



Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis Marburg-Biedenkopf 2012 bis 2016

Schlussbericht

Februar 2011

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis Marburg-Biedenkopf 2012 bis 2016

Erstellt im Auftrag und in Zusammenarbeit mit



Regionaler Nahverkehrsverband
Marburg-Biedenkopf

Regionaler Nahverkehrsverband (RNV)
Marburg-Biedenkopf
Im Lichtenholz 60
35043 Marburg

durch



Rhein-Main-Verkehrsverbund
Servicegesellschaft mbH (rms GmbH)
Am Hauptbahnhof 6
60329 Frankfurt am Main

Bearbeitet von:
Dipl.-Geograph Andreas Köhler
Dipl.-Wirtschaftsingenieur Matthias Auth

Liebe Fahrgäste,

wir möchten Ihnen ein hohes Maß an Mobilität ermöglichen. Dies stand im Vordergrund der Aufstellung dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

Die letzte Fortschreibung erfolgte am 19.11.2004 gemeinsam mit der Stadt Marburg und beinhaltete insbesondere die Einführung von „integralen Taktverkehren“, die Gestaltung der Übergänge Zug/Bus sowie Bus/Bus zu leicht merkbaren Taktzeiten sowie Festlegungen für die inzwischen umgesetzten europaweiten Linienbündel-ausschreibungen.



Am 06.02.2009 wurde vom Kreistag eine weitere Fortschreibung in zwei Schritten beschlossen. Zunächst erfolgte hinsichtlich der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2004 bis 2008 eine Bestandsaufnahme und Analyse. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse wurde die Erarbeitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes unter Einbeziehung der bestehenden Verkehrsverträge beschlossen.

Aufgrund der bestehenden und sich verschärfenden finanziellen Belastungen des Landkreises Marburg-Biedenkopf mussten wir Abstriche im „angebotsorientierten“ Leistungsangebot vornehmen. Erstmals sprechen wir von einer Bestandssicherung der öffentlichen Verkehre und einem „bedarfsorientierten“ Verkehrsangebot.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan 2012 bis 2016 hat der Kreistag mit Beschluss vom 04.02.2011 die zweite Fortschreibung auf den Weg gebracht. Somit besteht für die kommenden europaweiten Ausschreibungen eine solide Grundlage für die zu erbringenden Leistungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Karsten McGovern
Erster Kreisbeigeordneter und Vorstandsvorsitzender des RNV

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Einleitung	6
1.1	Ausgangssituation	6
1.2	Bedeutung des Nahverkehrsplans	6
1.3	Ziele des Nahverkehrsplanes	7
1.4	Beteiligungsverfahren	8
1.4.1	Lenkungsausschuss	8
1.4.2	Anhörungsverfahren	9
2	Bestandsaufnahme	12
2.1	Rahmenbedingungen	13
2.1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	13
2.1.2	Allgemeine Rahmenpläne	14
2.1.3	Verkehrliche Fachplanungen	16
2.1.4	Weitere Fachplanungen und Leitfäden	18
2.2	Räumliche Struktur	19
2.2.1	Raumstrukturelle Gliederung	19
2.2.2	Bevölkerungsentwicklung	23
2.2.3	Siedlungsentwicklung	25
2.2.4	Fremdenverkehr	27
2.2.5	Motorisierungsgrad	28
2.2.6	Entwicklung der Beschäftigtenzahlen	29
2.2.7	Entwicklung der Pendlerströme	30
2.2.8	Öffentliche Infrastruktur – Schülerbeförderung	31
2.3	ÖPNV-Angebot	35
2.3.1	Schienenverkehr	35
2.3.2	Buslinien im regionalen und lokalen Verkehr	38
2.3.3	Stadtbusangebot der Universitätsstadt Marburg	39
2.3.4	Flexible Angebotsformen	40
2.3.5	Ergänzender Verkehr	42
2.4	Fahrzeugeinsatz lokaler Busverkehr	44

2.5	Tarif	45
2.6	Finanzielle Kennwerte	47
2.6.1	Kosten	47
2.6.2	Erlöse	47
2.7	Analyse des Nahverkehrsplanes für die Universitätsstadt Marburg 2009 - 2014	48
2.7.1	NVP Stadt Marburg: Bestandsaufnahme	48
2.7.2	NVP Stadt Marburg: Nahverkehrsplan 2004 – 2008	50
2.7.3	NVP Stadt Marburg: Fahrgasterhebung 2008	51
2.7.4	NVP Stadt Marburg: Zukünftige Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Marburg	51
2.7.5	NVP Stadt Marburg: Anforderungsprofil für den zukünftigen ÖPNV in der Universitätsstadt Marburg	52
2.7.6	NVP Stadt Marburg: Angebotskonzeption für die Jahre 2009 – 2014 ab dem Fahrplanwechsel 2010	53
2.7.7	NVP Stadt Marburg: Verknüpfungspunkte der Verkehre	53
3	Soll-Ist-Vergleich	54
4	Mängelanalyse	55
4.1	Erschließungsqualität	56
4.1.1	Einzugsbereiche der Zugangsstellen zum ÖPNV-Netz	56
4.1.2	Vorgehensweise	57
4.1.3	Beurteilung der Erschließungsqualität	58
4.2	Verbindungsqualität	59
4.2.1	Erreichbarkeit der Mittelzentren	60
4.2.2	Qualität der Verbindungen in die Stadt Marburg	61
4.2.3	Fahrzeitvergleich ÖPNV-MIV	62
4.3	Verknüpfungsqualität	66
4.4	Haltestellenausstattung	71
4.5	Parallele Verkehre	72
5	Generelle Wirtschaftlichkeitsprüfung	74
5.1	Vergütung für Fahrleistungen	75

5.2	Bewertung der Linienbündel im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit	77
5.2.1	Bildung wirtschaftlich optimaler Ausschreibungslose	78
5.2.2	Ermessensspielraum bei der Linienbündelung	79
5.3	Regiekosten	80
5.4	Wirtschaftlichkeit der AST-Verkehre	84
5.4.1	Vergleichswerte: Kosten und Kostendeckungsgrade flexibler Verkehrsangebote	84
5.4.2	Rückschlüsse auf die AST-Kosten im Landkreis Marburg-Biedenkopf	87
5.4.3	Möglichkeiten zur Verbesserung des Kostendeckungsgrades	87
5.4.4	Wirtschaftlichkeit der AST-Verkehre: Fazit	89
5.5	Zusammenfassung der Analyseergebnisse	89
6	Anforderungsprofil	90
6.1	Allgemeine Anforderungen	91
6.2	Anforderungen an das Liniennetz und den Verkehrsmiteinsatz	92
6.2.1	Struktur des Liniennetzes	92
6.2.2	Auf- und Ausbau eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems	93
6.3	Anforderungen an die Erschließungsqualität	96
6.4	Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität	99
6.4.1	Definition eines Grundangebotes im Sinne der Daseinsvorsorge	99
6.4.2	Nachfrage- und funktionsgerechte Verdichtung des Grundangebotes	100
6.4.3	Erbringung der Verkehrsleistung	101
6.5	Anforderungen an die Fahrzeuge	102
6.5.1	Mindeststandards für Busse: Maximales Fahrzeugalter	103
6.5.2	Mindeststandards für Busse: Technische Ausstattungsmerkmale	103
6.5.3	Mindeststandards für Busse: Abgasstandards	104
6.6	Anforderungen an das Fahrpersonal	105
6.7	Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen	106
6.7.1	Grundsätzliche Anforderungen an die Ausgestaltung von Stationen und Haltestellen	106
6.7.2	Ausstattung der Haltestellen im Busbereich	107
6.8	Anforderungen an die Schülerbeförderung	109

6.8.1	Organisatorischer Rahmen für die Schülerbeförderung	110
6.8.2	Schülerbeförderung: Angebotsraster	111
6.8.3	Schülerbeförderung Direktes Fahrtenangebot Umsteigeverbindungen	/ 112
6.8.4	Schülerbeförderung: Verfügbarkeit von Sitzplätzen	113
7	Entwicklung von Szenarien	114
7.1	Beschreibung und Begründung des Szenario-Ansatzes	114
7.2	Szenario-Übersicht	117
7.2.1	Szenario 1	118
7.2.2	Szenario 2	121
7.2.3	Szenario 3	125
7.2.4	Szenario-Bewertung und Auswahl eines Vorzugsszenarios	129
8	Angebotskonzeption	130
8.1	Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Angebot	130
8.1.1	Entwicklung des regionalen Netzes	130
8.1.2	Entwicklung des lokalen Netzes	131
8.1.3	Auftrag Detailplanung	138
8.2	Infrastrukturelle Maßnahmen	139
8.2.1	Modernisierung von Stationen	140
8.2.2	Geplante Investitionsmaßnahmen auf kommunaler Ebene	141
8.2.3	Planungen zur künftigen Erschließung	142
8.3	Maßnahmen im Bereich Stadt-Umland-Verkehre	144
8.3.1	Ausbau des Verknüpfungspunktes Marburg Süd	144
8.3.2	Weitere Maßnahmen im Bereich Stadt-Umland-Verkehre	146
8.4	Sonstige Maßnahmen	148
8.4.1	Vergabe von Liniennummern	148
8.4.2	Integration des FiftyFifty-Taxi in den AST-Verkehr	149
8.4.3	Dynamische Fahrgastinformation	149
8.4.4	Beitritt des Landkreises Marburg-Biedenkopf zum Pendlerportal Hessen	150
8.4.5	Marketing	151

9	Maßnahmenwirkung	152
9.1	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	153
9.1.1	Wirkungen der angebotsseitigen Maßnahmen	153
9.1.2	Wirkungen weiterer Maßnahmen	153
9.1.3	Wirkungen der allgemeinen Entwicklungstrends	154
9.2	Entwicklung der Erlöse	158
9.3	Entwicklung der Kosten	160
10	Bewertung	162
10.1	Verkehrliche und betriebswirtschaftliche Bewertung	162
10.2	Prioritäten für die Umsetzung der Angebotskonzeption	163
10.2.1	Prioritäten der Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Angebot	163
10.2.2	Prioritäten im Bereich infrastrukturelle Maßnahmen	163
10.2.3	Prioritäten der Maßnahmen im Bereich Stadt-Umland-Verkehre	164
10.2.4	Prioritäten im Bereich der sonstigen Maßnahmen	164
11	Zusammenfassung und Fazit	165
12	Literaturverzeichnis	167
12.1	Verwendete Literatur	167
12.2	Auswahl verwendeter Online-Quellen	169

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation

Der Regionale Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV) nimmt als Zweckverband die öffentlichen Interessen am Personennahverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf wahr.

In seiner Funktion als Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) obliegt es dem RNV auch, gemäß § 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes¹ den lokalen Nahverkehrsplan für seinen Zuständigkeitsbereich aufzustellen bzw. fortzuschreiben.

Am 30.01.1998 wurde im Kreistag der erste Nahverkehrsplan für den Landkreis Marburg-Biedenkopf verabschiedet, die Verabschiedung der ersten Fortschreibung erfolgte mit Kreistagsbeschluss vom 19.11.2004.

Nachdem die Standards dieses für die Jahre 2004 – 2008 aufgestellten Planes mittlerweile weitgehend umgesetzt werden konnten gilt es nunmehr, mit der hier vorgelegten zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis Marburg-Biedenkopf die Weichen für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet in den Jahren 2012 bis 2016 zu stellen.

1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan ist das entscheidende Instrumentarium des Aufgabenträgers zur Gestaltung eines attraktiven und wirtschaftlichen öffentlichen Personennahverkehrs. In ihm werden die Anforderungen, Ziele und Vorgaben zur Planung und Steuerung des ÖPNV formuliert.

Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, in dem die ÖPNV-Entwicklung für einen Zeitraum von fünf Jahren festgeschrieben wird.

Als Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs bildet der Nahverkehrsplan die Grundlage für die Aufstellung und Finanzierung von Investitionsprogrammen.

Auch stellen die Festlegungen des Nahverkehrsplanes eine Voraussetzung für die Genehmigung von Verkehren nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) dar. So kann gemäß § 13 Abs. 2a PBefG² „im öffentlichen Personennahverkehr ... die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan ... nicht in Einklang steht“.

¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

² Personenbeförderungsgesetz in der Fassung und Bekanntmachung vom 8. August 1990

1.3 Ziele des Nahverkehrsplanes

Gemäß dem Hessischen ÖPNV-Gesetz³ wird mit der Aufstellung von Nahverkehrsplänen das Ziel verfolgt, einen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs zu leisten.

Angesichts der vorherrschenden finanziellen Rahmenbedingungen muss es das vorrangliche Ziel des Regionalen Nahverkehrsverbandes sein, das in den vergangenen Jahren erreichte hohe Leistungsniveau auch in Zukunft bedarfsgerecht aufrechtzuerhalten.

Den Bürgern des Kreises wird heute eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Versorgung angeboten. Die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplanes soll Mittel und Wege aufzeigen, wie die Versorgung auch künftig auf hohem Niveau gehalten werden kann.

Die übergeordnete Zielstellung, die mit der Fortschreibung des NVP zu verfolgen ist, kann also wie folgt formuliert werden⁴:

- Die Qualität der Versorgung ist zu erhalten.
- Die Finanzierung des ÖPNV-Angebotes ist zu sichern.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Lage im Kreis stellt die Sicherung der Finanzierung bei Erhalt der Versorgungsqualität sicherlich keine leichte Aufgabe dar.

Aufbauend auf einer fundierten Bestandsaufnahme und Mängelanalyse sowie einem maßgeschneiderten Anforderungsprofil für die lokalen Verkehre im Kreisgebiet müssen mit dem Nahverkehrsplan daher innovative, aus Kostensicht vernünftige Maßnahmen beschlossen werden, die eine Umsetzung der definierten Ziele ermöglichen.

³ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

⁴ vgl. Protokoll der 1. Sitzung des Lenkungsausschusses, TOP 1, Hr. Dr. McGovern

1.4 Beteiligungsverfahren

Ein Rahmenplan wie der Nahverkehrsplan kann nur dann die gewünschte Bindungswirkung entfalten, wenn die darin formulierten Ziele, Anforderungen und Maßnahmen breiten Konsens bei den für die Umsetzung verantwortlichen Akteuren finden. Ziel bei der Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes war es daher, alle relevanten Akteure möglichst frühzeitig und umfassend in den Planungsprozess einzubinden.

Dieses Ziel wurde im Rahmen der Fortschreibung insbesondere verfolgt durch

- die Einrichtung eines Lenkungsausschusses und
- ein umfassendes, mehrstufiges Anhörungsverfahren.

1.4.1 Lenkungsausschuss

Als Unterstützung für den Prozess der Planaufstellung wurde der „Lenkungsausschuss zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis Marburg-Biedenkopf“ eingerichtet.

Dieser Lenkungsausschuss, in dem Vertreter verschiedener Institutionen aus dem Umfeld des RNV vertreten sind, diente konkret der Erfüllung folgender Aufgaben:

- Präzisierung der Aufgabenstellung, Schwerpunkt- und Prioritätensetzung
- Festlegung von Rahmenvorgaben, Definition von Zielen
- Diskussion und Empfehlungen zur Untersuchungsmethodik
- Abnahme der vom Dienstleister erarbeiteten (Zwischen-) Ergebnisse, Überwachung des Projektfortschritts
- Konkretisierung der Zeitplanung
- Abstimmung zu den geplanten Anhörungsrunden

Bei den Sitzungen des Lenkungsausschusses wurden die Teilnehmer jeweils über den aktuellen Stand der Arbeiten am Nahverkehrsplan informiert, um dann anschließend über ausgewählte Themen zu diskutieren und den Rat der anwesenden Experten zu anstehenden Entscheidungen einzuholen.

Die Sitzungen des Lenkungsausschusses fanden statt am

- 06.05.2010
- 17.08.2010
- 21.12.2010

1.4.2 Anhörungsverfahren

Für das Anhörungsverfahren wurde ein zweistufiger Beteiligungsprozess gewählt, der sich aus einer

- ersten Anhörungsrunde oder „Vorgezogenen Beteiligung“ und einer
- zweiten Anhörungsrunde oder „Formalen Anhörung“

zusammensetzt.

1.4.2.1 Erste Anhörungsrunde

Ziel der ersten Anhörung war es, die Anhörungsberechtigten (Beteiligte § 8 Abs. 3 und § 14 PBefG, s.u.) möglichst frühzeitig in das Aufstellungsverfahren einzubinden. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass deren Wünsche, Anregungen und Vorschläge frühzeitig erfasst werden und unmittelbar in den Planungsprozess einfließen können. Zudem diene die erste Anhörung auch dazu, Hinweise auf derzeit bestehende Probleme zu erhalten und etwas über die Anforderungen, die die Anhörungsberechtigten an den ÖPNV stellen, zu erfahren.

1.4.2.2 Zweite Anhörungsrunde

Die zweite Anhörungsrunde, das „formale Anhörungsverfahren“, wird durch die Bestimmungen des § 14 Abs. 5 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes wie folgt vorgegeben: „Zu dem Entwurf des Nahverkehrsplanes sind die am Verfahren nach den § 8 Abs. 3 und § 14 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten, benachbarte Aufgabenträger und das Land anzuhören.“

Beteiligte gem. § 8 Abs. 3 und § 14 PBefG sind:

- Behindertenbeauftragte/-beiräte
- Vorhandene VU (Verkehrsunternehmen)
- Kommunale Gebietskörperschaften (Gemeinden/Landkreise/kreisfreie Städte)
- Straßenbulasträger
- Planungsbehörden
- Industrie- und Handelskammern
- Betroffene Fachgewerkschaften
- Fachverbände der Verkehrstreibenden
- Gewerbeaufsichtsbehörden

Diese zweite Anhörungsrunde dient der Information der Anhörungsberechtigten über die künftigen Anforderungen sowie die in den kommenden Jahren geplanten Maßnahmen (Angebotskonzeption, vgl. Kapitel 8), die im NVP-Bericht zu dokumentieren sind.

1.4.2.3 Regionalkonferenzen

Sowohl für die erste als auch die zweite Anhörungsrunde wurde das Verbandsgebiet in „Regionen“ aufgeteilt, deren Abgrenzung sich an den fünf Linienbündeln des Kreises orientiert.

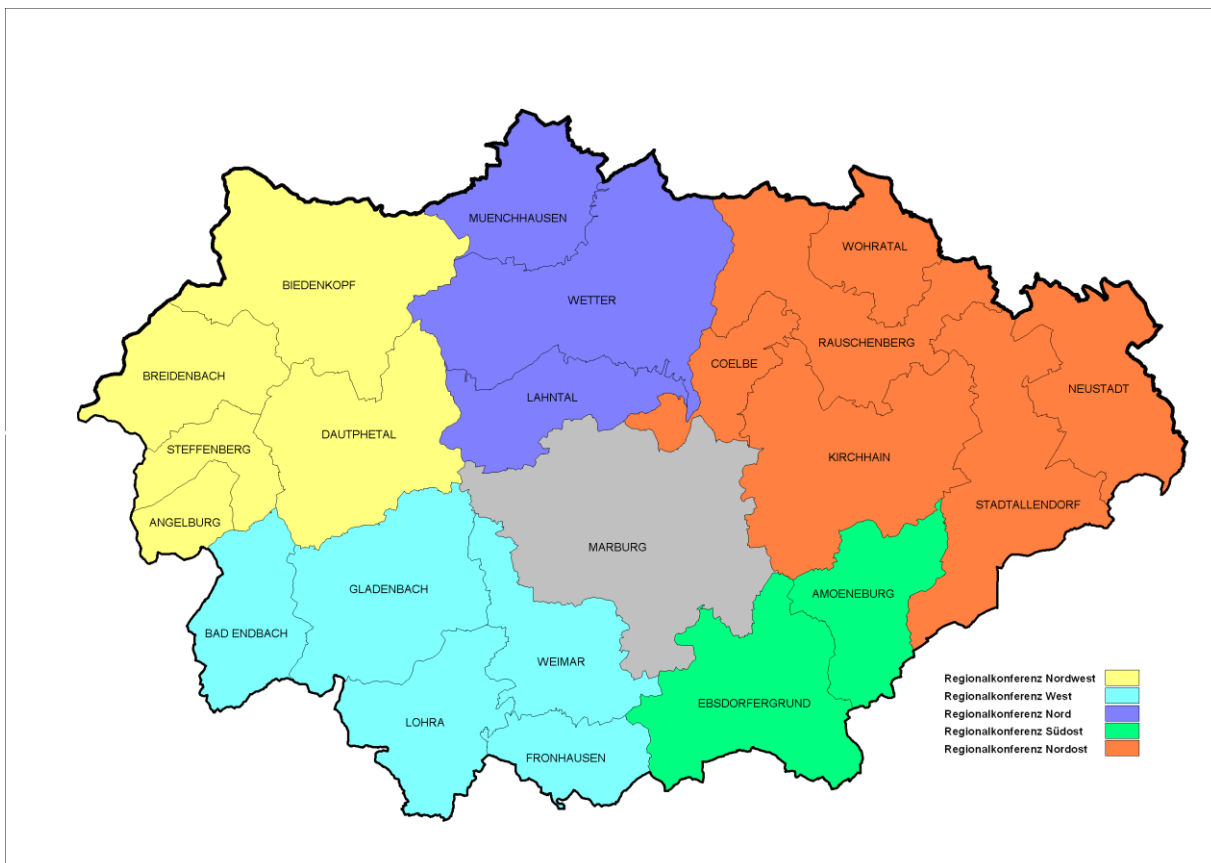


Abb.: Anhörungsverfahren - Regionalkonferenzen

Für jede der fünf „Regionen“ fand dann im Rahmen einer Anhörungsrunde vor Ort jeweils eine Regionalkonferenz statt, zu der Vertreter der zur „Region“ gehörenden Kommunen sowie weitere anhörungsberechtigte Institutionen eingeladen wurden.

Folgende Regionalkonferenzen fanden zur ersten Anhörungsrunde statt:

- Regionalkonferenz Nordwest am 08.06.2010 in Breidenbach
- Regionalkonferenz West am 08.06.2010 in Gladenbach
- Regionalkonferenz Nord am 09.06.2010 in Wetter
- Regionalkonferenz Südost am 10.06.2010 in Ebsdorfergrund
- Regionalkonferenz Nordost am 10.06.2010 in Kirchhain

Die Regionalkonferenzen der zweiten, formalen Anhörung wurden wie folgt terminiert:

- Regionalkonferenz Nordwest am 28.09.2010 in Breidenbach
- Regionalkonferenz West am 28.09.2010 in Gladenbach
- Regionalkonferenz Nord am 30.09.2010 in Lahntal-Sterzhausen
- Regionalkonferenz Nordost am 30.09.2010 in Stadtallendorf
- Regionalkonferenz Südost am 07.10.2010 in Ebsdorfergrund

Bei den Regionalkonferenzen wurde zunächst über die Ziele und Grundlagen der NVP-Fortschreibung sowie über die Ergebnisse der bisher erfolgten Arbeiten informiert. Im Anschluss wurde den Anwesenden Gelegenheit gegeben, mündlich zur NVP-Fortschreibung Stellung zu nehmen. Die mündlichen Stellungnahmen wurden im Protokoll zu den Regionalkonferenzen dokumentiert.

Nach den Regionalkonferenzen wurde allen Anhörungsberechtigten (auch denen, die nicht an den Konferenzen teilnehmen konnten) die Möglichkeit gegeben, innerhalb einer festgesetzten Frist schriftliche Stellungnahmen abzugeben.

Die erfassten mündlichen und schriftlichen Stellungnahmen wurden geprüft und bewertet. Die Anregungen und Vorschläge, bei denen die Bewertung positiv ausfiel, fanden bei den weiteren Arbeiten am Nahverkehrsplan Berücksichtigung.

Eine Übersicht über die Stellungnahmen zur Fortschreibung des NVP Marburg-Biedenkopf findet sich im Anhang zum NVP-Bericht (vgl. Anlage I).

2 Bestandsaufnahme

Aufgabe der Bestandsaufnahme ist es, die momentan im Kreisgebiet in verkehrlicher und raumstruktureller Hinsicht vorherrschende Situation im Detail zu beschreiben. Diese Beschreibung des Ist-Zustandes soll Aufschluss über die Rahmenbedingungen, wie sie für die künftige Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrsangebotes im Landkreis bestehen, liefern. Sie stellt damit die Basis sowohl für die Mängelanalyse (vgl. Kapitel 4) als auch für die Definition von Anforderungen (vgl. Kapitel 6) dar.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden folgende Aspekte der Raum- und Verkehrsstruktur eingehend untersucht:

- **Rahmenbedingungen**
 - Rechtliche Rahmenbedingungen
 - Allgemeine Rahmenpläne
 - Verkehrliche Fachplanungen
 - Weitere Fachplanungen und Leitfäden
- **Räumliche Struktur**
 - Raumstrukturelle Gliederung
 - Bevölkerungsentwicklung
 - Siedlungsentwicklung
 - Fremdenverkehr
 - Motorisierungsgrad
 - Entwicklung der Beschäftigtenzahlen
 - Entwicklung der Pendlerströme
 - Öffentliche Infrastruktur – Schülerbeförderung
- **ÖPNV-Angebot**
 - Schienenverkehr
 - Buslinien im regionalen und lokalen Verkehr
 - Stadtbusangebot der Universitätsstadt Marburg
 - Flexible Angebotsformen
 - Ergänzender Verkehr
- **Fahrzeugeinsatz lokaler Busverkehr**
- **Tarif**
- **Finanzielle Kennwerte**
 - Kosten
 - Erlöse
 - Investitionen
- **Analyse des Nahverkehrsplanes für die Universitätsstadt Marburg**

2.1 Rahmenbedingungen

Gemäß dem Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in Hessen⁵ sollen sich die Inhalte der NVP an gesetzlichen, verkehrspolitischen und fachlichen Rahmenbedingungen orientieren.

In den nachfolgenden drei Kapiteln „Rechtliche Rahmenbedingungen“, „Allgemeine Rahmenpläne“ und „Verkehrliche Fachplanungen“ wird auf die relevanten Inhalte der für das Untersuchungsgebiet maßgeblichen Planwerke verwiesen. Bei der Auswertung wurde der Focus dabei insbesondere auf die Neuerungen, die sich seit der Aufstellung des letzten Nahverkehrsplanes ergeben haben, gelegt.

2.1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Verbindliche gesetzliche Vorgaben zur Ausgestaltung des ÖPNV sowie zu den Inhalten und zum Verfahren der Aufstellung von Nahverkehrsplänen finden sich insbesondere im

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie im
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (Hessisches ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG).

Rahmenbedingungen, die bei der Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen zu beachten sind, ergeben sich dabei insbesondere aus

- § 8 Abs. 3 PBefG „*Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr*“ und
- § 14 Hess. ÖPNVG „*Nahverkehrspläne*“.

Weitere gesetzliche Regelwerke, durch die Rahmenbedingungen für den NVP definiert werden, sind beispielsweise:

- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG)
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Raumordnungsgesetz (ROG)
- Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG)
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG)

⁵ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

Von Interesse in Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen ist auch folgender Hinweis:

Am 03.12.2009 ist die neue ÖPNV-Verordnung der EU 1370/07 als unmittelbar geltendes Recht in Kraft getreten. Die Verordnung schafft einen neuen Rechtsrahmen für die Vergabe und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrsleistungen und vollzieht eine klare Trennung zwischen zuständiger Behörde und Betreiber.

Da die Verordnung in wesentlichen Punkten dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in seiner heutigen Fassung widerspricht, wird derzeit häufig eine Novellierung des Gesetzes gefordert.

Wann es zu der für notwendig erachteten Novellierung des PBefG kommt und welche Konsequenzen sich daraus für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Marburg-Biedenkopf ergeben, ließ sich zum Zeitpunkt der Fortschreibung jedoch noch nicht abschätzen.

2.1.2 Allgemeine Rahmenpläne

Zu den relevanten allgemeinen Rahmenplänen sind insbesondere der Landesentwicklungsplan⁶ sowie der für das Untersuchungsgebiet aufgestellte Regionalplan zu zählen.

Der Landesentwicklungsplan stellt die Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen sowie die überregional bedeutsamen Planungen und Maßnahmen dar. Er darf dabei die Entscheidungsspielräume der Regionen nicht stärker einschränken, als dies zur Umsetzung von überregional bedeutsamen Vorgaben erforderlich ist.⁷

Die Regionalpläne stellen die Festlegungen der Raumordnung für die Entwicklung der Planungsregionen unter Beachtung der Vorgaben des Landesentwicklungsplans dar.⁸ In ihnen werden neben den allgemeinen Grundsätzen der Raumordnung und Strukturplanung die zentralörtliche und strukturräumliche Gliederung des Verbandsgebietes beschrieben sowie die Verbindungsachsen (großräumige Fernverkehrsachsen, Regionalachsen, etc.) festgelegt.

Als allgemeiner Rahmenplan lag den Arbeiten am NVP 2004 – 2008 der Regionalplan Mittelhessen 2001 zugrunde. Mittlerweile wurde dieser Regionalplan fortgeschrieben. Für die Aufstellung des neuen Nahverkehrsplanes konnte daher auf den Regionalplan Mittelhessen 2009 zurückgegriffen werden, der für die Bestandsaufnahme in der Entwurfsfassung zur zweiten Anhörung und Offenlegung zur Verfügung stand.

⁶ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.) (2002): Landesentwicklungsplan Hessen 2000

⁷ § 7 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) i. d. F. des Gesetzes zur Neuregelung des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 06. Sept. 2002

⁸ § 9 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) i. d. F. des Gesetzes zur Neuregelung des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 06. Sept. 2002

Es wurde geprüft, ob sich mit der Fortschreibung des Regionalplanes auch die Leitbilder und/oder die Rahmenbedingungen für die Gestaltung des ÖPNV aus regionalplanerischer Sicht geändert haben.

Die vergleichende Analyse der Regionalpläne 2001 und 2009 ließ keine wesentlichen Änderungen in Bezug auf die ÖPNV-relevanten Leitbilder und Rahmenbedingungen erkennen. Es ist allerdings festzustellen, dass das Thema öffentlicher Personenverkehr im Regionalplan-Entwurf 2009 ausführlicher behandelt wird.

Für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen interessant sein könnten die im Regionalplan-Entwurf Mittelhessen 2009 getroffenen, im Regionalplan 2001 noch nicht in dieser Weise ausformulierten Aussagen zur Erreichbarkeit der Oberzentren (7.1.2-5 (Z)), zur funktionalen Aufgabenteilung und Zusammenarbeit zwischen regionalen und lokalen Netzen (7.1.2-6 (G)), zu flexiblen Bedienungsformen (7.1.2-7 (G)) sowie zum Prinzip des integralen Taktfahrplans (7.1.2-8 (G)).

<p>7.1.2-5 (Z) S. 118</p>	<p>Um die Erreichbarkeit des jeweiligen Oberzentrums zu gewährleisten, sind von den zentralen Ortsteilen der Grund- und Mittelzentren mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag mit dem ÖPNV zum Oberzentrum und zurück zu gewährleisten.</p>
<p>7.1.2-6 (G) S. 118</p>	<p>Zur optimalen Erschließung der Fläche und zur leistungsfähigen Bedienung soll eine zweckmäßige funktionale Aufgabenteilung und Zusammenarbeit zwischen regionalen und lokalen Netzen gesichert werden. Das Regionalnetz soll in erster Linie aus Eisenbahnstrecken gebildet und dort, wo das Schienennetz Lücken aufweist, durch regionale Buslinien ergänzt werden.</p>
<p>7.1.2-7 (G) S. 118</p>	<p>Den spezifischen, zeitlich wechselnden Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Personengruppen soll Rechnung getragen werden. Dazu gehören auch innovative, flexible Bedienungsformen des ÖPNV, die auch die Vernetzung nicht zentraler Ortsteile untereinander und die Anforderungen des Freizeit- und Einkaufsverkehrs berücksichtigen.</p>
<p>7.1.2-7 (G) S. 118</p>	<p>Der ÖPNV soll nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans gestaltet werden. Taktfolge und Betriebszeiten sollen sich an strukturräumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Nachfrage orientieren. Ein stündlicher Grundtakt soll angestrebt werden.</p>

Abb.: Auswahl ÖPNV-relevanter Aussagen im Regionalplan-Entwurf Mittelhessen 2009

2.1.3 Verkehrliche Fachplanungen

Relevante verkehrliche Fachplanungen, die im Rahmen des Aufstellungsverfahrens Beachtung fanden, sind insbesondere

- der Regionale Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) (2004 – 2009) und
- der Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg (2009 – 2014).

Hinzu kommen noch die Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise sowie der Regionale Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) aus dem Jahr 2000.

In den beiden nachfolgenden Kapiteln wird näher auf den Regionalen NVP des Verbundes sowie auf den NVP der Universitätsstadt Marburg eingegangen.

2.1.3.1 *Regionaler Nahverkehrsplan des RMV*

Im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV werden u.a. die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs sowie des regionalen Busverkehrs – auch im Zuständigkeitsbereich des RNV – beschrieben.

Nach § 14 Abs. 4 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes⁹ sind „nach dem Gegenstromprinzip ... lokale Nahverkehrspläne aus den regionalen Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.“

Mit Beschluss vom 07. Juli 2009 hat der Aufsichtsrat des RMV die Geschäftsführung des Verbundes beauftragt, den Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) für den Zeitraum bis Ende 2019 fortzuschreiben und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Der für den Zeitraum 2004 – 2009 aufgestellte RNVP wurde im Sinne des § 14 Abs. 5 Satz 4 ÖPNVG¹⁰ mit dem Ergebnis überprüft, dass er bis zur Verabschiedung des fortgeschriebenen RNVP seine Gültigkeit behält.

Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis Marburg-Biedenkopf werden die Arbeiten am RNVP noch nicht abgeschlossen sein. Die Grundlage für die Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes, die es im Sinne der Planung nach dem Gegenstromprinzip zu beachten gilt, ist damit der Regionale Nahverkehrsplan des RMV für die Jahre 2004 – 2009.

Die zeitgleich laufende Fortschreibung des RNVP wird dennoch Auswirkungen auf den Plan für den Landkreis haben. So ist es erklärtes Ziel des RMV, auf eine verstärkte Verzahnung der lokalen NVP mit dem RNVP hinzuwirken. Dieses Ansinnen kommt beispielsweise in einer umfassenden Beteiligung der Lokalen Nahverkehrsor-

⁹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

¹⁰ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

ganisationen über Lenkungs- und Arbeitskreise an der Aufstellung des regionalen Planes zum Ausdruck. Über die Mitarbeit in diesen Gremien kann der RNVP Marburg-Biedenkopf versuchen, die Inhalte des RNVP nach seinen Vorstellungen mitzugestalten. Nach dem Gegenstromprinzip ist aber auch darauf zu achten, dass die noch rechtzeitig zur Verfügung stehenden Ergebnisse der Arbeiten am RNVP – z.B. Planungen bezüglich der künftigen Ausgestaltung des regionalen Busverkehrs – in den lokalen Nahverkehrsplan einfließen.

2.1.3.2 *Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg*

Neben dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem durch den Regionalen Nahverkehrsverband vertretenen Landkreis Marburg-Biedenkopf gibt es im Untersuchungsgebiet mit der Universitätsstadt Marburg einen dritten ÖPNV-Aufgabenträger. Denn als Gemeinde mit mehr als 50.000 Einwohnern hat die Stadt Marburg gemäß § 5 Abs. 1 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes¹¹ die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahrzunehmen.

Die Wahrnehmung dieser Aufgabe, die gemäß § 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes¹² auch die Aufstellung bzw. Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes umfasst, erfolgt über die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Marburg GmbH (LNG Stadt Marburg).

Während man sich für den Zeitraum 2004 – 2008 noch auf die Aufstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplanes für die Stadt und den Landkreis verständigen konnte, gibt es für den sich anschließenden Zeitraum zwei separate lokale Nahverkehrspläne.

Dessen ungeachtet haben jedoch beide Aufgabenträger in enger Zusammenarbeit auf eine optimierte Ausgestaltung der Stadt-Umland-Verkehre sowie eine gute Verknüpfung der städtischen Verkehre mit den Verkehren aus dem Kreisgebiet an hierfür geeigneten Verknüpfungspunkten hinzuarbeiten.

Der Nahverkehrsplan der Universitätsstadt Marburg für die Jahre 2009 – 2014 wurde am 25.09.2009 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Er wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Marburg-Biedenkopf analysiert (Kapitel 2.7), wobei ein besonderer Schwerpunkt der Analyse natürlich auf den Aussagen zur künftigen Gestaltung der Stadt-Umland-Verkehre lag.

¹¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

¹² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

2.1.4 Weitere Fachplanungen und Leitfäden

Aufgrund der hohen Bedeutung, die der Schülerbeförderung bei der Gestaltung des ÖPNV abseits der städtischen Ballungsräume zukommt, sind als relevante Fachplanungen bei der Nahverkehrsplanung insbesondere die Schulentwicklungspläne zu beachten. Sie enthalten wichtige Hinweise bezüglich der künftigen Entwicklung der Schulstandorte sowie der Schülerzahlen.

Für die Arbeiten am Nahverkehrsplan stand die vom Kreisausschuss des Landkreises Marburg-Biedenkopf herausgegebene 3. Statistische Fortschreibung zum Schulentwicklungsplan 2005 für die Schuljahre 2008/2009 bis 2014/15 zur Verfügung.

Mit den Inhalten dieser statistischen Fortschreibung setzt sich das Kapitel 2.2.8 „Öffentliche Infrastruktur – Schülerbeförderung“ intensiv auseinander.

Eine weitere wichtige Grundlage für die Arbeiten am Nahverkehrsplan stellen der vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sowie dem Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebene

- „Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen“ sowie die daran anknüpfenden
- „Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen“ dar.

In diesen als „Arbeitsanleitung“ einzuordnenden Schriften werden die wesentlichen Inhalte, die Arbeitsmethoden, das zielgerichtete Vorgehen und das Aufstellungsverfahren systematisch und strukturiert beschrieben.

2.2 Räumliche Struktur

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf leben auf eine Fläche von 1.262 Quadratkilometer verteilt rund 250.000 Einwohner. Zentrum des zum Regierungsbezirk Mittelhessen gehörenden Kreises ist die Stadt Marburg mit ca. 80.000 Einwohnern. Als weitere wichtige Städte lassen sich die im westlichen „Hinterland“ liege ehemalige Kreisstadt Biedenkopf und die Stadt Gladenbach sowie im Ostkreis die Stadt Kirchhain und der Wirtschaftsstandort Stadtallendorf nennen.

In den nachfolgenden Kapiteln wird die räumliche Struktur, welche die Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis wesentlich mitbestimmt, detaillierter beschrieben. Bei dieser Bestandsaufnahme zur Raumstruktur wurden neben der raumstrukturellen Gliederung insbesondere die Bevölkerungsentwicklung, der Fremdenverkehr, der Motorisierungsgrad der Bevölkerung, die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen, die Entwicklung der Pendlerströme sowie die Entwicklung der Schulstandorte als wichtige öffentliche Infrastruktur untersucht.

2.2.1 Raumstrukturelle Gliederung

Die Beschreibung der raumstrukturellen Gegebenheiten erfolgt in den Nahverkehrsplänen üblicherweise auf Basis der zentralörtlichen Gliederung, wie sie durch die Landes- und Regionalplanung festgelegt wird.

Wie bereits im Kapitel 2.1.2 „Allgemeine Rahmenpläne“ erläutert, liegt für Mittelhessen mit dem Regionalplan 2009 mittlerweile die Fortschreibung des Regionalplans 2001 im Entwurf vor.

Als Rahmenbedingung für die Gestaltung des Nahverkehrs im Landkreis Marburg-Biedenkopf war daher zu prüfen, ob sich mit der Fortschreibung des Regionalplanes auch Änderungen in Bezug auf die Zuordnung der Kommunen zu den zentralörtlichen Kategorien oder auch in Bezug auf die strukturräumlichen Kategorien und die durch das Kreisgebiet verlaufenden Verbindungsachsen ergeben haben.

2.2.1.1 *Zentrale Orte*

Mit dem hierarchischen System der Zentralen Orte soll nach dem Grundsatz der „dezentralen Konzentration“ die Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft im Umland („Verflechtungsbereich“) der Zentralen Orte mit infrastrukturellen Leistungen langfristig gesichert werden. Die Zentren sind als Verknüpfungspunkte im überregionalen, regionalen und lokalen Bildungs-, Versorgungs- und Verkehrssystem bedarfsgerecht zu entwickeln. Durch Bündelung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur soll die Tragfähigkeit zentrenrelevanter Einrichtungen gesichert werden.

Die zentralörtliche Siedlungsentwicklung ist auch als Voraussetzung für die nachhaltige Raumentwicklung im Hinblick auf eine effiziente ÖPNV-Organisation anzusehen, da eine Fokussierung der Versorgung auf Zentrale Orte die Bündelung der ÖPNV-Nachfrage erst ermöglicht.

Der Regionalplan-Entwurf unterscheidet zwischen folgenden zentralörtlichen Kategorien:

- Grundzentren, die der Deckung der Grundversorgung dienen,
- Mittelzentren, die neben der Grundversorgung auch der Deckung des gehobenen Bedarfs dienen und
- Oberzentren, zu deren Versorgungsfunktion neben der Grundversorgung und der Deckung des gehobenen Bedarfs auch die Deckung des spezialisierten, höheren Bedarfes gehört.

Der Kreis Marburg-Biedenkopf hat nach wie vor mit der Stadt Marburg ein Oberzentrum, als Mittelzentren werden wie bisher Biedenkopf, Gladenbach, Kirchhain und Stadtallendorf ausgewiesen.

Die im Regionalplan 2001 vorgenommene Differenzierung zwischen Unterzentren und Kleinzentren wird im Regionalplan 2009 durch die Ausweisung von Grundzentren und Grundversorgungsbereichen ersetzt.

Sämtliche Kommunen, die im Regionalplan 2001 als Unter- oder Kleinzentren ausgewiesen waren, wurden im Regionalplan 2009 als Grundzentren eingestuft.

Neue Kommunen wurden nicht in die Liste mit aufgenommen – was angesichts des Umstandes, dass bis auf wenige Ausnahmen alle Kommunen des Kreises bereits zumindest als Kleinzentren ausgewiesen waren, nicht weiter verwundern kann.

2.2.1.2 *Strukturräume*

Zur nachhaltigen ordnungs- und entwicklungspolitischen Orientierung unterscheidet die Raumplanung die drei folgenden strukturräumlichen Kategorien (bzw. Verflechtungsbereiche):

- Verdichtungsraum mit überregionaler Bedeutung insbesondere für die Bereiche Arbeit und Versorgung,
- Ordnungsraum, der den Verdichtungsraum umgibt („Speckgürtel“) und überdurchschnittlich hohe Einwohnerzahlen aufweist und
- Ländlicher Raum mit relativ geringer Einwohnerdichte.

Die Kategorie Verdichtungsraum ist im Kreisgebiet nicht anzutreffen. Marburg, Weimar und Fronhausen sind der Kategorie Ordnungsraum zugeordnet. Alle anderen Kommunen des Landkreises Marburg-Biedenkopf wurden als ländlicher Raum eingestuft.

2.2.1.3 *Verbindungsachsen*

Neben der zentralörtlichen Gliederung und der Unterscheidung von Strukturräumen werden als weitere Kategorie der Raumordnung Verbindungsachsen ausgewiesen.

Zusammen mit den zentralen Orten wird mit den Verbindungsachsen das Ziel einer Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung verfolgt („Achsen-Schwerpunkt-Konzept“).

Ein abgestuftes System von Verbindungsachsen soll dabei der groß- und kleinräumigen Erschließung dienen. Es kennzeichnet die Teilräume oder Korridore der Region, in denen der Personen- und Gütertransport besondere landes- und regionalplanerische Bedeutung hat.

Mit den Achsen wird verdeutlicht, wo die Wiederinbetriebnahme, die Erhaltung, der Ausbau oder die Schaffung von Verkehrsinfrastruktur erforderlich ist und wo die Organisation verschiedener Verkehrssysteme so zu entwickeln ist, dass der angestrebte Leistungsaustausch unter Berücksichtigung von Umwelterfordernissen gewährleistet wird.

Die Raumplanung unterscheidet drei verschiedene Kategorien von Verbindungsachsen:

- Großräumige Fernverbindungsachsen
- Regionalachsen
- überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen

Was die Verbindungsachsen angeht, so lässt sich zumindest in Bezug auf die im Regionalplan-Entwurf 2009 beschriebenen großräumigen Fernverkehrsachsen bzw. Regionalachsen keine Veränderung feststellen.

Folgende Regionalachsen verlaufen durch das Kreisgebiet¹³:

- (Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main) – Gießen – **Marburg – Kirchhain – Stadtallendorf** – (Kassel) (auch Fernverbindungsachse)
- (Kassel) – **Neustadt (Hessen)** – Gemünden (Felda) – Gießen (auch Fernverbindungsachse)
- **Marburg – Dautphetal – Biedenkopf** – (Bad Laasphe)
- **Marburg – Cölbe – Wetter (Hessen)** – (Frankenberg/Eder – Korbach – Kassel)

Auf die konkrete Benennung von überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen scheint der Regionalplan 2009 im Gegensatz zum Vorgängerplan zu verzichten.

¹³ Die in Klammer angeführten Zentren liegen nicht innerhalb des Planungsraumes Mittelhessen. Quelle: Regionalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009, 4.2-5 (G), S. 30/31

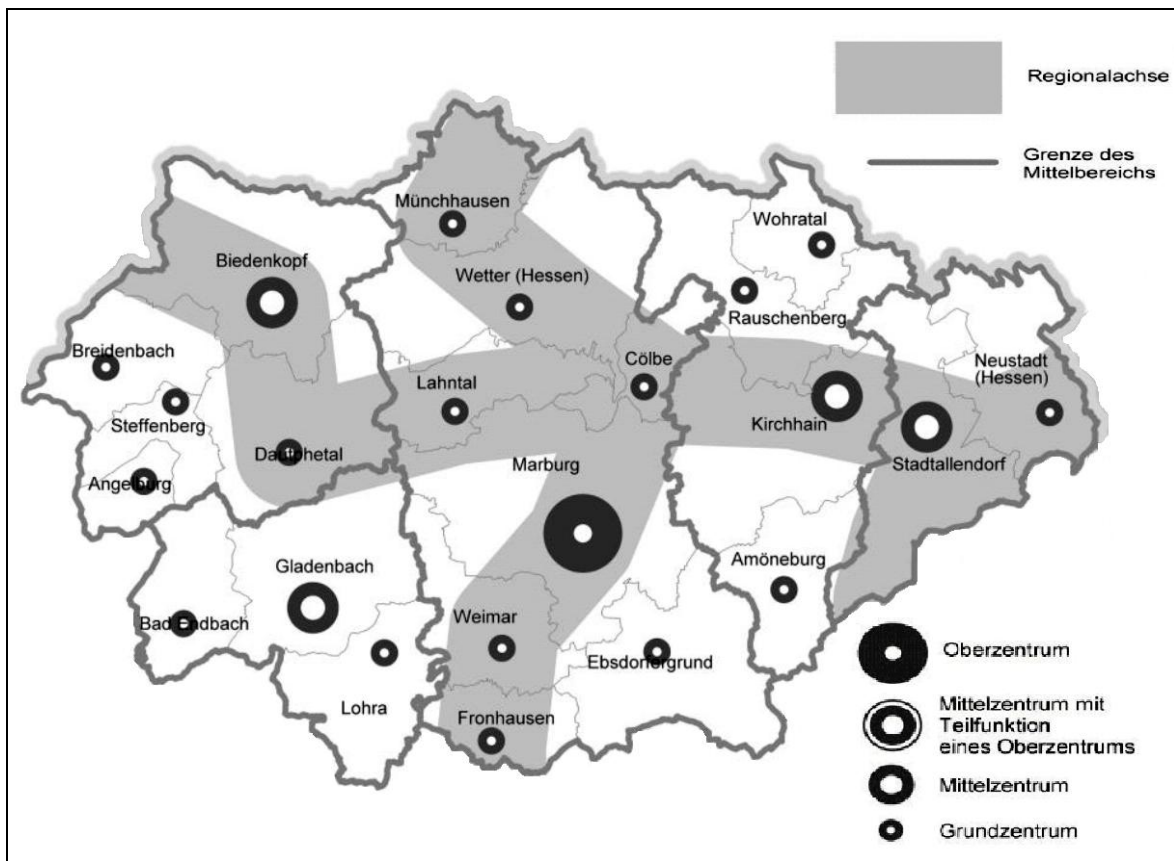


Abb.: Zentrale Orte und Regionalachsen im Landkreis Marburg-Biedenkopf, Quelle: Regionalplan-Entwurf Mittelhessen 2009, S. 37

2.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Als wichtiger Indikator für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist die Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den Kommunen des Landkreises zu betrachten.

Zunächst wird die Veränderung der im NVP 2004 – 2008 enthaltenen Zahlen im Vergleich zum aktuell verfügbaren Stand tabellarisch dargestellt.

Weiter unten wurde zudem eine Grafik eingefügt, die die Prognose der weiteren Entwicklung bis zum Jahr 2020 aufzeigt.

Während des Zeitraums von Ende 2001 bis Ende September 2009 hatten die meisten Kommunen im Landkreis Marburg-Biedenkopf Bevölkerungseinbußen zu verzeichnen, die jedoch nur in einigen Fällen die Marke von 5% überschritten (Münchhausen, Neustadt, Rauschenberg und Wohratal). Während bei einigen weiteren Gemeinden kaum Veränderungen innerhalb dieses Zeitraumes zu verzeichnen waren, hat lediglich in der Stadt Marburg (+2,45%) sowie in Lahntal (+4,83%) und Cölbe (+0,17%) eine positive Entwicklung der Einwohnerzahlen stattgefunden.

Name	Bevölkerung (31.12.2001)	Bevölkerung (30.09.2009)	Veränderung	
			Absolut	%
Amöneburg	5.353	5.228	-125	-2,34%
Angelburg	3.737	3.602	-135	-3,61%
Bad Endbach	8.824	8.403	-421	-4,77%
Biedenkopf	13.926	13.319	-607	-4,36%
Breidenbach	6.953	6.840	-113	-1,63%
Cölbe	7.053	7.065	12	0,17%
Dauthphetal	12.158	11.813	-345	-2,84%
Ebsdorfergrund	8.965	8.945	-20	-0,22%
Fronhausen	4.128	4.026	-102	-2,47%
Gladenbach	12.660	12.222	-438	-3,46%
Kirchhain	16.398	16.249	-149	-0,91%
Lahntal	6.665	6.987	322	4,83%
Lohra	5.724	5.619	-105	-1,83%
Marburg	77.556	79.454	1.898	2,45%
Münchhausen	3.735	3.521	-214	-5,73%
Neustadt	9.467	8.896	-571	-6,03%
Rauschenberg	4.890	4.516	-374	-7,65%
Stadtallendorf	21.671	21.322	-349	-1,61%
Steffenberg	4.444	4.278	-166	-3,74%
Weimar	6.966	6.935	-31	-0,45%
Wetter	9.580	9.183	-397	-4,14%
Wohratal	2.647	2.428	-219	-8,27%

Quelle Daten 2001: NVP 2004-2008

Quelle Daten 2009: Statistik-Hessen.de

Abb.: Entwicklung der Bevölkerung in den Kommunen 2001-2009

Der Trend insgesamt sinkender Einwohnerzahlen wird sich im Landkreis Marburg-Biedenkopf nach den zur Verfügung stehenden Prognosedaten weiter fortsetzen, jedoch verläuft die Entwicklung in den einzelnen Kommunen z.T. recht unterschiedlich (vgl. Abb. „Prognose Bevölkerungsentwicklung bis 2020“).

Auffällig ist beispielsweise die Prognose für Cölbe, das entgegen dem allgemeinen Trend noch mit einem Zuwachs von 3,9 % von 2005 bis 2020 rechnen darf.

Am stärksten vom Bevölkerungsrückgang betroffen sein wird laut der Prognose Neustadt (-10,8%), gefolgt von Biedenkopf (-8,0%), Breidenbach (-7,0%), Gladenbach (-6,9%) und Weimar (-5,7%).

Der Trend sinkender Einwohnerzahlen verringert natürlich auch das ÖPNV-Nachfragepotential in den vom Rückgang betroffenen Kommunen. Dadurch könnte beispielsweise die Bedeutung flexibler Verkehrsangebote, durch die sich auch bei geringer Nachfrage eine Grundversorgung im ÖPNV-Bereich sicherstellen lässt, künftig steigen.

Als Fazit lässt sich festhalten, dass die Entwicklung der Einwohnerzahlen bei der Nahverkehrsplanung im Landkreis auf jeden Fall im Auge behalten werden muss, um hier rechtzeitig entsprechende Maßnahmen zur Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen ergreifen zu können.

Allerdings dürften nach der vorgelegten Prognose die Rückgänge in den kommenden Jahren auch nicht so dramatisch sein, dass aufgrund der Bevölkerungsentwicklung ein akuter Anpassungsbedarf für das ÖPNV-System als Ganzes bestünde.

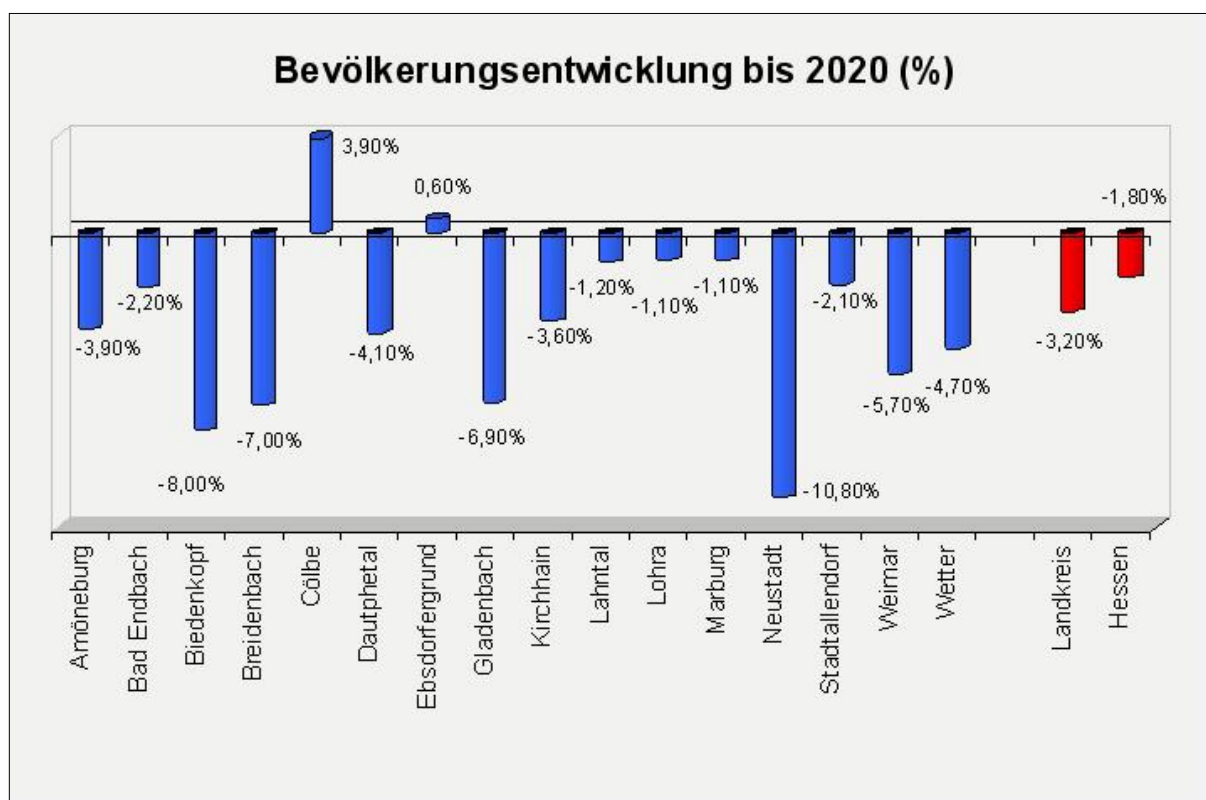


Abb.: Prognose Bevölkerungsentwicklung bis 2020 (Ausgangszeitpunkt 31.12.2005)

Quelle: http://www.demografie.marburg-biedenkopf.de/content/Entwicklung_2020.html

2.2.3 Siedlungsentwicklung

Gemäß den Vorgaben der Regionalplanung sollte die Ausweisung neuer Bauflächen im Rahmen der Bauleitplanung der Anbindung an den ÖPNV Rechnung tragen. Im Regionalplan Mittelhessen 2009¹⁴ heißt es hierzu: „Durch die Orientierung der Siedlungstätigkeit an den Belangen des ÖPNV soll sowohl eine bessere Auslastung der Linien des ÖPNV als auch – durch sachgerechte Zuordnung verschiedener Flächenfunktionen – eine Verkehrsminimierung angestrebt werden.“¹⁵

In der Praxis ist jedoch leider immer wieder festzustellen, dass neue Bauflächen ohne Rücksicht auf das bestehende ÖPNV-Angebot ausgewiesen werden.

Ausgehend von den rückläufigen Bevölkerungszahlen (vgl. Kapitel 2.2.2) könnte man vermuten, dass der Bedarf an neuen Bauflächen – zumindest was die Wohnbebauung angeht – künftig eher gering ist oder gar nicht besteht. Wie der Regionalplan-Entwurf Mittelhessen 2009 erläutert, ist dem aber nicht so: „Selbst bei abnehmender Wohnbevölkerung in Mittelhessen steigt weiterhin der Bedarf an Wohnsiedlungsfläche. Für den Wohnungsbedarf ist vor allem die Anzahl und Größe der Haushalte ausschlaggebend. Die Altersstruktur und der anhaltende Trend zu kleineren Haushalten bewirken einen weiteren Anstieg der Zahl der Haushalte.“¹⁶

Die Entwicklung des Wohnflächenbedarfes im Landkreis Marburg-Biedenkopf soll anhand der unten abgebildeten Tabelle, deren Angaben dem Regionalplan entnommen wurden, beschrieben werden. Sie stellt die Bedarfsentwicklung bis zum Jahr 2020 differenziert nach Neubedarf, Nachholbedarf und Ersatzbedarf dar. Zudem wurde die Entwicklung des im Regionalplan festgelegten maximalen Wohnsiedlungsflächenbedarfes in ha zwischen den Jahren 2002 und 2020 mit aufgenommen (flächenwirksamer Wohnungsbedarf, Flächenbedarf gem. Regionalplan 2001 und Regionalplan 2009 im Vergleich).

¹⁴ Regionalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009

¹⁵ Regionalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009, S. 39

¹⁶ Regionalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009, S. 42

Gemeinde / Stadt	Wohnungsbedarf 2020 (in Wohneinheiten)				Wohnsiedlungsflächenbedarf 2002 - 2020		
	Neu- bedarf	Nachhol- bedarf	Ersatz- bedarf	Wohnsiedlungs- bedarf insgesamt ohne negativen Bedarf	Dichte Wohneinheiten pro ha	Flächenbedarf	
						Regionalplan 2009 ha	Regionalplan 2001 ha
Amöneburg	314	66	49	430	19	22	23
Angelburg	115	45	33	192	18	11	24
Bad Endbach	240	106	80	426	19	22	33
Biedenkopf	269	171	142	582	24	34	37
Breidenbach	559	46	62	667	22	27	39
Cölbe	265	98	68	430	24	18	36
Dauthphetal	528	139	106	773	21	30	61
Ebersdorfergrund	219	99	78	395	22	18	36
Fronhausen	-10	47	38	76	23	5	20
Gladenbach	552	151	117	790	24	33	50
Kirchhain	810	207	154	1.171	30	39	71
Lahntal	403	92	63	558	23	24	42
Lohra	229	66	51	345	19	18	24
Marburg	1.575	1.273	824	3.672	35	105	200
Münchhausen	112	32	30	174	18	10	12
Neustadt	306	114	85	505	18	28	35
Rauschenberg	187	57	42	287	17	17	21
Stadtallendorf	1.293	284	194	1.771	27	66	94
Steffenberg	146	53	40	239	18	13	20
Weimar	200	84	64	348	26	13	38
Wetter	120	106	83	309	18	17	49
Wohratal	58	28	21	107	17	6	4

Abb.: Wohnungsbedarf und Wohnsiedlungsflächenbedarf im Landkreis Marburg Biedenkopf bis zum Jahr 2020. Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2009

Wie der prognostizierte Bedarf an Wohnungen und insbesondere an Wohnsiedlungsfläche bis zum Jahr 2020 zeigt, muss die Ausweisung und Entwicklung neuer Wohngebiete durch die Kommunen des Landkreises im Auge behalten werden. Auch die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen für Gewerbe und Sonstiges ist natürlich zu beachten.

Es sollte sichergestellt werden, dass neu entstehende Siedlungsbereiche zeitnah erschlossen werden, um einen hohen ÖPNV-Erschließungsgrad gewährleisten zu können. Wenn neue Bauflächen allerdings ohne Rücksicht auf das bestehende ÖPNV-Angebot ausgewiesen werden, kann eine rasche Einbindung nicht immer erfolgen.

2.2.4 Fremdenverkehr

Im NVP 2004 – 2008 wurde der Fremdenverkehr im Kreisgebiet durch die Angabe von Eckwerten (Anzahl Betten, Ankünfte, Übernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen, etc.) für das Jahr 2001 beschrieben.

Auf Grundlage der Hessischen Gemeindestatistik 2009 wurden diese Eckwerte auf den Stand für das Jahr 2008 gebracht:

Tourismus (Fremdenverkehr) 2008				
Gebietsname	Durchschnittliches Bettenangebot	Ankünfte	Übernachtungen	durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen
Amöneburg, Stadt	79	3.123	4.945	1,6
Angelburg	.	.	.	.
Bad Endbach	477	9.482	69.127	7,3
Biedenkopf, Stadt	371	16.326	35.114	2,2
Breidenbach	47	1.457	4.636	3,2
Cölbe	.	.	.	.
Dautphetal	.	.	.	.
Ebsdorfergrund	164	10.657	16.868	1,6
Fronhausen	.	.	.	.
Gladenbach, Stadt	383	15.170	35.670	2,4
Kirchhain, Stadt	113	3.654	9.823	2,7
Lahntal	553	5.634	9.399	1,7
Lohra	.	.	.	.
Marburg, Universitätsstadt	2.146	120.484	292.584	2,4
Münchhausen	.	.	.	.
Neustadt (Hessen), Stadt	.	.	.	.
Rauschenberg, Stadt	41	722	1.376	1,9
Stadtallendorf, Stadt	236	8.904	23.030	2,6
Steffenberg	.	.	.	.
Weimar (Lahn)	238	9.503	16.910	1,8
Wetter (Hessen), Stadt	.	.	.	.
Wohratal	.	.	.	.
Landkreis Marburg - Biedenkopf	5.978	218.590	554.309	2,5

Abb.: Fremdenverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf, Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2009

Die Übernachtungszahlen lassen nicht erkennen, dass aus dem Fremdenverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf in höherem Maße ein Nachfragepotential erwachsen würde, welches bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis zu beachten wäre.

Auffällig und daher ggf. auch planungsrelevant sind lediglich die Werte für Bad Endbach. Die Kommune mit rund 8.400 Einwohnern kann im Jahr fast 70.000 Übernachtungen verzeichnen. Auch die deutlich höhere durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste (7,3 Nächte im Vergleich zu 2,5 Nächten im Kreisdurchschnitt) weist auf die Funktion von Bad Endbach als Kneipp-Heilbad hin. Insgesamt lassen die Werte für Bad Endbach deutlich den dortigen Kurbetrieb erkennen.

2.2.5 Motorisierungsgrad

Das hessische Statistische Landesamt¹⁷ gibt als Bestand an Kraftfahrzeugen mit amtlichen Kennzeichen am 1. Januar 2010 für den Landkreis Marburg-Biedenkopf den Wert von 500 Personenkraftwagen auf 1000 Einwohner an. Damit liegt der Wert im Landkreis deutlich unter dem Durchschnitt für das Land Hessen, der mit 541 Pkw je 1000 Einwohner angegeben wird.

Der für einen Flächenkreis vergleichsweise geringe Durchschnittswert ist vermutlich auf die hohe Zahl an Studierenden in der Stadt Marburg zurückzuführen. Bei dieser Bevölkerungsgruppe liegt der Pkw-Besatz gewöhnlich weit unter dem Schnitt der Gesamtbevölkerung.

Die im NVP 2004 – 2008 enthaltenen Daten für die Ebene der Kommunen belegen die geäußerte Vermutung insofern, als dass der niedrige Wert für den Gesamtkreis größtenteils auf den geringen Pkw-Besatz in der Universitätsstadt Marburg zurückzuführen ist.

Der Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014 belegt den vermuteten Einfluss der Studierenden auf den Motorisierungsgrad:

Gebiet	mit Studierenden	ohne Studierende
Gesamtstadt (nur PKW)	0,42	0,46
Gesamtstadt (Pkw und Kräder)	0,45	0,49

Abb.: Motorisierungsgrad KFZ / Einwohner Stadt Marburg mit und ohne Studierende, Quelle: Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 21

Auf eine Betrachtung der Entwicklung des Motorisierungsgrades im Zeitverlauf wurde verzichtet, da die Vergleichbarkeit mit dem im NVP 2004 – 2009 enthaltenen Wert (529 Pkw je 1000 Einwohner) nicht gegeben scheint. Die Ursache hierfür ist, dass seit 2008 eine veränderte Erfassungsmethodik zur Anwendung kommt.¹⁸

¹⁷ www.statistik-hessen.de

¹⁸ Ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen / Ausserbetriebsetzungen.

2.2.6 Entwicklung der Beschäftigtenzahlen

Gebietsname	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Einwohner (Wohnort)			
	2002	30.06.2008	Veränderung 2002 zu 2008	
			absolut	%
Amöneburg, Stadt	1.932	2.001	69	3,57%
Angelburg	1.157	1.170	13	1,12%
Bad Endbach	2.849	2.829	-20	-0,70%
Biedenkopf, Stadt	4.530	4.485	-45	-0,99%
Breidenbach	2.440	2.535	95	3,89%
Cölbe	2.397	2.422	25	1,04%
Dautphetal	4.244	4.279	35	0,82%
Ebsdorfergrund	3.351	3.380	29	0,87%
Fronhausen	1.457	1.509	52	3,57%
Gladenbach, Stadt	4.112	4.129	17	0,41%
Kirchhain, Stadt	5.784	6.018	234	4,05%
Lahntal	2.410	2.522	112	4,65%
Lohra	2.083	2.132	49	2,35%
Marburg, Universitätsstadt	20.925	20.219	-706	-3,37%
Münchhausen	1.265	1.235	-30	-2,37%
Neustadt (Hessen), Stadt	3.014	3.048	34	1,13%
Rauschenberg, Stadt	1.669	1.673	4	0,24%
Stadtallendorf, Stadt	7.860	7.877	17	0,22%
Steffenberg	1.463	1.497	34	2,32%
Weimar (Lahn)	2.423	2.487	64	2,64%
Wetter (Hessen), Stadt	3.334	3.292	-42	-1,26%
Wohratal	891	846	-45	-5,05%
Landkreis Marburg - Biedenkopf	81.590	81.585	-5	-0,01%

Quelle Daten 2002: NVP 2004 – 2008

Quelle Daten 2008: Hessische Gemeindestatistik 2009

Abb.: Entwicklung der Zahl sozialversicherungspflichtig beschäftigter Einwohner am Wohnort 2002 - 2008

Die Zahl der Beschäftigten im Landkreis Marburg-Biedenkopf ist zwischen 2002 und 2008 nahezu konstant geblieben (- 0,01%). Die Entwicklungen in den einzelnen Kommunen weisen jedoch deutlichere Unterschiede auf, als dies die Zahl für den gesamten Kreis zunächst vermuten lässt.

Während in einigen Städten und Gemeinden positive Entwicklungen zu beobachten waren (z.B. Kirchhain und Lahntal), hatten andere Kommunen im Beobachtungszeitraum deutliche Verluste hinzunehmen (allen voran die Gemeinde Wohratal mit - 5,05%).

2.2.7 Entwicklung der Pendlerströme

Gebietsname	Stand 30.06.2002			Stand 30.06.2008		
	Ein- pendler	Aus- pendler	Pendler- saldo	Ein- pendler	Aus- pendler	Pendler- saldo
Amöneburg, Stadt	220	1.750	-1.530	224	1.815	-1.591
Angelburg	393	996	-603	271	1031	-760
Bad Endbach	506	2.137	-1.631	493	2.185	-1.692
Biedenkopf, Stadt	3.332	2.306	1.026	3.538	2.454	1.084
Breidenbach	1.686	1.501	185	1.754	1.632	122
Cölbe	1.191	2.049	-858	1.375	2.104	-729
Dautphetal	1.677	2.712	-1.035	2.110	2.937	-827
Ebsdorfergrund	552	2.900	-2.348	561	2.953	-2.392
Fronhausen	290	1.300	-1.010	274	1.371	-1.097
Gladenbach, Stadt	1.619	2.593	-974	1.560	2.851	-1.291
Kirchhain, Stadt	1.721	4.440	-2.719	1.771	4.848	-3.077
Lahntal	650	2.117	-1.467	490	2.276	-1.786
Lohra	351	1.778	-1.427	372	1.859	-1.487
Marburg, Universitätsstadt	21.387	6.496	14.891	23.747	6.712	17.035
Münchhausen	185	1.094	-909	203	1.073	-870
Neustadt (Hessen), Stadt	375	2.418	-2.043	483	2.557	-2.074
Rauschenberg, Stadt	359	1.429	-1.070	332	1.478	-1.146
Stadtallendorf, Stadt	6.705	3.120	3.585	7.770	3.197	4.573
Steffenberg	503	1.211	-708	727	1.259	-532
Weimar (Lahn)	705	2.120	-1.415	630	2.225	-1.595
Wetter (Hessen), Stadt	728	2.620	-1.892	699	2.693	-1.994
Wohratal	339	766	-427	230	758	-528
Landkreis Marburg - Biedenkopf	45.474	49.853	-4.379	49.614	52.268	-2.654

Quelle Daten 2002: NVP 2004 – 2008
Quelle Daten 2008: Hessische Gemeindestatistik 2009

Abb.: Entwicklung der Pendlerströme 2002 - 2008

Der Vergleich der Pendlerbewegungen auf Gemeindeebene zwischen den Jahren 2002 und 2008 zeigt nur in Ausnahmefällen größere Veränderungen bezüglich des Saldos innerhalb des Betrachtungszeitraums. Dabei weisen die Veränderungen unterschiedliche Vorzeichen auf. Während z.B. in Steffenberg durch einen Anstieg der Einpendlerzahlen das negative Pendlersaldo deutlich geringer wurde, ist der Überschuss an Auspendlern in Gladenbach oder auch in Lahntal im gleichen Zeitraum angestiegen.

Als kreisweiter Trend lässt sich eine Verringerung des Auspendlerüberschusses von im Saldo -4.379 im Jahr 2002 auf -2.654 im Jahr 2008 feststellen. Von der Agentur für Arbeit Marburg veröffentlichte aktuelle Strukturdaten¹⁹ (Stand: April 2010) weisen als Pendlersaldo den Wert von -2.407 aus. Der registrierte kreisweite Trend hat sich demnach also auch im Jahr 2009 und Anfang 2010 weiter fortgesetzt.

2.2.8 Öffentliche Infrastruktur – Schülerbeförderung

Das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum wird zumeist maßgeblich durch die Bedürfnisse der Schülerbeförderung geprägt. Wichtige Bestimmungsgröße für die Nachfrage nach Beförderungsleistungen sind dabei die Schülerzahlen. In diesem Zusammenhang ist auch der demographische Wandel (vgl. Kapitel 2.2.2) von Bedeutung, da eine der Konsequenzen des sich verändernden Altersaufbaus der Gesellschaft zwangsläufig auch ein Rückgang der Schülerzahlen sein wird.

Weniger Schüler bedeuten für den Aufgabenträger weniger Einnahmen durch die Schülerbeförderung. Und da die verbleibenden Schüler nach wie vor zu den Schulen befördert werden müssen, stehen den rückläufigen Beförderungszahlen und Einnahmen in der Regel keine Einsparmöglichkeiten in Bezug auf das erforderliche Fahrtenangebot gegenüber.

Als wichtige Planungsgröße für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV wurde die Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Marburg-Biedenkopf (ohne Stadt Marburg) näher betrachtet. Die diesen Betrachtungen zugrunde liegenden Prognosedaten wurden dem im Mai 2009 veröffentlichten Schulentwicklungsplan für den Landkreis Marburg-Biedenkopf²⁰ entnommen. Die Berechnung der Schülerzahlentwicklungen für die einzelnen Schulstandorte wurde dort auf Grundlage folgender Daten vorgenommen:

- Geburtenzahlen der Städte und Gemeinden
- Übergangsquoten der aufnehmenden Schulen für die Jahrgangsstufen 5, 7 und 11
- Übergangsquoten der abgebenden Schulen für die Jahrgangsstufe 5
- Schüler- und Klassenzahlen für das Schuljahr 2008/2009
- Klassenzahlen für die Schuljahre 2008/2009 bis 2014/15

¹⁹ Überblick Strukturdaten, http://www.arbeitsagentur.de/nn_165498/Navigation/Dienststellen/RD-H/Marburg/Agentur/Zahlen-Daten-Fakten/Strukturdaten/Strukturdaten-Nav.html

²⁰ Kreisausschuss des Landkreises Marburg-Biedenkopf - 3. Statistische Fortschreibung zum Schulentwicklungsplan 2005 für die Schuljahre 2008/09 bis 2014/15

Für die Entwicklung der Schülerzahlen im Zeitraum zwischen den Schuljahren 2008/09 und 2014/15 prognostiziert die statistische Fortschreibung folgenden Verlauf:

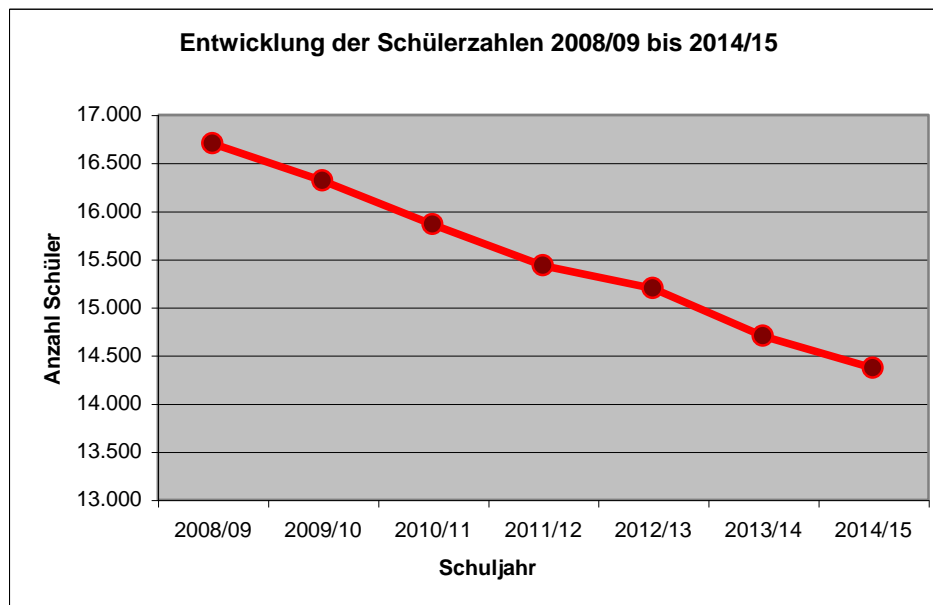


Abb.: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Marburg-Biedenkopf (ohne Stadt Marburg) 2008/09 bis 2014/15, Quelle: 3. Statistische Fortschreibung zum Schulentwicklungsplan 2005

Die Grafik zeigt, dass die Zahl der Schüler von heute ca. 16.700 auf ca. 14.400 im Schuljahr 2014/15 zurückgehen wird, was einem Rückgang von rund 2.300 Schülern oder rund 14 % entspricht.

Wie die prognostizierte Entwicklung der Zahlen für die einzelnen Schulstandorte aussieht, kann der im Anhang des NVP zu findenden Anlage II entnommen werden. Diese Tabelle zeigt, dass die Schülerzahlen an vielen Schulen in den kommenden Schuljahren kontinuierlich zurückgehen werden.

Bei einer ganzen Reihe von Schulstandorten lässt sich interessanterweise jedoch auch eine abweichende Entwicklungskurve erkennen. Hier erreichen die Werte um das Schuljahr 2011/12 herum einen Tiefststand, um sich anschließend zu stabilisieren oder sogar wieder leicht anzusteigen.

Im Hinblick auf die künftige Ausgestaltung der Schülerbeförderung im Landkreis Marburg-Biedenkopf ist darauf hinzuweisen, dass neben der Entwicklung der Schülerzahlen natürlich auch noch eine Reihe weiterer Entwicklungstrends im Auge behalten werden müssen.

Beispielhaft lassen sich hier folgende Entwicklungstrends anführen:

- die zunehmende Konzentration von Schulstandorten²¹ (Zusammenlegung von Schulen, Schließung von Schulen),
- die Zunahme des „Schultourismus“²²,
- in engem Zusammenhang mit dem „Schultourismus“, die zunehmende Spezialisierung der Schulstandorte,
- die Entwicklung der Schulformen (G8/G9, etc.),
- die Entwicklung der gesetzlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung und
- der Trend hin zu mehr Ganztags- und Betreuungsangeboten und die sich dadurch verändernden Schulanfangs- und Endzeiten.

Die Bandbreite der angeführten Beispiele lässt bereits erkennen, dass es sich bei der Thematik Schülerbeförderung um einen Aspekt des Gesamtsystems ÖPNV handelt, mit dem sich die Aufgabenträger auch in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen werden müssen.

Der Nahverkehrsplan kann beispielsweise dadurch einen Beitrag zur künftigen Sicherung des Schülerverkehrs leisten, dass er konkrete (Qualitäts-)Anforderungen an die Beförderung von Schülern im Landkreis Marburg-Biedenkopf definiert. Eine solche Definition von Standards für die Schülerbeförderung wird in Kapitel 6.8 vorgenommen.

Ein wichtiger Aspekt bei der Definition von Standards für die Schülerbeförderung ist die Zahl der An- und Abfahrten pro Schultag. Als Basis für die Festlegung einer praxistauglichen Rahmenvorgabe folgt als Abschluss dieses Kapitels eine Übersicht über die Anzahl der heute zu den Schulstandorten verkehrenden Fahrten:

²¹ Allerdings weist der Schulentwicklungsplan für das Kreisgebiet keine derartigen Planungen für die kommenden Jahre aus.

²² D.H. für den Besuch einer weiterführenden Schule wird in zunehmendem Maße nicht mehr der nächstgelegene Schulstandort, sondern ein anderer Schulstandort, der sich z.B. durch eine bestimmte Schwerpunktsetzung auszeichnet, gewählt.



An- und Abfahrten Schülerverkehr			
Schulform/Schule	Linie/freigestellt	Anfahrten	Abfahrten
Grundschule			
G Amönau	Linie	2	3
G Amöneburg	Linie	2	3
G Anzefahr-Niederwald	freigestellt	2	3
G Biedenkopf	Linie	2	3
G Buchenau	Linie	2	3
G Dreihausen	Linie	2	3
G Erksdorf-Hatzbach	Linie	2	3
G Fronhausen	Linie	2	3
G Großfelden	Linie	2	3
G Großseelheim	freigestellt	2	3
G Hachborn	Linie	2	3
G Holzhausen	Linie	2	3
G Kirchhain	Linie	2	3
G Lohra	Linie	2	3
G Mardorf	Linie	2	3
G Mengersberg-Momberg	freigestellt	2	3
G Mornshausen	Linie	2	3
G Münchhausen	Linie	2	3
G Niederweimar	Linie	2	3
G Oberdieten	Linie	2	3
G Rauschenberg	Linie	2	3
G Schönstadt	Linie	2	3
G Schweinsberg	freigestellt	2	3
G Strezhausen	Linie	2	3
G Wallau	Linie	2	3
G Wetter	Linie	2	3
G Wittelsberg	freigestellt	2	3
G Wohra	Linie	2	3
Mittelpunktschulen			
ADS Weidenhausen	Linie	2	4
MPS Breidenbach	Linie	2	4
MPS Dautphetal	Linie	2	4
MPS Hartenrod	Linie	2	4
MPS Niedereisenhausen	Linie	2	5
MPS Wohratal	Linie	2	3
Stadtschule Biedenkopf	Linie	2	3
Gesamtschulen und Gymnasien			
GS Ebsdorfergrund	Linie	1	4
GS Gladenbach	Linie	2	6
GS Kirchhain	Linie	2	4
GS Neustadt	Linie	2	4
GS Niederwalgern	Linie	1	4
GS Stadtallendorf	Linie	1	5
GS Wetter	Linie	2	4
LTS Biedenkopf	Linie	1	4
Schulen Bad Laasphe	Linie	1	3
Stiftsschule Amöneburg	Linie	1	3

Abb.: An- und Abfahrten im Schülerverkehr, Stand: Schuljahr 2009/10

2.3 ÖPNV-Angebot

Auf den nachfolgenden Seiten wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis, das sich aus dem schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV), dem regionalen und lokalen Busverkehr sowie aus flexiblen und ergänzenden Verkehren zusammensetzt, beschrieben. Darüber hinaus wird noch ein kurzer Überblick über das Stadtbusangebot der Universitätsstadt Marburg geliefert.

Mit dem Nahverkehrsplan 2004 - 2008 wurde nicht nur eine neue Bezeichnungssystematik für die Bus- und AST-Linien vorgestellt, sondern es wurden im Rahmen der Angebotskonzeption auch geänderte Linienführungen und Erschließungen vorgesehen. Da wesentliche Teile dieser Angebotskonzeption umgesetzt werden konnten (vgl. auch Kapitel 3 „Soll-Ist-Vergleich“), war für die Fortschreibung des NVP eine grundlegende Überarbeitung der Darstellung des ÖPNV-Angebotes erforderlich.

Wie sich das ÖPNV-Bestandsangebot in Bezug auf die qualitativen Aspekte wie z.B. die Bedienungs- und Verknüpfungsqualität beurteilen lässt, wurde im Rahmen der in Kapitel 4 beschriebenen Mängelanalyse untersucht.

2.3.1 Schienenverkehr

Die schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel stellen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes dar. Ihre Funktion ist es, entlang der Hauptachsen schnelle, komfortable Verbindungen zwischen den Nachfrageschwerpunkten herzustellen.

Das Verbandsgebiet des RNV wird durch folgende SPNV-Linien erschlossen:

Linie	Linienverlauf
SPNV	
RMV 30	"Main-Weser-Bahn" (Kassel -) Neustadt - Marburg - Gießen - Frankfurt
RMV 42	"Burgwaldbahn" (Frankenberg -) Münchhausen - Marburg
RMV 43	"Obere Lahntalbahn" (Erndtebrück - Bad Laasphe -) Wallau - Marburg

Abb.: SPNV-Linien im Landkreis Marburg-Biedenkopf

2.3.1.1 Linie 30 – „Main-Weser-Bahn“



Die Linie 30 bindet sowohl die im südlichen Kreisgebiet liegenden Kommunen Weimar und Fronhausen als auch die im Ostkreis gelegenen Städte Kirchhain, Stadtlendorf und Neustadt an die Stadt Marburg an.

Zum Fahrplanjahr 2007 wurde mit der Einführung des „Regiokonzeptes Mittelhessen“ eine umfangreiche Neukonzeption des Leistungsangebotes auf den Linien 30 und 40 umgesetzt. Die auf vielen verschiedenen Linienwegen in unterschiedlichen Zeitabständen verkehrenden Regionalbahnen und StadtExpress-Züge wurden zu einem neuen Zugsystem „MittelhessenExpress“ zusammengefasst.

Mit dem Konzept wurden auch neue umsteigefreie Verbindungen aus Marburg sowie dem Landkreis Marburg-Biedenkopf in das Rhein-Main-Gebiet geschaffen.²³

Einmal in der Stunde fährt der „MittelhessenExpress“ SE 30/40 von Frankfurt nach Gießen. In Gießen wird der Zug geteilt und zwar in Richtung Marburg – Treysa (Linie 30) und Wetzlar – Dillenburg (Linie 40).

Sonntags ergibt sich nördlich von Gießen jeweils eine zweistündige Bedienung, da die Züge abwechselnd von Frankfurt nach Treysa und Dillenburg fahren.

Generell werden die Linien montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit wegen des höheren Fahrgastaufkommens durch Verstärkerfahrten unterstützt.

Im Mai 2009²⁴ wurde das Ergebnis der europaweiten Ausschreibung des Betriebs des „MittelhessenExpress“ für zwölf Fahrplanjahre ab dem Fahrplanwechsel 2011/2012 bekannt gegeben.

Ab diesem Zeitpunkt werden die RMV-Linien 30 und 40 von der neu gegründeten DB Regio Hessen GmbH betrieben, die hierfür neue Fahrzeuge vom Typ „Talent“ einsetzen will. Die neuen Fahrzeuge werden ausreichend Raum für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder bieten sowie barrierefrei zugänglich und klimatisiert sein. Des Weiteren sind die Triebwagen mit optischen und akustischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet und werden videoüberwacht. Mit Hilfe der Videoüberwachung soll ein Beitrag für die Sicherheit Fahrgäste im ÖPNV geleistet werden.

²³ Quelle: RMV, Statusbericht „Regionaler Nahverkehrsplan 2004-2009“, Anlage 1 zur Drucksache 03/2009 vom 07. Juli 2009

²⁴ Gemeinsame Pressemitteilung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und des Nordhessischen Verkehrsverbundes vom 26. Mai 2009

2.3.1.2 Linie 42 – „Burgwaldbahn“



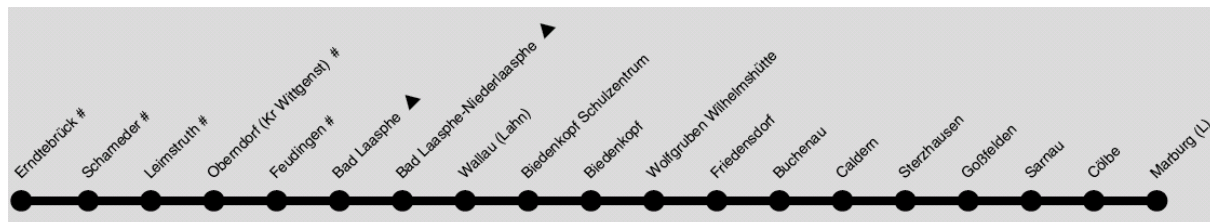
Linie 42 führt von Marburg aus über die Stationen Cölbe, Wetter, Simtshausen und Münchhausen in das Gebiet des NVV, nach Frankenberg (Eder).

Für die Infrastrukturmaßnahme „Modernisierung Frankenberg (Eder) – Sarnau und Verlegung der Verkehrsstation Sarnau“ wurde im Oktober 2008 ein Finanzierungsvertrag abgeschlossen.

Bestandteile der Maßnahme sind u.a. eine moderne Leit- und Sicherungstechnik in Form eines elektronischen Stellwerkes für den Signalisierten Zugleitbetrieb (ESZB), Gleis- und Weichenerneuerungen sowie der Ausbau von Bahnsteigen.²⁵

Unter der Woche wird auf der „Burgwaldbahn“ – von wenigen Ausnahmen abgesehen – stündlich eine Fahrt je Richtung angeboten. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen finden i.d.R. alle zwei Stunden Fahrten statt. In Marburg besteht zumeist Anschluss an die Linie 30 in Richtung Gießen.

2.3.1.3 Linie 43 – „Obere Lahntalbahn“



Linie 43, die „Obere Lahntalbahn“, verbindet den Nordwesten des Kreises mit der Universitätsstadt Marburg. Die aus Bad Laasphe in das RMV-Gebiet einbrechende Linie führt durch die Gemarkung der Kommunen Biedenkopf, Dautphetal, Lahntal und Cölbe in das Oberzentrum des Kreises.

Im Laufe des Fahrplanjahres 2008 wurde das Leistungsangebot auf Linie zu einem nahezu stündlichen (am Wochenende zweistündlichen) Angebot erweitert. Am Hauptbahnhof im Marburg haben fast alle Fahrten Anschluss an Linie 30 in Richtung Gießen / Frankfurt am Main.

²⁵ Quelle: RMV, Statusbericht „Regionaler Nahverkehrsplan 2004-2009“, Anlage 1 zur Drucksache 03/2009 vom 07. Juli 2009

2.3.2 Buslinien im regionalen und lokalen Verkehr

Buslinien im regionalen und lokalen Verkehr sind gemäß Fahrplanbuch 2010:

Linie	Linienverlauf
	Bus / AST
MR-30	Gladenbach - Kirchvers - Lohra - Niederwalgern - Wenkbach
MR-31	Niederweimar - Argenstein - Roth - Niederwalgern (- Fornhausen)
MR-32	Schulverkehr Kehna / Roth - Argenstein - Niederwalgern (- Fronhausen)
MR-33	Niederwalgern - Cyriaxweimar - Allna - Niederwalgern
MR-35	Heskem - Fornhausen - Niederwalgern
MR-36	Lohra - Oberwalgern - Fronhausen (- Niederwalgern)
MR-39	Schülerverkehr: Damm - Lohra - Gladenbach
MR-41	Gladenbach - Dautphetal - Biedenkopf
MR-42	Angelburg - Bottenhorn - Bad Endbach
MR-43	Hartenrod - Günterod - Bottenhorn - Weidenhausen - Gladenbach
MR-45	Gladenbach - Weitershausen - Damshausen / Marburg
MR-46	Nesselbrunn - Friebertshausen - Marburg
MR-52	Biedenkopf - Friedensdorf - Niedereisenhausen - Wallau - Biedenkopf
MR-55	Gladenbach - Bottenhorn - Niedereisenhausen - Friedensdorf
MR-57	Damshausen - Buchenau - Dautphe
MR-58	Biedenkopf - Holzhausen - Hatzfeld - Biedenkopf
MR-59	Biedenkopf Staffelberg - Schulzentrum - Weifenbach (und zurück)
MR-61	Wetter - Mellnau - Marburg
MR-62	Münchhausen - Wollmar - Simtshausen - Münchhausen
MR-63	Cölbe - Wetter
MR-65	Wetter - Treisbach - Biedenkopf
MR-68	Lahntal - Wetter
MR-70	Gemünden (Wohra) - Wohratal - Rauschenberg - Kirchhain - Amöneburg
MR-71	Rauschenberg - Hatzbach - Kirchhain
MR-72	Josbach - Rauschenberg - Cölbe - Marburg
MR-73	Halsdorf - Hertingshausen - Halsdorf
MR-74	Reddenhausen - Rauschenberg - Halsdorf
MR-75	(Amöneburg -) Kirchhain - Großseelheim - Marburg Klinikum - Marburg
MR-76	Schwarzenborn - Cölbe - Marburg
MR-77	Betziesdorf - Himmelsberg - Kirchhain - Amöneburg
MR-78	Marburg - Cölbe - Anzenfahr - Kirchhain / Amöneburg
MR-80	Schweinsberg/Rauischholzhausen - Marburg
MR-84	Ginseldorf - Wittelsberg - Erfurtshausen - Amöneberg - Kirchhain
MR-85	Schweinsberg - Stadtallendorf - Schweinsberg
MR-86	Deckenbach - Dreihausen - Heskem - Marburg Erlerning
MR-87	Schulverkehr: Ebsdorfergrund
MR-90	Wolferode - Hatzbach - Erksdorf - Stadtallendorf Friedhof - Musikviertel - BBZ
MR-91	Stadtbus Stadtallendorf
MR-92	Stadtbus Stadtallendorf
MR-96	Mengsberg - Neustadt
MR-97	Mengsberg - Kirchhain / Amöneburg
382	Kirchhain - Homberg - Burg- und Nieder-Gemünden
383	Schlierbach - Bad Endbach - Gladenbach - Lohra - Neiderweimar - Marburg
400	Bischoffen / Wilsbach - Gladenbach
403	Günterod - Bad Endbach - Hartenrod - Siegbach - Mittenaar - Herborn
407	Hartenrod - Bad Endbach - Bischoffen - Offenbach - Ballersbach - Herborn
419	(Gießen - Heuchelheim -) Biebental - Kirchvers - Weipoltshausen
463	Mengsberg - Schwalmstadt (und zurück)
481	Wallau - Biedenkopf - Lahntal - Marburg
482	Frankenberg (Eder) / Allendorf (Eder) - Wetter - Marburg (Lahn)
491	Biedenkopf - Niedereisenhausen - Dillenburg
520.2	Oberasphe - Battenberg (und zurück)
A381	Achenbach - Bad Laasphe (und zurück)
R 35	Siegen/Erndtebrück - Bad Laasphe - Wallau (und zurück)
VB-12	Alsfeld - Anriftingal - Neustadt
VB-81	Köingen - Deckenbach - Homberg - Gontershausen - Nieder-Ofleiden

Die obenstehende Aufzählung umfasst sowohl die lokalen Buslinien, für die der RNV als Aufgabenträger zuständig ist, die regionalen Buslinien, bei denen die Zuständigkeit beim RMV liegt, als auch die Linien benachbarter Aufgabenträger, die im Landkreis Marburg-Biedenkopf unterwegs sind.

2.3.3 Stadtbusangebot der Universitätsstadt Marburg

Aus dem Stadtbusangebot der Universitätsstadt Marburg wurden für die nachfolgende Darstellung vorzugsweise die Linien ausgewählt, die Berührungspunkte zum Umlandverkehr aufweisen:

Linie	Linienverlauf	Takt		
		Mo-Fr	Sa	So
Stadtbusse Marburg				
2	Wehrda - Hauptbahnhof - Cappeler Gleiche	30 min	60 min	60 min
3	Waldtal - Hauptbahnhof - Südviertel - Südbahnhof/West - Cappel	30 min	30/60 min	60 min (nur ab 14 Uhr)
4	Richtsberg - Badestube - Landratsamt - Südbahnhof	30 min	60 min	-
5	Marbach - Hauptbahnhof - Ockershausen	30 min	30/60 min	60 min
10	Hauptbahnhof - Erlenring - Marbach/Schloss	30 min	30/60 min	60 min
11	Lahnberge, Klinikum - Bauerbach - Ginseldorf - Hauptbahnhof	60 min	60/120 min	60 min (nur ab 14 Uhr)
12	Moischt - Schröck - Sonnenblick - Südbahnhof	60 min	60/120 min	60 min (nur ab 14 Uhr)
13	Ilshausen - Bortshausen - Ronhausen - Südbahnhof	60/120 min	60/120 min	60 min (nur ab 14 Uhr)
14	Michelbach - Behringwerke - Hauptbahnhof - Neues Forum	60 min	60/120 min	60 min (nur ab 14 Uhr)
15	Marburg West (Dilschhausen) - Wilhelmsplatz	reiner Schulverkehr		
16	Dagobertshausen - Dilschhausen - Einhausen - Wehrshausen - Rotenberg - Alte Universität/Lahntor	60 min	60/120 min	60 min (nur ab 14 Uhr)
17	Gutenbergstraße - Allnatal - Gutenbergstraße	60 min	60/120 min	60min (nur ab 14 Uhr)
N8	Rudolphsplatz - Cölbe - Richtsberg - Cappel	-	(70 min)	(70 min)

Abb.: Stadtbusangebot der Universitätsstadt Marburg - ausgewählte Linien,
Quelle: <http://www.stadtwerke-marburg.de/>

2.3.4 Flexible Angebotsformen

Bei der Beschreibung des ÖPNV-Angebotes im NVP 2004 – 2008 wurde das Thema flexible Bedienungsformen praktisch ausgeblendet.

Angehts des Umfangs und der Bedeutung, die Anruf-Sammeltaxi-Verkehre (AST) oder auch Anruf-Linientaxi-Verkehre (ALT) mittlerweile im ÖPNV-System des Landkreises Marburg-Biedenkopf spielen, wurde mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Gelegenheit genutzt, diese Bedienungsform auch im Rahmen der Bestandsaufnahme angemessen zu berücksichtigen.

In der Tabelle sind diejenigen Linien aufgelistet, die im Fahrplanjahr 2010 – zumindest teilweise – flexibel bedient wurden:

Linie	Mo-Fr		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Bedienungs- zeitraum	Grund- takt	Bedienungs- zeitraum	Grundtakt	Bedienungs- zeitraum	Grundtakt
MR-30	ab 19:00	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-31	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-33	(ganztägig)	(120)	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-35	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-36	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-42	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-43	7:00-8:00	3 S-Fahrten	-	-	-	-
MR-44	6, 20+22	3 Fahrten	6:00, 14-22	120	ganztägig	120
MR-45	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-46	17:00	1 Fahrt	-	-	-	-
MR-52	-	-	-	-	ganztägig	120
MR-55	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-59	6:00-17:00	(120)	-	-	-	-
MR-61	17:00-23:00	120	10:00-20:00	3 Fahrten/R	-	-
MR-62	20:00	1 Fahrt	9:00-18:00	3 Fahrten	-	-
MR-65	10/11+19/20	2/3 Fahrten	8:00-18:00	3 Fahrten/R	-	-
MR-68	10, 13+17	1/2 Fahrten	-	-	-	-
MR-71	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-75	-	-	15:00-24:00	120	13:00-18:00	2 Fahrten/R
MR-76	4, 19+20	3/1 Fahrten	6:00	1 Fahrt	-	-
MR-77	ganztägig	120	ganztägig	120	-	-
MR-79	ab 20:00	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-80	ab 19:00	(60)	ab 15:00	120	11:00-17:00	2 Fahrten/R
MR-83	ganztägig	120	9:00-16:00	120	-	-
MR-85	5, 20+22	3 Fahrten	ganztägig	120	-	-
MR-86	ab 20:00	2/1 Fahrten	ab 16:00	120	10:00-18:00	2 Fahrten/R
MR-90	ab 19:00	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-96	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
382	-	-	ab 16:00	120	ganztägig	120

Abb.: AST/ALT-Angebot im Landkreis Marburg-Biedenkopf, Stand: Fahrplanjahr 2010

Wie aus der Übersicht hervorgeht, kommen AST- oder ALT-Verkehre in der Regel in den Schwachlastzeiten, also in den Tagesrandlagen sowie samstags und sonntags zum Einsatz.

Des Weiteren lässt sich diese Bedienungsform aber auch in Gebieten einsetzen, die generell, sprich auch unter der Woche während der Hauptverkehrszeit, von einer schwachen Verkehrsnachfrage geprägt sind. In diesen Fällen kann auch die Einführung einer reinen AST- oder ALT-Linie²⁶ sinnvoll sein.

Bei den Linien MR-44, MR-79 und MR-83 handelt es sich um solche reinen AST-Linien, bei denen an allen Bedienungstagen der Woche anstatt „herkömmlicher“ Linieneinfahrten AST-Verkehre angeboten werden.

Trotz unterschiedlicher Bezeichnungen handelt es sich bei den AST- und ALT-Verkehren im Landkreis um identische Angebote.

Zum Einsatz kommen Kleinbusse mit 8 Sitzplätzen. Analog zum Linienverkehr mit Bussen verkehren diese Kleinbusse ebenfalls zu festen Fahrplanzeiten. Des Weiteren besteht, wie im „herkömmlichen“ Linienverkehr, eine Haltestellengebundenheit, d.h. sowohl bei Abfahrt als auch Ankunft werden immer die offiziellen, im Fahrplan ausgewiesenen Bushaltestellen angefahren.

Im Gegensatz zu anderen Kreisen wird im Landkreis Marburg-Biedenkopf kein Preiszuschlag für Fahrten mit einem AST oder ALT erhoben.

Bei den AST- und ALT-Verkehren ist eine vorherige Anmeldung des Fahrtwunsches erforderlich. Dies hat für den Betreiber den Vorteil, dass eine Fahrt nur dann durchgeführt wird, wenn auch wirklich ein entsprechender Bedarf besteht. In Räumen und Zeitlagen mit schwacher Nachfrage ist ein solches System nicht nur als wirtschaftlich sinnvoll, sondern zudem auch als umweltschonend anzusehen.

Die Anmeldung zur Nutzung einer AST-Fahrt muss im Landkreis Marburg-Biedenkopf mindestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn erfolgen. Hierfür muss der Fahrgast in der Zentrale anrufen und dem Disponenten die gewünschte Abfahrtszeit und Einstieghaltestelle mitteilen.

²⁶ „Systemverkehr“

2.3.5 Ergänzender Verkehr

Unter dem Stichwort „Ergänzender Verkehr“ sollen hier das Fifty-Fifty-Taxi-Angebot des Landkreises, der Bürgerbus Weimar sowie der „Grundexpress“ beschrieben werden.

2.3.5.1 *FiftyFifty-Taxi*

Das FiftyFifty-Taxi ist ein Angebot für Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 16 und 23 Jahren, deren Wohnsitz im Landkreis Marburg-Biedenkopf liegt. Vor der erstmaligen Nutzung des FiftyFifty-Taxis müssen potenzielle Nutzer eine Berechtigungskarte beim RNV beantragen.

Das Angebot soll vor allem Disko- oder Kinobesucher am Wochenende zwischen 23 Uhr abends und 5 Uhr morgens sicher nach Hause bringen. Mittlerweile ist eine Vorbestellung der Taxis nicht mehr überall notwendig, da von zuvor festgelegten Standorten (Taxistände und Diskotheken) aus gefahren wird. Die entsprechenden Fahrzeuge sind mit dem Schriftzug „Dieses Fahrzeug ist ein FiftyFifty-Taxi“ gekennzeichnet.

Der große Vorteil des Angebots für den Fahrgast liegt in den Fahrtkosten. Die Nutzer eines FiftyFifty-Taxis müssen lediglich 50% der mit geeichten Taxameter ausgewiesenen Beförderungskosten selbst bezahlen. Die restlichen Kosten werden vom RNV als Träger des Projekts übernommen.

2.3.5.2 *Bürgerbus Weimar*

Gerade in den kleineren Ortsteilen der Kommunen im ländlichen Raum fehlt in zunehmendem Maße die für eine Abdeckung der Grundversorgung erforderliche Infrastruktur (z.B. Ärzte, Apotheker, Banken, Postfilialen, Lebensmittelhändler). Dadurch wird es für die Bürgerinnen und Bürger immer wichtiger, mobil zu sein. Der öffentliche Personenverkehr tut sich jedoch aufgrund der Finanzierungslage zunehmend schwer, eine flächendeckende Grundversorgung aufrechtzuerhalten. Dies stellt insbesondere für ältere Menschen, Hausfrauen, Kinder und Jugendliche ohne eigenes Fahrzeug eine erhebliche Einschränkung der Mobilität dar.

Vor diesem Hintergrund wurden bereits in den 80er-Jahren²⁷ erste Bürgerbus-Projekte ins Leben gerufen. Es handelt sich dabei i.d.R. um Kleinbusse, die von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern gesteuert werden und wie Linienbusse feste Haltestellen anfahren - nach einem Fahrplan, der auf den Übergang zum Linienverkehr abgestimmt ist.²⁸

²⁷ seit 1983 gibt es die Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen

²⁸ <http://www.avv.de/ressorts/service/fragen-und-hilfe/glossar/b/>

Die Einrichtung solcher Bürgerbus-Systeme als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr wird nun auch im Landkreis Marburg-Biedenkopf geprüft.

Am 01.09.2010 startete der Probetrieb des Bürgerbus Weimar. Die einstweilige Erlaubnis wurde von der Gemeinde als Antragsteller beim Regierungspräsidium zunächst für ein halbes Jahr beantragt.

Zum Einsatz kommt ein 9-Sitzer, der durch Werbeträger bezahlt wurde und sich in Gemeindebesitz befindet. Ein Ersatzfahrzeug steht ebenfalls zur Verfügung.

Für den Fahrbetrieb konnten zunächst 10 Freiwillige gewonnen werden²⁹.

In der Testphase werden an den Montagen, Dienstagen und Donnerstagen jeweils vier Fahrten als Rundkurse angeboten, bei denen zum Großteil offizielle Haltestellen des Linienverkehrs bedient werden.

Die Einrichtung des Bürgerbusses Weimar wurde vom RNV unterstützt, eine Mitfinanzierung ist allerdings nicht vorgesehen.

2.3.5.3 Grundexpress

Als Sonderform des Linienverkehrs soll an dieser Stelle auch noch der sogenannte „Grundexpress“ erwähnt werden.

Mit dem „Grundexpress“ bietet sich in der Gemeinde Ebsdorfergrund³⁰ jeden Donnerstag die Möglichkeit, einen kostenlosen Fahrservice aus allen Ortsteilen nach Dreihausen und nach Heskem-Mölln zu nutzen.³¹

Dieser von einem privaten Busunternehmer gefahrene Service, den man auch als „Marktbus“ bezeichnen könnte, wird durch eine Reihe von Sponsoren finanziert. Es werden zwei Linienwege bedient, jeweils mit einer Hin- und zwei Rückfahrten.

²⁹ Stand: 27.07.2010

³⁰ sowie in den Marburger Stadtteilen Moischt und Schröck

³¹ <http://www.ebsdorfergrund.de/883-grundexpress/>

2.4 Fahrzeugeinsatz lokaler Busverkehr

Für die Leistungserbringung im Bereich des lokalen Busverkehrs kommen im Landkreis Marburg-Biedenkopf derzeit folgende Fahrzeugtypen zum Einsatz:

- Standardlinienbus
- Standardlinienbus Niederflur³²
- Standardgelenkbus
- Überlandlinienbus
- Überlandlinienbus Niederflur
- Mini-Bus Niederflur (bis 14 Personen)
- Midi-Bus
- Midi-Bus Niederflur
- Taxen

Der Bestand an Fahrzeugen der aufgezählten Typen ergibt sich – nach Linienbündeln differenziert – aus der nachfolgenden Übersicht:

Fahrzeugtyp	Fahrzeugbestand 2011 (Soll)						AST	Gesamt
	VM LMR Nord- west	ALV MR LMR West	ALV MR LMR Nordost	ALV OH LMR Nord	ALV OH LMR Südost			
Standardlinienbus	-	12	21	7	7	-	47	
Standardlinienbus Niederflur	-	5	5	7	7	-	24	
Standardgelenkbus	8	6	-	-	7	-	21	
Überlandlinienbus	12	-	-	-	-	-	12	
Überlandlinienbus Niederflur	5	-	-	-	-	-	5	
Mini-Bus Niederflur (bis 14 Personen)	-	-	-	-	-	1	1	
Midi-Bus	-	1	-	-	-	-	1	
Midi-Bus Niederflur	-	2	7	-	-	-	9	
Taxen	-	-	-	-	-	6	6	
Summe	25	26	33	14	21	7	126	

Abb.: Fahrzeugbestand 2011 (Soll) nach Linienbündeln

³² Die Bezeichnung „Niederflur“ weist darauf hin, dass es sich um Fahrzeuge mit besonders tiefliegenden Böden (oder Fluren) im Innenraum handelt. Dadurch soll Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen der Zugang zu den Fahrzeugen erleichtert werden.

2.5 Tarif

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf gilt seit 1995 auf allen Linien innerhalb des Kreises – sowie in die umliegenden mittel- und südhessischen Gebiete hinein – grundsätzlich der RMV-Verbundtarif. Das Kreisgebiet ist in fünf sogenannte A-Tarifgebiete mit den Kennziffern 01 bis 05 aufgeteilt.

Die einzelnen A-Tarifgebiete (Großwaben) unterliegen einer weiteren Abstufung und sind nochmals in zusätzliche vierziffrige A-Tarifgebiete (A0-Tarifgebiete) unterteilt. Damit können auch kurze Strecken besser der jeweiligen Preisstufe zugeordnet werden.³³

Der Fahrpreis richtet sich grundsätzlich nach Art und Anzahl der befahrenen Tarifgebiete. Für Fahrten innerhalb eines Tarifgebietes (A0) ist die Preisstufe 1 zu bezahlen. Für Fahrten in ein angrenzendes Tarifgebiet wird die Preisstufe 2 (A0+A0 = A1) verlangt.

Für alle anderen Fahrten innerhalb einer Großwabe gilt die Preisstufe 3; weitergehende Verkehre werden – je nach durchfahrenen Großwaben – mit den Preisstufen 4 bis 6 berechnet. Die Preisstufe 7 deckt tariflich den gesamten RMV-Verbundraum mit Ausnahme der Übergangstarifgebiete ab.

Im Grenzbereich zu den nordhessischen Landkreisen Waldeck-Frankenberg und Schwalm-Eder wurde vom RMV in Kooperation mit dem NVV ein Übergangstarif eingeführt.³⁴ Auch für die ein- und ausbrechenden Verkehre zwischen dem RMV und der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) gibt es eine entsprechende Tarifregelung.³⁵

Eine Übersicht über die Höhe der Fahrpreise soll die nachfolgend abgebildete Preisliste für Einzelfahrkarten liefern:

Einzelfahrkarten	Preisstufe (räumlicher Geltungsbereich)									
	1 (A0)	2	3 (A)	4	5	6	7 (17) <small>(17: Übergangsverkehr¹⁾)</small>	13 (A) <small>Tarifgebiet 65 Wiesbaden/Mainz</small>	45 <small>RNN-Übergangsverkehr</small>	
Einzelfahrt	Erwachsene	1,60	2,00	2,40	3,80	7,15	10,30	13,35	2,40	5,45
	Erwachsene, mit BahnCard					5,35	7,75	10,00		4,10
	Erwachsene, ermäßigt ²			2,30						
	Kinder ³	0,95	1,20	1,40	2,30	4,30	6,20	8,00	1,40	3,25
Kurzstrecke K1; 1.000 m	Erwachsene	1,15								
	Kinder ³	0,70								
K4; 1.500 m	Erwachsene		1,45						1,50	
	Kinder ³		0,90						0,90	
K2; 2.000 m <small>auch tarifgrenzüberschreitend</small>	Erwachsene			1,50						
	Kinder ³			0,90						
Einzelzuschlag je Fahrt ⁴	Erwachsene und Kinder ³	2,00	2,00	2,00	2,00	4,00	6,00	8,00	2,00	4,00

Abb.: RMV-Preisliste Einzelfahrkarten, gültig ab 13. Dezember 2009, Preise in Euro. Quelle: rmv.de

³³ <http://www.rmv.marburg-biedenkopf.de/content/rmv-tarifikarte.html>

³⁴ Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 – 2008, S. 37/38

³⁵ <http://www.vgws.de/pdf/tarifbestimmung/Anlage-15.pdf>

Abschließend sei auf bestehende Planungen für eine Tarifstrukturreform im RMV-Gebiet hingewiesen. Als Zielsetzung für die Reform des Verbundtarifes wird eine leistungsgerechtere Preisfestsetzung angestrebt. Neben der Bedienungsqualität soll dabei die Entfernung einen maßgeblichen Einfluss auf die Fahrpreisbildung erhalten.

Die für das zukünftige relationsbezogene Preissystem im RMV entwickelten Berechnungsansätze werden mit den Lokalen Nahverkehrsorganisationen diskutiert.³⁶ Für den RNV bietet sich damit die Gelegenheit, sich aktiv für eine für das Kreisgebiet vorteilhafte Tarifstruktur einzusetzen.

³⁶ Quelle: www.wvigmbh.de

2.6 Finanzielle Kennwerte

Die nachfolgende Darstellung der finanziellen Kennwerte für „Kosten“ und „Erlöse“ basiert auf der Ergebnisrechnung (Ist) für das Jahr 2008.

2.6.1 Kosten

Nr.	Aufwandspositionen (Angabe in T€)	verbundrelevante Aufwendungen
1	LNO-Regie-Aufwand (ohne Entgelte für Betriebsleistungen)	11,54
2	Entgelt für Betriebsleistung Bus	6.962,69
	Aufwand Summe	6.974,23

Abb.: Kosten, Quelle: Ergebnisrechnung (Ist) für das Jahr 2008

Die generelle Wirtschaftlichkeitsprüfung (vgl. Kapitel 5) befasst sich näher mit der Entwicklung des Entgelts für Betriebsleistungen im Busbereich sowie mit dem Thema Regieaufwand.

2.6.2 Erlöse

Nr.	Ertragspositionen (Angabe in T€)	verbundrelevante Erträge
1	Kassentechnische Gesamteinnahmen gemäß Einnahmestat	5.008,88
2	Kassentechnische Gesamteinnahmen	4.681,20

Abb.: Erlöse, Quelle: Ergebnisrechnung (Ist) für das Jahr 2008

2.7 Analyse des Nahverkehrsplanes für die Universitätsstadt Marburg 2009 - 2014

Im Zuge der Untersuchungen wurde auch der bereits in Kapitel 2.1.3.2 angesprochene Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014 analysiert, in dem die Nahverkehrsplanung für das Gebiet der Sonderstatusstadt Marburg für die kommenden Jahre fortgeschrieben wurde.

Bei dieser Analyse galt es insbesondere festzustellen, inwiefern der städtische Nahverkehrsplan auf die raumstrukturellen und verkehrlichen Verflechtungen der Stadt Marburg mit dem das Oberzentrum umgebenden Kreisgebiet eingeht.

Denn auch wenn der Nahverkehrsplan nur für das Stadtgebiet erstellt wurde, so darf sich das (weitere) Untersuchungsgebiet dieses Planes aufgrund der engen Stadt-Umland-Verflechtungen nicht nur auf die Stadt selbst erstrecken, sondern muss auch das angrenzende Umland mit einbeziehen.

Mit Focus auf die Behandlung des Themas Stadt-Umland-Verflechtungen kam die Analyse des Nahversplans für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014 zu folgenden Ergebnissen:

2.7.1 NVP Stadt Marburg: Bestandsaufnahme

Nachfolgend werden zunächst die für die Stadt-Umland-Verkehre relevanten Aussagen aus dem Kapitel „Bestandsaufnahme“ angeführt:

- Verkehrliche Verflechtungen: Die stärksten Verflechtungen mit dem Umland bestehen zwischen Marburg und Kirchhain, Stadt- und Landkreis Gießen, Wetter / Münchhausen, Weimar / Fronhausen, Ebsdorfergrund und Cölbe.³⁷
- Berufspendler: Von den ca. 49.000 in Marburg Beschäftigten pendeln etwa 22.000 täglich aus dem Umland nach Marburg, wohingegen ungefähr 7.000 der insgesamt 31.400 in Marburg lebenden Erwerbstätigen im Umland arbeiten.³⁸
- Arbeitsmarkt in Marburg: Die besondere Rolle der Universitätsstadt Marburg als Oberzentrum innerhalb des Landkreises Marburg-Biedenkopf und darüber hinaus spiegelt sich auch in der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowohl nach Wohn- als auch nach Arbeitsort wieder.
Die verkehrliche Relevanz der Arbeitsplätze innerhalb der Stadtgrenzen zeigt sich in der hohen Zahl von Einpendlern und diese wieder im Vergleich mit den Auspendlern aus der Stadt.
Vor allem der Dienstleistungsbereich bildet einen großen Anteil der Arbeitsplätze in Marburg. Auch hier spiegelt sich die Rolle der Stadt als Oberzentrum innerhalb des Landkreises Marburg-Biedenkopf und darüber hinaus wider.³⁹

³⁷ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 23

³⁸ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 23

³⁹ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 24/25

- Öffentliche Infrastruktur: Innerhalb des Stadtgebietes befinden sich zahlreiche öffentliche Einrichtungen, deren Erreichbarkeit durch den ÖPNV gesichert werden muss. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die folgenden Einrichtungen zu legen⁴⁰:

- Krankenhäuser,
- Öffentliche Verwaltungen,
- Schulen,
- Schwimmbäder,
- Seniorenwohn- und Pflegeheime,
- Universität.

Bei den detaillierteren Beschreibungen der öffentlichen Einrichtungen wird wiederholt darauf hingewiesen, dass diese auch Versorgungsfunktionen für das Umland der Stadt Marburg übernehmen.

- Schulen: Nach Erhebungen des Fachdienstes Schule der Stadt Marburg kommen im Schuljahr 2006/2007 ca. 33% der Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufen I und II aus dem Kreisgebiet nach Marburg.⁴¹

- Lokales Busangebot des RNV: Die bislang innerhalb des Kreisgebietes Marburg-Biedenkopf durch den RNV zusammen mit dem RMV ausgeschrieben Linienbündel haben bisher nur in sehr begrenztem Maße Verkehrsleistungen für die Universitätsstadt Marburg mitdefiniert. Dabei ist insbesondere das Bündel West mit der Regionalbuslinie 383 hervorzuheben, die den Stadtteil Marburg-Gisselberg bedient.

Eine Abstimmung der Verkehrsangebote zwischen der Universitätsstadt Marburg und dem Landkreis Marburg-Biedenkopf ist erforderlich.⁴²

- Verknüpfungspunkte im Netz: Aus Kundensicht ist es wesentlich, mit hoher Reisegeschwindigkeit vom gewünschten Ausgangspunkt zum Ziel zu gelangen. Dabei sollten nach Möglichkeit nur wenige oder keine Unterbrechungen in der Abfolge der Reisekette eintreten. Das Netz sollte daher möglichst ohne Umstiege auskommen oder die Umstiege an attraktiven Orten ermöglichen.

Für die Stadtbusse in Marburg bestehen diverse Anschlussbeziehungen zwischen Linien des Stadtverkehrs, des Regionalverkehrs und des Schienenverkehrs.⁴³

- Kundenservice / Information und Marketing: In der Stadt Marburg wird die einzige Mobilitätszentrale innerhalb des Landkreises Marburg-Biedenkopf von den Stadtwerken Marburg betrieben. Dort können sich die Fahrgäste über das ÖPNV-Angebot der Stadt und darüber hinaus informieren.⁴⁴

⁴⁰ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 26

⁴¹ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 32

⁴² Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 38/39

⁴³ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 46

⁴⁴ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 47

2.7.2 NVP Stadt Marburg: Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Der Rückblick auf den vorangegangenen, zusammen mit dem Regionalen Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf erarbeiteten Nahverkehrsplan für die Jahre 2004 – 2008 nimmt im NVP der Stadt breiten Raum ein.

Die Analyse des Vorgängerplanes beginnt mit einer kurzen Erläuterung des damals erarbeiteten Leitbildes sowie der Rahmenvorgaben für Fahrplan und Liniennetz, Verkehrssystem und Fahrzeuge, Haltestellen und Bahnhöfe sowie für die Aspekte Betriebsqualität, Kundendienst und Marketing.⁴⁵

2.7.2.1 Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2004 – 2008

Im Anschluss an den Überblick über das Anforderungsprofil werden die dort definierten Ziele mit der Umsetzung zum Fahrplan 2009 verglichen. Dies erfolgt allerdings unter dem Hinweis, dass eine detaillierte Zielerreichungskontrolle aufgrund der relativ allgemeinen Anforderungen des Vorgängerplanes nicht möglich sei. Es könne nur ein qualitativer Vergleich, der sich lediglich auf allgemeine Anforderungen an den ÖPNV, bzw. auf solche Anforderungen, die speziell den ÖPNV der Universitätsstadt Marburg betreffen, durchgeführt werden.⁴⁶

Die tabellarische Übersicht, in der die Ergebnisse der Zielerreichungskontrolle für den Nahverkehrsplan 2004 – 2008 dargestellt werden, zeichnet ein weitgehend positives Bild vom Stand der Umsetzung. Die Stadt-Umland-Verkehre spielten im Rahmen dieser Zielerreichungskontrolle allerdings nur ganz am Rande eine Rolle.

2.7.2.2 Wirksamkeitskontrolle Nahverkehrsplan 2004 - 2008

Unter dem Stichwort „Wirksamkeitskontrolle“ wird erläutert, weshalb sich aus Sicht der Stadt Marburg die Notwendigkeit für eine Fortschreibung des NVP 2004 – 2008 ergab: „Bereits vor Ablauf der Nahverkehrsplanperiode 2004 – 2008 hat sich gezeigt, dass der gemeinsame Nahverkehrsplan für die Stadt Marburg und den Landkreis Marburg-Biedenkopf und der daraus entwickelte Fahrplan die Verkehrsbedürfnisse der Kundinnen und Kunden des ÖPNV in Marburg nicht mehr in allen Facetten abdecken konnte.“⁴⁷

Als Ursachen für diese Einschätzung werden z.B. die Neuordnung der Verkehre im Kreisgebiet, die Beeinträchtigungen durch den MIV in den Spitzenzeiten, die Verlagerung der Kliniken aus der Innenstadt, die veränderten Nutzungsgewohnheiten der Studierenden sowie die unzureichende Auslastung der Platzkapazitäten während der Normalverkehrszeiten genannt.

Das Kapitel „Wirksamkeitskontrolle“ beschreibt weiter, welche erheblichen Veränderungen in Fahrplan und im Liniennetz als Reaktion auf diese Entwicklungen bereits vorgenommen wurden.

⁴⁵ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 38/39

⁴⁶ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 50

⁴⁷ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 54

2.7.3 NVP Stadt Marburg: Fahrgasterhebung 2008

Mit der Fahrgasterhebung 2008 stand für den neuen Nahverkehrsplan 2009 – 2014 der Universitätsstadt Marburg eine umfassende Datenbasis zur Verfügung. Für den NVP des Landkreises sind z.B. folgende Erkenntnisse aus dieser Erhebung interessant:

- Regionalbuslinie 383: Als einbrechende Linie des RMV in die Stadt Marburg aus dem Bereich Gladenbach erbringt die Linie 383 eine erhebliche Beförderungsleistung.⁴⁸
- Verkehrsleistung an den Verknüpfungspunkten im Netz: In ihrer Bedeutung sind die Verknüpfungspunkte innerhalb der Stadt Marburg höchst unterschiedlich. Die Anbindung an den Schienenverkehr hat eine besondere Bedeutung. Gefolgt vom Südbahnhof hat der Hauptbahnhof mit Abstand die größte Bedeutung innerhalb des Netzes. Aus diesem Grunde sind die starken innerstädtischen Verkehre auf die beiden Verknüpfungspunkte zur Schiene auszurichten.⁴⁹
- Beförderungsleistung nach Strecken: Die hauptsächliche Nutzung des städtischen Busverkehrs erfolgt auf der Hauptachse zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof. Hier sind ausreichende Platzkapazitäten für die Kunden des ÖPNV bereitzustellen.

2.7.4 NVP Stadt Marburg: Zukünftige Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Marburg

Das Kapitel „Zukünftige Entwicklungen des ÖPNV in der Stadt Marburg“⁵⁰ spricht eine Reihe von Themen an, die auch für den Verkehr im Zuständigkeitsbereich des RNV Relevanz haben.

So werden zum Beispiel neben der Verlegung wichtiger Zielpunkte innerhalb des Stadtgebietes (Universität, Klinikum) der Umbau des Bahnhofsvorplatzes, Veränderungen bei den Schulanfangs- und Endzeiten, neue Tarifangebote und Produkte des RMV sowie die zukünftige Höhe der Ausgleichszahlungen thematisiert.

⁴⁸ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 57

⁴⁹ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 63-65

⁵⁰ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 72 ff

2.7.5 NVP Stadt Marburg: Anforderungsprofil für den zukünftigen ÖPNV in der Universitätsstadt Marburg

Die für die Universitätsstadt Marburg definierten Anforderungen an den zukünftigen ÖPNV beinhalten natürlich auch für die Stadt-Umland-Verkehre relevante Aussagen.

Zu den **Anforderungen an die Planung**⁵¹ gehören beispielsweise folgende Punkte:

- Die Busverkehre sind im Innenstadtbereich bedarfsgerecht zu bündeln, d.h. einfallende Verkehre sind an zentralen Verknüpfungshaltestellen, wie z.B. Südbahnhof und Hauptbahnhof, durch geplante und gesicherte Umstiege mit dem innerstädtischen Verkehr zu verbinden.
- Die Nahverkehrsplanung ist mit dem Aufgabenträger Landkreis Marburg-Biedenkopf, d.h. mit dem Regionalen Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV) und dem RMV hinsichtlich der Schnittstellen abzustimmen.

Auch die **Anforderungen an die Infrastruktur**⁵² enthalten Aussagen von Interesse:

- Anschlussbeziehungen sind nach Möglichkeit technisch zu sichern.
- Es wird angestrebt, zusammen mit dem Regionalen Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV) eine gemeinsame Mobilitätszentrale zu betreiben.

Das Kapitel zählt zudem die während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes vorgesehenen bzw. zu prüfenden **Investitionen**⁵³ auf.

Hier sind folgende Planungen bzw. Vorschläge mit Blick auf die Verknüpfung Stadt/Umland interessant:

- Einrichtung dynamischer Fahrstinformationssysteme an wichtigen Haltestellen (z.B. Hauptbahnhof, Gutenbergstraße / Hanno-Drechsler-Platz, Südbahnhof, Erlenring).
- Erneuerung des Verkehrsrechners für die Beeinflussung der Lichtsignalanlagen (LSA) für die Einbindung zusätzlicher LSA in die Busbeschleunigung.
- Rechnergestütztes Betriebs-Leitsystem (RBL) für den Omnibusverkehr innerhalb der Stadt.
- Electronic-Ticketing im Rahmen der Tarif- und Vertriebsentwicklung des RMV.

⁵¹ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 82

⁵² Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 82/83

⁵³ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 84

2.7.6 NVP Stadt Marburg: Angebotskonzeption für die Jahre 2009 – 2014 ab dem Fahrplanwechsel 2010

Die Angebotskonzeption des NVP für die Universitätsstadt beschränkt sich auf die Ausarbeitung eines Bedienungssystems⁵⁴, das stark auf die städtischen Linien fokussiert ist. Wie die nicht unmittelbar durch das Bedienungssystem abgedeckten Vorgaben, die im Anforderungsprofil des Planes festgelegt werden, durch konkrete Maßnahmen erreicht werden sollen, lässt die Angebotskonzeption hingegen offen.

Die Darstellung des künftigen Bedienungssystems besteht aus einer Auflistung der Linien mit den jeweiligen Linienwegen sowie aus Tabellen, in denen Informationen wie der Fahrtverlauf, das Transportmittel, der Bedienungszeitraum sowie die Bedienungsfrequenz, jeweils differenziert nach Verkehrstagen, enthalten sind.

Das Bedienungssystem wurde ausgearbeitet für das Angebot im Tageslinienverkehr der Innenstadtlinien, das Angebot im Tageslinienverkehr in den Stadtteilen sowie das Angebot für den Abendverkehr im Innenstadtbereich.

Regionale Buslinien des RMV (383) sowie lokale Linien des RNV (MR-45, MR-80) finden lediglich beim Bedienungssystem für die Stadtteile Berücksichtigung.

2.7.7 NVP Stadt Marburg: Verknüpfungspunkte der Verkehre

Das letzte Kapitel des NVP-Berichts, in dem sich für das Umland relevante Aussagen finden lassen, ist die Darstellung der Verknüpfungspunkte der Verkehre⁵⁵.

Zur Anbindung an die Schiene heißt es hier:

- Die Verknüpfung des Schienenfernverkehrs an das lokale bzw. regionale ÖPNV-Angebot erfolgt am Hauptbahnhof Marburg.
- Der regionale Schienenverkehr wird am Hauptbahnhof und am Südbahnhof an das lokale und regionale ÖPNV-Angebot angebunden.

Die Verknüpfungen des Verkehrs aus den Stadtteilen zu den Verkehren der Kernstadt erfolgen gemäß NVP an den folgenden Haltestellen:

- Südbahnhof / Südbahnhof West,
- Hölderlinstraße,
- Gutenbergstraße / Hanno-Drechsler-Platz,
- Erlenring,
- Hauptbahnhof,
- Klinikum.

⁵⁴ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 86-95

⁵⁵ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014, S. 96

3 Soll-Ist-Vergleich

Die Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes sollte immer auch als Anlass für eine Bilanzierung des Vorgängerplanes gesehen werden.

Bei einem solchen Soll-Ist-Vergleich gilt es festzustellen, in welchem Maße die im Anforderungsprofil sowie in der Angebotskonzeption des Nahverkehrsplans 2004 – 2008⁵⁶ festgelegten Vorgaben und Maßnahmen bis zum Zeitpunkt der Analyse umgesetzt werden konnten.

Der Soll-Ist-Vergleich beschränkt sich dabei jedoch nicht nur auf eine Feststellung des Standes der Umsetzung bisheriger Maßnahmen. Für den Fall einer (noch) nicht erfolgten Umsetzung ist nach Möglichkeit auch zu analysieren, woran die Umsetzung (bislang) gescheitert ist.

Zudem soll im Zuge des Soll-Ist-Abgleichs auch bewertet werden, ob die Realisierung einer noch nicht (vollständig) umgesetzten Maßnahme weiterhin verfolgt und damit Teil der Angebotskonzeption des neu überarbeiteten Nahverkehrsplanes sein sollte, oder ob veränderte Rahmenbedingungen eine Abkehr von den ursprünglichen Planungen ratsam erscheinen lassen.

Die detaillierten Ergebnisse des Soll-Ist-Vergleichs liegen dem Bericht als Anlage III bei.

Zusammenfassend lässt sich zum Stand der Umsetzung des Nahverkehrsplanes 2004 – 2008 folgendes Fazit ziehen:

- Bei der Angebotskonzeption für den Busverkehr, die das Kernstück der Angebotskonzeption des NVP 2004 – 2008 darstellt, kann ein hoher Umsetzungsgrad konstatiert werden.
 - Die Detailkonzeption, die nach Beschluss des NVP ausgearbeitet wurde, brachte nochmals eine Reihe kleinerer Änderungen mit sich.
 - Die entwickelte neue Liniennummernsystematik konnte nicht durchgängig umgesetzt werden, da der RMV für die Regionalbusse dreistellige Nummern vorgibt.
- Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise die angekündigten Investitionen in Haltestellenschilder konnten ebenfalls umgesetzt werden.
- Bei den sonstigen Maßnahmen (z.B. Beschleunigungsmaßnahmen, Mobilitätszentrale Hauptbahnhof Marburg) bestehen z.T. Abhängigkeiten, die eine Umsetzung bislang verhindert haben.

⁵⁶ Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 – 2008

4 Mängelanalyse

Aufbauend auf der mit der Bestandsaufnahme (Kapitel 2) geschaffenen Datenbasis soll die Mängelanalyse bestehende Defizite im ÖPNV-Angebot aufdecken.⁵⁷ Es gilt dabei also zu analysieren, welche Mängel das heutige ÖPNV-System im Untersuchungsgebiet aufweist.

Die Ergebnisse der Mängelanalyse bilden die Grundlage für die Definition von ÖPNV-Standards (Kapitel 6 „Anforderungsprofil“) sowie für die Ausarbeitung der Angebotskonzeption (Kapitel 8) im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

Im Einzelnen befasst sich die Analyse der Bestandssituation im Landkreis Marburg-Biedenkopf mit folgenden Aspekten:

- **Erschließungsqualität**
 - Einzugsbereiche der Zugangsstellen zum ÖPNV-Netz
 - Vorgehensweise
 - Beurteilung der Erschließungsqualität
- **Verbindungsqualität**
 - Erreichbarkeit der Mittelzentren
 - Qualität der Verbindungen in die Stadt Marburg
 - Fahrzeitvergleich ÖPNV-MIV
- **Verknüpfungsqualität**
- **Haltestellenausstattung**
- **Parallele Verkehre**

⁵⁷ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

4.1 Erschließungsqualität

Mit dem Merkmal Erschließungsqualität wird die Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit der Haltestellen des ÖPNV-Netzes von / zu den Quellen und Zielen beschrieben.

4.1.1 Einzugsbereiche der Zugangsstellen zum ÖPNV-Netz

Das Kriterium für die Erschließungsqualität ist der jeweils einer Haltestelle zugeordnete Einzugsbereich. Er wird im allgemeinen als Kreis (Einzugsradius) um die Haltestelle dargestellt.⁵⁸ Die innerhalb der um die Zugangsstellen gezogenen Kreise liegenden Siedlungsbereiche gelten dabei als erschlossen, d.h. als fußläufig erreichbar, die außerhalb der Radien liegenden Bereiche werden hingegen als Erschließungslücken bezeichnet, da sich in vertretbarer fußläufiger Entfernung kein Zugang zum ÖPNV befindet.

In Abhängigkeit vom Siedlungstyp und dem die Haltestelle bedienenden Verkehrsmittel kann die Größe der Einzugsradien variiert werden.

Der Differenzierung nach Siedlungstyp liegt die Annahme zugrunde, dass z.B. die Kernbereiche zentraler Orte (vgl. Kapitel 2.2.1.1) eine höhere Bebauungsdichte als Gemeinden und Ortsteile ohne zentralörtliche Funktion aufweisen und dort aufgrund der stärker konzentrierten (potentiellen) Fahrgastnachfrage die Fußwegentfernungen zu den Haltestellen geringer sein sollten.

Die Differenzierung nach der Art des bedienenden Verkehrsmittels basiert auf der Grundannahme, dass Kunden für die Fahrt mit aus ihrer Sicht attraktiveren Verkehrsmitteln bereit sind, weitere Fußwegentfernungen zur Haltestelle zu akzeptieren. So werden in der Regel für die Zugangsstellen zu schienengebundenen Verkehrsmitteln größere Einzugsradien zugrundegelegt, weil der SPNV im Vergleich zum Bus aus Fahrgastsicht als qualitativ hochwertiger eingeschätzt wird.

Als Basis für die Bewertung der Erschließungsqualität im Rahmen der Mängelanalyse bedarf es einer Festlegung der Einzugsradien, die um die Stationen und Haltestellen im Untersuchungsgebiet gelegt werden sollen.

Orientierung können dabei die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)⁵⁹ liefern, die auch die Grundlage für die Festlegungen des NVP 2004-2008 geliefert haben dürften.

Als räumliche Bezugsbasis werden hier die zentralörtlichen Kategorien zugrundegelegt, die (z.T.) weiter untergliedert werden in Kernzone/zentraler Bereich, Gebiete mit hoher und geringer Nutzungsdichte bzw. übriges Gebiet. Zudem wird zwischen den Verkehrsmitteln SPNV und BPNV unterschieden.

Die konkreten Empfehlungen des VDV zur Erschließungsqualität zeigt die nachfolgende Tabelle:

⁵⁸ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

⁵⁹ Quelle: VDV-Schriften 4 (6/2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV

Bezugsbasis	SPNV (m)	BPNV (m)
Oberzentrum mit den Gebieten		
Kernzone	400	300
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600	400
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	1.000	600
Mittelzentrum mit den Gebieten		
Zentraler Bereich	400	300
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600	400
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	1.000	600
Untzentrum mit den Gebieten		
Zentraler Bereich	600	400
Übriges Gebiet	1.000	600
Gemeinde	1.000	600

Abb.: VDV-Empfehlungen zur Erschließungsqualität; Quelle: VDV-Schriften 4 (6/2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV

In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV wurde bei der Analyse der Erschließungsqualität mit folgenden Einzugsradien gearbeitet:

- **Haltepunkte des SPNV**
 - **600 Meter** für Haltepunkte innerhalb der Kernzonen der Mittel- und Grundzentren
 - **1000 Meter** für alle anderen Haltepunkte
- **Bushaltestellen**
 - **400 Meter** für Bushaltestellen innerhalb der Kernzonen der Mittel- und Grundzentren
 - **600 Meter** für alle anderen Bushaltestellen

4.1.2 Vorgehensweise

Mit Hilfe eines Geografischen Informationssystems (GIS) wurden thematische Karten erstellt, in denen die festgelegten Einzugsbereiche der Zugangsstellen als Kreise eingezeichnet sowie die bestehenden Siedlungsgrenzen abgebildet sind.

Die Abgrenzungen der Kernzonen der Mittel- und Grundzentren, für die geringere Einzugsradien zugrunde zu legen waren, wurden auf Basis von Satellitenbildern mittels des Kriteriums Siedlungsdichte festgelegt.

Anhand der erstellten Karten erfolgte die visuelle Identifizierung nicht erschlossener Siedlungsflächen (Erschließungslücken).

Anlage IV beinhaltet die für sämtliche Kommunen des Kreises erstellten thematischen Karten zur Erschließungsqualität. Der Anhang umfasst zudem eine tabellarische Auflistung der Erschließungslücken.

4.1.3 Beurteilung der Erschließungsqualität

Von der Regionalplanung wird gefordert⁶⁰, dass jeder Ortsteil ab 200 Einwohnern an den ÖPNV anzubinden ist. Als erstes Ergebnis der Analyse der Erschließungsqualität lässt sich festhalten, dass sämtliche Siedlungen im Landkreis, die mehr als 200 Einwohner aufweisen, durch Haltestellen erschlossen werden und damit diese Vorgabe der Regionalplanung erfüllt wird.

Über die Anzahl und Größe der ermittelten Erschließungslücken im Kreisgebiet lässt sich eine weitergehende Beurteilung der Erschließungsqualität vornehmen.

Bei der Analyse wurde eine überschaubare Anzahl an Erschließungslücken identifiziert. Bei diesen Lücken handelt es sich jedoch zumeist um Siedlungsrandbereiche, und in der Regel lagen nur wenige Häuser knapp außerhalb der erschlossenen Flächen. Das geringe Nachfragepotential, das in diesen nicht erschlossenen Bereichen zu vermuten ist, rechtfertigt normalerweise keine Maßnahme zur Beseitigung der Erschließungslücke (d.h. die Einrichtung einer weiteren Haltestelle oder die Verlegung einer bestehenden Haltestelle). In diesen Fällen wurden daher auch keine Vorschläge für Maßnahmen ausgearbeitet.

Ein paar Erschließungslücken betreffen jedoch Siedlungsbereiche, in denen durchaus Nachfragepotentiale zu vermuten sind. Für diese vereinzelt Fälle wurde geprüft, ob Maßnahmen zur Beseitigung der Lücken als sinnvoll anzusehen sind und sich mit vertretbarem Aufwand realisieren lassen.

Vorschläge für Maßnahmen, bei denen das Ergebnis der Prüfung positiv war, wurden in die Angebotskonzeption (Kapitel 8) aufgenommen.

Als Gesamtergebnis der Analyse der Erschließungsqualität kann festgehalten werden, dass die Siedlungsflächen des Kreisgebietes bis auf eine geringe Anzahl zumeist keinen Handlungsbedarf begründender Erschließungslücken als gut durch die bestehenden Bahnhöfe, Haltepunkte und Bushaltestellen erschlossen angesehen werden können.

Aus der Mängelanalyse ergibt sich damit kein größerer Handlungsbedarf in Bezug auf die Verbesserung der Erschließungsqualität. Wie unter Kapitel 2.2.3 erläutert sollte jedoch sichergestellt werden, dass neu entstehende Siedlungsbereiche zeitnah erschlossen werden, um auch weiterhin einen hohen ÖPNV-Erschließungsgrad gewährleisten zu können.

⁶⁰ Regionalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009, 7.1.2-4 (Z), S. 118

4.2 Verbindungsqualität

Das Merkmal Verbindungsqualität beschreibt die Leichtigkeit und den Komfort des Reisens zwischen den Haltestellen des ÖPNV-Netzes.⁶¹

Die Leichtigkeit und der Komfort des Reisens werden dabei u.a. bestimmt durch

- den für die Fahrt erforderlichen Zeitbedarf,
- die Häufigkeit, mit der eine Verbindung angeboten wird sowie
- die Zahl der erforderlichen Umsteigevorgänge.

Wie bereits erläutert (vgl. Kapitel 2.2.1.1), stellen die von der Raumplanung definierten zentralen Orte mit ihrer Versorgungsfunktion für das Umland wichtige Nachfrageschwerpunkte dar.

Für die Fahrgäste ist daher die Qualität der Verbindungen zu den zentralen Orten, und hier insbesondere zu den Mittelzentren, die neben der Grundversorgung auch der Deckung des gehobenen Bedarfs dienen, ein wichtiges Kriterium bei der Bewertung der Qualität des ÖPNV insgesamt.

Den Kern der Analyse der Verbindungsqualität bildet daher eine Untersuchung der Erreichbarkeit der Mittelzentren, bei der das Kriterium der Anzahl an Verbindungen als Beurteilungsmaßstab herangezogen wurde.

Neben der Erreichbarkeit der Mittelzentren spielt für die Einwohner des Landkreises Marburg-Biedenkopf sicherlich auch noch die Qualität der Verbindungen in das Oberzentrum des Kreises, die Stadt Marburg, eine wichtige Rolle bei der Beurteilung des Gesamtsystems.

Die Bewertung der Qualität der Verbindungen aus den Gemeinden und Ortsteilen in die Stadt Marburg erfolgte anhand der Kriterien Fahrzeit und Umsteigehäufigkeit.

Den Abschluss der Analyse der Verbindungsqualität bildet eine vergleichende Betrachtung der Fahrzeiten zwischen dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr auf ausgewählten Relationen.

⁶¹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

4.2.1 Erreichbarkeit der Mittelzentren

Bei der Analyse der Erreichbarkeit der Mittelzentren wurde untersucht, wie häufig „akzeptable“ Verbindungen von den Gemeinden und Ortsteilen in das von der Regionalplanung zugeordnete Mittelzentrum⁶² angeboten werden.

Bei der Analyse wurde wie folgt vorgegangen:

- Auswahl einer zentralen Haltestelle („Referenzhaltestelle“) in jedem Ortsteil des Untersuchungsgebietes (mit mehr als 200 Einwohnern).
- Auswahl einer zentralen Haltestelle („Referenzhaltestelle“) im zugeordneten Mittel- bzw. Oberzentrum.
- Unter Verwendung der Verbindungsauskunft des RMV⁶³: Beauskunftung der jeweiligen Quell-Ziel-Relation für die Verkehrstage Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag.
- Auswertung der vom System erstellten Auskunft; Prüfung, ob die ermittelten Verbindungen als „akzeptabel“ angesehen werden können.

Als „akzeptabel“ wurden Verbindungen dann angesehen, wenn sie

- maximal einen Umstieg umfassen und
- die Fahrzeit nicht (wesentlich) mehr als 45 Minuten beträgt.

Die Zahl der Verbindungen gibt auch Auskunft darüber, ob für die Gemeinden und Ortsteile ein Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge besteht (vgl. Kapitel 6.4). Da ein solches Grundangebot durchgängig – d.h. nicht nur an Schultagen – angeboten werden sollte, wurden bei der Analyse an den Verkehrstagen Montag bis Freitag Verbindungen nur dann berücksichtigt, wenn sie sowohl an Schultagen als auch – zumindest in ähnlicher Zeitlage – an Ferientagen angeboten werden.

Als Ergebnis der Erreichbarkeitsanalyse wird die Anzahl an Fahrtenpaaren angegeben. Ein Fahrtenpaar wurde dabei definiert als halbe Summe aller Hin- und Rückfahrten an dem jeweiligen Verkehrstag (Bsp.: zwei Hin- und vier Rückfahrten = drei Fahrtenpaare). Eine Übersicht über die Anzahl an Fahrtenpaaren, die für die untersuchten Relationen ermittelt wurden, findet sich im Anhang zum NVP-Bericht (Anlage V).

Die Analyseergebnisse zeigen ein stark differenziertes Bild. Während für zahlreiche Relationen an den Verkehrstagen Montag bis Freitag eine größere Zahl an „akzeptablen“ Verbindungen angeboten wird, ließen sich – gerade im Wochenendverkehr – für andere Verbindungen nur wenige oder auch gar keine Fahrtenpaare ermitteln.

⁶² Die Stadt Marburg übernimmt als Oberzentrum auch die Funktion eines Mittelzentrums für den ihr im Regionalplan zugewiesenen Versorgungsbereich.

⁶³ <http://www.rmv.de/auskunft/>

4.2.2 Qualität der Verbindungen in die Stadt Marburg

Zusätzlich zur Erreichbarkeit der Mittelzentren wurden zur Beurteilung der Verbindungsqualität auch die Fahrzeiten aus sämtlichen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern in die Stadt Marburg untersucht.

Bei der Analyse wurde wiederum ausgehend von einer Referenzhaltestelle mit Hilfe des RMV-Verbindungsplaners⁶⁴ eine Auskunft für jeden Ortsteil generiert und ausgewertet, wobei sich die Auswertung hier allerdings auf die Verkehrstage Montag bis Freitag beschränkte.

Als Zielort wurde der Halt in Marburg ausgewählt, der die günstigeren Fahrzeiten aufwies – entweder der Hauptbahnhof oder der Südbahnhof.

Für die untersuchten Relationen gab es in vielen Fällen keine Direktfahrten, sondern es bestanden lediglich Verbindungen mit Umstieg.

Die Fahrzeiten der verschiedenen möglichen, vom System ausgegebenen Verbindungen mit Umstieg weichen z.T. sehr deutlich voneinander ab. In diesen Fällen war es dann oftmals schwierig, eine für das Angebot im gesamten Tagesverlauf repräsentative Fahrzeit anzugeben.

Dennoch wurde versucht, durchgängig Fahrzeiten anzugeben, die die Qualität sämtlicher Verbindungen möglichst gut widerspiegeln. Es wurden daher in der Regel die Fahrzeiten von Verbindungen ausgewählt, die in gleicher Form häufiger angeboten werden.

Die Analyseergebnisse zeigt Anlage VI im Detail. Neben den Fahrzeiten wird dort auch die Zahl der erforderlichen Umstiege als Kriterium mit angegeben.

Die Fahrzeiten für die Fahrt nach Marburg unterscheiden sich – auch zwischen den einzelnen Ortsteilen eine Kommune – zum Teil recht deutlich.

Fahrzeiten über 60 Minuten sind gerade bei den weiter vom Zentrum des Kreises entfernten Kommunen keine Seltenheit. Hier müssen die Fahrgäste zudem in vielen Fällen ein oder sogar zwei Umstiege in Kauf nehmen, um die Stadt Marburg zu erreichen.

Auf der anderen Seite können dort, wo Relationen durch die Schiene bedient werden oder Direktverbindungen im (regionalen) Busverkehr bestehen, zum Teil Fahrzeiten erreicht werden, die als attraktiv einzustufen sind.

⁶⁴ <http://www.rmv.de/auskunft/>

4.2.3 Fahrzeugvergleich ÖPNV-MIV

Eine vergleichende Analyse zwischen ÖPNV-Reisezeiten und den Reisezeiten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bringt zweifelsohne eine Reihe von methodischen Schwierigkeiten mit sich. Da der MIV als die maßgebliche Konkurrenz des öffentlichen Verkehrs anzusehen ist und der Zeitbedarf eine wesentliche Determinante der Verkehrsmittelwahl darstellt, soll ein solcher Vergleich jedoch ungeachtet der Schwierigkeiten – und natürlich unter entsprechendem Hinweis – dennoch vorgenommen werden.

Auch kann die Analyse der Konkurrenzsituation ÖPNV/MIV einen Beitrag dazu leisten, entweder Defizite im ÖPNV-Bereich aufzudecken oder aber die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zu demonstrieren.

Um die methodischen Schwierigkeiten so gering wie möglich zu halten, wurde zunächst von einem Vergleich der Gesamtreisezeiten (d.h. Fahrzeiten mit Zu- und Abgangszeiten) abgesehen. Denn weder beim ÖPNV (Zugangszeit = Fußweg zur Haltestelle + Wartezeit) noch beim MIV (Zeit für die Suche nach einem Parkplatz, etc.) lässt sich diese gesamte Reisezeit problemlos bestimmen.

Leichter betrachtet werden kann hingegen die „reine“ Fahrzeit, die sich für den ÖPNV aus der Dauer zwischen der Abfahrt an der Starthaltestelle und der Ankunft an der Zielhaltestelle (d.h. mit der ggf. für Umstiege erforderlichen Zeit) ergibt.

Die Basis für den vorgenommenen Vergleich bilden demnach:

- „Reisezeit“ ÖPNV: Fahrzeit mit Umsteigezeit, ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Wartezeit an der Ausgangshaltestelle
- „Reisezeit“ MIV: „Reine“ Fahrzeit ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Parksuchzeit

Bei der Auswertung wurde mit Hilfe des RMV-Verbindungsplaners⁶⁵ für die Angabe „Fahrzeit ÖPNV (min)“ eine (möglichst) schnelle Verbindung, die zudem (möglichst) häufig in der Form angeboten wird, ausgewählt. Die Analyse erfolgte dabei auf Basis des Fahrplans für das Jahr 2010.

Als Start- und Endpunkte für die Fahrzeitermittlung wurden jeweils zentrale Haltestellen (vorzugsweise Haltepunkte des SPNV) sowie entsprechende, in unmittelbarer Nähe liegende Adressen/Hausnummern für den MIV-Routenplaner gewählt.

Da für die ÖPNV-Auswertung jeweils die zentralen Haltestellen der Ausgangs- und Zielorte herangezogen wurden und diese in der Regel natürlich günstiger mit dem ÖPNV zu erreichen sind als andere Punkte innerhalb der Siedlungsbereiche, „verfälscht“ diese Vorgehensweise das Bild etwas zu Gunsten des ÖPNV.

Die Fahrzeitermittlung für die alternative Bewältigung der gleichen Relationen mit dem MIV wurde mit Hilfe des Routenplaners von „Google maps“⁶⁶ vorgenommen. Es

⁶⁵ <http://www.rmv.de/auskunft/>

⁶⁶ www.maps.google.de, Route berechnen, Einstellung „mit dem Auto“, Option „Autobahn vermeiden“ nicht selektiert

ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass der Routenplaner bei der Berechnung der Fahrzeit von optimalen Verkehrsbedingungen ausgeht. Für die Fahrzeit relevante Behinderungen, wie sie sich z.B. im Berufsverkehr wohl gerade auch bei Fahrten in die Stadt Marburg ergeben dürften, werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt. Somit ergibt sich also auch hier ein „verfälschtes“ Bild, was für einen gewissen „Ausgleich“ sorgt.

Für den Vergleich von Fahrzeiten zwischen ÖPNV und MIV wurde beispielhaft für jede Kommune eine Relation ausgewertet.

In der Regel handelt es sich dabei um die Verbindung zwischen dem Kernort⁶⁷ einer Gemeinde in das von der Regionalplanung jeweils zugeordnete Mittel- bzw. Oberzentrum. In den Fällen, in denen der Kern einer Kommune selbst als Mittelzentrum ausgewiesen ist, wurde der von der Einwohnerzahl nächstgrößere Stadtteil als Ausgangspunkt für die Analyse herangezogen.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Auswertung sowohl in Form einer Tabelle als auch als Diagramm dargestellt:

Ausgangsort	Abfahrts- haltestelle	Zielort	Fahrzeit ÖPNV (min)	Fahrzeit MIV (min)	Distanz MIV (km)	Differenz Fahrzeit	
						absolut (min)	Faktor
Amöneburg	Bahnhof	Kirchhain	13	7	4,8	6	1,9
Gönnern	Bahnhofsstraße	Biedenkopf	36	22	16,7	14	1,6
Bad Endbach	Grundweg	Gladenbach	16	12	8,6	4	1,3
Wallau	Bahnhof	Biedenkopf	7	8	6,8	-1	0,9
Breidenbach	Marktplatz	Biedenkopf	22	11	10,4	11	2,0
Cölbe	Bahnhof	Marburg	4	7	4,7	-3	0,6
Dautphe	Rathaus	Biedenkopf (Katholische Kirche)	16	12	9	4	1,3
Wittelsberg	Markt	Marburg (Südbahnhof)	17	13	12	4	1,3
Fronhausen	Bahnhof	Marburg	13	21	19,1	-8	0,6
Runzhausen	Am Spreth	Gladenbach	5	5	3,7	0	1,0
Großseelheim	Heimatmuseum	Kirchhain	17	10	5,7	7	1,7
Sterzhausen	Bahnhof	Marburg	17	14	10,9	3	1,2
Lohra	Bahnhofsstraße	Gladenbach	10	8	5,5	2	1,3
Münchhausen	Bahnhof	Marburg	25	22	20,8	3	1,1
Neustadt	Bahnhof	Stadtallendorf	6	12	9,5	-6	0,5
Rauschenberg	Markt	Kirchhain	17	10	8,7	7	1,7
Niederklein	Mitte	Stadtallendorf	12	10	5,6	2	1,2
Niedereisenhausen	Kreuzung	Biedenkopf	29	17	13,9	12	1,7
Niederweimar	Bürgerhaus	Marburg	24	12	10,3	12	2,0
Wetter (Hessen)	Bahnhof	Marburg	14	14	13,3	0	1,0
Wohra	Langendorfer Straße	Kirchhain	36	18	14,7	18	2,0

Abb.: Tabelle Fahrzeitvergleich ÖPNV/MIV

⁶⁷ i.d.R. der Sitz der Verwaltung, ggf. auch der Ortsteil mit der höchsten Einwohnerzahl

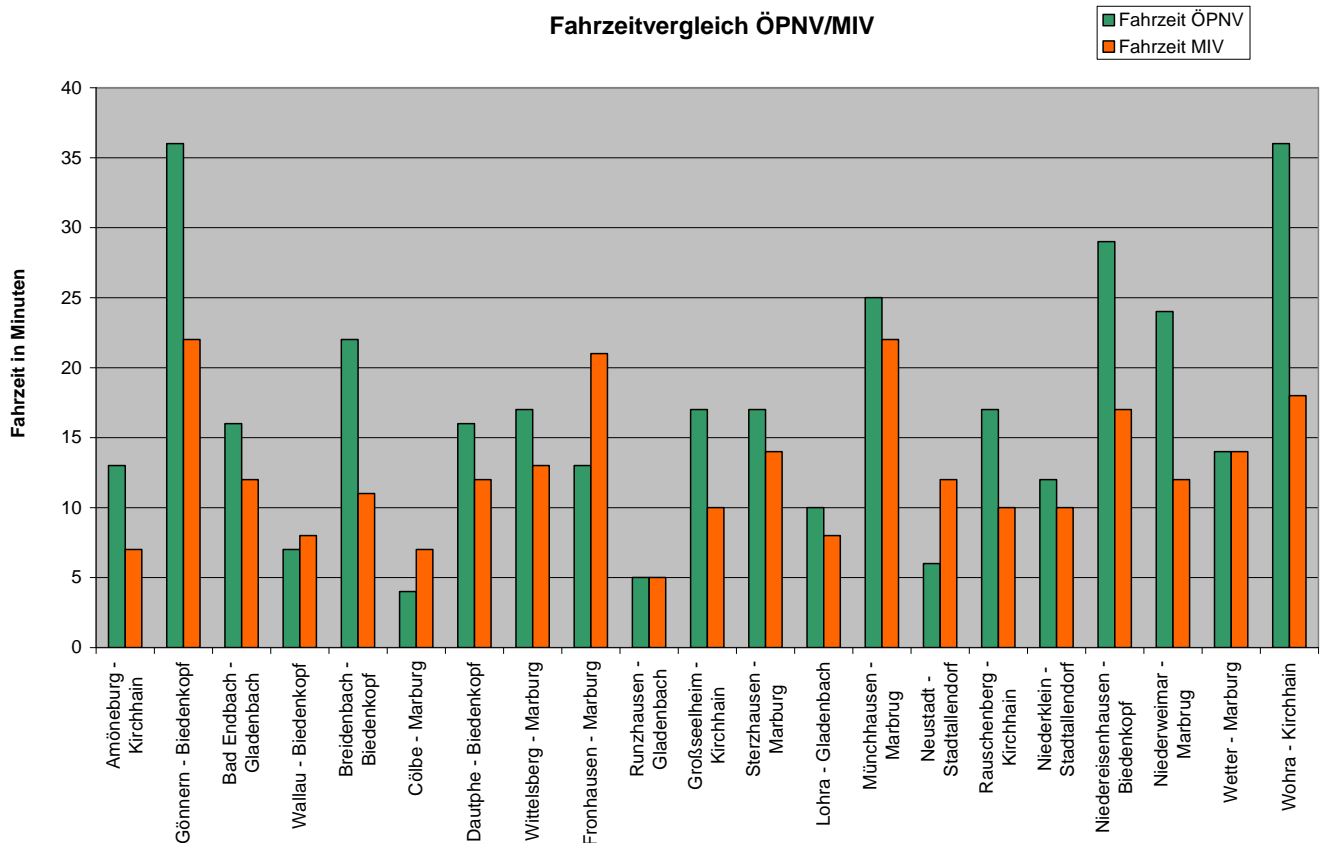


Abb.: Diagramm Fahrzeitvergleich ÖPNV/MIV

Für die Interpretation der Ergebnisse gilt:

Eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Verbindung sollte eine Beförderungszeit aufweisen, die nicht zu deutlich über der entsprechenden MIV-Fahrzeit liegt.

Um als konkurrenzfähig angesehen werden zu können, sollte die Fahrzeiten im ÖPNV die Fahrzeiten im MIV in der Regel nicht um mehr als das 1,5-fache⁶⁸ übersteigen.

Wie die letzte Zeile der obenstehenden Tabelle („Faktor“) zeigt, erfüllt eine ganze Reihe der ausgewerteten Relationen bereits diese Qualitätsvorgaben, indem sie Faktoren unter 1,5 aufweisen. Bemerkenswert sind insbesondere die Werte, die z.T. sogar deutlich unter 1,0 liegen. Hier kommt man mit dem ÖPNV wesentlich schneller als Ziel!

⁶⁸ bzw. den Faktor 1,5

Auf der anderen Seite sind aber auch Relationen zu finden, bei denen der Wert zwischen 1,5 und maximal 2,0 liegt⁶⁹.

Wenn für das Erreichen des Ziels mit dem öffentlichen Verkehr doppelt so viel Zeit benötigt wird wie mit dem Pkw, kann die ÖPNV-Verbindung sicherlich nicht als sonderlich attraktiv angesehen werden.

Vergleicht man den „Spitzenwert“ von 2,0 jedoch mit den Faktoren, die in anderen Kreisen bei ähnlichen Analysen erreicht werden, so lässt sich für den ÖPNV im Landkreis Marburg-Biedenkopf insgesamt ein durchaus positives Gesamtergebnis konstatieren.

Wie für andere Verkehrsgebiete, so gilt auch für den Landkreis Marburg-Biedenkopf: Ob die ÖPNV-Reisezeiten im Vergleich zum MIV als konkurrenzfähig anzusehen sind, wird im Wesentlichen durch das die Relation bedienende Verkehrssystem bestimmt.

Während auf den Schienenstecken oftmals konkurrenzfähige Beförderungszeiten realisiert werden können, weisen die Verbindungen zu abseits der Scheine gelegenen Orten i.d.R. deutlich weniger attraktive Zeiten auf.

Weniger attraktive Reisezeiten ergeben sich im ÖPNV auch insbesondere dann, wenn keine Direktverbindungen angeboten werden, sondern der Zwang zum (ggf. mehrmaligen) Umsteigen besteht.

⁶⁹ Diese Werte wurden in der Tabelle rot markiert.

4.3 Verknüpfungsqualität

Unter dem Stichwort „Verknüpfungsqualität“ wurde die Qualität der Übergangsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV (Anschlüsse, Anschlusswartezeiten, etc.) sowie zwischen ÖPNV und dem Individualverkehr (z.B. Park+Ride, Bike+Ride) an den dafür vorgesehenen Verknüpfungspunkten untersucht.

Eines der Ziele bei der Planung öffentlicher Verkehrsnetze ist es, für die von den Fahrgästen stark nachgefragten Verbindungen nach Möglichkeit direkte, umsteigefreie und damit schnelle Verbindungen anzubieten.

Lässt sich dieses Ziel schon für die am stärksten nachgefragten Verbindungen nur schwer realisieren, so sind für die Fülle von Relationen mit geringerer Nachfrage Direktverbindungen aus planerischer und insbesondere aus wirtschaftlicher Sicht schlichtweg nicht vertretbar. Um den Fahrgästen dennoch die gewünschte Fahrt vom Start- zum Zielort anbieten zu können, müssen also Möglichkeiten zum Umstieg zwischen den Linien geschaffen werden.

Das mit der Angebotskonzeption des NVP 2004 – 2008⁷⁰ beschlossene neue Buskonzept setzt stark auf Umsteigeverbindungen, um den Fahrgästen bei einem finanzierbaren Leistungsvolumen eine Vielzahl an Verbindungen anbieten zu können. Entsprechend groß ist auch die Zahl der geplanten Verknüpfungspunkte. So sah die Angebotskonzeption des Vorgänger-NVP vor, in folgenden Kommunen „Drehscheiben des ÖV-Angebotes mit vertakteten Linienverbindungen aus und in allen Richtungen“ entstehen zu lassen: Bad Endbach, Biedenkopf, Bottenhorn, Cölbe, Dilschhausen, Emsdorf, Friedensdorf, Fron-

Verknüpfungspunkt	Linie 1	Linie 2
Weipoltshausen Ortsmitte	MR-30	419
Lohra Bahnhofstraße	MR-30	383
Niederwalgern Bahnhof	MR-30	RMV 30
Niederweimar Bürgerhaus	MR-31	383
Niederwalgern Bahnhof	MR-31	RMV 30
Sichertshausen Sirenenplatz	MR-31	35
Niederwalgern Bahnhof	MR-32	RMV 30
Niederweimar Bürgerhaus	MR-33	383
Oberweimar Koblenzer Straße	MR-33	383
Heskern Schule	MR-35	86
Fronhausen Bahnhof (Ostseite)	MR-35	RMV 30
Lohra Bahnhofstraße	MR-36	383
Fronhausen Bahnhof	MR-36	RMV 30
Weidenhausen Mühlstraße	MR-42	383
Weidenhausen Westring	MR-43	383
Gladenbach Busbahnhof	MR-43	MR-41
Bad Endbach Am Briel	MR-43	383
Bad Endbach Grundweg	MR-44	383
Friedensdorf Bahnhof	MR-52	RMV 43
Niedereisenhausen Kreuzung Bst. D	MR-52	491
Wallau Bahnhof	MR-52	RMV 43
Friedensdorf Bahnhof	MR-57	RMV 43
Allendorf Biedenkopfer Straße	MR-57	481
Münchhausen Bahnhof	MR-62	RMV 42
Wetter Bahnhof (straße)	MR-65	RMV 42
Rauschenberg Bahnhofstraße	MR-70	MR-72
Kirchhain Bahnhof	MR-70	RMV 30
Hatzbach im Roten Bach	MR-71	MR-90
Kirchhain Bahnhof	MR-71	RMV 30
Rauschenberg Bahnhofstraße	MR-72	MR-70/79
Wohra Langendorfer Straße	MR-73	MR-70
Rauschenberg Markt	MR-74	MR-70
Halsdorf Mittelpunktschule	MR-74	MR-70
Kirchhain Bahnhof	MR-75	RMV 30
Marburg Hauptbahnhof	MR-75	RMV 30
Schwabendorf Schöne Aussicht	MR-76	MR-72
Kirchhain Bahnhof	MR-77	RMV 30
Cölbe Sägewerk	MR-78	MR-76
Schweinsberg Weidenhausen	MR-80	382
Schweinsberg Weidenhausen	MR-80	MR-85
Marburg Südbahnhof	MR-80	RMV 30
Roßdorf Am See	MR-83	MR-80
Stadtallendorf Busbf. Bussteig 1	MR-85	85/90/91/92
Rüdighelm Kirche	MR-85	382
Schweinsberg Markt	MR-85	MR-80
Marburg Südbahnhof	MR-86	RMV 30
Stadtallendorf Busbf. Bussteig 2	MR-90	85/90/91/92
Stadtallendorf Busbf. Bussteig 3	MR-91	85/90/91/92
Stadtallendorf Busbf. Bussteig 4	MR-92	85/90/91/92
Neustadt Bahnhof / Im Hattenrod	MR-96	RMV 30
Hatzbach im Roten Bach	MR-97	MR-90

Abb.: Linienübergänge gemäß Anschlussleisten für die Linien MR-30 bis MR-97 im Fahrplanbuch 2010

⁷⁰ Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 – 2008, S. 76

hausen, Gladenbach, Hartenrod, Hermershausen, Heskem, Kirchhain, Kirchvers, Lohra, Marburg, Münchhausen, Neustadt, Niedereisenhausen, Niederwalgern, Niederweimar, Oberhörten, Rauschholzhausen, Rauschenberg, Schweinsberg, Stadtalendorf, Wallau, Wetter, Wolfgruben.

Im Rahmen der Vorstudie zur Fortschreibung des NVP⁷¹ wurde die Verknüpfungssituation zunächst anhand der Linienübergänge, wie sie das Fahrplanbuch für das Jahr 2009 in der Form von Anschlussleisten darstellt, bewertet. Die Abbildung „Linienübergänge“ (s.o.) liefert eine für das Fahrplanjahr 2010 aktualisierte Übersicht über die mittels Anschlussleisten im Fahrplanbuch dargestellten Übergangsmöglichkeiten zwischen den Linien im Landkreis.

Wie aus der Tabelle hervorgeht, bestehen im Untersuchungsgebiet bereits eine Vielzahl geplanter Übergänge – sowohl zwischen lokalen Linien untereinander als auch zwischen lokalen und regionalen Buslinien und zwischen BPNV und SPNV. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang insbesondere die hohe Bedeutung der Main-Weser-Bahn (RMV-Linie 30) sowie der regionalen Buslinie 383 für die Verknüpfung der Verkehre im Kreisgebiet.

Neben den im Fahrplanbuch mit Anschlussleisten versehenen Haltestellen wurden für die Analyse der Verknüpfungssituation auch weitere mögliche Übergangspunkte im Liniennetz herausgesucht und deren tatsächliche Verknüpfungsqualität untersucht⁷². Als potentielle Verknüpfungspunkte wurden dabei Halte ausgewählt, an denen sich mindestens zwei Linien treffen und an denen ein Umstieg zwischen den Linien sinnvoll erscheint, da er die Weiterfahrt in eine andere Richtung ermöglicht.

Die getroffene Auswahl an Verknüpfungspunkten im Landkreis Marburg-Biedenkopf, die in Bezug auf die Verknüpfungsqualität überprüft wurden, zeigt die nachfolgende tabellarische Übersicht:

⁷¹ Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis Marburg-Biedenkopf; Stufe 1: Bestandsaufnahme und Analyse

⁷² bzw. Haltestellen, die bereits durch die Anschlussleisten als Verknüpfungspunkt erfasst wurden, eingehender untersucht

Verknüpfungspunkt		Bedienende Linien
Kommune	Haltestelle	
Allendorf	Biedenkopfer Straße	MR-57, 481
Bad Endbach	Am Briel	MR-42, MR-43, 383
	Grundweg	MR-42, MR-43, MR-44, 383, 403 (VLD), 407 (VLD)
Biedenkopf	Bahnhof	MR-41, MR-52, MR-58, 481, 491, RMV 43
	Katholische Kirche	MR-41, MR-52, MR-58, MR-59, MR-65, 481, 491
Bottenhorn	Bergstraße	MR-42, MR-43, MR-55
Buchenau	Bahnhof	MR-57, 481, RMV 43
Caldern	Bahnhof	MR-68, 481, RMV 43
Damm	Rodelweg	MR-30, MR-36, MR-39
Damshausen	Kirche	MR-45, MR-57, 481
Dautphe	Marburger Str.	MR-41, MR-52, MR-55, 481
Ebsdorf	Hauptstraße	13, MR-35
Frechenhausen	Sonnenstraße	MR-42, 491
Friedensdorf	Bahnhof	MR-52, MR-55, MR-57, 481, RMV 43
Fronhausen	Bahnhof (Ostseite)	MR-31, MR-35, MR-36, RMV 30
Gladenbach	Busbahnhof	MR-30, MR-39, MR-41, MR-43, MR-45, MR-55, 383
Göttingen	Frankenberger Straße	MR-61, MR-63, MR-68, 482
Halsdorf	Mittelpunktschule	MR-70, MR-72, MR-73, MR-74, MR-79
Hartenrod	Hartenroder Straße	MR-43, 383, 403 (VLD)
	Busbahnhof Am Loh	MR-43, 383, 407 (VLD)
Hatzbach	Im Roten Bach	MR-71, MR-90, MR-97
Heskem	Schule	MR-35, MR-86, MR-87
Kirchhain	Bahnhof	MR-70, MR-71, MR-75, MR-77, MR-78, MR-79, MR-84, MR-97, 382, RMV 30
Lohra	Bahnhofstraße	MR-30, MR-36, MR-39, 383
Mengsberg	Feuerwehrhaus	MR-96, MR-97, 463
Münchhausen	Bahnhof	MR-62, 482, RMV 42
Neustadt	Bahnhof (Im Hattenrod)	VB-12, MR-96, RMV 30
Niedereisenhausen	Kreuzung	MR-52, MR-55, 491
Niederwalgern	Bahnhof	MR-30, MR-31, MR-32, MR-36, RMV 30
Niederweimar	Bürgerhaus	MR-31, MR-33, 383
Oberweimar	Koblenzer Straße	MR-33, 383
Rauschenberg	Bahnhofstraße	MR-70, MR-71, MR-72, MR-74, MR-79
Rauschenberg	Markt	MR-70, MR-71, MR-72, MR-74, MR-79
Runzhausen	Am Spreth	MR-41, MR-43, MR-45, MR-55
Rüdigheim	Kirche	MR-83, MR-85, MR-87, 382
Schwabendorf	Schöne Aussicht	MR-72, MR-74, MR-76, MR-79
Schweinsberg	Weidenhausen	MR-80, MR-85, MR-87, 382
Sindersfeld	Rauschenberger Straße	MR-72, MR-77, MR-78, MR-79
Stadtallendorf	(Bus-)Bahnhof	MR-85, MR-90, MR-91, MR-92, MR-97, RMV 30
Wallau	Bahnhof	R35 (BRS), MR-52, MR-59, 481, 491, RMV 43
Weidenhausen	Mühlstraße	MR-42, MR-43, 383
	Westring	MR-42, MR-43, 383
Weipoltshausen	Ortmitte	MR-30, MR-36, MR-39, 491 (LGI)
Wetter	Bahnhof(-straße)	MR-61, MR-65, 482, RMV 42
Wiesenbach	Bahnhof	MR-52, 491
Wittelsberg	Markt	MR-80, MR-84, MR-87
Wohra	Langendorfer Straße	MR-70, MR-73, MR-79

Abb.: Auswahl Verknüpfungspunkte im Landkreis Marburg-Biedenkopf, Quellen: Fahrplanbuch 2010, Gesamtlinienplan Marburg-Biedenkopf 2009, Haltestellenverzeichnis 2010

Informationen über weitere potentielle Übergangspunkte liefert das auf www.rnv.marburg-biedenkopf.de⁷³ zur Verfügung gestellte Haltestellenverzeichnis, in dem alle Haltestellen im Landkreis mit Angaben zu den dort verkehrenden Linien dargestellt werden.

Die Untersuchung weiterer, über die als Anschlussleisten im Fahrplanbuch dargestellten, geplanten Übergänge hinausgehender Linienschnittpunkte lieferte zwar Hinweise auf eine ganze Reihe weiterer möglicher Verbindungen. Oftmals handelte es sich dabei jedoch lediglich um einige wenige Fahrten pro Tag, die sich sinnvoll miteinander verknüpfen lassen.

Zudem wären bei vielen der theoretisch möglichen Linienübergänge an den untersuchten Haltestellen Anschlusswartezeiten in Kauf zu nehmen, die im Regelfall als nicht zumutbar anzusehen sind. Dies ist bei ÖPNV-Angeboten in eher ländlich strukturierten Räumen mit vergleichsweise großen zeitlichen Abständen zwischen den einzelnen Fahrten bzw. mit hohen Taktfolgezeiten auch nicht anders zu erwarten.

Die Verknüpfungsqualität wird nicht nur durch die Übergangsmöglichkeiten zwischen den Linien des ÖPNV bestimmt, sondern sie kommt auch in der Verknüpfung zwischen ÖPNV und dem Individualverkehr zum Ausdruck.

Hier kommt baulichen Anlagen, die einen bequemen Übergang von einem Verkehrsmittel auf das andere ermöglichen, eine hohe Bedeutung zu. An dieser Stelle sind insbesondere Anlagen für Park+Ride (P+R) sowie Bike+Ride zu nennen.

Die Angaben zu den P+R-Anlagen wurden dem von der ivm GmbH betriebenen Internetportal „Park+Ride in Hessen“⁷⁴ entnommen. Darin sind für den Landkreis Marburg-Biedenkopf folgende Anlagen verzeichnet:

Station	Anzahl der Stellplätze PKW	Behindertenstellplätze	Fahrradstellplätze	Barrierefreier Zugang	Parkgebühren	Sonstige Infrastruktur
Biedenkopf	70	1	nein	ja	nein	Briefkasten, Packstation
Cölbe	23	1	ja	nein	nein	Restaurant
Marburg Hauptbahnhof	50	0	ja	nein	ja	täglicher Bedarf, Restaurant, Briefkasten, Toilette
	keine Angabe	keine Angabe	ja	nein	ja	täglicher Bedarf, Restaurant, Briefkasten, Toilette
	200	0	ja	nein	ja	täglicher Bedarf, Restaurant, Briefkasten, Toilette
Marburg Südbahnhof	20	0	ja	nein	nein	Kiosk, Restaurant, Wertstoffcontainer, Briefkasten, Packstation
Kirchhain	15	0	ja	nein	ja	Kiosk täglicher Bedarf, Restaurant, Briefkasten
Wetter	10	0	ja	ja	nein	Kiosk täglicher Bedarf

Abb.: P+R-Anlagen im Landkreis Marburg-Biedenkopf, Quelle: <http://www.pundr.hessen.de>

⁷³ Quelle: http://www.rnv.marburg-biedenkopf.de/uploads/PDF/Fahrplaene/2010/Haltestellenverzeichnis_FPJ_2010.PDF

⁷⁴ <http://www.pundr.hessen.de/>

Unter dem Stichwort „Bike+Ride“ werden auf der Internetpräsenz des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (Rubrik Auto & Co./Fahrrad)⁷⁵ für den Kreis folgende Stationen angeführt:

Station	Anzahl der Abstellplätze	davon überdacht
Marburg Hauptbahnhof	100	100
Marburg Südbahnhof	15	0
Stadtallendorf Bahnhof	29	29
Weimar-Niederwalgern Bahnhof	25	20

Abb.: B+R-Anlagen im Landkreis Marburg-Biedenkopf, Quelle:
rmv.de

In den Übersichten wurden lediglich die Anlagen aufgelistet, die explizit als „Park+Ride“ und „Bike+Ride“ ausgewiesen sind. Dass es darüber hinaus natürlich auch an anderen Bahnhöfen und Haltepunkten Abstellmöglichkeiten für PKW und Fahrräder gibt, dürfte selbstverständlich sein.

Konkrete Hinweise auf Engpässe bei den Abstellgelegenheiten an den Verknüpfungspunkten lagen bei Aufstellung des Nahverkehrsplanes keine vor.

⁷⁵ <http://www.rmv.de/coremedia/generator/RMV/AutoCo/Fahrrad/BikeRide/>

4.4 Haltestellenausstattung

Auf Basis von durch den RNV zur Verfügung gestelltem Datenmaterial wurde die Ausstattung der Bushaltestellen im Kreisgebiet analysiert.

Bei der verwendeten Datengrundlage handelte es sich um die Fotodokumentation, die im Zuge der Bauüberwachung bei der kreisweiten Neubeschilderung der Bushaltestellen in den Jahren 2005/2006 erstellt wurde.

Aktuellere Daten standen für die Auswertung nur in Ausnahmefällen zur Verfügung.

Anhand des vorliegenden Bildmaterials wurden folgende Merkmale der Haltestellen erfasst:

- Lage der Haltestelle (innerorts / außerorts)
- Ausstattung mit Wartehalle (ja / nein)
- Ausstattung mit Abfallbehälter (ja / nein)
- Aufstellfläche (befestigt / unbefestigt; wenn befestigt: „normaler“ Gehsteig oder mit zusätzlicher Aufstellfläche)
- Bordstein (ja / nein; wenn ja: Bordsteinhöhe (hoch /niedrig / Hochbord))
- Ausstattung mit Busbucht (ja / nein)
- Beleuchtung vorhanden (ja / nein)
- Sitzgelegenheiten vorhanden (ja / nein)
- Fahrkartenautomat vorhanden(ja / nein)

Die tabellarische Auflistung der Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Landkreis liegt dem Nahverkehrsplan als Anlage bei (vgl. Anlage VII).

Zusammenfassend kann die Ausstattung der Haltestellen wie folgt beschrieben werden:

- Der Anteil der innerorts gelegenen Haltestellen, die mit Fahrgastunterständen ausgestattet sind, ist kreisweit betrachtet relativ hoch. Allerdings bestehend hier z.T. deutliche Unterschiede zwischen den Kommunen.
- Die als Verknüpfungspunkte ausgewiesenen Haltestellen (vgl. Kapitel 4.3) sind nicht durchgängig mit Unterstellmöglichkeiten ausgestattet.
- Der Zustand der Unterstände lässt sich überwiegend als zufriedenstellend bewerten.
- Auch in Bezug auf die Ausstattung der Haltestellen bestehen Unterschiede zwischen den Kommunen – bei einem insgesamt recht hohen Ausstattungsniveau.
- Die innerhalb der Siedlungsbereiche gelegenen Haltestellen sind überwiegend mit niedrigen Bordsteinen versehen, Hochborde und Leitstreifen sind praktisch nicht vorhanden.
- Außerhalb geschlossener Ortschaften finden sich zahlreiche Haltestellen, die nicht über eine befestigte Aufstellfläche verfügen.

4.5 Parallele Verkehre

Angesichts der angespannten finanziellen Situation der ÖPNV-Aufgabenträger ist es zwingend erforderlich, die zur Verfügung stehenden Mittel effizient einzusetzen. Parallelverkehre, d.h. das gleichzeitige Angebot einer Verbindung durch mehrere Verkehrsträger, Verkehrsunternehmen oder Linien⁷⁶, sind aus diesem Grund möglichst zu vermeiden.

Aufgabe dieses Teils der Analyse ist es daher, die im Landkreis Marburg-Biedenkopf gegebenenfalls bestehenden Parallelverkehre zu identifizieren.

Als Grundlage für die Analyse ist zunächst festzulegen, was in Bezug auf den Landkreis unter Parallelverkehr verstanden werden soll. Wie die nachfolgende Definition des Instituts für Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt zeigt, sind bei der Definition paralleler Verkehre neben der räumlichen und der zeitlichen Dimension als weitere Dimensionen auch noch die Funktion des Angebotes sowie die subjektive Wahrnehmung der Fahrgäste mit zu berücksichtigen:

„Aus Fahrgastsicht ist ein Verkehrsangebot im ÖPNV nur dann als „parallel“ nutzbares Angebot erkennbar, wenn zumindest die wesentlichen Angebotskriterien vergleichbar sind. D.h. die Begrifflichkeit der „Parallelität“ wird aus den räumlichen / zeitlichen / funktionalen Zusammenhängen kommend in den Bereich der individuellen Produktwahrnehmung und Vergleichbarkeit erweitert.“⁷⁷

Aufbauend auf dieser Definition wurde die Identifikation von Parallelverkehren wie folgt vorgenommen:

- Als entscheidendes „Tatbestandsmerkmal“, welches Parallelverkehre erfüllen müssen, sind identische Quell-Ziel-Relationen anzusehen. In einem ersten Schritt wurden daher Relationen, die von mehreren Linien bedient werden, identifiziert.
- Bei Verbindungen mit identischer Quell-Ziel-Relation wurde zwischen ergänzenden und konkurrierenden Verkehrsangeboten unterschieden. Von besonderer Bedeutung für diese Unterscheidung ist die Bedienung von Unterwegshalten. Hier war zu prüfen, in welchem Maße die selben Haltestellen bedient werden bzw. sich die Einzugsbereiche der jeweils bedienten Haltestellen überschneiden. Je geringer die Nachfrageüberlappung (d.h. je größer der nur durch eines der parallel verlaufenden Angebote erschlossene Bereich), desto eher ist von einem ergänzenden und nicht hingegen von einem konkurrierenden Angebot zu sprechen.
- Bei den Angeboten, die aufgrund einer sich überlagernden räumlichen Erschließung als konkurrierende Angebote anzusehen sind, war weiter zu prüfen, inwieweit die Fahrplanlagen sowie die Reisezeiten übereinstimmen.
- Als letzter Punkt hatte eine Prüfung zu erfolgen, ob es sich auch in funktionaler Sicht um ein konkurrierendes Angebot handelt. Eine parallele Bedienung in gleichen Zeitlagen kann dann vertretbar sein, wenn die parallel verkehrenden Linien unterschiedliche Funktionen erfüllen – wenn z.B. die eine Linie über-

⁷⁶ Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Parallelverkehr>

⁷⁷ Berichte des Instituts für Verkehr und Raum, Band 5 (2008): Parallelverkehre im öffentlichen Personennahverkehr, S.4

wiegend der Beförderung von Schülern dient, während die andere Linie eine Direktverbindung in das nächste Mittel- bzw. Oberzentrum oder eine Verknüpfung mit dem SPNV sicherstellt.

Es war also zu prüfen, ob es sich bei einem parallelen Verkehr um ein aus räumlicher, zeitlicher und funktionaler Sicht konkurrierendes oder sich ergänzendes Angebot handelt.

Die Analyse des Bestandsangebotes beschränkte sich auf zwei Typen paralleler Verkehre:

- Linien bzw. Linienabschnitte mit paralleler Bedienung zwischen SPNV und BPNV
- Linien bzw. Linienabschnitte mit paralleler Bedienung zwischen regionalem und lokalem BPNV

Eine Analyse von Linienabschnitten mit paralleler Bedienung durch zwei oder mehr lokalen Buslinien wurde nicht durchgeführt. Da das lokale BPNV-Angebot stark durch die Schülerbeförderung geprägt wird, wäre eine solche vergleichende Analyse nur schwer möglich. Ausgenommen von der Analyse wurde auch das AST-Angebot. Ein direkter Vergleich mit anderen Angebotsformen erschien hier nicht zweckmäßig.

Die Ergebnisse der Analyse sind in tabellarischer Form im Anhang (Anlage VIII) dargestellt. Die Tabelle benennt den jeweiligen Linienabschnitt (von – nach – über) und die dort jeweils parallel verkehrenden Angebote (Liniennummer und Verkehrsmittel, d.h. Bahn / Regionalbus / Lokalbus). Zudem enthält sie eine Einschätzung, ob es sich bei dem identifizierten parallelen Verkehr um ein konkurrierendes Angebot handelt (Differenzierung: räumlich / zeitlich / funktional) und ob auf Grundlage dieser Einschätzung ein Handlungsbedarf (d.h. Abbau des Parallelverkehrs) zu erkennen ist.

Als Ergebnis der Analyse lässt sich festhalten:

Sowohl für die parallele Bedienung zwischen SPNV und BPNV als auch für die parallele Bedienung zwischen regionalen und lokalen BPNV-Angeboten konnte in keinem einzigen Fall ein konkreter Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Zwar konnten eine ganze Reihe aus räumlicher Sicht konkurrierender Angebote identifiziert werden, in der Regel ergab jedoch bereits die Analyse der bedienten Zeitlagen, dass es sich dabei eher um ergänzende als konkurrierende Verkehre handelt. Spätestens die Analyse der Linienfunktionen ließ in sämtlichen fraglichen Fällen den Schluss zu, dass kein unerwünschter Parallelverkehr vorliegt, der abgebaut werden sollte.

5 Generelle Wirtschaftlichkeitsprüfung

Im Rahmen der generellen Wirtschaftlichkeitsprüfung wird versucht, anhand geeigneter Vergleichswerte Aussagen zur finanziellen Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis Marburg-Biedenkopf zu treffen sowie in groben Zügen die weitere Entwicklung der Wirtschaftlichkeit vorzuzeichnen und ggf. bestehenden Handlungsbedarf aufzuzeigen.

Die generelle Wirtschaftlichkeitsprüfung befasst sich mit folgenden Aspekten:

- Das erste Kapitel der Wirtschaftlichkeitsprüfung (5.1) beschreibt die Entwicklung der Vergütungen für Fahrleistung im Rahmen der Vergabe von Verkehren im Wettbewerb.
- Kapitel 5.2 befasst sich mit den im NVP 2004 – 2008 gebildeten Linienbündeln und deren Beurteilung im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit.
- Kapitel 5.3 betrachtet die Regiekosten, d.h. die durch die Aufgabenträgerorganisation selbst entstehenden Aufwände im Vergleich zu anderen LNO.
- Im abschließenden Kapitel der Prüfung (5.4) wird der Versuch unternommen, die Wirtschaftlichkeit der AST-Verkehre im Kreisgebiet zu bewerten.

5.1 Vergütung für Fahrleistungen

Mit der Umsetzung des Hessischen Wettbewerbsmodells kam es zu tiefgreifenden Veränderungen in Bezug auf die Finanzierung des ÖPNV.

Von allen Experten wurde vorausgesagt, dass die Preise für Fahrleistungen durch die Wettbewerbsöffnung zunächst deutlich sinken würden, später mit einer Marktkonsolidierung aber wieder steigen müssten.

Mit den ersten Ausschreibungen ergab sich tatsächlich ein deutlicher Verfall des Preisniveaus für Fahrleistungen. Der ebenfalls prognostizierte Anstieg der Preise setzte dann aber früher ein und fiel deutlicher aus als erwartet⁷⁸.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung des Preisniveaus in den Jahren 2003 bis 2007:

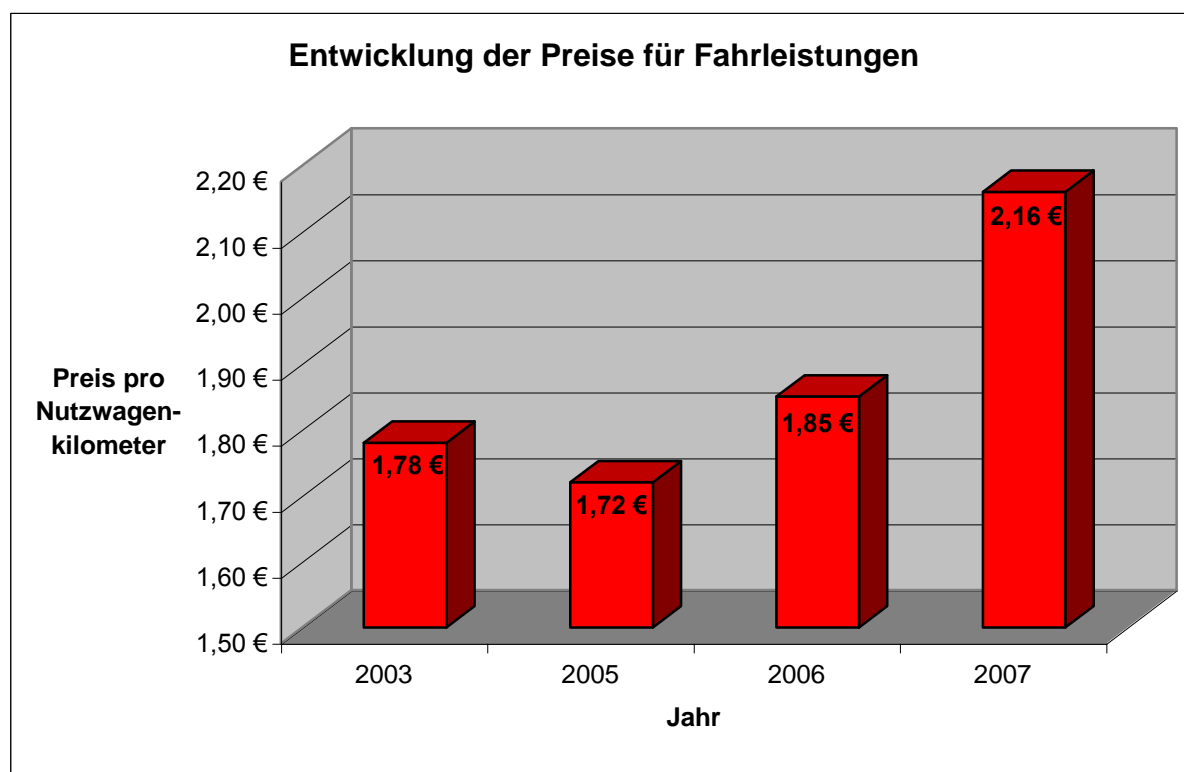


Abb.: Entwicklung der Preise für Fahrleistungen 2003 bis 2007, Quelle: Dannenfeld, Elsner, Bahr (2009): Ausschreibungspraxis im ÖSPV; Ergebnisse aus Hessen; S. 74.

Der zu verzeichnende Anstieg wurde von Aufgabenträgerseite größtenteils mit gestiegenen Qualitätsanforderungen insbesondere bei den Fahrzeugstandards begründet. Dies dürfte aber aufgrund des vergleichsweise geringen Anteils der Fahrzeugkosten an den Gesamtkosten nicht der maßgebliche Grund für den deutlichen Anstieg sein.

⁷⁸ Quelle: Dannenfeld, Elsner, Bahr (2009): Ausschreibungspraxis im ÖSPV; Ergebnisse aus Hessen; S. 74.

Weitere ins Gewicht fallende Gründe für die Preisentwicklung sind vermutlich auch:

- der Umstand, dass bei den ersten Ausschreibungen von einigen Unternehmen (die mittlerweile vom Markt verschwunden sind) Leistungen zu Preisen angeboten wurden, die keinesfalls auskömmlich und marktgerecht waren,
- der (zumindest zwischenzeitlich) stark gestiegene Dieselpreis und
- die mit dem Marktaustritt oder der Restrukturierung bisher als günstig bekannter Anbieter geringere Wettbewerbsintensität.

Von den aufgezeigten Trends wird auch der ÖPNV im Landkreis Marburg-Biedenkopf nicht verschont bleiben. Bei künftigen öffentlichen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen durch den RNV Marburg-Biedenkopf ist daher damit zu rechnen, dass tendenziell eher wenige Angebote mit eher hohen Kilometerpreisen abgegeben werden.

Die mit der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb zunächst realisierbaren Einsparungen wurden vom RNV dazu genutzt, Mehrleistungen anzubieten. Fallen diese Einsparungen bei künftigen Vergaben weg so stellt sich angesichts der wirtschaftlichen Situation die Frage, ob das Leistungsangebot auch künftig auf gleich hohem Niveau gehalten werden kann.

Auf diese Situation wird bei der Entwicklung von Szenarien für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Landkreis (vgl. Kapitel 7.1) noch näher einzugehen sein.

5.2 Bewertung der Linienbündel im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit

Im Nahverkehrsplan 2004 – 2008 wurden als Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb Linienbündel abgegrenzt. Die Kriterien, die bei der Bildung von Linienbündeln zu beachten sind, beschreibt der NVP unter den Titeln „Bildung wirtschaftlich optimaler Ausschreibungslose“⁷⁹ und „Ermessensspielraum“. Zur Bildung wirtschaftlich optimaler Ausschreibungslose heißt es dort: „Bündelzuschnitte, die den Bietern der Ausschreibung keine günstige Angebotskalkulation ermöglichen, können zu einer erheblichen Verteuerung der Angebote und zu einer dauerhaften Erhöhung des Zuschussbedarfes führen.“

Linienbündel	Linie	Nutz-Wkm pro Linie in 1000 (2011 - Soll)	Nutz-Wkm pro Linienbündel in 1000 (2010 - Soll)	Fahrzeugbestand (2011 - Soll)
VM LMR Nordwest	MR-41	205,0	631,5	25
	MR-52	348,9		
	MR-55	11,5		
	MR-57	33,2		
	MR-58	29,3		
	MR-59	3,6		
ALV MR LMR West	MR-30	258,2	680,3	26
	MR-31	22,7		
	MR-32	43,4		
	MR-33	49,9		
	MR-35	58,9		
	MR-36	18,4		
	MR-39	19,8		
	MR-42	11,2		
	MR-43	116,6		
	MR-45	57,9		
	MR-46	23,3		
ALV MR LMR Nordost	MR-71	27,2	1.033,0	33
	MR-72	242,0		
	MR-73	57,7		
	MR-74	64,5		
	MR-76	195,4		
	MR-77	25,1		
	MR-78	36,4		
	MR-90	103,9		
	MR-91	72,8		
	MR-92	86,0		
	MR-96	52,6		
ALV OH LMR Nord	MR-61	104,2	310,2	14
	MR-62	41,7		
	MR-63	29,7		
	MR-65	99,5		
	MR-68	35,1		
ALV OH LMR Südost	MR-75	188,4	695,7	21
	MR-80	169,5		
	MR-84	37,7		
	MR-85	98,5		
	MR-86	156,2		
	MR-87	45,4		
AST	Gesamt	-	380,6	7
Gesamt			3.731,3	126

Abb.: Linienbündel, Linien, Nutzwagenkilometer und Fahrzeuganzahl 2011 (Soll)

⁷⁹ Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 – 2008, S. 103 - 105

5.2.1 Bildung wirtschaftlich optimaler Ausschreibungslose

Wie das obenstehende Zitat aus dem NVP 2004 – 2008 zeigt ist es wichtig, auf die Wünsche der Bieter nach einem günstigen Zuschnitt der Linienbündel Rücksicht zu nehmen. Ansonsten riskiert der Aufgabenträger eine unnötige Verteuerung der Angebote. Als wichtiges Merkmal des Zuschnitts ist natürlich die Größe des Linienbündels anzusehen, die sich in Nutzwagenkilometern ausdrücken lässt. Als weitere Determinante von Bedeutung lässt sich an dieser Stelle auch der maximale Bedarf an Fahrzeugen nennen.

Der Frage, wie sich die optimale Losgröße bei Busausschreibungen aus Sicht der Verkehrsunternehmen darstellt, wurde im Rahmen einer Befragung der VU im RMV-Gebiet nachgegangen, die für die KCW-Studie „Der Busverkehr im Wettbewerb“⁸⁰ durchgeführt wurde. Diese Befragung kam zu folgenden Ergebnissen:

- Die Unternehmen beziffern die optimale Losgröße durchschnittlich mit einer Untergrenze von etwa 370.000 und einer Obergrenze von etwa 890.000 Nutzwagenkilometern jährlich.
- In Fahrzeugen ausgedrückt liegen die durchschnittlich gewünschten Grenzen bei circa acht bis 19 Bussen.

In Bezug auf die Nutzwagenkilometer liegen die Linienbündel Nordwest, Nord und Südost innerhalb der als optimal definierten Bandbreite.

Die Linienbündel West (lokaler und regionaler Teil) sowie Nordost hingegen liegen von der NwKm-Leistung her über der bezifferten Obergrenze.

⁸⁰ Der Busverkehr im Wettbewerb. Zwischenfazit nach zehn Jahren Ausschreibungen im RMV, MVV und HVV. Erstellt durch KCW GmbH. Januar 2007. S. 12.

5.2.2 Ermessensspielraum bei der Linienbündelung

Bei der Abgrenzung von Linienbündeln handelt es sich stets um eine Ermessensentscheidung. Diese darf allerdings nicht beliebig erfolgen, sondern muss nachvollziehbar begründet werden können und einer Reihe von Kriterien entsprechen.

Die Kriterien, die bei der Ermessensentscheidung berücksichtigt werden müssen, seien hier nochmals aufgezählt:

- Integration der Bedienung (in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht)
- Enge verkehrliche Verflechtung (Umsteigebeziehungen in größerem Umfang)
- Betriebliche Optimierung (verbundene Produktion, Umlafoptimierung)
- Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien (Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs)
- Zubringer und Hauptlinie (müssen gebündelt werden, um eine indirekte Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich zu verhindern)
- Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung (aus den Grundrechten auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit abgeleitet)
- Berufszugang, Wettbewerbsförderung (Mindestumfang, der eine starke Begünstigung ortsansässiger Unternehmen verhindern soll)

Die Einhaltung von Kriterien wie „Integration der Bedienung“ werden durch die Ausarbeitung von Tarif und Fahrplan durch den Verkehrsverbund und die lokale Nahverkehrsorganisation sichergestellt.

Die Kriterien Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung sowie Berufszugang und Wettbewerbsförderung hängen eng mit der Größe der Linienbündel zusammen, die im vorangegangenen Kapitel thematisiert wurde.

Anhand des Liniennetzes sowie der Ergebnisse aus der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 4.3 „Verknüpfungsqualität“) lässt sich an dieser Stelle beurteilen, ob das Kriterium der engen verkehrlichen Verflechtung durch die bestehenden Linienbündel erfüllt wird. Auch die betriebliche Optimierung, die ebenfalls ein Kriterium bei der Ermessensentscheidung darstellt, ist eng mit der verkehrlichen Verflechtung verbunden. Denn nur bei einer engen Verflechtung von Linien lassen sich Linienübergänge bei der Optimierung von Fahrzeugumläufen in größerem Maßstab einsetzen.

Die Untersuchung zeigt, dass durch die konsequente „geographische“ Aufteilung des Kreisgebietes in Linienbündel (LMR Nordwest, LMR West, LMR Nordost, LMR Nord, LMR Südost) die verkehrlichen Verflechtungen in den Teilgebieten gut mit dem Bündelzuschnitt zusammenpassen.

Die ebenfalls als Kriterium zu beachtende Verknüpfung von Zubringer und Hauptlinie wird durch die Vergabe „gemischter“ Linienbündel, die auch die für den Teilbereich als Hauptlinie anzusehende Regionalbuslinie des RMV mit umfasst, ebenfalls gut gelöst.

5.3 Regiekosten

Zu den Regiekosten heißt es im Bericht „Ausschreibungspraxis im ÖSPV“: „Das Hessische System setzt bewusst auf eine enge politisch-administrative Steuerung des ÖPNV. Ausschreibungen sind nicht Ausgangspunkt, sondern letztlich nur logische Konsequenz eines Systems, das den allergrößten Teil der bisher unternehmerischen Aufgaben in die Hände der Verwaltung übergehen lässt. Um diese Aufgaben schultern zu können, musste die Verwaltungsebene neue Einheiten zur Erledigung dieser Aufgaben schaffen. Hessen wählte dabei ein besonders aufwändiges, zweistufiges System aus „Lokalen Nahverkehrsorganisationen“ (LNO) bei den Aufgabenträgern und zwei darüber angesiedelten Verkehrsverbänden, die die Aufgabenträgerschaft für regionale Verkehre und den SPNV wahrnehmen.“⁸¹

Zu einer generellen Wirtschaftlichkeitsprüfung gehört nicht nur eine Betrachtung der Kosten für die Erbringung der Verkehrsleistungen. Es muss, um ein vollständiges Bild zu erhalten, auch eine Betrachtung der durch die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft entstehenden Regiekosten erfolgen.

In der benannten Studie „Ausschreibungspraxis – Ergebnisse in Hessen“ werden die Regiekosten im Landkreis Marburg Biedenkopf als Beispiel angeführt. Die Entwicklung der Regiekosten des RNV im Zeitverlauf sind in nachfolgender Abbildung dargestellt:

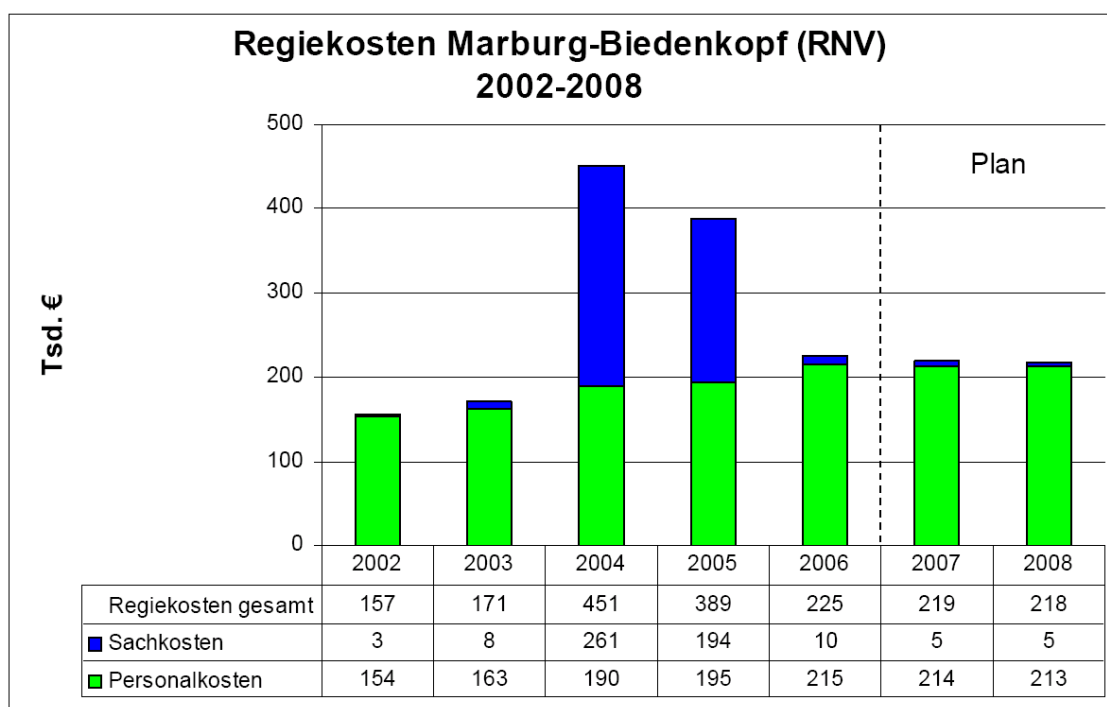


Abb.: Regiekosten RNV 2002 – 2008, Quelle: Dannenfeld, Elsner, Bahr (2009): Ausschreibungspraxis im ÖSPV; Ergebnisse aus Hessen; S. 85.

⁸¹ Quelle: Dannenfeld, Elsner, Bahr (2009): Ausschreibungspraxis im ÖSPV; Ergebnisse aus Hessen; S. 76.

Die Ergebnisrechnungen des RNV Marburg-Biedenkopf für die Jahre 2003 bis 2008 bestätigen den von der Studie aufgezeigten Trend:

Ergebnisrechnung (Ist) - Erhebungsbögen Bus LNO

Aufwandsposition (Angabe in T€)	verbundrelevante Aufwendungen					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
LNO-Regie-Aufwand (ohne Entgelte für Betriebsleistungen)	73,73	67,10	18,38	11,25	12,92	11,54

* Ergebnisrechnung (Ist) für 2008 zum Zeitpunkt der Auswertung noch nicht testiert

Abb.: LNO-Regie-Aufwand; Quelle: Ergebnisrechnung (Ist) – Erhebungsbögen Bus LNO 2003 – 2008

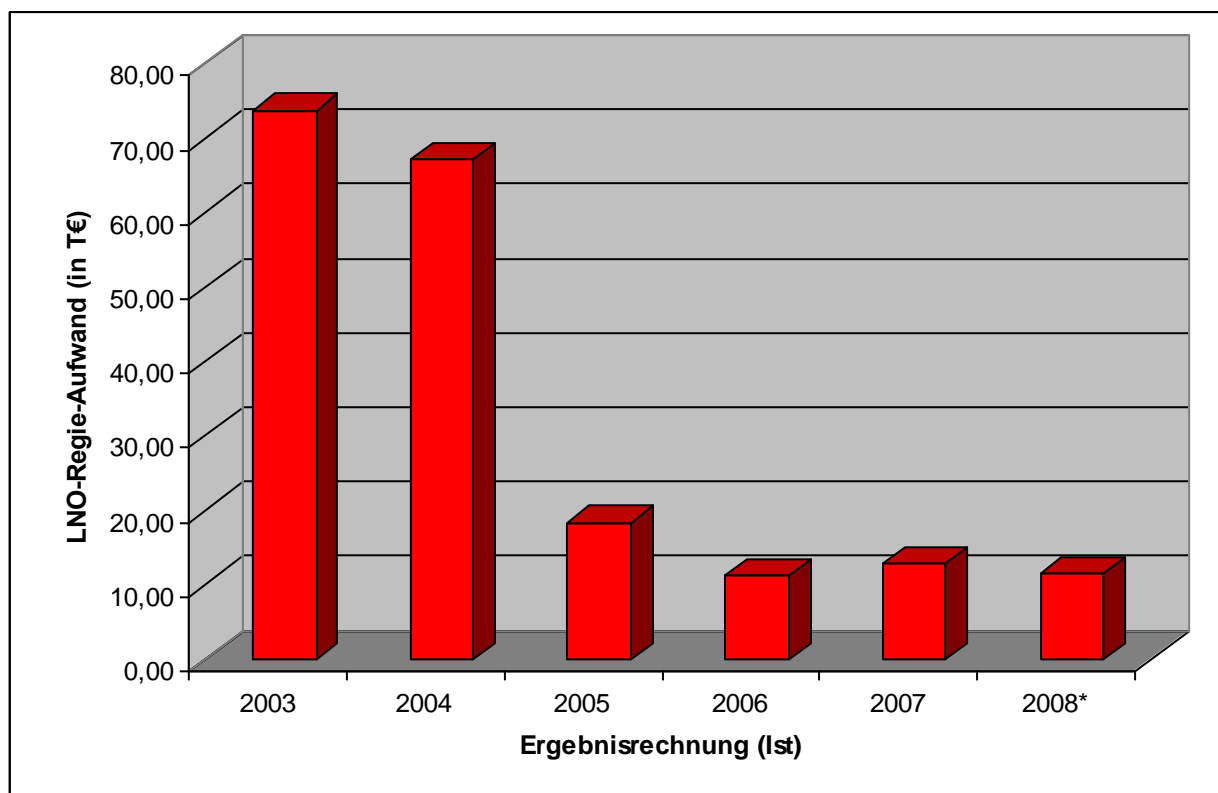


Abb.: LNO-Regie-Aufwand; Quelle: Ergebnisrechnung (Ist) – Erhebungsbögen Bus LNO 2003 – 2008

In den Jahren 2007 und 2008 ist es demnach – wie in der Abbildung „Regiekosten RNV 2002 – 2008“ als Planwerte dargestellt – gelungen, die Regiekosten in etwa auf dem niedrigen Niveau des Jahres 2006 zu halten.

Für eine Beurteilung der Wirtschaftlichkeit ist es natürlich auch erforderlich, die Regiekosten im Landkreis Marburg-Biedenkopf mit den Kosten, die in anderen Kreisen des RMV-Verbundgebietes für Regieleistungen ausgegeben werden, zu vergleichen. Die Studie gibt für die als Beispiele herangezogenen LNO für das Jahr 2006 folgende ÖPNV-Regiekosten pro Einwohner an:

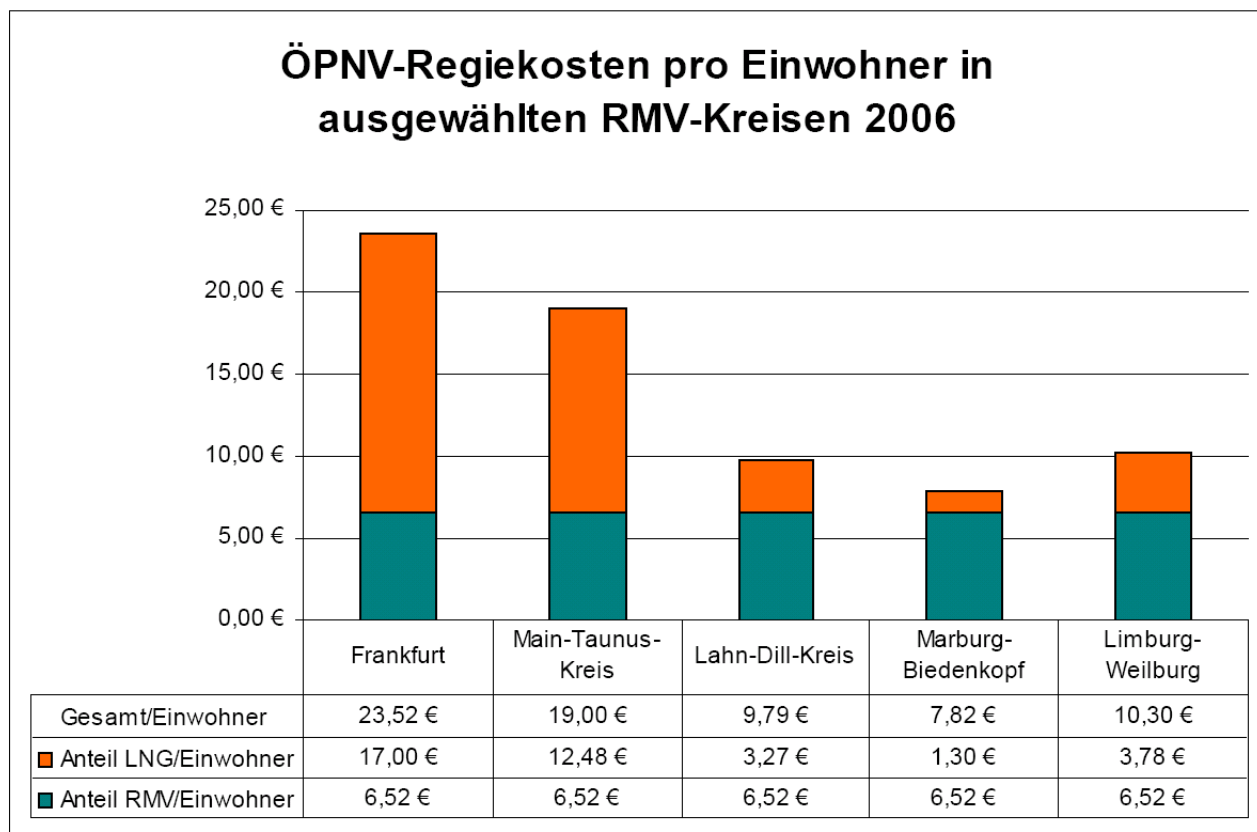


Abb.: ÖPNV-Regiekosten pro Einwohner ausgewählter RMV-Kreise 2006. Quelle: Dannenfeld, Elsner, Bahr (2009): Ausschreibungspraxis im ÖSPV; Ergebnisse aus Hessen; S. 91.

Im Vergleich mit den anderen Kreisen weist der Landkreis Marburg-Biedenkopf deutlich geringere Kosten pro Einwohner auf. Insbesondere der Anteil, der als Regiekosten für die LNO pro Einwohner ausgewiesen wird, liegt mit 1,30 € deutlich unter den Vergleichswerten, die im „Extremfall“ Frankfurt 17,00 € betragen.

Die Beschränkung auf einige Beispiele erfolgte, da es aufgrund der unterschiedlichen Organisations- und Finanzierungsformen der Aufgabenträgerschaft nicht möglich war, einen flächendeckenden Überblick über die Regiekosten der Hessischen Aufgabenträger zu erhalten.

Auf die Ursachen der deutlichen Unterschiede geht die Studie nur zum Teil ein. Es wird auf die unzureichende Transparenz bei der Veröffentlichung der Regiekosten hingewiesen, aufgrund derer die Zuordnung der einzelnen Rechnungsposten nicht immer nachvollzogen werden könne.

Wie der Vergleich trotz der unsicheren Datenbasis erkennen lässt, scheinen die Regiekosten in ländlichen Gebieten tendenziell niedriger zu liegen als in den Ballungs-

zentren. Auch das Maß, indem die LNO die früher ausschließlich von den Verkehrsunternehmen wahrgenommenen Aufgaben übernommen hat, ist sicher als Erklärungsursache für die deutlich unterschiedlichen Werte mit anzuführen. In welchem Umfang Verkehre bereits im Wettbewerb vergeben wurden und wie die Qualität der durch die Auftragnehmer erbrachten Leistungen überprüft wird, hat sicherlich auch Auswirkungen auf den Finanzbedarf der LNO.

Ungeachtet der nur bedingt gegebenen Vergleichbarkeit können die Regiekosten im Landkreis Marburg-Biedenkopf als relativ niedrig angesehen werden. Ein konkreter Handlungsbedarf in Bezug auf die Regiekosten ist – abgesehen davon, dass es einen überproportionalen Anstieg in den kommenden Jahren natürlich zu vermeiden gilt – nicht zu erkennen.

5.4 Wirtschaftlichkeit der AST-Verkehre

Bei der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der AST Verkehre wurden als Vergleichswerte die Kosten, die in anderen Gebieten für den Einsatz von flexiblen Verkehrsangeboten anfallen, den finanziellen Aufwendungen für das AST im Landkreis Marburg-Biedenkopf gegenübergestellt mit dem Ziel, aus den Vergleichsergebnissen Rückschlüsse auf dessen Wirtschaftlichkeit zu ziehen.

Ein Vergleich der Kosten flexibler Bedienungsformen zwischen verschiedenen Gebieten ist dabei aufgrund der zahlreichen möglichen Unterschiede bei der Ausgestaltung der Systeme recht schwierig (z.B. Betriebsformen Linie, Richtungsband oder Fläche; mit oder ohne Fahrplan; Einsatz als Systemverkehr oder Ergänzungsverkehr in den Schwachlastzeiten; mit oder ohne Anmeldung; Ein- und/oder Ausstieg an der Haltestelle oder Haustürbedienung; Nutzung mit oder ohne Komfortzuschlag) und die Ergebnisse eines solchen Vergleichs sind daher mit Vorsicht zu genießen.

5.4.1 Vergleichswerte: Kosten und Kostendeckungsgrade flexibler Verkehrsangebote

Als Quelle für die Vergleichswerte wurde der im März 2009 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebene Evaluationsreport zum Vorhaben „Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen“⁸² herangezogen. Bei dieser Studie wurde u.a. für zwölf Praxisbeispiele aus dem Bereich flexibler Bedienungsformen eine vertiefte Untersuchung durchgeführt, zu der auch eine Betrachtung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierung gehörte.

Für die AST-Beispielgebiete wurden folgende Kennwerte ermittelt:

- Kosten je Fahrgast
- Kosten je Nutzwagenkilometer
- Kostendeckungsgrad

Die Ergebnisse sind in den nachfolgenden drei Grafiken dargestellt. Da aufgrund fehlender Angaben nicht alle Kenngrößen gleichermaßen für alle Praxisbeispiele ausgewiesen werden konnten, wird in den Diagrammen immer nur ein Teil der Beispiele angeführt.

⁸² Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Evaluationsreport. BBSR-Online-Publikation, Nr. 10/2009, S. 45.

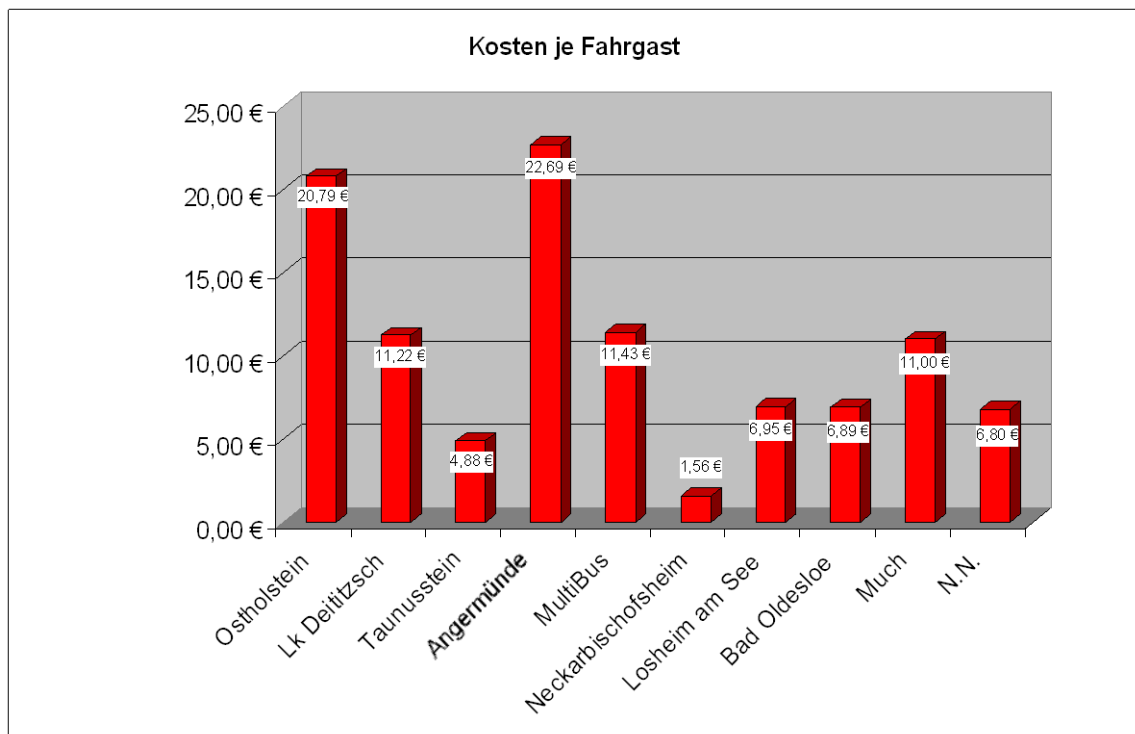
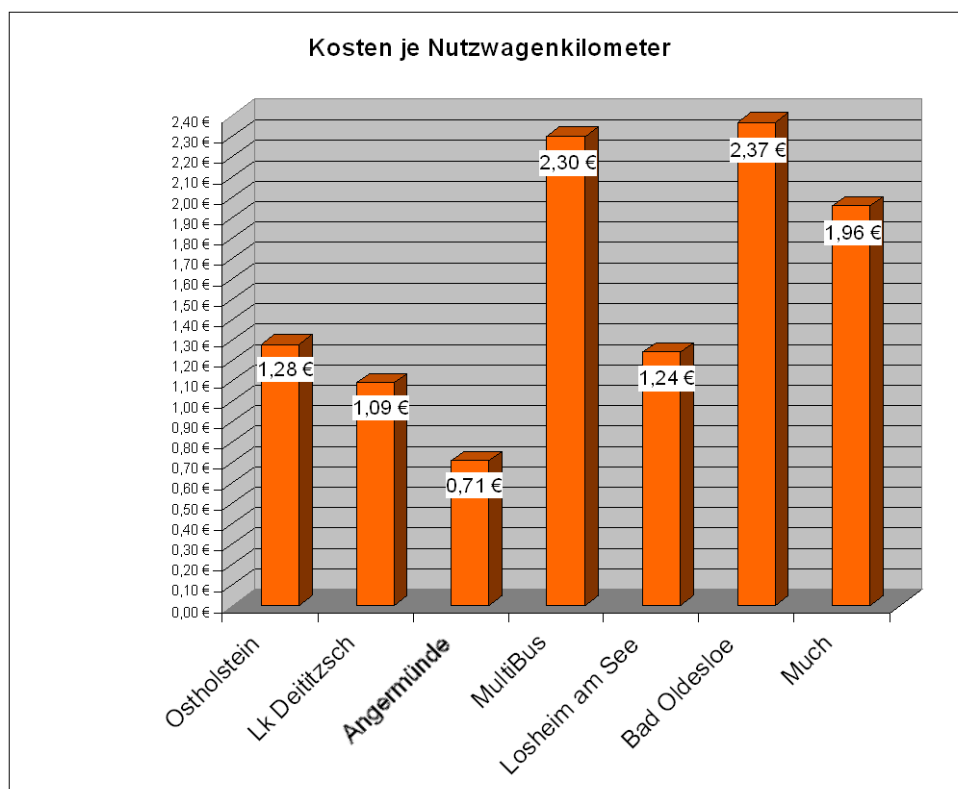


Abb.: Kosten je Fahrgast (oben) / Kosten je Nutzwagenkilometer (unten). Quelle: Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Evaluationsreport. BBSR-Online-Publikation, Nr. 10/2009.



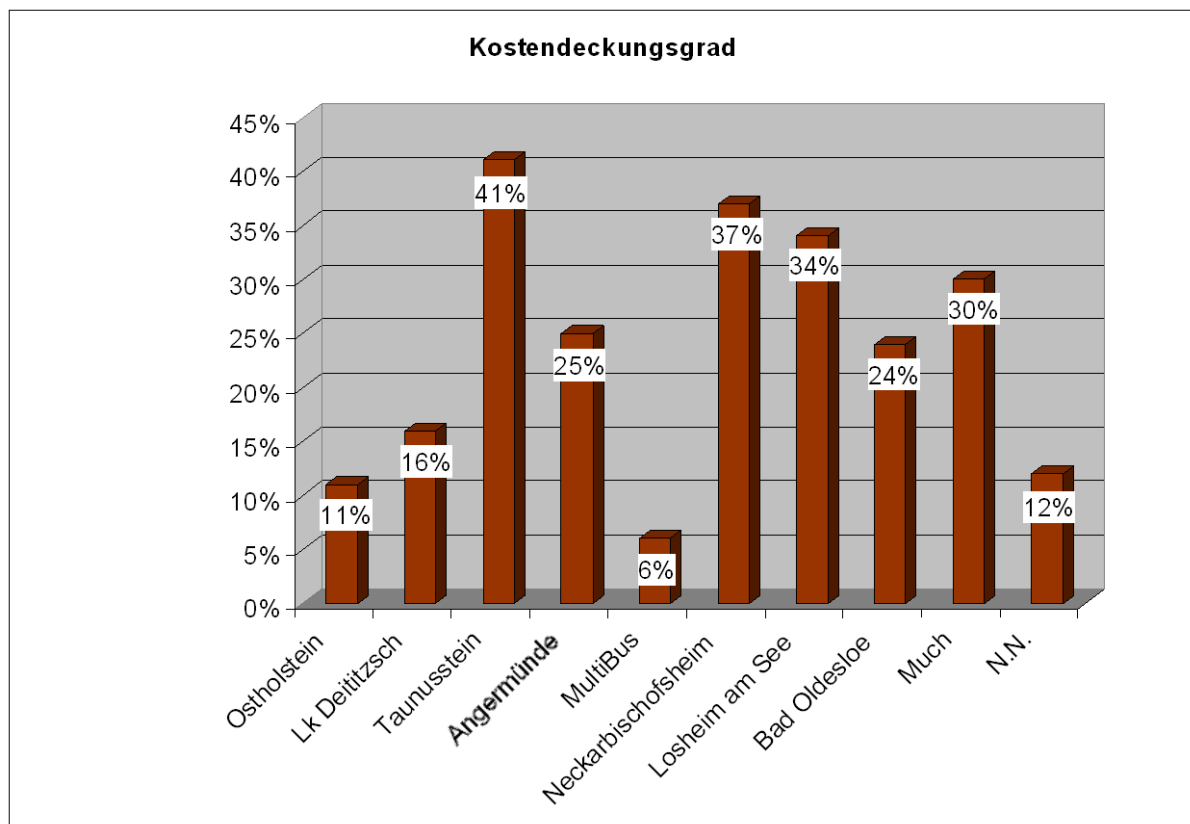


Abb.: Kostendeckungsgrad. Quelle: Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Evaluationsreport. BBSR-Online-Publikation, Nr. 10/2009.

Bei den Kosten je Fahrgast zeigt sich eine extrem hohe Spannweite, die zwischen 1,56 € und 22,69 € liegt. Auch wenn man die Extremwerte ausblendet, ist die Spanne mit Werten zwischen etwa 6 € und rund 12 € immer noch beachtlich groß. Zur Erklärung dieser Unterschiede reichen die je nach Region unterschiedlichen durchschnittlichen Reiseweiten oder auch die Differenzen beim durchschnittlichen Besetzungsgrad (Anzahl der Personen) der Fahrzeuge nicht aus. Es muss hier vielmehr von deutlichen Unterschieden bei den Kostenstrukturen ausgegangen werden.

Auch die Werte, die für die Kosten je Nutzwagenkilometer ermittelt werden, unterscheiden sich zwischen den untersuchten Praxisbeispielen recht deutlich. Während bei einem Beispiel die Kilometerkosten mit 0,71 € deutlich unter der Ein-Euro-Marke liegen, werden bei zwei der insgesamt sieben Fälle Kosten von rund 2,30 € erreicht.

Als Muster lässt sich bei den Kostendeckungsgraden feststellen, dass die Deckung in den untersuchten ländlichen Regionen niedriger ist als in den verdichteten und hochverdichteten Kreisen. Die große Bandbreite, die bei den Kostendeckungsgraden für die Praxisbeispiele mit Werten zwischen 6% und 41% zu verzeichnen ist, lässt sich jedoch mit Sicherheit nicht nur auf Stadt-Land-Unterschiede zurückführen.

5.4.2 Rückschlüsse auf die AST-Kosten im Landkreis Marburg-Biedenkopf

Im Evaluationsreport der als Beispiel verwendeten Studie wurden die Nutzwagenkilometer, die die Grafik ausweist, definiert als „die km, die mit Fahrgästen im Fahrzeug zurückgelegt werden“⁸³. Dieser Definition nach lassen sich die Nutzwagenkilometer gleichsetzen mit den Besetzkilometern, die üblicherweise definiert werden als die ausschließlich angemeldete und tatsächlich genutzte fahrplanmäßige Fahrten umfassenden, zur Personenbeförderung zurückgelegten Kilometer (ohne Beachtung von Bereitstellungs- und/oder Überführungsfahrten, d.h. ohne Leerfahrten).

Es ist nach Aussagen des Auftraggebers von Kosten in Höhe von 2,00 € pro Besetzt- bzw. Nutzwagenkilometer für das AST Marburg-Biedenkopf auszugehen. Kommt es aufgrund einer hohen Fahrtennachfrage zu Mehrleistungen, so würden dadurch die Kosten pro Nutzwagenkilometer marginal sinken.

Vergleicht man diesen Wert nun mit den Kosten je Nutzwagenkilometer, der für die AST-Angebote der Beispielregionen der Studie ermittelt wurde, so ergibt sich folgendes Bild: Die Kilometerkosten von 2,00 € können durchaus als in die Vergleichsreihe passender Wert angesehen werden. Von den sieben Beispielregionen wurden für vier deutlich günstigere Werte ermittelt (zwischen 0,71 € und 1,28 €), bei einem Angebot lagen die Kosten in vergleichbarer Höhe (1,96 €) und bei zwei Fällen wurden mit 2,30 € bzw. 2,37 € Kosten pro Kilometer angegeben, die noch ein gutes Stück höher liegen.

Versucht man, ungeachtet der angesprochenen methodischen Schwierigkeiten ein Fazit aus dem vorgenommenen Vergleich zu ziehen so könnte man sagen, dass das AST im Landkreis Marburg-Biedenkopf zwar nicht zu den günstigsten Systemen zu gehören scheint, sich die Kosten aber wohl noch im Rahmen halten.

5.4.3 Möglichkeiten zur Verbesserung des Kostendeckungsgrades

Weitere interessante Aussagen zur Wirtschaftlichkeit flexibler Verkehrsangebote lassen sich der Studie „Flexible Angebotsformen. Möglichkeiten zur Kosteneinsparung bei verbessertem Angebot?“⁸⁴ entnehmen, die vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie im Rahmen der Forschungsinitiative "Personennahverkehr für die Region" für das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) erstellt wurde.

⁸³ Quelle: Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Evaluationsreport. BBSR-Online-Publikation, Nr. 10/2009, S. 45.

⁸⁴ Dalkmann, H. u. Ötting, T.: Flexible Angebotsformen. Möglichkeiten zur Kosteneinsparung bei verbessertem Angebot? Wuppertal.

Die Studie kommt in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit zu folgenden Ergebnissen:

- Bedarfsorientierte Angebote besitzen aus betriebswirtschaftlicher Perspektive das Potenzial, den Linienverkehr im ländlichen Raum in weiten Teilen zu ersetzen.
- Alternative ÖPNV-Systeme, die aufgrund ihrer erweiterten Angebotsqualität einen Komfortzuschlag erheben, können ihre Wirtschaftlichkeit gegenüber anderen Angebotsvarianten deutlich steigern.

Wenig erstaunlich ist, dass nach der Studie von Dalkmann und Ötting flexible ÖPNV-Systeme, die für die Nutzung einen Komfortzuschlag erheben, eine deutlich verbesserte Kostendeckung gegenüber anderen Systemen ohne Zuschlag aufweisen.

In diesem Zusammenhang wird die Frage, ob für flexible Verkehrsangebote ein Komfortzuschlag erhoben werden sollte, im Artikel von Dalkmann und Ötting intensiv diskutiert. Die Antwort hängt nach Ansicht der Autoren vom Umfang des Einsatzes flexibler Angebote ab:

- Wird das flexible Angebot flächendeckend als sog. „Systemverkehr“ über den gesamten Bedienungszeitraum hinweg eingesetzt, so wäre ein Komfortzuschlag im Hinblick auf die Aufgabe des ÖPNV, einen Beitrag zur Daseinsvorsorge zu leisten, nicht zu empfehlen.
- Dienen hingegen flexible Angebote lediglich der Ergänzung des Regelverkehrs in den Schwachlastzeiten, so wird der Komfortzuschlag als durchaus geeignetes Mittel angesehen, mit dem sich der Kostendeckungsgrad deutlich verbessern lässt.

Einen interessanten Aspekt, den der Artikel über die Möglichkeiten von Kosteneinsparungen bei flexiblen Angebotsformen thematisiert, stellen die alternativen Finanzierungsformen dar. Unter dem Hinweis, dass es einer verstärkten Suche nach neuen Formen der Finanzierung bedarf, werden über den häufig diskutierten Bürgerbus (vgl. Kapitel 2.3.5) hinausgehende Modelle für die Finanzierung alternativer Bedienformen benannt. Als Stichworte werden angeführt:

- Spenden und Erlöse aus Veranstaltungen,
- Stiftungsförderung,
- Sponsoring,
- Ehrenamt sowie
- neue Partnerschaften (bspw. mit der Freizeitindustrie und dem Tourismus).

Im Hinblick auf die Umsetzbarkeit solcher Modelle in Deutschland besteht allerdings noch Forschungsbedarf.

5.4.4 Wirtschaftlichkeit der AST-Verkehre: Fazit

Der Vergleich der für den Landkreis Marburg-Biedenkopf ermittelten Kosten je Besetzkilometer mit den angeführten Praxisbeispielen legte die Vermutung nahe, dass der AST-Verkehr im Landkreis zwar wohl nicht als überteuert, aber auch wohl nicht als sonderlich günstig anzusehen ist.

Es ist allerdings nochmals darauf hinzuweisen, dass auf Basis der hier durchgeführten Untersuchung keine abschließende Bewertung der Wirtschaftlichkeit vorgenommen werden kann.

5.5 Zusammenfassung der Analyseergebnisse

Die Ergebnisse des Kapitels 5 „Generelle Wirtschaftlichkeitsprüfung“ lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Entwicklung der bei Ausschreibungen erzielten Nutzwagenkilometer-Preise ist bei der Gestaltung des künftigen Verkehrsangebotes zu berücksichtigen.
- Die Überprüfung des Zuschnitts der Linienbündel anhand wirtschaftlicher und verkehrlicher Kriterien ließ keinen Handlungsbedarf erkennen.
- Die Regiekosten scheinen im Landkreis Marburg-Biedenkopf vergleichsweise niedrig zu sein.
- Das AST-System sollte mitsamt den Kostenstrukturen überprüft werden, um ggf. bestehende Optimierungspotentiale nutzen zu können.

6 Anforderungsprofil

Mit dem Anforderungsprofil eines Nahverkehrsplanes legt die politische Ebene des Aufgabenträgers die gewünschte ÖPNV-Struktur als Soll-Zustand nach Art und Umfang fest.⁸⁵

Auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Mängelanalyse basierend, werden im Rahmen dieses Arbeitsschrittes die allgemeinen qualitativen und quantitativen Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Struktur im Landkreis Marburg-Biedenkopf festgelegt. Diese Festlegung erfolgt über die Definition von Mindeststandards (Mindestanforderungen).

Die definierten Standards finden als Grundlage für die Entwicklung der Angebotskonzeption, d.h. für die Ableitung von Maßnahmen, Verwendung. Indem überprüft wird, inwieweit der ÖPNV im Bestand bereits den definierten Anforderungen entspricht, lassen sich Ansatzpunkte für sinnvolle Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis identifizieren.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, inwiefern sich aus einer bei diesem Abgleich festgestellten Abweichungen vom definierten Standard auch einen konkreter Handlungsbedarf ergibt.

Hier kann es keinen Automatismus geben, der zum Handeln zwingt. Es muss aufgrund der Rahmenbedingungen vor Ort und der von den Entscheidungsträgern gesetzten Prioritäten, auch unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte, jeweils im Einzelfall entschieden werden, ob und in welchem Umfang zu handeln ist.

Mit dem Anforderungsprofil werden Vorgaben für folgende Aspekte definiert:

- Liniennetz und Verkehrsmiteinsatz
- Erschließungsqualität
- Verbindungs- und Bedienungsqualität
- Fahrzeuge
- Fahrpersonal
- Haltestellen
- Schülerbeförderung

Zunächst sollen jedoch allgemeine Aussagen zu den Anforderungen an den Nahverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf formuliert werden.

⁸⁵ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

6.1 Allgemeine Anforderungen

Bei der Festlegung von Anforderungen an die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV steht der Aufgabenträger grundsätzlich in einem Spannungsfeld zwischen dem Ziel der Vorhaltung eines ÖPNV zur reinen Grundversorgung und der Ausgestaltung des ÖPNV als konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Für den Aufgabenträger besteht in dieser Frage jedoch keineswegs Entscheidungsfreiheit im Sinne einer Handlungsalternative, sondern es gilt in Abhängigkeit der vorherrschenden Rahmenbedingungen, insbesondere unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel, jeweils ein Optimum zu finden.

Zudem ist der Aufgabenträger bei der Definition des Soll-Zustandes auch an verschiedene Rahmenvorgaben gebunden. So sind bei der Zieldefinition die verbindlichen gesetzlichen Vorgaben zu beachten.

Im Hessischen ÖPNV-Gesetz⁸⁶ werden durch § 4 „Allgemeine Anforderungen“ beispielsweise die folgenden Ziele vorgegeben:

- Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Fahrscheinverkaufssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind die wichtigsten Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs.
- Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besondere Rechnung zu tragen.

⁸⁶ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005, Abs. 2+3

6.2 Anforderungen an das Liniennetz und den Verkehrsmiteinsatz

6.2.1 Struktur des Liniennetzes

Die Struktur des Liniennetzes im Kreisgebiet soll für den Fahrgast möglichst leicht nachvollziehbar sein. D.h. die Struktur sollte

- übersichtlich sein,
- eine überschaubare Anzahl von Linien aufweisen und
- über die gesamte Betriebszeit einen möglichst einheitlichen Verlauf haben.

Mit Blick auf die Fahrzeiten ist zu fordern, dass die Linien eine möglichst direkte Linieneinführung besitzen. Diese Forderung steht jedoch in vielen Fällen in Konflikt zu den Anforderungen an die Erschließungsqualität (vgl. Kapitel 6.3), da sich eine lückenlose Erschließung der Siedlungsflächen ohne ein Abweichen von der direkten Linieneinführung in vielen Fällen nicht realisieren lässt.

Wo dieser Konflikt auftritt muss, nicht zuletzt unter Beachtung der Hauptfunktion der jeweiligen Linie, eine Abwägung zwischen den beiden Zielen

- gute Erschließung des Raumes und
- kurze Beförderungszeiten

getroffen werden.

Dabei sollte der hohen Bedeutung der Fahrzeiten für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes in gebührendem Maße Rechnung getragen werden, ohne die Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Leistungserbringung aus den Augen zu verlieren.

6.2.2 Auf- und Ausbau eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems

In Bezug auf den Verkehrsmiteinsatz ist das Ziel des Auf- und Ausbaus eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems mit sich ergänzenden, aufeinander hierarchisch abzustimmenden Bedienungsformen zu verfolgen.

In diesem Zusammenhang kann auch erneut auf die Rahmenvorgaben des Regionalplan-Entwurfs Mittelhessen 2009 hingewiesen werden, die bereits in Kapitel 2.1.2 zitiert wurden:

7.1.2-6 (G) S. 118	Zur optimalen Erschließung der Fläche und zur leistungsfähigen Bedienung soll eine zweckmäßige funktionale Aufgabenteilung und Zusammenarbeit zwischen regionalen und lokalen Netzen gesichert werden. Das Regionalnetz soll in erster Linie aus Eisenbahnstrecken gebildet und dort, wo das Schienennetz Lücken aufweist, durch regionale Buslinien ergänzt werden.
------------------------------	--

Die Aufteilung in regionale und lokale Netze spiegelt nicht zuletzt auch die Regelung der Aufgabenträgerschaft im hessischen ÖPNV wider. Danach liegen regionale Verkehre – der Schienenverkehr⁸⁷ sowie der regionale Busverkehr – im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsverbünde, der übrige, als lokal bezeichnete Verkehr im Zuständigkeitsbereich der Lokalen Nahverkehrsorganisationen.⁸⁸

Für eine zweckmäßige funktionale Aufgabenteilung erscheint, wie dies im Nahverkehrsplan des Kreises für die Jahre 2004 – 2008 erfolgt⁸⁹ ist, eine weitere Aufgliederung des öffentlichen Verkehrsnetzes in verschiedene Netzebenen, die an definierten Knoten miteinander räumlich und zeitlich verzahnt werden, sinnvoll.

Dazu wurde in NVP 2004 – 2008 eine funktionale Einordnung der ÖPNV-Linien vorgenommen, die sich aus dem zentralörtlichen Modell und daraus abzuleitenden Verkehrsaufgaben orientierte und die für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in Grundzügen übernommen wurde.

Auf die Netzebenen SPNV und Expressbuslinie wird im Kapitel „Entwicklung des regionalen Netzes“ (8.1.1) eingegangen, da es sich hierbei um Verkehre mit regionalem Charakter handelt.

An dieser Stelle sollen folgende lokal relevante Netzebenen näher beschrieben werden:

- Hauptlinie
- Erschließungslinie
- Innerortslinie
- Ergänzungslinie

⁸⁷ auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

⁸⁸ vgl. § 2 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

⁸⁹ Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004-2008, S. 47+48

Hauptlinie:

Hauptlinien sorgen für eine direkte und rasche Verbindung von Grundzentren⁹⁰ zu Mittelzentren. Sie übernehmen – in Ergänzung zu den regionalen Buslinien – die Funktion der Verbindung von Mittelzentren untereinander sowie zwischen Grundzentren und dem Oberzentrum Marburg, sofern keine geeignete SPNV-Linie vorhanden ist.

Erschließungslinie:

Erschließungslinien übernehmen die Aufgabe der Anbindung außerhalb gelegener Ortsteile an den Gemeindehauptort bzw. das nächste Versorgungszentrum. Dort ist die Anbindung an das regionale Netz oder – falls nicht vorhanden – an eine Hauptlinie herzustellen, die eine Weiterbeförderung zum nächstgelegenen Ort höherer Zentralität ermöglicht.

Innerortslinie:

Bei diesen Linien handelt es sich um innerstädtische bzw. innerörtliche Linien, die auf Ebene der Kommunen die Erschließung der Siedlungsflächen und deren Anbindung an den Gemeindehauptort sicherstellen.

Zu dieser Kategorie lassen sich neben Gemeindeverkehren auch Stadtbussysteme wie z.B. in Stadtallendorf rechnen.

Ergänzungslinien:

Ergänzungslinien sind zusätzliche Linien, die spezielle Verkehrsbedürfnisse abdecken und sich daher nicht direkt dem aus dem zentralörtlichen Modell abgeleiteten Netzmodell zuordnen lassen.

Die Notwendigkeit zur Einrichtung einer Bedarfslinie kann sich durch Berufsverkehre, Schülerverkehre oder spezielle Freizeitverkehre ergeben.

Das Grundangebot bilden gemäß der gesetzlichen Aufgabenbeschreibung die SPNV-Linien. Dieses SPNV-Netz wird durch Hauptlinien (Regionalbus sowie Hauptlinien in lokaler Zuständigkeit) ergänzt, die zu einer engmaschigeren Verknüpfung des Netzes führen, in dem sie die Knoten des SPNV-Netzes auf weiteren Wegen miteinander verknüpfen und neue Knoten schaffen.

Die Erschließungs- und Innerortslinien wiederum knüpfen an die Knoten des SPNV- und Haupt-Liniennetzes an. Sie schließen die außerhalb des direkten Einzugsberei-

⁹⁰ früher: Unterzentren oder Kleinzentren

ches der SPNV- und Hauptlinien gelegenen Ortsbereiche bzw. Ortsteile an den ÖPNV an.

SPNV-Linien, Hauptlinien, Erschließungslinien und Innerortslinien haben eine nahezu flächendeckende Erschließung des Kreisgebietes sicherzustellen.

Ergänzungslinien decken nur sich zeitweise ergebende, zusätzliche Verkehrsbedürfnisse ab, für deren Abwicklung im Rahmen des Grundnetzes nur „umwegige“ Linienführungen (mit Umsteigezwang) oder kapazitive Engpässe bestehen würden.

Die Unterscheidung zwischen Hauptlinien, Erschließungslinien, Innerortslinien sowie Ergänzungslinien wird eine der Grundlagen für die Festlegung von Standards für das Fahrtenangebot (vgl. Kapitel 6.4) darstellen.

6.3 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Wie bereits im Kapitel der Mängelanalyse zum Thema Erschließungsqualität (Kapitel 4.1) erläutert, wird mit dem Merkmal Erschließungsqualität die Erreichbarkeit bzw. die Zugänglichkeit der Haltestellen des ÖPNV-Netzes von / zu den Quellen und Zielen beschrieben.

Das Kriterium für die Erschließungsqualität ist der jeweils einer Haltestelle zugeordnete Einzugsbereich, der als Kreis (Einzugsradius) um die Haltestelle dargestellt werden kann.

Die Anforderungen an die Erschließungsqualität im Landkreis werden demnach über die Größe der Einzugsradien der Haltestellen im Kreisgebiet definiert.

Auf der ersten Sitzung des Lenkungsausschusses zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis Marburg-Biedenkopf wurde darüber diskutiert, welche Einzugsradien für die Erschließung der Siedlungsflächen im Verbundraum zugrundegelegt werden sollten.

Ergebnis der an dieser Stelle geführten Diskussion war, dass zwar weniger Kategorien als im NVP 2004 - 2008 zur Anwendung kommen sollten, es aber auch mehr als die zunächst vorgeschlagenen zwei Kategorien geben müsse. Weiterhin wurde empfohlen, dass

- die unterschiedliche „Zugkraft“ der Verkehrssysteme Bahn und Bus zu beachten und
- die Auswirkungen der Haltestellenabstände auf die Reisegeschwindigkeiten zu berücksichtigen sind.

Auf Basis dieser Empfehlungen wurde als Anforderung an die Erschließungsqualität folgender Standard erarbeitet:

Einzugsradien der Haltestellen in Metern

	Haltepunkt SPNV	Haltestelle Bus
Mittelzentrum		
Kernzone	600	400
Außenzone	1000	600
Ortsteile	1000	600
Grundzentrum		
Kernzone	600	400
Außenzone	1000	600
Ortsteile	1000	600
Gemeinden/Ortsteile		
innerhalb geschlossener Siedlung	1000	600

Abb.: **Erschließungsqualität – Einzugsradien der Haltestellen in Metern**

Die Differenzierung zwischen den Vorgaben für die Haltestelleneinzugsbereiche basiert dabei zum einen auf den von der Landes- und Regionalplanung verwendeten Kategorisierung zwischen Mittel- und Grundzentren und Gemeinden sowie innerhalb der Kommunen zwischen Kernzone, Außenzone und Ortsteilen.

Zum anderen werden für Haltepunkte des SPNV größere Einzugsbereiche zugrundegelegt als für Bushaltestellen. Hintergrund dieser Unterscheidung ist die aus Kundensicht höher geschätzte Attraktivität der Schiene im Vergleich zum Bus, was bewirkt, dass Kunden längere Fußwege in Kauf nehmen, um eine Zugangsstelle zum SPNV zu erreichen.

Die innerhalb der für die jeweiligen Haltestellen zugrunde zulegenden Einzugsbereiche liegende Siedlungsflächen gelten als erschlossen, nicht durch Einzugsbereiche abgedeckte Bereiche innerhalb geschlossener Siedlungen demgegenüber als „Erschließungslücken“.

Grundlegende Anforderung an die Qualität des ÖPNV im Kreis ist es, sämtliche geschlossenen Siedlungsbereiche in diesem Sinne durch Haltestellen zu erschließen.

Es muss an dieser Stelle jedoch darauf hingewiesen werden, dass sich aus der Identifikation einer „Erschließungslücke“ noch nicht zwangsläufig ein Handlungsbedarf ergibt. Für jeden Bereich, der bei Anwendung des definierten Standards als nicht erschlossen gilt, hat eine Einzelfallprüfung zu erfolgen.

Ob die Beseitigung einer „Erschließungslücke“ als Maßnahme in den NVP aufgenommen werden sollte, hängt maßgeblich vom Nutzen-Kosten-Verhältnis ab. Hierbei gilt es, den für die Schließung der Lücke erforderlichen baulichen, organisatorischen und betrieblichen Aufwand dem sich aus der Nachfrage im betreffenden Bereich er-

gebenden Kundennutzen gegenüberzustellen. Auch ist zwischen den Interessen der vor Ort wohnenden potentiellen Fahrgästen (Anbindung an den ÖPNV) und den anderen ÖPNV-Nutzern (schnelle Beförderung) abzuwägen. Regelmäßig wird eine Maßnahme zur Verbesserung der Erschließungsqualität dann aus Nutzen-Kosten-Sicht zu verwerfen sein, wenn sie längere Umweg- oder Stichfahrten mit sich bringen würde.

Die Ergebnisse der Einzelfallprüfung für die identifizierten Erschließungslücken werden im Rahmen der Angebotskonzeption dargestellt (Kapitel 8.2.3).

Am Ende dieses Kapitels soll nochmals explizit auf den bereits thematisierten (vgl. Kapitel 2.2.3) engen Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung hingewiesen werden.

Damit die Anforderungen an die Erschließungsqualität erfüllt werden können ist es zwingend erforderlich, dass die Belange des ÖPNV bei der Ausweitung neuer Siedlungsflächen Beachtung finden.

Der Regionalplan Mittelhessen⁹¹ trifft hierzu folgende Aussagen:

5.1-4 (G) S. 40	Die Ausweisung neuer Bauflächen im Rahmen der Bauleitplanung soll der Anbindung an den ÖPNV Rechnung tragen.
Begründung/ Erläuterung zu 5.1-4 S. 40	Durch die Orientierung der Siedlungstätigkeit an den Belangen des ÖPNV soll sowohl eine bessere Auslastung der Linien des ÖPNV als auch – durch sachgerechte Zuordnung verschiedener Flächenfunktionen – eine Verkehrsminderung angestrebt werden.

Von den Kommunen des Kreises ist zu fordern, dass sie die zitierte Vorgabe der Regionalplanung bei künftigen Planungen in ihrem Zuständigkeitsbereich zum Wohle der Einwohner einhalten.

⁹¹ Regionalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009, S. 40

6.4 Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität

6.4.1 Definition eines Grundangebotes im Sinne der Daseinsvorsorge

Gemäß § 4 Abs.1 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes⁹² ist „eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.“

Der Aufgabenträger wird dadurch verpflichtet, die Bereitstellung eines Grundangebotes an Mobilität in seinem Zuständigkeitsbereich zu gewährleisten.

Die Sicherung der Daseinsvorsorge wird damit zu einer zentralen Aufgabe der Nahverkehrsplanung. Ein Nahverkehrsplan muss diesen Umstand in ausreichendem Maße berücksichtigen.

Durch die Definition des Grundangebotes für das Verbandsgebiet des RNV im Rahmen der Angebotskonzeption soll das Ziel einer Sicherstellung der Daseinsvorsorge fest im Nahverkehrsplan verankert werden.

Im Kapitel Zielsetzung (1.3) wurde bereits darauf hingewiesen, dass angesichts der finanziellen Situation des Kreises die Sicherung der Versorgungsqualität keine leichte Aufgabe darstellt und dass daher die Standards für die künftige ÖPNV-Bedienung mit „Augenmaß“ definiert werden müssen.

Wird der Standard zu hoch gesetzt, scheitert die Einhaltung der vorgegebenen Werte in der Praxis an der Finanzierung. Umgekehrt würde ein zu niedrig angesetzter Standard bedeuten, dass der RNV der ihm als Aufgabenträger zugewiesenen gesetzlichen Vorgabe (d.h. die Daseinsgrundvorsorge sicherzustellen) nicht mehr gerecht wird.

Als grundlegende Anforderung an die Qualität der Verkehrsbedienung innerhalb des Kreisgebietes können die von der Landes- und Regionalplanung definierten Vorgaben bezüglich der Erreichbarkeit der Mittelzentren (bzw. des Oberzentrums) herangezogen werden.

Der bereits mehrmals angeführte Regionalplan-Entwurf für Mittelhessen bestimmt im Kapitel „Öffentlicher Personennahverkehr“: „Um die Erreichbarkeit des jeweiligen Mittelzentrums zu gewährleisten, sind für jeden Ortsteil ab 200 Einwohnern

- mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag (zum Mittelzentrum und zurück)
- mit maximaler Fahrtzeit von 45 Minuten mit dem ÖPNV

zu gewährleisten.“⁹³

Die Vorgabe zum Grundangebot ist dabei im Sinne einer Mindestbedienung zu verstehen, durch die lediglich die Untergrenze des vorzuhaltenden Angebotes festgelegt wird.

⁹² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

⁹³ Regionalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009, S. 118

6.4.2 Nachfrage- und funktionsgerechte Verdichtung des Grundangebotes

Wie der letzte Satz des vorangegangenen Kapitels bereits andeutet:

Auch bei einem Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge, wie es anhand der Vorgaben der Regionalplanung definiert wurde, darf bei der konkreten Angebotsgestaltung die bestehende Fahrgastnachfrage nicht gänzlich unberücksichtigt bleiben. Zudem muss bei der Angebotsgestaltung, um dem unter 6.2.2 erläuterten Auf- und Ausbau eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems gerecht werden zu können, die funktionale Einordnung der ÖPNV-Linien in Netzebenen Beachtung finden. Auch hat sich die Ausgestaltung des Angebotes am Grundmuster des Integralen Taktfahrplans (ITF) zu orientieren, der mit der Umsetzung des Nahverkehrsplanes für die Jahre 2004 – 2008 eingeführt wurde.

Daraus ergibt sich, dass das vorab definierte Grundangebot nachfrage- und funktionsgerecht zu verdichten ist, um den Mindestanforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität aus Fahrgastsicht entsprechen zu können.

Aufbauend auf der vorgestellten Gliederung in Netzebenen ergeben sich für die funktionalen Linienkategorien folgende spezifische Anforderungen:

- Aufgrund ihrer wichtigen Verbindungsfunktion ist bei den **Hauptlinien** von einer Nachfrage und funktionalen Bedeutung auszugehen, die ein deutlich über die definierte Mindestbedienung hinausgehendes Fahrtenangebot rechtfertigt. Für die Angebote in lokaler Zuständigkeit, die der Kategorie Hauptlinie zugeordnet sind, ist daher ein vertaktetes Angebot vorzusehen. In Anlehnung an die derzeitige Bedienungsstruktur ist ein Taktraster von 120 Minuten vorzusehen, das zumindest für die Bedienung an den Verkehrstagen Montag bis Freitag maßgeblich ist. In Bezug auf den Bedienungszeitraum hat sich das Angebot auf den Hauptlinien in Grundzügen an der Bedienung der übergeordneten Netzebenen zu orientieren. Bei Hauptlinien ist auch eine Bedienung an den Wochenenden sicherzustellen, die sich in Bezug auf den Umfang und den Bedienungszeitraum an der Nachfrage zu orientieren hat.
- Den **Erschließungslinien** kommt bei der Erfüllung des Mindeststandards eine Schlüsselrolle zu, da sie die Anbindung der Ortsteile an das nächste Versorgungszentrum sicherzustellen haben. Bei entsprechender Nachfrage sind die Erschließungslinien über das Niveau der Grundversorgung hinaus zu verstärken. Eine ausreichende Nachfragebasis vorausgesetzt, sollte die Anbindung der Ortsteile auch an den Wochenenden in Grundzügen sichergestellt werden. Gerade an den Wochenenden ist dabei auf eine sinnvolle Verknüpfung mit den Hauptlinien und insbesondere dem SPNV-Angebot hinzuwirken.
- Bei den **Innerorstlinien** sollte, wie bei den Erschließungslinien, eine nachfragegerechte Verdichtung des Angebotes im Einzelfall geprüft werden. Auch hier ist bei der Angebotsgestaltung speziell auf die Funktion der Zuführung zu den übergeordneten Netzebenen zu achten.

Insbesondere bei Stadtbusverkehren sollte es sich im Regelfall jedoch um vertaktete Angebote mit ganztägiger Bedienung und einem Fahrtenangebot an den Wochenenden – zumindest an Samstagen – handeln.

- Für **Ergänzungslinien** lassen sich, da hier spezielle Verkehrsbedürfnisse abgedeckt werden, keine verbindlichen Vorgaben für die Verbindungs- und Bedienungsqualität definieren. Das Fahrtenangebot ist anhand des spezifischen Beförderungsbedarfs zu bestimmen.

6.4.3 Erbringung der Verkehrsleistung

Sowohl für das Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge als auch für die nachfrage- und funktionsgerechte Verdichtung des vorgegebenen Mindestangebotes gilt, dass mit den Fahrtenhäufigkeiten keine konkreten Vorgaben zur Bedienungsform getroffen werden.

Ob das Fahrtenangebot also als „klassischer“ Linienverkehr mit Bussen oder als flexibler Verkehr (z.B. AST- oder ALT-Verkehr) angeboten wird, kann daher von Fall zu Fall entschieden werden.

Auch bei der Wahl der geeigneten Bedienungsform wird die Nachfrage wiederum als ausschlaggebendes Kriterium heranzuziehen sein.

Insbesondere für das Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge gilt in Bezug auf das Fahrtenangebot jedoch, dass eine ganzjährige, kontinuierliche Bedienung an den Wochentagen Montag bis Freitag zu erfolgen hat.

Der Definition nach ist ein Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge also auch während der Schulferien vorzuhalten. Fahrten, die lediglich der Schülerbeförderung dienen und für die es während der Schulferien keinen entsprechenden Ersatz gibt, können daher nicht als Bestandteil der Mindestbedienung angesehen werden.

6.5 Anforderungen an die Fahrzeuge

Für die Wahrnehmung der Qualität und Attraktivität des ÖPNV aus Kundensicht sind neben dem Verkehrsangebot insbesondere die angebotenen Fahrzeuge und deren Ausstattung relevant. Die Bedeutung von Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge darf daher nicht unterschätzt werden.

Allerdings muss an dieser Stelle auch angemerkt werden, dass bei der Vorgabe von Standards gerade im Bereich Fahrzeuge der Aspekt der Wirtschaftlichkeit nicht außer Acht gelassen werden darf.

Das Kapitel „Anforderungen an die Fahrzeuge“ beschränkt sich auf Mindeststandards für die zum Einsatz kommenden Busse. Die Anforderungen gelten dabei – mit Ausnahme der Festlegung für das maximale Alter, bei dem zwischen Regel- und Verstärkerfahrzeugen differenziert wird – grundsätzlich für sämtliche Fahrzeugvarianten („Gefäßgrößen“).

Verzichtet werden soll an dieser Stelle auf die Vorgabe spezifischer Anforderungen für AST- und ALT-Fahrzeuge.

Neben den allgemeinen Anforderungen, die an alle bei der Personenbeförderung zum Einsatz kommenden Fahrzeuge z.B. an die Sicherheit zu stellen sind, soll hier lediglich gefordert werden, dass die Fahrzeuge hinreichend gekennzeichnet werden müssen, um von den Fahrgästen auch als Bestandteil des ÖPNV-Systems erkannt werden zu können.

Bei den nachfolgend definierten Standards für den Buseinsatz im Verbandsgebiet des RNV kann unterschieden werden zwischen:

- Vorgaben zum maximalen Fahrzeugalter,
- Vorgaben zu den technischen Ausstattungsmerkmalen sowie
- Vorgaben zu den Abgasstandards.

6.5.1 Mindeststandards für Busse: Maximales Fahrzeualter

Vom Grundsatz her ist anzumerken, dass nicht das Alter der Fahrzeuge als entscheidend für die Qualität anzusehen ist, sondern es vielmehr auf den Zustand der Fahrzeuge ankommt.

Auf die Festlegung eines maximalen Fahrzeualters soll dennoch nicht gänzlich verzichtet werden, da ab einer gewissen Einsatzdauer zweifelsohne ein Zusammenhang zwischen dem Fahrzeualter und der Bewertung der Fahrzeugqualität durch die Fahrgäste besteht.

In Bezug auf das Fahrzeualter ist folgender Standard einzuhalten:

- Regelfahrzeuge dürfen maximal 12 Jahre alt sein.

6.5.2 Mindeststandards für Busse: Technische Ausstattungsmerkmale

Gemäß § 4 Abs. 6 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes⁹⁴ sollen „die Fahrzeuge ... so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter Menschen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.“

Um der gesetzlichen Vorgabe Genüge zu tun, ist perspektivisch auf eine Erhöhung des Anteils an Niederflurbussen hinzuwirken. Damit eine barrierefreie Reisekette entstehen kann, müssen jedoch auch die Haltestellen über entsprechend hohe Bordsteine verfügen (vgl. Kapitel 6.7).

Als weitere Anforderung ist – wie dies bereits im Nahverkehrsplan für die Jahre 2004 – 2008 verankert war – zu gewährleisten, dass die Busse ständig über Funk erreichbar sind (z.B. zur Gewährleistung der Anschlusssicherung) und über eine zu allen Betriebszeiten gut lesbare, inhaltlich korrekte Fahrzeugzielbeschilderung verfügen.

Hinsichtlich der ergänzenden Konkretisierung der Qualitätsstandards im Buseinsatz wird auf den Beschluss der RMV-Aufsichtsratssitzung „Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse“ vom 03.06.2002 verwiesen.

⁹⁴ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

6.5.3 Mindeststandards für Busse: Abgasstandards

Vor dem Hintergrund der Umwelt- und Energiesparziele des Landkreises ist der Einsatz einer möglichst effizienten, umweltfreundlichen Fahrzeugtechnik wünschenswert.

Von einer zwingenden Vorgabe aktueller, strenger Abgasnormen für alle zum Einsatz kommenden Busse ist jedoch abzusehen, da weder der durchgängige Einsatz von neuen Fahrzeugen noch die Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen als wirtschaftlich sinnvoll und vertretbar anzusehen sind.

Die Regelung hat daher in Abhängigkeit vom Fahrzeugalter zu erfolgen:

- Die zum Einsatz kommenden Busse müssen den Abgasstandard erfüllen, der zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeuges gültig war.

Einen Überblick über die Einführungszeitpunkte der Abgasstandards für neue Busse liefert die nachfolgende Tabelle:

	Euro 3 seit 2000/01	Euro 4 ab 2005/06	Euro 5 ab 2008/09	EEV
Komponenten (in g/kWh)	ESC-Test und ELR-Test	ESC-Test und ELR-Test	ESC-Test und ELR-Test	ESC-Test und ELR-Test
CO (Kohlenmonoxid)	2,1	1,5	1,5	1,5
CH	0,66	0,46	0,46	0,25
NO_x (Stickstoffoxide)	5	3,5	2	2
Partikel	0,1	0,02	0,02	0,02
Rauchtrübung	0,8 m ⁻¹	0,5	0,5	0,15

EEV	(Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) ist der gegenwärtig anspruchsvollste europäische Abgasstandard für Busse und Lkw. Diese besonders umweltschonenden Fahrzeuge übertreffen die Abgasqualität der ab Oktober 2008 bei Lkw und Bussen für alle neuen Fahrzeugtypen gültigen Norm „Euro 5“.
ELR	Europäische Prüfung mit lastabhängigem Fahrzyklus
ESC	Europäische Prüfung mit stationärem Fahrzyklus

Abb.: Abgasstandards für neue Busse. Quelle: traffiQ-Pressemitteilung vom 13. November 2006

6.6 Anforderungen an das Fahrpersonal

Neben den Anforderungen an die Fahrzeuge sind auch an das Fahrpersonal Mindestanforderungen zu stellen, um gewährleisten zu können, dass die Verkehrsdurchführung den angestrebten Qualitätsstandard erreicht.

Dabei kann zwischen Anforderungen an das äußere Erscheinungsbild und Anforderungen an die Kompetenz des Fahrpersonals unterschieden werden.

Der Aufgabenträger erwartet ein gepflegtes Erscheinungsbild des Fahrpersonals, das mindestens den folgenden Kriterien entspricht:

- Tragen spezieller Dienstkleidung.
- Tragen eines Namensschildes.

In Bezug auf die Kompetenz werden von dem eingesetzten Fahrpersonal folgende Kenntnisse und Fähigkeiten erwartet:

- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift.
- Kenntnis der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen, die für den Vertrieb von Fahrkarten im Fahrzeug sowie für die Fahrausweisprüfung erforderlich sind.
- Kenntnis des Linienverlaufs sowie grundlegende Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs.

Zudem ist ein kundenfreundliches und serviceorientiertes Verhalten des Fahrpersonals zu fordern, auch und gerade in Konflikt- und Stresssituationen.

Die Einhaltung der Vorgaben ist über eine zweckmäßige Auswahl und Qualifizierung des Fahrpersonals sicherzustellen.

Grundsätzlich sind die Anforderungen an das Fahrpersonal auch an die Fahrer von AST- und ALT-Fahrzeugen zu stellen. Allerdings kann hier auf Dienstkleidung und Namensschild verzichtet werden. Und auch in Bezug auf die Kenntnis der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen sind bei flexiblen Bedienungsformen Abstriche zu machen.

6.7 Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen

Die Stationen und Haltestellen sind für den Fahrgast das „Eingangstor“ zum öffentlichen Personennahverkehr. Damit das „Eingangstor“ nicht gleich zur „Zugangsbarriere“ wird, ist der attraktiven Ausgestaltung der Haltestellen eine besondere Bedeutung beizumessen.

6.7.1 Grundsätzliche Anforderungen an die Ausgestaltung von Stationen und Haltestellen

Wie die Fahrzeuganforderungen (vgl. Kapitel 6.7), so werden auch die Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen durch die gesetzlich verankerten Vorgaben zur Barrierefreiheit mitbestimmt⁹⁵.

Nach Abschnitt 1 § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes sind bauliche und sonstige Anlagen barrierefrei, wenn sie für behinderte Menschen, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.⁹⁶

Eines der wesentlichen Merkmale, durch das sich die barrierefreie Nutzbarkeit von Haltestellen bestimmt, ist die Ausstattung mit Bordsteinen, die einen höhengleichen Einstieg in Niederflurfahrzeuge ermöglichen.

Parallel zu dem in Bezug auf die Fahrzeuganforderungen formulierten Ziel, den Anteil an Niederflurbussen perspektivisch zu erhöhen, gilt es auch den Anteil barrierefreier Haltestellen in Zukunft zu vergrößern.

Neben den Anforderungen, die sich aus den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit ergeben, sollten noch einige weitere Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen mit dem Ziel gestellt werden, die Qualität des Gesamtsystems ÖPNV zu verbessern und so die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Grundsätzlich gilt es, bei der Ausgestaltung von Stationen und Haltestellen folgende Punkte zu beachten⁹⁷:

- Erreichbarkeit und Verknüpfung,
- funktionale und ansprechende Gestaltung,
- Sicherheit und Sauberkeit,
- Information und Kommunikation,
- Service und Betreuung,
- Umfeld der Haltestelle.

Bei der nachfolgenden Definition spezifischerer Vorgaben erfolgt vor dem Hintergrund der Zuständigkeiten eine Beschränkung auf den Bereich der Bushaltestellen.

⁹⁵ vgl. auch hier: § 4 Abs. 6 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

⁹⁶ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) in der Fassung vom 27.04.2002

⁹⁷ Stationsentwicklungsplan STEP, 1996, S. 14; Gestaltungsrichtlinien des RMV

6.7.2 Ausstattung der Haltestellen im Busbereich

Spezifische Vorgaben für die Ausstattung der Haltestellen im Busbereich lassen sich in Abhängigkeit der Lage sowie der Funktion der Haltestellen differenzieren:

- Es kann unterschieden werden zwischen Haltestellen **außerorts** und Haltestellen **innerorts**.
- Die innerörtlichen Haltestellen lassen sich weiter in Haltestellen mit und ohne **Verknüpfungsfunktion** aufteilen.

Für alle Haltestellen im Busbereich – sowohl innerorts als auch außerorts – sind folgende Ausstattungsmerkmale zu fordern:

- eine einheitliche Beschilderung,
- ein einheitlich gestalteter Aushangfahrplan,
- ein gepflegtes Erscheinungsbild des Haltestellenmobiliars sowie
- ein sicheres und sauberes Umfeld.

Für die innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche liegenden Haltestellen ist zusätzlich zu fordern:

- eine gute Integration in das Orts- oder Stadtbild, d.h. auch
- die Anlage der Haltestellen an Punkten, die eine optimale Einbindung ins Fußwegenetz des Ortes und kurze Wege zu den Fahrtzielen (Einkaufsgebiete, Behörden, Schulen, etc.) und in die Wohngebiete ermöglichen,
- keine Behinderung durch den Individualverkehr,
- eine ausreichend dimensionierte Aufstellfläche,
- ein Müllbehälter sowie
- eine ausreichende Beleuchtung.

Kommt den Haltestellen eine geplante Verknüpfungsfunktion innerhalb des ÖPNV-Netzes zu, so ist neben den bislang angeführten Punkten auch noch die Umsetzung der folgenden Vorgaben anzustreben:

- ein ausreichend dimensionierter, transparenter Wetterschutz der genügend Sitzgelegenheiten bietet und über eine gute Beleuchtung verfügt,
- zusätzliche Fahrgastinformationen wie eine Darstellung des Liniennetzes, Anschlusshinweise, Tarifinformationen, ein Umgebungsplan der Haltestelle oder ein Stadtplan und
- eine Busbucht oder ggf. auch ein Haltestellenkap.

In Bezug auf die Gestaltung und Positionierung der Elemente zur Kennzeichnung von Haltestellen sind die vom regionalen Aufgabenträger veröffentlichten „Vorlagen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für eine einheitliche Kennzeichnung von Haltestellen im Verbundgebiet“ zu beachten.

Mit dieser Richtschnur für die Neueinrichtung bzw. Erneuerung von Haltestellenpositionen soll die Vielfalt der Erscheinungsbilder von Haltestellen im Verbundgebiet verringert und damit die Orientierung für Fahrgäste und alle, die es noch werden sollen, erleichtert werden.⁹⁸

⁹⁸ Gestaltung und Positionierung der Elemente zur Kennzeichnung von RMV-Haltestellen. Vorlagen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für eine einheitliche Kennzeichnung von Haltestellen im Verbundgebiet, Stand August 1997.

6.8 Anforderungen an die Schülerbeförderung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde unter dem Stichwort Schülerbeförderung (vgl. Kapitel 2.2.8) bereits auf die hohe Bedeutung der Schülerverkehre für den ÖPNV im ländlichen Raum sowie auf die Problematik sinkender Schülerzahlen hingewiesen.

Auch wurde eine Reihe von aktuell beobachtbaren Entwicklungstrends wie die Konzentration von Schulstandorten, der „Schultourismus“, der Wandel der Schulformen, der Trend zu mehr Ganztags- und Betreuungsangeboten und nicht zuletzt die Entwicklung der gesetzlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung skizziert.

Um ihrer hohen Bedeutung für den ÖPNV im Landkreis Rechnung zu tragen, sollte die Thematik Schülerbeförderung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aktiv angegangen werden.

Der Nahverkehrsplan kann beispielsweise dadurch einen Gestaltungsbeitrag leisten, dass er Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern definiert. Gerade vor dem Hintergrund der aufgezeigten Entwicklungstrends muss versucht werden, den Rahmen für die künftige Schülerbeförderung so zu gestalten, dass auch angesichts sinkender Schülerzahlen und schwieriger Haushaltslage die Finanzierbarkeit des Schülerverkehrs und des ÖPNV als Ganzes gesichert werden kann.

Wegen des drohenden Anstiegs der Beförderungskosten müssen auch die politischen Verantwortlichen Interesse an entsprechenden Festlegungen haben.

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Jahre 2012 – 2016 wurden Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülern diskutiert und ausgearbeitet, die in den nachfolgenden Kapiteln dokumentiert werden.

Da sich die konkrete Entwicklung der Voraussetzungen für die Beförderung von Schülern in den kommenden Jahren vor dem Hintergrund der skizzierten Trends nicht hinreichend genau abschätzen lässt, kann mit den Anforderungen an die Schülerbeförderung lediglich ein grobes Raster für die künftige Gestaltung vorgegeben werden.

Dieses Raster dient dabei lediglich der Orientierung. Durch die Definition von Standards für die Schülerbeförderung entfällt keinesfalls die Notwendigkeit, den tatsächlich bestehenden Beförderungsbedarf im konkreten Einzelfall zu prüfen. Es ist nach wie vor stets eine Einzelfallprüfung vorzunehmen.

Rahmenvorgaben wurden definiert für

- die Zahl der An- und Abfahrten zu den Schulstandorten (Angebotsraster),
- die Frage, ob den Schülern Direktverbindungen angeboten werden müssen, oder ob ihnen Umstiege zugemutet werden können und
- die Verfügbarkeit von Sitzplätzen.

Diskutiert wurden auch Vorgaben für zumutbare Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsschluss sowie für die maximale Verweildauer in den Fahrzeugen. Hier wurde jedoch letztlich davon abgesehen, konkrete Rahmenvorgaben in das Anforderungsprofil aufzunehmen.

Vor der Beschreibung der Vorgaben erfolgt zunächst noch ein kurzer Blick auf den organisatorischen Rahmen für die Schülerbeförderung.

6.8.1 Organisatorischer Rahmen für die Schülerbeförderung

Der organisatorische Rahmen für die Anforderungen an die Schülerbeförderung wird u.a. durch § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG) bestimmt. Darin werden als Träger der Schülerbeförderung die Gemeinden, die Schulträger sind, die kreisfreien Städte und die Landkreise benannt.

Gemäß § 161 Abs. 4 HSchG entscheiden die Träger der Schülerbeförderung unter Berücksichtigung zumutbarer Bedingungen, der Interessen des Gesamtverkehrs und des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit über die Beförderungsart.

Für die Definition von Standards für den Schülerverkehr muss insbesondere der im Gesetz benannte Begriff der „zumutbaren Bedingungen“ weiter präzisiert werden.

Die Ausführungen zum organisatorischen Rahmen bringen zum Ausdruck, dass die konkrete planerische Ausgestaltung der Schülerbeförderung in enger Zusammenarbeit mit dem Schulträger sowie den Schulen zu erfolgen hat.

6.8.2 Schülerbeförderung: Angebotsraster

Durch das Angebotsraster wird die Anzahl der An- und Abfahrten zum Schulstandort je Schultag in Abhängigkeit vom Schultyp festgelegt.

Da die Zahl der An- und Abfahrten einen hohen Einfluss auf die Kosten für die Schülerbeförderung hat, kommt der Festlegung einer Obergrenze hier eine besondere Bedeutung zu.

Bei der Erarbeitung des Rasters wurde zwischen den Schultypen wie folgt unterschieden:

- Grundschulen (Schulbezirke)
- Mittelpunktschulen (Schuleinzugsgebiete)
- Gesamtschulen und Gymnasien (Schuleinzugsgebiete)

Um ein adäquates Angebotsraster vorzugeben zu können, war ein Blick auf die derzeitige Situation im Landkreis Marburg-Biedenkopf geboten.

In nachfolgender Tabelle sind sowohl die Minimal- als auch Maximalwerte der An- und Abfahrten differenziert nach den Schultypen dargestellt:

Schülerbeförderung im Landkreis Marburg-Biedenkopf: Heutige Bandbreiten bei der Zahl der An- und Abfahrten nach Schultypen	
Grundschulen	2 An- und 3 Abfahrten
Mittelpunktschulen	Minimum: 2 An- und 3 Abfahrten Maximum: 2 An- und 5 Abfahrten
Gymnasien, Gesamtschulen	Minimum: 1 An- und 3 Abfahrten Maximum: 2 An- und 6 Abfahrten

Abb.: Schülerbeförderung – Heutige Bandbreiten bei der Zahl der An- und Abfahrten nach Schultypen

Eine genaue Auflistung der An- und Abfahrten nach einzelnen Schulstandorten wurde bereits im Kapitel Schülerbeförderung (2.2.8) vorgestellt.

Für die Festlegung eines Rasters ist weiterhin von Bedeutung, ob am jeweiligen Schulstandort ein Betreuungsangebot (z.B. Betreuungsangebote an Grundschulen, pädagogische Mittagsbetreuung an Ganztagschulen, Betreuungsangebote an kooperativen Gesamtschulen mit offener/gebundener Konzeption) existiert.

Die teilweise großen Unterschiede in der Anzahl der Fahrten resultieren aus diesen unterschiedlichen Betreuungsangeboten der Schulen.

Für die künftige Bedienung der Schulstandorte im Kreisgebiet wurde folgendes Angebotsraster (Obergrenzen für die Anzahl an An- und Abfahrten) erarbeitet:

Angebotsraster Schülerbeförderung	
Grundschulen	2 An- und 3 Abfahrten (abhängig von Betreuungsangebot)
Mittelpunktschulen	2 An- und 3 Abfahrten (abhängig vom Ganztagsangebot)
Gymnasien und Gesamtschulen	2 An- und 3 Abfahrten

Abb.: Angebotsraster Schülerbeförderung

6.8.3 Schülerbeförderung Direktes Fahrtenangebot / Umsteigeverbindungen

Ob eine für den Schülerverkehr relevante Verbindung als Direktfahrt angeboten werden muss, oder ob auch eine Umsteigeverbindung als ausreichend anzusehen ist, wurde unter Berücksichtigung des Alters der Schüler festgelegt.

Es sollen hier folgende Grundsätze gelten:

- Direkte Fahrtenangebote im ÖPNV zwischen Wohnort und Schulstandort für die Schüler der Grundschulen.
- Für die Schüler weiterführender Schulen ist ein Umstieg durchaus als zumutbar anzusehen.

6.8.4 Schülerbeförderung: Verfügbarkeit von Sitzplätzen

Die Thematik Sitz- und Stehplätze spielt sowohl in Sachen Sicherheit als auch in Sachen Beförderungskomfort der Schüler eine bedeutende Rolle. Wünschenswert wäre es, wenn jeder zu befördernde Schüler auch ein Sitzplatz erhalten würde. Dies ist in der Praxis jedoch kaum umzusetzen.

Grundsätzlich kann den Schülern auch zugemutet werden, Stehplätze einzunehmen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass für diese Stehplätze geeignete Haltevorrichtungen vorhanden sind, die von den Schülern problemlos erreicht werden können.

Als Richtwerte für die Nutzung von Stehplätzen können folgende Vorgaben gemacht werden⁹⁹:

- für 85% der Grundschüler und
- für 65% der Schüler weiterführender Schulen

sollen Sitzplätze zur Verfügung stehen. Maximal sollten lediglich 50% der gesetzlich zugelassenen Stehplatzkapazität genutzt werden.

⁹⁹ Quelle: Standards in der Schülerbeförderung im Odenwaldkreis,
<http://www.nahverkehrsberatung.de/downloads/Nv12.96.Schuelerbefoerderung.Standards.pdf>

7 Entwicklung von Szenarien

Wie bereits eingangs im Kapitel „Ziele des Nahverkehrsplans“ (Kapitel 1.3) erläutert, stehen die übergeordneten Zielstellungen, die mit der Fortschreibung des NVP zu verfolgen sind, nämlich

- die Qualität der Versorgung zu erhalten und
- die Finanzierung des ÖPNV-Angebotes zu sichern,

zueinander in einem Spannungsverhältnis.

Auch durch eine zielgerichtete Optimierung des ÖPNV im Kreisgebiet wird sich dieses Spannungsverhältnis nicht grundsätzlich auflösen lassen.

Die politischen Entscheidungsträger, die mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes die Weichen für die Entwicklung des ÖPNV in den kommenden Jahren stellen müssen, haben daher eine Abwägung zu treffen:

- Kommt dem Erhalt der Qualität der Versorgung oberste Priorität zu, auch wenn dies große Anstrengungen bei der künftigen Finanzierung erforderlich macht?
- Ist ein klarer Sparkurs angesichts der Haushaltslage unumgänglich, auch wenn das bedeutet, dass die Qualität der Versorgung nicht auf dem bisherigen hohen Niveau gehalten werden kann?
- Oder lässt sich ein Kompromiss finden, bei dem ein Mittelweg zwischen den beiden grundlegenden Zielrichtungen eingeschlagen wird?

7.1 Beschreibung und Begründung des Szenario-Ansatzes

Um die Entscheidungsträger bei der oben skizzierten Abwägungsentscheidung zu unterstützen, wurde für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2012 bis 2016 der Ansatz der Entwicklung von Szenarien gewählt.

Mit der Entwicklung von Szenarien soll den Verantwortlichen Orientierung hinsichtlich der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden.

Die Ausarbeitung von Szenarien soll für mehr Transparenz sorgen und die zur Verfügung stehenden Handlungsoptionen aufzeigen. Sie dient somit der Vorbereitung der politischen Entscheidung über die künftige Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Ein weiterer wesentlicher Grund für die Wahl dieses Ansatzes war die vorherrschende Unsicherheit in Bezug auf die künftige Finanzierungslage für den ÖPNV im Kreisgebiet.

In den ersten Jahren nach Einführung des Wettbewerbs im hessischen ÖPNV konnten bei der Vergabe von Verkehrsleistungen für die Aufgabenträger günstige Preise erzielt werden. Die aus den sinkenden Preisen für die Nutzwagenkilometer resultierenden Einsparungen wurden im Landkreis Marburg-Biedenkopf dazu genutzt, das Angebot an Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, gemäß NVP, gezielt auszubauen.

Bot der RNV den Bürgern des Kreises vor Beginn der Ausschreibungen 2,3 Millionen Nutzwagenkilometer an, so wurde das Leistungsvolumen mit Hilfe der realisierten Einsparungen auf ein Niveau von 3,6 Millionen Nutzwagenkilometer (einschließlich AST-Leistungen) gebracht.

Nach der ersten Phase des Wettbewerbs im ÖPNV, die durch eine starke Konkurrenz zwischen den Verkehrsunternehmen geprägt war, zogen die Preise jedoch kontinuierlich an – deutlich früher und stärker, als dies im Vorfeld der Einführung des Wettbewerbs prognostiziert wurde.

Über diesen Entwicklungstrend wurde bereits im Rahmen der „Generellen Wirtschaftlichkeitsprüfung“ (vgl. Kapitel 5.1) berichtet. Dort wurde auch die Entwicklungskurve für die Preise für Nutzwagenkilometer im Busbereich in den Jahren 2003 bis 2007 aufgezeigt: von 1,78 € im Jahr 2003 über den Tiefststand 2005 mit 1,72 € sind die Preise über 1,85 € in 2006 auf 2,16 € im Schnitt für das Jahr 2007 angestiegen.

Dieser Entwicklungstrend hat sich auch in den letzten Jahren weiter fortgesetzt. Bei Ausschreibungen zum Zeitpunkt der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes kann von einem Preis von rund 2,75 € pro Nutzwagenkilometer ausgegangen werden. Selbst unter der Voraussetzung, dass bei den in den kommenden Jahren anstehenden Ausschreibungen weiterhin dieser Preis erzielt werden kann¹⁰⁰, würde dies bei gleichem Leistungsvolumen zu deutlichen Mehrkosten führen:

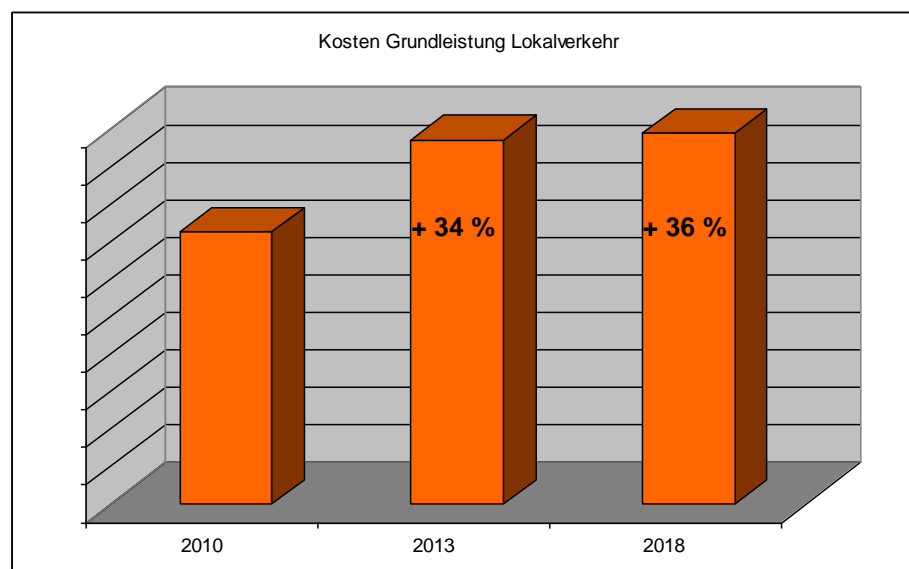


Abb.: Entwicklung der Kosten für die Grundleistung Lokalverkehr bis 2018
(Annahme: 2,75 € /Nwkm)

Gleichzeitig wird – wie bereits mehrfach erläutert – auch die Lage der öffentlichen Haushalte immer problematischer. Die Sicherung der Finanzierung des ÖPNV wird damit über alle politischen und administrativen Ebenen hinweg immer schwieriger.

¹⁰⁰ und die Preise für Fahrleistungen nicht weiter kontinuierlich ansteigen

Es stellt sich also angesichts der absehbaren allgemeinen Preisentwicklung und der finanziellen Situation des Kreises die Frage, wie der Regionale Nahverkehrsverband auf diese Veränderung wesentlicher Rahmenbedingungen reagieren soll.

Durch die Entwicklung von Szenarien sollen die Konsequenzen der möglichen Weichenstellungen für die Zukunft aufgezeigt werden, soweit dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt und im Rahmen eines Nahverkehrsplanes möglich ist.

Was im Zuge der Szenario-Entwicklung nicht geleistet werden konnte war, sie im Sinne einer detaillierten Angebotskonzeption komplett „durchzuplanen“ und ihre nachfrageseitigen und finanziellen Wirkungen präzise zu prognostizieren. Die stattdessen vorgenommene qualitative Beschreibung der Szenarien und ihrer Wirkungen kann dennoch einen wertvollen Beitrag dazu leisten, die wahrscheinlichen Auswirkungen der anstehenden Grundsatzentscheidungen zur ÖPNV-Entwicklung zu verdeutlichen.

Die oben formulierten Annahmen zur künftigen Kostenentwicklung im Bereich der Leistungserbringung liegen allen hier vorgestellten Szenarien zugrunde.

Es handelt sich bei den Szenarien also nicht um Trendszenarien, die unterschiedliche Entwicklungen der relevanten Rahmenparameter als grundlegendes Unterscheidungsmerkmal heranziehen.

Vielmehr werden unter Annahme des gleichen kostenseitigen Entwicklungstrends unterschiedliche politische Weichenstellungen als Basis für die Szenario-Entwicklung herangezogen.

7.2 Szenario-Übersicht

Um die grundlegenden Handlungsoptionen aufzeigen zu können, die für die künftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Marburg-Biedenkopf zur Verfügung stehen, wurden folgende drei Szenarien entwickelt:

- **Szenario 1:** „Optimierte Bestandserhaltung“
- **Szenario 2:** „Nachfragegerechte Anpassung“
- **Szenario 3:** „Basisszenario“

Szenario 1: „Optimierte Bestandserhaltung“

Szenario 2: „Nachfragegerechte Anpassung“

Szenario 3: „Basisszenario“

Die gewählten Bezeichnungen geben bereits erste Auskunft darüber, wodurch sich die drei Szenarien im Wesentlichen unterscheiden.

In den nachfolgenden Kapiteln sollen die drei benannten Szenarien detaillierter ausgearbeitet und beschrieben werden.

Den Kern der Beschreibung stellt dabei jeweils eine grundlegende Darstellung der angebotsseitigen Optionen und Maßnahmen dar, die mit einer Umsetzung verbunden wären.

Über die angebotsseitigen Maßnahmen hinaus lassen sich für die drei Szenarien auch noch spezifische Anforderungen definieren, mit denen sich als „Stellschrauben“ die gewünschten Wirkungen der Szenarien verstärken ließen.

Neben einer Beschreibung der Maßnahmen werden in den Folgekapiteln auch die nachfrageseitigen sowie die finanziellen Wirkungen der Szenarien skizziert.

7.2.1 Szenario 1

Szenario 1 wird mit dem Titel „*Optimierte Bestandserhaltung*“ umschrieben.

Szenario 1: „Optimierte Bestandserhaltung“

Als Grundannahme wird bei Szenario 1 davon ausgegangen, dass das heutige Leistungsniveau ungeachtet der aufgezeigten Kostenentwicklung bei der Vergabe von Verkehrsleistung auch weiterhin aufrechterhalten werden kann.

Wie der Titel zum Ausdruck bringt, soll bei Szenario 1 jedoch nicht einfach das bestehende Verkehrsangebot weiterhin ohne Änderungen beibehalten werden. Eine „*optimierte Bestandserhaltung*“ hat vielmehr zum Ziel, das heutige Angebot bei gleichem Leistungsniveau weiter zu verbessern, d.h. zu optimieren.

Bei konstant bleibendem Leistungsvolumen ergeben sich auf dieser Seite zwar keine unmittelbaren Einsparungsmöglichkeiten. Dennoch bringt eine Optimierung kostenrelevante Effizienzgewinne mit sich.

Insbesondere dann, wenn das optimierte Angebot der Fahrgastnachfrage besser entspricht, darf mit einer Steigerung von Fahrgastzahlen gerechnet werden.

7.2.1.1 Szenario 1: Angebotsseitige Maßnahmen

Damit sich eine Optimierung der Verkehre im Kreisgebiet auch wirklich positiv auswirken kann, muss sie unter Berücksichtigung der Fahrgastnachfrage erfolgen. Grundlage der Optimierung sollte daher eine solide Datenbasis sein, wie sie ab dem Jahr 2011 mit den Ergebnissen der Verbunderhebung zur Verfügung stehen sollte.

Auf der Grundlage verlässlicher Ausgangsdaten könnte das derzeitige Leistungsvolumen passgenauer entsprechend der bestehenden Fahrgastnachfrage verteilt werden.

Fahrten, die heute nicht in nennenswertem Umfang nachgefragt werden, könnten ggf. eingespart oder flexibilisiert werden, um stattdessen das Angebot auf stark nachgefragten Relationen weiter zu verdichten. Bei einer solchen Umgestaltung des Angebotes muss allerdings die betriebliche Planung im Auge behalten werden (Fahrzeugumläufe, maximaler Fahrzeugbedarf, etc.), damit durch die Maßnahmen nicht doch Mehrkosten entstehen.

Einen weiteren Ansatz zur Verbesserung des derzeitigen Verkehrssystems könnte eine nachfrageorientierte Anschlussoptimierung darstellen. Insbesondere für Quell-Ziel-Relationen, die von der Nachfrage her nicht mehr die Einrichtung einer Direktverbindung rechtfertigen, aber dennoch als wichtig angesehen werden müssen, lässt

sich über geplante Anschlussverbindungen gegebenenfalls eine Qualitätssteigerung für die Fahrgäste erreichen.

7.2.1.2 Szenario 1: Mögliche Anpassung der ÖPNV-Standards

Bei einer Optimierung auf Bestandsniveau wären nur wenige Anpassungen in Bezug auf die „Stellschrauben“, d.h. die Anforderungen an die künftige Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis, vorzunehmen.

In Bezug auf die Erschließungsqualität wäre auch weiterhin anzustreben, unter Vorgabe der im Anforderungsprofil benannten Haltestelleneinzugsbereiche alle geschlossenen Siedlungsflächen des Kreises ohne relevante Lücken durch Haltestellen zu erschließen.

Dabei würden, wie bisher praktiziert, möglichst alle Ortsteile – unabhängig von ihrer Einwohnerzahl – an den ÖPNV angebunden.

Was die Bedienungsqualität angeht, so lässt sich bei Beibehaltung des derzeitigen Leistungsniveaus auch an dem bislang maßgeblichen Grundtakt von 120 Minuten festhalten. Auch die derzeitigen Bedienungszeiträume müssten bei Szenario 1 nicht notwendigerweise einer Anpassung unterzogen werden.

Gleiches gilt für die Wochenendbedienung. Bei einer „*optimierten Bestandserhaltung*“ dürfte das Grundangebot an den Wochenenden weitestgehend unangetastet bleiben – das Vorhandensein einer gewissen Bestandsnachfrage vorausgesetzt.

Was das Thema Komfortzuschlag für die Nutzung flexibler Bedienungsformen angeht, so könnte hier an dem Grundsatz, AST-Angebote zuschlagfrei anzubieten, festgehalten werden.

Die Anforderungen an die Fahrzeuge sowie an die Ausstattung der Haltestellen sind ebenfalls „Stellschrauben“, an denen bei einer Umsetzung von Szenario 1 nicht notwendigerweise „gedreht“ werden muss.

7.2.1.3 Szenario 1: Nachfrageseitige Wirkung

Als Ergebnis einer Umsetzung des Szenarios „*Optimierte Bestandserhaltung*“ wäre – eine solide, nachfrageorientierte Planung vorausgesetzt – eine Steigerung der Fahrgastzahlen zu erwarten.

Da allerdings bei der Analyse des bestehenden Verkehrssystems keine gravierenden Mängel identifiziert wurden, ist von einem eher begrenzten Optimierungspotential und daher auch von eher moderaten Steigerungen im Bereich der Fahrgastzahlen auszugehen.

7.2.1.4 Szenario 1: *Finanzielle Wirkungen*

Wie bereits bei der Begründung des Ansatzes (Kapitel 7.1) erläutert, würde eine Beibehaltung des derzeitigen Leistungsniveaus aufgrund der absehbaren Preisentwicklung einen deutlichen Mehrbedarf an finanziellen Mitteln bedeuten.

So würde sich nach den getroffenen Vorannahmen der Mittelbedarf bis zum Jahr 2018 um rund 2,5 Mio. € p.a. erhöhen.

Diesem deutlichen Kostenzuwachs stünden, wie oben erläutert, bei erfolgreicher Bestandsoptimierung über steigende Fahrgastzahlen Einnahmewüchse entgegen, durch die der zusätzliche Mittelbedarf aber wohl nur zu einem sehr geringen Teil kompensiert werden könnte.

Im Ergebnis dürfte dieses Szenario also finanziell betrachtet große Herausforderungen mit sich bringen.

7.2.2 Szenario 2

Der Kern von Szenario 2 lässt sich mit der Bezeichnung „*Nachfragegerechte Anpassung*“ gut umschreiben.

Szenario 2: „Nachfragegerechte Anpassung“

Bei Szenario 2 wird zwar nicht vorausgesetzt, dass die zum Erhalt des heutigen Leistungsniveaus erforderlichen zusätzlichen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden können. Als Grundannahme wurde bei der Entwicklung dieses Szenarios jedoch davon ausgegangen, dass die Verantwortlichen der Qualität der Versorgung im Öffentlichen Personennahverkehr eine so hohe Bedeutung beimessen, dass deutliche Qualitätseinbußen vermieden werden können.

Deutliche Qualitätseinbußen zu vermeiden hieße, so eine weitere Szenario 2 zugrundeliegende Annahme, die Finanzierung des ÖPNV in den kommenden Jahren in etwa auf Höhe des heutigen Niveaus zu halten.

Eine Anpassung des Leistungsumfangs beim Fahrtenangebot ließe sich dann aufgrund der aufgezeigten Kostenentwicklung für Nutzwagenkilometer im Busbereich zwar nicht gänzlich vermeiden. Wie der Begriff „*nachfragegerecht*“ bereits andeutet wird jedoch davon ausgegangen, dass durch eine moderate Anpassung des Angebotsumfangs dort, wo nur eine sehr geringe Fahrgastnachfrage besteht, die hohe Qualität der Versorgung insgesamt auch in Zukunft sichergestellt werden kann.

7.2.2.1 Szenario 2: Angebotsseitige Maßnahmen

Wie könnten die Maßnahmen aussehen, die bei einer Realisierung von Szenario 2 umgesetzt würden? Oder: Was ist unter „*nachfragegerechter Anpassung*“ zu verstehen?

Wenn von einer „*nachfragegerechten Anpassung*“ des Bestandsangebotes die Rede ist, so bedeutet dies nicht automatisch, dass man sich bei diesem Szenario auf den Abbau von Fahrten beschränkt, für die lediglich eine geringe Verkehrsnachfrage festgestellt wurde.

Rechtfertigt die ermittelte Nachfrage den Einsatz von Linienbussen nicht, so sollten zunächst die Möglichkeiten eines Einsatzes flexibler Bedienungsformen (z.B. AST-Verkehr) geprüft werden.

Sind die Einsatzbedingungen gegeben und liegt die Nachfrage in einem für diese Bedienungsformen angemessenen Bereich, so lässt sich durch eine Flexibilisierung ein wirtschaftliches Angebot vorhalten, das den Fahrgästen zugleich zahlreiche potentielle Fahrtmöglichkeiten bietet.

Auch könnte dort, wo die Nachfrage den Einsatz von Busverkehr im Linienbetrieb nicht notwendigerweise erforderlich macht, der Einsatz von Bürgerbus-Systemen geprüft werden (vgl. Kapitel 2.3.5.2).

Eine nachfragegerechte Anpassung des Angebotes ist natürlich nur dann möglich, wenn die Verkehrsnachfrage im Bestand hinlänglich bekannt ist. Nur wenn den Planern detaillierte Informationen darüber zur Verfügung stehen, welche Relationen von den Fahrgästen in welchem Umfang nachgefragt werden, kann die Anpassung so erfolgen, dass sie möglichst geringe Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen hat. Sind verlässliche Fahrgastzahlen also schon für die Optimierung bei Szenario 1 von hoher Bedeutung, so stellen sie für die Ausarbeitung von Maßnahmen zur Anpassung des Bestandsangebotes bei Szenario 2 schlichtweg eine unabdingbare Voraussetzung dar. Hier müssen demnach zunächst die Ergebnisse der Verbunderhebung zur Verfügung stehen, um die künftige Angebotsgestaltung im Detail planen zu können.

7.2.2.2 Szenario 2: Mögliche Anpassung der ÖPNV-Standards

Um die Zielstellung bei Szenario 2, ein der Nachfrage besser entsprechendes Verkehrsangebot zu gestalten, konsequenter verfolgen zu können, ließen sich auch in Bezug auf die ÖPNV-Standards gewisse Modifikationen vornehmen.

So könnten mit Szenario 2 in Bezug auf die Erschließungsqualität die Anforderungen derart angepasst werden, dass das vorhandene Nachfragepotential stärker berücksichtigt werden kann. Die Radien für die Haltestelleneinzugsbereiche sollten zwar unverändert bleiben, es könnte aber für den Bereich BPNV eine zusätzliche Kategorie für Bereiche mit sehr lockerer Bebauung geben, für die dann z.B. Radien von 800 Meter zugrunde gelegt werden könnten.

Auch was die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Beseitigung identifizierter Erschließungslücken angeht, so wäre bei Szenario 2 verstärkt auf das durch eine solche Maßnahme erschließbare Fahrgastpotential zu achten.

In Bezug auf die Frage, ob Ortsteile unabhängig von ihrer Bevölkerungszahl anzubinden sind, könnten bei Szenario 2 andere Maßstäbe angesetzt werden.

Zwar sollte auch hier versucht werden, möglichst alle Siedlungsbereiche anzubinden. Allerdings könnte z.B. bei Siedlungen mit weniger als 200 Einwohnern¹⁰¹ aufgrund der dort nur vergleichsweise geringen potentiellen Nachfrage kritisch überprüft werden, mit welchem Aufwand die Anbindung dieser Orte verbunden ist und ob diese Anbindung auch in Zukunft – und wenn ja, ob in gleichem Umfang wie heute – erfolgen muss.

Während für die Verbindungen mit hoher und mittlerer Nachfrage auch bei Szenario 2 weiterhin versucht werden sollte, das bestehende Taktraster von 120 Minuten bei-

¹⁰¹ d.h. entsprechend der von der Regionalplanung für die Notwendigkeit einer Anbindung maßgeblichen Grenze

zubehalten, erscheint auf den Relationen mit nur geringer Belastung eine bedarfsge-
rechte Anpassung opportun.

Ähnliches gilt für die Tagesradlagen für den Fall, dass derzeit bestehende Fahrten-
angebote nur in sehr geringem Umfang von den Fahrgästen angenommen werden.
Hier scheint es geboten, die Bedienungszeiträume nachfragegerecht anzupassen.
Einen Schwerpunkt der vorzunehmenden „*nachfragegerechten Anpassungen*“ könn-
te die Bedienung an den Wochenenden darstellen. Hier lässt die Nachfrage vermut-
lich in größerem Umfang Einschränkungen oder eine Umstellung auf eine flexible
Bedienung zu, ohne dass Fahrgasteinbußen in größerem Umfang befürchtet werden
müssten.

In Bezug auf das Stichwort flexible Bedienungsformen wäre es bei Szenario 2 auch
denkbar, von dem bislang geltenden generellen Verzicht auf einen Komfortzuschlag
abzuweichen.

Allerdings sollte ein Zuschlag hier nur dann gefordert werden, wenn das flexible Ver-
kehrsangebot aufgrund seiner Ausgestaltung auch wirklich einen Komfortgewinn für
die Fahrgäste mit sich bringt.

Fallen die bei künftigen Ausschreibungen realisierbaren Nutzwagenkilometerpreise
moderater aus, so sinkt bei einer konstant bleibenden Mittelausstattung der Umfang,
in dem das Leistungsangebot letztlich angepasst werden muss. Indirekt könnte also
auch über „Stellschrauben“ wie z.B. die Anforderungen an das Alter und die Ausstat-
tung der Fahrzeuge versucht werden, den Anpassungsbedarf bei Szenario 2 im
Rahmen zu halten.

7.2.2.3 *Szenario 2: Nachfrageseitige Wirkung*

Nachdem die Anpassung des Bestandsangebotes bei Szenario 2 unter starker Be-
rücksichtigung der Nachfrage erfolgt und durch den Einsatz flexibler Bedienungsfor-
men – ggf. auch mit ehrenamtlichem Beitrag beim Einsatz von Bürgerbussen – auch
auf den nachfrageschwachen Relationen künftig noch ein Angebot vorgehalten wer-
den kann, dürfte sich die negativen Effekte auf die Fahrgastzahlen in Grenzen hal-
ten.

Allerdings darf bei der Einschätzung der nachfrageseitigen Wirkungen nicht verges-
sen werden, dass eine Flexibilisierung des Angebotes aufgrund des Anmelde-
zwangs, der bei flexiblen Bedienungsformen besteht und der eine Zugangsbarriere
darstellt, die potentielle Nachfrage in noch geringerem Maße abgeschöpft werden
kann als beim Einsatz von Bussen im Linienverkehr.

Auch sinken bei Abbau nur schwach ausgelasteter Fahrten die Fahrgastzahlen auf
den übergeordneten Netzebenen, wenn diese als Zubringer fungieren, da dann die
gesamte Reisekette nicht mehr funktioniert.

Es werden sich also auch durch Berücksichtigung der Nachfragesituation und ver-
stärkten Einsatz flexibler Bedienungsformen Nachfrageeinbußen nicht gänzlich ver-
meiden lassen. Dies gilt umso mehr, je größer der Umfang der notwendigen Leis-
tungsanpassungen letztlich ausfällt.

7.2.2.4 Szenario 2: *Finanzielle Wirkung*

Wie bereits erläutert, war eine der Grundannahmen für den Entwurf des Szenarios 2, dass auch in Zukunft finanzielle Mittel in etwa gleicher Höhe zur Verfügung stehen. In Abhängigkeit davon, welche Potentiale für nachfragegerechte Anpassungen die Ergebnisse von Fahrgastzählungen offenbaren und wie sich die Preise von Nutzwagenkilometern tatsächlich in den kommenden Jahren entwickeln wird sich zeigen, ob sich die erforderlichen Leistungsanpassungen wirklich auf Fahrtenangebote beschränken lassen, die so gut wie nicht nachgefragt werden.

Da wie beschrieben auch bei sorgfältiger, nachfragegerechter Planung Fahrgasteinbußen nicht gänzlich vermieden werden könnten, sind auch entsprechende Einbußen auf der Einnahmeseite als finanzielle Wirkung von Szenario 2 zu prognostizieren und bei der Szenario-Bewertung zu berücksichtigen.

7.2.3 Szenario 3

Das letzte der Szenarien, Szenario 3, wird auch als „*Basisszenario*“ bezeichnet.

Szenario 3: „Basisszenario“

Im Rahmen der 1. Sitzung des Lenkungsausschusses zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis Marburg-Biedenkopf wurde die Frage diskutiert, ob die Entwicklung eines Szenarios, das von der denkbar ungünstigsten Entwicklung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Landkreis ausgeht, als sinnvoll anzusehen ist.

Als Diskussionsergebnis wurde festgehalten, dass auf die Entwicklung eines solchen Szenarios nicht aus politischem Kalkül heraus verzichtet werden sollte. Vielmehr könne es zweckmäßig sein, den politischen Entscheidungsträgern klar aufzuzeigen, welche Konsequenzen sich aus umfassenden Sparmaßnahmen für den ÖPNV ergeben würden.

Die Bezeichnung „*Basisszenario*“ soll auf die deutlich geringere Versorgungsqualität, die bei einer Realisierung von Szenario 3 im Vergleich zu den beiden anderen Szenarien zu erwarten wäre, hinweisen.

Bei Umsetzung des „*Basisszenarios*“ könnte der ÖPNV nicht mehr die Funktion erfüllen, die Nachfrage nach Beförderungsleistungen abzudecken. Das Angebot würde vielmehr in der Fläche auf ein Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge reduziert.

Abhängig davon, welches Niveau konkret als Grundangebote im Sinne der Daseinsvorsorge definiert wird, könnte selbst die flächendeckende Sicherstellung dieser Grundversorgung bei einer Kürzung der Mittel für den ÖPNV problematisch werden.

7.2.3.1 Szenario 3 : Angebotsseitige Maßnahmen

Beschränkt sich das lokale ÖPNV-Angebot, dem die Aufgabe der flächenhaften Erschließung des Raumes zukommt, auf die Grundversorgung, so kommt den regionalen Verkehren entlang der Hauptachsen eine noch höhere Bedeutung zu. Allerdings würde auch hier die Nachfrage sinken, da die lokalen Verkehre bei geringerem Leistungsniveau auch ihre Funktion als Zubringer zum regionalen ÖPNV nicht mehr erfüllen können.

Gerade wegen des insgesamt deutlich geringeren Verkehrsangebotes kommt einer sinnvollen Verknüpfung der verbleibenden Fahrten eine besonders hohe Bedeutung zu.

Auch wird bei Szenario 3 die Rolle der Schülerbeförderung neu zu hinterfragen sein. Entgegen der im Anforderungsprofil vertretenen Auffassung über den Beitrag der Schülerverkehre zur Daseinsvorsorge müsste hier in Erwägung gezogen werden, ob

die Schülerbeförderung innerhalb des Gesamtsystems eine größere Bedeutung für das gesamte Leistungsangebot zugemessen werden kann. Ein Fehlen dieser Versorgung während der Schulferien würde damit in Kauf genommen.

Neben der Schülerbeförderung wird auch dem Einsatz flexibler Angebotsformen eine wachsende Bedeutung innerhalb des Gesamtangebotes zukommen. Hier würden AST- und insbesondere ALT-Verkehre nicht mehr zur Ergänzung des Angebotes in den Schwachlastzeiten, sondern verstärkt auch als Systemverkehre über den gesamten Bedienungszeitraum hinweg zum Einsatz kommen.

Über das regionale Netz und die lokalen Angebote zur Grundversorgung hinaus würden dort, wo eine hohe Nachfrage dies nicht zwangsläufig erforderlich macht, weitere Fahrtenangebote nur vorgehalten werden können, wo bei der Finanzierung alternative Wege beschritten werden können.

So könnten Kommunen ein zusätzliches Angebot bestellen und finanzieren oder, wie bereits als Option bei Szenario 2 erwähnt, durch bürgerliches Engagement (d.h. ehrenamtliche Fahrer bei Bürgerbussen) mitgetragene Angebote das Grundangebot ergänzen und verdichten.

7.2.3.2 Szenario 3: Mögliche Anpassung der ÖPNV-Standards

Wird das „*Basisszenario*“ als Zielszenario ausgewählt, so könnten umfassendere Anpassungen der Anforderungen einen Beitrag dazu leisten, die hohen Einsparungsziele zu realisieren.

Was die Erschließungsqualität angeht, so sollte zwar auch hier grundsätzlich an den Radien für die Erschließungswirkung der Haltestellen festgehalten werden, allerdings könnte der Grundsatz, die Siedlungsflächen aller Gemeinden quasi komplett abdecken zu wollen, ein Stück weit aufgeweicht werden. Z.B. mit der Zielvorgabe, dass rund 80% der Einwohner innerhalb der durch Haltestellen erschlossenen Siedlungsbereiche wohnen sollten.

Formuliertes Ziel könnte es auch sein, kleinere Gemeinden nach Möglichkeit über lediglich eine zentrale Haltestelle zu erschließen. Es wäre bei Szenario 3 anzustreben, auf Umwegfahrten zur Verbesserung der Erschließungswirkung weitestgehend zu verzichten.

Die Erschließung von Ortsteilen mit sehr wenigen Einwohnern – auch hier könnte die bereits benannte, von der Regionalplanung definierte Grenze von 200 Einwohnern herangezogen werden – ist bei der Umsetzung des „*Basisszenarios*“ generell kritisch zu hinterfragen und sollte im Idealfall nur dort erfolgen, wo diese Ortsteile ohne zusätzlichen Aufwand angebunden werden können.

Bei einem Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge wird die Fahrtenhäufigkeit abseits der Hauptachsen sicherlich nicht mehr groß genug sein, um ein vertaktetes Angebot einzurichten. Hier wird „nach Bedarf“ zu bedienen sein, der integrale Taktverkehr wird aufgehoben.

Auch werden die Bedienungszeiträume durch die geringere Häufigkeit der Fahrten vielerorts eingengt. Das Angebot wird sich stärker auf die Hauptverkehrszeiten kon-

zentrieren und ggf. im Tagesverlauf größere Bedienungslücken aufweisen. Angebote im Früh- und Spätverkehr werden sich auf Ausnahmen beschränken.

Da zu einem Grundangebot nicht zwangsläufig eine Bedienung an den Wochenenden – insbesondere nicht an den Sonn- und Feiertagen – gehört, würde es wohl gerade hier zu deutlichen Einschnitten im Vergleich zum Bestandsangebot kommen.

Für die Nutzung flexibler Bedienungsformen könnte bei Szenario 3 – die entsprechende Genehmigung vorausgesetzt – generell ein Komfortzuschlag erhoben werden.

Dass bei einem Szenario, das auf die Realisierung größtmöglicher Einsparpotentiale zielt, auch sämtliche kostenrelevanten ÖPNV-Standards wie z.B. die Anforderungen an die Fahrzeugausstattung so festgelegt werden sollten, dass Leistungen vergleichsweise kostengünstig eingekauft werden können, dürfte offensichtlich sein.

7.2.3.3 Szenario 3: Nachfrageseitige Wirkung

Wird das „Basisszenario“ zur Realität, so dürfte der ÖPNV in der Fläche wirklich nur noch von den Bürgern genutzt werden, denen keine anderen Wahlmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Nicht nur, dass bei einem deutlich geringeren Leistungsvolumen weniger Fahrmöglichkeiten zur Verfügung stehen und sich auch Anschlüsse zwischen den Linien nur noch schwer realisieren lassen. Es werden bei weniger Fahrten auch die zeitlichen Abstände zwischen Hin- und Rückfahrmöglichkeiten so groß, dass der ÖPNV auf vielen Relationen nicht mehr als akzeptable Alternative wahrgenommen werden kann.

Wird nur noch ein Grundangebot vorgehalten, so lassen sich wohl abgesehen von der Schülerbeförderung keine nennenswerten Fahrgastpotentiale für den ÖPNV mehr erschließen.

Ob diese Einschätzung zutrifft, wird auch von einer Reihe weiterer Rahmenbedingungen abhängig sein. So ist z.B. die Entwicklung der regionalen Verkehre als Grundgerüst in den kommenden Jahren von hoher Bedeutung. Auch wäre es möglich, dass Einsparungen auf der Ebene des Kreises – wie als Option bei den angebotsseitigen Maßnahmen angedeutet – durch kommunales oder bürgerschaftliches Engagement zum Teil kompensiert werden können und die nachfrageseitigen Auswirkungen dadurch weniger stark ausgeprägt sind.

7.2.3.4 Szenario 3: *Finanzielle Wirkung*

Sicherlich werden sich die drohenden Kostenanstiege bei einem Rückzug auf das „Basisszenario“ ein Stück weit eindämmen lassen. Es muss jedoch an dieser Stelle deutlich gemacht werden, dass den realisierbaren Einsparungspotentialen klare Grenzen gesetzt sind.

Der gesetzlich vorgegebenen Verpflichtung, ein Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge vorhalten zu müssen, wird sich ein Aufgabenträger nicht entziehen können – auch wenn in Bezug auf die Frage, welchen Umfang ein solches Grundangebot umfassen muss, mangels konkreter gesetzlicher Vorgaben durchaus Interpretationsspielraum besteht¹⁰².

Noch wesentlicher wird der Mindestbedarf an finanziellen Mitteln, die für den ÖPNV zwangsläufig zur Verfügung gestellt werden müssen, durch die Erfordernisse der Schülerbeförderung bestimmt. Sie beeinflusst gerade im ländlichen Raum wesentliche kostenrelevante Rahmenbedingungen wie z.B. den Spitzenbedarf an Fahrzeugen maßgeblich.

Dürfen also die Einsparmöglichkeiten, die das „Basisszenario“ letztlich bietet, vom Umfang her nicht überschätzt werden, so sorgt auf der Einnahmeseite der zu erwartende Rückgang der Fahrgastnachfrage dafür, dass die finanziellen Wirkungen „unter dem Strich“ sogar noch geringer sind.

¹⁰² Werden mit dem NVP allerdings klare Vorgaben zur Mindestbedienung beschlossen, besteht dieser Interpretationsspielraum nicht mehr.

7.2.4 Szenario-Bewertung und Auswahl eines Vorzugsszenarios

Die Bewertung der entwickelten Szenarien und die Auswahl eines Vorzugsszenarios erfolgen im Rahmen eines umfassenden Abstimmungsprozesses.

Über die Szenarien und die zu treffende Wahl wurde mit den relevanten Akteuren ausgiebig diskutiert.

So hat sich der Lenkungsausschuss in seiner 2. Sitzung am 17.08.2010 intensiv mit den Szenarien befasst. Den Teilnehmer des Lenkungskreises wurde die Möglichkeit geboten, Wünsche und Anregung zur konkreten Ausgestaltung der Szenarien zu äußern. Die ausgearbeiteten Szenarien wurden den Anhörungsberechtigten dann auch im Rahmen der zweiten Anhörungsrunde vorgestellt.

Die Diskussion im Lenkungskreis sowie die Stellungnahmen zur 2. Anhörung ließen bereits als grundlegende Tendenz erkennen, dass eine Wahl von Szenario 1 zwar von den meisten Akteuren als wünschenswert angesehen wird, aus wirtschaftlichen Gründen jedoch wohl eher Szenario 2 als die realistische Alternative anzusehen ist. Konsens bestand grundsätzlich auch darin, dass von einer Wahl des „Basisszenarios“ (Szenario 3) aufgrund der negativen Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV-Angebotes abgesehen werden sollte.

Bei der Sitzung des Vorstandes des Regionalen Nahverkehrsverbandes Marburg-Biedenkopf (RNV) am 21.09.2010 im Kreishaus in Marburg wurde das Thema erneut ausgiebig diskutiert mit dem Ziel, eine Empfehlung für die Wahl eines Vorzugsszenarios abzugeben.

Der Vorstand empfahl auf der Grundlage der Bewertung der Szenarien die Umsetzung des Szenarios 2 mit einer nachfragegerechten Anpassung der lokalen Verkehrsangebote.

Szenario 2: „Nachfragegerechte Anpassung“

8 Angebotskonzeption

Auf Grundlage der geleisteten Vorarbeiten, insbesondere der Bestandsaufnahme, der Mängelanalyse und den für das Anforderungsprofil ausgearbeiteten ÖPNV-Standards, ist mit der Angebotskonzeption das unter 7.2.4 ausgewählte Vorzugsszenario (Szenario 2 – „Nachfragegerechte Anpassung“) zu einem Bündel konkreter Maßnahmen auszubauen, mit dessen Hilfe die erkannten Mängel beseitigt und die Vorgaben des Anforderungsprofils in der Praxis umgesetzt werden können.

Den Kern der Angebotskonzeption bilden dabei die Maßnahmen im Bereich des ÖPNV-Angebotes, welche die künftige Entwicklung des ÖPNV-Netzes in Grundzügen beschreiben.

Neben den angebotsseitigen Maßnahmen werden durch die Angebotskonzeption auch infrastrukturelle Maßnahmen benannt.

Zudem werden Aussagen zu den im Bereich der Stadt-Umland-Verkehre angedachten Maßnahmen getroffen und weitere („sonstige“) Maßnahmen angeführt, die sich keiner der vorgenannten Kategorien eindeutig zuordnen lassen.

8.1 Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Angebot

Als wesentliche Rahmenbedingung für die Entwicklung der lokalen Verkehre im Kreisgebiet werden zunächst die zum Zeitpunkt der Fortschreibung bekannten Planungen des Verkehrsverbundes zur Entwicklung des regionalen Netzes im Untersuchungsgebiet beschrieben.

Darauf aufbauend erfolgt eine Beschreibung der Maßnahmen, die zur Weiterentwicklung des lokalen Netzes geplant sind. Dabei kann zwischen allgemeinen Maßnahmen im Bereich der lokalen Busverkehre, Maßnahmen im Bereich der Schülerbeförderung und Maßnahmen im Bereich flexibler Bedienungsformen unterschieden werden. Zudem werden Aussagen zu ergänzenden Angeboten – speziell Bürgerbus-Systemen – getroffen.

Abschließend werden die Eckpunkte der nach Verabschiedung des NVP durchzuführenden Detailuntersuchung skizziert.

8.1.1 Entwicklung des regionalen Netzes

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund arbeitet derzeit im Zuge der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes an einer konzeptionellen Neugestaltung des regionalen Busnetzes (Arbeitstitel: „Entwicklung eines Schnellbusnetzes als Komplementärnetz zum SPNV“).

Im Zuge der Ausarbeitung dieser Konzeption soll die Rolle der Regionalbusse neu überdacht werden. Das regionale Busangebot soll sich künftig stärker auf die Funktion der Ergänzung des SPNV-Netzes konzentrieren und für schnelle, direkte Verbindungen sorgen.

dungen zwischen den Zentren und Nachfrageschwerpunkten dort sorgen, wo keine entsprechenden Schienenverbindungen bestehen („Komplementärnetz“). Aufgaben im Bereich der Erschließung sowie der Schülerbeförderung, die derzeit noch in Teilen von regionalen Produkten mit erbracht werden, werden dann wohl konsequenter in die Verantwortung der lokalen Aufgabenträger übergeben. Die Umsetzung der Neukonzeption wird demzufolge auch eine Anpassung der lokalen Verkehre erforderlich machen.

Die Arbeiten an der Konzeption für das Schnellbusnetz befanden sich zum Zeitpunkt der Ausarbeitung dieses Nahverkehrsplanes¹⁰³ noch in der Anfangsphase. Bei einem Gespräch mit Vertretern des RMV im August 2010 wurde dennoch versucht, die Auswirkungen des Konzeptes auf die Nahverkehrsplanung im Landkreis abzuschätzen. Dabei wurde festgehalten, dass bei den in den nächsten Jahren anstehenden Ausschreibungen, die auch regionale Linien mit umfassen, zunächst noch an der bisherigen Ausgestaltung der regionalen Produkte festzuhalten ist. Die Planungen für die Neuvergabe der Linienbündel „LMR Nordwest“, „LMR West“ und „LMR Nordost“ in den nächsten Jahren werden also die Ergebnisse des Konzeptes noch nicht zu berücksichtigen haben. Erst mit der für Ende 2016 geplanten erneuten Vergabe des Bündels „LMR Nord“ dürften die mit dem Konzept angestrebten Änderungen im Kreisgebiet umgesetzt werden.

8.1.2 Entwicklung des lokalen Netzes

Wie bereits im Rahmen der Definition von Anforderungen an das Liniennetz (vgl. Kapitel 6.2) erläutert, baut das Netz der lokalen Verkehre auf dem regionalen Verkehrsnetz auf und ergänzt dieses, indem es die Funktionen des Zubringerverkehrs zu den übergeordneten Linien und die Erschließung der Fläche bzw. die Anbindung der Ortsteile übernimmt.

Die funktionale Gliederung des lokalen Netzes wurde bereits unter dem Stichwort „Auf- und Ausbau eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems“ in Kapitel 6.2.2 erläutert.

Im Zuge der Ausarbeitung der Angebotskonzeption galt es nun, die bestehenden lokalen Buslinien den dort beschriebenen Kategorien

- Hauptlinie,
- Erschließungslinie,
- Innerortslinie und
- Ergänzungslinie

zuzuordnen und die für die jeweilige Netzkategorie vorgegebenen ÖPNV-Standards (vgl. Kapitel 6.4.2 – „Funktions- und nachfragegerechte Verdichtung des Grundangebotes“) entsprechend anzuwenden.

¹⁰³ Stand: Oktober 2010

8.1.2.1 Zuordnung der Linien zu den Netzebenen

Die Zuordnung der Linien zu den Netzebenen wurde wie folgt vorgenommen:

Linie	Linienverlauf	Netzebene
13	Marburg-Südbahnhof - Ronhausen - Bortshausen- Ebsdorf- Ilshausen	Erschließungslinie
MR-30	Gladenbach - Kirchvers - Lohra - Niederwalgern - Wenkbach	Erschließungslinie
MR-31	Niederweimar - Argenstein - Roth - Niederwalgern (- Fronhausen)	Innerortslinie
MR-32	Schulverkehr Kehna / Roth - Argenstein - Niederwalgern (- Fronhausen)	Ergänzungslinie
MR-33	Niederwalgern - Cyriaxweimar - Allna - Niederwalgern	Erschließungslinie
MR-35	Heskem - Fornhausen - Niederwalgern	Erschließungslinie
MR-36	Lohra - Oberwalgern - Fronhausen (- Niederwalgern)	Erschließungslinie
MR-39	Schülerverkehr: Damm - Lohra - Gladenbach	Ergänzungslinie
MR-41	Gladenbach - Dautphetal - Biedenkopf	Hauptlinie
MR-42	Angelburg - Bottenhorn - Bad Endbach	Erschließungslinie
MR-43	Hartenrod - Günterod - Bottenhorn - Weidenhausen - Gladenbach	Ergänzungslinie
MR-44	Bad Endbach - Günterod (und zurück)	Ergänzungslinie
MR-45	Gladenbach - Weitershausen - Damshausen / Marburg	Erschließungslinie
MR-46	Nesselbrunn - Friebertshausen - Marburg	Ergänzungslinie
MR-52	Biedenkopf - Friedensdorf - Niedereisenhausen - Wallau - Biedenkopf	Erschließungslinie
MR-55	Gladenbach - Bottenhorn - Niedereisenhausen - Friedensdorf	Erschließungslinie
MR-57	Damshausen - Buchenau - Dautphe	Ergänzungslinie
MR-58	Biedenkopf - Holzhausen - Hatzfeld - Biedenkopf	Ergänzungslinie
MR-59	Biedenkopf Staffelberg - Schulzentrum - Weifenbach (und zurück)	Ergänzungslinie
MR-61	Wetter - Mellnau - Marburg	Erschließungslinie
MR-62	Münchhausen - Wollmar - Simtshausen - Münchhausen	Erschließungslinie
MR-63	Cölbe - Wetter	Ergänzungslinie
MR-65	Wetter - Treisbach - Biedenkopf	Erschließungslinie
MR-68	Lahntal - Wetter	Ergänzungslinie
MR-70	Gemünden (Wohra) - Wohratal - Rauschenberg - Kirchhain - Amöneburg	Hauptlinie
MR-71	Rauschenberg - Hatzbach - Kirchhain	Erschließungslinie
MR-72	Josbach - Rauschenberg - Cölbe - Marburg	Erschließungslinie
MR-73	Halsdorf - Hertingshausen - Halsdorf	Innerortslinie
MR-74	Reddenhausen - Rauschenberg - Halsdorf	Ergänzungslinie
MR-75	(Amöneburg -) Kirchhain - Großseelheim - Marburg Klinikum - Marburg	Erschließungslinie
MR-76	Schwarzenborn - Cölbe - Marburg	Erschließungslinie
MR-77	Betziesdorf - Himmelsberg - Kirchhain - Amöneburg	Innerortslinie
MR-78	Marburg - Cölbe - Anzenfahr - Kirchhain / Amöneburg	Ergänzungslinie
MR-79	Wohratal - Rauschenberg - Kirchhain / Marburg	Ergänzungslinie
MR-80	Schweinsberg/Rauischholzhausen - Marburg	Hauptlinie
MR-83	Amöneburg	Innerortslinie
MR-84	Ginseldorf - Wittelsberg - Erfurtshausen - Amöneberg - Kirchhain	Ergänzungslinie
MR-85	Schweinsberg - Stadtallendorf - Schweinsberg	Innerortslinie
MR-86	Deckenbach - Dreihausen - Heskem - Marburg Erlerning	Hauptlinie
MR-87	Schulverkehr: Ebsdorfergrund	Ergänzungslinie
MR-90	Wolferode - Hatzbach - Erksdorf - Stadtallendorf Friedhof - Musikviertel - BBZ	Innerortslinie
MR-91	Stadtbus Stadtallendorf	Innerortslinie
MR-92	Stadtbus Stadtallendorf	Innerortslinie
MR-96	Mengsberg - Neustadt	Innerortslinie
MR-97	Mengsberg - Kirchhain / Amöneburg	Ergänzungslinie

Abb.: Zuordnung der Linien zu den definierten Netzebenen

8.1.2.2 Maßnahmen im lokalen Busbereich

Die Definition von ÖPNV-Standards für die Verbindungsqualität (vgl. Kapitel 6.4) sah für die überwiegende Zahl von Kategorien keine rein funktionsgerechte Angebotsgestaltung, sondern vielmehr auch einen nachfragegerechten Planungsansatz vor. Unabdingbare Voraussetzung für die konkrete Gestaltung des lokalen BPNV-Angebotes im Sinne des mit diesem Nahverkehrsplan beschlossenen Anforderungsprofils sind damit verlässliche Nachfragedaten.

Die Maßnahmen im Bereich des lokalen BPNV-Angebotes bauen in besonderem Maße auf den unter Kapitel 7 entwickelten Szenarien auf.

Bei den unter 8.1.2.1 als Hauptlinie definierten Angeboten sollte der 120-Minuten-Takt an allen Verkehrstagen über den gesamten Bedienungszeitraum hinweg umgesetzt werden.

Bei den Erschließungs- und Innerortslinien soll der 120-Minuten-Takt generell Anwendung finden, allerdings werden hier wie beschreiben funktions- und nachfrageorientiert in den Tagesrandzeiten und an den Wochenenden entsprechende Anpassungen vorgenommen.

Abweichungen vom vorgegebenen Taktraster sind insbesondere bei den Fahrten hinzunehmen, denen eine Funktion im Rahmen der Beförderung von Schülern (vgl. auch nachfolgendes Kapitel) zukommt.

Wesentliches Planungsziel bei der Ausgestaltung der Buslinien im Landkreis ist eine systematische Verknüpfung der Netzebenen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Übergänge zwischen SPNV und Bus. Es kommt jedoch auch der gegenseitigen Verknüpfung der Busverkehre – seien es regionale oder lokale Linien – eine wachsende Bedeutung zu, weil es nicht möglich ist, alle gewünschten Fahrtrelationen als Direktverbindungen anzubieten.

Bei der Gestaltung des BPNV-Angebotes ist in diesem Zusammenhang darauf zu achten, dass der mit dem NVP 2004-2008 entwickelte Integrale Taktfahrplan (ITF) beibehalten werden kann.

Die ITF-Ausrichtung ist gerade im Landkreis Marburg-Biedenkopf von großer Bedeutung, weil eine Reihe zentraler Orte in dem Kreisgebiet liegen, das mehrheitlich als „ländlicher Raum“ eingeordnet ist und eine große Anzahl von Orten Siedlungsstrukturen aufweisen, die nur relativ große Fahrtfolgezeiten rechtfertigen¹⁰⁴.

Bei der detaillierten Ausarbeitung der Maßnahmen im lokalen Busbereich (vgl. Kapitel 8.1.3) wird insbesondere zu überprüfen sein, ob und wenn ja in welchem Umfang eine Bedienung der Linien im Wochenendverkehr sowie in den Tagesrandlagen (d.h. im Früh- und Spätverkehr) stattfinden soll.

¹⁰⁴ Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 – 2008, S. 78

8.1.2.3 *Maßnahmen im Bereich Schülerbeförderung*

Damit die im Anforderungsprofil für die Beförderung von Schülern definierten Standards umgesetzt werden können, wird in den kommenden Jahren eine umfassende Abstimmung mit den Schulen erforderlich sein.

Neben Aspekten wie der Anzahl der An- und Abfahrten von und zu den Schulstandorten wird dabei auch die Frage nach einer gezielten Anpassung der Schulanfangs- und Endzeiten zu diskutieren sein.

Eine Flexibilisierung der Schulanfangs- und Endzeiten kann dann Einsparungen mit sich bringen, wenn durch sie in geringerem Umfang zusätzliche Fahrzeuge für die Spitzenzeiten vorgehalten werden müssen.

Die Voraussetzungen für eine Flexibilisierung der Schulanfangszeiten im Landkreis sind in Abstimmung mit den relevanten Akteuren zu prüfen.

Über die Bereitschaft der Schulen, die Schulzeiten mit dem Ziel einer Optimierung des Fahrzeugeinsatzes flexibel zu handhaben, wurde bereits in einer Reihe von konkreten Einzelfällen gesprochen; erste Anpassungen wurden auch bereits umgesetzt. Diese ersten Ansätze sind in den kommenden Jahren – in Verbindung mit den Bemühungen zur Umsetzung der definierten Standards – konsequent weiterzuentwickeln.

8.1.2.4 *Maßnahmen im Bereich flexibler Bedienungsformen*

Flexible Bedienungsformen (d.h. Bedarfsverkehre wie AST) sollen dort zum Einsatz kommen, wo die Nachfrage den Einsatz von Bussen nicht rechtfertigt, es aber dennoch ein Angebot (z.B. als Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge – vgl. Kapitel 6.4.1) vorzuhalten gilt. Systemvorteil flexibler Bedienungsformen ist, dass Kosten (weitestgehend) nur dann entstehen, wenn Fahrten auch tatsächlich nachgefragt werden.

Es ist jedoch in Bezug auf die Einrichtung von Bedarfsverkehren darauf hinzuweisen, dass sie kein Patentrezept darstellt, mit dem sich im Bereich der lokalen Verkehre automatisch Einsparungen erzielen lassen. Ein bedarfsgesteuerter Verkehr ist vielmehr nur dort wirklich als wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll anzusehen, wo eine entsprechend geringe Verkehrsnachfrage vorherrscht.

Diese Aussage macht deutlich, dass auch die Entscheidung darüber, ob ein Angebot im Regelbetrieb mit Bussen oder als Bedarfsverkehr ausgestaltet werden soll, nur auf der Basis verlässlicher Nachfragedaten vernünftig getroffen werden kann.

Ab welcher Fahrgastnachfrage (ab welchem „Schwellenwert“) der Einsatz einer bestimmten Bedienungsform als sinnvoll anzusehen ist, d.h. ab welcher Fahrgastzahl z.B. eine Flexibilisierung des Angebotes in Erwägung gezogen werden sollte, lässt sich pauschal nicht festlegen. Die Entscheidung bezüglich des Verkehrsmiteinsatzes wird für das jeweilige Angebot im Rahmen der Detailplanung im konkreten Einzelfall auf Grundlage einer Betrachtung der spezifischen Situation vor Ort zu treffen sein.

Mit der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV sollen auch Handlungsempfehlungen für die künftige Gestaltung der flexiblen Verkehre im Verbundgebiet vorgelegt werden. Der RNV arbeitet als lokaler Partner an der Ausgestaltung dieser Empfehlungen mit, ihm obliegt auch die Umsetzung von Empfehlungen, die im Sinne des Kreises sind.

Bei der weiteren Konkretisierung der Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Angebot (vgl. Kapitel 8.1.3) werden – ähnlich wie bei den Angeboten im Busbereich – insbesondere die Angebote im Früh- und Spätverkehr sowie die flexiblen Fahrtenangebote an den Wochenenden auf den Prüfstand kommen.

Eine zusätzliche planerische Aufgabe wird es auch sein, eine Flexibilisierung weiterer, bislang im „Regelverkehr“ mit Bussen bedienter Angebote zu prüfen. Insbesondere für Buslinien mit Erschließungsfunktion, die derzeit keine klare Angebotsstruktur aufweisen¹⁰⁵ (wie z.B. die Linie MR-52), werden die Möglichkeiten einer Umstrukturierung wie z.B. die Einrichtung eines Richtungsbandbetriebes zu untersuchen sein.

Bei einem **Richtungsbandbetrieb** werden die Merkmale des Linienbetriebes, der durch regelmäßige Fahrtenfolge und durch eine feste Route gekennzeichnet ist, mit denen der freien Bedarfssteuerung, also mit der individuellen Bedienung und der freien Beweglichkeit der Fahrzeuge, verbunden. Wie der Begriff „Richtungsband“ bereits andeutet, erfolgt die Bedienung der Haltestellen hierbei entlang einer vorgegebenen Linie und somit auf dem kürzesten Weg. Zusätzlich werden bei Bedarf (bei Anmeldung) auch Haltestellen abseits der Hauptstrecke bedient.

Eine weitere mögliche Betriebsform ist der **Flächenbetrieb**. Er stellt die Betriebsform mit den meisten Freiheitsgraden dar.

Neben einer reinen Bedienung nach Anmeldung eines Fahrtwunsches existieren hier innerhalb des Bedienungsgebietes weder räumliche noch zeitliche Einschränkungen. Des Weiteren gibt es auch keine vorgeschriebenen Haltestellen. Alle Orte des Gebietes können als Ein- bzw. Ausstiegspunkt genutzt werden. Diese Tatsache verdeutlicht den engen Zusammenhang zum Individualverkehr und somit den entscheidenden Vorteil dieser Betriebsform.

Ein Einsatz des Flächenbetriebs ist aufgrund seiner großen Freiheiten jedoch nur bei sehr geringer und ungerichteter Verkehrsnachfrage sinnvoll. Hier gilt es je nach Situation individuell zu entscheiden, ob ein Flächenbetrieb zum Einsatz kommen kann (z.B. auf Teilstücken der Linie MR-52).

¹⁰⁵ d.h. viele verschiedene Linienwege, unregelmäßiges Fahrtenangebot, etc.

8.1.2.5 *Ergänzende Angebote*

Als ergänzende Angebote zum „Regel“-ÖPNV kommen insbesondere **Bürgerbus-Systeme** in Frage.

Über die Einrichtung des Bürgerbusses Weimar als Pilotprojekt wurde bereits berichtet. Aufbauend auf den Ergebnissen des dortigen Probetriebes sind die Voraussetzungen für einen dauerhaften Betrieb solcher Systeme auch in anderen Kommunen des Kreisgebietes zu beurteilen.

Allerdings ist klarzustellen, dass der Einsatz von ergänzenden Angeboten wie Bürgerbussen ohne das Engagement der Kommunen und ehrenamtlicher Fahrer nicht möglich ist.

Von Seiten des RNV und des Kreises kann Unterstützung bei der Planung geleistet und ggf. auch eine Anschubfinanzierung gewährt werden. Eine flächendeckende, durch den RNV initiierte, geplante und finanzierte Einführung von Bürgerbus-Systemen im Kreisgebiet wird es jedoch nicht geben.

Neben dem Einsatz eines Bürgerbusses könnten auch die Voraussetzungen für den Einsatz weiterer ergänzender Angebote, die nicht zu den „üblichen“ Bedienungsformen des ÖPNV zu zählen sind, geprüft werden.

Als Erstes kann hier das **Car-Sharing**¹⁰⁶ genannt werden. Angefangen als Mobilitätsmöglichkeit in Großstädten gibt es mittlerweile immer mehr Versuche, Car-Sharing auch im ländlichen Raum zu etablieren.

Car-Sharing könnte, sofern die ÖPNV-Aufgabenträger mit Car-Sharing-Anbietern kooperieren, ggf. auch einen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum darstellen.

Für die Zukunft interessant sind unter Umständen auch Ansätze zur **Vermittlung von Fahrgemeinschaften** im ländlichen Raum. So könnte z.B. eine Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen, die Fahrgemeinschaften vermitteln, ein sinnvolles Mittel zur Ergänzung des ÖPNV-Grundangebotes darstellen. Durch eine Verknüpfung mit der Taxileitstelle könnte dem Fahrgast ein noch breiteres Spektrum an Angeboten zur Verfügung gestellt werden.

In Bezug auf neue Ansätze für derartige ergänzende Angebote ist jedoch anzumerken, dass die bislang realisierten Modellprojekte oftmals nicht die gewünschten Ergebnisse erzielen konnten und hier noch weiterer Forschungsbedarf besteht, bevor praxistaugliche Lösungen für eine dauerhafte, sinnvolle Ergänzung des Angebotes auch im Landkreis Marburg-Biedenkopf zur Verfügung stehen.

In Zusammenhang mit dem Thema Vermittlung von Fahrgemeinschaften ist auch auf das in Kapitel 8.4.4 behandelte Pendlerportal Hessen hinzuweisen.

¹⁰⁶ CarSharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen (Quelle: <http://www.carsharing.de/>)

8.1.2.6 *Liniensteckbriefe*

Als Anlage zur Angebotskonzeption (vgl. Anhang IX) liegen dem Nahverkehrsplan Liniensteckbriefe bei, die eine Übersicht über die derzeitige und künftige Ausgestaltung der lokalen Bus- und AST-Linien liefern sollen.

Diese Liniensteckbriefe umfassen folgende linienspezifischen Informationen:

- Liniennummer
- Linienverlauf
- Einstufung in die Netzebenen im NVP 2004 – 2008¹⁰⁷
- Einstufung in die Netzebenen im Rahmen der Fortschreibung
- Verknüpfungspunkte gemäß Fahrplanbuch 2010
- Maßgebliche Verknüpfungspunkte zukünftiges Angebot
- Aktuelles Angebot
 - Bedienungszeitraum
 - Grundtakt in Minuten / Anzahl Fahrten
- Zukünftiges Angebot
 - Bedienungszeitraum und Takt
- Prüfauftrag Detailuntersuchung

¹⁰⁷ Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 – 2008

8.1.3 Auftrag Detailplanung

Es wurde bereits mehrmals darauf hingewiesen, dass eine detaillierte Angebotsplanung erst dann sinnvoll durchgeführt werden kann, wenn verlässliche Nachfragedaten vorliegen. Eine solche fundierte Datenbasis lag zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes noch nicht vor.

Zudem ist es auch nicht als Aufgabe eines Nahverkehrsplanes, der einen Rahmenplan darstellt und lediglich die grundlegenden Anforderungen an die künftige Ausgestaltung des ÖPNV zu definieren hat, anzusehen, eine detaillierte Angebotsplanung – z.B. auf der Ebene einzelner Zeitlagen und Fahrten – durchzuführen.

In einem Nahverkehrsplan können die für die kommenden Jahre vorzusehenden Maßnahmen lediglich grob skizziert werden. Er bildet damit die Basis und den Rahmen für die detaillierte Gestaltung des Angebotes während seiner Laufzeit.

Sobald die im Zuge der Verbunderhebung erfassten Daten zur Verfügung stehen, sollte die Detailplanung, d.h. die grundlegende Überprüfung des heutigen Angebotes im Sinne der mit diesem Nahverkehrsplan festgelegten Ziele und Anforderungen, erfolgen. Die Ergebnisse bilden dann auch die Basis für die anstehenden Neuvergaben von Linienbündeln.

Bei der Ausarbeitung der detaillierten Planung sind neben funktionalen und nachfrageseitigen Aspekten auch wirtschaftliche Belange mit zu beachten.

So ist bei der Gestaltung des konkreten Fahrtenangebotes darauf hinzuwirken, dass eine optimierte Umlaufgestaltung, die einen möglichst effizienten Einsatz der vorhandenen Fahrzeuge sicherstellt, möglich ist.

8.2 Infrastrukturelle Maßnahmen

Neben der angedachten Entwicklung des Verkehrsangebotes spielt auch die Entwicklung der ÖPNV-relevanten Infrastruktur eine wichtige Rolle im Rahmen der Angebotskonzeption.

Im Kapitel „Infrastrukturelle Maßnahmen“ sollen zum einen die Maßnahmen, die in den kommenden Jahren auf Verbundebene (vgl. Kapitel 8.2.1 „Modernisierung von Stationen“) und auf kommunaler Ebene (vgl. Kapitel 8.2.2 „Geplante Investitionsmaßnahmen auf kommunaler Ebene“) umgesetzt werden sollen, nachrichtlich dargestellt werden.

Zum anderen sollen auch die Vorschläge für die Neueinrichtung bzw. Verlegung von Haltestellen, die im Rahmen der Analyse der Erschließungsqualität (vgl. Kapitel 4.1) ausgearbeitet oder durch Stellungnahmen der Anhörungsberechtigten angeregt wurden, in diesem Abschnitt als Maßnahmen zur Prüfung vorgeschlagen werden.

8.2.1 Modernisierung von Stationen

Die Modernisierung von Stationen entlang einer Bahnlinie erfolgt in der Regel auf Grundlage einer entsprechenden Rahmenvereinbarung.

Diese Vereinbarungen regeln die Zusammenarbeit der relevanten Akteure (z.B. Verbund, lokaler Aufgabenträger, DB Station & Service, Anrainerkommunen) bei der gemeinsamen Planung, Finanzierung und Umsetzung der angestrebten Modernisierung und Qualitätsverbesserung von Verkehrsstationen.

Mittlerweile liegt eine neue Rahmenvereinbarung Hessen für die Modernisierung von Stationen vor, die auch drei Verkehrsstationen im Landkreis Marburg-Biedenkopf betrifft.

Diese Rahmenvereinbarung umfasst konkret die folgenden Maßnahmen:

Verkehrsstation	Maßnahmenteile mit Finanzierung LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung)	Maßnahmenteile mit Finanzierung Landes- und kommunale Mittel	LuFV gesamt (TEUR)	GVFG gesamt (TEUR)	Gesamtwertumfang (TEUR)
Bürgeln	Bahnsteig 2 + Beleuchtung; Treppen; Wetterschutzhaus	Vorschlag: Bahnsteig 1 + Beleuchtung;- 2-Wetterschutzhäuser	823	0	823
Cölbe	-----	Bahnsteig 2 (Gleis 333+334), Treppe zum Bahnsteig 2; Wetterschutz (Rückbau alter DB Pluspunkt - Neubau 2 Wetterschutzhäuser)	0	1.256	1.256
Niederwalgern	Neubau Bahnsteig 3 + Beleuchtung	Bahnsteig 1 + 2 + Beleuchtung	1.211	742	1.953
Summe:			2.034	1.998	4.032

Abb.: Projekte aus der Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von Stationen, Quelle: RMV

Als weitere infrastrukturelle Maßnahme, die als Ergebnis der Prüfung der Stellungnahmen zur 1. Anhörung durch den RNV unterstützt wird, soll eine Verbesserung der „Unterstell-Situation“ am Bahnhof Wallau angestrebt werden.

8.2.2 Geplante Investitionsmaßnahmen auf kommunaler Ebene

Welche Maßnahmen die Kommunen des Kreises in den kommenden Jahren umsetzen möchten, lässt sich gut anhand der gestellten Anträge auf Fördermittel nachvollziehen.

Gemäß den gestellten Anträgen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) haben die Kommunen für den Zeitraum 2012 bis 2016 folgende ÖPNV-bezogene Investitionen geplant:

Kommune	Maßnahme / Bemerkung		geschätzte Bruttokosten
Stadt Amöneburg	Eine Warthalle Ritterstraße	Neubau	14.000,- €
	Eine Warthalle Bahnhof	Ersatz	17.000,- €
	Zwei Warthallen Mardorf "Auf dem Gansacker"	Ersatz	34.000,- €
	Eine Warthalle Roßdorf "Am See"	Ersatz	17.000,- €
Gemeinde Angelburg	-	-	-
Gemeinde Bad Endbach	Eine Warthalle Hartenrod-Langwiese	Neubau	14.000,- €
	Eine Warthalle Harte.-Hartenroder Str.	Neubau	14.000,- €
	Eine Warthalle Schlierbach-Brunnenstr.	Umbau	7.000,- €
Stadt Biedenkopf	Zwei Warthallen Eckelshausen	Neubau	28.000,- €
	Sanierung Haltepunkt Wallau	Maßnahme Dritter	nicht bekannt
Gemeinde Breidenbach	-	-	-
Gemeinde Cölbe	Eine Warthalle C.-Sägewerk	Neubau	14.000,- €
	Eine Warthalle C.-Kirchweg	Neubau	14.000,- €
	Eine Warthalle Bürgeln-Rennweg	Ersatz	17.000,- €
	Eine Warthalle Reddehns-Karlstr.	Ersatz	17.000,- €
	Buswendeschleife in C.-Schwarzenborn	Neubau	139.000,- €
Gemeinde Dautphetal	Zwei Warthallen D.-Rathaus	Neubau	28.000,- €
Gemeinde Ebsdorfergrund	Eine Warthalle Wittelsberg-Am Stengler	Ersatz	17.000,- €
	Eine Warthalle Wittelsberg-Hirtenwiesenstr. II	Ersatz	17.000,- €
Gemeinde Fronhausen	Eine Warthalle Oberwalgern-Bürgerhaus	Ersatz	17.000,- €
	Einrichtung eines P&R/B&R-Platzes	noch nicht beantragt	
Stadt Gladenbach	Sanierung & Erweiterung des ZOB/Marktplatz	-	215.000,- €
Stadt Kirchhain	Eine Warthalle Kleinseelheim-Schöne Aussicht	Neubau	14.000,- €
	ZOB Bahnhof Kirchhain	Neubau	nicht bekannt
Gemeinde Lahntal	-	-	-
Gemeinde Lohra	Busbegegnungsplatz "Grünes Tor"	Neubau	330.000,- €
Gemeinde Münchhausen	Eine Warthalle Niederasphe-Raiffeisenstr.	Ersatz	17.000,- €
	Eine Warthalle Niederasphe-Oberaspher Str.	Neubau	14.000,- €
	Eine Warthalle Wollmar-Schillerhöfe	Neubau	14.000,- €
	Eine Warthalle Wollmar-Grabenstr.	Neubau	14.000,- €
Stadt Neustadt	Anlage eines P&R/B&R-Platzes am Bf Neustadt	Neubau	nicht bekannt
Stadt Rauschenberg	Eine Warthalle S.-Kardinal-v-Galen-Str.	Neubau	14.000,- €
Gemeinde Steffenberg	Eine Warthalle Niedereisenhsn-Eisenhäuser Str.	Ersatz	17.000,- €
	Eine Warthalle Quotshausen-Am Loh	Neubau	14.000,- €
	Aufweitung einer Busbucht	Träger offen	78.500,- €
Gemeinde Weimar	-	-	-
Stadt Wetter	-	-	-
Gemeinde Wohratal	-	-	-

Abb.: Vorgesehene Investitionen der Kommunen im Zeitraum 2012 – 2016 laut gestellten GVFG/FAG-Anträgen

8.2.3 Planungen zur künftigen Erschließung

Im Rahmen der Mängelanalyse wurde untersucht, wie gut die Siedlungsflächen des Kreises durch ÖPNV-Zugangsstellen erschlossen sind (vgl. Kapitel 4.1).

Die Analyse ergab, dass die Siedlungsflächen insgesamt gut erschlossen sind und die Mehrzahl der außerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen liegenden Bereiche kein Potential aufweisen, das eine konkrete Maßnahme zur Beseitigung der jeweiligen Erschließungslücke rechtfertigen würde.

Ein paar der identifizierten Erschließungslücken betreffen jedoch auch Siedlungsbereiche, in denen durchaus ausreichende Nachfragepotentiale zu vermuten sind. Für diese vereinzelt Fälle galt es zu prüfen, ob Maßnahmen zur Beseitigung der Lücken als sinnvoll anzusehen sind und sich mit vertretbarem Aufwand beseitigen ließen.

Nachfolgend werden die Vorschläge für Maßnahmen aufgelistet, bei denen diese erste Prüfung zu einem positiven Ergebnis kam und die daher näher untersucht werden sollten:

Gemeinde - Ortsteil	Lage des nicht erschlossenen Bereiches	Vorschlag zur näheren Prüfung
Biedenkopf - Breidenstein	westlicher Siedlungsbereich	Neuen Halt an der B 253 zur Erschließung des Gewerbegebietes prüfen (Linie MR-52).
Dautphe - Dautphe	westlicher Siedlungsbereich	Zusätzlichen Halt der Linie MR-55 zur Erschließung des westlichen Siedlungsbereiches einrichten.
Ebsdorfergrund - Leidenhofen	östlicher Siedlungsbereich	Haltestelle Leidenhofen Sigurdallee: Reaktivierung und Bedienung über Linie MR-35 prüfen.
Kirchhain - Kirchhain	nördlicher Siedlungsbereich	Neuen Bedarfshalt (Linie MR-71) an der Röthestraße (z.B. Ecke Auf dem Vogelsang) einrichten.
	östlicher Siedlungsbereich	Neuen Bedarfshalt (Linie MR-71) an der Langensteiner Straße (z.B. Ecke Brüder-Grimm-Straße) einrichten.

Abb.: Vorschläge zur Beseitigung von Erschließungslücken

Nachfolgend sind auch weitere Vorschläge für Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Erschließung des Kreisgebietes aufgelistet, die es gemäß der Prüfung und Bewertung der Stellungnahmen zu den beiden Anhörungsrunden (vgl. Kapitel 1.4.2) näher zu beleuchten gilt:

- Wie im Zuge der Prüfung und Bewertung der Stellungnahmen zur 1. Anhörung (vgl. Anlage I) festgelegt, soll die Zwischenlösung der Verlegung der Amöneburger Haltestelle „Ritterstraße“ etwas weiter aus der Kernstadt heraus als eine Langzeiterprobung angesehen werden, die gegebenenfalls zu einer endgültigen Verlegung führen könnte.
Damit verbunden ist auch die Einrichtung eines Shuttle-Services für Schüler zu prüfen.
- Die künftige Erschließung von Biedenkopf durch den ÖPNV ist planerisch neu zu überdenken. Im Zuge einer Umgestaltung könnte gemäß Stellungnahme zur 1. Anhörung eine Belebung der Innenstadt von Biedenkopf durch eine geänderte Linienführung des ÖPNV geprüft werden.
- Es ist die Verlegung des Verknüpfungspunktes in Lohra in den Bereich des Bahnhofes zu prüfen, um die Gefährdung der Fahrgäste beim Umsteigen zu verringern und Betriebskosten einzusparen.

8.3 Maßnahmen im Bereich Stadt-Umland-Verkehre

Die sinnvolle Gestaltung und Verknüpfung der Verkehre zwischen der Stadt Marburg und dem Umland ist eine wichtige Aufgabe, die der städtische Aufgabenträger und der RNV gemeinsam wahrzunehmen haben. Dies gilt umso mehr, als mit der separaten Fortschreibung nunmehr getrennte Nahverkehrspläne für Stadt und Landkreis vorliegen.

Um der hohen Bedeutung der Stadt-Umland-Verkehre gerecht werden zu können, wurde nicht nur eine ausführliche Analyse des städtischen NVP im Zuge der Bestandsaufnahme durchgeführt (vgl. Kapitel 2.7), sondern es wurde über die beiden Anhörungsrunden hinaus am 10.08.2010 auch ein Abstimmungsgespräch mit Vertretern des städtischen Aufgabenträgers geführt.

Die in den nachfolgenden Abschnitten beschriebenen Maßnahmen im Bereich Stadt-Umland-Verkehre geben die Grundzüge der bei diesem Gespräch getroffenen Vereinbarungen wider.

8.3.1 Ausbau des Verknüpfungspunktes Marburg Süd

Bereits heute kommt dem Bahnhof Marburg Süd eine wichtige Funktion in Bezug auf die Verknüpfung der Stadt-Umland-Verkehre zu.

Diese Funktion soll in den kommenden Jahren weiter gestärkt, der Bahnhof Marburg Süd als Verknüpfungspunkt zwischen lokalen und städtischen Verkehren weiter ausgebaut werden.

In Bezug auf den Ausbau des Verknüpfungspunktes lassen sich die Aspekte

- Ausweisung als RE-Halt,
- Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und
- Stärkung der Verknüpfungsfunktion

thematisieren.

In Zusammenhang mit dem Thema Ausbau soll an dieser Stelle auch noch auf den Wunsch, die aus Norden nach Marburg führenden Bahnlinien über den Hauptbahnhof hinaus zum Bahnhof Marburg Süd zu verlängern, hingewiesen werden.

Eine Verlängerung ist gerade auch im Hinblick auf die Schülerbeförderung interessant und könnte einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Innenstadtachse leisten.

8.3.1.1 RE-Halt

Eng verknüpft mit den Planungen für einen Ausbau des Bahnhofes Marburg Süd ist die Forderung, den Bahnhof als RE-Halt auszuweisen.

Die Entscheidung darüber, ob eine Ausweisung als RE-Halt erfolgt, liegt zwar nicht beim Landkreis. Die entsprechende Forderung soll jedoch dessen ungeachtet in der

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Marburg-Biedenkopf 2012 – 2016 verankert werden, um die Kommunikation des Anliegens an die Entscheidungsträger zu unterstützen.

Eine entsprechende Forderung wurde auch bereits durch die Stadt Marburg in ihrem neuen Nahverkehrsplan¹⁰⁸ formuliert.

Bei der Abwägung, ob diese Forderung umgesetzt werden soll, ist allerdings auch die durch einen zusätzlichen Halt entstehende Verlängerung der Fahrzeiten für alle Fahrgäste als negativer Aspekt mit zu berücksichtigen.

8.3.1.2 *Aufwertung des Bahnhofsumfeldes*

Das Umfeld des Bahnhofes Marburg Süd ist im derzeitigen Zustand nicht geeignet, die Funktion des Haltes als Umsteigeknoten zu unterstreichen.

Der bauliche Zustand der Anlagen, die unsicheren Laufwege und fehlende Unterstellmöglichkeiten zeigen, dass eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes dringend erforderlich ist, damit ein attraktiver Umsteigepunkt mit der geplanten hohen Bedeutung innerhalb des Netzes entstehen kann.

Der Ausbau der Station sowie die Aufwertung ihres Umfeldes sind daher in enger Abstimmung mit dem städtischen Aufgabenträger konsequent zu fordern und voranzutreiben.

8.3.1.3 *Stärkung der Verknüpfungsfunktion*

Im Zusammenhang mit der Neuplanung des Bahnhofsvorplatzes ist auch zu prüfen, ob die Linien MR-72 und MR-76 aus der Stadt abgezogen werden könnten.

Generell soll, um eine Überlastung der Innenstadt-Achse zu verhindern, geprüft werden, welche der Linien aus der Region (außerhalb der Hauptverkehrszeit) am Bahnhof Marburg Süd mit Übergang zum städtischen Busverkehr enden könnten.

Neben der Entlastung der Innenstadt-Achse hätte das „Brechen“ von Linien am Bahnhof Marburg Süd auch einen weiteren positiven Effekt: Durch eine Stärkung der Verknüpfungsfunktion des Knotens könnte es möglich sein, mit Hilfe sinnvoller Übergänge zwischen städtischen und regionalen Verkehren Betriebsleistung einzusparen.

¹⁰⁸ Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009 – 2014

8.3.2 Weitere Maßnahmen im Bereich Stadt-Umland-Verkehre

Neben dem Ausbau des Verknüpfungspunktes Marburg Süd lassen sich im Zusammenhang mit der Optimierung der Verkehre zwischen der Stadt Marburg und ihrem Umland auch noch – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – eine Reihe weiterer Aspekte und Maßnahmen benennen, die es in den kommenden Jahren gemeinschaftlich voranzutreiben gilt. So z.B.

- die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes,
- der Aufbau eines Fahrgastinformationssystems
- die Anbindung der Lahnberge und
- die Optimierung der Schülerverkehre zwischen Stadt und Landkreis.

8.3.2.1 *Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes*

Es erfolgt nun die Umsetzung der lange geplanten Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Marburg. Diese mehrere Bauphasen umfassende Maßnahme, die sich über mehrere Jahre hinziehen wird, stellt auch die ÖPNV-Planung des Kreises vor die Herausforderung, das Fahrtenangebot an die jeweilige Situation vor Ort anzupassen und auf Engpässe zu reagieren. Hier ist eine enge Abstimmung zwischen Stadt und Landkreis erforderlich.

Als Ergebnis der Umgestaltung wird auf dem Bahnhofsvorplatz ein zentraler Abfahrtsbereich mit sechs Abfahrtspositionen, von denen zwei Abfahrtspositionen für die Busse aus der Region vorgesehen sind, entstehen.

Allerdings werden die Busse an diesen Positionen nur zum Ein- und Aussteigen, nicht aber während längerer Wartezeiten stehen können. Hier ist im Zuge der Planungen auf die Bereitstellung geeigneter Wartepositionen hinzuwirken, um nach Abschluss der Maßnahme einen reibungslosen Betriebsablauf sicherstellen zu können.

8.3.2.2 *Aufbau eines Fahrgastinformationssystems*

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Marburg ist auch die Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern geplant.

Hier sollten nach Möglichkeit, um eine bessere Sicherung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen, auch die Verspätungen der Bahn angezeigt werden.

Anzeigen sollen auch an weiteren zentralen Haltestellen der Stadt entstehen.

Die Fahrzeuge aus der Region, die im Auftrag des Regionalen Nahverkehrsverbandes innerhalb des Stadtgebietes unterwegs sind, sollten ebenfalls in das neue Fahrgastinformationssystem der Stadt Marburg eingebunden werden, damit eine umfassende Information der Kunden möglich wird.

8.3.2.3 *Anbindung Lahnberge*

Ein besonderes Thema im Kontext Stadt-Umland-Verkehre stellt die Anbindung der Lahnberge (Universität / Universitätsklinikum) dar. Mit dem Fahrplanjahr 2011 werden die Stadtwerke Marburg die Linie 9 zwischen der Innenstadt und den Lahnbergen auf einen 15-Minuten-Takt verdichten.

In Anbetracht der vielen Mitarbeiter des Klinikums und der Universität aus den Gemeinden des Landkreises wird auch häufig eine Erweiterung der Busverbindungen aus dem Umland gefordert.

Gemäß der Vorgabe, auf eine verbesserte Verknüpfung der Linien hinzuarbeiten und eine Parallelbedienung auch zwischen städtischen und aus dem Landkreis „einbrechenden“ Verkehren zu vermeiden, sollte hier alternativ auch die Einrichtung von zusätzlichen Übergangsmöglichkeiten an der Haltestelle Hölderlinstraße in Erwägung gezogen werden.

8.3.2.4 *Optimierung der Schülerverkehre zwischen Stadt und Landkreis*

Es wurde im Rahmen der Anhörungen sowie der Abstimmung zwischen Stadt und Landkreis darauf hingewiesen, dass die Beförderung von Schülern derzeit nicht ausreichend koordiniert wird, wodurch immer wieder Engpässe innerhalb des städtischen Netzes entstehen.

Um dies in Zukunft zu vermeiden, ist eine Konzeption für Schülerverkehre zwischen Stadt und Landkreis auszuarbeiten.

Zudem ist die Abstimmung zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern und den Schulen – auch und insbesondere den städtischen Schulen – zu intensivieren (vgl. auch Kapitel 8.1.2.3). Ggf. sollten auch die Schulämter in die Koordination mit einbezogen werden.

8.4 Sonstige Maßnahmen

Zusätzlich zu den angebotsseitigen sowie den infrastrukturellen Maßnahmen soll während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes auch noch eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt werden, die sich keiner der beiden genannten Kategorien zuordnen lassen.

Diese werden nachfolgend unter dem Titel „sonstige Maßnahmen“ beschrieben. Das Kapitel umfasst folgende Abschnitte:

- Vergabe von Liniennummern
- Integration des FiftyFifty-Taxi in den AST-Verkehr
- Dynamische Fahrgastinformation
- Beitritt zum Pendlerportal Hessen
- Marketing

8.4.1 Vergabe von Liniennummern

Das Regierungspräsidium Gießen hat angeregt, im Zuge der Planungen zum Nahverkehrsplan sowie zu Neuausschreibungen die für SPNV-Linien verwendeten Liniennummern nicht auch für Buslinien zu verwenden.

Derzeit bestehen folgende Überschneidungen in Bezug auf die Liniennummern:

SPNV		Bus / AST	
RMV 30	"Main-Weser-Bahn" (Kassel -) Neustadt - Marburg - Gießen - Frankfurt	MR-30	Gladenbach - Kirchvers - Lohra - Niederwalgern - Wenkbach
RMV 42	"Burgwaldbahn" (Frankenberg -) Münchhausen - Marburg	MR-42	Angelburg - Bottenhorn - Bad Endbach
RMV 43	"Obere Lahntalbahn" (Erndtebrück - Bad Laasphe -) Wallau - Marburg	MR-43	Hartenrod - Günterod - Bottenhorn - Weidenhausen - Gladenbach

Abb.: Überschneidungen Bahnlinien- und Busliniennummern

Der Regionale Nahverkehrsverband teilt die Einschätzung des Regierungspräsidiums, dass derartige Überschneidungen in Zukunft vermieden werden sollten. Die heute praktizierte Verwendung der gleichen Liniennummern für SPNV- und BPVN-Produkte widerspricht auch der definierten Anforderung (vgl. Kapitel 6.2 „Anforderungen an das Liniennetz und den Verkehrsmiteinsatz“), dass das Liniennetz im Kreisgebiet für den Fahrgast möglichst leicht nachvollziehbar sein soll.

Auch wenn im Zuge einer Umbenennung umfangreichere Änderungen – z.B. an den Haltestellenschildern – durchgeführt werden müssen, soll die Anregung dennoch im Zuge der Neuvergabe der betreffenden Buslinien umgesetzt werden.

Bei der Umbenennung der Buslinien ist darauf zu achten, dass die durch den Nahverkehrsplan 2004-2008 vorgegebene Bezeichnungssystematik für Bus-/AST-Linien¹⁰⁹ eingehalten wird.

8.4.2 Integration des FiftyFifty-Taxi in den AST-Verkehr

Die Konzeption für das FiftyFifty-Taxi-Angebot des Regionalen Nahverkehrsverbandes Marburg-Biedenkopf (vgl. Kapitel 2.3.5.1) wurde in den vergangenen Jahren bereits mehrfach geändert.

Die aktuellen Nutzerzahlen sollten als Anlass genommen werden, das Angebot und die Zugangsbedingungen erneut auf den Prüfstand zu stellen. Dabei sollte auch eine Integration des Angebotes in den AST-Verkehr in Erwägung gezogen werden.

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass es im Rahmen der generellen Überplanung des Angebotes vermutlich zu einer Beschränkung des Fahrtenangebotes im Spätverkehr kommen wird und sich daher die Voraussetzungen für eine Integration verschlechtern könnten.

8.4.3 Dynamische Fahrgastinformation

Bei der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) werden Echtzeitdaten zum Verkehrsangebot an den Fahrgast weitergegeben – z.B. über stationäre Abfahrtsanzeigen an den Bahnhöfen und Haltestellen.

Die dynamische Fahrgastinformation ermöglicht es dem Kunden, seinen Weg und die Wahl seines Verkehrsmittels gegebenenfalls der aktuellen Situation anzupassen oder die entstehende Wartezeit sinnvoll anders zu nutzen. Die durch dynamische Fahrgastinformation erreichte höhere Transparenz bei Fahrplanabweichungen und Störungen führt i.d.R. zu einer verbesserten Akzeptanz des ÖPNV.¹¹⁰

Nach und nach werden im RMV-Gebiet immer mehr verkehrlich wichtige Verknüpfungspunkte mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet.¹¹¹

Über die Planungen der Stadt Marburg zum Aufbau eines Fahrgastinformationssystems wurde bereits berichtet (Kapitel 8.3.2.2).

Als Maßnahme zur Verbesserung der Fahrgastinformation im Landkreis Marburg-Biedenkopf ist anzustreben, auch außerhalb der Stadt Marburg an zentralen Umsteigepunkten Anzeigetafeln für dynamische Fahrgastinformationen einzurichten.

¹⁰⁹ Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004 – 2008, S. 77

¹¹⁰ <http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de/index.php?id=58>

¹¹¹ RMV-Qualitätsbericht 2009. RMV-Infobrief Nr.3; 06/10

An dieser Stelle sollen explizit die Verknüpfungspunkte

- Stadtallendorf Bahnhof und
- Gladenbach Busbahnhof

erwähnt werden.

Die Ausstattung dieser beiden Verknüpfungspunkte mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen sollte als Pilotprojekt realisiert werden, um den Weg für die Einrichtung von DFI-Anzeigen auch an anderen wichtigen Stationen und Haltepunkten im Kreisgebiet zu ebnen.

Die dynamische Fahrgastinformation erfordert, dass die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge Echtzeitdaten liefern können. D.h. sie müssen über eine entsprechende Ortungs- und Kommunikationsausrüstung verfügen.

Stehen Echtzeitdaten für die DFI zur Verfügung und sind die Fahrzeuge mit der erforderlichen Technik ausgerüstet, so bieten sich über die Bereitstellung von Informationen weitere Möglichkeiten, die Qualität des ÖPNV aus Kundensicht zu verbessern – z.B. im Bereich Anschlusssicherung. Es ist zu prüfen, inwiefern diese zusätzlichen Optionen in Zukunft genutzt werden können.

8.4.4 Beitritt des Landkreises Marburg-Biedenkopf zum Pendlerportal Hessen

Das Pendlerportal ist eine internetbasierte Plattform zur Bildung von Fahrgemeinschaften unter Berufspendlern, die von den Kunden kostenlos genutzt werden kann. In verbindlicher und langfristiger Kooperation mit Gebietskörperschaften (Landkreisen und Bundesländern) und Verkehrsverbänden wird mit dem Pendlerportal das Ziel verfolgt, das Verkehrsaufkommen zu verringern, die Umwelt zu schonen und die privaten Treibstoffkosten zu reduzieren.

Für Anbieter und Nutzer lässt sich das Pendlerportal in drei Schlagworten zusammenfassen:

- die CO₂-Belastung verringern und damit die Umwelt schützen,
- die Energiekosten senken sowie
- den Berufsverkehr entlasten.

Die Basis des Pendlerportals stellt ein zentrales Verteilerportal mit kartenbasierter Nutzerführung dar. In diesem werden Regionen, die ein Pendlerportal betreiben, farblich hervorgehoben.

Die Suchmaske des Portals ist den Bedürfnissen regelmäßiger Pendler angepasst. Bei der Darstellung der Suchergebnisse haben ÖPNV-Verbindungen oberste Priorität und werden dementsprechend an erster Stelle angezeigt. Diese ÖPNV-Integration ist möglich, da die Angaben eines Nutzers an die regionale Fahrplanauskunft übergeben werden.

Der große Vorteil des Pendlerportals ist es somit, dass es sich ausdrücklich nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung der örtlichen ÖPNV-Angebote versteht. Das gemeinsame Ziel zahlreicher Partnerschaften und Kooperationen ist es, den Bürgern eine Alternative zum Individualverkehr anzubieten.

Des Weiteren bietet das Portal die Möglichkeit einer direkten Kontaktaufnahme mit dem Anbieter über die „E-Mail senden“ Funktion.

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf wird dem Pendlerportal Hessen beitreten. Den Bürgern wird damit in Zukunft ein lokales Suchportal des Landkreises (z.B. über die Adresse www.marburg-biedenkopf.pendlerportal.de) zur Verfügung stehen.

8.4.5 Marketing

Eine wichtige Voraussetzung für die ÖPNV-Nutzung ist, dass die bestehenden Angebote den potentiellen Fahrgästen bekannt sind.

Ein gezieltes ÖPNV-Marketing ist daher unabdingbar. Insbesondere auf neue Angebote muss hingewiesen werden, um während der Einführungsphase Fahrgäste gewinnen zu können.

Besonderer Informationsbedarf besteht in Bezug auf neue flexible Angebote wie AST-Linien. Hier muss der Kunde nicht nur von der Existenz des Angebotes erfahren, sondern auch Informationen rund um die Buchung erhalten.

Der RNV Marburg-Biedenkopf hat mit der in Zusammenarbeit mit dem RMV erstellten Broschüre "Einsteiger-Informationen für Marburg-Biedenkopf"¹¹² bereits gezeigt, wie man den Kunden die Nutzung des ÖPNV anschaulich erläutern kann.

Als weitere Möglichkeiten, den Bekanntheitsgrad des vorhandenen ÖPNV-Angebotes zu erhöhen, können an dieser Stelle auch Bekanntmachungen in den Amtsblättern der Kommunen erwähnt werden.

Auch sie könnten insbesondere dazu beitragen, die Akzeptanz der AST-Angebote zu erhöhen, die in einigen Kommunen noch sehr gering ist.

Auch in Zukunft hat der RNV für das ÖPNV-Angebot im Kreis in solcher oder anderer Art und Weise Marketing zu betreiben.

¹¹² Broschüre als pdf-Datei auf rnv.marburg-biedenkopf.de

9 Maßnahmenwirkung

Beim Arbeitsschritt „Maßnahmenwirkung“ galt es, die in der Angebotskonzeption enthaltenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Wirkungen zu analysieren, um im Anschluss daran eine qualifizierte Bewertung des skizzierten Maßnahmenbündels (vgl. Kapitel 10) vornehmen zu können.

Im Fokus der Betrachtung standen bei der Analyse der Maßnahmenwirkung natürlich insbesondere die Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Angebot (vgl. Kapitel 8.1).

Da wie beschrieben die künftige Entwicklung des regionalen Busnetzes (vgl. Kapitel 8.1.1) zum Zeitpunkt der Ausarbeitung dieser NVP-Fortschreibung noch nicht absehbar war und auch die detaillierte Planung des künftigen lokalen Busangebotes noch nicht vorgenommen werden konnte, weil die hierfür erforderlichen Nachfragedaten noch nicht vorlagen (vgl. Kapitel 8.1.3), beschränkt sich die Beschreibung der Maßnahmenwirkungen auf qualitative Aussagen.

Die Umsetzung der infrastrukturellen und sonstigen Maßnahmen, welche die Angebotskonzeption neben den angebotsseitigen Maßnahmen auch beschreibt, wird zweifelsohne positive Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV im Landkreis haben. Sie ist damit indirekt auch nachfrage- und erlöswirksam.

Eine quantitative Abschätzung der Wirkungen dieser Maßnahmen konnte – sofern sie beim Stand der Planungen überhaupt sinnvoll und möglich gewesen wäre – im Zuge der Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes ebenfalls nicht vorgenommen werden.

Dessen ungeachtet können die nachfolgenden Ausführungen einen grundlegenden Eindruck vermitteln, wie sich die maßgeblichen Parameter

- Verkehrsnachfrage,
- Erlöse und
- Kosten

in den kommenden Jahren bei Entwicklung der Rahmenbedingungen und Umsetzung der Angebotskonzeption vermutlich verändern werden.

Die Untersuchung der Maßnahmenwirkung leistet damit dem Charakter des Nahverkehrsplanes als Rahmenplan genüge und bildet die Basis für die sich anschließende Maßnahmenbewertung.

9.1 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

9.1.1 Wirkungen der angebotsseitigen Maßnahmen

Mit der Auswahl von Szenario 2 wurde eine nachfragegerechte Anpassung des Bestandsangebotes beschlossen, die es im Zuge der Detailplanungen (vgl. Kapitel 8.1.3) zu konkretisieren und umzusetzen gilt.

Wie bereits bei der Beschreibung der Szenarien-Wirkung unter 7.2.2.3 ausgeführt, sollen bei der Umsetzung von Szenario 2 dadurch, dass die erforderliche Leistungsreduktion unter starker Berücksichtigung der Nachfrage erfolgen soll, die negativen Effekte auf die Fahrgastzahlen möglichst in Grenzen gehalten werden.

Indem dort, wo ein wirtschaftlicher Einsatz möglich ist, nachfrageschwache Relationen nicht gestrichen, sondern in Zukunft durch flexible Angebotsformen abgedeckt werden, lassen sich die Folgen der Leistungsanpassung vermutlich weiter mindern. Allerdings darf bei der Einschätzung der nachfrageseitigen Wirkungen dann nicht vergessen werden, dass eine Flexibilisierung des Angebotes aufgrund des Anmeldezwang, der bei flexiblen Bedienungsformen besteht und der eine Zugangsbarriere darstellt, die potentielle Nachfrage in noch geringerem Maße abgeschöpft werden kann als beim Einsatz von Bussen im Linienverkehr.

Auch werden bei Abbau nur schwach ausgelasteter Fahrten die Fahrgastzahlen auf den übergeordneten Netzebenen leicht zurückgehen, wenn diese nur wenig nachgefragten Fahrten als Zubringer fungierten, da dann auf manchen Relationen die gesamte Reisekette nicht mehr funktioniert.

Dieser negative Effekt ließe sich abschwächen, wenn durch eine konsequente Weiterentwicklung des Integralen Taktfahrplans (ITF) optimierte Anschlussverbindungen zur Verfügung gestellt werden könnten und dem Kunden somit trotz der Leistungsreduktion noch zahlreiche Fahrtmöglichkeiten für diverse Relationen angeboten werden.

Wie bei der Beschreibung der Szenarien bereits ausgeführt, werden sich jedoch auch durch die Berücksichtigung der Nachfragesituation, den verstärkten Einsatz flexibler Bedienungsformen sowie eine Optimierung der Anschlüsse Nachfrageeinbußen bei der Umsetzung des Szenarios 2 nicht gänzlich vermeiden lassen. Dies gilt umso mehr, je größer der Umfang der notwendigen Leistungsanpassungen letztlich ausfällt.

9.1.2 Wirkungen weiterer Maßnahmen

Neben den angebotsseitigen Maßnahmen beschreibt die Angebotskonzeption auch noch eine Reihe weiterer Maßnahmen – von infrastrukturellen Maßnahmen (Kapitel 8.2) über Maßnahmen im Bereich der Stadt-Umland-Verkehre (Kapitel 8.3) bis hin zu sonstigen Maßnahmen wie dem Aufbau einer dynamischen Fahrgastinformation (Kapitel 8.4.3).

Die Realisierung dieser Maßnahmen wird einen Beitrag dazu leisten, die Attraktivität des Systems öffentlicher Personennahverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf zu erhöhen. Eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wird sich letztlich auch in einer Steigerung der Fahrgastnachfrage niederschlagen – vorausgesetzt, das Fahrtenangebot entspricht den Bedürfnissen der Kunden.

Positive Effekte sind in Zusammenhang mit den skizzierten weiteren Maßnahmen insbesondere dann zu erwarten wenn es gelingt, die Qualität der Stadt-Umland-Verkehre in enger Zusammenarbeit mit dem städtischen Aufgabenträger nachhaltig zu verbessern.

Ein Ansteigen der Fahrgastnachfrage als Resultat einer Erschließung bislang nicht an den ÖPNV angebundener Siedlungsflächen ist hingegen kaum zu erwarten, da die Analyse der Erschließungsqualität keine größeren „Erschließungslücken“ erkennen ließ (vgl. Kapitel 4.1).

Von den sonstigen Maßnahmen sind mit Blick auf die Nachfrage vor allem die Ansätze zur Verbesserung der Fahrgastinformation sowie für den Auf- und Ausbau eines zielgerichteten ÖPNV-Marketings als interessant anzusehen.

9.1.3 Wirkungen der allgemeinen Entwicklungstrends

Die nachfrageseitigen Wirkungen, die eine Umsetzung der Angebotskonzeption mit sich bringen werden, werden überlagert durch die prognostizierten allgemeinen Entwicklungstrends, wie sie mit den Rahmenbedingungen für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis im Kapitel Bestandsaufnahme (vgl. Kapitel 2.1) aufgezeigt wurden.

Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage werden dabei wohl insbesondere folgende Aspekte haben:

- die Bevölkerungsentwicklung,
- die Entwicklung der Schülerzahlen,
- die Entwicklung der Arbeitsplatz- und Beschäftigungsstruktur und
- die wirtschaftliche Entwicklung.

9.1.3.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Anzahl der Bewohner eines Gebietes hat naturgemäß wesentlichen Einfluss auf die Gesamtgröße des Nachfragepotentials. Insofern ist die Bevölkerungsentwicklung als wichtiger Indikator für die Entwicklung der Nachfrage anzusehen.

Die Bestandsaufnahme beschrieb die Entwicklung der Einwohnerzahlen in den vergangenen Jahren und führte Prognosewerte für den weiteren Verlauf bis zum Jahr 2020 an (Kapitel 2.2.2). Demnach sind weitere Rückgänge zu erwarten, wenn auch keine dramatischen Einbrüche.

Die absoluten Zahlen sind jedoch in Bezug auf die nachfrageseitigen Wirkungen nur bedingt aussagekräftig, die Bevölkerungsentwicklung ist vielmehr auch im Kontext

des demografischen Wandels und der damit verbundenen Veränderung der Zusammensetzung der Altersstruktur in der Bevölkerung zu sehen.

Neben dem Bevölkerungsrückgang ist beispielsweise auch der Trend einer zunehmenden Überalterung der Bevölkerung zu beobachten. Dieser Trend wird sich auch in einem Wandel des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung bemerkbar machen und ist damit unmittelbar nachfragerrelevant.

Die Tendenz der zunehmenden Überalterung der Bevölkerung wird gerade in ländlich geprägten Räumen durch Wanderungsbewegungen weiter verstärkt.

Die demographische Entwicklung wird die Nachfrageentwicklung in vielfältiger Art und Weise beeinflussen. Die nachfrageseitigen Wirkungen der prognostizierten Trends überlagern sich gegenseitig und lassen sich daher in ihrer Gesamtheit nur schwer abschätzen.

9.1.3.2 *Entwicklung der Schülerzahlen*

Die Entwicklung der Schülerzahlen hängt eng mit der aufgezeigten Bevölkerungsentwicklung zusammen. Mit der zunehmenden Überalterung der Bevölkerung wird die Zahl der Einwohner im schulpflichtigen Alter in den kommenden Jahren naturgemäß ebenfalls sinken.

Unter Kapitel 2.2.8 wurden die Prognosedaten aus dem Schulentwicklungsplan vorgestellt, die bis zum Schuljahr 2014/15 einen Rückgang der Schülerzahlen an den allgemeinbildenden Schulen von rund 14 % prognostizieren¹¹³. Dieser Rückgang wird sich auch in einem Rückgang der Nachfrage in diesem Bereich bemerkbar machen.

Die Entwicklung der Schülerzahlen ist insbesondere deshalb als einer der entscheidenden Faktoren für die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage insgesamt anzusehen, weil die Nachfrage im Kreisgebiet maßgeblich¹¹⁴ vom Schülerverkehr getragen wird. Die Schüler stellen somit die wichtigste Kundengruppe dar, die dem ÖPNV zudem noch, da Schüler in der Regel keine Wahlfreiheit haben, (relativ) sicher ist.

Die Entwicklung der Nachfrage im Bereich Schülerverkehr wird allerdings nicht alleine durch die Zahl der Schüler bestimmt. Entwicklungen wie der Trend zum „Schultourismus“, die künftige Entwicklung der Schulstandorte und die zunehmende Verbreitung von Ganztags- und Betreuungseinrichtungen werden Auswirkungen sowohl auf den Beförderungsbedarf als auch auf die Nachfrageentwicklung haben.

Anders als die Schülerbeförderung könnte die durch den Ausbildungsverkehr generierte Nachfrage hingegen in den kommenden Jahren leicht ansteigen. Grund dafür ist, dass künftig vermehrt Angebote der Weiterbildung und beruflichen Qualifizierung in Anspruch genommen werden dürften. Auf bestimmte Berufsbilder spezialisierte Ausbildungsstätten liegen meist nicht in (un)mittelbarer Nähe zum Wohnort, so dass

¹¹³ Basis: Schuljahr 2008/09

¹¹⁴ in ländlich strukturierten Kreisen oftmals annähernd zu 90%

nicht die Häufigkeit der Verkehrsnachfrage, aber die längeren Reisewege zu einer Zunahme in diesem Nachfragesegment führen.

9.1.3.3 *Arbeitsplatz- und Beschäftigungsstruktur*

Im Vergleich zu den Schülern spielen die Berufspendler in Bezug auf die Gesamtnachfrage im ÖPNV (im ländlichen Raum) zwar nur eine untergeordnete Rolle, die Entwicklung der Arbeitsplatz- und Beschäftigungsstruktur sollte jedoch bei der Betrachtung der nachfragerrelevanten Entwicklungstrends dennoch nicht ausgeblendet werden.

Wie bei der Bevölkerungsentwicklung, so ist auch hier der Blick auf die Zahlen alleine nicht ausreichend. Beispielsweise hat der zu verzeichnende Trend einer zunehmenden Flexibilisierung der Arbeitswelt zur Folge, dass sich die Nachfrage im Berufsverkehr in Zukunft gleichmäßiger über den Tag verteilt und die Nachfragespitzen in diesem Bereich zunehmend abflachen.

Die Bestandsaufnahme (Kapitel 2.2.6) hat gezeigt, dass sich die Zahl der Beschäftigten zwar kreisweit in den vergangenen Jahren kaum, auf kommunaler Ebene hingegen z.T. sehr deutlich verändert hat.

Diese Veränderungen haben natürlich auch Auswirkungen auf die Pendlerströme im Landkreis (Kapitel 2.2.7) und damit die ÖPNV-Nachfrage – auch wenn von den rund 50.000 Ein- und den rund 52.000 Auspendlern¹¹⁵ nur ein geringer Teil Bus und Bahn für die Fahrt zur Arbeit nutzt.

Ist absehbar, dass es in diesem Bereich zu weiteren Veränderungen kommen wird, so lässt sich doch die Entwicklung der weiteren Nachfrage im Berufsverkehr nur schwer einschätzen.

9.1.3.4 *Wirtschaftliche Entwicklung*

Eng mit der Entwicklung der Arbeitsplatz- und Beschäftigungsstruktur zusammenhängend und ebenfalls schwer vorherzusagen ist die wirtschaftliche Entwicklung.

Hier ist insbesondere die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der privaten Haushalte von Bedeutung für die Nachfrage. Sie bestimmt wesentlich mit, ob ein Haushalt über einen Pkw verfügt oder nicht.

Der Motorisierungsgrad im Landkreis wurde in Kapitel 2.2.5 dargestellt. Sinkt in den kommenden Jahren durch die wirtschaftliche Lage bedingt die Zahl der Haushalte, die über einen Pkw verfügen, so bedeutet dies, dass künftig mehr Bürger auf den ÖPNV angewiesen sind. Dieser Aspekt ist insbesondere mit Blick auf die Vorhaltung eines Grundangebotes an ÖPNV im Sinne der Daseinsvorsorge von Interesse (vgl. Kapitel 6.4.1).

Ein weiterer im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung stehender Aspekt, der die Nutzung des ÖPNV im Landkreis beeinflussen könnte, ist die Entwick-

¹¹⁵ Stand 30.06.2008

lung der Kraftstoffpreise. Grundannahme ist, dass aus Sicht der potenziellen Fahrgäste die höheren Kosten für die Pkw-Nutzung einen Umstieg auf den ÖPNV als zunehmend attraktiv erscheinen lassen.

Dabei wird es allerdings nicht nur auf die künftige Höhe der Kraftstoffpreise ankommen sondern auch darauf, wie sich parallel dazu die Beförderungsentgelte im ÖPNV entwickeln. Zudem werden mit steigenden Energiepreisen nicht nur die ÖPNV-Angebote, sondern auch alternative Mobilitätskonzepte wie die Bildung von Fahrergemeinschaften (vgl. auch Kapitel 8.4.4 zum Pendlerportal Hessen) zunehmend interessant.

9.1.3.5 *Allgemeine Entwicklungstrends - Fazit*

Insgesamt betrachtet dürften sich die allgemeinen Entwicklungstrends – so viel lässt sich ungeachtet der zahlreichen Überlagerungen der Trends und der Schwierigkeit, die künftigen Entwicklungen vorherzusehen, sagen – negativ auf die Nachfrage im ÖPNV auswirken.

Die nachfrageseitigen Effekte, die eine Umsetzung von Szenario 2 trotz der gegensteuernden Maßnahmen mit sich bringen wird, werden also durch die Entwicklung der Rahmenbedingungen vermutlich eher noch verstärkt als abgeschwächt.

9.2 Entwicklung der Erlöse

Weist die Nachfrageprognose auf eine tendenziell sinkende Nachfrage hin, so stellt sich bei der Betrachtung der Erlösentwicklung natürlich zunächst die Frage, wie sich die Rückgänge der Fahrgastzahlen auf die Erlössituation auswirken werden.

Hinsichtlich der Generierung der Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen des RNV Marburg-Biedenkopf gilt grundsätzlich, dass man zunächst auf die Trennung zwischen Einnahmen im Lokalverkehr (verbleiben beim RNV Marburg-Biedenkopf) sowie auf Einnahmen im regionalen Verkehr (dienen der verbundweiten Finanzierung des Regionalverkehrs) verweisen muss.

In Bezug auf die Einnahmen im Lokalverkehr lässt sich festhalten, dass ca. 90% der Gesamteinnahmen des RNV Marburg-Biedenkopf im Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr erzielt werden. Zu den Erlösen trägt also in hohem Maße diese in den kommenden Jahren schrumpfende Gruppe der „Pflichtnutzer“ bei.

Die Einnahmen resultieren dabei weitestgehend aus dem Verkauf von „CleverCards“¹¹⁶, die hauptsächlich durch den Schulträger finanziert werden.

Die Bedeutung der „CleverCard“ gibt auch einen ersten Hinweis auf die Zusammenhänge zwischen der Entwicklung der Nachfrage und der Erlösentwicklung. Bedingt durch den hohen Anteil an Zeitkarteninhabern bedeutet ein durch eine Leistungsanpassung verursachter Rückgang der Nachfrage nicht, dass die generierten Erlöse in gleichem Maße sinken werden.

Wenn auch nicht in gleichem Maße, so wird sich eine Reduktion des Leistungsumfangs aber dennoch auf der Erlösseite bemerkbar machen.

Dies gilt auch für die als „Pflichtnutzer“ titulierte Gruppe der Schüler, denen im konkreten Einzelfall durchaus auch Wahlmöglichkeiten zur Verfügung stehen können – vom „Taxi Mama“ über das Fahrrad bis hin zum eigenen KFZ bei älteren Schülern. Hier dürfte es wesentlich vom Maß der Nutzung der Zeitkarten zu Freizeit Zwecken sowie vom Ausmaß der Leistungsreduktion abhängen, ob diese Schüler mit Wahlmöglichkeiten auch weiterhin den ÖPNV in Anspruch nehmen.

Soweit die Einnahmen aus Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr den Erlösen zuzurechnen sind, wurde die Regelung nach § 45a PBefG mittlerweile durch eine landesweite Regelung ersetzt, die Leistung erfolgt nunmehr über die Verbünde.

Nicht nur in Bezug auf die Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr, sondern auch insgesamt ist für die kommenden Jahre ein Trend sinkender Fördermittel für den ÖPNV zu prognostizieren.

¹¹⁶ Jahreskarte für Schüler und Auszubildende

Abschließend ist noch zu bemerken, dass der RNV Marburg-Biedenkopf nach der zum Zeitpunkt der Fortschreibung dieses NVP geltenden Verbunderhebung 2004 ca. 22% seiner erzielten Einnahmen im Rahmen des Einnahmeverfahrens an den RMV abgibt (größtenteils für Leistungen im Bereich des Regional- bzw. Schienenverkehrs).

Auf Basis der Verbunderhebung 2010 wird die bisherige Einnahmeverteilung bis voraussichtlich Ende 2011 neu geregelt. Hier ist mit Spannung zu erwarten, wie die Einnahmen auf Grundlage der neuen Erhebungsdaten künftig zwischen dem lokalen Aufgabenträger und dem Verbund aufgeteilt werden.

Da die Entwicklung der Erlöse nicht unwesentlich von dieser bei Fortschreibung noch ausstehenden Neuregelung der Einnahmeverteilung abhängt, war von einer konkreten Erlösprognose im Rahmen des NVP abzusehen.

9.3 Entwicklung der Kosten

Wie bereits erläutert war eine der Grundannahmen für den Entwurf des Szenarios 2, dass auch in Zukunft finanzielle Mittel in etwa gleicher Höhe zur Verfügung stehen. In Abhängigkeit davon, welches Potential für eine nachfragegerechte Anpassung das Ergebnis der Fahrgastzählung offenbart und wie sich die Preise für Nutzwagenkilometer tatsächlich in den kommenden Jahren entwickeln wird sich zeigen, ob sich die erforderlichen Leistungsanpassungen auf Fahrtenangebote beschränken lassen, die so gut wie nicht nachgefragt werden.

Mit Blick auf die Kosten wurde bereits im Rahmen der Szenario-Untersuchung darauf hingewiesen, dass die Betriebsleistung wegen der Pflichtaufgaben (Schülerbeförderung, Daseinsgrundvorsorge) sowie der Notwendigkeit einer vernünftigen Umlaufbildung nur innerhalb eng gesteckter Grenzen sinnvoll und kostenwirksam reduziert werden kann.

Was die Bildung wirtschaftlich günstiger Fahrzeugumläufe angeht, so ist auch in Zukunft darauf zu achten, dass die mit den Ausschreibungsunterlagen vorgegebenen Fahrpläne den Verkehrsunternehmen einen effizienten Fahrzeugeinsatz ermöglichen. Nur dann können die Unternehmen Leistung vergleichsweise günstig anbieten.

Dessen ungeachtet ist zu vermuten, dass die Preise für Nutzwagenkilometer auch in den kommenden Jahren stetig weiter steigen. Setzt sich die Entwicklung der letzten Jahre (vgl. Kapitel 5.1) in gleichem Maße fort dürfte es auch bei einer nachfragegerechten Leistungsanpassung schwierig werden, die Kosten auf dem heutigen Niveau zu halten.

Als umso wichtiger sind daher die Einsparpotentiale anzusehen, die im Bereich der Schülerbeförderung bestehen.

Viele der vorgehaltenen Fahrzeuge werden lediglich für die Beförderung während der „Schülerspitze“ benötigt. Auch wenn es sich dabei oftmals um ältere Fahrzeuge handelt, verursachen die Leistungen während dieser Spitzenzeiten im Vergleich zu den Kosten für Leistungen während der Normalverkehrszeit sehr hohe Kosten. Nicht zuletzt deshalb, weil die Unternehmen neben den ansonsten nicht benötigten Fahrzeugen natürlich auch noch Fahrpersonal für diese Fahrten bereitstellen müssen.

Hier könnte eine konsequente Umsetzung von Konzepten wie eine Staffelung der Schulanfangszeiten zu einem reduzierten Fahrzeug- und Mittelbedarf führen.

Wichtig für die Entwicklung der Kosten für den ÖPNV im Landkreis Marburg-Biedenkopf ist nicht nur die konkrete Ausgestaltung des künftigen ÖPNV-Angebotes. Vielmehr galt es bereits im vorgelagerten Planungsschritt, d.h. bei der Definition der Standards für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV, darauf zu achten, dass wirtschaftliche Gesichtspunkte nicht vernachlässigt werden.

Vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen wäre eine Erhöhung der Anforderungen, die zu einer deutlichen Steigerung der Kosten des ÖPNV-Systems führen würde, als nicht realistisch anzusehen gewesen. Es galt demzufolge, unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel das Optimum zu finden.

Die ÖPNV-Standards wurden daher – von den Anforderungen an die Erschließungsqualität und die Verbindungs- und Bedienungsqualität bis hin zu den Vorgaben für die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen – mit Augenmaß festgelegt.

Mit Blick auf die Entwicklung der Kosten lässt sich in Bezug auf das Anforderungsprofil daher festhalten: Aus den ÖPNV-Standards für den NVP 2012 – 2016 sollten keine größeren zusätzlichen finanziellen Belastungen für den Kreis erwachsen.

Die Kosten für die geplanten Investitionsmaßnahmen wurden, sofern entsprechende Angaben vorlagen, bereits im Kapitel 8.2 mit angegeben.

Für die wenigen Maßnahmen, die für die Beseitigung von Erschließungslücken vorgeschlagen wurden, ließ sich jedoch keine Kostenschätzung vornehmen. Die Kosten dürften sich jedoch in engem Rahmen halten, da es sich in der Regel um einfache Haltestellen ohne Infrastruktur wie Haltebuchten oder Wartehallen handeln dürfte.

Infrastrukturelle Maßnahmen im Bereich Bushaltestellen werden zudem auch nicht über den lokalen Aufgabenträger, sondern zumeist über Fördermittel und Eigenleistungen der Kommunen finanziert.

Was die in der Angebotskonzeption beschriebenen sonstigen Maßnahmen angeht, so sind aus deren Umsetzung für den RNV Marburg-Biedenkopf ebenfalls keine größeren Kosten zu erwarten.

Wichtig scheint an dieser Stelle aus Sicht des lokalen Aufgabenträgers insbesondere, die Möglichkeiten für eine Finanzierung des Aufbaus dynamischer Fahrgastinformationsanlagen (DFI) als Pilotprojekt (vgl. Kapitel 8.4.3) zu prüfen.

10 Bewertung

Abschließend gilt es zu prüfen, ob und in welchem Umfang die Zielsetzungen und geplanten Wirkungen, die im Anforderungsprofil festgelegt wurden, durch die vorgesehenen Maßnahmen erreicht werden können.

Bei diesem Abgleich des Anforderungsprofils mit den Maßnahmenwirkungen finden sowohl verkehrliche als auch betriebswirtschaftliche Kriterien Berücksichtigung.

Als Resultat der Bewertung werden auch Aussagen darüber getroffen, welche Priorität den einzelnen Maßnahmen in Bezug auf deren Umsetzung beizumessen ist.

10.1 Verkehrliche und betriebswirtschaftliche Bewertung

Nach den großen Veränderungen, die der letzte NVP für das lokale Verkehrsangebot im Landkreis mit sich gebracht hat, verfolgte die nunmehr vorliegende Fortschreibung das Ziel, die erreichte hohe Beförderungsqualität für die Zukunft zu bewahren, ohne dabei die Sicherung der künftigen Finanzierung aus den Augen zu verlieren.

Dieses Spannungsverhältnis zwischen den übergeordneten Zielstellungen „Erhalt der Versorgungsqualität“ und „Sicherung der Finanzierung“ bildete eine wesentliche Basis für die Entwicklung und Untersuchung der Szenarien (Kapitel 7).

Durch die Diskussion über die verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Wirkungen der drei ausgearbeiteten Szenarien mit den Anhörungsberechtigten und die im Anschluss erfolgte Auswahl eines Vorzugs-Szenarios durch die relevanten Gremien wurde bereits eine wesentliche Aufgabe der Bewertung, die als eine politische Aufgabe anzusehen ist, vorweggenommen.

Vor dem Hintergrund der formulierten Zielstellungen sind sowohl die definierten ÖPNV-Standards als auch das darauf aufbauende Maßnahmenkonzept aus verkehrlicher und betriebswirtschaftlicher Sicht grundsätzlich als positiv zu bewerten.

Die Festlegungen des Nahverkehrsplanes zielen darauf ab, die nachfrageseitigen Wirkungen der Leistungsreduktion möglichst gering zu halten und gleichzeitig bestehende Optimierungspotentiale mit Blick auf die Kosten möglichst umfassend auszuerschöpfen.

Sicherlich wäre aus Sicht der Fahrgäste und auch aus Sicht der Verantwortlichen der Verzicht auf eine Leistungsreduzierung wünschenswert gewesen. Vorgaben im Nahverkehrsplan, deren Realisierung an der Finanzierungsfrage scheitern muss, nützen jedoch niemandem.

Letztlich führt an der „nachfragegerechten Anpassung“, die mit der Auswahl von Szenario 2 als Vorzugs-Szenario die Basis für die Ausarbeitung der Angebotskonzeption wurde, kein vernünftiger Weg vorbei.

Mit Blick auf die wirtschaftliche Lage stellt der Nahverkehrsplan also einen ausgewogenen Kompromiss zwischen den beschriebenen übergeordneten Zielstellungen, die Qualität der Versorgung soweit wie möglich zu erhalten und gleichzeitig die künftige Finanzierung des ÖPNV-Angebotes zu sichern, dar.

10.2 Prioritäten für die Umsetzung der Angebotskonzeption

Die Maßnahmen, welche die Angebotskonzeption beschreibt, lassen sich naturgemäß nicht alle zeitgleich realisieren. Es ist daher hilfreich und notwendig sich darüber Gedanken zu machen, welche der Maßnahmen möglichst zeitnah und mit besonderem Nachdruck angegangen werden sollten, da ihre Umsetzung einen besonders hohen Nutzen verspricht.

Aufgabe der Prioritätensetzung im Rahmen der Bewertung ist es, diese Maßnahmen zu benennen.

10.2.1 Prioritäten der Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Angebot

Die Prioritäten bei der Konkretisierung der Angebotsplanung für den lokalen Busverkehr im Zuge der Detailplanung (vgl. Kapitel 8.1.3) ergeben sich aus dem „Ausschreibungsfahrplan“, da die Umsetzung der Maßnahmen in diesem Bereich an die Vergabezeitpunkte der Linienbündel im Ausschreibungsverfahren gebunden ist.

Für die als nächstes zur Ausschreibung anstehenden Linienbündel „LMR Nordwest“, „LMR West“ und „LMR Nordost“ wird die Detailplanung schon bald anzugehen sein, die detaillierte Angebotsplanung für die weiteren Bündel hat rechtzeitig für die Erstellung der entsprechenden Ausschreibungsunterlagen zu erfolgen.

Der Nahverkehrsplan weist wiederholt auf die hohe Bedeutung der Schülerbeförderung für das Gesamtsystem hin – gerade auch in Zusammenhang mit den Kosten für die Leistungserbringung. Dieser hohen Bedeutung des Schülerverkehrs ist daher auch im Zuge der Prioritätensetzung Rechnung zu tragen.

Die unter Kapitel 8.1.2.3 skizzierten Maßnahmen im Bereich der Schülerbeförderung sollten demnach mit Nachdruck verfolgt werden. Vorbereitet durch einen intensiven Dialog mit den relevanten Akteuren gilt es hier, konsequent Wege zur Optimierung der Schülerbeförderung wie z.B. eine Staffelung der Schulzeiten voranzutreiben, um das hier zu vermutende, nicht zu vernachlässigende Einsparpotential so weit wie möglich abschöpfen zu können.

10.2.2 Prioritäten im Bereich infrastrukturelle Maßnahmen

Nachdem die Analyse der Erschließungsqualität nur wenige Hinweise auf nicht (ausreichend) erschlossene Siedlungsbereiche lieferte und der Nahverkehrsplan aus diesem Grund nur wenige Maßnahmen in diesem Bereich vorschlägt, sind die infrastrukturellen Maßnahmen insgesamt als weniger dringlich anzusehen.

Hier muss insbesondere die Entwicklung der kommenden Jahre beobachtet werden um sicherzustellen, dass neue Siedlungsbereiche – sofern dies durch eine entsprechende Nachfrage gerechtfertigt und unter vertretbarem Aufwand zu leisten ist – zeitnah durch den ÖPNV erschlossen werden.

Die bereits geplanten Maßnahmen im Bereich der Modernisierung von Stationen und Haltestellen sind mit Blick auf die Qualität des Gesamtsystems weiterzuverfolgen. Hier wird der RNV Marburg-Biedenkopf die weiteren Planungen beratend unterstützen.

10.2.3 Prioritäten der Maßnahmen im Bereich Stadt-Umland-Verkehre

Bei den Maßnahmen im Bereich Stadt-Umland-Verkehre lässt die Angebotskonzeption bereits erkennen, dass der Ausbau des Verknüpfungspunktes Marburg Süd eine besondere Stellung einnimmt. Das diesbezügliche Bündel von Maßnahmen – von der Ausweisung als RE-Halt bis hin zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes – sollte daher mit Priorität weiter konkretisiert und vorangetrieben werden.

Wie bei den Maßnahmen im Bereich des lokalen Busangebotes insgesamt, so ist auch im Zusammenhang mit den Verkehren von und nach Marburg die Schülerbeförderung ein sehr bedeutsamer Aspekt. Die Optimierung der Schülerverkehre zwischen Stadt und Landkreis ist daher auch als Maßnahme mit hoher Priorität anzusehen. Hier sollte in Abstimmung mit dem städtischen Aufgabenträger möglichst rasch in einen intensiven Dialog mit den städtischen Schulen eingetreten werden, um die Unterstützung für Optimierungsmaßnahmen zu sichern.

10.2.4 Prioritäten im Bereich der sonstigen Maßnahmen

Im Bereich der sonstigen Maßnahmen ist insbesondere zwei Aspekten ein höherer Stellenwert beizumessen: Dem Aufbau einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI) sowie dem ÖPNV-Marketing.

Für beide Bereiche ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund als ein wesentlicher Erfolgsfaktor anzusehen. Hier sind die Entwicklungen auf Verbundebene zu verfolgen und es ist auf einen intensiven Austausch mit dem RMV hinzuarbeiten.

11 Zusammenfassung und Fazit

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis-Marburg-Biedenkopf erfolgte auf Basis einer umfassenden Bestandsaufnahme und Mängelanalyse. Es wurden die Rahmenbedingungen und die Raumstruktur, das ÖPNV-Angebot sowie die finanziellen Kennwerte im Bestand beschrieben.

Für den Vorgängerplan, den Nahverkehrsplan 2004 – 2008, dessen Kern aus einer neuen Angebotskonzeption für den Busverkehr bestand, konnte als Ergebnis des durchgeführten Soll-Ist-Abgleiches ein hoher Umsetzungsstand konstatiert werden.

Die Mängelanalyse ließ sowohl in Bezug auf die Erschließungs- als auch auf die Verbindungsqualität keine wesentlichen Defizite erkennen. Gleiches gilt auch für die durchgeführte generelle Wirtschaftlichkeitsprüfung.

Vor dem Hintergrund der vorherrschenden finanziellen Rahmenbedingungen galt es daher, mit der Fortschreibung als vordringliches Ziel einen Beitrag zur Sicherung des in den vergangenen Jahren erreichten hohen Leistungsniveaus zu erbringen.

Diese übergeordnete Zielstellung lässt insbesondere das Anforderungsprofil erkennen. Die Standards, die für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV definiert wurden – sei es in Bezug auf die Erschließungsqualität, in Bezug auf die Verbindungs- und Bedienungsqualität oder auch in Bezug auf die Anforderungen an die Fahrzeug- und Haltestellenausstattung – wurden mit Bedacht und unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte definiert.

Die hohe Bedeutung der Finanzierungsfrage spiegelt sich darüber hinaus auch im Ansatz der Szenario-Entwicklung wider. Unter Annahme des gleichen kostenseitigen Entwicklungstrends wurden dabei unterschiedliche politische Weichenstellungen in Bezug auf die Bereitstellung finanzieller Mittel für den ÖPNV als Basis für die Szenarien herangezogen.

Mit der Wahl von Szenario 2, der „nachfragegerechten Anpassung“, als Vorzugs-Szenario wurde ein gesunder Mittelweg zwischen drastischen Einschnitten und einer kostenintensiven Beibehaltung des Bestandsniveaus gewählt.

Aufgabe der Angebotskonzeption war es, Szenario 2 weiterzuentwickeln und Maßnahmen für die Umsetzung der definierten ÖPNV-Standards in die Praxis zu skizzieren.

Die Angebotskonzeption gibt damit den Rahmen für die sich an die Aufstellung des NVP anschließende detaillierte Planung und Maßnahmenrealisierung vor.

Die Untersuchung der Maßnahmenwirkung sowie die Bewertung ließen erkennen, dass die mit der Angebotskonzeption ausgearbeiteten Maßnahmen vom Grundsatz her geeignet sind, die formulierten Ziele zu erreichen und die definierten Anforderungen in die Praxis umzusetzen.

Mit den Aussagen zur Priorität gibt die Bewertung auch wichtige Hinweise darauf, welche Maßnahmen besonders rasch und mit Nachdruck verfolgt werden sollten.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Jahre 2012 – 2016 erfolgte unter intensiver Einbindung der Anhörungsberechtigten. Durch ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren mit zwei Anhörungsrunden, die Einrichtung eines Lenkungsausschusses sowie zahlreiche Abstimmungsgespräche konnte sichergestellt werden, dass als Ergebnis der Fortschreibung ein Nahverkehrsplan vorliegt, der sich als Gemeinschaftswerk der relevanten Akteure betrachten lässt.

Der Grundstein für die weitere intensive Zusammenarbeit des Regionalen Nahverkehrsverbandes mit allen Beteiligten wurde dadurch gelegt. Diese enge Zusammenarbeit wird in den nächsten Jahren weiter zu suchen sein, damit die anstehenden Herausforderungen gemeistert und der NVP erfolgreich umgesetzt werden kann.

Die Weichen für die Entwicklung des lokalen ÖPNV-Angebotes im Landkreis Marburg-Biedenkopf wurden mit der Aufstellung des Nahverkehrsplanes für die Jahre 2012 – 2016 gestellt. Während der Laufzeit der nunmehr vorliegenden Fortschreibung gilt es, die hier festgelegten Zielstellungen, Anforderungen und Maßnahmen konsequent in der Praxis umzusetzen, damit den Bürgern des Landkreises auch in Zukunft ein qualitativ hochwertiger ÖPNV angeboten werden kann.

12 Literaturverzeichnis

12.1 Verwendete Literatur

Dalkmann, Ötting (2004): Flexible Angebotsformen. Möglichkeiten zur Kosteneinsparung bei verbessertem Angebot?

Dannenfeld, Elsner, Bahr (2009): Ausschreibungspraxis im ÖSPV; Ergebnisse aus Hessen.

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2000): Landesentwicklungsplan Hessen 2000.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

Institut für Verkehr und Raum (2008): Parallelverkehre im öffentlichen Personennahverkehr, Berichte, Band 5.

KCW GmbH (2007): Der Busverkehr im Wettbewerb. Zwischenfazit nach zehn Jahren Ausschreibungen im RMV, MVV und HVV.

Kreisausschuss des Landkreises Marburg-Biedenkopf (2009): 3. Statistische Fortschreibung zum Schulentwicklungsplan 2005 für die Schuljahre 2008/2009 bis 2014/15.

Lokale Nahverkehrsgesellschaft Marburg GmbH (2009): Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt 2009 - 2014

Regierungspräsidium Gießen (2001): Regionalplan Mittelhessen 2001

Regierungspräsidium Gießen (2009): Regionalplan Mittelhessen. Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Gestaltung und Positionierung der Elemente zur Kennzeichnung von RMV-Haltestellen. Vorlagen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für eine einheitliche Kennzeichnung von Haltestellen im Verbundgebiet, Stand August 1997

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Qualitätsbericht 2009. RMV-Infobrief Nr.3, 06/10

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse.

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (1996): Stationsentwicklungsplan STEP

Stadtwerke Marburg Consult GmbH und Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (2004): Nahverkehrsplan Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf 2004-2008

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4.

Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2009): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Evaluationsreport. BBSR-Online-Publikation, Nr. 10/2009, S. 45.

12.2 Auswahl verwendeter Online-Quellen

www.arbeitsagentur.de

www.avv.de

www.busradar.de, Stand: 01.06.2009

www.carsharing.de

www.demografie.marburg-biedenkopf.de

www.ebsdorfergrund.de

www.fachportal.nahverkehr.nrw.de

www.maps.google.de

www.nahverkehrsberatung.de

www.pundr.hessen.de

www.rmv.de

www.rnv.marburg-biedenkopf.de

www.statistik-hessen.de

www.stadtwerke-marburg.de

www.vgws.de

www.wikipedia.de

www.wvigmbh.de