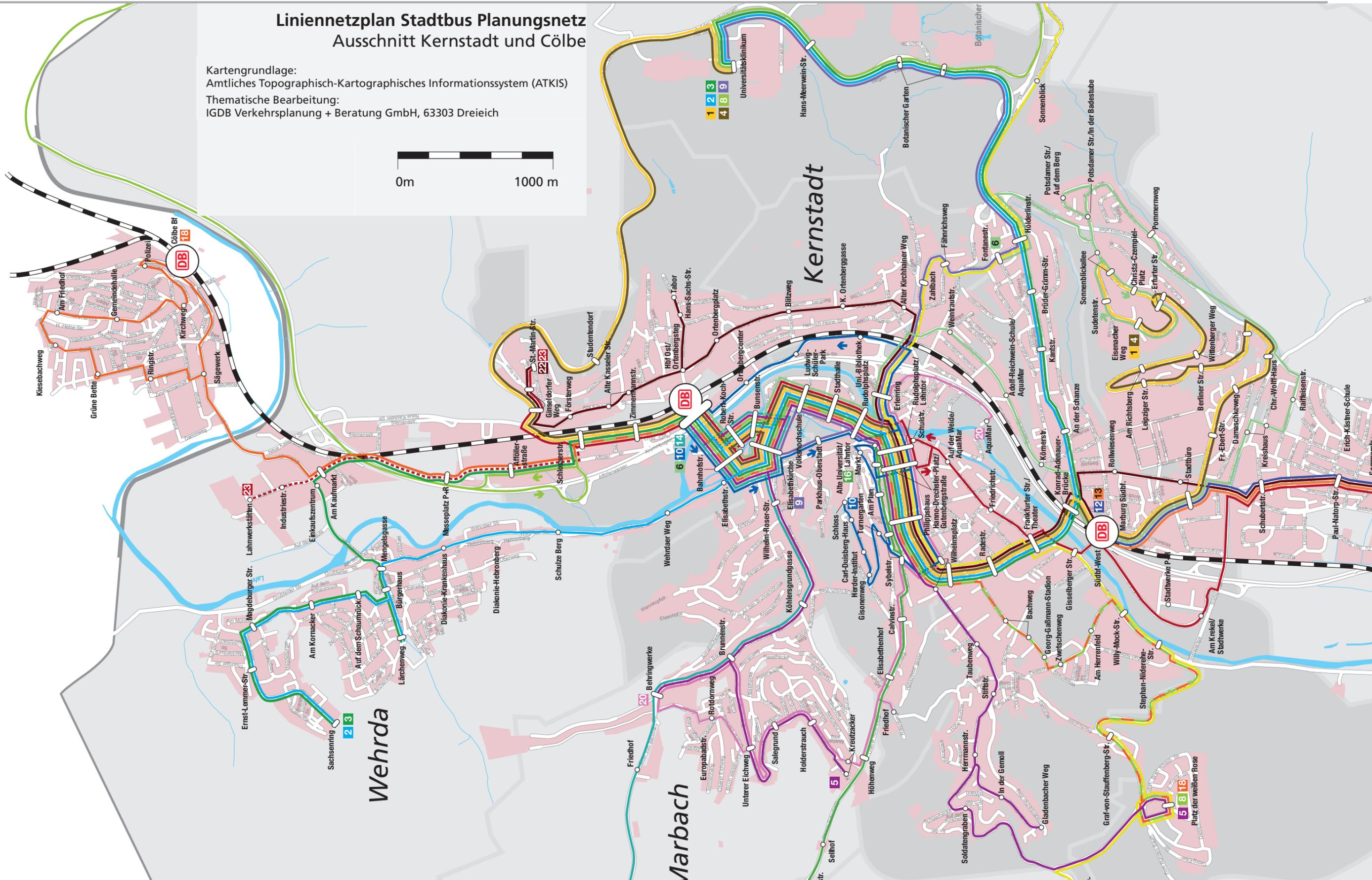
Bei dieser Spaltbreite ist ein Ein-/Ausstieg an der zweiten Tür erschwert und ein Ausklappen einer Rollstuhlrampe nicht möglich.

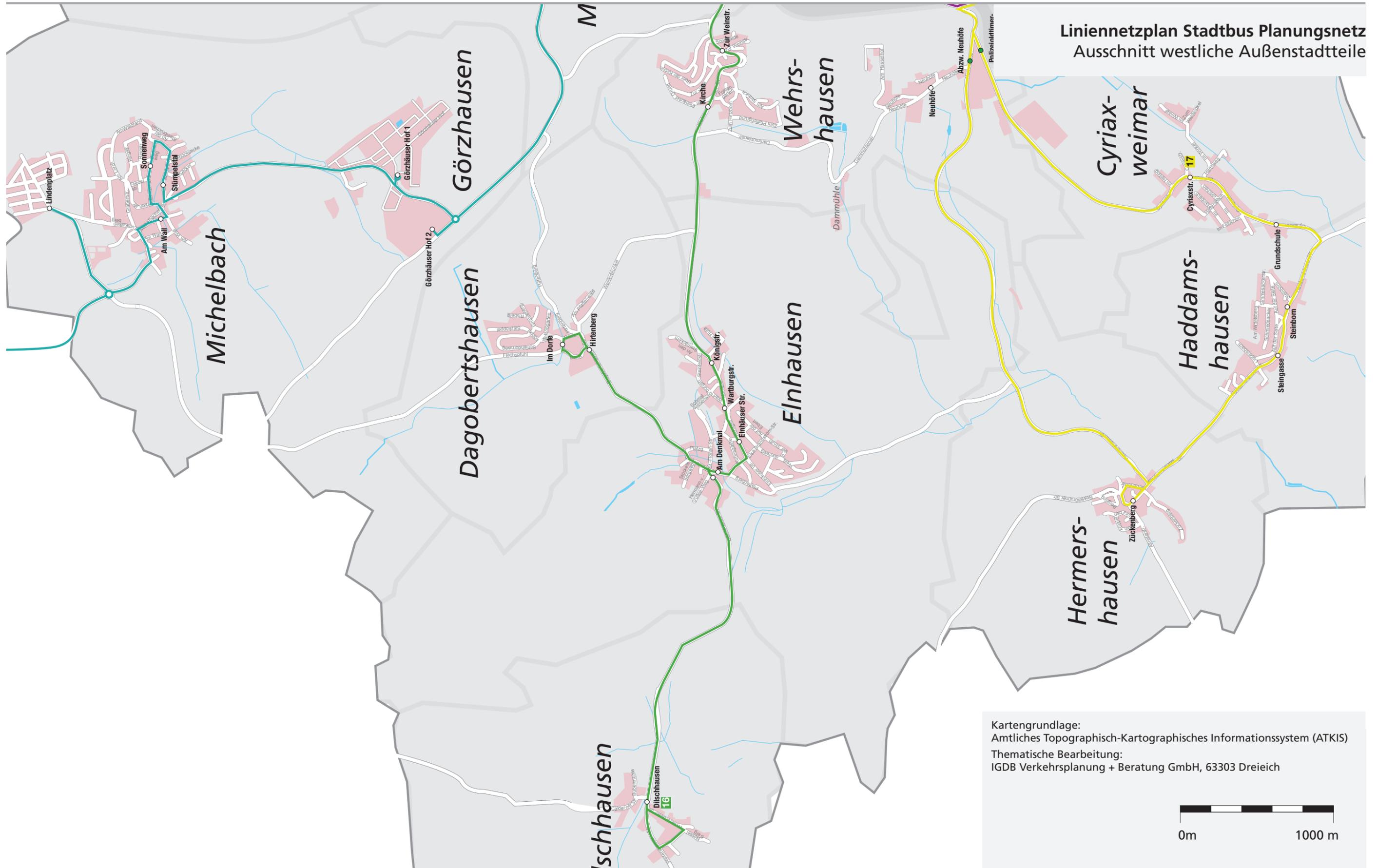


Haltestelle Gutenbergstraße: Sehbehinderte sind darauf angewiesen, dass Busse an der vorgesehenen Stelle halten. Lampenmast behindert Zugänglichkeit zu Fahrplankästen und motiviert zur behindernden Fahrradabstellung

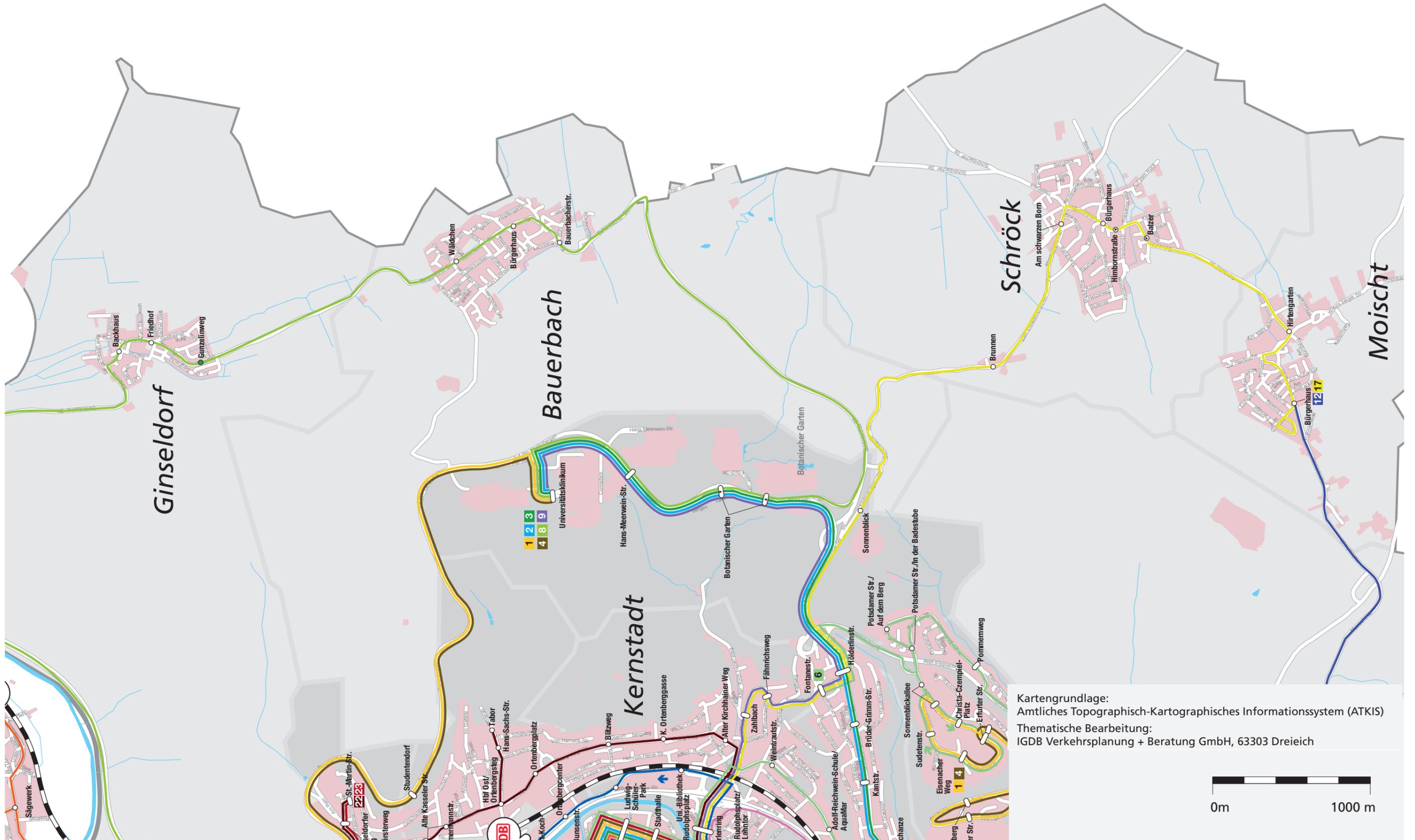
Liniennetzplan Stadtbus Planungsnetz Ausschnitt Kernstadt und Cölbe

Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich



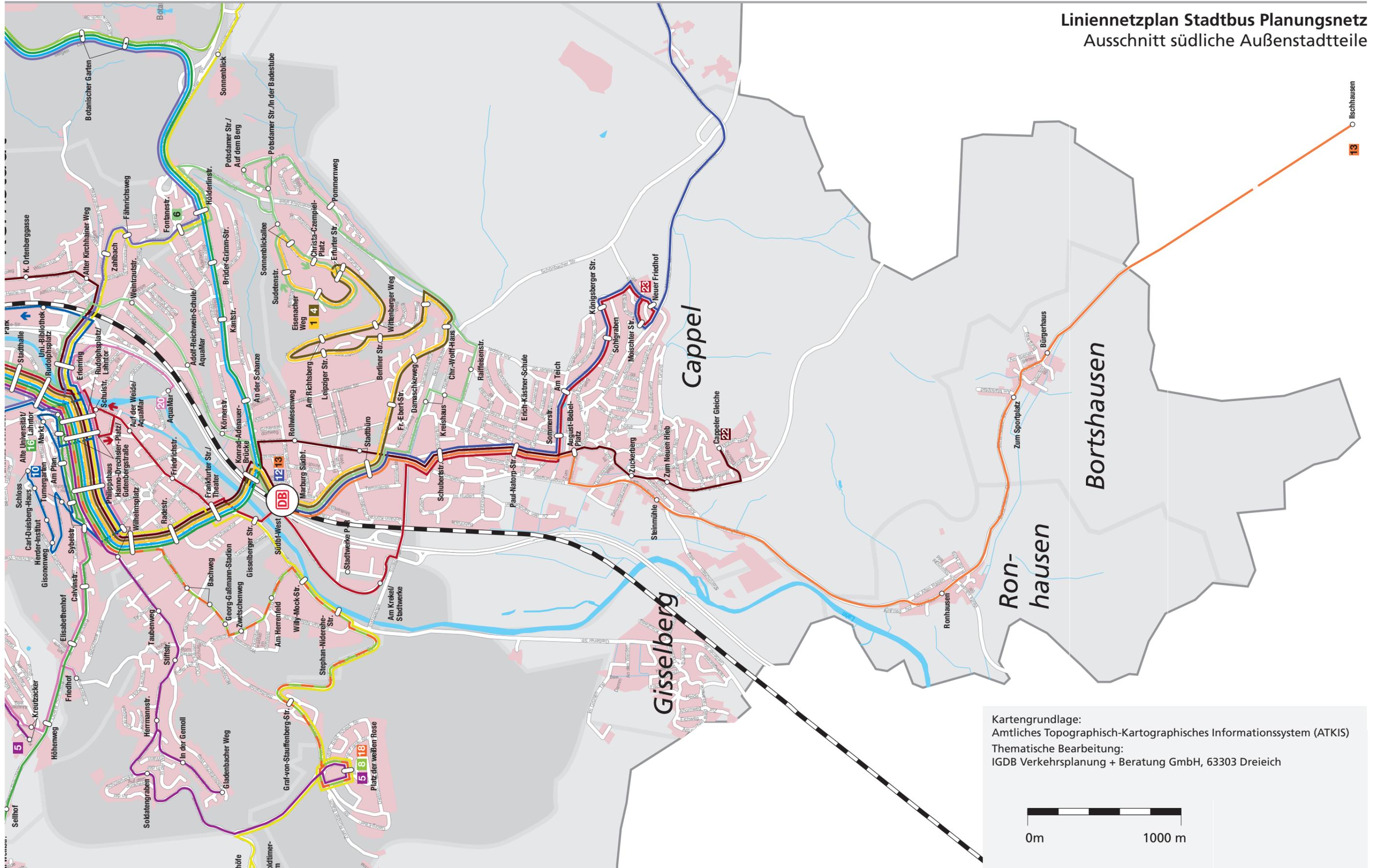


Linienetzplan Stadtbus Planungsnetz
Ausschnitt östliche Außenstadtteile



Kartengrundlage:
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem (ATKIS)
Thematische Bearbeitung:
IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH, 63303 Dreieich

Liniennetzplan Stadtbus Planungsnetz Ausschnitt südliche Außenstadtteile



13 Iischhausen

23 Neuer Friedhof

22 Cappel

20 Marburg West

14 Eisenacher Weg

12 Marburg West

5 8 18 Platz der weißen Rose

1

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Universitätsklinikum – Hauptbahnhof – Innenstadt – Südbahnhof – Eisenacher Weg (– Pommerweg)

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

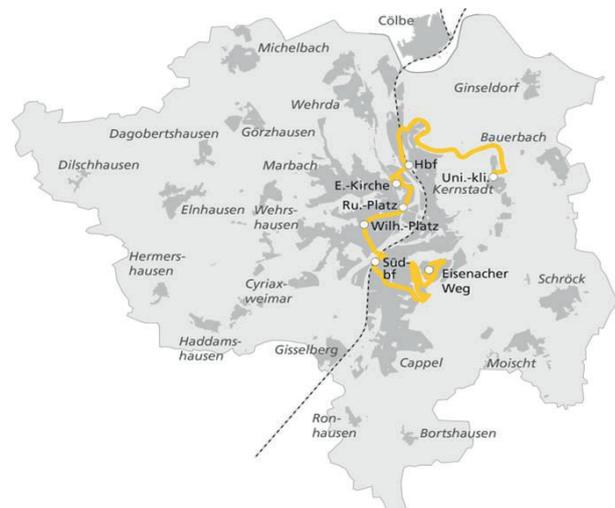
Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-21:00	30'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Mo-Fr	21:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 2, 3, 4, 6, 12, 13, 22, 23, 383, MR-80, MR-86
Sa	06:00-00:00	60'	Marburg Süd	 RB 41
So/F	06:00-00:00	60' + V	Marburg Süd	 2, 3, 4, 6, 12, 13, 22, 23, 383, MR-80, MR-86
Mo-Fr Sommerferien	05:00-00:00	60'+V	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 22, 23

verkehrliche Funktionen

Anbindung des Richtsbergs an den Südbahnhof, die Innenstadt und den Hauptbahnhof; Anbindung der Innenstadt an den Unistandort Lahnberge über nördlichen Ring; bildet zusammen mit Linien 2, 3, 4 die Innenstadtachse

Bemerkungen

Abweichender Ferienfahrplan im August mit eingeschränkter Betriebszeit; Linie geht am Universitätsklinikum umsteigefrei auf Linie 3 über



2

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



**Wehrda – Diakoniekrankenhaus – Hauptbahnhof –
Innenstadt – Südbahnhof – Universitätsklinikum**

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

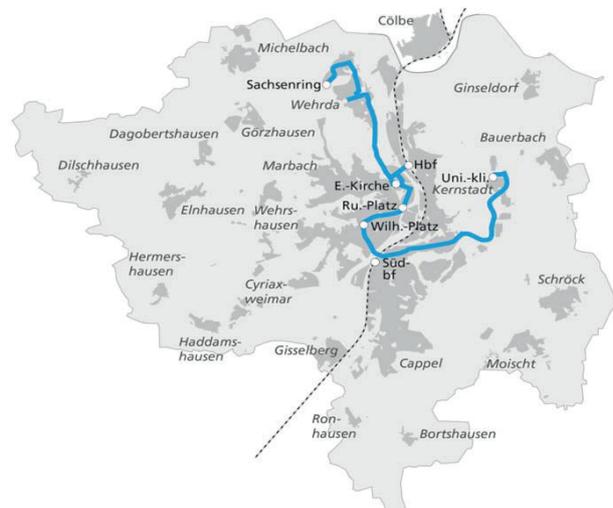
Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-21:00	30'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC 1, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Mo-Fr	21:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 1, 3, 4, 6, 12, 13, 22, 23, 383, MR-80, MR-86
Sa	06:00-00:00	60'	Marburg Süd	 RB 41
So/F	06:00-00:00	60' + V	Marburg Süd	 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 22, 23
Mo-Fr Sommerferien	05:00-00:00	60'+V	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 22, 23

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Wehrda an den Hauptbahnhof, die Innenstadt und den Südbahnhof; Anbindung der Innenstadt an den Unistandort Lahnberge über südlichen Ring; bildet zusammen mit Linien 1, 3, 4 die Innenstadtachse

Bemerkungen

Abweichender Ferienfahrplan im August mit eingeschränkter Betriebszeit; Linie geht am Universitätsklinikum umsteigefrei auf Linie 4 über



3

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Wehrda – Kaufpark Wehrda – Hauptbahnhof – Innenstadt – Südbahnhof – Universitätsklinikum

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

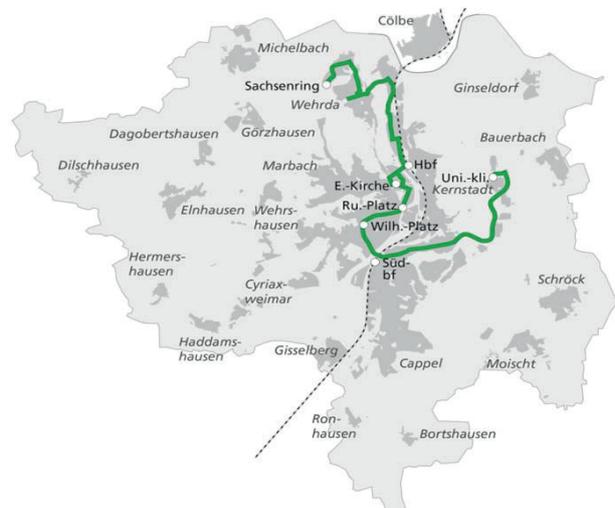
Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-21:00	30'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC  1, 2, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Mo-Fr	21:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 1, 2, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Sa	06:00-00:00	60'	Marburg Süd	 RB 41
So/F	10:00-00:00	60'	Marburg Süd	 1, 2, 4, 6, 12, 13, 22, 23, 383, MR-80, MR-86
Mo-Fr Sommerferien	05:00-00:00	60'+V	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 1, 2, 4, 5, 6, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 22, 23

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Wehrda und Afföller an den Hauptbahnhof, die Innenstadt und den Südbahnhof; Anbindung der Innenstadt an den Unistandort Lahnberge über südlichen Ring; bildet zusammen mit Linien 1, 2, 4 die Innenstadtachse

Bemerkungen

Abweichender Ferienfahrplan im August mit eingeschränkter Betriebszeit; Linie geht am Universitätsklinikum umsteigefrei auf Linie 1 über



4

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Universitätsklinikum – Hauptbahnhof – Innenstadt – Südbahnhof – Eisenacher Weg

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

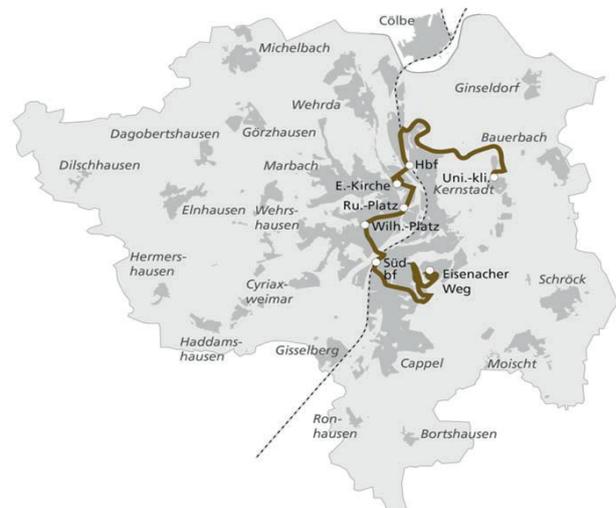
Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-21:00	30'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC  1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Mo-Fr	21:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Sa	06:00-00:00	60'	Marburg Süd	 RB 41
So/F	10:00-00:00	60'	Marburg Süd	 1, 2, 3, 6, 12, 13, 22, 23, 383, MR-80, MR-86
Mo-Fr Sommerferien	05:00-00:00	60'+V	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 22, 23

verkehrliche Funktionen

Anbindung des Richtsbergs an den Südbahnhof, die Innenstadt, und den Hauptbahnhof; Anbindung der Innenstadt an den Unistandort Lahnberge über nördlichen Ring; bildet zusammen mit Linien 1, 2, 3 die Innenstadtachse

Bemerkungen

Abweichender Ferienfahrplan im August mit eingeschränkter Betriebszeit; Linie geht am Universitätsklinikum umsteigefrei auf Linie 2 über



5

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Marbach – Hauptbahnhof – Innenstadt – Ockershausen – Stadtwald

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

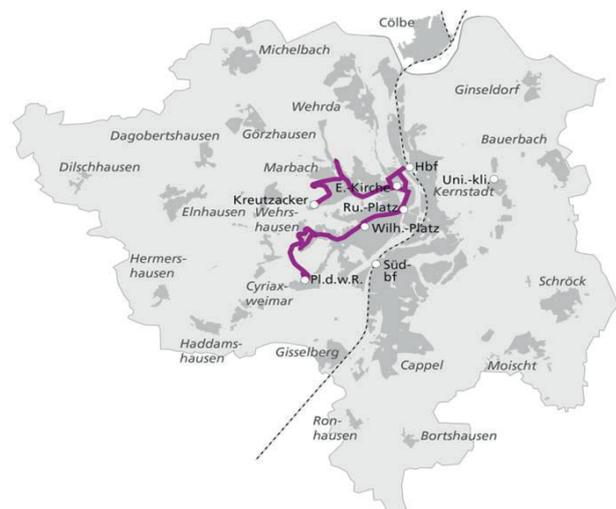
Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-20:00	30'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC  1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Mo-Fr	20:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 16, 17, 20, 22, 23
Sa	06:00-10:00	60'	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 17
Sa	10:00-18:00	30'	Platz der Weißen Rose	 17
Sa	18:00-00:00	60'		
So/F	06:00-00:00	60'		
Mo-Fr Sommerferien	05:00-00:00	60'+V		

verkehrliche Funktionen

**Anbindung des Stadtwalds und von Ockershausen an die Innenstadt und den Hauptbahnhof;
Anbindung von Marbach an den Hauptbahnhof**

Bemerkungen

Abweichender Ferienfahrplan im August mit eingeschränkter Betriebszeit



6

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



**Hauptbahnhof – Erlenring – Weintrautstraße – Südbahnhof
– Badestube – Fontanestraße**

Linienbündel **Stadt Marburg**
Angebotsform **Stadtbus oder AST**

Fahrzeugkategorie **A**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-21:00	30'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC 1, 2, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Sa	06:00-10:00	60'	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 4, 12, 13, 22, 23, 383, MR-80, MR-86
Sa	10:00-18:00	30'	Marburg Süd	 RB 41
So/F	06:00-16:00	60'	Marburg Süd	 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 22, 23
Mo-Fr Sommerferien	05:00-21:00	60'+V	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Hansenhäuser und des westlichen Richtsbergs an den Südbahnhof, die Innenstadt und den Hauptbahnhof



Bemerkungen

Abweichender Ferienfahrplan im August mit eingeschränkter Betriebszeit

8

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



(Universitätsklinikum –) Bauerbach – Ginseldorf – Hauptbahnhof – Innenstadt – Stadtwald

Linienbündel **Stadt Marburg**
Angebotsform **Stadtbus oder AST**

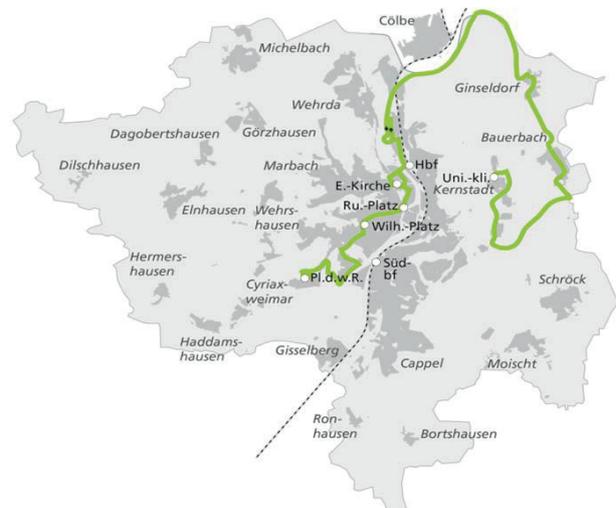
Fahrzeugkategorie **A**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC
Sa	06:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 14, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
So/F	08:00-00:00	60'	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 16, 17, 20, 22, 23

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Bauerbach und Ginseldorf an den Unistandort Lahnberge, an den Hauptbahnhof und die Innenstadt; Anbindung des Stadtwalds an die Innenstadt



Bemerkungen

Linie ergänzt das Fahrtenangebot der Linie 18 zwischen Hauptbahnhof und Stadtwald

9

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Elisabethkirche – Erlenring – Universitätsklinikum

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

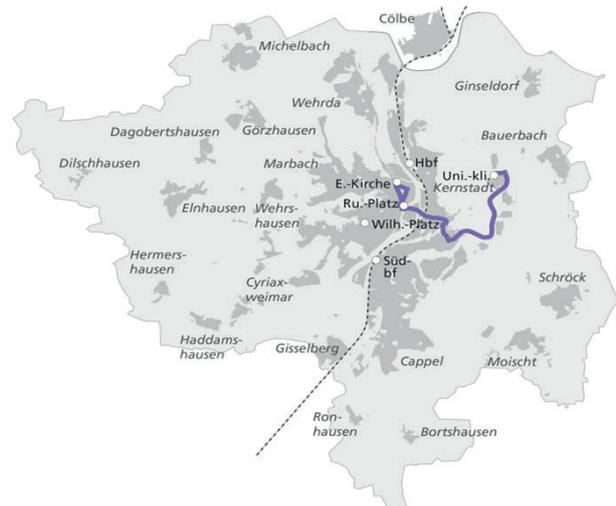
Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr (Vorlesungszeit)	07:00-19:00	15'	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 16, 17, 18, 20, 22, 23
Mo-Fr (Vorlesungsfreie Zeit)	07:00-19:00	30'		

verkehrliche Funktionen

Anbindung des Unistandorts Lahnberge an die Innenstadt



Bemerkungen

Abweichender Fahrplan in den Semesterferien mit eingeschränktem Fahrtenangebot

10

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Hauptbahnhof – Erlenring – Schloss

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

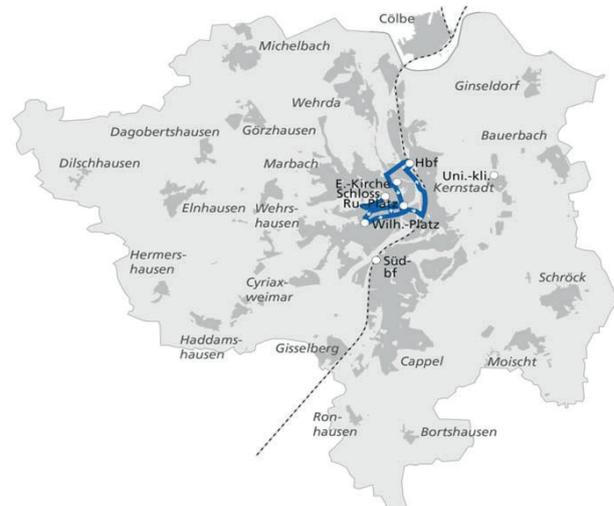
Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	09:00-19:00	60'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC
Sa	09:00-19:00	60'	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 14, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
So/F	09:00-19:00	60'	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 16, 17, 18, 20, 22, 23

verkehrliche Funktionen

Anbindung des Schlosses und der Altstadt an die Innenstadt und den Hauptbahnhof



Bemerkungen

11

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Schulverkehr Marburg-Ost – Tausendfüßler Schule / Richtsberg Gesamtschule

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an Schultagen	07:00-17:00	V		

verkehrliche Funktionen

Schülerverkehr Moischt nach Schröck;
Schülerverkehr von Wehrda zum Richtsberg

Bemerkungen

12

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Südbahnhof – Cappel Moischer Straße – Moischt (– Schröck)

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

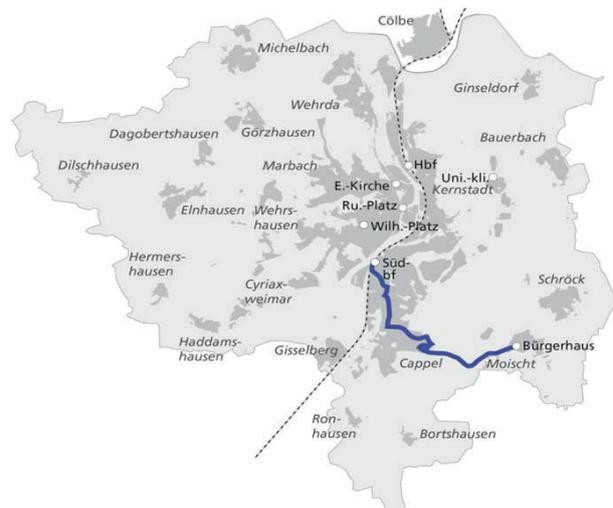
Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	06:00-00:00	60'	Marburg Süd	 RB 41
Sa	07:00-00:00	60'	Marburg Süd	 1, 2, 3, 4, 6, 13, 22, 23, 383, MR-80, MR-86
So/F	08:00-00:00	60'		

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Schröck und Moischt an den Südbahnhof

Bemerkungen

Linie als optionale Verlängerung der Linie 17 von Schröck zum Südbahnhof. Nur bei 60'-Takt der Linie 13



13

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Ilschhausen – Bortshausen – Ronshausen – Südbahnhof

Linienbündel **Stadt Marburg**
 Angebotsform **Stadtbus oder AST**

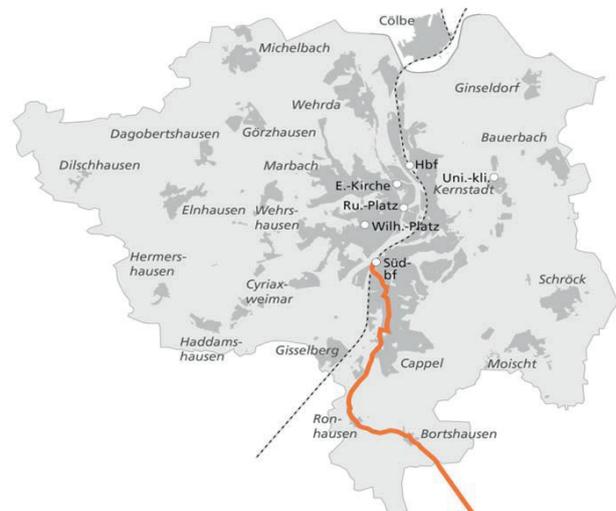
Fahrzeugkategorie **A**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-00:00	60'	Marburg Süd	 RB 41
Sa	06:00-00:00	60'	Marburg Süd	 1, 2, 3, 4, 6, 12, 22, 23, 383, MR-80, MR-86
So/F	08:00-00:00	60'		

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Rondhausen und Bortshausen an den Südbahnhof; Anbindung von Ortsteilen von Ebsdorfergrund an Marburg



Bemerkungen

14

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Sterzhausen – Michelbach – Görzhäuser Hof – Behringwerke – Hauptbahnhof

Linienbündel **Stadt Marburg**
 Angebotsform **Stadtbus oder AST**

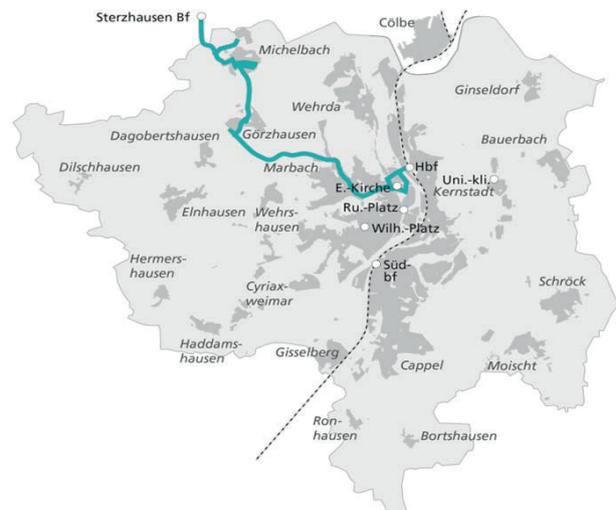
Fahrzeugkategorie **A**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-20:00	30'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC
Mo-Fr	20:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Sa	06:00-00:00	60'	Sterzhausen Bf.	 RB 94
So/F	08:00-00:00	60'		

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Michelbach, Görzhäuser Hof und der Behringwerke an den Hauptbahnhof und an den Bahnhof Sterzhausen



Bemerkungen

15

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Marburg West / Marbach – Innenstadt – Richtsberg Gesamtschule / Adolf-Reichwein-Schule

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A/B**

Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Schülerlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an Schultagen	07:00-17:00	V		

verkehrliche Funktionen

Schülerverkehr aus den Außenstadtteilen an die Schulen in der Kernstadt

Bemerkungen

16

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Dilschhausen – Dagobertshausen – Einhausen – Wehrshausen – Rotenberg – Alte Universität

Linienbündel **Stadt Marburg**
 Angebotsform **Stadtbus oder AST**

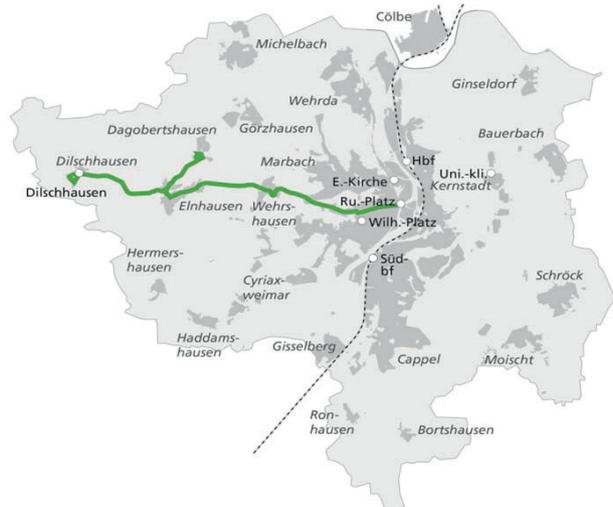
Fahrzeugkategorie **A**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-00:00	60'	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 17, 18, 20, 22, 23
Sa	06:00-00:00	60'		
So/F	08:00-00:00	60'		

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Dilschhausen, Dagobertshausen und Wehrshausen an die Innenstadt



Bemerkungen

17

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Allnatal – Stadtwald – Erlenring – Hölderlinstraße – Sonnenblick – Schröck – Moischt

Linienbündel **Stadt Marburg**
Angebotsform **Stadtbus oder AST**

Fahrzeugkategorie **A**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-00:00	60'	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 16, 18, 20, 22, 23
Sa	06:00-00:00	60'	Platz der Weißen Rose	 5
So/F	08:00-00:00	60'		

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Cyriaxweimar, Hermershausen und Haddamshausen an die Innenstadt; Anbindung von Moischt und Schröck an die Innenstadt; Anbindung des Stadtwalds an den Südbahnhof (über Haltestelle Gisselberger Straße)



Bemerkungen

So/F: Bedienung nur im Abschnitt Allnatal - Erlenring; Bedienung von Schröck und Moischt mit Linie 12

18

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



(Cölbe – Kaufpark Wehrda –) Hauptbahnhof – Innenstadt – Stadtwald

Linienbündel **Stadt Marburg**
Angebotsform **Stadtbus oder AST**

Fahrzeugkategorie **A**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Sa	06:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 22, 23
So/F	08:00-00:00	60'	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz Cölbe Bf.	 RB 41, RB 42, RB 94

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Cölbe an Marburg; Ortschafterschließung von Cölbe

Bemerkungen

Linie ergänzt das Fahrtenangebot der Linie 8 zwischen Hauptbahnhof und Stadtwald



19

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Klinikumsanfahrten

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-08:00	V		
Sa	05:00-08:00	V		
So/F	05:00-08:00	V		

verkehrliche Funktionen

Morgendliche Direktfahrten aus dem Stadtgebiet zum Universitätsklinikum

Bemerkungen

20

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



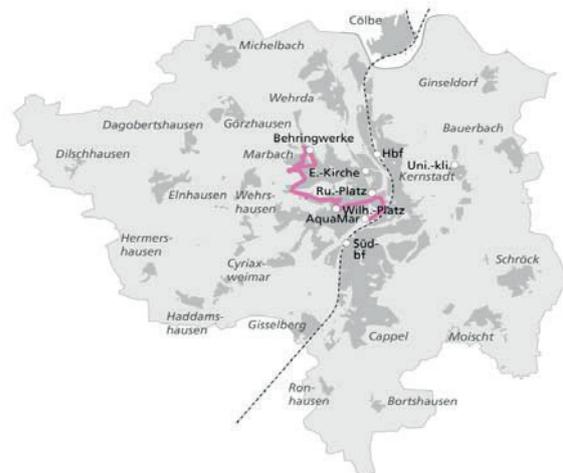
AquaMar – Erlenring – Rotenberg – Marbach

Linienbündel	Stadt Marburg	Fahrzeugkategorie	A
Angebotsform	Stadtbus oder AST		
Linientyp	Sonderlinie		

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	06:00-19:00	60'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC
Sa	07:00-16:00	60'	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
			Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 22, 23

verkehrliche Funktionen

Anbindung von Marbach und Rotenberg an die Innenstadt; Anbindung des AquaMars an das Stadtbusnetz



Bemerkungen

22

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**



Waldtal – Erlenring – Südbahnhof – Cappel

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

Angebotsform **Stadtbus**

Linientyp **Stadtlinie**

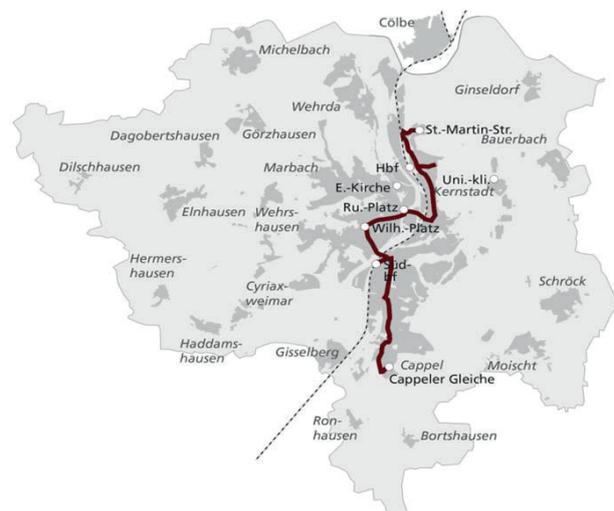
Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	06:00-20:00	30'	Marburg Süd	 RB 41
Mo-Fr	20:00-00:00	60'	Marburg Süd	 1, 2, 3, 4, 6, 12, 13, 17, 23, 383, MR-80, MR-86
Sa	06:00-10:00	60'	Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 23
Sa	10:00-18:00	30'	Ortenbergsteg/ Hbf- Ost	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC
Sa	18:00-00:00	60'		
So/F	08:00-00:00	60'		
Mo-Fr Sommerferien	06:00-00:00	60'+V		

verkehrliche Funktionen

Anbindung des Waldtals an den Hauptbahnhof (Zugang Ortenbergsteg), die Innenstadt und den Südbahnhof; Anbindung des südlichen Cappel an den Südbahnhof und die Innenstadt

Bemerkungen

Abweichender Ferienfahrplan im August mit eingeschränkter Betriebszeit; Optional ist eine Verlängerung vom Waldtal zum Hauptbahnhofsvorplatz möglich



23

 Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**


(Kaufpark Wehrda –) Waldtal – Hauptbahnhof – Südviertel – Südbahnhof-West – Cappel

 Linienbündel **Stadt Marburg**

 Fahrzeugkategorie **A**

 Angebotsform **Stadtbus**

 Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-20:00	30'	Marburg Hbf	RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Sa	06:00-10:00	60'	Marburg Hbf	MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Sa	10:00-18:00	30'	Marburg Süd	RB 41
			Marburg Süd	1, 2, 3, 4, 6, 12, 13, 22, 383, MR-80, MR-86
			Gutenbergstraße/ Rudolphsplatz	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 22

verkehrliche Funktionen

**Anbindung des östlichen Cappel an den Südbahnhof
und die Innenstadt; Erschließung des Südviertels;
Anbindung des Waldtals an die Bahnhofstraße**



Bemerkungen

29 Höhen-AST

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**

AST

Linienbündel **Stadt Marburg**

Fahrzeugkategorie **A**

Angebotsform **AST**

Linientyp **Stadtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	09:00-15:00	V		
Sa	09:00-11:00	V		

verkehrliche Funktionen

Anbindung vom Bus nicht bedienter Haltestellen an den Hauptbahnhof und die Innenstadt

Bemerkungen

N8

Aufgabenträger **Universitätsstadt Marburg**

Cappel / Wehrda – Innenstadt – Cappel / Richtsberg



Linienbündel **Stadt Marburg** Fahrzeugkategorie **A**
 Produkt **Bus**
 Linientyp **Nachtlinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Sa	01:00-04:00	60'		
So/F	01:00-04:00	60'		

verkehrliche Funktionen

Nachtverkehr an Wochenenden

Bemerkungen

383

Aufgabenträger **RMV / Landkreis Marburg-Biedenkopf**



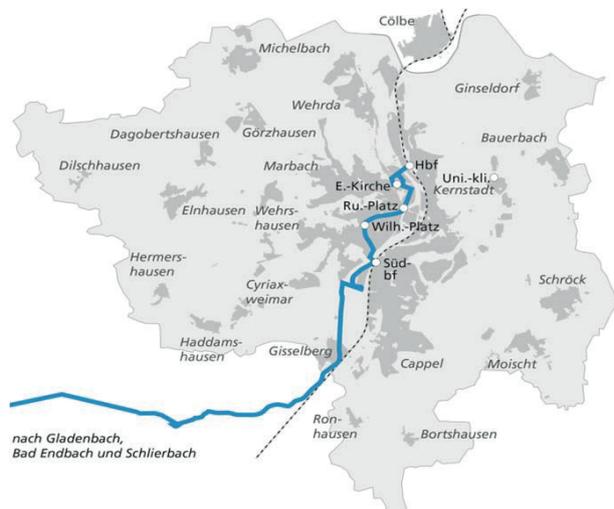
**Schlierbach – Bad Endbach – Gladenbach – Lohra –
Niederweimar – Gisselberg – Südbahnhof-West – Innenstadt
– Hauptbahnhof**

Linienbündel **LMR West** Fahrzeugkategorie **A/B**
 Produkt **Bus**
 Linientyp **Regionallinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an Ferientagen	05:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC
Mo-Fr an Schultagen	05:00-00:00	60' + V	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Sa	06:00-01:00	60'	Marburg Süd	 RB 41
So	08:00-00:00	60'	Marburg Süd	 1, 2, 3, 4, 6, 12, 13, 22, 23, MR-80, MR-86
			Gladenbach Busbahnhof	 MR-40, MR-53
			Lohra Neue Mitte	 MR-37, MR-38

verkehrliche Funktionen

Bemerkungen



481

Aufgabenträger **RMV / Landkreis Marburg-Biedenkopf**

Wallau – Biedenkopf – Lahntal – Hauptbahnhof



Linienbündel **LMR Nordwest** Fahrzeugkategorie **A/B**
 Produkt **Bus**
 Linientyp **Regionallinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-23:00	V	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC
Sa	07:00-23:00	V	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 482, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
So	22:00-23:00	V	Buchenau Bahnhof	 RB 94

verkehrliche Funktionen



Bemerkungen

482

Aufgabenträger **RMV / Landkreis Marburg-Biedenkopf**



Frankenberg (Eder) / Allendorf (Eder) – Wetter – Hauptbahnhof

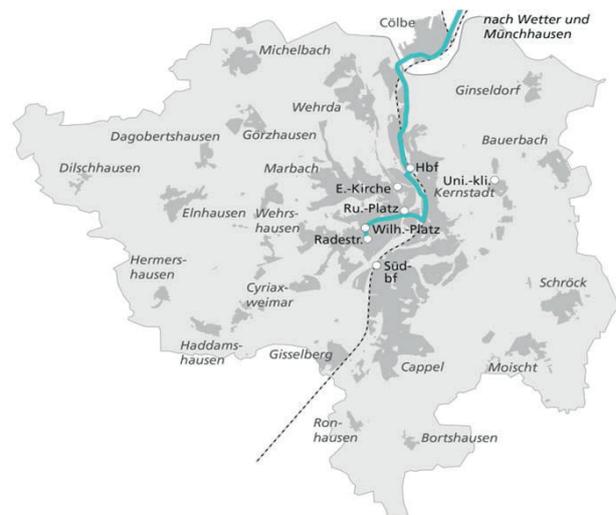
Linienbündel **LMR Nord** Fahrzeugkategorie **A/B**

Produkt **Bus**

Linientyp **Regionallinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	05:00-23:00	V	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, MR-61, MR-72, MR-75, MR-76
Sa	17:00-18:00	V	Marburg Hbf	
So	23:00-00:00	V		

verkehrliche Funktionen



Bemerkungen

MR-46 Aufgabenträger **Landkreis Marburg-Biedenkopf**
Weitershausen – Oberweimar – Erlenring



Linienbündel **LMR West / LMR AST** Fahrzeugkategorie **B**
 Produkt **Bus**
 Linientyp **Regionallinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an Schultagen	06:00-18:00	V		

verkehrliche Funktionen

Schülerverkehr

Bemerkungen

Teilweise Durchbindung der Linie auf Linie 383 in Oberweimar

MR-61

Aufgabenträger **Landkreis Marburg-Biedenkopf**

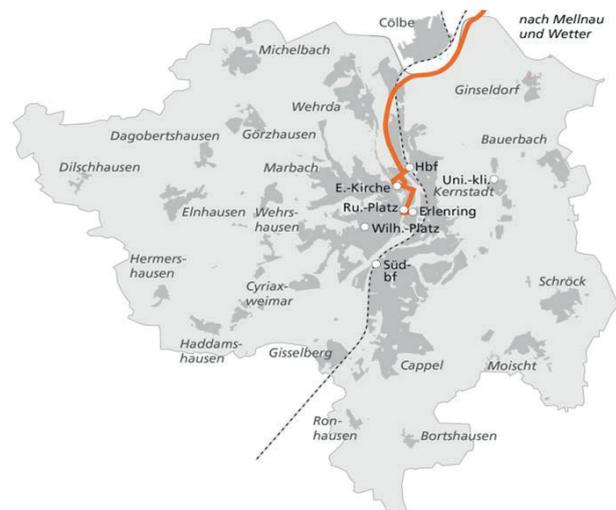
Wetter – Mellnau – Hauptbahnhof – Erlenring



Linienbündel **LMR AST** Fahrzeugkategorie **A/B**
 Produkt **Bus oder AST**
 Linientyp **Regionallinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an Ferientagen	08:00-22:00	120'	Marburg Hbf	RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC
Mo-Fr an Schultagen	06:00-22:00	120'+V	Marburg Hbf	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-72, MR-75, MR-76
Sa	08:00-21:00	120'	Wetter Bahnhofstraße	RB 42
So	10:00-22:00	240'		

verkehrliche Funktionen



Bemerkungen



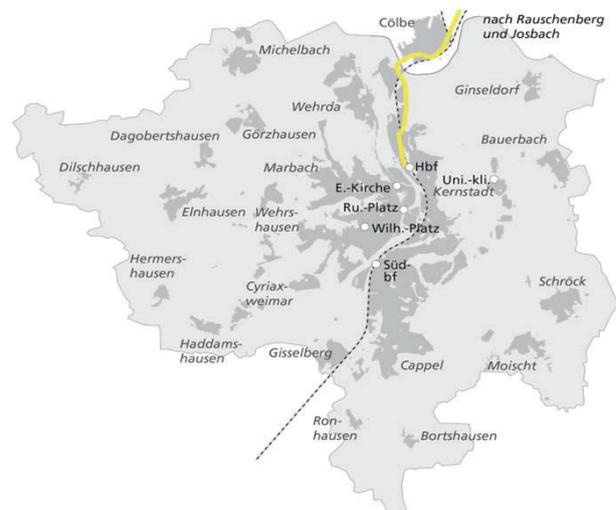
MR-72 Aufgabenträger Landkreis Marburg-Biedenkopf

Josbach – Rauschenberg – Cölbe – Hauptbahnhof – Erlenring

Linienbündel **LMR Nordost** Fahrzeugkategorie **A**
 Produkt **Bus**
 Linientyp **Regionallinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	5:00-18:00	120'	Marburg Hbf	RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-75, MR-76
Sa	06:00-18:00	120'	Marburg Hbf Rauschenberg Bahnhofstraße	MR-70

verkehrliche Funktionen



Bemerkungen

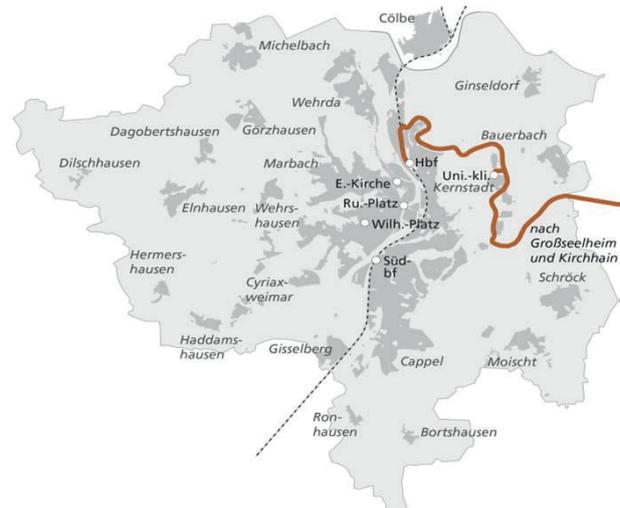


MR-75 Aufgabenträger **Landkreis Marburg-Biedenkopf**
Amöneburg – Kirchhain – Großseelheim –
Universitätsklinikum – Hauptbahnhof – Erlenring

Linienbündel **LMR Südost / LMR AST** Fahrzeugkategorie **A/B**
 Produkt **Bus oder AST**
 Linientyp **Regionallinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an Ferientagen	05:00-22:00	120'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC
Mo-Fr an Schultagen	06:00-22:00	120'+V	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-76
Sa	08:00-23:00	120'	Kirchhain Bahnhof	 RE 30, RB 41, RE 98
So	09:00-21:00	240'		

verkehrliche Funktionen



Bemerkungen

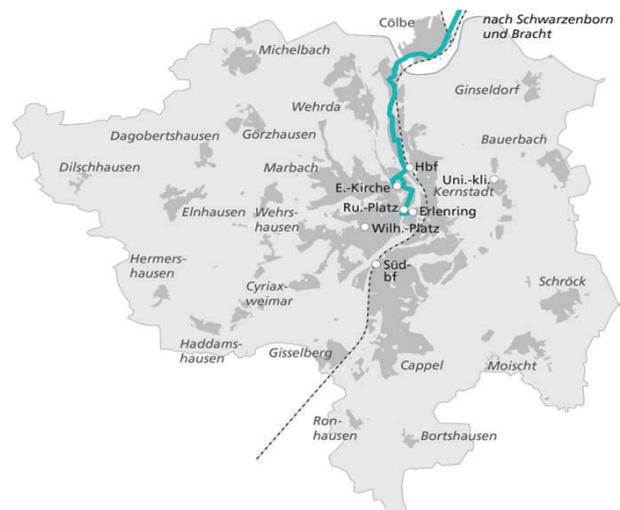


MR-76 Aufgabenträger **Landkreis Marburg-Biedenkopf**
**Schwarzenborn – Bracht – Schönstadt – Cölbe –
Hauptbahnhof – Erlenring / Radestraße**

Linienbündel **LMR Nordost / LMR AST** Fahrzeugkategorie **A/B**
Produkt **Bus oder AST**
Linientyp **Regionallinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an Ferientagen	05:00-00:00	60'	Marburg Hbf	 RE 30, RB 41, RB 42, RB 94, RE 98, IC
Mo-Fr an Schultagen	05:00-00:00	60'+V	Marburg Hbf	 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 14, 18, 20, 23, 383, 481, 482, MR-61, MR-72, MR-75
Sa	07:00-00:00	120'		
So	08:00-22:00	240'		

verkehrliche Funktionen



Bemerkungen



MR-80 Aufgabenträger **Landkreis Marburg-Biedenkopf**
Schweinsberg – Rauschholzhausen – Südbahnhof – Erlenring

Linienbündel **LMR Südost / LMR AST** Fahrzeugkategorie **A/B**
 Produkt **Bus oder AST**
 Linientyp **Regionallinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an Ferientagen	05:00-23:00	60'	Marburg Süd	 RB 41
Mo-Fr an Schultagen	05:00-23:00	60'+V	Marburg Süd	 1, 2, 3, 4, 6, 12, 13, 22, 23, 383, MR-86
Sa	08:00-00:00	120'		
So	10:00-22:00	240'		

verkehrliche Funktionen



Bemerkungen



MR-86 Aufgabenträger **Landkreis Marburg-Biedenkopf**

Deckenbach – Dreihäusen – Heskem – Südbahnhof – Erlenring

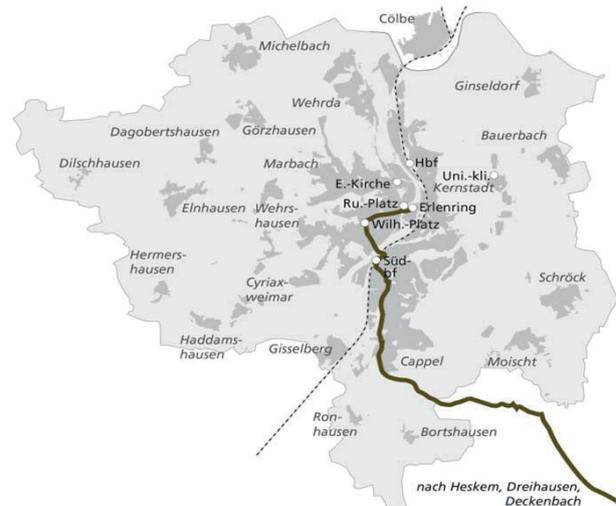
Linienbündel **LMR Südost / LMR AST** Fahrzeugkategorie **A/B**

 Produkt **Bus oder AST**

 Linientyp **Regionallinie**

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an Ferientagen	05:00-23:00	60'	Marburg Süd	 RB 41
Mo-Fr an Schultagen	05:00-23:00	60'+V	Marburg Süd	 1, 2, 3, 4, 6, 12, 13, 22, 23, 383, MR-80
Sa	06:00-00:00	120'		
So	08:00-21:00	240'		

verkehrliche Funktionen



Bemerkungen