STADT WETZLAR

- Lokale Nahverkehrsorganisation -

2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Entwurf
Stand: November 2013

Auftraggeber:

Stadtverwaltung Wetzlar
Büro des Magistrats
- Lokale Nahverkehrsorganisation -
35573 Wetzlar

nahverkehr@wetzlar.de
www.wetzlar.de

STADT WETZLAR

Bearbeitung:

Manfred Schieche

Auftragnehmer:

HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 6

65205 Wiesbaden

Telefon: 0611 71464 0
Telefax: 0611 71464 79
E-Mail: hf@heinz-feier.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Harald Feier

Dipl.-Geogr. Lars-Frederik Koch

Christoph Göbel

INHALT

		Seite
0	EINFÜHRUNG	1
1	BESTANDSANALYSE	6
1.1	Strukturelle Gegebenheiten	6
1.2	Bedienungsangebot im ÖPNV	9
1.3	Verkehrsnachfrage im ÖPNV	14
1.4	Tarif und Vertrieb	19
1.5	Kosten und Erlöse	23
2	SCHWACHSTELLENANALYSE	25
2.1	Verkehrserschließung	25
2.2	Verkehrsbedienung	26
2.3	Verkehrsverbindung	28
2.4	Haltestellenausstattung	32
3	ANFORDERUNGSPROFIL	34
3.1	Grundlagen	34
3.2	Verkehrserschließung	35
3.3	Verkehrsbedienung	36
3.4	Verkehrsverbindung	38
3.5	Verkehrsinfrastruktur und Personal	40
3.6	Betriebsqualität	43
3.7	Kundenservice, Marketing und Vertrieb	45

4 ANGEBOTSKONZEPT 46

4.1 Grundlagen 46

4.2 Erschließungsqualität 46

4.3 Bedienungsqualität 47

4.4 Infrastruktur 49

4.5 Fahrgastinformation 50

4.6 Einrichtung eines Fahrgastbeirates 51

4.7 Verkehrsangebot und Infrastruktur im Regionalen Schienenpersonenverkehr (SPNV) 52

5 WEITERE ANREGUNGEN 53

5.1 Linienführung 53

5.2 Bedienung 55

6 MASSNAHMEWIRKUNGEN 57

6.1 Nachfrageprognose 57

6.2 Kosten- und Erlösprognose 58

6.3 Investitionsplanung 622

7 LINIENBÜNDELUNG 644

8 BEWERTUNG 666

ABBILDUNGEN

ANLAGEN

0 EINFÜHRUNG

Nach § 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) sind die hessischen Landkreise, kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern Aufgabenträger, welche die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Selbstverwaltungsaufgabe wahrnehmen. Sie stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicher und sind für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV zuständig.

Zu den Aufgaben der kommunalen Gebietskörperschaften gehört auch die Aufstellung von lokalen Nahverkehrsplänen, welche den Rahmen zur Sicherung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV bilden. Nach § 14 Abs. 8 HessÖPNVG ist spätestens alle 5 Jahre darüber zu entscheiden, ob ein Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist.

Der erste Nahverkehrsplan für die Stadt Wetzlar wurde im Jahr 1996 erstellt und im Jahr 2006 fortgeschrieben. Nun soll eine umfassende Aktualisierung des Nahverkehrsplanes vorgenommen werden. Ziel dieser Fortschreibung ist die Anpassung des öffentlichen Verkehrsangebots an die zu erwartende Fahrgastnachfrage und den Bedarf im Stadtgebiet unter Beachtung regionaler und überregionaler Bedienungsstrukturen. Eine Bewertung des städtischen öffentlichen Verkehrs unter Berücksichtigung der das Stadtgebiet berührenden regionalen Bus- und Schienenverkehre und der benachbarten lokalen Busverkehre (Lahn-Dill-Kreis mit der Aufgabenträgerorganisation Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) und Stadt Gießen mit der Aufgabenträgerorganisation Stadtwerke Gießen AG) ist darin eingeschlossen. Ein besonderes Augenmerk gilt der räumlichen und zeitlichen Abstimmung der Bus- und Schienenverkehre untereinander. Hier ist ein Abgleich mit dem regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und den Nahverkehrsplänen der benachbarten lokalen ÖPNV-Aufgabenträger vorzuneh-

men. Eine Übersicht über die einzelnen Schritte der Fortschreibung des Nahverkehrsplans gibt **Bild 1**.

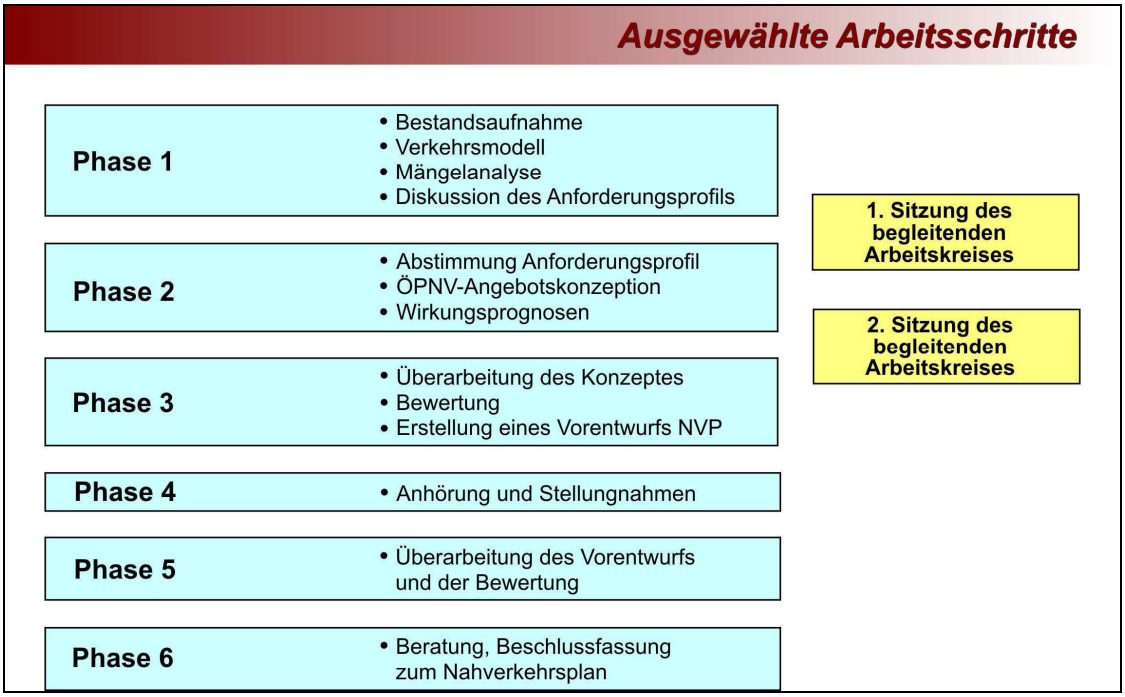


Bild 1: Arbeitsschritte zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes

Erhebliche Bedeutung für die Qualität und Akzeptanz des öffentlichen Verkehrsangebotes haben Pünktlichkeit und Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsmitteln (Zug/Bus, Bus/Bus). In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll diesen Aspekten durch Herstellung hochwertiger räumlich-zeitlicher Verknüpfungen besonders Rechnung getragen werden. Des Weiteren ist zu überprüfen, ob alle Siedlungsgebiete an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sind und eine angemessene Bedienungsqualität auch in Schwachlastzeiten aufweisen.

Der Nahverkehrsplan für die Stadt Wetzlar soll

- eine aktuelle Bestandsaufnahme im Verkehr (Angebot und Nachfrage),

- eine Bilanzierung zur vorliegenden 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aus dem Jahr 2006 (SOLL-IST-Vergleich),
- eine Mängelanalyse zum bestehenden Angebot,
- Rahmenvorgaben, Anforderungsprofil und Gestaltungsziele der Verkehrsabwicklung,
- Aussagen über Schnittstellen zum überregionalen Verkehr, zum benachbarten Lokalverkehr und zu anderen Verkehrsträgern,
- Aussagen zur barrierefreien Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots,
- ein Maßnahmenprogramm mit Beschreibung der angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung,
- eine Analyse und eine Prognose des Gesamtverkehrs,
- eine Kostenschätzung und Erlösprognose für die geplanten Maßnahmen mit einer verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung sowie
- ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung.

enthalten.

Die Bestandsanalyse umfasst eine Beschreibung der Struktur des Untersuchungsraumes, eine Charakterisierung des Verkehrsangebotes und der Verkehrsnachfrage in diesem Raum, eine Gegenüberstellung von Planungsvorstellungen aus der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2006 und deren Umsetzung sowie die Identifikation aktueller Schwachstellen der Bedienung. Letzteres korrespondiert mit den im Anforderungsprofil genannten Kriterien zur Beurteilung der Güte des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet Wetzlar.

Aufbauend auf den Zielvorstellungen der Stadt Wetzlar zum Nahverkehrsplan und dem abgestimmten Anforderungsprofil wird ein Nahverkehrskonzept als Rahmenplan entwickelt. Es umfasst die Führung der Buslinien im Stadtgebiet

und das festzulegende Bedienungsangebot. Die Ergebnisse der Bestands- und Mängelanalyse werden in diese Betrachtungen einbezogen.

Die Entwicklung eines angemessenen Angebotskonzepts erfolgt auf der Grundlage der Verkehrsnachfrage. Zur Abbildung der Nachfragebeziehungen im Raum und zur Abschätzung der Interdependenzen und Wirkungen des Konzeptes und seiner Varianten wird ein Verkehrsmodell entwickelt. Die maßnahmebezogenen Wirkungen des Konzepts werden damit modellhaft aufgezeigt. Abschließend wird eine Bewertung des Konzeptes vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsnachfrage und der erforderlichen Aufwendungen für die Einrichtung und den Betrieb des geplanten Bedienungsangebotes vorgenommen.

Von Seiten des Auftraggebers Stadt Wetzlar wurde als eine wesentliche Planungsvorgabe festgelegt, dass das Angebotskonzept keine Angebotserweiterung oder andere Maßnahmen vorsehen soll, durch die eine Aufwandssteigerung im Bereich der ÖPNV-Finanzierung für den städtischen Haushalt eintritt.

Dieser Vorgabe liegt zugrunde, dass durch die gegebene Krise der öffentlichen Haushalte, die auch die Stadt Wetzlar bei der Bewältigung der gesetzlichen Pflichtaufgaben vor große Belastungen stellt, Angebotserweiterungen und damit Ausgabeerhöhungen im Bereich wünschenswerter Qualitätsverbesserungen der Daseinsvorsorge derzeit als nicht finanzierbar angesehen werden. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass bereits für das bestehende ÖPNV-Angebot aufgrund progressiv steigender Energiekosten und wachsender Personalkosten Mehrausgaben erwartet werden, die durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen kaum kompensiert werden können. Stagnierende oder eher zurückgehenden Landeszuwendungen lassen befürchten, dass der aus dem städtischen Haushalt zu tragende Finanzierungssaldo im ÖPNV weiter ansteigen wird.

Die bei der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Wetzlar angewandte Untersuchungsmethode orientiert sich unmittelbar am „Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen“ und an den „Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (vormals Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen).

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde von einem Arbeitskreis begleitet, der aus Vertretern der Anhörungsberechtigten gebildet wurde. Er diente der Übermittlung von Informationen, Wünschen und Anregungen aus dem Kreis der fachkundigen Öffentlichkeit sowie der Nutzer und Betreiber des ÖPNV, die auf diesem Wege in den Planungsprozess eingebunden werden konnten.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wurde den Anhörungsberechtigten nach § 14 (7) ÖPNVG zur Stellungnahme vorgelegt. Die eingegangenen Änderungs- und Ergänzungsvorschläge wurden eingehend geprüft und teilweise in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Eine kommentierte Zusammenfassung über die eingegangenen Stellungnahmen findet sich in **Anlage 9**.

1 BESTANDSANALYSE

1.1 Strukturelle Gegebenheiten

Die Stadt Wetzlar übernimmt in Verbindung mit der Stadt Gießen die Funktion eines Oberzentrums in der Region Mittelhessen. Oberzentren sind nach dem Landesentwicklungsplan 2000 des Landes Hessen „Standorte hochwertiger spezialisierter Einrichtungen mit z.T. landesweiter, nationaler oder sogar internationaler Bedeutung. Sie bieten Agglomerationsvorteile für die gesamte Region und sind Verknüpfungspunkte großräumiger und regionaler Verkehrssysteme“ /1/. Wetzlar als Oberzentrum hält damit Einrichtungen für Funktionen mit hoher Zentralität aus den Bereichen Bildung, Kultur, Gesundheitswesen, Versorgung und Verkehr für seine eigene Bevölkerung und die des zugeordneten Oberbereichs vor.

Stadtteil	Einwohner (30.06.2013)	zugelassene Kraftfahrzeuge (2008)
Kernstadt	30.667	16.800
Dutenhofen	3.096	2.159
Münchholzhausen	2.347	1.773
Garbenheim	2.072	1.357
Nauborn	3.655	2.393
Steindorf	1.715	1.449
Hermannstein	3.538	2.204
Blasbach	958	724
Naunheim	3.754	2.399
Gesamt	**51.802**	**31.258**

Tabelle 1.0: Einwohner und zugelassene Kraftfahrzeuge nach Stadtteilen, Stand 30.06.2013 (Einwohner) / 2008 (Kraftfahrzeuge)

/1/ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung: Landesentwicklungsplan Hessen 2000.

Wetzlar gliedert sich in den Kernstadtbereich mit über 30.000 Einwohnern und in acht unterschiedlich große Stadtteile, die bei Neugründung der Stadt Wetzlar 1979 eingemeindet wurden. Die Einwohnerzahlen von Kernstadt und Stadtteilen sind in **Tabelle 1.0** aufgeführt. Die zukünftige Entwicklung der Einwohnerzahlen wird auch in Wetzlar vom demographischen Wandel bestimmt, der zum einen eine Bevölkerungsabnahme und zum anderen eine Alterung der Bevölkerung zur Folge haben wird. Die Bevölkerungsentwicklung von 2003 bis 2013 (vgl. **Diagramm 1.0**) lässt ein Sinken der Einwohnerzahl von Wetzlar erkennen. Mit 51.802 Einwohnern (Stand 30.06.2013) wird die im Regionalplan Mittelhessen /2/ für das Jahr 2020 prognostizierte Einwohnerzahl von 51.800 bereits heute erreicht.

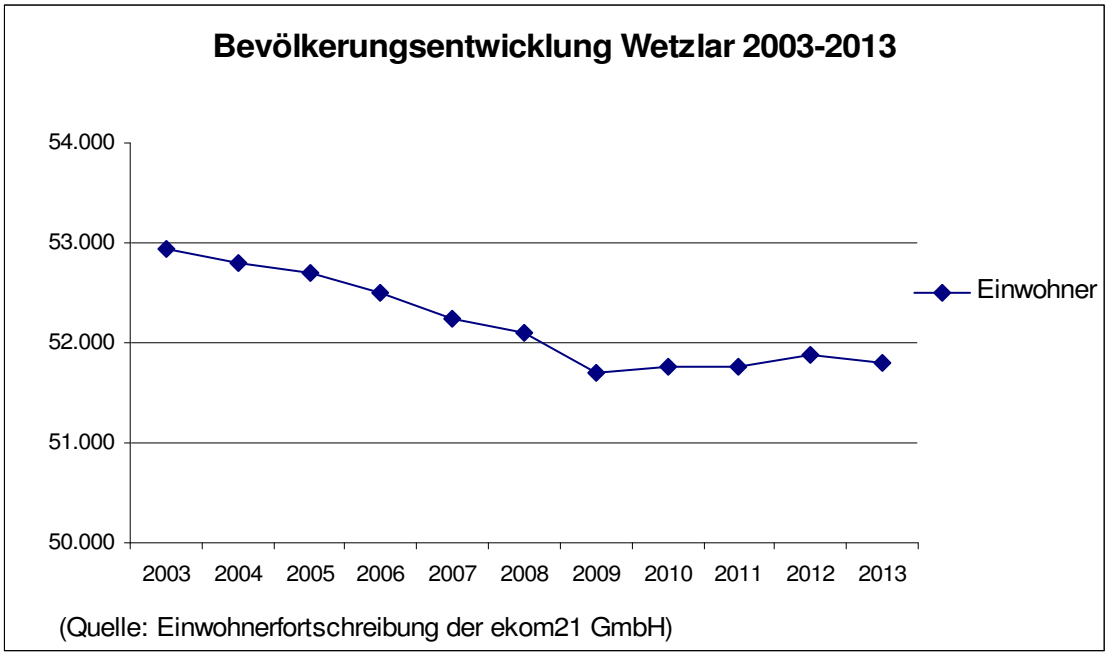


Diagramm 1.0: Bevölkerungsentwicklung von 2003 bis 2013

Die im Regionalplan Mittelhessen 2010 /2/ für das Jahr 2020 prognostizierten Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung (vgl. **Tabelle 1.1**) lassen

/2/ Regierungspräsidium Gießen: Regionalplan Mittelhessen 2010.

eine Abnahme der Bevölkerungszahl in den Altersgruppen unter 45 Jahren und eine Zunahme insbesondere in der Altersgruppe über 75 Jahren erwarten. Für den öffentlichen Verkehr in Wetzlar bedeutet dies einerseits einen Nachfragerückgang im Schülerverkehr und andererseits einen steigenden Bedarf an barrierefreien Zugängen zum ÖPNV für ältere Menschen.

	< 3 Jahre	3 - 5 Jahre	6 - 9 Jahre	10 - 15 Jahre	16 - 19 Jahre	20 - 44 Jahre	45 - 59 Jahre	60 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	> 74 Jahre
	Veränderungen zwischen 2002 und 2020 in %									
Wetzlar	-9	-14	-19	-18	-4	-14	15	0	5	23
Mittel-hessen	-11	-19	-21	-25	-13	-19	23	18	14	31
Hessen	-12	-17	-17	-19	-6	-16	20	8	17	39
(Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010, S. 20)										

Tabelle 1.1: Veränderung der Bevölkerung nach Altersgruppen 2002-2020

Die vorhandenen demografischen, infrastrukturellen und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten bestimmen weitgehend die Verkehrsnachfrage im Raum. Da die Erstellung des Nahverkehrsplans auf der Grundlage eines neu aufgebauten Verkehrsmodells erfolgte, mussten die Strukturmerkmale auf möglichst kleinräumiger Ebene erfasst werden. Als relevante demografische Merkmale gelten die Anzahl der Einwohner, die Anzahl der Schülerinnen und Schüler sowie die Anzahl der Erwerbstätigen. Von besonderer Bedeutung für die Abschätzung der Verkehrsbeziehungen sind dabei auch die Verteilungen der Wohn- und Gewerbestandorte sowie der Schulstandorte im Raum.

In **Abbildung 1.1** ist die Verteilung der Einwohner auf die Verkehrszellen im Gebiet der Stadt Wetzlar veranschaulicht. Die Arbeitsplatzstandorte sind in **Abbildung 1.2** dargestellt, während die Informationen über die Lage der Schulstandorte in **Abbildung 1.3** zusammengefasst sind.

Für Erweiterungen der Siedlungsfläche in der Stadt Wetzlar sind laut Flächennutzungsplan in Bezug auf Wohnstandorte die Bereiche

a. Baugebiet Rothenberg (im Südosten von Garbenheim, ca. 4 ha / ca. 200 Einwohner)
b. Baugebiet Blankenfeld 2 (östlich Blankenfeld, ca. 15 ha / ca. 800 Einwohner)
c. Baugebiet Schattenlänge (im Norden von Münchholzhausen, ca. 10 ha / ca. 500 Einwohner)
d. Baugebiet Am Rasselberg (Nähe Spilburg, ca. 4 ha / ca. 200 Einwohner)

und in Bezug auf Gewerbestandorte die Bereiche

e. Gewerbegebiet Münchholzhausen (nördlich der L 3451, ca. 30 ha)
f. interkommunales Gewerbegebiet Naunheim/Lahnau-Waldgirmes (östlich der BAB 45, ca. 15 ha)

vorgesehen. Die Möglichkeiten der ÖPNV-Anbindung durch das vorhandene Stadtbusnetz bzw. durch Ergänzungen des Stadtbusnetzes sind für die Standorte b., c. und e. als gut, für die Standorte a, d. und f. als mittelmäßig zu bewerten.

1.2 Bedienungsangebot im ÖPNV

Die Bestandsanalyse beruht auf dem ÖPNV-Angebot des Fahrplanjahres 2010. Auf dem Gebiet der Stadt Wetzlar umfasst es 10 lokale Linien des Stadtverkehrs (007, 10, 11, 12, 12a, 13, 14, 16, 17, 18), 10 lokale Linien der VLDW (120, 160, 170, 173, 185, 200, 240, 311, 312, 415), eine lokale Linie in eigenwirtschaftlicher Verantwortung (24), zwei Regionalbuslinien (125 und 471, Finanzierung unmittelbar durch den RMV) und zwei Linien des Schie-

nenpersonennahverkehrs (Lahntalbahn 25 und Main-Lahn-Sieg-Strecke 40). Das Busliniennetz ist weitgehend radial auf die Kernstadt mit der zentralen Umsteigehaltestelle Bahnhof/ZOB ausgerichtet, die von fast allen Buslinien angefahren wird. Bis auf die Linie 12 und teilweise die Linie 13 haben alle Stadtbuslinien am Bahnhof/ZOB ihren Start- bzw. Endpunkt. Der Bahnhof stellt zudem den zentralen Verknüpfungspunkt mit dem Busverkehr in das Umland sowie dem Schienennahverkehr dar.

Die Wetzlarer Verkehrsbetriebe setzten im Jahr 2010 auf den von ihnen betriebenen Linien 34 Standardniederflurbusse und 4 Gelenkniederflurbusse ein, die im Linienverkehr insgesamt 1,4 Mio. Nutzwagen-km zurücklegten. Die befahrene Streckenlänge umfasste 62 Streckenkilometer. Die werktäglich zurückgelegten Einsatz-km im Fahrplanjahr 2010 aufgeschlüsselt nach Stadtbuslinien finden sich in **Tabelle 1.2**.

Linie	**Einsatz-km (Normalwerktag)**
007	67,00
10	274,80
11	1.286,00
12/13	2.142,70
14	412,30
16	471,10
17/18	311,00
Summe:	**4.964,90**

Tabelle 1.2: Betriebsleistung nach Linien (Fahrplan 2010)
(Quelle: Wetzlarer Verkehrsbetriebe)

Die Linienverläufe des Busliniennetzes und die Linienverläufe im Schienenverkehr einschließlich der Bahnhöfe sind in den **Abbildungen 5.1 bis 5.3** für das Bezugsjahr 2010 dargestellt. In **Anlage 6** sind zudem die Linienverläufe, Haltestellen sowie betriebliche Kennzahlen der in Wetzlar verkehrenden Buslinien in Form von Liniensteckbriefen aufbereitet. Im Stadtgebiet Wetzlar werden dabei 129 Bushaltestellen mit 231 Haltepunkten sowie die Bahnhöfe Wetzlar und Wetzlar-Dutenhofen angefahren. Die Bedienungszeiträume im Stadtbusverkehr liegen Montag bis Freitag zwischen 04.30 Uhr morgens und ca. 22.30 Uhr abends. Nach 22.30 Uhr verkehrt die Linie 007, die im Spätverkehr die Linienwege der Linien 10, 12, 13, 14, 16 und 17 mit ein bis zwei Fahrten je Haltestelle bedient.

Die Fahrtenfolge im Stadtbusverkehr variiert je nach Tageszeit und Linie zwischen 20 und 60 Minuten. Eine Übersicht über die Taktfolgen nach unterschiedlichen Verkehrszeiten bietet **Tabelle 1.3**. Daneben ist in Anlage 3 das Fahrtenangebot nach Wochentagen detailliert dargestellt. Die Verkehrszeiten sind wie folgt festgelegt (vgl. auch Anforderungsprofil, **Tabelle 3.2)**:

- HVZ: Mo-Fr 06.30-08.30 Uhr, 12.00-18.00 Uhr
- NVZ: Mo-Fr bis 06.30 Uhr, 08.30-12.00 Uhr, 18.00-21.00 Uhr, Sa 08.00-18.00 Uhr
- SVZ: Mo-Fr nach 21.00 Uhr, Sa bis 08.00 Uhr, nach 18.00 Uhr, So ganztags

Im Innenstadtbereich wird das Angebot durch den „Citybus“ ergänzt, der die verschiedenen Einkaufsbereiche (Bahnhof/Forum, Karl-Kellner-Ring, Altstadt) in einem 30-min-Takt miteinander verbindet. Bei dem Citybus handelt es sich nicht um Linienverkehr, sondern um einen als „Marktverkehr“ konzessionierten Sonderverkehr, der ebenfalls Bestandteil des ÖPNV-Angebots ist.

	Montag-Freitag		Samstag	Sonntag
Linie	**HVZ**	**NVZ**		
10	30	60	60	-
11	30	60	60	*
12	20	20	60	90
13	20	20	60	90
14	30	30	60	60-120
16	20	30	30-60	30-90
17/18	30	60	60	40-90
24	30	60	60	60
120/125	60	120	≥ 120	-
160	60	120	120	-
170	60	120	120	-
185	30	60	120	120
200	60	60	120	-
240	60	60	-	-
312/313	30	60	120	-
415	30	60	60	120
471	60	60	≥ 120	≥ 120
* einzelne Fahrten				

Tabelle 1.3: Taktfolgen im Stadtverkehr

Daneben verkehrt seit 2010 im Stadtteil Naunheim an zwei Werktagen mit einigen Fahrten ein „Bürgerbus“ in Form eines Kleinbusses, der insbesondere älteren Einwohnern die Möglichkeit bietet, aus dem abseits der Haltestellen des Linienverkehrs liegenden Wohngebiet zu dem Einkaufsmarkt am Ortsrand zu gelangen.

Die das Stadtgebiet Wetzlar berührenden Regionalbuslinien und die lokalen Buslinien der VLDW verkehren zum größten Teil nach festen Taktfolgen, ausgenommen sind Fahrten, die vorwiegend zur Beförderung von Schülern die-

nen. Die Bedienungshäufigkeiten liegen in der Regel bei einer Fahrt je Stunde und Richtung, in seltenen Fällen (Linie 185) auch bei zwei Fahrten je Stunde.

Die Bedienung Wetzlars im Schienenpersonennahverkehr erfolgt durch die RB/RE-Linie 25 (Koblenz – Limburg – Wetzlar – Gießen) und die RB/RE-Linie 40 (Dillenburg – Wetzlar – Gießen – Frankfurt a.M.). Der Bahnhof Wetzlar-Dutenhofen wurde früher nur von den Zügen der Linie 40 angefahren; seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 bedient die Regionalbahn der Linie 25 auf Bestellung der Stadt Wetzlar mit fast allen Fahrten ebenfalls diesen Haltepunkt. Das Verkehrsangebot auf der Linie 25 bedient Wetzlar werktags in Richtung Gießen von ca. 6.00 – 21.30 Uhr (Sa: ca. 7.30 – 21.30 Uhr, So: ca. 8.30 – 21.30 Uhr), in Richtung Limburg von ca. 6.00 – 20.30 Uhr (Sa: ca. 6.30 – 20.30 Uhr, So: ca. 8.30 – 21.30 Uhr). Auf der Linie 40 erfolgt eine Bedienung werktags in Richtung Gießen/Frankfurt von ca. 5.00 – 0.00 Uhr (Sa: ca. 6.00 – 0.00 Uhr, So: ca. 7.30 – 0.00 Uhr), in Richtung Dillenburg von ca. 6.00 – 0.00 Uhr (Sa: ca. 6.00 – 0.00 Uhr, So: ca. 9.00 – 0.00 Uhr).

Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern (motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Personenverkehr (ÖV), Fahrradverkehr) sind signifikant derzeit nicht nachweisbar. Am Busbahnhof/Bahnhof ist eine relativ konstante Pendlerzahl mit Pkw (ca. 120 abgestellte Fahrzeuge) und Fahrrad (ca. 50 abgestellte Räder) nachweisbar, deren Bedürfnisse durch die neugeschaffene Infrastruktur mit der P+R-Anlage auf der Bahnhof-Nordseite und den neugebauten Bike+Ride-Gebäuden abgedeckt werden. Die Modernisierung der einfachen, kleinen P+R-Anlage am Bahnhof Dutenhofen wird künftig angestrebt (vgl. Abschnitt 4.7). Weitergehende Aussagen zu einem integrierten Mobilitätsmanagement sind im Rahmen des Nahverkehrsplanes nicht möglich.

1.3 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Das Fahrtenaufkommen im ÖPNV im Stadtgebiet Wetzlar wurde zunächst anhand der Fahrgasterhebung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes aus dem Jahr 2004 ermittelt, deren Ergebnisse seit Mitte 2006 vorliegen. Die Daten wurden während der Arbeit an dem Gutachten Anfang 2012 mit den Ergebnissen der zu diesem Zeitpunkt vorgelegten RMV-Fahrgasterhebung 2010 abgeglichen und entsprechend aktualisiert. Die Daten ermöglichen sowohl eine linienbezogene als auch eine Quell-Ziel-bezogene Auswertung der mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführten Fahrten.

Die linienbezogene Auswertung ist für den Stadtbusverkehr in **Tabelle 1.4** und für den Umlandverkehr in **Tabelle 1.5** dargestellt. Sie berücksichtigt nur die im Jahr 2004 erhobenen Linien, die mit dem Angebot im Fahrplanjahr 2010 vergleichbar sind. Für die Linien des Umlandverkehrs sind nur die Ein- und Aussteiger im Stadtgebiet Wetzlar berücksichtigt. Als nachfragestärkste Linie er-

Linie	Relation	Fahrgäste/Tag (RMV-Erhebung 2010)		
		Montag-Freitag	Samstag	Sonntag
007	Spätbus	29	21	4
10	Steindorf – Bahnhof/ZOB	1.229	280	-
11	Bahnhof/ZOB - Gießen	2.125	568	65
12	Krankenhaus - Aßlar	5.084	1.007	363
13	Krankenhaus – Bahnhof/ZOB	2.436	1.232	286
14	Nauborn – Bahnhof/ZOB	876	378	178
16	Dalheim – Bahnhof/ZOB	1.770	440	56
17/18	Garbenheim – Bahnhof/ZOB (- Neuer Friedhof)	786	96	25

Tabelle 1.4: Fahrgäste je Linie im Stadtverkehr (Datenbasis: RMV-Erhebung 2010)

weist sich die Linie 12 mit über 5.000 Fahrgästen an einem Werktag, gefolgt von den Linien 11 und 13 mit jeweils deutlich über 2.000 Fahrgästen/Werktag.

Um nachfragestarke Relationen im ÖPNV identifizieren zu können, wurde eine Analyse des innerstädtischen Busverkehrs auf der Basis von Personenfahrten durchgeführt. Im Mittelpunkt stand dabei die Untersuchung der Verkehrsbeziehungen mit Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebietes (= Binnenverkehr der Stadt Wetzlar). Als Datenbasis dienten auch hier die Ergebnisse der RMV-Erhebungen 2004/2010.

Linie	**Relation**	**Fahrgäste/Normalwerktag mit Start/Ziel in Wetzlar (RMV-Erhebung 2010)**
24	Bahnhof/ZOB - Naunheim - Gießen	932
120/125	Bahnhof/ZOB - Stockhausen - Beilstein	252
160*	Bahnhof/ZOB - Brandoberndorf	504
170*	Bahnhof/ZOB - Schöffengrund - Bonbaden	336
173**	Nauborn - Schöffengrund - Braunfels	130
185	Bahnhof/ZOB - Steindorf - Braunfels	1.081
200	Bahnhof/ZOB - Aßlar - Ehringshausen	153
240	Bahnhof/ZOB - Naunheim - Atzbach	139
311**	Münchholzhausen - Rechtenbach	80
312	Bahnhof/ZOB - Rechtenbach	664
415	Bahnhof/ZOB - Blasbach - Hohenahr	403
471	Bahnhof/ZOBßlar - Katzenfurt	323

* Die Linie 160 wurde von der VLDW im Sommer 2012 deutlich gekürzt. Es verkehren nur noch einige Fahrten im Schülerverkehr nach Wetzlar. Die Fahrgäste in den Raum Niederwetz/Brandoberndorf müssen nunmehr auf die Linie 170 ausweichen, die in Schwalbach Umsteigeverknüpfungen besitzt.

** Die Linien 173 und 311 verkehren nur mit einzelnen Fahrten zu den Gesamtschulen in Rechtenbach und Braunfels.

Tabelle 1.5: Fahrgäste je Linie im Umlandverkehr mit Start oder Ziel in Wetzlar (Datenbasis: RMV-Erhebung 2010)

Von den mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführten 11.679 Personenfahrten im Binnenverkehr insgesamt entfielen über 80 % auf Relationen innerhalb der Kernstadt und zwischen der Kernstadt und den übrigen Stadt- bzw. Ortsteilen (vgl. **Tabelle 1.6**). Besondere Bedeutung haben dabei die Beziehungen zwischen der Kernstadt und den Stadt-/Ortsteilen Sturzkopf, Büblingshausen, Dalheim und Niedergirmes.

Bei den Beziehungen zwischen den einzelnen Stadtteilen weisen die Verbindungen von Dutenhofen, Hermannstein und Niedergirmes nach Büblingshausen sowie von Niedergirmes nach Sturzkopf die stärksten Fahrtenzahlen auf (vgl. **Anlage 1.2**). Die Auswertung verdeutlicht, dass ein Großteil der Verkehre auf die Kernstadt ausgerichtet ist, während tangentiale Verkehrsbeziehungen nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Relation	**Anteile in [%]**
innerhalb der Kernstadt Wetzlar	19,9
Blasbach - Kernstadt	0,5
Büblingshausen - Kernstadt	10,0
Dalheim - Kernstadt	9,1
Dutenhofen - Kernstadt	1,8
Garbenheim - Kernstadt	2,7
Hermannstein - Kernstadt	4,0
Münchholzhausen - Kernstadt	1,4
Nauborn - Kernstadt	4,3
Naunheim - Kernstadt	1,1
Niedergirmes - Kernstadt	6,7
Steindorf - Kernstadt	2,8
Sturzkopf - Kernstadt	18,7
Summe	**83,1**

Tabelle 1.6: Beziehungen im Stadtbusverkehr (Datenbasis: RMV-Erhebung 2004)

Die Verteilung der Fahrten im öffentlichen Verkehr im Tagesverlauf eines Normalwerktages zeigt **Diagramm 1.1**. Deutlich zu erkennen sind zwei Nachfragespitzen zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr sowie zwischen 13.00 Uhr und 14.00 Uhr, die auf einen stark ausgeprägten Schülerverkehr hinweisen. Mehr als ein Drittel der Fahrgäste wird in diesen beiden Tagesstunden befördert. Aufgrund der demographischen Entwicklung (Rückgang der Schülerzahlen) ist zwar mit einer Abflachung der Morgen- und Mittagspitze zu rechnen; dies führt aber nicht gleichzeitig zu einer Reduzierung des Fahrtenangebotes, da die Zielrelationen auch bei geringerer Fahrgastzahl zumindest mittelfristig bestehen bleiben.

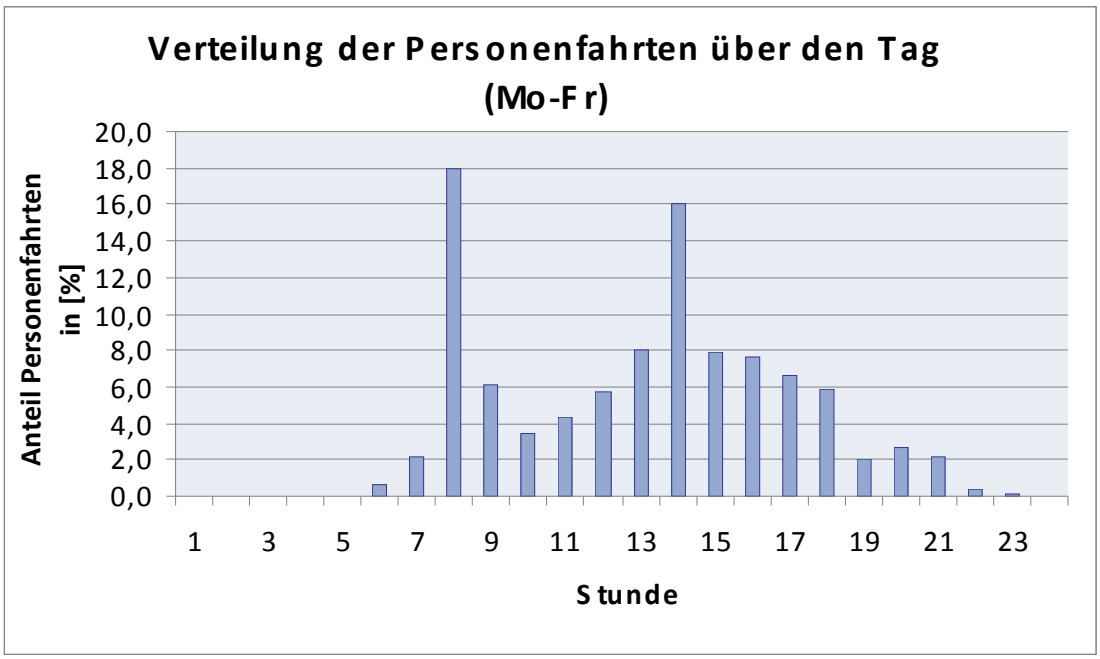


Diagramm 1.1: Tagesganglinie der Personenfahrten

Die hohe Bedeutung des Schülerverkehrs für den öffentlichen Nahverkehr verdeutlicht auch die Auswertung nach Fahrtzwecken (vgl. **Diagramm 1.2**). So werden an einem Normalwerktag über 42 % der ÖPNV-Fahrten im Schüler- und Ausbildungsverkehr zurückgelegt. Für die künftige Angebotsplanung stellen deshalb auch die sich abzeichnenden Änderungen bei den Wetzlarer Schulstandorten (Schließung der Ludwig-Erk-Schule, starker Schülerrückgang

in der Kestnerschule, Neubau von Berufsschulen in der Spilburg) große Herausforderungen dar. Es bedarf hier einer engen Kooperation mit dem Schulträger, um rechtzeitig die planungsrelevanten Daten bei der ÖPNV-Planung berücksichtigen zu können. Während an Samstagen der Einkaufsverkehr mit 25 % der Fahrten eine nicht zu vernachlässigende Rolle spielt, dominieren an Sonn- und Feiertagen erwartungsgemäß Fahrten zu Freizeitzwecken.

Auf der Grundlage der Eckdaten der Verkehrsnachfrage und der in Abschnitt 1.1 beschriebenen Strukturdaten wurde ein Modell zur Abbildung des Verkehrsgeschehens im Stadtgebiet Wetzlar erarbeitet. Die Kenndaten dieses Modells sind in **Anlage 1.1** für den Gesamtverkehr und in **Anlage 1.2** für den ÖPNV als Verkehrsbeziehungen auf der Ebene von Stadt-/Ortsteilen dargestellt. In den Werten sind ausschließlich Fahrten der Einwohner innerhalb des Stadtgebietes enthalten (nur Binnenverkehr).

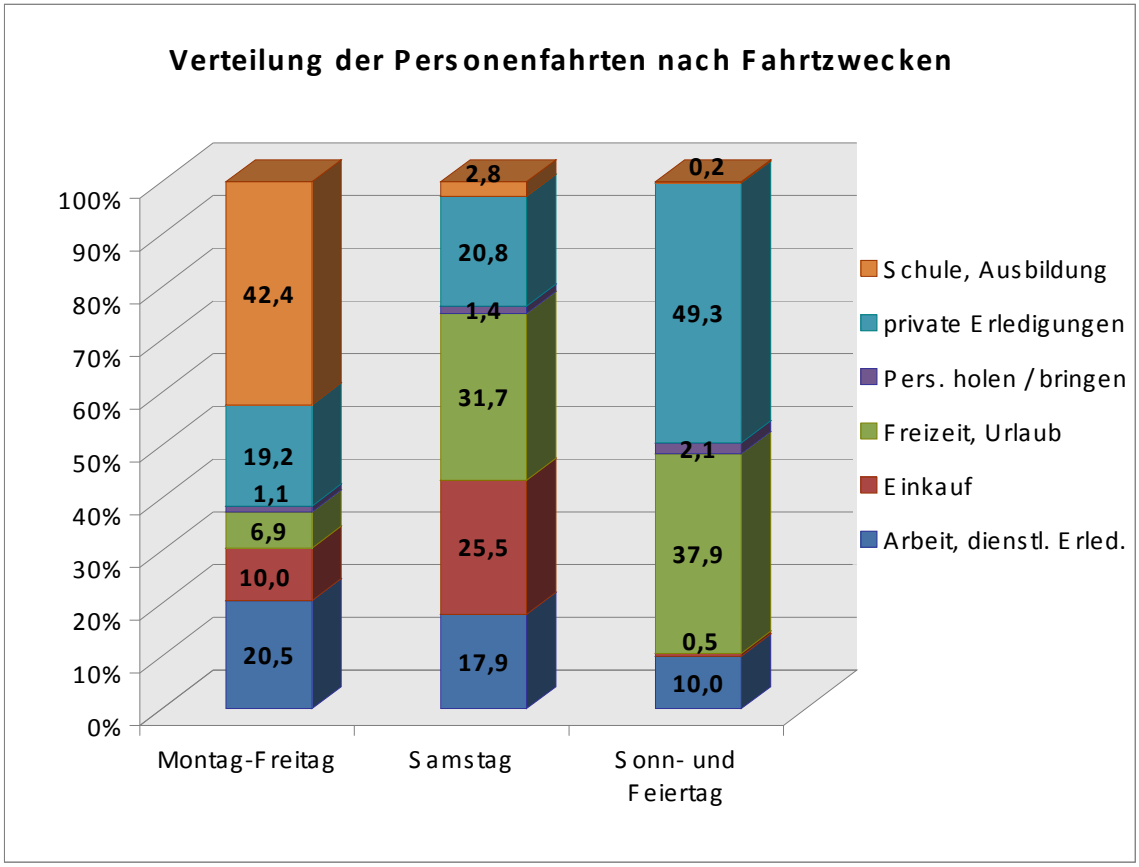


Diagramm 1.2: Fahrtzwecke der Personenfahrten

Die Umlegung der berechneten Verkehrsnachfrage auf die Verkehrsnetz im MIV und ÖPNV erfolgte mit Hilfe neu erstellter Netzmodelle, in denen das relevante Straßennetz sowie sämtliche ÖPNV-Linien mit dem Fahrplan des Jahres 2010 abgebildet sind. Die Netzmodelle wurden anhand der Daten der RMV-Erhebungen 2004/2010 für den ÖPNV und anhand von Zähldaten der Stadt Wetzlar für den MIV geeicht.

In **Abbildung 3.2** ist die so ermittelte Belastungssituation im ÖPNV im Stadtgebiet von Wetzlar für einen Normalwerktag grafisch veranschaulicht. Die höchsten Belastungen treten dabei auf der Achse Bahnhof/ZOB - Buderusplatz - Karl-Kellner-Ring - Schützenstraße auf. Zu den nachfragestärksten Netzabschnitten gehören zudem die Linienwege entlang der Frankfurter Straße, Stoppelberger Hohl, Am Trauar/Altenberger Straße sowie der Hermannsteiner Straße.

1.4 Tarif und Vertrieb

Das Stadtgebiet Wetzlar ist Bestandteil des Verbundraumes des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Der Rhein-Main-Verkehrsverbund ist eine GmbH, deren Gesellschafter die 26 Landkreise und Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern in Süd- und Mittelhessen sowie das Land Hessen sind. Dementsprechend gilt auch in Wetzlar im Nahverkehr der RMV-Verbund-Tarif. Alle Fahrten im Nahverkehr im Verbundgebiet sind je nach Entfernung und Relation in sieben Preisstufen eingeteilt. Zum Fahrplanjahr 2014 werden die bislang in Preisstufe 2 eingestuften Fahrten von der Kernstadt in die Stadtteile Blasbach, Dutenhofen und Münchholzhausen der Preisstufe 1 zugeordnet, so dass dann die Preisstufe 1 für alle Fahrtbeziehungen innerhalb Wetzlars gilt.

In **Tabelle 1.7** sind beispielhaft wichtige Relationen zwischen Wetzlar-Kernstadt und Zielen im RMV-Verbundgebiet mit Preisangaben für Erwachsenen-Fahrausweise dargestellt.

Fahrtziel von Wetzlar-Kernstadt aus	Preis-stufe*	Preis Einzelfahrkarte Erwachsene*	Preis Tageskarte Erwachsene*	Preis Wochenkarte Erwachsene*	Preis Monatskarte Erwachsene*
Wetzlar-Kernstadt mit Garbenheim, Hermann-stein, Nauborn, Naunheim, Steindorf	1	1,80 €	3,50 €	11,70 €	39,80 €
Wz-Blasbach, -Dutenhofen, Münchholz-hausen, Aßlar-Kernstadt, Lahnau, Rechtenbach	2	2,25 €	4,40 €	18,50 €	63,00 €
Schöffengrund, Solms, Braunfels-Kernstadt, Gießen	3	2,70 €	5,25 €	24,10 €	82,00 €
Waldsolms, Greifenstein, Herborn	4	4,25 €	8,30 €	36,20 €	123,00 €
Dillenburg, Marburg, Friedberg	5	7,60 €	14,80 €	48,20 €	164,00 €
Bad Homburg, Limburg	6	11,00 €	21,50 €	60,30 €	205,00 €
Fulda, Frankfurt, Wiesbaden, Darmstadt	7	14,20 €	27,70 €	72,40 €	246,00 €
*Tarifangaben beziehen sich auf das Fahrplanjahr 2013					

Tabelle 1.7: Fahrpreise im RMV-Tarif für ausgewählte Relationen

Für Kinder bis zum vollendeten 14. Lebensjahr und für Schüler und Auszubildende gibt es verbilligte Fahrkarten. Der Fahrpreis der Preisstufe 1 für das Stadtgebiet Wetzlar gilt auch auf dem Teilabschnitt, den die Linie 12 im Stadtgebiet Aßlar bedient (Endstation Aßlar-Freizeitbad).

Eine Besonderheit stellte im Lahn-Dill-Kreis in der Vergangenheit die preisabgesenkte Tageskarte dar: Während der Preis für eine Tageskarte im RMV-Tarifsystem in den Preisstufen 1-4 über dem Preis von zwei Einzelfahrscheinen lag, waren im Lahn-Dill-Kreis und wenigen weiteren Teilen des Verbundgebietes die Tageskarten deutlich rabattiert, so dass bei einer Hin- und Rückfahrt der Erwerb einer Tageskarte für den Fahrgast günstiger als der Erwerb

von zwei Einzelfahrkarten war. Zum Fahrplanwechsel 2011/2012 wurde diese günstigere Preisrelation verbundweit für die Tageskarte in allen Preisstufen (mit Ausnahme der Großstädte Frankfurt, Mainz und Wiesbaden) eingeführt.

In den Bussen im Stadtgebiet Wetzlar können fast alle Fahrkarten, also auch Wochen- und Monatskarten, beim Fahrpersonal gekauft werden. Jahreskarten, Clever-Cards (= Schüler- und Azubi-Jahreskarten) und 9-Uhr-Jahreskarten können in der Mobilitätszentrale Wetzlar der VLDW am Karl-Kellner-Ring in Wetzlar sowie seit 2013 auch wieder direkt bei den Büros der Wetzlarer Verkehrsbetriebe erworben werden. Die Stadt Wetzlar kooperiert mit der VLDW beim Betrieb der Mobilitätszentrale und beteiligt sich anteilig an den Personal- und Sachkosten (Aufwandserstattung im Jahr 2012: rd. 70.000 €). Im Jahr 2012 wurde verbundweit die Einführung der elektronischen Fahrkarte (E-Ticket: Chipkarte statt Papierfahrschein), zunächst für die Jahreskarten, eingeführt. Die weiteren Fahrkartenarten sollen Zug um Zug auf das E-Ticket umgestellt werden. Es wird jedoch noch eine längere Zeit möglich sein, Papier-Tickets neben dem E-Ticket zu erwerben.

Die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2006 empfohlene Aufstellung von Fahrscheinautomaten an wichtigen Haltestellen im Stadtgebiet wird nicht weiter verfolgt. Die intensive Prüfung des Themas hat ergeben, dass zum einen die Beschaffung (Stückkosten rd. 45.000 €) und insbesondere der Betrieb der Automaten (Wartung jährlich rd. 10.000 €) mit hohen Kosten verbunden sind. Aus diesem Grund haben viele benachbarte Lokale Nahverkehrsorganisationen (u.a. Lahn-Dill-Kreis, Kreis Limburg-Weilburg, Landkreis Marburg-Biedenkopf) auf die Beschaffung von Fahrscheinautomaten verzichtet. Die Stadt Gießen hat an zwei zentralen innerstädtischen Haltestellen Fahrscheinautomaten aufgestellt. Die Nutzung dieser Automaten ist allerdings gering, so dass der Aufwand sich als unverhältnismäßig darstellt. Der erhoffte Effekt, durch Fahrscheinautomaten den Barverkauf beim Busfahrer zu verrin-

gern und damit die Standzeiten an den Haltestellen zu verkürzen, tritt bei einer sehr geringen Automatennutzung nicht spürbar ein. Eine Erzielung dieses Effektes wird im Rahmen der Einführung der elektronischen Fahrkarte (E-Ticket) stärker erwartet. Im Rahmen der Neugestaltung der Bahnstation Wetzlar und der Umrüstung der RMV- und der DB-Fahrscheinautomaten zu einheitlichen Geräten werden drei Fahrscheinautomaten, an denen das RMV-Angebot erworben werden kann, im Bahnhofsbereich aufgestellt.

Auch die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2006 empfohlene Änderung der Preisstufen auf den Relationen Wetzlar-Schöffengrund und Wetzlar-Solms (derzeit je Preisstufe 3) in die Preisstufe 2 wird nicht weiterverfolgt. Auch wenn der Preissprung zwischen den relativ nahe an Wetzlar liegenden Ortsteilen Schöffengrund-Laufdorf und Solms-Albshausen von Preisstufe 1 nach Preisstufe 3 in Bezug auf die Entfernung als recht hoch anzusehen ist, müsste eine Subventionierung des Fahrpreises von der Stadt Wetzlar an die VLDW, die die entsprechenden Buslinien beauftragt und finanziert, erstattet werden. Da diese Subventionierung überwiegend nicht den Wetzlarer Bürgern zugutekommen würde, wird sie aus Kostengründen derzeit nicht weiter in Erwägung gezogen.

Seit 2009 wird im RMV intensiv über eine Tarifstrukturreform beraten, um den vorhandenen Tarif auch künftig weiter entwickeln zu können und bestehenden Schwächen des Tarifsystems entgegen zu treten. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 erfolgte die Einführung von Stadtpreisstufen in den Großstädten im RMV-Gebiet. In einem weiteren Schritt Ende 2013 wird die Einführung dieser Stadtpreisstufen auch in den Sonderstatusstädten erfolgen. Hierdurch soll eine stärkere Differenzierung der Preisbildung ermöglicht werden, als es das heutige Preisstufenmodell zulässt. In einem dritten Schritt ist schließlich eine stärker differenzierte entfernungs- und qualitätsabhängige Preisbildung im Rahmen eines „Regionaltarifes“ für den übrigen ländlichen Raum des Verbundgebietes vorgesehen.

1.5 Kosten und Erlöse

Rechtsgrundlage für die Leistungserbringung im Stadtbusverkehr ist seit 01.01.2010 der „Vertrag zum Stadtbusverkehr“ vom 19.10.2009 zwischen der Stadt Wetzlar und den Wetzlarer Verkehrsbetrieben. Im Jahr 2010 war die Leistungserbringung der Wetzlarer Verkehrsbetriebe auf den Stadtbuslinien mit Aufwendungen von ca. 4,94 Mio. Euro verbunden. Dem gegenüber standen Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen von ca. 2,3 Mio. Euro brutto (ca. 2,15 Mill. Euro netto) sowie Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG und § 145 SGB IX in Höhe von ca. 0,66 Mio. Euro brutto (ca. 0,64 Mill. Euro netto). Daraus ergibt sich ein Kostendeckungsgrad von ca. 56 %. Die Aufteilung der Einnahmen auf Fahrausweisarten ist für das Jahr 2010 in **Tabelle 1.8** dargestellt.

Fahrscheinart	**Einnahmen**	**Erläuterung**
Fahrscheinverkäufe im Bartarif (Kauf beim Busfahrer)	**rd. 1,7 Mill. Euro** davon rd. 1,25 Mill. Euro in Preisstufe 1 (ca. 74 %)	Einzelfahrscheine, Tageskarten, Wochen- und Monatskarten, Hessenticket
davon Einzelfahrscheine und Tageskarten	rd. 1,13 Mill. Euro (= ca. 66 %)	davon rd. 0,5 Mill. Euro Einzelfahrscheine; rd. 0,52 Mill. Euro Tageskarten
davon Wochen- und Monatskarten Erwachsene	rd. 0,39 Mill. Euro (= ca. 23 %)	
davon Wochen und Monatskarten Auszubildende	rd. 0,18 Mill. Euro (= ca. 11 %)	
Clevercards	**rd. 0,24 Mill. Euro**	**Verkauf durch die VLDW**
Zuscheidung Semesterticket vom RMV	**rd. 0,04 Mill. Euro**	Ausgabe Semestertickets durch die Hochschul-Asten; Abrechnung mit RMV
Zuscheidung aufgrund des RMV-Einnahme-Aufteilungs-Verfahrens (EAV)	**rd. 0,3 Mill. Euro**	Ausgleich für Fremdnutzer im Stadtbusverkehr (Fahrkartenkauf z.B. in VLDW-Bussen)
Zuscheidung RMV-Internet- und -Handy-Verkauf	**rd. 0,02 Mill. Euro**	
	rd. 2,3 Mill. Euro	**Gesamteinnahmen**

Tabelle 1.8: Verteilung der Fahrgeldeinnahmen auf Fahrausweisarten 2010

Vom Land Hessen erhält die Stadt Wetzlar eine Landeszuwendung zur Finanzierung des ÖPNV in Höhe von 0,51 Mill. Euro. Der Saldo aus Einnahmen und Ausgaben für den Stadtbusverkehr in Höhe von rd. 1,6 Mill. Euro war aus dem städtischen Haushalt aufzubringen.

Für den Aufgabenbereich der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Wetzlar fielen daneben im Jahr 2010 Aufwendungen für die Leistungserbringung der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger-organisationen (Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) für den Lahn-Dill-Kreis und Stadtwerke Gießen AG (SWGI) für die Stadt Gießen), den sog. „Infrastrukturkostenausgleich“ in Höhe von rd. 0,56 Mill. Euro an. Der erhaltene Infrastrukturkostenausgleich für im Gebiet der benachbarten Aufgabenträger erbrachte Verkehrsleistungen (Linie 11 in Gießen, Linie 12 in Aßlar, Linie 17 in Lahnau) lag bei rund 0,27 Mill. Euro. Für den Schienenpersonennahverkehr war an den RMV die sog. „Partnerschaftsfinanzierung“ in Höhe von etwa 0,15 Mill. Euro abzuführen. Für den Regieaufwand der Lokalen Nahverkehrsorganisation fielen ca. 0,1 Mill. Euro an, für Sachausgaben (Zuschuss Mobilitätszentrale, Erstellung Fahrplanbuch u.a.) rund 0,08 Mill. Euro; für investive Aufgaben (Beschaffung neue Busdrucker, Haltestellenmöblierung) wurden rd. 0,13 Mill. Euro aufgewendet. Der laufende Gesamtaufwand für den ÖPNV durch die Stadt Wetzlar (ohne investive Ausgaben in die bauliche Haltestelleninfrastruktur, also insbesondere ohne das Projekt „Neubau Busbahnhof und Bahnstation Wetzlar“) betrug im Jahr 2010 somit rd. 5,83 Mill. Euro bei einem Zuschussbedarf von rd. 2,22 Mill. Euro.

2 SCHWACHSTELLENANALYSE

In der Schwachstellenanalyse wird auf Grundlage der Daten aus der Bestandsanalyse die derzeitige ÖPNV-Angebotsstruktur dem Soll-Zustand des Anforderungsprofils gegenübergestellt.

Dabei war zunächst zu untersuchen, welche der in der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aus dem Jahr 2006 vorgeschlagenen Maßnahmen bis heute umgesetzt wurden. Die Ergebnisse dieser Überprüfung sind in **Anlage 2** dokumentiert. Ergänzend war zu prüfen, ob das aktuelle Verkehrsangebot im öffentlichen Nahverkehr der Stadt Wetzlar Qualitätsstandards erfüllt, die in diversen Empfehlungen des VDV oder der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) genannt werden. Diese Standards bilden auch die Grundlage der im Anforderungsprofil (Abschnitt 3) zusammengestellten Ausstattungskriterien und -merkmale.

2.1 Verkehrserschließung

Die Erschließung eines Raumes durch öffentliche Verkehrsmittel gilt als gesichert, wenn ein flächendeckendes ÖPNV-Netz bedient wird. Die Erschließungsgüte bemisst sich dabei nach der Erreichbarkeit von Haltestellen, die sich in einer angemessenen Entfernung zu den Siedlungsbereichen befinden sollen. In der **Abbildung 4.1** sind die Haltestelleneinzugsbereiche bei maximalen Luftlinienentfernungen zu den Bushaltestellen von 300 m dargestellt. Bei einem im Anforderungsprofil empfohlenen Radius von 300 m für Bushaltestellen liegen die folgenden Gebiete außerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen:

- Wohngebiete
    - Bereich Morgenweide/Laufdorfer Weg (Kernstadt)
    - Bereich Deutschherrenberg (Kernstadt)

- Bereich Ludwigstraße/Bredowstraße (Kernstadt)
- Bereich Am Geißler/Franzenburg/Am Pfingstwäldchen (Büblingshausen)
- Bereich Bergstraße/Holzgalgen (Garbenheim)
- nördlicher und westlicher Siedlungsrand Naunheim
- Bereich Friedrichstraße/Loherstraße (Hermannstein)
- Siedlungsrandgebiete Blasbach
- nördliche und westliche Siedlungsgebiete Dutenhofen
- teilweise Bereich Hohe Straße/Forststraße (Münchholzhausen)
- Bereich Sudetenstraße/Herrenwiese (Münchholzhausen)

- Gewerbegebiete
  - Bereich Henri-Duffaut-Straße (Gewerbepark Spilburg/Am Leitzpark)
  - Bereich Christian-Kremp-Straße/Ernst-Befort-Straße (Gewerbegebiet Hörnsheimer Eck)
  - Bereich Industriestraße/Am Rübenmorgen (Gewerbegebiet Dutenhofen)
  - Bereich Sudetenstraße (Münchholzhausen)

Berücksichtigt man zusätzlich die Einzugsbereiche von Haltepunkten des Schienenverkehrs mit einem Radius von 1000m (vgl. **Abbildung 4.2**), reduziert sich die Zahl der außerhalb der Einzugsbereiche gelegenen Gebiete geringfügig (Bereich Deutschherrenberg, Dutenhofen). Ähnliches gilt in Siedlungsrandbereichen, wo statt dem 300m-Radius ein 400m-Radius als ausreichende Entfernung zu der nächstgelegenen Haltestelle gilt.

2.2 Verkehrsbedienung

Neben der Erreichbarkeit von Haltestellen leistet die zeitliche Verfügbarkeit ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Akzeptanz von öffentlichen Verkehrsmit-

teln. Bewertungskriterien sind hier die Bedienungshäufigkeit (Taktfolge) und die Bedienungszeiträume.

Montags bis freitags soll laut Anforderungsprofil eine Bedienung zwischen 5.00 Uhr und 0.00 Uhr, an Samstagen von 6.00 Uhr bis 0.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 9.00 Uhr bis 0.00 Uhr gewährleistet sein. Diese Kriterien sind im Fahrplan 2010 weitgehend erfüllt (vgl. **Anlage 3**), lediglich die Stadtbuslinie 10 Steindorf-Bahnhof/ZOB weist sowohl im Früh- als auch im Spätverkehr einen eingeschränkten Bedienungszeitraum auf. Die Verbindung Steindorf-Bahnhof/ZOB wird in diesen Zeiträumen durch die VLDW-Buslinie 185 sichergestellt, die Steindorf jedoch nur partiell bedient.

Nach 22.00 Uhr erfolgt eine Bedienung der Linienwege der Linien 10, 12, 13, 14, 16 und 17 mit der Spätbuslinie 007. Aufgrund der für Laien unübersichtlichen Linienführung über sechs verschiedene Linien hinweg ist eine Überarbeitung des Spätbus-Konzeptes mit verständlicheren Linienwegen und prägnanten Linienbezeichnungen zu prüfen. Ebenfalls in Betracht zu ziehen ist eine Ausweitung des Spätbusverkehrs in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag und in den Nächten vor Feiertagen mit am Zentralen Busbahnhof auf die Ankunftszeiten des Schienenverkehrs abgestimmten Abfahrtzeiten.

Die laut Anforderungsprofil anzustrebenden Bedienungshäufigkeiten werden im heutigen Zustand von Montag bis Freitag weitgehend erfüllt. Die von der geforderten Taktfolge abweichende Stadtbuslinie 10 Steindorf-Bahnhof/ZOB (60 min-Takt) wird durch Fahrten der VLDW-Buslinie 185 (30 min-Takt) ergänzt. Da die Abfahrtszeiten der beiden Linien in Steindorf zum Teil nur wenige Minuten auseinander liegen, ist hier eine Abstimmung der beiden Linien untereinander anzustreben, wie sie auch in der 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes schon gefordert wird. Nicht eingehalten werden die Vorgaben

des Anforderungsprofils bei der durch die VLDW-Buslinie 415 geleisteten Anbindung von Blasbach.

Im übrigen Stadtgebiet werden die für die Normalverkehrszeit festgelegten Bedienungshäufigkeiten von 20 Minuten in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte und von 30 Minuten in Gebieten mit geringerer Nutzungsdichte erfüllt. Für die nachfragestarken Linien 12 und 13 ist eine Taktverdichtung von 20 min auf 15 min anzustreben.

An Samstagen werden aktuell die Vorgaben des Anforderungsprofils zu den Bedienungshäufigkeiten nur zum Teil erfüllt. Neben Taktsprüngen bei den Linien 11, 16 und 17 betrifft dies die mit einem 60 min-Takt sehr lange Fahrtenfolgezeit auf den Achsen Leitzplatz - Sturzkopf - Krankenhaus und Leitzplatz - Büblingshausen - Krankenhaus der Linien 12 und 13. Gemäß Anforderungsprofil ist auf diesen Abschnitten an Samstagen ein 30 min-Takt vorzusehen.

An Sonntagen sind bei **allen** Buslinien Abweichungen vom Anforderungsprofil in Form von Taktsprüngen und zu hohen Fahrtenfolgezeiten festzustellen.

2.3 Verkehrsverbindung

Wesentliche Merkmale der Angebotsqualität im ÖPNV stellen die Reisezeiten und die im Zusammenhang mit den Fahrten stehenden Komfortverluste, z.B. durch notwendige Umsteigevorgänge, dar. Die Reisezeiten im öffentlichen Nahverkehr umfassen dabei die Fahrzeiten der genutzten Verkehrsmittel, die Zu- und Abgangszeiten zu den Haltestellen und Bahnhöfen sowie die Umsteige- und Wartezeiten an den Ein- und Umstiegshaltestellen. Die Verbindungsqualität wird als gut eingeschätzt, wenn die Reisezeiten bei Nutzung des ÖPNV nicht wesentlich über den Reisezeiten des motorisierten Individualverkehrs liegen. Die Beurteilungsgrößen sind detailliert in **Tabelle 3.6** in Kapitel 3.4 dargestellt.

In **Anlage 4** sind die Reisezeitverhältnisse (Reisezeit im ÖV / Reisezeit im MIV) zwischen den Stadt-/Ortsteilen aufgezeigt. Diese wurden anhand des Verkehrsmodells berechnet, indem die Verkehrsbezirke zu Stadtteilen aggregiert wurden und die mittleren Reisezeiten zwischen den Stadtteilen für MIV und ÖV ermittelt wurden. Neben den Zu- und Abgangszeiten, Umsteige- sowie Wartezeiten im ÖV wurden dabei auch Zu- und Abgangszeiten sowie Zeiten für die Parkplatzsuche im MIV berücksichtigt. Dabei ergeben sich für die Verbindungen aus den Stadtteilen in den Kernbereich von Wetzlar durchweg befriedigende Reisezeitverhältnisse (unter 2,1), lediglich bei der Anbindung von Naunheim macht sich der Umsteigezwang am Bahnhof in Richtung Innenstadt bemerkbar.

Bei Verbindungen der Orts-/Stadtteile untereinander werden mit Ausnahme der Relation Garbenheim – Münchholzhausen mindestens ausreichende Bewertungen erreicht. Bei Betrachtung der Anzahl der erforderlichen Umsteigevorgänge für die Fahrt zwischen den Stadt-/Ortsteilen (**Tabelle 2.1**) wird deutlich, das im Wetzlarer ÖPNV durch das Vorhandensein eines zentralen Verknüpfungspunktes (Bahnhof/ZOB) jeder Stadt-/Ortsteil mit maximal einem Umsteigevorgang zu erreichen ist, was als zufriedenstellend angesehen werden kann.

Als verbesserungswürdig ist zu bewerten, dass es bislang eine systematische Anschlusssicherung, d.h. eine Fahrplanabstimmung in der Form, dass die Umsteigebeziehungen von den Stadtbuslinien zu den Zügen bzw. zu den Lokalbussen des Umlandverkehrs mit kurzen Umsteigezeiten gewährleistet werden, nicht gibt.

Umsteigeerfordernisse bei Fahrten zwischen den Orts-/Stadtteilen													
	Innenstadt*	**Blasbach**	**Büblingshausen**	**Dalheim**	**Dutenhofen**	**Garbenheim**	**Hermannstein**	**Münchholzhausen**	**Nauborn**	**Naunheim**	**Niedergirmes**	**Steindorf**	**Sturzkopf**
Innenstadt*	0	1	0	0	0	0-1	0	0	0	1	0	0	0
Blasbach	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0-1	1	1
Büblingshausen	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0
Dalheim	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dutenhofen	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1
Garbenheim	0-1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1
Hermannstein	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0
Münchholzhausen	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1
Nauborn	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1
Naunheim	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1
Niedergirmes	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0
Steindorf	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1
Sturzkopf	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0

*Innenstadt = Haltestellen Leitzplatz, Neues Rathaus, Buderusplatz, Seibertstraße, Freibad, Haarplatz

Tabelle 2.1: Umsteigeerfordernisse bei Fahrten zwischen Stadtteilen

Zwar wurde bislang schon bei der Festlegung der Betriebszeiten der Stadtbuslinien darauf geachtet, dass die Zubringung zu den ersten Zügen am Bahnhof Wetzlar gewährleistet ist, eine detaillierte Abstimmung zwischen den einzelnen Fahrplänen wurde aber bislang unter Hinweis auf die werktäglich üblichen Taktzeiten von 20-30 Minuten nicht vorgenommen. Hier sind Opti-

mierungen anzustreben, insbesonders auch bezüglich der Anschlusssicherung zu den späten Zugankünften.

Problematisch ist die Position des Zentralen Busbahnhofes in nördlicher Randlage zur Innenstadt in Kombination mit den vorhandenen Halbmesserlinien 17, 24/240 und 415, die ihren Start-/Endpunkt am Bahnhof/ZOB haben. Dies hat zur Folge, dass die Innenstadt von den nördlichen Stadtteilen Blasbach und Naunheim nicht und von Garbenheim nur alle zwei Stunden umsteigefrei zu erreichen ist.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt bezogen auf die Reisezeiten ist in **Abbildung 4.5** beispielhaft für die Haltestelle Leitzplatz dargestellt.

2.4 Haltestellenausstattung

Ende 2011 gab es an 110 der 226 Bushaltepunkte im Stadtgebiet Wetzlar einen Wetterschutz, zumeist in Form einer Buswartehalle, seltener in Form von Schutzdächern. Der Ausstattungsgrad konnte seit 2006 um sechzehn zusätzliche Wartehallen verbessert werden, zudem wurden weitere 9 veraltete Anlagen gegen moderne Wartehallen ausgetauscht. Wesentlich wurde dies durch die Kooperation mit der Ströer Deutsche Städte Medien ermöglicht, mit der im Rahmen des Stadtwerbungsvertrages auch die Aufstellung von Wartehallen vereinbart wurde. Die im Mai 2007 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Prioritätenliste zum Neubau von Buswartehallen konnte weitgehend abgearbeitet werden. Der Bedarf, weitere Haltestellen mit einem Wetterschutz auszustatten ist in seiner Dringlichkeit überschaubar, da zahlreiche Haltestellen vorwiegend als Ausstiegshaltestellen genutzt werden. An einigen Haltestellen wäre ein Wetterschutz zwar wünschenswert, eine Aufstellung ist aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere wegen nicht ausreichender Gehwegbreiten, technisch nicht möglich. Nachteilig ist die fehlende Innenbeleuchtung der Wartehallen, auf die wegen der hohen Kosten für einen Stromanschluss in der Regel verzichtet wird.

Im Frühjahr 2008 konnten mit maßgeblicher Bezuschussung durch das Land Hessen alle Haltestellen mit neuen Haltestellenschildern und Abfallbehältern ausgestattet werden. Auch die Fahrplanaushangkästen wurden, wo nicht bereits Großvitrinen vorhanden waren, neu beschafft. Damit sind die Bushaltestellen im Corporate Design des RMV (ultramarinblau) einheitlich erkennbar und mit vollständiger Liniennennung ausgestattet. Erstmals ist nun ausreichend Fläche für den Aushang aller Fahrpläne vorhanden. An zahlreichen wichtigen Haltestellen werden seitdem außerdem Liniennetzpläne und seit 2010 auch Tarifinformationen ausgehängt.

Die Bemühungen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet sind in den vergangenen Jahren nicht in dem wünschenswerten Umfang fortgesetzt worden. Waren im Sommer 2006 von 223 Haltepunkten 36 behindertengerecht ausgebaut (= 16 %), so stieg diese Zahl bis Ende 2012 nur auf 55 von nun 231 Haltepunkten an (= 24 %). Auch wenn im Frühjahr 2012 durch den neuen Busbahnhof 12 barrierefreie Bushaltepunkte an der bedeutendsten Wetzlarer Haltestelle hinzugekommen sind, bleiben die Bemühungen um einen barrierefreien Ausbau der Haltestellen vordringlich. Dies gilt umso mehr, als das im Dezember 2012 vom Bundestag verabschiedete neue Personenbeförderungsgesetz in § 8 Abs. 3 klarstellt, dass bis zum 01.01.2022 für die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht werden soll. Diese Forderung ist angesichts der Investitionen, die zur Erreichung dieses Zieles erforderlich sind (Aufwand für den Umbau einer Bushaltestelle mit behindertengerechter Einstiegshöhe („Kasseler Bord“) und taktilem Blindenleitsystem: ca. 30.000 €) sicherlich sehr ambitioniert. Andererseits könnte durch eine entsprechende Investitionsplanung mit jährlichem Ausbauprogramm mittel- bis langfristig der gewünschte Standard in der Haltestelleninfrastruktur erreicht werden, da die Maßnahmen vom Land Hessen grundsätzlich gefördert werden.

3 ANFORDERUNGSPROFIL

3.1 Grundlagen

Das Anforderungsprofil legt die für die Stadt Wetzlar gewünschte ÖPNV-Struktur als Soll-Zustand nach Art und Umfang fest. Die grundlegenden Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr werden im hessischen ÖPNV-Gesetz (HessÖPNVG, § 4) beschrieben:

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

Als wichtige Leistungsmerkmale sind dabei „eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten" anzustreben (§ 4 Abs. 2 HessÖPNVG).
Diese im Gesetzestext beschriebenen Leistungsmerkmale sind im Nahverkehrsplan mit konkreten qualitativen und quantitativen Zielen zu hinterlegen. Sie legen die Standards für eine „ausreichende Verkehrsbedienung" im Sinne des ÖPNV-Gesetzes für das Gebiet der Stadt Wetzlar fest. Diese Standards umfassen die Bereiche

- Verkehrserschließung
- Verkehrsbedienung
- Verkehrsverbindung
- Verkehrsinfrastruktur
- Betriebsqualität sowie
- Kundenservice und Marketing.

3.2 Verkehrserschließung

Die Erschließung des Stadtgebietes, insbesondere auch von neu besiedelten Flächen und die Erreichbarkeit von Versorgungsstandorten mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV sind zu sichern. Dafür ist ein ausreichend dicht dimensioniertes Liniennetz vorzuhalten, das die Siedlungsgebiete miteinander verbindet. Die ÖPNV-Erschließung des Raumes gilt dann als gesichert, wenn die Entfernungen zwischen den Siedlungsgebieten und den nächstgelegenen Zugangspunkten des ÖPNV (Haltestellen und Bahnhöfe) akzeptabel sind. Entsprechend der gesetzlichen Forderung in § 13 HessÖPNVG (Berücksichtigung der Erfordernisse der Nahverkehrsplanung in der kommunalen Bauleitplanung) ist die Lokale Nahverkehrsorganisation bei der städtischen Bauleitplanung zu beteiligen und bei Planvorhaben anzuhören.

Die in **Tabelle 3.1** genannten Einzugsbereiche orientieren sich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) /3/. Bei einer Luftlinienentfernung von beispielsweise 300 m, die für Kernbereiche festgelegt wird, sind Wegelängen von bis zu ca. 400 m zurückzulegen, was einer Gehzeit von ungefähr 6 bis 7 Minuten entspricht.

Einzugsbereich zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (Luftlinienentfernung in Metern)		
Verkehrsmittel	**Kernbereich**	**Randbereiche**
Bus	300	400
Bahn	1.000	1.000

Tabelle 3.1: Einzugsbereiche der Haltestellen/Bahnhöfe

/3/ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV);Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; VDV Schriften 4, Köln 06/2001

Bei der Erschließung dünn besiedelter Siedlungsgebiete ist zu prüfen, ob der erforderliche Aufwand für eine Erschließung (u.a. umwegige Linienführung, Reisezeitverlängerung für andere Fahrgäste) entsprechend den Vorgaben aus **Tabelle 3.1** in einem vertretbaren Verhältnis zum erwarteten zusätzlichen Nutzen steht.

3.3 Verkehrsbedienung

Das Fahrten- und Bedienungsangebot hat sich an der Verkehrsnachfrage und den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten zu orientieren. Das Verkehrsaufkommen hängt von den Aktivitäten der mobilen Personen ab, deren Umfang und zeitliche Verteilung im Tages- und Wochenverlauf erheblichen Schwankungen unterworfen ist. Die Bedienungszeitbereiche mit unterschiedlichen Verkehrsbedarfswerten sind in **Tabelle 3.2** dargestellt.

Verkehrszeiträume		
Normalverkehrszeit (NVZ)	Montag - Freitag	6.00 - 18.00 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Montag - Freitag	bis 6.00 und nach 18.00 Uhr
	Samstag	ganztags
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Sonn- und Feiertag	ganztags

Tabelle 3.2: Bedienungszeiträume im ÖPNV

Auf den Hauptachsen des ÖPNV soll die Bedienung
- von Montag bis Freitag von 5.00 Uhr bis 0.00 Uhr,
- an Samstagen von 6.00 Uhr bis 0.00 Uhr und
- an Sonn- und Feiertagen von 9.00 Uhr bis 0.00 Uhr

sichergestellt sein.

Für das Angebot des Stadtbusverkehrs sind die in der folgenden Tabelle genannten Taktfolgen vorzusehen. Sie beziehen sich auf Streckenabschnitte (Verkehrsachsen) innerhalb der ausgewiesenen Gebietstypen.

Takte in Minuten		
Bedienungszeiten	**Gebiete mit höherer Nutzungsdichte**	**Gebiete mit geringerer Nutzungsdichte**
	Bedienungsstandard	**Bedienungsstandard**
Normalverkehrszeit Mo-Fr 6.00 bis 18.00 Uhr	15-20	30
Schwachverkehrszeit Mo-Fr vor 6.00 Uhr und nach 18.00 Uhr, Sa ganztags	30	60
Schwachverkehrszeit So ganztags	60-120	60-120

Tabelle 3.3: Bedienungshäufigkeiten nach Verkehrszeiten

Als Gebiete mit höherer Nutzungsdichte werden dabei definiert:

- Altstadt
- Karl-Kellner-Ring/Zentrum
- Niedergirmes
- Hermannstein
- Dalheim
- Büblingshausen
- Sturzkopf
- Silhöfer Aue

Durch diese Gebiete verlaufen die Verkehrsachsen

- Hermannstein – Niedergirmes – Bahnhof/ZOB
- Dalheim – Bahnhof/ZOB
- Büblingshausen – Altstadt – Karl-Kellner-Ring/Zentrum – Bahnhof/ZOB
- Sturzkopf – Altstadt – Karl-Kellner-Ring/Zentrum – Bahnhof/ZOB

3.4 Verkehrsverbindung

Qualitätskriterien einer Verbindung zwischen Quell- und Zielort sind einerseits die Reisezeit und andererseits die Zahl der erforderlichen Umsteigevorgänge sowie die Übergangszeiten an den Umsteigehaltestellen. Für die Beurteilung der Qualität der Umsteigebeziehungen innerhalb des ÖPNV-Systems werden in **Tabelle 3.4** Richtwerte vorgegeben (ohne Berücksichtigung der Umsteigewege). Nach den Vorgaben des VDV /3/ ist ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln dann hergestellt, wenn die Wartezeit (ohne Wegezeit) auf die Anschlussfahrt nicht mehr als 5 Minuten beträgt. Die Gewährleistung einer vertretbar kurzen Anschlusszeit sollte durch eine entsprechende anschlusssichernde Fahrplanplanung zwischen den einzelnen Verkehrsarten und Linien erzeugt werden.

Übergangszeit	**Beurteilung**
bis 5 min	gut
6 bis 10 min	noch zufriedenstellend
11 bis 30 min	schlecht
mehr als 30 min	keine Verbindung

Tabelle 3.4: Richtwerte zur Beurteilung der Verknüpfungsqualität

Dementsprechend kann auch die Zahl der erforderlichen Umsteigevorgänge im Stadtbusverkehr bewertet werden. Je häufiger beim Zurücklegen eines Weges umgestiegen werden muss, desto schlechter wird die Verbindungsqualität bewertet (vgl. **Tabelle 3.5**).

/3/ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV);Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; VDV Schriften 4, Köln 06/2001

Anzahl Umsteigevorgänge	Beurteilung
0	gut
1	zufriedenstellend
2	mäßig
> 2	schlecht

Tabelle 3.5: Richtwerte zur Beurteilung der Verbindungsqualität

Um die Qualität der Reisezeiten im öffentlichen Personennahverkehr beurteilen zu können, wird auf das Verhältnis der Reisezeiten zwischen ÖPNV und motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgegriffen. Die Reisezeit im ÖPNV umfasst dabei sowohl die Fahrtzeit im Fahrzeug als auch die Zugangs-, Abgangs- und Wartezeiten an den Haltestellen. Die in **Tabelle 3.6** aufgeführten Beurteilungsgrößen richten sich nach den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen /4/.

Verhältnis der Reisezeit im ÖPNV zur Reisezeit im MIV	Beurteilung
< 1,0	sehr gute Qualität
1,0 - < 1,5	gute Qualität
1,5 - < 2,1	befriedigende Qualität
2,1 - < 2,8	ausreichende Qualität
2,8 - <3,8	mangelhafte Qualität
> 3,8	unzureichende Qualität

Tabelle 3.6: Kenngrößen zur Beurteilung der Reisezeiten im ÖPNV

/4/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2010.

Um zur Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zum MIV beizutragen, wird für alle relevanten ÖPNV-Verbindungen eine mindestens befriedigende Verbindungsqualität angestrebt.

3.5 Verkehrsinfrastruktur und Personal

Bahnhöfe und Haltestellen

Eine Haltestelle „ist ein durch ihre Kennzeichnung und Ausstattung erkennbarer Standort, an dem fahrplanmäßig ÖPNV-Mittel halten und an dem der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste gefahrlos gewährleistet ist“ /4/. Als Portal, durch das die Fahrgäste in das ÖPNV-System eintreten, kommen einer ansprechenden Gestaltung und einer zweckmäßigen Ausbildung der Haltestellen und Bahnhöfe eine besondere Bedeutung zu. Hierbei sind vor allem auch die Belange von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. „Den Anforderungen an die Barrierefreiheit ist soweit wie möglich zu entsprechen“ (§ 4 Abs. 6 HessÖPNVG).

Für die Qualität von Haltestellen und Bahnhöfen sind nach /4/ folgende Punkte entscheidend:

- Ausbaustandards und Ausstattung (behindertengerechte Gestaltung, Beleuchtung, Wetterschutz, Abfallbehälter, etc.)
- städtebauliche Integration durch entsprechende Gestaltung und Standortwahl, Lage der Haltestelle im ÖPNV-Netz mit möglichst hoher Erschließungswirkung
- Fahrgastinformationen und Orientierungshilfen, d.h. insbesondere Informationen zu Fahrplan, Liniennetz und Tarifstruktur
- sicherheitsrelevante Maßnahmen

/4/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2010.

- bei Umsteigehaltestellen die betriebliche Abstimmung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV

Zur Sicherung einer ausreichenden Erkennbarkeit und eines einheitlichen Produktauftrittes (corporate identity) sollen Haltestellen und Bahnhöfe einheitlich beschildert und ähnlich gestaltet sein. Desweiteren gelten die Hinweise der RMV-Richtlinie zur Kennzeichnung und Barrierefreiheit von Haltestellen im Verbundgebiet vom 11.05.2004. In **Anlage 5** sind die empfohlenen Ausstattungsmerkmale für Haltestellen/Bahnhöfe aufgeführt.

Fahrzeugausstattung

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge stellen ein wichtiges Erkennungsmerkmal des ÖPNV dar und prägen seine Wahrnehmung maßgeblich. Die eingesetzten Fahrzeuge sollen zweckmäßig sein, aber auch Kundenwünschen entgegenkommen und den aktuellen Stand der Technik widerspiegeln. Das bedeutet, dass sich der Ausstattungsstandard an den Standards im Pkw-Bereich orientieren muss, um vorhandene Nutzer halten und neue Kunden für den ÖPNV gewinnen zu können.

Um den Anforderungen der Barrierefreiheit zu entsprechen, sind im Linienbusverkehr alle Fahrten mit Niederflurfahrzeugen durchzuführen. Die Fahrzeuge müssen zudem eine Klapprampe oder einen Hublift an der zweiten Tür aufweisen, um die Beförderung von Rollstuhlfahrern sicherzustellen. Innerhalb des Fahrzeuges ist in der Nähe der zweiten Tür eine Aufstellfläche für Rollstühle und Kinderwagen einzurichten. Diese soll Befestigungsmöglichkeiten für Rollstühle bzw. Kinderwagen sowie eine Fensterschutzstange besitzen.

Die einzusetzende Fahrzeuggröße bemisst sich an der Kapazität im Verhältnis zur erwarteten Nachfrage. Im Durchschnitt der Spitzenstunde aller Fahr-

zeuge auf einer Linie und Richtung darf die Fahrgastkapazität der Sitz- und Stehplätze (bei 4 Personen/m²) zu maximal 65 % ausgelastet sein. Der Durchschnittswert ist so festgelegt, dass einzelne Fahrten diesen Wert auch deutlich überschreiten können.

Für die Fahrzeugausstattung werden folgende Anforderungen festgelegt:

- das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf höchstens 8 Jahre betragen,
- mindestens 50 % der eingesetzten Fahrzeuge müssen hinsichtlich der Schadstoffreinigung mindestens die Euro-Norm 4 erfüllen. Daneben sollen nach Möglichkeit auch alle weiteren eingesetzten Fahrzeuge mindestens die Euro-Norm 4 erfüllen.
- Haltestangen und/oder Haltegriffe gangseitig
- Haltewunschtasten mit akustischer/optischer Bestätigung
- akustische Haltestellenansage und optische Haltestellenanzeige
- podestloser Boden, mindestens zwischen den beiden Türen (Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge)
- ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
- Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrer und Leitstelle
- Einbindung in die Busbeschleunigung im Innenstadtbereich Wetzlar

Auf die Forderung nach Ausstattung der Fahrzeuge mit Klimatisierung wird bewusst verzichtet, da durch den Betrieb von Klimaanlagen der Kraftstoffverbrauch deutlich ansteigt. Zudem wird die Wirkung von Klimaanlagen im Stadtbusverkehr mit seinen kurzen Entfernungen zwischen den Haltestellen durch das häufige Öffnen der Türen deutlich eingeschränkt.

Anzustreben für zukünftige Neubeschaffungen ist eine Berücksichtigung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen (Wasserstoff, Hybridfahrzeuge o.ä.).

Personal

Mit dem Fahr- und Servicepersonal steht der Fahrgast als Kunde bei nahezu jeder Nutzung des ÖPNV in Kontakt. Die Kenntnisse des Personals und das Auftreten dem Kunden gegenüber spielt dementsprechend eine wichtige Rolle für die Akzeptanz des ÖPNV-Systems. Dabei ist ein freundliches und serviceorientiertes Verhalten des Personals im Kontakt mit dem Fahrgast selbstverständlich, insbesondere auch in Konflikt- und Stresssituationen.
Das eingesetzte Personal muss die deutsche Sprache beherrschen, um angemessen mit den Kunden kommunizieren zu können. Das Erscheinungsbild soll gepflegt sein, was durch eine Dienstuniform unterstützt werden kann. Das Personal soll die Tarif- und Beförderungsbestimmungen des RMV kennen und anwenden können. Es muss mit seinen Kenntnissen und weiteren Verkaufshilfen den richtigen Fahrschein und Fahrpreis ermitteln und verkaufen können. Kenntnisse von Liniennetz und Fahrplan des gesamten Stadtnetzes - nicht nur der Linien eines Betreibers - sind zur korrekten Information der Kunden unabdingbar. Für weitere Auskünfte sollte das Personal Ortskenntnisse zu wichtigen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten entlang der Linien besitzen. Das Fahrpersonal muss zu defensiv-ökonomischem Fahren und zur korrekten Anwendung der technischen Einrichtungen der Fahrzeuge geschult sein.

3.6 Betriebsqualität

Pünktlichkeit

Der Betrieb im Stadtbusverkehr ist so abzuwickeln, dass Verfrühungen ausgeschlossen sind und Verspätungen sich auf ein minimales Maß beschränken. Als unpünktlich gelten Fahrten mit einer Fahrplanabweichung von mehr als drei Minuten. In diesem Pünktlichkeitsgrad sind Einflüsse des Straßenverkehrs, wie z.B. Stau oder erhöhtes Verkehrsaufkommen bereits berücksichtigt. Im Durchschnitt ist im Stadtbusverkehr ein Pünktlichkeitsgrad von 95 %

anzustreben. Kann dieser Durchschnittswert auf einer Linie regelmäßig nicht erreicht werden, so sind Beschleunigungsmaßnahmen im Linienverlauf zu prüfen (Busspuren, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen u.ä.).

Zuverlässigkeit

Die Betreiber müssen ein geeignetes Notfall- und Störungsmanagement bereithalten, um im Bedarfsfall den kurzfristigen Tausch von Fahrpersonal, Einzelgeräten oder den Einsatz von Ersatzfahrzeugen zu ermöglichen. Das zum Einsatz kommende Material ist so zu warten, dass eine hohe Verfügbarkeit gewährleistet ist. Zur Abwicklung eines Störungsfalles ist es notwendig, dass zwischen Fahrzeugführer und Leitstelle ständig eine Kommunikation möglich ist.

Qualitätsmessung und Anreizsystem

Zur Sicherung der Leistungen und festgelegten Standards ist eine regelmäßige Erfassung und Bewertung der erbrachten Leistungen im ÖPNV nötig, um Mängel erkennen und kurzfristig beheben zu können. Als Instrumentarium wird ein Qualitätsmanagementsystem vorgeschlagen, bei dem verschiedene Kriterien regelmäßig geprüft und bewertet werden.
Als Kriterien können z.B.

- Pünktlichkeit der Fahrten
- Sauberkeit der Fahrzeuge
- Kompetenz des Fahrpersonals
- Entwicklung der Fahrgastzahlen

dienen.

Durch ein monetäres Anreizsystem kann zusätzlich dazu motiviert werden, die Qualität der Leistungserbringung weiter anzuheben.

3.7 Kundenservice, Marketing und Vertrieb

Kundenservice, Marketing und Vertrieb sind vom Leistungsersteller (Verkehrsunternehmen) zu erbringen und werden vertraglich geregelt. Der Kundenservice soll ein umfassendes Informationsangebot zu Fahrplan, Tarif und Liniennetz vorhalten, das stationär, telefonisch, über Internet, Handy oder im Fahrzeug abgerufen werden kann. Für die Erhöhung des Kundenservices ist ein Beschwerdemanagementsystem vorzuhalten, zu dem der Kunde einen einfachen Zugang hat und bei dem eine zügige Bearbeitung der Beschwerden gewährleistet ist. Bei der Gestaltung der Informationsmedien (Fahrplan, Faltblätter, Liniennetz, jeweils physisch als auch digital) ist eine gute Lesbarkeit und Handhabung sicherzustellen.

Der ÖPNV ist als stadtverträgliche und umweltfreundliche Alternative zum Pkw in seiner Gesamtheit unter Einschluss der benachbarten Lokalbuslinien, der Regionalbuslinien und des Schienenpersonennahverkehrs einheitlich und kontinuierlich zu bewerben. Marketingmaßnahmen sind mit dem RMV, den Aufgabenträgern des ÖPNV im Bedienungsraum und den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Dabei ist auf eine zielgruppenspezifische Vermarktung des ÖPNV-Angebotes zu achten. Zur Überprüfung der Kundenzufriedenheit sollten in regelmäßigen Abständen Fahrgasterhebungen und Zufriedenheitsanalysen durchgeführt werden.

4 ANGEBOTSKONZEPT

4.1 Grundlagen

Das Angebotskonzept bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Wetzlar für die Laufzeit des Nahverkehrsplans. Es entwickelt das bisher vorhandene ÖPNV-Angebot weiter, das im Rahmen der Schwachstellenanalyse einer Überprüfung hinsichtlich der im Anforderungsprofil aufgestellten Qualitätsstandards unterzogen wurde. Zur Erstellung des Angebotskonzeptes wurde untersucht, welche verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Maßnahmen ergriffen werden können, um die durch die Schwachstellenanalyse aufgezeigten Mängel zu beheben und die Qualität des ÖPNV-Angebotes weiter zu verbessern.

4.2 Erschließungsqualität

Zur besseren Erschließung von besiedelten Flächen und zur Verbesserung der Qualität der Verkehrsverbindung werden folgende Änderungen am aktuellen Liniennetz empfohlen:

Maßnahme 1: Führung Linie 11 über Bahnhof Dutenhofen und „Spilburg 2“	
Schwachstelle	- Mangelhafte Erschließung Gewerbegebiet Spilburg 2/Am Leitzpark - Mangelhafte Erschließung Gewerbegebiet Dutenhofen - Fehlende Verknüpfung Bahn/Bus am Bahnhof Wetzlar-Dutenhofen
Maßnahme	Änderung Linienweg Linie 11: - Führung über Gewerbegebiet Spilburg 2/Am Leitzpark, Einrichtung von neuen Haltestellen in der Sportparkstraße und in der Straße „Am Leitzpark“ (**vgl. Anlage 7**)

	- Führung über Bahnhof Wetzlar-Dutenhofen, Einrichtung von neuen Haltestellen am Bahnhof Dutenhofen sowie im Bereich Wellergasse/Industriestraße zur Erschließung des Gewerbegebietes (**vgl. Anlage 8**)
Anmerkungen	- zur Vermeidung eines Fahrzeugmehrbedarfs entfällt die Bedienung von Gießen-Lützellinden und Gießen-Allendorf

Erläuterung der vorgesehenen Maßnahme:

Die Anbindung des Gewerbegebietes „Spilburg 2“ in östlicher Verlängerung des Gewerbeparks Spilburg mit Versorgung der neuen Zentrale der Volksbank Mittelhessen und des Gewerbestandorts Am Leitzpark kann konzeptionell durch eine Anbindung an die Linie 11 erfolgen, wobei dies aufgrund des gegenwärtig zeitlich voll ausgereizten Umlaufes nur möglich wird, wenn durch die vorgesehene Abbindung von Gießen-Allendorf und Gießen-Lützellinden wieder Fahrzeitpuffer zur Verfügung stehen. Die Maßnahme ist in Absprache mit der Stadt Gießen bzw. der Stadtwerke Gießen AG zu planen und umzusetzen. Eine Anbindung an die bereits derzeit durch die Schanzenfeldstraße verkehrende Linie 12 sollte außer Betracht bleiben, da eine Verlängerung der Fahrzeiten dieser Linie einen Mehrbedarf an Fahrzeugen verursachen würde.

4.3 Bedienungsqualität

Künftig ist eine systematische Anschlusssicherung anzustreben. Konkret ist eine Fahrplanabstimmung in der Form vorzunehmen, dass die Umsteigebeziehungen von den Stadtbuslinien zu den Zügen bzw. zu den Lokalbussen des Umlandverkehrs mit kurzen Umsteigezeiten gewährleistet werden. Beispiele für diese Zielsetzung werden nachfolgend im Einzelnen genannt.

Maßnahme 2: Abfahrtszeiten Steindorf, Linien 10 und 185	
Schwachstelle	- die Abfahrtszeiten der Linien 10 und 185 in Steindorf Richtung Busbahnhof liegen nur wenige Minuten auseinander, dadurch eingeschränkte zeitliche Nutzbarkeit
Maßnahme	- Taktverschiebung auf der Linie 10

Erläuterung der vorgesehenen Maßnahme:

Da die Abfahrtszeiten der Linien 10 und 185 in Steindorf zum Teil nur wenige Minuten auseinander liegen, ist eine Abstimmung der Abfahrtszeiten der Linien durchzuführen. Da die Linie 185 durch die Fahrplanzwangspunkte und Verknüpfungen in Braunfels, Burgsolms Bahnhof und Wetzlar Bahnhof/ZOB stark gebunden ist, kommt hier vorrangig eine Taktverschiebung auf der Linie 10 in Betracht.

Maßnahme 3: Abfahrtszeiten Linien 14 und 170	
Schwachstelle	- die Abfahrtszeiten der Linien 14 und 170 auf der Relation Busbahnhof – Nauborn liegen in beiden Richtungen nur wenige Minuten auseinander, dadurch eingeschränkte zeitliche Nutzbarkeit
Maßnahme	- Abstimmung der Abfahrtszeiten

Erläuterung der vorgesehenen Maßnahme:

Die Abfahrtszeiten der Linien 14 und 170 liegen auf der Relation Busbahnhof – Nauborn je nach Tageszeit nur wenige Minuten auseinander. Durch eine Abstimmung der Abfahrtszeiten der beiden Linien können die zeitliche Nutzbarkeit verbessert und Wartezeiten im ÖPNV reduziert werden. Da die Linie 170 durch Verknüpfungen in Schöffengrund (u.a. auch Anschlüsse zur Taunusbahn in Brandoberndorf) und am Bahnhof/ZOB starke Zwangspunkte hat, sind hier insbesondere Anpassungen der Linie 14 zu prüfen.

4.4 Infrastruktur

Obwohl sich die Infrastruktur im Bereich der Bushaltestellen (komplette Neuausstattung der Haltestellenmöblierung, zusätzliche Wartehallen, Neubau ZOB) in den letzten Jahren stark verbessert hat, besteht gerade im Bereich des behindertengerechten Umbaus der Haltepunkte noch ein erheblicher Nachholbedarf.

Maßnahme 4: Barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen	
Schwachstelle	- bisher sind nur 24 % der Haltepunkte barrierefrei ausgebaut
Maßnahme	- barrierefreier Ausbau von jährlich mindestens vier Haltepunkten nach entsprechender Beantragung von Landesfördermitteln - Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs/Zeitplans zum vollständigen barrierefreien Ausbau bis 01.01.2022 (vgl. § 8 (3) PBefG)

Erläuterung der Maßnahme:

Es sollte künftig Standard sein, dass jährlich ein Umbauprogramm mit mindestens 4 zum Umbau vorgesehenen Haltepunkten zur Gewährung von Fördermitteln beim Land Hessen angemeldet und nach Fördermittelgewährung umgesetzt wird. Um das in § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gesetzte Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit zum 01.01.2022 zu erreichen, wird die Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs empfohlen. Die in 2007 aufgestellte Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen sollte in Abstimmung mit dem Behindertenbeirat aktualisiert werden.

4.5 Fahrgastinformation

Durch eine dynamische Fahrgastinformation (DFI = elektronische Informationstafeln mit aktuellen Fahrplaninformationen) an wichtigen (Umsteige-) Haltestellen des Stadtbusnetzes kann die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Wetzlar weiter erhöht werden. Im Rahmen der Umgestaltung des Zentralen Busbahnhofes erfolgte eine Ausstattung dieser Haltestelle mit DFI-Anzeigern. Diese zeigen an den einzelnen Bussteigen sowie auf einer Übersichtstafel die Abfahrtszeiten der Bus- und Bahnlinien in Echtzeit an. Eine weitere sukzessive Ausstattung von aufkommensstarken Haltestellen mit DFI-Anzeigern, z.B. auf der Achse Bahnhof/ZOB - Buderusplatz - Leitzplatz ist anzustreben.

Maßnahme 5: Ausbau dynamische Fahrgastinformation (DFI)	
Schwachstelle	
Maßnahme	- Ausstattung aufkommensstarker Haltestellen mit DFI-Anzeigern, insb. auf der Achse Bahnhof/ZOB – Buderusplatz – Leitzplatz

Erläuterung der vorgesehenen Maßnahme:
Da die technische Grundausstattung nach der Umgestaltung des Zentralen Busbahnhofes bereits vorhanden ist, kann mit der Ausstattung von weiteren Haltestellen mit DFI-Anzeigern mit vergleichsweise geringem Aufwand ein hoher Nutzen für die Fahrgäste geschaffen werden.

Seit 2007 findet der Fahrgast im Internet die Fahrplandateien des Stadtbusverkehrs im pdf-Format (so wie sie im RMV-Fahrplanbuch Nr. 4 für Lahn-Dill-Kreis und Stadt Wetzlar abgedruckt werden) auf der städtischen Homepage. Während das Fahrplanbuch nach Änderungen nicht mehr aktuell ist, werden die Internet-Darstellungen jeweils aktuell gehalten. Seit dieser Zeit findet der

Fahrgast auch eine konkrete Ansprechstelle für Beschwerden, Anregungen und Hinweise zum ÖPNV in der Stadt Wetzlar. Ebenfalls auf der städtischen Homepage findet sich der Liniennetzplan und ein Stadtplan mit der Lage der Haltestellen. Weiterhin wird dort über aktuelle Fahrplanänderungen, z.B. aufgrund von Straßenbauarbeiten, informiert. Seit Ende 2011 wird von den Wetzlarer Verkehrsbetrieben durch einen entsprechenden Internetauftritt sichergestellt, dass Fahrgäste bei witterungs- oder betriebsbedingten Störungen über ausgefallene Fahrten informiert werden.

Durch den vollständigen Aushang aller Fahrpläne der in Wetzlar verkehrenden Buslinien wird sichergestellt, dass der Fahrgast sich an der Haltestelle ausreichend informieren kann. An wichtigen Haltestellen und dort, wo die Aushangfläche es zulässt, sind daneben der Liniennetzplan und Tarifinformationen ausgehängt. Das Fahrplanbuch wird durch die Mobilitätszentrale der VLDW am Karl-Kellner-Ring in Wetzlar jeweils zum Fahrplanwechsel im Dezember eines Jahres vertrieben (Preis ab 2012: 2,00 Euro). Seit 2009 wird das Fahrplanbuch auch durch das Stadtbüro und die Stadtteilbüros vertrieben. Seit 2010 werden von der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Wetzlar jeweils im Frühjahr Linienfahrpläne im Taschenformat für die wichtigsten städtischen Buslinien produziert und kostenlos über die Mobilitätszentrale, das Stadtbüro und die Stadtteilbüros verteilt.
Das System der bestehenden Fahrgastinformation ist mindestens in diesem Standard beizubehalten und soll nach Möglichkeit weiter verbessert werden.

4.6 Einrichtung eines Fahrgastbeirates

Mit Hilfe eines Fahrgastbeirates sollen die Belange der Fahrgäste bei der Organisation des ÖPNV berücksichtigt werden. Ein Fahrgastbeirat trägt als Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem ÖPNV-Aufgabenträger bzw. der Lokalen Nahverkehrsorganisation zur Verbesserung der Qualität und des Images des ÖPNV bei. Im Frühjahr 2013 haben die Stadt Wetzlar und der

Lahn-Dill-Kreis die Gründung eines gemeinsamen Fahrgastbeirates beschlossen. Dieser wird nach Konstituierung Ende 2013 seine Arbeit aufnehmen.

4.7 Verkehrsangebot und Infrastruktur im Regionalen Schienenpersonenverkehr (SPNV)

Das derzeit vorhandene SPNV-Verkehrsangebot auf den RMV-Linien 25 und 40 soll in der bestehenden Qualität mindestens beibehalten und bei Bedarf ergänzt werden. Erforderlich ist mindestens eine stündliche Verbindung von Wetzlar nach Frankfurt in der Hauptverkehrszeit. Die gegenwärtigen Anschlussprobleme in Richtung Siegen/Köln sollten behoben und die Umsteigemöglichkeit in Siegen verbessert werden. Die Stadt Wetzlar wird sich in ihrer Eigenschaft als Gesellschafter des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für die vorgenannten Ziele einsetzen.

Der in der Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Land Hessen über die Modernisierung von Bahnhöfen in Hessen bis 2019 vorgesehene Neu-/Umbau des Bahnhofs Dutenhofen wird begrüßt und unterstützt.

4.8 Erweiterung des Bürgerbusangebotes auf andere Stadtteile

In einer sich (demographisch) wandelnden Gesellschaft verändern sich auch die Bedürfnisse an Mobilität und damit die Anforderungen an das ÖPNV-Angebot. Das durch die städtische Seniorenarbeit initiierte Bürgerbusangebot im Stadtteil Naunheim dient der Verbesserung der Mobilität gerade älterer Menschen, insbesondere zum Zwecke der Erreichbarkeit örtlicher Nahversorger. Die Notwendigkeit der Erweiterung dieses Angebots auf weitere Stadtteile ist zu prüfen. Die Einführung solcher und weiterer alternativer Bedienformen ist bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes zu berücksichtigen.

5 WEITERE ANREGUNGEN

Auf der Basis der in Abschnitt 2 (Schwachstellenanalyse) und Abschnitt 3 (Angebotsprofil) erkannten Handlungsfelder werden folgende weitere Maßnahmen für grundsätzlich wünschenswert angesehen. Aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden diese jedoch nicht als verbindliche Vorgaben in das Angebotskonzept unter Abschnitt 4 aufgenommen. Ihre Realisierung sollte bei künftig günstigeren finanziellen und wirtschaftlichen Voraussetzungen der Stadt Wetzlar erneut geprüft werden.

5.1 Linienführung

Anregung 1: Anbindung von Naunheim an die Innenstadt	
Schwachstelle	- die Innenstadt ist von Naunheim aus nur mit Umstieg am Bahnhof/ZOB zu erreichen
Maßnahme	- Verlängerung der Linie 24/240 zur Haltestelle Leitzplatz oder Verlängerung (ggf. von einzelnen Fahrten) der Linien 10 oder 14 nach Naunheim

Erläuterung der Anregung:

Wie unter Abschnitt 2.3 festgestellt, ist die Anbindung des Stadtteiles Naunheim an den Innenstadtbereich bezüglich der Reisedauer und des Umsteigeerfordernisses verbesserungsfähig. Nach Ablauf der derzeit gültigen Konzession der Linie 24 wird angestrebt, den Stadtteil Naunheim in den Stadtbusverkehr Wetzlar einzubinden. Hierfür ist zu gegebener Zeit eine Kosten-Nutzen-Untersuchung vorzunehmen.

Anregung 2: Konzept Spätverkehr	
Schwachstelle	- die heutige Linienführung der Spätlinie 007 über die Linienwege von sechs Tageslinien hinweg ist unübersichtlich
Maßnahme	**Variante 1:Aufteilung des Linienweges auf drei Linien** - N1: Steindorf – Bahnhof/ZOB – Garbenheim (– Münchholzhausen – Dutenhofen) - N2: Bahnhof/ZOB – Nauborn – Sturzkopf - Büblingshausen – Bahnhof/ZOB - N3: Bahnhof/ZOB – Niedergirmes – Hermannstein – Dalheim – Bahnhof/ZOB **Variante 2: Wegfall der Spätlinie 007 und Verlängerung der Betriebszeit der übrigen Stadtbuslinien bis 24.00 Uhr**

Erläuterung der Anregung:

Variante 1: Diese Linien decken den heutigen Linienweg der Linie 007 ab und schließen zusätzlich die Stadtteile Münchholzhausen und Dutenhofen an den Spätverkehr an.

Variante 2: Die Verlängerung der Betriebszeit der Linien 10, 11,12,13,14,16 und 17 über das derzeitige Betriebsende (ca. 21.30 Uhr) hinaus bis ca. 24.00 Uhr schafft ein verlässliches und für den Kunden verständliches Angebot. Sie ist allerdings auch mit höheren Kosten verbunden.

Alle weiteren festgestellten Erschließungslücken betreffen Randlagen von Siedlungsgebieten. Der Nutzen einer Erschließung dieser Gebiete durch Änderungen der heutigen Linienverläufe stände in keinem Verhältnis zum zusätzlich entstehenden Aufwand und wird daher nicht empfohlen.

5.2 Bedienung

Anregung 3: Verkürzung des Taktes auf den Linien 12/13 und 16 von 20 auf 15 Minuten	
Schwachstelle	- Nach den Vorgaben des Anforderungsprofils wird ein 15-20-Minuten-Takt in der NVZ (Mo-Fr 6-18 Uhr) empfohlen
Maßnahme	- Verkürzung (Verdichtung) des Taktes auf den Linien 12/13 und 16 von derzeit 20 auf 15 Minuten in der NVZ

Erläuterung der Anregung:

Die Bedienungshäufigkeit der ÖPNV-Linien in Wetzlar hat sich an den Festlegungen des Anforderungsprofils (Kapitel 3) zu orientieren. Dort wird für die Normalverkehrszeit (6-18 Uhr von Montag bis Freitag) ein 15-20min-Takt in Gebieten mit höherer Nutzungsdichte und ein 30min-Takt für Gebiete mit geringerer Nutzungsdichte gefordert. Diese Forderung ist im heutigen Zustand, z.T. unter Einbeziehung der Regionalbuslinien, weitgehend erfüllt. Bei den Linien 12/13 und 16 ist eine Verdichtung des heutigen 20min-Taktes auf 15min zu prüfen. Aufgrund der schon heute hohen Fahrtenzahl hätte eine solche Maßnahme allerdings erhebliche Aufwandssteigerungen zur Folge.

Anregung 4: Anpassung der Wochenendbedienung an Anforderungsprofil	
Schwachstelle	- alle Linien weisen an Samstagen und Sonntagen z.T. erhebliche Taktlücken auf
Maßnahme	- Anpassung der Bedienung an Samstagen und Sonntagen an die Vorgaben des Anforderungsprofils (Takt 60-120 min)

Erläuterung der Anregung:

Die Bedienung an **Samstagen** und **Sonntagen** sollte nachfrageorientiert an die Vorgaben des Anforderungsprofils angepasst werden. Hierbei ist insbesondere auf die Beseitigung von Taktlücken zu achten.

Anregung 5: Ausweitung Spätverkehr am Wochenende	
Schwachstelle	- ab ca. 23 Uhr am Bahnhof keine Verknüpfung Bahn/Bus vorhanden
Maßnahme	- Ausweitung des Spätverkehrs in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen mit Anschluss am Bahnhof/ZOB an den letzten Zug aus Richtung Gießen/Frankfurt

Erläuterung der Anregung:

In den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen ist eine Ausweitung des Spätverkehrs mit Anschluss am Bahnhof/ZOB an den letzten Zug aus Richtung Frankfurt/Gießen (Ankunft in Wetzlar im aktuellen Fahrplanjahr um 00.21 Uhr) anzustreben, um den ÖPNV insbesondere für jüngere Menschen attraktiver zu gestalten.

6 MASSNAHMEWIRKUNGEN

6.1 Nachfrageprognose

Um die Wirkungen des Angebotskonzepts beurteilen zu können, wurde eine Prognose der ÖPNV-Verkehrsnachfrage unter Einbeziehung der im Angebotskonzept vorgeschlagenen Änderungen des Linienwegs der Linie 11 durchgeführt. Die Prognose der ÖPNV-Nachfrage erfolgte wie schon beim Aufbau des Verkehrsmodells mit dem Programmsystem VISEM.

Aufgrund des vergleichsweise geringen Umfangs der im Angebotskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen ließen sich bei Verwendung des Verkehrsmodells mit +0,2 % keine nennenswerten Nachfrageeffekte nachweisen. Vor dem Hintergrund der noch nicht vollständigen Belegung des neu erschlossenen Gewerbegebiets Spilburg 2/Am Leitzpark ist in diesem Gebiet aber zukünftig eine steigende ÖPNV-Nachfrage zu erwarten. Ähnliches gilt für die ÖPNV-Nachfrage im Bereich Dutenhofen, wo der Bahnhaltepunkt durch die Verknüpfung mit der Buslinie 11 sowie durch die zusätzlichen Halte der Regionalbahnlinie 25 aufgewertet wird. Die Nachfrage im Bereich Dutenhofen ist allerdings auch von der zukünftigen Ausgestaltung der Bedienung von Gießen-Lützellinden und Gießen-Allendorf abhängig, über die von Seiten der Stadt Gießen noch nicht abschließend entschieden wurde.

Darüber hinaus ist aufgrund der demographischen Entwicklung (insbesondere Rückgang der Schülerzahlen) in künftigen Jahren von einer geringeren Fahrgastzahl auszugehen. Der Anteil der Fahrten zur Schule und Ausbildung an der gesamten ÖPNV-Nutzung ist mit ca. 40 % (vgl. **Diagramm 1.2**) hoch, wenn auch deutlich geringer als z.B. im ländlichen Raum. Ein Rückgang der Schülerzahlen von z.B. 10 % entspricht also einem Rückgang der Fahrgastnachfrage von ca. 4 %. Eine genaue Quantifizierung dieses Effektes ist für die Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplanes jedoch nicht scharf zu prognos-

tizieren. Der Fahrgastrückgang wird kurzfristig noch keine Aufwandsreduzierung ermöglichen, da die Fahrtrelationen, gerade im Schülerverkehr, auch bei geringeren Fahrgastzahlen, zumindest übergangsweise weiterhin benötigt werden.

6.2 Kosten- und Erlösprognose

Die Höhe der nötigen Aufwendungen zur Leistungserbringung im öffentlichen Personenverkehr wird in erster Linie durch die Kosten für das Fahrpersonal, den Treibstoff sowie die Fahrzeugkosten bestimmt. Beide Größen stehen in Zusammenhang mit den laut Fahrplan zu erbringenden Betriebsleistungen auf den einzelnen Linien. Der Vergleich dieser Leistungswerte zwischen dem bestehenden ÖPNV-Angebot im Bezugsjahr 2010 und dem im Angebotskonzept vorgeschlagenen Änderungen bezüglich Linienführung und Bedienungshäufigkeiten ermöglicht eine grobe Einschätzung der Auswirkungen der Angebotskonzeption auf den betrieblichen Aufwand zur Erstellung der Verkehrsleistungen.

Maßnahme 1: Linie 11, Führung über Bahnhof Dutenhofen und Gewerbegebiet „Spilburg 2“			
	Bestand	Konzept	Differenz
km/Normalwerktag	1.278	1.158	-119
km/Samstag	616	552	-64
km/Sonntag	124	108	-16
km/Jahr*	**360.391**	**326.114**	**-34.277**
Kosten/km [€]	3,81		
Kosten/Jahr [€]	**-130.595**		
* bei 251 Normalwerktagen, 52 Samstagen, 62 Sonntagen im Jahr			

Tabelle 6.1: Kostenabschätzung Maßnahme 1: Linie 11

Die Ermittlung der Betriebsleistungen pro Jahr erfolgte nach /5/ unter Annahme von 251 Normalwerktagen, 52 Samstagen und 62 Sonn- und Feiertagen. Aus den Erfahrungswerten der Stadt Wetzlar heraus wurde ein durchschnittlicher Kostensatz von 3,81 € pro Fahrplan-km angesetzt.

Für die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Änderungen der Linienführung der Linie 11 im Bereich Gewerbegebiet Spilburg 2 und in Dutenhofen ergibt sich bei den Betriebsleistungen eine Einsparung von ca. 34.000 Wagen-Kilometern pro Jahr (vgl. **Tabelle 6.1**). Dies entspricht kostenseitig Einsparungen von ca. 130.000 € pro Jahr. Die Zahl der benötigten Fahrzeuge verändert sich gegenüber dem Bestand nicht. Zu beachten ist, dass die Einsparungen an Betriebsleistungen in erster Linie durch den Wegfall der Bedienung der Gießener Stadtteile Allendorf und Lützellinden entstehen, wodurch wiederum Ausgleichszahlungen der Stadt Gießen an die Stadt Wetzlar entfallen (ca. 45.000 €/Jahr).

Die in Kapitel 5 angeregte Neuordnung des Spätverkehrs (Anregung 2) mit Aufteilung der Linie 007 auf die neuen Linien N1, N2 und N3 (Variante 1) würde eine Mehrleistung von ca. 15.000 Wagen-km je Jahr bedeuten. Damit verbunden wären Kosten von ca. 58.000 €/Jahr (vgl. **Tabelle 6.2**). Bei einer Realisierung der als Variante 2 genannten Verlängerung der Betriebszeiten auf den Linien 10,11,12,13,14,16 und 17 unter Wegfall der Spätlinie 007 **an Werktagen** mit einem **Stundentakt zwischen 20 und 24 Uhr** wäre mit einer Mehrleistung von ca. 65.000-80.000 Wagen-km je Jahr (je nach letzter Abfahrt um ca. 23.00 Uhr oder um ca. 24.00 Uhr) und damit mit einem Aufwand von ca. 250.000-310.000 €/Jahr zu rechnen.

/5/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); ÖPNV und Siedlungsentwicklung. Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung; Köln 1999.

Anregung 2: Konzept Spätverkehr Linien N1, N2, N3			
	Bestand	Konzept	Differenz
km/Normalwerktag	65	107	42
km/Samstag	65	107	42
km/Sonntag	65	107	42
km/Jahr*	**23.783**	**38.946**	**15.162**
Kosten/km [€]	3,81		
Kosten/Jahr [€]	**57.767**		
* bei 251 Normalwerktagen, 52 Samstagen, 62 Sonntagen im Jahr			

Tabelle 6.2: Kostenabschätzung Angebotskonzept Spätverkehr (Variante 1)

Die als Anregung 3 vorgeschlagene Taktverkürzung auf den Linien 12/13 und 16 zur Normalverkehrszeit (werktags 6-18 Uhr) von derzeit 20 auf 15 Minuten würde zu einer Mehrleistung von ca. 155.000 Wagen-km führen. Der auf der Basis des derzeitigen Kilometerpreises errechnete Aufwand würde bei ca. 600.000 € liegen. Es ist hier jedoch darauf hinzuweisen, dass die zusätzliche Verkehrsleistung nur durch die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge sowie die Bereitstellung von zusätzlichem Fahrpersonal möglich wäre, da die vorhandenen Kapazitäten zu den kritischen Hauptverkehrszeiten (7.00-8.00 Uhr und 12.30-13.30 Uhr) bereits jetzt voll ausgelastet sind. Die Beschaffung von zusätzlichen Fahrzeugen führt kalkulatorisch zu einer nicht unwesentlichen Erhöhung des von dem Verkehrsunternehmen zur Aufwandsdeckung benötigten Kilometerpreises für die Gesamtverkehrsleistung im Stadtbusverkehr. In den Schwachverkehrszeiten (werktags vor 6.00 Uhr, nach 18.00 Uhr) ist das Angebot bereits jetzt so gestreckt, dass hier zur Kompensation keine weitere Taktverlängerung mehr möglich wäre. Eine Ausdünnung würde im übrigen die vorher beschriebene Kilometerpreiserhöhung durch die nötige Fahrzeugbeschaffung kostenmäßig nicht positiv beeinflussen.

Die Beseitigung von Taktlücken im Fahrplan an Samstagen und Sonn- und Feiertagen (Anregung 4) würde bei Anwendung der im Anforderungsprofil geforderten Bedienungshäufigkeiten zu einer Mehrleistung von ca. 88.300 Wagen-km im Jahr bzw. zu einem Aufwand von ca. 336.500 €/Jahr führen (vgl. **Tabelle 6.3**). Die Zahl der insgesamt vorzuhaltenden Fahrzeuge ändert sich nicht.

Anregung 4: Anpassung der Bedienung am Wochenende an Anforderungsprofil (alle Linien)			
	Bestand	Konzept	Differenz
km/Samstag	2.893	3.545	652
km/Sonntag	1.464	2.341	878
km/Jahr*	**241.159**	**329.496**	**88.337**
Kosten/km [€]	3,81		
Kosten/Jahr [€]	**336.564**		
* bei 52 Samstagen, 62 Sonntagen im Jahr			

Tabelle 6.3: Kostenabschätzung Angebotskonzept Wochenendverkehr

Neben den vorstehend dargestellten Kostenwirkungen sind aus wirtschaftlicher Sicht auch Prognosen zur Erlöswirkung der angedachten Maßnahmen vorzunehmen. Theoretisch könnte bei der modellhaft errechneten Steigerung der Fahrgastnachfrage um 0,2 % eine etwa gleichgroße Steigerung der Fahrgasterlöse erwartet werden (nominal: ca. 5.000 €). Eine solche Steigerung ist aufgrund der Überlagerung durch Preissteigerungseffekte und zu erwartende Erlösrückgänge aufgrund rückläufiger Schülerzahlen allerdings nicht nachweisbar.

6.3 Investitionsplanung

Die sich aus den im Angebotskonzept beschriebenen Maßnahmen ergebenden Aufwendungen für eine Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur wurden überschlägig mit Kosten belegt und die Priorität der Maßnahmen festgelegt (vgl. **Tabelle 6.4**).

Für das in Kapitel 4.4 genannte Programm für den behindertengerechten Umbau von Haltepunkten ist mit einem Investitionsbedarf von jährlich rund 120.000 € zu rechnen. Die Höhe dieses Bedarfes ergibt sich bei einer Anzahl von 4 jährlich umzubauenden Haltepunkten aus den Einzelkosten von durchschnittlich ca. 30.000 € je Haltepunkt. Da die ÖPNV-Förderrichtlinien des Landes Hessen eine Mindestantragssumme von 100.000 € je beantragter Maßnahme festlegen, empfiehlt sich die vorgeschlagene Bündelung von Umbaumaßnahmen an Haltestellen, um eine Förderung erhalten zu können. Die Förderquoten liegen derzeit bei ca. 70-80 %.

Art der Maßnahme	**Investitions-kosten in €**	**Priorität**	**Anmerkungen**
barrierefreier Ausbau von 4 Bushaltestellen à 30.000 € pro Jahr	ca. 120.000 € pro Jahr.	hoch	kann zu 70%-80% durch das Land Hessen gefördert werden
Errichtung von 5 neuen Haltestellen im Rahmen Neukonzeptionierung Linie 11	ca. 150.000 €	hoch	
Nachrüstung Infrastruktur E-Ticket	ca. 25.000 €	hoch	Vorgabe durch RMV
Neubau/Austausch von Wartehallen	ca. 20.000 € pro Jahr	mittel	
Ausrüstung zusätzlicher Haltestellen mit DFI-Anzeigern (Leitzplatz, Seibertstraße, Buderusplatz, Freibad)	ca. 15.000 € pro Standort	niedrig	

Tabelle 6.4: Kostenabschätzung Verkehrsinfrastruktur

Ebenfalls mit 30.000 € je Haltepunkt sind die zusätzlichen Haltestellen berücksichtigt, die sich aus den Linienwegänderungen im Rahmen der Neukonzeptionierung der Linie 11 ergeben. Dies betrifft zwei Haltestellen in beiden Fahrtrichtungen im Gewerbegebiet Spilburg 2/Am Leitzpark sowie einen Bushaltepunkt am Bahnhof Wetzlar-Dutenhofen. Die Haltestellen müssen im baulichen Endzustand jedoch nicht bei Betriebsstart des neuen Linienweges vorliegen, sondern können Zug um Zug, ggf. im Rahmen des Endausbaues der Sportparkstraße und der Straße Am Leitzpark, hergerichtet werden.

Im Rahmen des Neubaus des Busbahnhofs wurde die grundlegende Infrastruktur für eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit Anzeige der Abfahrtszeiten an den einzelnen Haltepunkten des Busbahnhofs geschaffen. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, weitere Haltestellen mit einem vergleichsweise geringen finanziellen Aufwand von ca. 15.000 € je Haltestelle mit DFI-Anzeigern auszurüsten. In die Investitionsplanung werden hierfür die nachfragestarken Haltestellen Leitzplatz, Seibertstraße, Buderusplatz und Freibad aufgenommen.

Die weiteren in der Investitionsplanung berücksichtigten Maßnahmen betreffen Nachrüstungen im Rahmen der Einführung des RMV-E-Tickets mit ca. 25.000 € sowie Mittel für den Neubau bzw. den Austausch von vorhandenen Wartehallen an Bushaltestellen in Höhe von ca. 20.000 € pro Jahr.

7 LINIENBÜNDELUNG

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNV-Gesetz) haben die ÖPNV-Aufgabenträger eine ausreichende Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsfürsorge sicherzustellen. Die Bündelung von Linien gemäß § 9 Abs. 2 PBefG führt verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammen und vermeidet, dass sich Verkehrsunternehmen nur den „guten“ Linien zuwenden und die weniger ertragreichen Verkehrsleistungen nicht erbringen. Sie soll somit die ausreichende Verkehrsbedienung gewährleisten.

Bei der Festlegung von Linienbündeln im Stadtverkehr Wetzlar ist die enge verkehrliche Abhängigkeit und Verflechtung der Linien untereinander maßgebend. Das Gesamtliniennetz ist aufeinander abgestimmt und sichert die erforderliche flächenhafte Erschließung von Wetzlar. Die Linienbündel sollten so konzipiert sein, dass einerseits die Hauptverkehrsbeziehungen umsteigefrei bedient werden können, dass aber anderseits die verbleibenden Umsteigebeziehungen kundenfreundlich innerhalb des Systems ermöglicht werden, indem die Linien aufeinander abgestimmt sind. Daneben sollen die Linienbündel auch unternehmerseitig einen wirtschaftlichen Betrieb, z.B. bezüglich des Fahrzeugeinsatzes, ermöglichen.

Im Stadtbusverkehr Wetzlar sind neben wirtschaftlich stärkeren Linien (Linien 11, 12/13 und 16) auch schwächere Linien (Linien 17 und 18) vorhanden. Um eine ausreichende Mischung in wirtschaftlicher Hinsicht zu erhalten, werden folgende Linienbündel festgelegt:

- Linienbündel 1: Linien 10, 11, 14, 16
- Linienbündel 2: Linien 007, 12, 12a, 13, 17, 18

Die in der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Wetzlar von 2006 enthaltene Empfehlung, im Interesse einer Durchmesserverbindung die Linien 11 und 24 sowie die Linie 310 (Gießen-Rechtenbach) zu einem Linienbündel zusammenzufassen, wird nicht weiter aufrecht erhalten. Zum einen hat sich die genehmigungsrechtliche Situation der Linien 11 und 24 seit damals eher noch weiter auseinander entwickelt (die Linie 24 wird seit 01.04.2009 eigenwirtschaftlich von einem Verkehrsunternehmen aus dem Landkreis Gießen betrieben; die Konzession läuft bis 2017). Zum anderen wird die Möglichkeit der Einrichtung einer Durchmesserlinie aufgrund der unattraktiv langen Fahrzeiten und der Problematik der „Aufschaukelung“ von Verspätungen, die durch die Durchfahrt der Innenstädte von Wetzlar und Gießen gerade zu den Hauptverkehrszeiten häufig auftreten, inzwischen als eher negativ bewertet. Die Linie 310 ist Teil des Linienbündels 6b (Hüttenberg) der VLDW. Eine Herauslösung dieser Linie aus diesem Linienbündel ist derzeit nicht realisierbar.

8 BEWERTUNG

Die im Angebotskonzept und in den ergänzenden Anregungen angedachten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Wetzlar müssen unterschiedlichen Anforderungen genügen. Einerseits sollen eine Aufwandssteigerung im Bereich der ÖPNV-Finanzierung für den städtischen Haushalt vermieden und andererseits die Qualität des ÖPNV-Systems im Sinne der Daseinsvorsorge erhalten und seine Attraktivität unter Nachhaltigkeits- und Umweltaspekten sogar erhöht werden. Diese diametral ausgerichteten Ziele sind nur bedingt zu erreichen.

Trotz des eingeschränkten finanziellen Rahmens lassen sich mit den im Angebotskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen punktuelle Qualitätsverbesserungen im ÖPNV-Angebot erreichen. So beseitigt die Neugestaltung der Linie 11 zwei in der Schwachstellenanalyse aufgezeigte Mängel in der Verkehrserschließung in den Bereichen des Gewerbegebietes Spilburg2/Am Leitzpark sowie im nördlichen Teil von Dutenhofen. Insbesondere die so neu geschaffene Verknüpfung von Bus- und Schienenverkehr am Haltepunkt Dutenhofen sowie die Erschließung des dortigen Gewerbe- und Einkaufsstandortes erhöhen die Attraktivität des ÖPNV in diesem Bereich und tragen zu Reisezeitverkürzungen bei.

Die vorgesehene systematische Anschlusssicherung zwischen den Linien des Stadtverkehrs und den Linien des Umlandverkehrs und des SPNV kann für den Fahrgast neue zeitlich attraktive und verlässlich planbare Reiseverbindungen erzeugen.

Die mit Hilfe des Programmsystems VISEM durchgeführte Nachfrageprognose hat gezeigt, dass sich mit diesen auf Kostenneutralität ausgerichteten Maßnahmen in bescheidenem Umfang Fahrgastzuwächse für den ÖPNV erzielen lassen. Deutlich höhere Nachfragesteigerungen werden durch Maß-

nahmen erwartet, welche die Wartezeiten an den Haltestellen – sei es beim Einstieg als auch beim Umstieg – reduzieren. Diese Wartezeiten werden vom Fahrgast als besonders unangenehm empfunden und mindern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebotes deutlich.

Geringere Wartezeiten lassen sich zum einen durch die bereits angesprochenen Maßnahmen der Anschlusssicherung und zum anderen durch Taktverdichtungen erreichen. Gerade an Wochenenden und in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen ist eine Ausweitung des Bedienungsangebotes anzustreben, um die Nutzbarkeit des ÖPNV in diesen Zeiträumen zu erhöhen und so die Nachfrage steigern zu können.

ABBILDUNGEN

1.1 Einwohner 2009

1.2 Erwerbstätige am Arbeitsort 2009

1.3 Verteilung der Schulplätze (Schuljahr 2008/09)

2.1. Hauptverkehrsstraßennetz

3.1. Streckenbelastungen MIV

3.2 Streckenbelastungen ÖV

4.1 Einzugsbereiche der Bushaltestellen

4.2 Einzugsbereiche der Bahnhöfe

4.3. Bedienungshäufigkeiten an den Bushaltestellen

4.4. Erreichbarkeit Busbahnhof

4.5 Erreichbarkeit Stadtmitte (Leitzplatz)

5.1 Bestand Buslinien Stadtverkehr

5.2 Bestand Buslinien Umlandverkehr

5.3 Bestand Schienenverkehr

6.1 Angebotskonzept Spätverkehr

ANLAGEN

1.1 Fahrten im motorisierten Individualverkehr (Modell) – nur Binnenverkehr

1.2 Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr (Modell) – nur Binnenverkehr

2 Umsetzung von Maßnahmen aus der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans Wetzlar

3 Fahrtenangebot nach Wochentagen (Fahrplan 2010)

4 Reisezeitverhältnisse zwischen den Stadtteilen

5 Ausstattungsmerkmale von Haltestellen und Bahnhöfen

6 Liniensteckbriefe

7 Angebotskonzept Linie 11, Bereich Spilburg 2 / Am Leitzpark

8 Angebotskonzept Linie 11, Bereich Dutenhofen

9 Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens

Fahrten im motorisierten Individualverkehr (Modell)

- nur Binnenverkehr

Fahrten zwischen den Orts-/Stadtteilen													
	Kern	**Blasbach**	**Büblingshausen**	**Dalheim**	**Dutenhofen**	**Garbenheim**	**Hermannstein**	**Münchholzhausen**	**Nauborn**	**Naunheim**	**Niedergirmes**	**Steindorf**	**Sturzkopf**
	1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**
Kern	20.779	344	2.362	2.444	665	1.284	1.842	606	2.268	1.510	3.998	1.901	4.166
Blasbach	339	9	33	19	9	11	85	4	8	18	96	10	58
Büblingshausen	2.348	34	620	175	160	115	164	178	212	133	358	164	1.103
Dalheim	2.500	18	168	275	34	77	134	19	78	81	345	81	313
Dutenhofen	667	9	175	35	702	55	39	362	38	58	100	39	312
Garbenheim	1.331	11	114	78	52	70	73	25	46	59	213	47	201
Hermannstein	1.911	74	167	138	38	75	419	22	65	159	592	68	279
Münchholzhausen	599	4	200	19	369	27	21	188	20	20	69	22	356
Nauborn	2.364	8	211	77	35	45	61	19	195	47	210	75	489
Naunheim	1.550	18	133	84	56	60	161	21	50	687	724	53	229
Niedergirmes	4.220	88	365	342	98	210	582	70	209	669	1.192	201	591
Steindorf	1.997	11	164	83	37	47	67	22	76	52	208	96	325
Sturzkopf	4.175	62	1.142	327	292	208	285	330	485	233	596	325	2.320

Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr (Modell)

- nur Binnenverkehr

Fahrten zwischen den Orts-/Stadtteilen (Mo-Fr)													
	Kern	**Blasbach**	**Büblingshausen**	**Dalheim**	**Dutenhofen**	**Garbenheim**	**Hermannstein**	**Münchholzhausen**	**Nauborn**	**Naunheim**	**Niedergirmes**	**Steindorf**	**Sturzkopf**
Kern	2.225	34	434	515	77	209	264	93	242	192	430	176	856
Blasbach	22	1	0	2	1	0	11	0	0	4	17	0	0
Büblingshausen	647	3	11	13	42	5	69	20	5	26	42	4	43
Dalheim	507	2	19	11	0	26	6	0	7	8	24	16	35
Dutenhofen	122	1	72	6	9	1	2	6	1	1	3	1	2
Garbenheim	115	0	5	3	1	3	2	0	0	1	3	0	46
Hermannstein	180	10	114	15	1	1	7	0	4	3	63	3	47
Münchholzhausen	65	0	6	0	7	1	1	3	0	1	0	0	5
Nauborn	222	0	7	17	0	2	1	0	0	1	8	1	44
Naunheim	106	2	8	5	0	4	20	0	5	50	67	4	11
Niedergirmes	345	1	162	10	0	1	124	0	4	32	39	1	128
Steindorf	137	0	3	0	0	1	3	0	1	2	3	1	40
Sturzkopf	1.240	0	65	27	5	17	20	6	24	7	79	10	217

Umsetzung von Maßnahmen aus der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans Wetzlar

empfohlene Maßnahmen NVP 2006	Umsetzung Stand Ende 2012
Ausstattung und Fahrgastinformation	Ausstattung aller Haltestellen nach RMV-Standard in 2008 realisiert
Sicherstellung der Beförderung mit Regionalbussen innerhalb des Stadtgebiets Wetzlar	realisiert
Erschließung Neubaugebiet Hundsrücken in Nauborn	realisiert
Linienführung Linie 17/18 über Am Taubenstein	realisiert
Umbau und Neugestaltung des ZOB am Bahnhof Wetzlar	realisiert 2012
Aufwertung Haltepunkt Dutenhofen durch Halt der RB Limburg-Gießen	realisiert 2011
Anbindung Gewerbegebiet Dutenhofen	Anbindung vorgesehen ab Dezember 2014 durch Linie 11
Behindertengerechte Gestaltung der Haltestellenbereiche	Ende 2012 55 von 231 Haltestellen barrierefrei ausgestattet; schrittweiser Umbau weiterer Haltestellen erforderlich
Aufstellung FKA an den Haupthaltestellen	Aufstellung am ZOB im Zuge der Neugestaltung, weitere Ausstattung nicht geplant aufgrund zu geringer Nachfrage
Einbeziehung weiterer Knotenpunkte in die Busbeschleunigung (Hermannsteiner Str.)	Ausbau Busbeschleunigung wird je nach Bedarf und Zweckmäßigkeit weiterverfolgt
Beseitigung Bahnübergang Altenberger Straße	mittelfristige Umsetzung im Rahmen Westumgehung Wetzlar
Vertaktung Linien 10 und 185 in Steindorf	nicht umgesetzt, mittelfristig nach Absprache mit VLDW zu realisieren
Einbeziehung Solms und Schöffengrund in die Preisstufe 2	aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisiert, keine Weiterverfolgung
Errichtung einer Lichtsignalanlage für konfliktfreies Ausfahren der Busse aus der Virchowstraße	nicht umgesetzt
Anlage Buskap Am Trauar	nicht umgesetzt, keine vorrangige Maßnahme
Kombination der Linien 11/24 zu einer Rundlinie	nicht umgesetzt, Konzessionsproblematik
Verlängerung der Linie 13 bis Niedergirmes/Hermannstein	aus wirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt, keine Weiterverfolgung
Kombination Linien 14 und 16 zu Durchmesserlinie	aus wirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt, keine Weiterverfolgung
Taktverdichtung Linien 12/13	aus wirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt

Fahrtenangebot nach Wochentagen im Stadtverkehr (Fahrplan 2010)

Stunde		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Linie 10 Steindorf – Bahnhof/ZOB	Mo-Fr	-	-	-	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
	Sa	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	So	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Linie 11 Bahnhof/ZOB – Gießen	Mo-Fr	1	1	3	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	-	-	1	-
	Sa	1	1	1	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1	-	1	-	-	1	-
	So	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Linie 12 Krankenhaus – Aßlar	Mo-Fr	-	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	1	-	1	-	-	-
	Sa	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
	So	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	-	1	-	-	-
Linie 13 Krankenhaus – Bahnhof/ZOB	Mo-Fr	1	2	3	3	3	3	3	3	3	6	5	3	3	3	3	1	2	-	1	-	-
	Sa	-	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1	-	-	-
	So	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	1	-	1	-	2	-	-	-	-
Linie 14 Bahnhof/ZOB – Nauborn	Mo-Fr	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	-	-	-
	Sa	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
	So	-	-	1	-	1	-	1	-	1	1	1	1	1	1	-	1	1	-	-	-	-
Linie 16 Bahnhof/ZOB – Dalheim	Mo-Fr	1	2	3	4	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	1	-	-	-
	Sa	-	1	1	2	1	1	1	1	-	2	1	2	1	2	-	1	1	-	-	-	-
	So	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	2	-	2	-	1	-	-	-	-	-
Linie 17/18 Garbenheim – Bahnhof/ZOB (- Neuer Friedhof)	Mo-Fr	-	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	-	-
	Sa	-	-	1	1	1	2	-	2	-	2	-	2	-	2	-	1	1	-	1	-	-
	So	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	2	-	1	1	-	1	-	1		
Stunde		**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**21**	**22**	**23**	**0**

Fahrtenangebot nach Wochentagen im Umlandverkehr (Fahrplan 2010)

Stunde		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Linie 24 Busbahnhof – Naunheim – Gießen	Mo-Fr	1	2	3	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	-
	Sa	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	So	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-
Linie 120/125 Bahnhof/ZOB – Stockhausen – Beilstein	Mo-Fr	1	1	1	2	-	2	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-
	Sa	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-
	So	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Linie 160 * Bahnhof/ZOB – Brandoberndorf	Mo-Fr	-	1	1	1	1	2	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-
	Sa	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	So	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Linie 170 Bahnhof/ZOB – Schöffengrund – Bonbaden	Mo-Fr	-	1	3	1	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-
	Sa	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	So	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Linie 185 (Braunfels –) Steindorf – Bahnhof/ZOB	Mo-Fr	-	2	1	3	1	2	1	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	1	-	-	-
	Sa	-	1	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	1	-	-	-
	So	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-
Linie 200 Bahnhof/ZOB – Aßlar – Ehrings-hausen	Mo-Fr	-	1	1	1	1	1	1	1	-	1	1	-	2	1	1	1	-	-	-	-	-
	Sa	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	So	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Linie 240 Bahnhof/ZOB – Naunheim (- Atzbach)	Mo-Fr	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	So	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Linie 312/313 Bahnhof/ZOB – Rechtenbach – Reiskirchen	Mo-Fr	-	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
	Sa	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-
	So	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Linie 415 (Hohenahr –) Blasbach – Bahnhof/ZOB	Mo-Fr	1	1	2	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
	Sa	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
	So	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-
Linie 471 Bahnhof/ZOB – Aßlar – Katzenfurt	Mo-Fr	-	1	1	3	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
	Sa	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-
	So	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**21**	**22**	**23**	**0**

* Linie 160 verkehrt seit August 2012 nur noch mit Einsatzfahrten zu den weiterführenden Schulen

Reisezeitverhältnisse ÖV/MIV zwischen den Stadtteilen

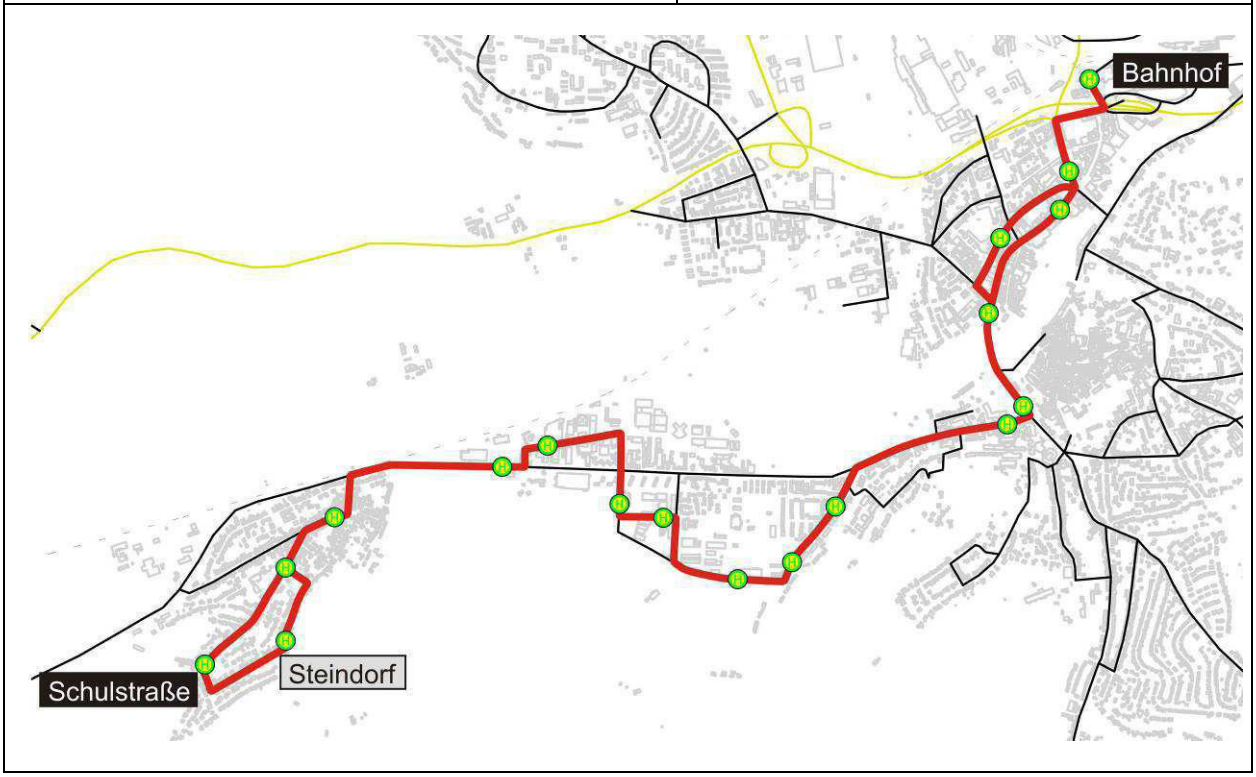
	Kern	Blasbach	Büblingshausen	Dalheim	Dutenhofen	Garbenheim	Hermannstein	Münchholzhausen	Nauborn	Naunheim	Niedergirmes	Steindorf	Sturzkopf
Kern	1,32	1,71	1,60	1,82	1,74	1,78	1,80	1,65	1,44	1,96	1,72	1,55	1,56
Blasbach	1,61	-	1,77	1,89	1,93	1,58	1,10	2,39	1,56	2,00	1,52	1,58	1,92
Büblingshausen	1,58	1,79	0,88	2,10	1,63	1,97	1,89	1,49	1,54	2,10	1,85	1,81	1,40
Dalheim	1,56	2,47	1,87	0,69	2,17	2,13	1,74	1,83	1,68	2,15	2,03	2,02	2,00
Dutenhofen	1,75	2,37	1,56	2,26	0,75	2,41	1,94	1,23	2,05	1,88	1,85	1,88	2,05
Garbenheim	1,83	1,95	2,22	2,07	2,23	0,53	1,97	3,01	2,03	1,52	1,77	2,05	2,16
Hermannstein	1,82	1,02	2,15	1,48	1,82	1,80	0,74	1,95	1,81	1,62	1,29	1,89	2,16
Münchholzhausen	1,68	2,57	1,36	2,26	1,18	2,75	2,28	0,67	2,10	1,93	2,27	1,83	1,85
Nauborn	1,56	2,06	1,74	2,08	1,80	2,21	1,99	1,72	0,76	2,14	1,96	1,73	1,65
Naunheim	2,02	2,51	2,12	2,51	2,72	2,72	1,75	2,75	2,41	0,93	1,75	2,06	2,14
Niedergirmes	1,72	1,46	2,07	1,75	1,74	1,75	1,31	1,85	1,74	1,48	1,21	1,84	2,09
Steindorf	1,55	1,64	1,68	2,21	1,91	1,79	1,74	2,04	2,01	2,39	1,72	-	1,73
Sturzkopf	1,68	1,95	1,48	2,36	2,30	2,03	2,06	2,14	1,63	2,02	2,05	1,85	1,16

	Bahn		Bus		
Merkmal/Haltestellenbezeichnung	**Regional-Bahn/ S-Bahn-Halt**	**RE-Halt**	**Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion**	**Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion**	**Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen**
Aufenthalt					
Mülleimer, Ascher	X	X		X	X
Sitzgelegenheit	X	X		X	X
Witterungsgeschützte Wartegelegenheit	X	X		E	X
Geschlossener Warteraum	E	X			
Informationen					
Haltestellenschild (reflektierend)	X	X	X	X	X
Beschilderung der Haltestelle im Ort	X	X			E
Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgang etc.	X	X			
Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch)	X	X		E	E
Lautsprecheransagen	X	X			E
Uhr	X	X			X
Fahrpläne an-/abfahrender Züge und Busse	X	X	X	X	X
ÖPNV-Liniennetzplan	X	X	E	X	X
Tarifinformationen	X	X		X	X
Umgebungsplan/Ortsplan	X	X	E	E	X
Informationen über Veranstaltungen/Touristik	X	X			E
Sicherheit					
Beleuchtung	X	X	E	X	X
Taktile Leitstreifen	X	X	E	X	X
Notrufmöglichkeit über Telefonzelle/Notrufsäule	X	X			X
Videoüberwachung	E	E			
Bahnsteig- und Bordsteinhöhe (cm)	55/76	55/76	16/18	16/18	16/18
Service					
Telefonzellen/-hauben	X	X			X
Briefkasten	E	X			E
Toiletten (behindertengerecht)	E	X			E
Wickelraum		E			
Gepäckschließfächer		X			
Fahrscheinverkauf					
Fahrscheinverkauf am Schalter	E	X			E
Fahrausweisautomat	X	X			E
Verknüpfung					
Abstellanlage Pkw (Park & Ride)	X	X			X
Abstellanlage Fahrräder (Bike & Ride)	X	X			E
Abschließbare Fahrradboxen	E	E			E
Versorgung					
Getränkeautomat/Süßwaren		E			E
Kiosk (evtl. mit Gaststätte)		X			

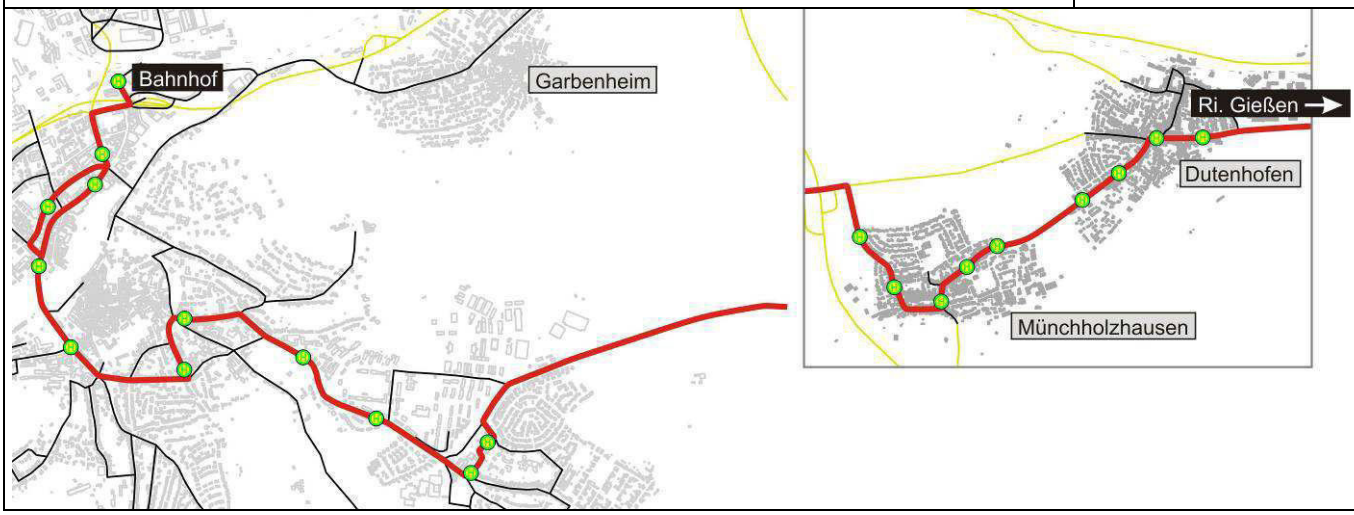
Legende:
X = Bestandteil des Standards
E = im Einzelfall zu prüfen
55/76 = bei S-Bahn 76/95cm, sonst mindestens 55cm

Liniensteckbriefe (Stand 2010)

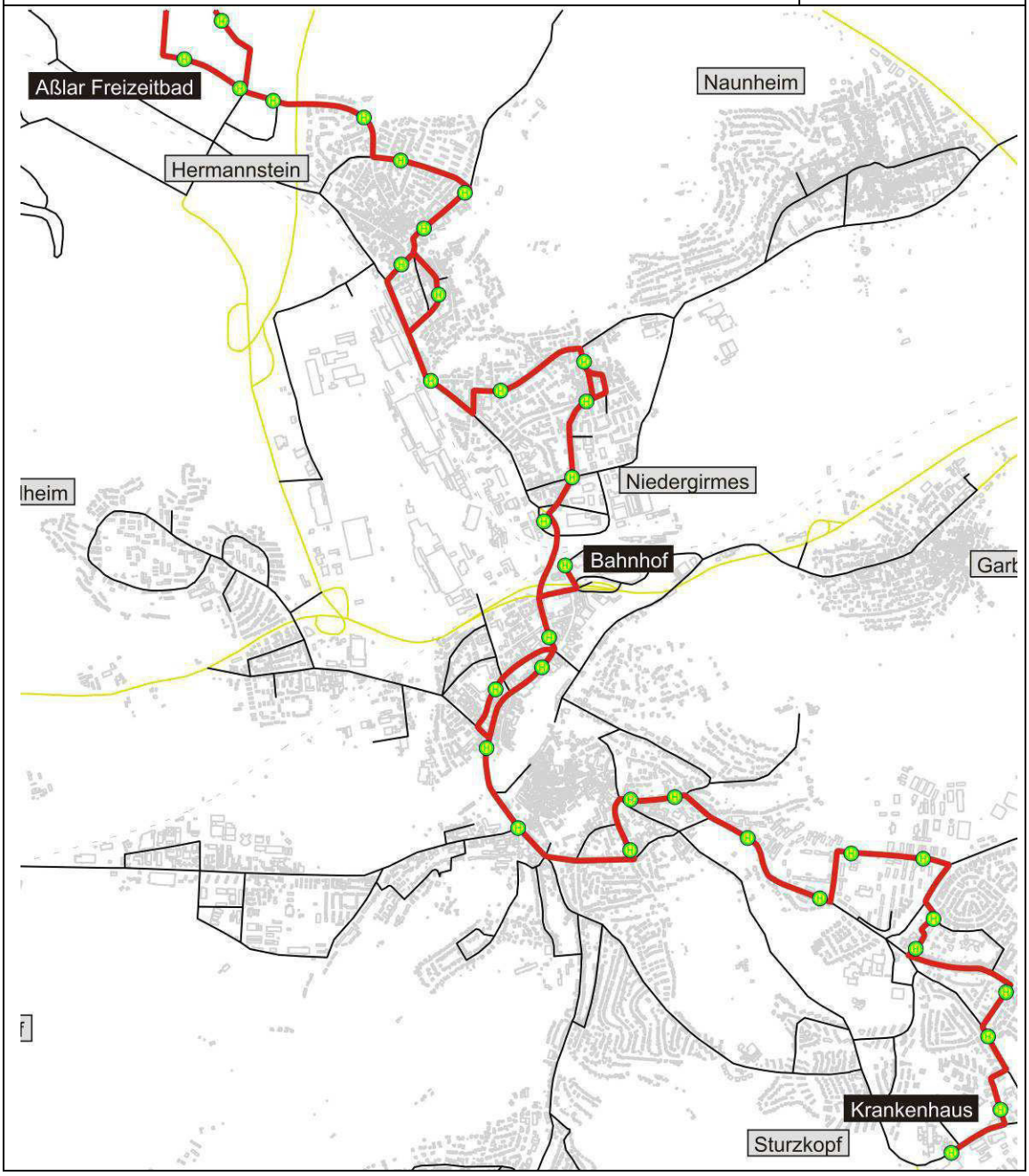
Linie 10 Bahnhof/ZOB - Westend - Steindorf		
Länge (km)		6,7
Fahrtzeit Hin/Rück (min)		19/21
Erste Abfahrt (Mo-Fr)		06:49
Letzte Abfahrt (Mo-Fr)		20:46
Anzahl Fahrten	Hin	23
	Rück	20
Takt (min)		60
Einsatz-km (Werktag Mo-Fr)		274,8
Fahrgäste (Werktag Mo-Fr)		1.229



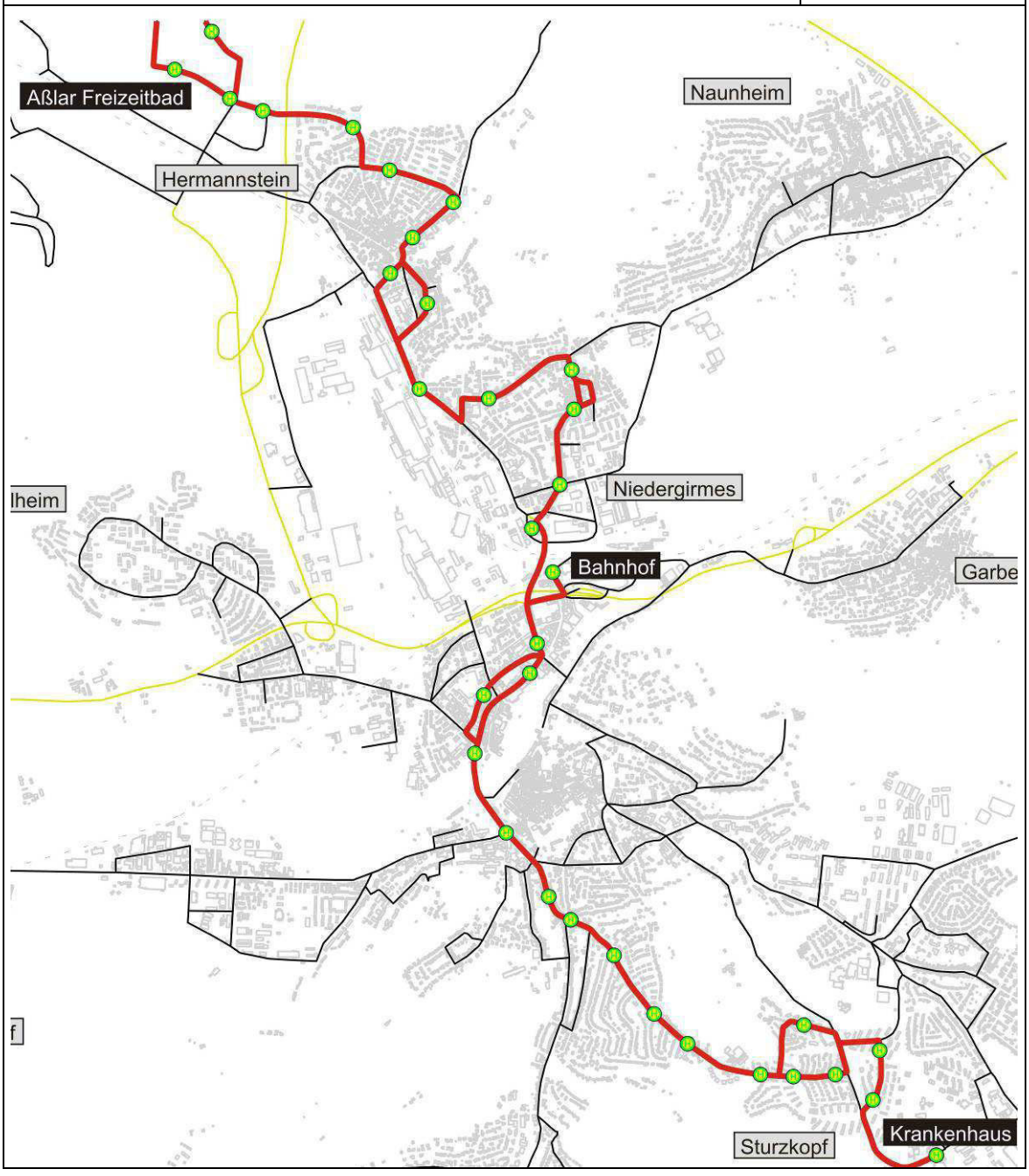
Linie 11 Bahnhof/ZOB - Münchholzhausen - Dutenhofen - Gießen		
Länge (km)		23,9
Fahrzeit Hin/Rück (min)		54/52
Erste Abfahrt (Mo-Fr)		04:29
Letzte Abfahrt (Mo-Fr)		20:30
Anzahl Fahrten	Hin	28
	Rück	29
Takt (min)		30/60
Einsatz-km (Werktag Mo-Fr)		1.286
Fahrgäste (Werktag Mo-Fr)		2.125



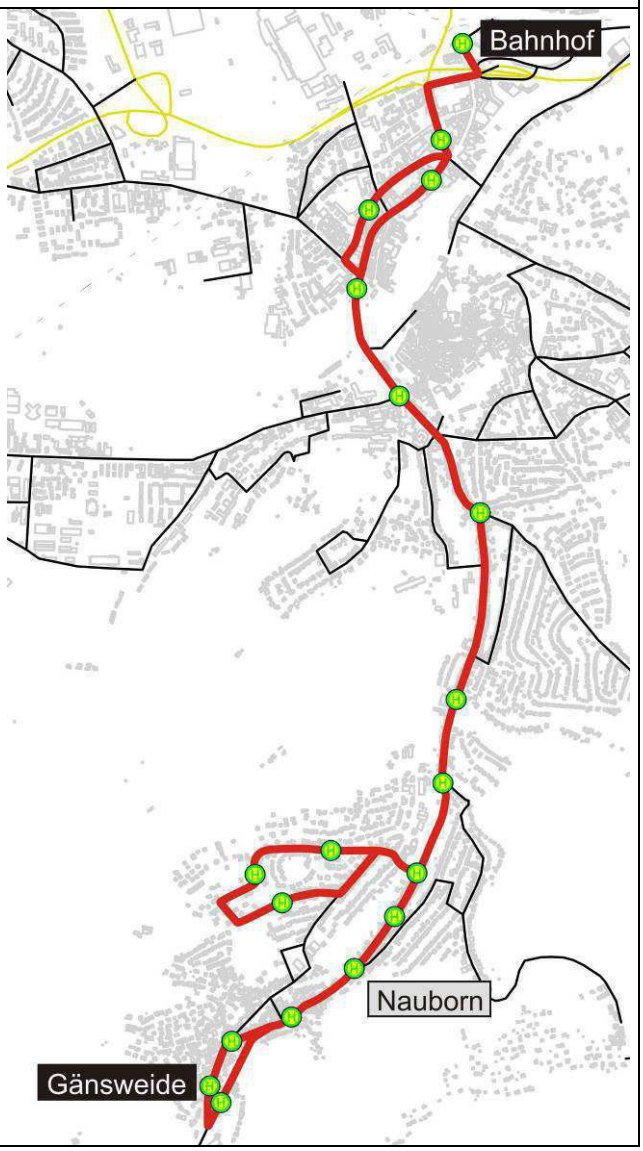
Linie 12 Aßlar - Hermannstein – Bahnhof/ZOB - Büblingshausen - Krankenhaus		
Länge (km)		14,9
Fahrtzeit Hin/Rück (min)		48/40
Erste Abfahrt (Mo-Fr)		04:36
Letzte Abfahrt (Mo-Fr)		21:59
Anzahl Fahrten	Hin	51
	Rück	52
Takt (min)		20
Einsatz-km (Werktag Mo-Fr) (Angaben incl. Linie 13)		2.142,7
Fahrgäste (Werktag Mo-Fr)		5.084



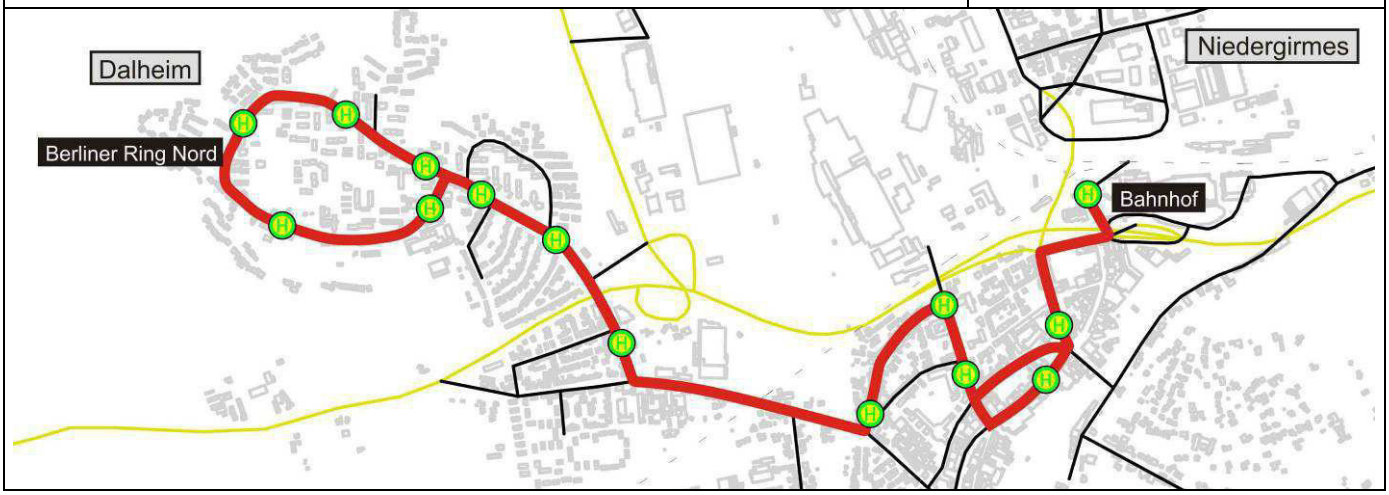
Linie 13 (Aßlar - Hermannstein -) Bahnhof/ZOB - Sturzkopf - Krankenhaus		
Länge (km)		5,6/12,8
Fahrtzeit Hin/Rück (min)		17/16
Erste Abfahrt (Mo-Fr)		04:52
Letzte Abfahrt (Mo-Fr)		22:16
Anzahl Fahrten	Hin	46
	Rück	51
Takt (min)		20
Einsatz-km (Werktag Mo-Fr) (Angaben incl. Linie 12)		2.142,7
Fahrgäste (Werktag Mo-Fr)		2.436



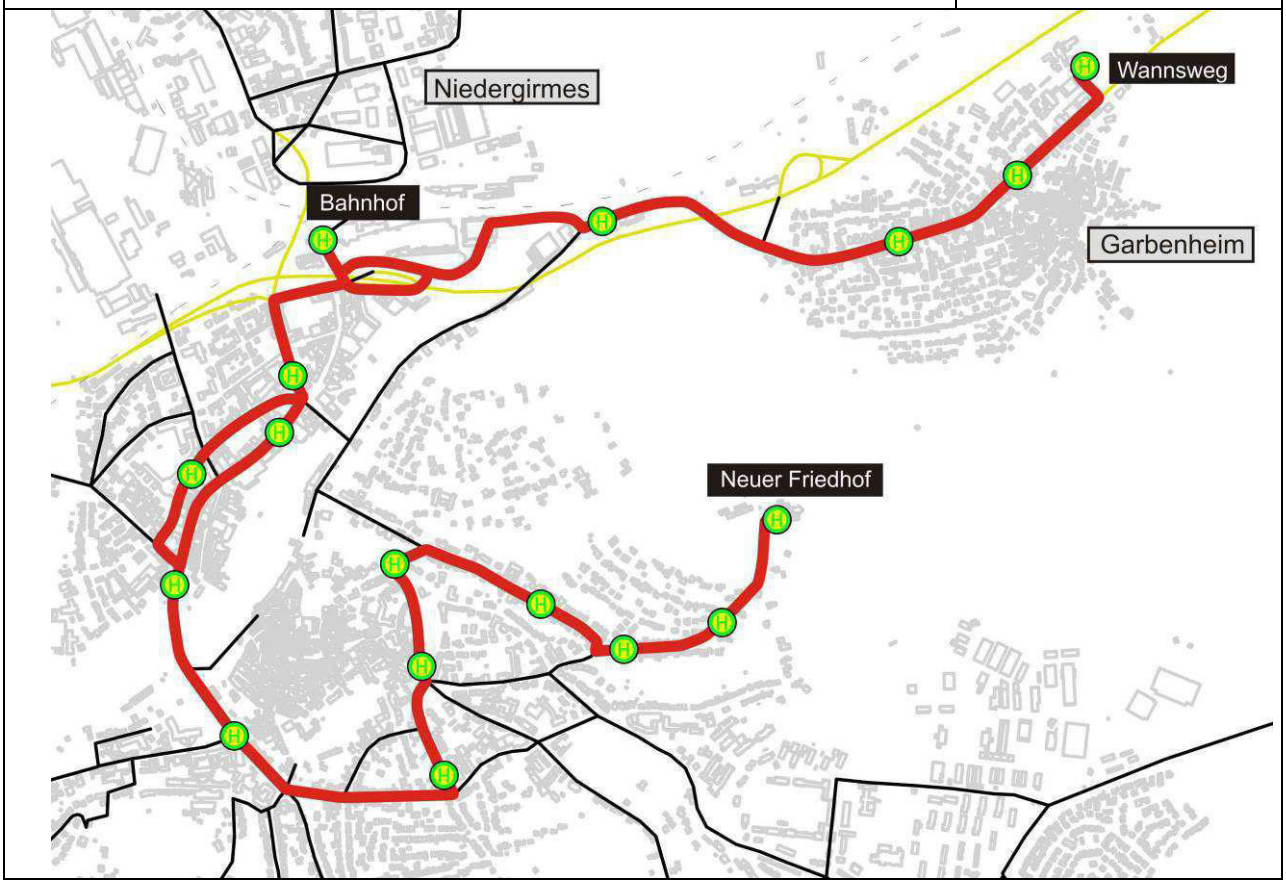
Linie 14 Bahnhof/ZOB - Leitzplatz - Nauborn		
Länge (km)		7,4/5,1
Fahrtzeit Hin/Rück (min)		20/15
Erste Abfahrt (Mo-Fr)		04:55
Letzte Abfahrt (Mo-Fr)		21:02
Anzahl Fahrten	Hin	33
	Rück	34
Takt (min)		30
Einsatz-km (Werktag Mo-Fr)		412,3
Fahrgäste (Werktag Mo-Fr)		876



Linie 16 Bahnhof/ZOB - Dalheim		
Länge (km)		4,3
Fahrtzeit Hin/Rück (min)		12/12
Erste Abfahrt (Mo-Fr)		04:43
Letzte Abfahrt (Mo-Fr)		21:07
Anzahl Fahrten	Hin	45
	Rück	47
Takt (min)		20/30
Einsatz-km (Werktag Mo-Fr)		471,1
Fahrgäste (Werktag Mo-Fr)		1.770

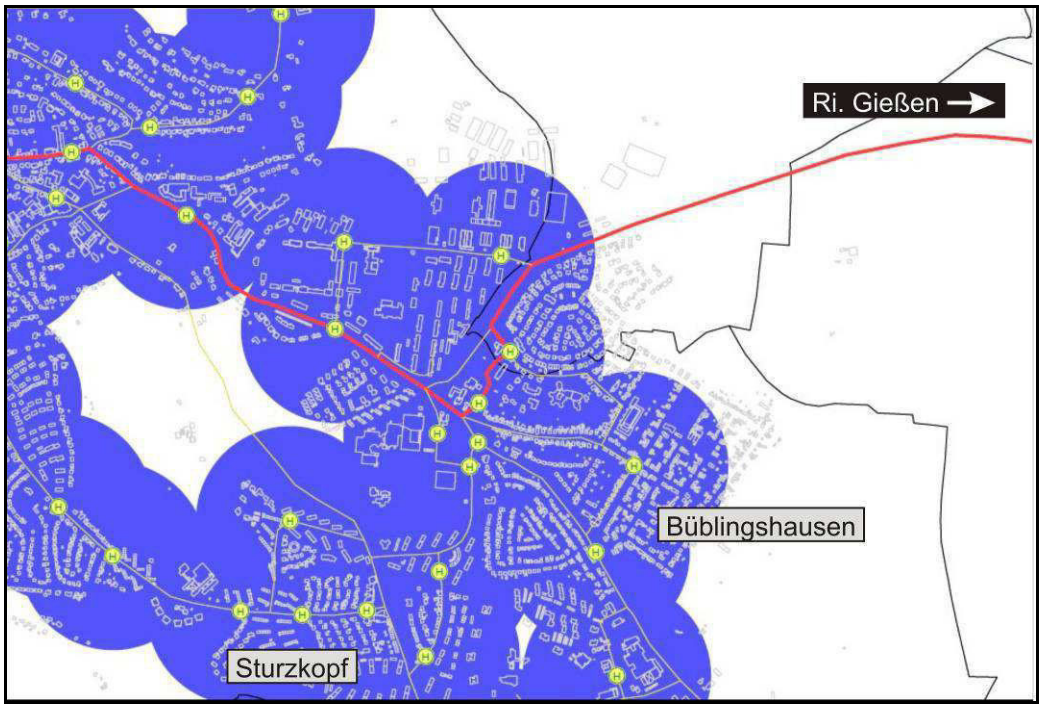


Linie 17/18 Garbenheim – Bahnhof/ZOB (- Neuer Friedhof)		
Länge (km)		2,8/7,5
Fahrtzeit Hin/Rück (min)		9/7
Erste Abfahrt (Mo-Fr)		05:02
Letzte Abfahrt (Mo-Fr)		22:09
Anzahl Fahrten	Hin	29
	Rück	29
Takt (min)		30/60
Einsatz-km (Werktag Mo-Fr)		311
Fahrgäste (Werktag Mo-Fr)		786

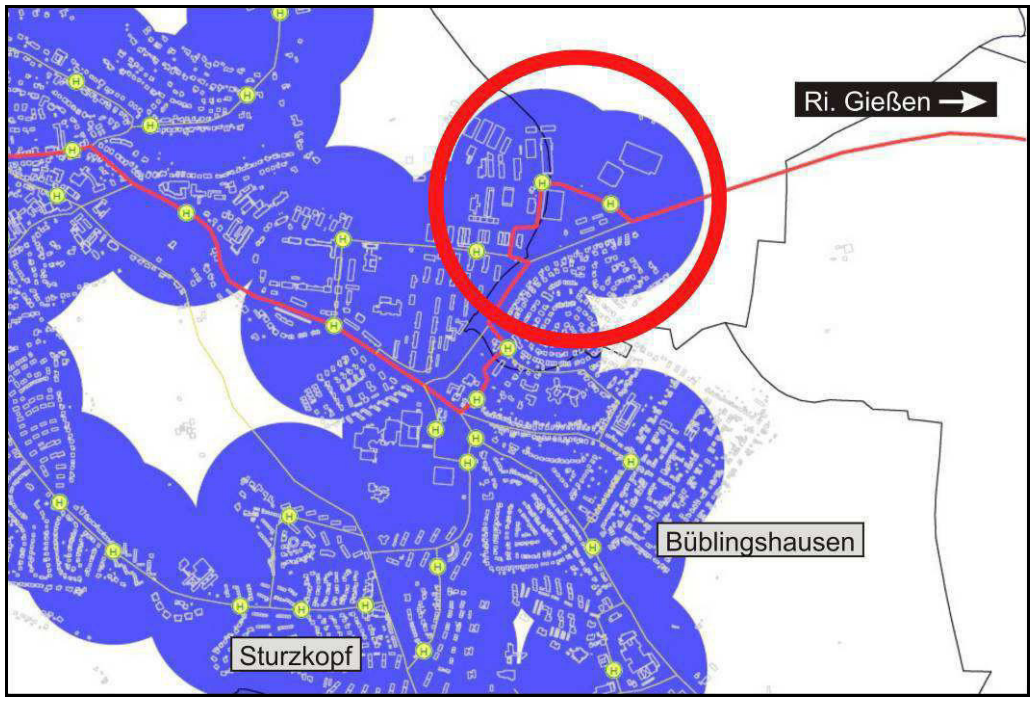


Angebotskonzept Linie 11, Bereich Spilburg 2 / Am Leitzpark

Bestand:

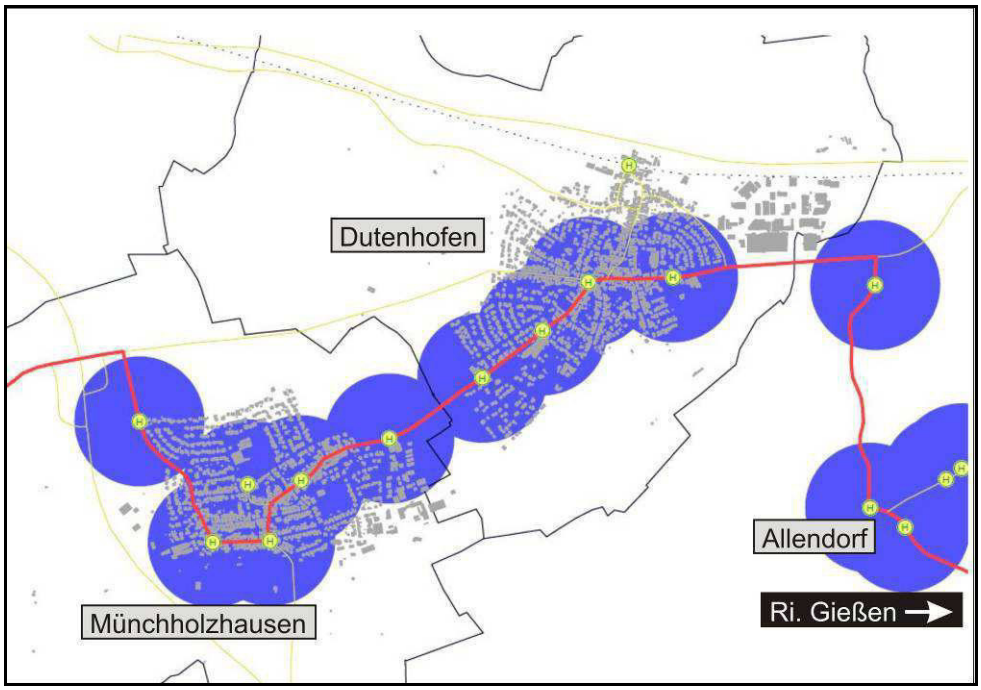


Konzept:

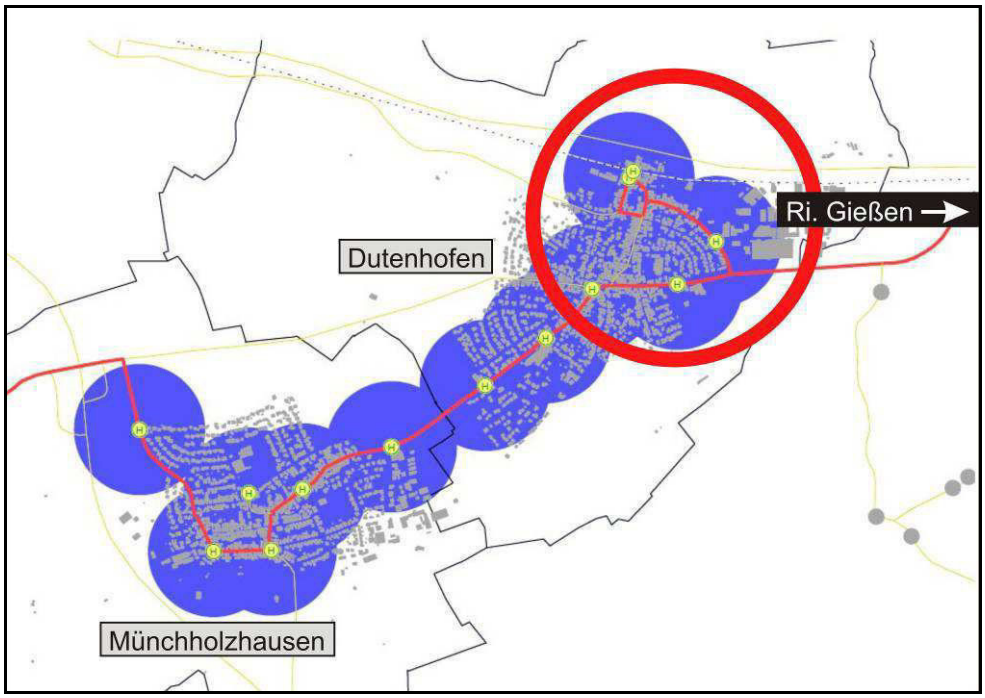


Angebotskonzept Linie 11, Bereich Dutenhofen

Bestand:



Konzept:



STADT WETZLAR: 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes **Anlage 9**

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken: Nein	Anregungen und Bedenken: Ja	Stellungnahme
1	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung	22.03.13	X	Hinweis, dass die Stellungnahme für das Land Hessen durch Hessen Mobil abgegeben wird.	--
2	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH	28.03.13		1. Hinweis zu Abschn. 3.6 „Betriebsqualität“ (Pünktlichkeit): vorhandene Echtzeit-Daten sollten auch der Mobilitätszentrale Wetzlar und der RMV-Internetauskunft für Auskunftszwecke zur Verfügung gestellt werden.	Stellungnahme Sobald bei dem städtischen Verkehrsunternehmen die technischen Voraussetzungen für die Generierung von Echtzeitdaten gegeben sind, können diese auch für weitere Auskunftszwecke zur Verfügung gestellt werden.
				2. Hinweis zu Abschn. 4.3 „Bedienungsqualität“; hier: Maßnahme 3, Abfahrtszeiten Linien 14 und 170): es sollte vorrangig eine Anpassung der Linie 14 erfolgen, da die Linie 170 durch Verknüpfung in Schöffengrund und mit dem Zugverkehr am Bahnhof/ZOB Wetzlar Fahrplanzwangspunkte besitzt.	Stellungnahme Der Hinweis wird als zutreffend anerkannt und unter Abschnitt 4.3 eine entsprechende Ergänzung/Konkretisierung eingefügt.
				3. Hinweis zu Abschn. 4.5 „Fahrgastinformation“: Echtzeitdaten für die lokalen Linien der VLDW am Bahnhof/ZOB werden nicht als zwingend notwendig angesehen, da die Linien i.d.R. dort enden oder beginnen.	Stellungnahme Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
				4. Hinweis zu Pkt. 4.6 Einrichtung eines Fahrgastbeirates: es wird eine textliche Aktualisierung auf den aktuellen Sachstand empfohlen.	Stellungnahme Der Hinweis wird als zutreffend anerkannt. In Abschnitt 4.6 wird eine entsprechende textliche Aktualisierung vorgenommen.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
				5. Widerspruch zu Abschn. 5.1 „Linienführung“, Anregung 1 (Anbindung Stadtteil Naunheim an die Innenstadt durch die Linie 240): eine Verlängerung der Linie 240 über den Bahnhof/ZOB hinaus in die Innenstadt wird abgelehnt. Die Linie 240 habe nur eine Zubringerfunktion aus den Umlandgemeinden.	Stellungnahme Der Widerspruch wird zurückgewiesen. Die Verkehrsangebote aller ÖPNV-Aufgabenträger sind bedarfsgerecht aufeinander abzustimmen. Die Aussage, es handele sich bei der Linie 240 um eine Linie mit reiner Zubringerfunktion, wird nicht geteilt. Die Forderung nach einer Durchbindung in die Innenstadt wird aufrecht erhalten.
				6. Hinweis zu Abb. 5.2 (Bestand Buslinien Umlandverkehr): es sollte noch die Linie 125 in der Darstellung ergänzt werden.	Stellungnahme Der Hinweis ist zutreffend. Abbildung 5.2 wird entsprechend ergänzt.
3	Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises, Fachdienst Schulservice	18.04.13	X		--
4	Magistrat der Stadt Wetzlar, Tiefbauamt, Verkehrsplanung	26.04.13	X		--
5	Industrie- und Handelskammer Lahn-Dill	29.04.13		1. Berufspendler sollten ihre Arbeitsstätte mit dem ÖPNV erreichen können. Deshalb ist eine Berücksichtigung der ÖPNV-Planung bei der Bauleitplanung erforderlich, um insbesondere Gewerbegebiete an den ÖPNV anzubinden.	Stellungnahme Eine Anhörung der Lokalen Nahverkehrsorganisation im Rahmen der Trägeranhörung bei Bauleitverfahren erfolgt bereits. Der Hinweis wird unter Abschnitt 3.2 textlich aufgenommen.
				2. Die Anbindung des Gewerbegebietes Spilburg 2 sollte spätestens Ende 2013 realisiert werden.	Stellungnahme Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aus betrieblichen Gründen ist eine Umsetzung der Maßnahme erst zum Dezember 2014 möglich.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
				3. Die Anbindung des Gewerbegebietes Dutenhofen sollte verbessert werden.	Stellungnahme Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der vorgesehenen Änderung des Linienweges der Linie 11 erfolgt eine deutliche Verbesserung ab Dezember 2014 (neue Haltestelle Wellergasse).
				4. Der Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation wird begrüßt.	Stellungnahme Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.
				5. Das City-Bus-Konzept wird begrüßt.	Stellungnahme Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.
				6. Eine optimierte Abstimmung der Anschlüsse zwischen Busverkehr und Schienenverkehr wird gefordert.	Stellungnahme Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der erhobenen Forderung wird bereits im Anforderungsprofil unter Abschnitt 4.3 Rechnung getragen.
6	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	29.04.13	X		--
7	Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement	29.04.13		1. Hinweis, dass in Abschn. 0 (Einführung) die Nennung des § 14 HÖPNVG als Rechtsgrundlage unscharf formuliert ist.	Stellungnahme Der Hinweis wird als zutreffend anerkannt. Es erfolgt eine textliche Überarbeitung dieses Abschnitts.
				2. Kritik, dass auf Seite 7 die Bevölkerungsentwicklung, auch gegliedert nach Stadtteilen und Nutzergruppen (Schüler, Senioren) nicht als Prognose dargestellt ist.	Stellungnahme Die Kritik wird zur Kenntnis genommen. Unter Abschnitt 1.1 sind Daten zur Einwohnerentwicklung enthalten. Detailliertere Daten sind nicht verfügbar.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
				3. Kritik, dass in Analyse und Prognose keine Angaben zur Fahrzeugverfügbarkeit enthalten sind.	Stellungnahme In Tabelle 1.0 werden Angaben zur Zahl der zugelassenen Kfz ergänzt. Prognosewerte hierüber liegen allerdings nicht vor. Dem Hinweis wird insofern entsprochen.
				4. Forderung, in Abschn. 1.1 Angaben zur künftigen Einwohnerzahl der Baugebiete zu machen und eine Bewertung der möglichen ÖPNV-Erschließung der geplanten Gebiete vorzunehmen.	Stellungnahme Der Forderung wird entsprochen, indem in Abschnitt 1.1 entsprechende Angaben ergänzt werden.
				5. Vorschlag, zur besseren Vergleichbarkeit die Angebote sämtlicher Buslinien einheitlich in einer Tabelle darzustellen (Abschn. 1.2).	Stellungnahme Dem Vorschlag wird entsprochen. Tabelle 1.3 wird entsprechend ergänzt und in Abschnitt 1.2 ein entsprechender Hinweis aufgenommen.
				6. Anregung, in den Netzplänen die jeweils bedienten Haltestellen darzustellen.	Stellungnahme Der Anregung wird nicht entsprochen. Die bedienten Haltestellen werden bereits in den Liniensteckbriefen ausführlich dargestellt. Eine Aufnahme in die Netzpläne wäre der Übersichtlichkeit abträglich.
				7. Anregung, auch für den Eisenbahnverkehr Angaben zur Bedienungsqualität mit erster und letzter Abfahrts- und Ankunftszeit und Anschluss an den Busverkehr darzustellen (Abschn. 1.2).	Stellungnahme Die entsprechenden Zeiten werden in Abschnitt 1.2 ergänzt. Eine detaillierte Darstellung der Anschlussqualität zwischen Bus und Bahn ist nicht vorgesehen.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
				8. Frage, ob die niedrige Nachfrage für den Spätbus am Sonntag (4 Fahrgäste) plausibel ist.	Stellungnahme Die Angaben sind der RMV-Verbunderhebung 2010 entnommen und plausibel.
				9. Anregung, in Tabelle 1.6 (Nachfragerelationen) auch die absoluten Fahrgastwerte anzugeben und die Angaben um die Regionalbusse und VLDW-Linien zu ergänzen, um die gesamte Nachfrage darzustellen.	Stellungnahme Der Anregung wird nicht entsprochen. Bei der Tabelle 1.6 geht es um die Darstellung der Anteile der Verkehrsbeziehungen. Die absoluten Fahrgastzahlen sind in den Tabellen 1.4 und 1.5 enthalten.
				10. Empfehlung, eine Aussage zur Entwicklung der Tagesganglinie aufgrund demographischer Veränderungen zu treffen (Abschn. 1.3).	Stellungnahme Der Empfehlung wird entsprochen. In Abschnitt 1.3 erfolgt eine entsprechende textliche Ergänzung.
				11. Hinweis, dass in Abschn. 1.3 (Textabsatz unter Diagramm 1.2) das Wort „Wege“ entfallen kann, da hier nur mot. IV dargestellt wird.	Stellungnahme Der Hinweis ist zutreffend, das Wort wird gestrichen.
				12. Hinweis auf die unterschiedlichen Angaben zu den Entfernungen der Erschließung (300 m–Radius bzw. 300-400 m-Radius auf Seiten 23 und 32).	Stellungnahme Dem Hinweis entsprechend erfolgt in Abschnitt 2.1, letzter Absatz, eine ergänzende Klarstellung zu den unterschiedlich anzusetzenden Entfernungsangaben.
				13. Vorschlag, bei dem Erschließungsdefizit Einwohnerangaben zu machen	Stellungnahme Der Vorschlag wird nicht berücksichtigt.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
				14. Diskrepanz in der Angabe der gewünschten Bedienungszeit auf den Hauptachsen (bis 0.00 Uhr) zwischen Schwachstellenanalyse und Anforderungsprofil.	Stellungnahme Der Hinweis ist zutreffend. In Abschnitt 2.2 erfolgt eine entsprechende Korrektur.
				15. Forderung, dass bei der Darstellung der Reisezeitverhältnisse IV/ÖV in Abschnitt 2.3 die Methode und der zeitliche Bezug (Wochentagstyp) angegeben werden.	Stellungnahme Dem Hinweis wird entsprochen. Es erfolgt eine entsprechende textliche Ergänzung in Abschnitt 2.3.
				16. Anregung zu prüfen, ob die Anbindung an die letzten Züge am Bahnhof Wetzlar an allen Tagen gewährleistet ist (Abschn. 2.3).	Stellungnahme Die Anregung wird aufgenommen. Es erfolgt eine entsprechende textliche Ergänzung in Abschnitt 2.3.
				17. Empfehlung, in das Anforderungsprofil die obligatorische Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gem. § 13 HÖPNVG aufzunehmen.	Stellungnahme Der Empfehlung wird entsprochen (siehe auch Anregung Nr. 1 der IHK Lahn-Dill)
				18. Anregung, die Übertragbarkeit des Bürgerbusses Naunheim auf andere Stadtteile zu prüfen und Aufnahme dieser Maßnahme im Angebotskonzept.	Stellungnahme Der Anregung wird entsprochen. Im Angebotskonzept wird entsprechend ein neuer Abschnitt 4.7 eingefügt.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
				19. Anregung, das unter „Kapitel 5 „Weitere Anregungen“ enthaltene Konzept für den Spätbus umzusetzen und den Spätverkehr am Wochenende sukzessive auf den gewünschten Standard zu bringen.	Stellungnahme Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
				20. Anregung, in der Nachfrageprognose (Abschn. 6.1) auch zu erwartende Veränderungen in den Strukturdaten zu berücksichtigen. Dies schließt auch die Wirkungen eines verbesserten Spätverkehrs ein.	Stellungnahme Der Anregung entsprechend erfolgt eine textliche Ergänzung in Abschnitt 6.1.
				21. Anregung, in Kapitel 6.2 auch mögliche Erlössteigerungen darzustellen.	Stellungnahme Der Anregung entsprechend erfolgt eine textliche Ergänzung in Abschnitt 6.2.
8	Magistrat der Stadt Wetzlar, Seniorenbeauftragte	30.04.13		1. Forderung, ÖPNV angesichts steigender Seniorenzahlen und dem Wunsch nach selbstbestimmtem Leben im Alter, der in entscheidendem Maße von Mobilität abhängt, künftig so zu gestalten, dass er für Ältere und Hochaltrige gut nutzbar ist.	Stellungnahme Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine gesteigerte Berücksichtigung der Belange von Senioren bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes erfolgt u.a. durch die Bildung des Fahrgastbeirates und im Rahmen der Prüfung zur Ausweitung alternativer Bedienformen (siehe Abschnitt 4.7).
				2. Anregung, die speziell auf Senioren abgestimmten Angebote (Bürgerbus in Naunheim, bessere Anbindung des Bereiches Globus Handelshof in Dutenhofen) auch für andere Stadtteile zu prüfen.	Stellungnahme Der Anregung wird entsprochen (siehe auch Anregung Nr. 18 von Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement)

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
				3. Hinweis, dass künftig verstärkt alternative Beförderungsangebote zu konzipieren sind.	Stellungnahme Der Anregung wird entsprochen (siehe neuer Abschnitt 4.7).
9	Fahrgastverband „Pro Bahn“, Landesverband Hessen	30.04.13		1. Forderung (zu Abschn. 1.4, Tarif und Vertrieb), die Mehrfahrtenfahrkarte für die Preisstufen 1-3 im Raum Wetzlar-Gießen wieder einzuführen, da dies auch den Verkaufsaufwand beim Fahrer verringert.	Stellungnahme Die Forderung wird zur Kenntnis genommen. Die Tarifhoheit (Entscheidung über Fahrkartenarten und Tarifprodukte) obliegt dem Rhein-Main-Verkehrsverbund. Da die Mehrfahrtenfahrkarte im Widerspruch zur Stammkundenstrategie des RMV steht, die durch Wochen- und Monatskarten verwirklicht wird, ist mit einer Wiedereinführung einer Mehrfahrtenfahrkarte nicht zu rechnen.
				2. Vorschlag, Fahrscheinautomaten in den Bussen zu installieren, um den Verkaufsaufwand beim Fahrer zu verringern.	Stellungnahme Dem Vorschlag wird nicht entsprochen (vgl. Abschnitt 1.4, Ausführungen zu Fahrscheinautomaten). Im ländlichen Raum haben sich Fahrscheinautomaten zur Entlastung des Verkaufsaufwandes beim Busfahrer nicht als effizient erwiesen.
				3. Anregung zu Abschn. 1.4, die Reduzierung des Fahrpreises zwischen Wetzlar und Schöffengrund von Preisstufe 3 auf Preisstufe 2 doch weiter anzustreben, um den ÖPNV für die Nutzer attraktiver zu machen. Dies kann im Rahmen der geplanten Tarifstrukturreform im RMV erfolgen.	Stellungnahme Der Anregung wird nicht entsprochen, da sie wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Eine Verbesserung kann ggf. im Rahmen der geplanten Tarifstrukturreform bei der Festlegung des Regionaltarifes erfolgen.
				4. Hinweis, dass die auf der Linie 24 eingesetzten Fahrzeuge nicht den Vorgaben des NVP entsprechen.	Stellungnahme Es erfolgt eine textliche Klarstellung in Abschnitt 3.5 (Fahrzeugausstattung), dass der dort geforderten Podestfreiheit zwischen den beiden Türen durch Niederflur- und Low-Entry-Fahrzeuge entsprochen wird.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
				5. Anregung, dass dynamische Fahrgastinformation nur dann erweitert eingesetzt wird, wenn auch tatsächlich dynamische Verspätungsinformationen verfügbar sind.	Stellungnahme Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
				6. Anregung, dass dort, wo dynamische Fahrgastinformation eingesetzt wird, auch Schilder mit Angabe der Liniennummern vorhanden sind, damit bei Ausfall des elektronischen Systems noch eine Information über den Abfahrtspunkt gegeben ist.	Stellungnahme Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und nach Möglichkeit bei der Realisierung der Systeme umgesetzt.
				7. Anregung, dass die unbefriedigende Situation im Schienenpersonenverkehr (SPNV) in Richtung Siegen/Köln deutlicher im NVP beschrieben wird, dass Aussagen zur Beförderungsqualität auf der Strecke Richtung Frankfurt und auch Aussagen zum Fernverkehr getroffen werden.	Stellungnahme Der Anregung wird nicht entsprochen. Im Nahverkehrsplan können keine bindenden Aussagen zum Regionalverkehr getroffen werden.
				8. Vorschlag, in der Altenberger Straße in Höhe Einmündung Falkenstraße eine zusätzliche Haltestelle für die Linie 16 einzurichten.	Stellungnahme Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Seine Umsetzung ist gesondert zu prüfen.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
				9. Vorschlag, die Linie 16 künftig grundsätzlich über das Gewerbegebiet Dillfeld und danach direkt zum Bahnhof/ZOB fahren zu lassen.	Stellungnahme Der Vorschlag wird nicht aufgegriffen, da der Bedarf für eine solche Andienung des Gewerbegebietes nicht gegeben ist und durch diese Maßnahme eine deutliche Verschlechterung für die bisher bedienten Stadtquartiere entstehen würde.
				10. Anregung, im Rahmen der geplanten Änderung des Linienweges der Linie 11 im Bereich zwischen Dutenhofen und Gießen die Möglichkeit einer weiterhin direkten Anbindung von Lützellinden und Allendorf an Wetzlar prüfen.	Stellungnahme Der Anregung wird nicht entsprochen. Die Anbindung der Giessener Stadtteile Lützellinden und Allendorf an den ÖPNV wird künftig durch ein verstärktes Angebot seitens der Stadt Gießen erfolgen. Konzessionsrechtlich und wirtschaftlich ist eine parallele Anbindung durch ein Wetzlarer Angebot nicht darstellbar. Die Anbindung der beiden Giessener Stadtteile an Wetzlar wird durch eine Verknüpfung in Gießen-Kleinlinden sichergestellt.
				11. Vorschlag, für Stadtbereiche, die nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden sind und bei denen sich aus wirtschaftlichen Gründen ein Linienverkehr nicht lohnt, alternative ÖPNV-Angebote in Form von Anruf-Verkehren (AST = Anruf-Sammel-Taxi) einzurichten. Genannt werden die Bereiche Hauserberg, Kalsmunt, Blasbach und Naunheim/Simberg.	Stellungnahme Dem Vorschlag entsprechend wird ein neuer Abschnitt 4.7 aufgenommen.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
10	Automobilclub Europa (ACE), Kreisverband Lahn-Dill	02.05.13		1. Kritik an der finanziellen Restriktion, das vorhandene ÖPNV-Angebot nicht durch Maßnahmen zu erweitern, die aufwands-/kostenwirksam sind.	Stellungnahme Die Kritik wird zur Kenntnis genommen.
				2. Begrüßung der Aussagen zur Barrierefreiheit und Forderung, dass der barrierefreie Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur vorangetrieben wird.	Stellungnahme Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.
				3. Kritik, dass im Planwerk keine Aussagen zu Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern enthalten sind. Forderung, hier Aussagen zum Mobilitätsmanagement (z.B. P+R-Anlagen) aufzunehmen.	Stellungnahme Die Kritik wird zur Kenntnis genommen. In Abschnitt 1.2 wird textlich eine diesbezügliche Ergänzung angefügt.
11	Magistrat der Universitätsstadt Gießen, -Stadtplanungsamt-	13.05.13		1. Hinweise zur organisatorischen Umsetzung und zum Abstimmungsbedarf bei der vorgesehenen Änderung des Linienweges der Linie 11 im Stadtgebiet Gießen	Stellungnahme Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abstimmungsprozess wurde bereits begonnen und wird kooperativ weitergeführt.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Ja	Stellungnahme
12	Ortsbeirat Blasbach	17.02.14	X		
13	Ortsbeirat Dutenhofen	08.04.2014		1. Die geänderte Linienführung der Linie 11 über den Bahnhof Dutenhofen soll zunächst probeweise für ein Jahr erfolgen. Im Herbst 2015 soll ein Erfahrungsaustausch durchgeführt werden.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ein Erfahrungsaustausch wird zu gegebener Zeit durchgeführt.
				2. Wegen der engen Straßenverhältnisse im Bereich Wellergasse sollen auf der Linie 11 keine Gelenkzüge eingesetzt werden.	Im normalen Fahrplanbetrieb sind Gelenkzüge auf der Linie 11 nicht vorgesehen.
14	Ortsbeirat Garbenheim	20.01.14		1. Kritik an der finanziellen Restriktion, das vorhandene ÖPNV-Angebot nicht durch Maßnahmen zu erweitern, die aufwands-/kostenwirksam sind.	Die Kritik wird zur Kenntnis genommen.
				2. Forderung, die Bewertung des vorgesehenen Baugebietes Rothenberg im Hinblick auf eine mögliche ÖPNV-Anbindung als „schlecht“ abzuändern in die Bewertung „mittelmäßig“ (Kap. 1.1)	Die Bewertung wird in Kap. 1.1 entsprechend geändert.
				3. Forderung, den Busfahrplan (Linie 17) besser auf die Zugabfahrten am Bahnhof Wetzlar abzustimmen, um Übergangszeiten zu verkürzen.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Es wird geprüft, ob eine Anpassung des Fahrplanes der Linie 17 erfolgen kann.
				4. Empfehlung, die Bushaltestelle „Mehlstück“ vorrangig barrierefrei auszubauen.	Die Anregung kann zunächst nicht berücksichtigt werden. Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen erfolgt nach der von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Prioritätenliste, in der die Haltestelle Mehlstück nicht enthalten ist.

Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange bzw. der Ortsbeiräte

Nr.	Absender	Datum	Anregungen und Bedenken Nein	Anregungen und Bedenken Ja	Stellungnahme
15	Ortsbeirat Hermannstein	14.01.14	X		
16	Ortsbeirat Münchholzhausen	14.01.14		1. Vorschlag, auf der Linie 11 sonntags eine zusätzliche Fahrt nach Münchholzhausen um 23.00 Uhr vorzusehen.	Die Anregung wird im Rahmen der Fahrplanplanung geprüft.
17	Ortsbeirat Nauborn	22.04.14		1. Es wird um Prüfung gebeten, ob ein Bürgerbus/Einkaufsbus zur Anbindung der Bereiche Langenberg und Kirschenwäldchen an Nahversorgungseinrichtungen geschaffen werden kann	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Überlegungen zur Erweiterung der Bürgerbusangebote geprüft.
18	Ortsbeirat Naunheim	15.01.14		1. Die Buslinie 24 soll über den Busbahnhof hinaus mindestens bis zum Leitzplatz geführt werden. Diese Forderung soll im NVP nicht unter Kapitel 5 „Weitere Anregungen“, sondern unter Kapitel 4 „Angebotskonzept“ aufgenommen werden, damit sie verbindlichen Charakter erhält und bei der künftigen Konzessionsvergabe zu berücksichtigen ist.	Die Forderung nach Durchbindung einer Buslinie von Naunheim über den Busbahnhof hinaus bis mindestens zum Leitzplatz wird zur Kenntnis genommen und grundsätzlich befürwortet. Diese Forderung soll bei Auslaufen der derzeit gültigen Konzession der Linie 24 im Jahr 2017 nach Möglichkeit umgesetzt werden. Eine Selbstbindung der Stadt Wetzlar durch formale Festlegung dieses Zieles im Nahverkehrsplan wird derzeit nicht für sinnvoll angesehen. Wenn erforderlich, kann dies zu gegebener Zeit aber kurzfristig durch einfachen Beschluss nachgeholt werden.
19	Ortsbeirat Steindorf	20.01.14		1. Der Ortsbeirat begrüßt die vorgesehene verbesserte Abstimmung der Fahrtzeiten zwischen den Linien 10 und 185.	Die Stellungnahme des Ortsbeirates wird zur Kenntnis genommen.