Mobilitätskonzept Marburg | Maßnahmendiskussion MoVe35

C | Öffentlicher Verkehr

Arbeitsstand Mai 2022

Bestandsanalyse

öffentlicher Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität und stellt die Mobilitätsteilhabe aller Bevölkerungsgruppen sicher
neben den allgemeinen Alltags-, Freizeit- und Berufsverkehren stellen insbesondere die studentischen Verkehre eine Herausforderung für den öffentlichen Verkehr dar
mit einem Anteil von 15% am Modal-Split spielt der öffentliche Verkehr eine bedeutende Rolle
allerdings ist der öffentliche Verkehr im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr unattraktiver

Ziele

> 100% der Haltestellen und Fahrzeuge barrierefrei
> min. 30-Minutentakt im Stadtgebiet
> jeder Stadt-/Außenstadtteil verfügt über min. 1 umsteigefreie ÖV-Verbindung in die Kernstadt
> ÖV-Verbindungen sind auf Arbeits-, Schicht- und Unterrichtszeiten angepasst
> Nachbarkommunen mit dem ÖV umsteigfrei erreichbar (aus dem nächsten Stadtteil)
> alle Stadtteile verfügen über Vernetzungspunkte, Mobilitätsangebote sind digital buchbar
> Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten steigt regelmäßig
> ÖV-Flotte fährt mit emissionsarmen Antriebsformen
> steigende Fahrgastzahlen im ÖV

Maßnahmen

2 Modernisierung des Südbahnhofs
3 Weitere Bahnhaltepunkte
3.1 Haltepunkt Marburg-Mitte
3.2 Haltepunkt Wehrda
3.3 Haltepunkt Görzhausen
4 Anbindung bedeutender Ziele verbessern
4.1 Anbindung der Lahnberge
4.2 Anbindung der Behringwerke
5 Neue Wege im öffentlichen Verkehr
5.1 OnDemand-Angebote
5.2 Alternative Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs

Modernisierung des Südbahnhofs

- barrierefreier Ausbau (Zugang Gleisanlagen & Erhöhung der Bahnsteige)
- Ausbau zur Mobilstation
- bei der Umgestaltung in Anlehnung an städtebauliche Machbarkeitsstudie (2015) zu berücksichtigende Punkte:
  Verkehrsführung und Integration der relevanten Verkehrsträger (insb. Bus & Fahrrad) im Bereich Frauenbergstraße
  Herstellung einer Verbindung zur Haltestelle Konrad-Adenauer-Brücke (objektiv & subjektiv)
  Barrierefreiheit sowie Befahrbarkeit (Fahrrad) des Brückenbauwerks

Fotos: Planersocietät

Weitere Bahnhaltepunkte

weitere Projektoption: Bahnhof Marburg Mitte

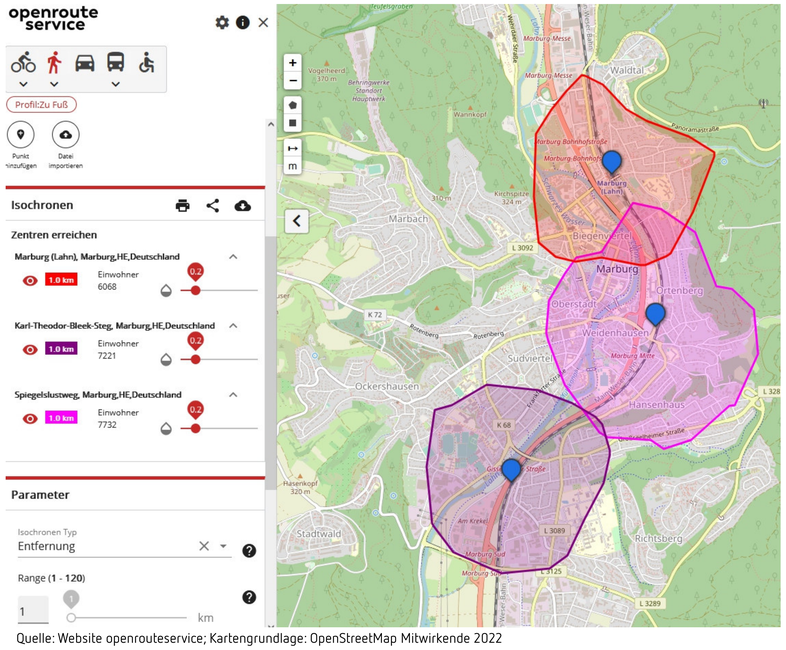
- ermöglicht eine fußläufige SPNV-Erschließung der Innenstadt (Oberstadt ca. 600m, Biegenviertel ca. 750m, Südviertel ca. 900m)
- im Bereich der alten Universitätsbibliothek wäre ausreichend Fläche sowie das Potenzial Mobilitätsschnittstellen herzustellen vorhanden (auch Talstation einer potenziellen Seilbahn in Richtung der Lahnberge denkbar)
- Einzugsbereich überlagern sich z.T. mit den Einzugsbereichen von Bahnhof Marburg (Lahn) und dem Südbahnhof
- würde Anpassungen im Busnetz erforderlich machen und Zeitverluste bei der Durchfahrt von Marburg mit dem SPNV verursachen

Schienenhaltepunkt Wehrda

- bietet nicht ausreichende Potenziale
- Anbindung effizienter über eine Schnellbuslösung darstellbar

Schienenhaltepunkt Görzhausen

- Stichanbindung notwendig
- nicht in Fahrpläne integrierbar



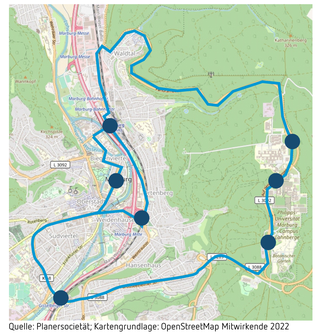
Quelle: Website openrouteservice; Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2022

Anbindungen bedeutender Ziele verbessern: Lahnberge

Variante A: bestehendes System optimieren

weitere Verbesserung der Erschließungsfunktion durch Angebotsausbau im bestehenden System

- Kapazitätserhöhungen
- Takt- und Liniennetzverdichtung
- konsequente Busbeschleunigung durch Bevorrechtigung (z.B. Ampelschaltungen, wo möglich Führung über eigene Trassen)
- Einführung von Express- und Schnellbussen
- Fahrkomfort erhöhen
- emissionsarme Antriebe (Batterie-Oberleitungsbusse)

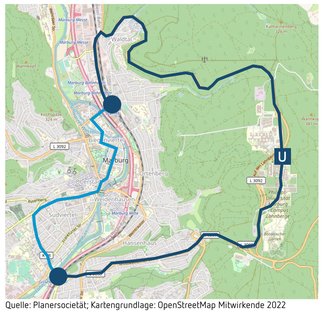


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2022

Variante B: RegioTram - neues System auf bestehender Trasse

Implementierung eines Tram-Systems im Bereich bestehender Trassen

- deutliche Kapazitätserhöhungen erreichbar
- leichte Fahrzeitgewinne möglich
- unterschiedliche Erschließungsvarianten möglich (z.B. auch mit innerstädtischem Potenzial)
- regionale Weiterentwicklung möglich
- innovative Lösung, die das ÖPNV-System Marburgs deutlich verändern würde



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2022

Variante C: Up-Bus - neues System auf neuen Wegen

Weiterentwicklung einer Seilbahnlösung

- Weiterdenken der Punkt-zu-Punkt-Verbindung
- Feinverteilung potenziell ohne Umstiegsnotwendigkeit durch autonome Weiterfahrt
- auf den Lahnbergen und ggf. auch im Bereich der Innenstadt denkbar
- Kapazitätserhöhung & Fahrzeitgewinne durch Direktverbindung
- Verbindung der Unistandorte
- innovative Lösung mit Benchmarkcharakter, die das ÖPNV-System Marburgs deutlich verändern würde

https://edison.media/verkehr/projekt-upbus-schwebebahn-20-aix-aachen/29292697

https://edison.media/verkehr/projekt-upbus-schwebebahn-20-aix-aachen/29292697

Vergleichende Bewertung

Objektiv erscheint das bestehende System ausreichend, um das Ziel von MoVe 35 (78% Umweltverbund) zu erreichen:

- notwendige Verbesserungen von Kapazität, Reisezeit und Komfort können durch Batterieoberleitungsbusse, Elektrifizierung der Flotte, eigene Trassen und Bevorrechtigung sowie Marketing erreicht werden

Emotional könnte ein neues, hochwertiges ÖPNV-System mit Benchmarkcharakter dem öffentlichen Verkehr in Marburg und der Region deutlich weiterhelfen:

- Option einer vergleichenden Machbarkeitsstudie für eine Seilbahnlösung mit Up-Bus zu den Lahnbergen sowie eines Tram-Systems

Neue Wege im öffentlichen Verkehr

On-Demand-Verkehr
- bedarfsabhängige Bedienung von Bereichen mit geringer oder schwankender Nachfrage
- Ergänzung des klassischen ÖPNV-Angebots als Zubringer (keine Kannibalisierungseffekte)
- Integration in das bestehende Tarifsystem

Neue Angebote im ÖPNV
- Prüfung neuer Angebotsformen auf die Nutzbarkeit in Marburg (z.B. autonom verkehrende Fahrzeuge; ggf. Einsatz im On-Demand-Bereich)