

# Nahverkehrsplan

## Stadt Wetzlar

Juli 2023



# Nahverkehrsplan Stadt Wetzlar

beschlossen in der Sitzung der Stadtverordnetenver-  
sammlung der Stadt Wetzlar am 17. Juli 2023



**Auftraggeber:**

Magistrat der Stadt Wetzlar  
–Lokale Nahverkehrsorganisation–  
Ernst-Leitz-Straße 30  
35578 Wetzlar

**Mitarbeit und Mitwirkung:**

Dipl.Verw. Manfred Schieche  
Koordinationsbüro Mobilitätswende  
-Lokale Nahverkehrsorganisation-

**Auftragnehmer:**

büro stadVerkehr

Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG  
Mittelstraße 55  
40721 Hilden  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

**Bearbeiter:**

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)  
B. Sc. Karsten Strack  
M. Sc. Thomas Schimanski

**Anmerkung**

*Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. Im Folgenden werden in der Wortwahl deshalb möglichst geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.*

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung.....</b>	<b>1</b>
1.1	Veranlassung.....	1
1.2	Vorgehen.....	1
<b>2</b>	<b>Einleitung und Rechtsrahmen.....</b>	<b>2</b>
2.1	Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV .....	2
2.1.1	Bundesrechtlicher Rahmen .....	2
2.1.2	Landesrechtlicher Rahmen .....	3
2.1.3	Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans .....	3
2.2	Ausrichtung der Vorgaben .....	3
2.3	Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans .....	4
2.4	Beteiligungsverfahren.....	6
2.4.1	Projektbegleitende Gremien .....	7
2.4.2	Förmliches Anhörungsverfahren .....	8
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse .....</b>	<b>8</b>
3.1	Strukturelle Gegebenheiten .....	8
3.1.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung.....	9
3.2	Wirtschaftsstruktur.....	12
3.2.1	Einzelhandel und wichtige Unternehmen .....	12
3.2.2	Geplante Siedlungserweiterungsflächen in Wetzlar .....	14
3.3	Schulstandorte.....	15
3.4	Freizeiteinrichtungen.....	16
3.5	Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Fernverkehr .....	18
3.6	Bedienungsangebot im ÖPNV.....	20
3.6.1	Überörtliches Busnetz.....	20
3.6.2	Stadtbusverkehr.....	22
3.6.3	Citybus .....	24
3.7	Ergänzungen zum ÖPNV-Angebot .....	25
3.8	Verkehrsnachfrage im ÖPNV .....	27
3.9	Tarif und Vertrieb .....	32
3.10	Kosten und Erlöse .....	35
<b>4</b>	<b>Qualitätsstandards.....</b>	<b>36</b>
4.1	Grundlagen .....	36
4.2	Verkehrerschließung .....	37
4.3	Verkehrsbedienung - Verkehrs- und Betriebszeiten.....	38
4.4	Fahrtenangebot und Reisezeiten.....	39
4.5	Verkehrsinfrastruktur und Personal .....	40
4.6	Betriebsqualität .....	42
4.7	Kundenservice, Marketing und Vertrieb.....	44
4.8	Moderne Mobilitätsformen .....	45
4.9	Barrierefreier Haltestellenausbau .....	45

---

<b>5</b>	<b>Schwachstellenanalyse .....</b>	<b>47</b>
5.1	Verkehrerschließung .....	47
5.2	Verkehrsanbindung.....	49
5.3	Umsetzung der im Nahverkehrsplan 2014 genannten Maßnahmen .	52
<b>6</b>	<b>Angebotskonzept/Maßnahmenkonzept .....</b>	<b>56</b>
6.1	Grundlagen und Ziele.....	56
6.2	Module des Angebotskonzeptes .....	57
6.3	Sonstige Maßnahmen .....	64
6.3.1	Überplanung Gesamtfahrplankonzept über alle Linien .....	64
6.3.2	Jobticket in der Stadtverwaltung Wetzlar .....	64
6.3.3	Ausweitung des P+R- und des B+R-Angebots.....	64
6.3.4	Haltestellenausstattung.....	65
6.3.5	Fahrgastinformation .....	66
6.3.6	Automatisches Fahrgastzählsystem in den Bussen .....	66
6.3.7	Fahrradmitnahme .....	67
6.3.8	Multimodalität.....	68
<b>7</b>	<b>Finanz- und Investitionsplanung .....</b>	<b>69</b>
7.1	Kostenplanung .....	69
7.2	Umsetzungsempfehlung Module des Angebotskonzeptes .....	70
7.2.1	Kurzfristige Angebotsverbesserungen.....	70
7.2.2	Mittelfristige Angebotsverbesserungen .....	70
7.2.3	Weitere Angebotsverbesserungen .....	71
<b>8</b>	<b>Bewertung der Maßnahmenwirkung .....</b>	<b>71</b>
<b>9</b>	<b>Organisation des ÖPNV in Wetzlar .....</b>	<b>73</b>

## Anlagen

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 3.1.1-1	Einwohner in Wetzlar .....	9
Abb. 3.1.1-2	Altersstruktur der Einwohner in Wetzlar .....	10
Abb. 3.1.1-3	Bevölkerungsentwicklung Stadt Wetzlar.....	10
Abb. 3.1.1-4	Einwohner und Einwohnerdichte in Wetzlar .....	10
Abb. 3.1.1-5	Einwohnerdichte Wetzlar 2020.....	11
Abb. 3.2-1	Einzelhandel und wichtige Unternehmen .....	12
Abb. 3.2.1-1	Einzelhandel und wichtige Unternehmen.....	13
Abb. 3.2.2-1	Geplante Siedlungsflächen in Wetzlar .....	14
Abb. 3.3-1	Anzahl der Schulen und Schülerinnen und Schüler in Wetzlar .....	15
Abb. 3.3-2	Anzahl der Schulen und Schülerinnen und Schüler in Wetzlar .....	15
Abb. 3.3-3	Schulstandorte getrennt nach Schulformen .....	16
Abb. 3.4-1	Freizeiteinrichtungen .....	17
Abb. 3.5-1	SPNV-Linien in Wetzlar .....	18
Abb. 3.5-2	SPNV-Netz Wetzlar .....	19
Abb. 3.6.1-1	Lokalbuslinien des benachbarten Aufgabenträgers Lahn-Dill-Kreis20	
Abb. 3.6.1-2	Überörtliches Liniennetz .....	21
Abb. 3.6.2-1	Stadtbuslinien Wetzlar .....	22
Abb. 3.6.2-2	Liniennetz Stadtbusverkehr.....	23
Abb. 3.6.2-3	Liniennetz Stadtbusverkehr schematisch.....	24
Abb. 3.6.3-1	Citybus.....	24
Abb. 3.6.3-2	Citybus - Linienverlauf mit Haltestellen .....	25
Abb. 3.7-1	P+R- und B+R-Anlagen in Wetzlar .....	26
Abb. 3.7-2	Ergänzungen zum ÖPNV.....	27
Abb. 3.8-1	Haltestellen mit über 200 Einsteigern/Tag im Querschnitt .....	28
Abb. 3.8-2	Nachfragestärken der Stadtbuslinien in Wetzlar .....	28
Abb. 3.8-3	Fahrgastzahlen - Einsteiger pro Haltestelle.....	29
Abb. 3.9-1	Mobilitätskennzahlen der Stadt Wetzlar.....	30
Abb. 3.9-2	Verkehrsmittelwahl der Wetzlarer Bevölkerung.....	30
Abb. 3.9-3	Modal-Split nach Fahrtzweck .....	31
Abb. 3.9-4	Verkehrsmittelwahl im Binnen- und Umlandverkehr .....	31
Abb. 3.9-5	Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen .....	32
Abb. 3.10-1	Ausschnitt aus der RMV-Tarifgebietskarte: A1-Tarifgebiet 5500... 33	
Abb. 3.11-1	Anteil der Fahrscheinarten an den Fahrgeldeinnahmen .....	36
Abb. 4.2-1	Einzugsbereiche der Haltestellen/Bahnhöfe.....	38
Abb. 4.3-1	Verkehrs- und Betriebszeiten .....	38
Abb. 4.3-2	Fahrzeugfolgezeiten der Stadtbuslinien Wetzlar in Minuten .....	39
Abb. 4.4-1	Richtwerte zur Beurteilung der Verknüpfungsqualität .....	39
Abb. 5.1-1	Erschließungsqualität .....	48
Abb. 5.3-1	Erreichbarkeitsanalyse überregionaler Ziele.....	50
Abb. 5.3-2	Erreichbarkeitsanalyse innerstädtischer Ziele.....	51
Abb. 5.3-3	Erreichbarkeitsanalyse überregionaler Ziele (Wetzlar Leitzplatz).. 51	
Abb. 5.3-4	Erreichbarkeitsanalyse innerstädtischer Ziele (Wetzlar Leitzplatz) 52	
Abb. 6.2-1	Module Konzept NVP Wetzlar .....	57
Abb. 6.2-2	Merkmale flexibler Bedienungsformen.....	63
Abb. 7.1-1	Kosten der Module des Angebotskonzeptes.....	69
Abb. 7.1-2	Priorisierung und Kosten sonstiger Maßnahmen.....	70

## Erklärung der Abkürzungen

B+R	Bike&Ride
BAB	Bundesautobahn
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
EW	Einwohner
GewO	Gewerbeordnung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
ha	Hektar
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KiTa	Kindertagesstätte
LDK	Lahn-Dill-Kreis
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MF	Montag – Freitag
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG Hessen	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p. A.	pro Jahr
P+R	Park&Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SA	Samstag
SF	Sonn- und Feiertag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
V	Verstärkerfahrten
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VKF	Verkaufsfläche
VLDW	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
WT	Werktag
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVB	Zentraler Versorgungsbereich

## Quellenverzeichnis

- Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stadt Wetzlar (2019)
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- ÖPNV-Gesetz Hessen (ÖPNVG Hessen)
- Regionalisierungsgesetz (RegG)
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27.04.2002, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19.07.2016
- Innenstadtentwicklungskonzept ISEK Neuauflage 2018
- Landesentwicklungsplan Hessen 2000
- Wetzlar in Zahlen 2020
- Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen
- RMV-Richtlinie zur Kennzeichnung und Barrierefreiheit von Haltestellen im Verbundgebiet vom 11.05.2004

# 1 Einführung

## 1.1 Veranlassung

Die hessischen Landkreise, kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern übernehmen die Funktion des Aufgabenträgers, wonach sie die Bereitstellung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Selbstverwaltungsaufgabe übernehmen (§ 5 ÖPNVG Hessen). Somit sind sie dazu verpflichtet, ein ausreichendes Bedienungsangebot für die Bevölkerung zu schaffen, welches geplant, organisiert, und vor allem finanziert werden muss. Ein weiterer Bestandteil für die Organisation des ÖPNV stellt die Aufstellung von lokalen Nahverkehrsplänen dar. Nahverkehrspläne dienen vor allem der Sicherung einer zufriedenstellenden Bedienung der jeweiligen Bevölkerung. In § 14 Abs. 8 des ÖPNVG Hessen ist verankert, dass spätestens nach fünf Jahren zu entscheiden ist, ob der bestehende Nahverkehrsplan neu aufgestellt werden muss. Für die Stadt Wetzlar wurde der erste Nahverkehrsplan im Jahr 1996 aufgestellt. Dieser wurde im Jahr 2006 fortgeschrieben. Nachdem der bis dahin geltende Nahverkehrsplan im Jahr 2014 ein zweites Mal fortgeschrieben wurde, soll dieser nun neu aufgestellt werden.

Ziel der Neuaufstellung ist die Anpassung des ÖPNV-Angebots an die aktuelle und zukünftige Fahrgastnachfrage in der Stadt Wetzlar. Darüber hinaus werden zusätzlich auch regionale und überregionale Verflechtungen berücksichtigt. Ebenfalls wird das bestehende ÖPNV-Angebot unter Berücksichtigung der benachbarten Verkehre im Lahn-Dill-Kreis und der Stadt Gießen bewertet. Um ein attraktives Bedienungsangebot schaffen zu können, müssen vor allem regionale Verkehre miteinander abgestimmt sein. Dazu werden die Nahverkehrspläne des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und der umliegenden Aufgabenträger für die Erstellung des Nahverkehrsplans hinzugezogen.

Erhebliche Bedeutung für die Qualität und Akzeptanz des öffentlichen Verkehrsangebots 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 besteht aus folgenden Bestandteilen:

- Bestandsaufnahme des aktuellen ÖPNV-Angebots und der derzeitigen Nachfrage
- Überprüfung der erreichten Ziele aus dem letzten geltenden Nahverkehrsplan
- Anforderungsprofil für die Gestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebots
- Mängelanalyse des bestehenden ÖPNV-Angebots
- Maßnahmen für die Optimierung des Bedienungsangebots

## 1.2 Vorgehen

Bei der Bestandsanalyse wird der Untersuchungsraum näher beleuchtet. Zunächst werden die Struktur und der Charakter der Stadt Wetzlar herausgestellt. Dabei wird das Verkehrsangebot der Verkehrsnachfrage gegenübergestellt. In einem weiteren Schritt folgt die Überprüfung, ob die angestrebten Maßnahmen für den Erhalt und die Verbesserung des ÖPNV-Angebots aus der letzten Fortschreibung des



Nahverkehrsplans umgesetzt wurden. Zugleich wird auf Grundlage der aktuellen Verkehrsnachfrage eine Mängelanalyse durchgeführt. Nachdem die Mängel definiert worden sind, wird darauf aufbauend ein Anforderungsprofil für die Gestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebots erstellt. Darin enthalten sind beispielsweise der Linienverlauf aller Buslinien innerhalb Wetzlars und das zugehörige Taktangebot. Für die Erstellung eines optimalen Anforderungsprofils werden Aussagen zur aktuellen Verkehrsnachfrage benötigt. Die notwendigen Aussagen können vor allem durch Auswertung der Fahrgastzahlen generiert werden

## 2 Einleitung und Rechtsrahmen

### 2.1 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV

#### 2.1.1 Bundesrechtlicher Rahmen

##### **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

Dem Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und mit Kraftfahrzeugen. Wer Personen befördert, benötigt dafür eine spezielle Genehmigung. Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans für die Stadt Wetzlar muss der bundesrechtliche Rahmen, zu welchem unter anderem das PBefG gehört, eingehalten werden.

##### **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Im PBefG ist die Definition des ÖPNV als allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen, geregelt (§ 8 Abs. 1 PBefG). Zum ÖPNV gehört demnach auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der die Beförderung von Personen ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

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

Nach § 1 Abs. 1 RegG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt (§ 1 Abs. 2 RegG).

##### **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)**

Ziel des Behindertengleichstellungsgesetzes ist es, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung zu beseitigen und zu verhindern, sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Im ÖPNV ist vor allem der Aspekt der Barrierefreiheit zu beachten (§ 1 BGG). Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationsreinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig (§ 4 BGG). Zudem hat nach § 8 Abs. 3 PBefG der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu

berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

### **2.1.2 Landesrechtlicher Rahmen**

Die Stadt Wetzlar in Hessen unterliegt dem hessischen ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG Hessen). Dieses regelt die Rahmenbedingungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Hessen (§ 1). Ein wesentliches Ziel ist die Befriedigung der Mobilitätsnachfrage durch den ÖPNV. Dieser ist eine wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens und sollte daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient gestaltet werden (§ 3). Zu den allgemeinen Anforderungen gehört neben einer ausreichenden und regelmäßigen Verkehrsbedienung auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen (§ 4 Abs. 3). Die Landkreise, kreisfreien Städte und die Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern nehmen als Aufgabenträger die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs wahr. Sie sind dazu verpflichtet, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicher zu stellen (§ 5 Abs. 1). Nach § 6 Abs. 1 können die Aufgabenträger zur Wahrnehmung der Aufgaben Nahverkehrsorganisationen einrichten und die Zuständigkeit übertragen. Des Weiteren nehmen Aufgabenträger die Aufgaben gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr und sind auf einen Ausgleich der unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr in den unterschiedlichen Räumen bedacht. In Hessen sind die Lokalen Aufgabenträger in den beiden Verkehrsverbänden Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zusammengeschlossen (§ 6 Abs. 2). Der Hessische Landkreis Bergstraße ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN). Die Stadt Wetzlar ist einer der 26 kommunalen Aufgabenträger im RMV, der den ÖPNV in Süd- und Mittelhessen quasi als Dachmarke vereinigt und neben der Bestellung des Regionalverkehrs (Zugverkehr und besondere regionale Buslinien) für zentrale Aufgaben wie den einheitlichen Marktauftritt des Verbundes und den Tarif zuständig ist.

### **2.1.3 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans**

Nach Verabschiedung des vorliegenden Nahverkehrsplans für die Stadt Wetzlar ist dieser bis zur Verabschiedung eines neuen Nahverkehrsplans geltend. Die Notwendigkeit für dessen Aufstellung und Fortschreibung lässt sich aus § 8 Abs. 3 PBefG und § 14 ÖPNVG Hessen ableiten. Der Stadt Wetzlar als Aufgabenträgerin wurde sowohl die Ausgestaltung als auch die Finanzierung des städtischen ÖPNV gesetzlich übertragen.

Als Aufgabenträger im ÖPNV besteht zusätzlich die Verpflichtung, die kontinuierliche Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV zu gewährleisten. Diese wird im Nahverkehrsplan verankert. Nach maximal fünf Jahren muss abgestimmt sein, ob der geltende Nahverkehrsplan neu aufgestellt werden soll oder ob er fortgeschrieben werden kann.

## **2.2 Ausrichtung der Vorgaben**

In Nahverkehrsplänen sind nach § 14 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG Hessen vereinbarte Ziele, einzuhaltende Grundsätze und darüber hinaus die Rahmenbedingungen des vorliegenden Raumes zu beachten. Dabei müssen die Bestandteile des Nahverkehrsplans mit dem bestehenden ÖPNV-System abgestimmt sein, damit Ziele, aber auch Anforderungen, zielgerichtet formuliert werden können (§§ 3f. ÖPNVG Hessen). Über die räumlichen und strukturellen Rahmenbedingungen hinaus sollten wirtschaftliche und umwelttechnische Aspekte ebenfalls berücksichtigt werden. Folgende

Grundsätze bilden die Grundlage für die Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans:

- Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit
- Herausforderungen durch demographische Entwicklungen
- Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen
- Anforderungen der Barrierefreiheit
- Reduktion von verkehrsbedingten Schadstoff- und Lärmemissionen.

Als Grundlage für die Erstellung des Nahverkehrsplans dienen die raumstrukturellen Gegebenheiten der Stadt Wetzlar und die bestehenden Verkehrsverflechtungen in Kombination mit der bestehenden Verkehrsnachfrage.

Die Organisation des zukünftigen Verkehrsangebots besteht sowohl aus den eingesetzten Verkehrsmitteln als auch aus den vorgesehenen Angebotsformen. Die Grundlage des Bedienungsangebots wird durch die städtischen Buslinien gewährleistet. Darüber hinaus wird das Stadtgebiet Wetzlars zusätzlich von Lokalbuslinien des benachbarten Aufgabenträgers Lahn-Dill-Kreis, die aus dem Kreisgebiet in die Stadt hineinfahren, und dem SPNV bedient. In Gebieten und Zeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage werden flexible Bedienungsformen, wie z. B. Rufbuslinien, eingesetzt.

### **2.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans**

Folgende Bestandteile sollten nach § 14 Abs. 2 ÖPNVG Hessen in einem Nahverkehrsplan berücksichtigt werden:

- Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur
- eine Bewertung der vorstehenden Feststellungen
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV-Angebots nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG
- Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind
- Anforderungen an Fahrzeuge und an die sonstige Verkehrsinfrastruktur
- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept

Der Aufbau des Nahverkehrsplans orientiert sich grundlegend an der gesetzlichen Grundlage für die Erstellung von Nahverkehrsplänen. Berücksichtigt werden daneben die Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen (Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden 2002).

### **Bestandsaufnahme**

Bei der Bestandsaufnahme werden zunächst die räumlichen und verkehrlichen Strukturen der Stadt Wetzlar betrachtet und bewertet. Dabei werden folgende Bereiche analysiert:

- Einwohnerdaten
- Siedlungsstruktur inkl. Erweiterungspotenzial
- Wirtschaftsstandorte und Pendlerbeziehungen
- Bildungseinrichtungen/Schulstandorte
- Versorgungsstandorte
- Kultur-/Freizeiteinrichtungen
- Geografische Lage
- ÖPNV-Angebot

Die einzelnen Bereiche werden anhand von Kartenmaterial veranschaulicht und im Verlauf des Nahverkehrsplans bewertet und für Optimierungen genutzt.

### **Mängelanalyse**

Die Mängelanalyse dient dazu, die im Anforderungsprofil formulierten Ziele und Standards mit dem bei der Bestandsaufnahme festgestellten Istzustand abzugleichen. Die Standards, die nicht eingehalten werden können, werden als Mängel herausgestellt. Aus diesen Mängeln ergibt sich Optimierungsbedarf, der in unterschiedlichen Handlungsfeldern aufgegriffen werden kann. Diese Handlungsfelder werden im darauffolgenden Angebotskonzept formuliert. Dabei ist zu beachten, dass sämtliche Mängel herausgestellt werden, jedoch nur die Mängel innerhalb dieses Nahverkehrsplans thematisiert und verbessert werden können, welche in der notwendigen Verantwortung der Stadt Wetzlar als Aufgabenträger des ÖPNV liegen.

### **Anforderungsprofil/Qualitätsstandards**

Das Anforderungsprofil dient dazu, zunächst Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen herauszustellen. Anhand dieser können Anforderungen an das zu entwickelnde ÖPNV-Angebot für die Stadt Wetzlar formuliert werden. Ziel des Nahverkehrsplans ist, dass die gesetzten Zielvorgaben möglichst optimal erreicht werden. Dafür wird das Festlegen von sogenannten Standards erforderlich, nach welchen sich sowohl die Zielerreichung als auch die Aufrechterhaltung des erreichten Standards bewerten lässt.

Als wichtiges Ziel stellt sich der Aspekt eines barrierefreien ÖPNV-Systems heraus. Dieser ist unter anderem ein wichtiger Bestandteil bei der Erstellung des ÖPNV-Systems, der Ausstattung der Fahrzeuge, für den Ausbauzustand der Haltestellen und der Fahrgastinformation.

### **Angebotskonzept**

Das Angebotskonzept dient dazu, die Rahmenbedingungen aus dem Anforderungsprofil aufzugreifen, und ein zusammenhängendes Gesamtkonzept, bestehend aus unterschiedlichsten Maßnahmen, zu erstellen. Für die Erstellung von Maßnahmen werden die festgestellten Mängel analysiert. Innerhalb des Angebotskonzepts wird für jede Linie ein einzelner Liniensteckbrief erstellt.

### **Maßnahmenwirkung und -bewertung**

Die zukünftige Verkehrsnachfrage verändert sich neben den Anpassungen des Verkehrsangebots auch aus weiteren Gründen. Zum einen verursacht der demografische Wandel mittel- bis langfristig deutliche Veränderungen der Verkehrsnachfrage und der zugehörigen Anforderungen. Zum anderen bringt ein Wandel des generellen Mobilitätsverhaltens weitere Veränderungen mit sich. Im Rahmen der Maßnahmenbewertung werden zudem Nachfrageabschätzungen für die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen durchgeführt. Für die Maßnahmen werden auch finanzielle Aspekte prognostiziert. So können die Maßnahmen vollständig bewertet und einzelne Varianten der Bewertung miteinander verglichen werden. Im Anschluss daran kann eine Prioritätenliste erstellt werden, in welcher die Reihenfolge, in welcher die Maßnahmen umgesetzt werden können und sollen, festgelegt wird. Auf dieser Grundlage kann des Weiteren auch ein Finanzierungsplan erstellt werden, um die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen sichern zu können.

### **Linienbündelung**

Linienkonzessionen werden nach § 11 Abs. 1 PBefG von der durch die Landesregierung bestimmten Behörde erteilt. Dies ist für die Stadt Wetzlar das Regierungspräsidium Gießen. Bei der Genehmigungserteilung hat sie den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Gemäß § 9 Abs. 2 PBefG kann die Genehmigungsbehörde Konzessionen für mehrere Linien gebündelt erteilen (Linienbündelung). Die Bildung von Linienbündeln verhindert die sogenannte „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen umsatzstarke Linien herauspicken, und die öffentliche Hand umsatzschwächere und damit ausgleichsbedürftige Linien kostenträchtig stützen muss. Im Übrigen mindert die Mischung ertragsstarker und -schwacher Linien öffentliche Kosten, bzw. sorgt ggfs. dafür, dass ein Linienbündel insgesamt eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.

Sofern der Nahverkehrsplan eine solche Linienbündelung vorsieht, hat die Genehmigungsbehörde diese bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen.

Die Verkehre, die im Rahmen einer Linienbündelung zusammengefasst werden sollen, müssen verkehrlich und wirtschaftlich verbunden sein. Die verkehrliche Verflechtung mehrerer Linien berücksichtigt die Interessen aus Fahrgastsicht. Dazu zählen auch die Vereinheitlichung und Standardisierung der Verkehre zur Schaffung eines einheitlichen, leicht zugänglichen ÖPNV für den Fahrgast.

Aus dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nach § 8 Abs. 4 PBefG lässt sich herleiten, dass die Bildung eines Linienbündels gleichzeitig eine möglichst geringe Belastung der Allgemeinheit bewirken soll. Die Linienbündelung muss angemessen und verhältnismäßig sein. Durch die Bündelung von Linien soll für Verkehrsunternehmen ein wirtschaftlich und organisatorisch sinnvolles Paket an Verkehrsleistungen geschaffen werden, so dass das Betreiben dieser Linien wirtschaftlich interessant wird und die Grundlage für einen evtl. Wettbewerb bieten kann. Innerhalb des Linienbündels soll ein Ausgleich zwischen rentableren und unrentableren Linien geschaffen werden.

Bei der Bildung von Linienbündeln sind gemäß §§ 8, 8a PBefG in Verbindung mit § 97 Abs. 4 GWB die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen.

## **2.4 Beteiligungsverfahren**

Die Bearbeitung wird in ständigem Austausch zwischen der Stadtverwaltung Wetzlar (Lokale Nahverkehrsorganisation) und dem Planungsbüro „büro stadVerkehr“ durchgeführt.

### 2.4.1 Projektbegleitende Gremien

#### **Begleitender Arbeitskreis**

Ein Begleitender Arbeitskreis zum NVP begleitet in fünf Sitzungen die Erstellung des Nahverkehrsplans. Dem begleitenden Arbeitskreis gehören an:

- Umwelt- und Verkehrsdezernent der Stadt Wetzlar
- Fachämter der Stadt Wetzlar
- Lokale Nahverkehrsorganisation
- Stadtwerke Gießen
- Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
- Gimmler Wetzlarer Verkehrsbetriebe GmbH
- Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
- Hessen Mobil Straßen und Verkehrsmanagement
- Verkehrsclub Deutschland e.V.
- die politischen Fraktionen
- Seniorenbeirat/Seniorenvertretung Stadt Wetzlar
- Kreiselternbeirat
- Jugendparlament Wetzlar
- büro stadVerkehr

#### **Bürgerbeteiligung**

Zusätzlich wurde bei der Erarbeitung des Zielkonzeptes und der Mängelanalyse eine Bürgerbeteiligung durchgeführt, bei der die Bürger die Möglichkeit hatten, Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des ÖPNV, Hinweise auf Mängel und Schwachstellen im ÖPNV, sowie sonstige Anregungen zur Erstellung des Nahverkehrsplans Wetzlar einzubringen.

Vor der Beschlussfassung durch das Vertretungsorgan des Aufgabenträgers findet das förmliche Anhörungsverfahren gemäß PBefG und ÖPNVG Hessen statt.

#### **Beteiligung der Ortsbeiräte und Stadtteilbeiräte**

Zusätzlich wurde bei der Erarbeitung des Zielkonzeptes und der Mängelanalyse eine Beteiligung der Ortsbeiräte und Stadtteilbeiräte durchgeführt. Stellungnahmen konnten entweder schriftlich als Antwort auf ein Informationsschreiben der Lokalen Nahverkehrsorganisation Wetzlar erfolgen oder bei Ortsbeiratssitzungen vorgebracht werden.

Beteiligte Ortsbeiräte und Stadtteilbeiräte sind:

- Blasbach
- Dutenhofen
- Garbenheim
- Hermannstein
- Münchholzhausen
- Nauborn
- Naunheim
- Steindorf
- Dalheim
- Niedergirmes
- Westend

### 2.4.2 Förmliches Anhörungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind gemäß § 14 Abs. 7 ÖPNVG Hessen die nach §§ 8 und 14 PBefG Beteiligten hinzuzuziehen und das für den ÖPNV zuständige Ministerium anzuhören.

Bei den hinzuzuziehenden Beteiligten handelt es sich um:

- die vorhandenen (Verkehrs-)Unternehmer
- Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte (soweit vorhanden)
- Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände
- die Unternehmer, die Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs betreiben
- betroffene umliegende Städte und Gemeinden
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW)
- Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen
- Träger der Straßenbaulast
- nach Landesrecht zuständige Planungsbehörden
- für Gewerbeaufsicht zuständige Behörden
- die Industrie- und Handelskammern
- die betroffenen Fachgewerkschaften
- Fachverbände der Verkehrstreibenden

## 3 Bestandsanalyse

### 3.1 Strukturelle Gegebenheiten

Die Kreisstadt Wetzlar befindet sich im Südosten des Lahn-Dill-Kreises in Mittelhessen. Als eine von sieben größeren Mittelstädten Hessens mit einer Einwohnerzahl zwischen 50.000 und 100.000, denen die Bezeichnung „Sonderstatusstadt“ gesetzlich zugeordnet ist, übernimmt sie Aufgaben des Landkreises und kann in vielen Bereichen mit einer kreisfreien Stadt verglichen werden. Als Oberzentrum und Hochschulstandort stellt Wetzlar ein wichtiges Kultur-, Industrie- und Handelszentrum dar. Mit der östlich gelegenen Stadt Gießen bildet Wetzlar einen Agglomerationsraum mit bis zu ca. 275.000 Einwohnern<sup>1</sup>.

Topographisch befindet sich Wetzlar auf einer Höhe von 148 bis 402 m und weist somit meist hügeliges Terrain auf. Beiderseits des Lahntals befinden sich Anhöhen auf einer Fläche von 75,65 km<sup>2</sup>.

Wetzlar ist geprägt von einem dichten, historisch gewachsenen Kernstadtbereich und Stadtteilen, die erst seit der Auflösung der Stadt Lahn 1979 zu Wetzlar gehören. Dazu gehören auch die Stadtteile Blasbach, Dutenhofen und Münchholzhausen, die eigene Siedlungskörper bilden.

Einen natürlichen Einschnitt in das Stadtgefüge bildet die Lahn. Zusätzlich bilden die B 49 und die L 3053 neben verkehrlichen Verbindungsfunktionen auch räumliche Trennwirkungen aus.

Die vorhandenen natur- und siedlungsräumlichen Vorgaben besitzen auch Auswirkungen auf die Gestaltung des ÖPNV-Netzes in Wetzlar. Restriktive Rahmenbedingungen sind in erster Linie:

<sup>1</sup> [https://www.citypopulation.de/de/germany/agglo/hessen/A06531005\\_\\_gie%C3%9Fen\\_wetzlar/](https://www.citypopulation.de/de/germany/agglo/hessen/A06531005__gie%C3%9Fen_wetzlar/)

- Die B 49, die neben der verbindenden Funktion auch Trennwirkungen aufweist und nur an Unter- oder Überführungen gequert werden kann.
- die Gleisanlagen mit Ost-West-Ausrichtung, deren Querung nur an Unter- oder Überführungen möglich ist.
- Die Topographie der Stadt, die die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen an manchen Orten nur eingeschränkt möglich macht.
- Die Straßenquerschnitte in einigen Siedlungsbereichen bedingen den Einsatz kleinerer Fahrzeuge (u.a. Altstadt mit Citybus).

Neben diesen Rahmenbedingungen schafft auch der hohe Motorisierungsgrad schwierige Rahmenbedingungen für den ÖPNV. Die Pkw-Verfügbarkeit in Wetzlar beträgt 59 Pkw (privat und gewerblich) pro 100 Einwohner und liegt damit nur leicht unter dem hessischen Durchschnitt von 60 Pkw pro 100 Einwohner<sup>2</sup>.

Gemäß dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Wetzlar gliedert sich die Stadt in mehrere zentrale Versorgungsbereiche. Die vier Zentren sind das ZVB Innenstadtzentrum und das ZVB Altstadtzentrum, sowie das Nahversorgungszentrum Am Sturzkopf und das Nahversorgungszentrum Naunheimer Straße. Zudem gibt es auf unterschiedlichen hierarchischen Ebenen weitere Standorte mit besonderer Bedeutung für die Nahversorgung, sowie Einzelhandelskonzentrationen an überwiegend nicht integrierten Standorten.<sup>3</sup> Für den ÖPNV wird das Zentrenkonzept dahingehend angewendet, dass zwischen den Zentren und zwischen den Nebenzentren und weiteren zentralen Versorgungsbereichen die bedeutendsten Verbindungsachsen bestehen. Die Relevanz der Verbindung spiegelt sich in der Angebotsqualität und der angebotenen Fahrtenhäufigkeit und -geschwindigkeit wieder. Verbindliche Mindeststandards bzgl. der Angebotsqualität für das zukünftige Angebot sind im Kapitel 4 Qualitätsstandards benannt.

### 3.1.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Wetzlar selbst hatte 2021 (Stand 31. Dezember 2020) eine Bevölkerung von 54.100 Einwohnern. Diese verteilen sich, wie in Abb. 3.1.1-1 dargestellt, auf die einzelnen Stadtteile.

Stadtteil	Einwohner (31.12.2020)
Blasbach	975
Dutenhofen	3.071
Garbenheim	2.241
Hermannstein	3.975
Münchholzhausen	2.344
Nauborn	3.763
Naunheim	3.732
Steindorf	1.626
Wetzlar-Kernstadt	32.373
<b>Gesamt</b>	<b>54.100</b>

Abb. 3.1.1-1 Einwohner in Wetzlar<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Datengrundlage: Kraftfahrt-Bundesamt Statistische Mitteilungen Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern jeweils zum 01. Januar (2011 bis 2021) nach Gemeinden und Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2021. Bevölkerung in Hessen seit 1950

<sup>3</sup> Einzelhandels- und Zentrenkonzept (Stadt + Handel 2019)

<sup>4</sup> Quelle: [https://www.wetzlar.de/medien/bindata/kultur/archiv\\_und\\_stadtgeschichte/EWO-02\\_2021.pdf](https://www.wetzlar.de/medien/bindata/kultur/archiv_und_stadtgeschichte/EWO-02_2021.pdf)



Die Altersstruktur der Bevölkerung setzt sich wie folgt zusammen:

Altersgruppe	Anzahl	In %
Unter 6 Jahre	3.040	5,7 %
6 bis unter 18 Jahre	5.850	10,7 %
18 bis unter 45 Jahre	17.729	32,9 %
45 bis unter 60 Jahre	11.869	22,1 %
60 bis unter 75 Jahre	9.050	16,8 %
75 Jahre und älter	6.348	11,8 %

Quelle: Wetzlar in Zahlen 2020 (Stand: 30. Juni 2020)

Abb. 3.1.1-2 Altersstruktur der Einwohner in Wetzlar<sup>5</sup>

Wetzlar besteht aus der Kernstadt und weiteren acht Stadtteilen, welche bis heute weitgehend ihren Charakter als selbstständige Ortschaften von dörflicher Prägung erhalten können. In Abb. 3.1.1-1 sind die Einwohnerzahlen der einzelnen Stadtteile und der Kernstadt aufgelistet. Die meisten Einwohner weist die Kernstadt auf. Die restlichen Einwohner verteilen sich auf die anderen acht Stadtteile. Seit dem Jahr 2011 (51.799 Einwohner) steigt die Anzahl der Einwohner Wetzlars stetig an (siehe Abb. 3.1.1-3).

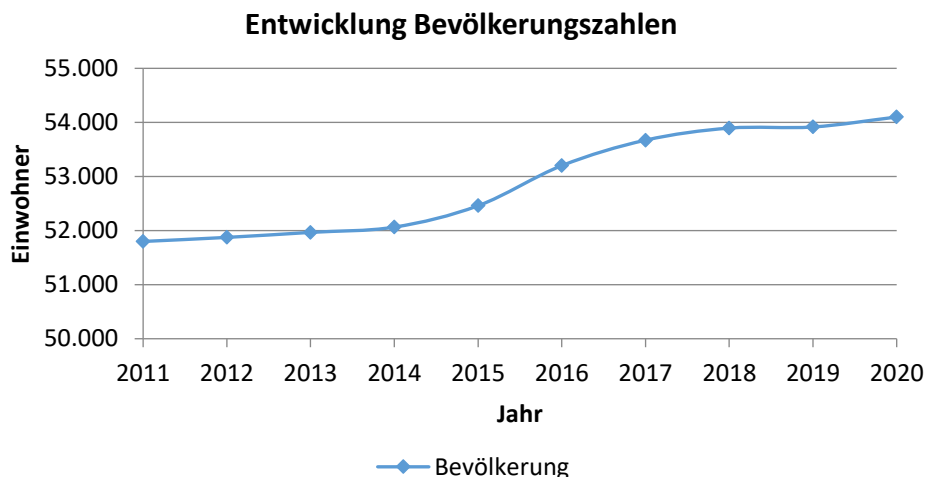


Abb. 3.1.1-3 Bevölkerungsentwicklung Stadt Wetzlar<sup>6</sup>

Einwohner und Einwohnerdichte in Wetzlar			
Stadtteile	Einwohner	Fläche in km <sup>2</sup>	Einwohner je km <sup>2</sup>
Blasbach	975	6,65	147
Dutenhofen	3.071	5,28	582
Garbenheim	2.241	7,76	288
Hermannstein	3.975	9,3	427
Münchholzhausen	2.344	5,85	400
Nauborn	3.763	8,02	469
Naunheim	3.732	7,87	474
Steindorf	1.626	5,06	321
Wetzlar-Kernstadt	32.373	19,88	1.628
<b>Stadtgebiet insgesamt</b>	<b>54.100</b>	<b>75,67</b>	<b>713</b>

Stadt Wetzlar 2020

Abb. 3.1.1-4 Einwohner und Einwohnerdichte in Wetzlar<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Quelle: PDF Einwohner EMELD 31.12.19.pdf

<sup>6</sup> Bevölkerungsentwicklung Stadt Wetzlar 1990-2020; Quelle: <https://www.wetzlar.de/kultur/archiv-und-stadtgeschichte/bevoelkerungsstatistik.php?p=4021,3936,6507,12605,10400>

<sup>7</sup> Bevölkerungsentwicklung Stadt Wetzlar 1990-2020; Quelle: <https://www.wetzlar.de/kultur/archiv-und-stadtgeschichte/bevoelkerungsstatistik.php?p=4021,3936,6507,12605,10400>

Die Einwohnerdichte in den 12 Stadtbezirken ist in der Kernstadt von Wetzlar am höchsten (Abb 3.1.1-4). Niedergirmes ist mit über 6.000 Einwohnern der größte Stadtbezirk. Außerhalb der Kernstadt ist die Einwohnerdichte in den Stadtteilen deutlich geringer.

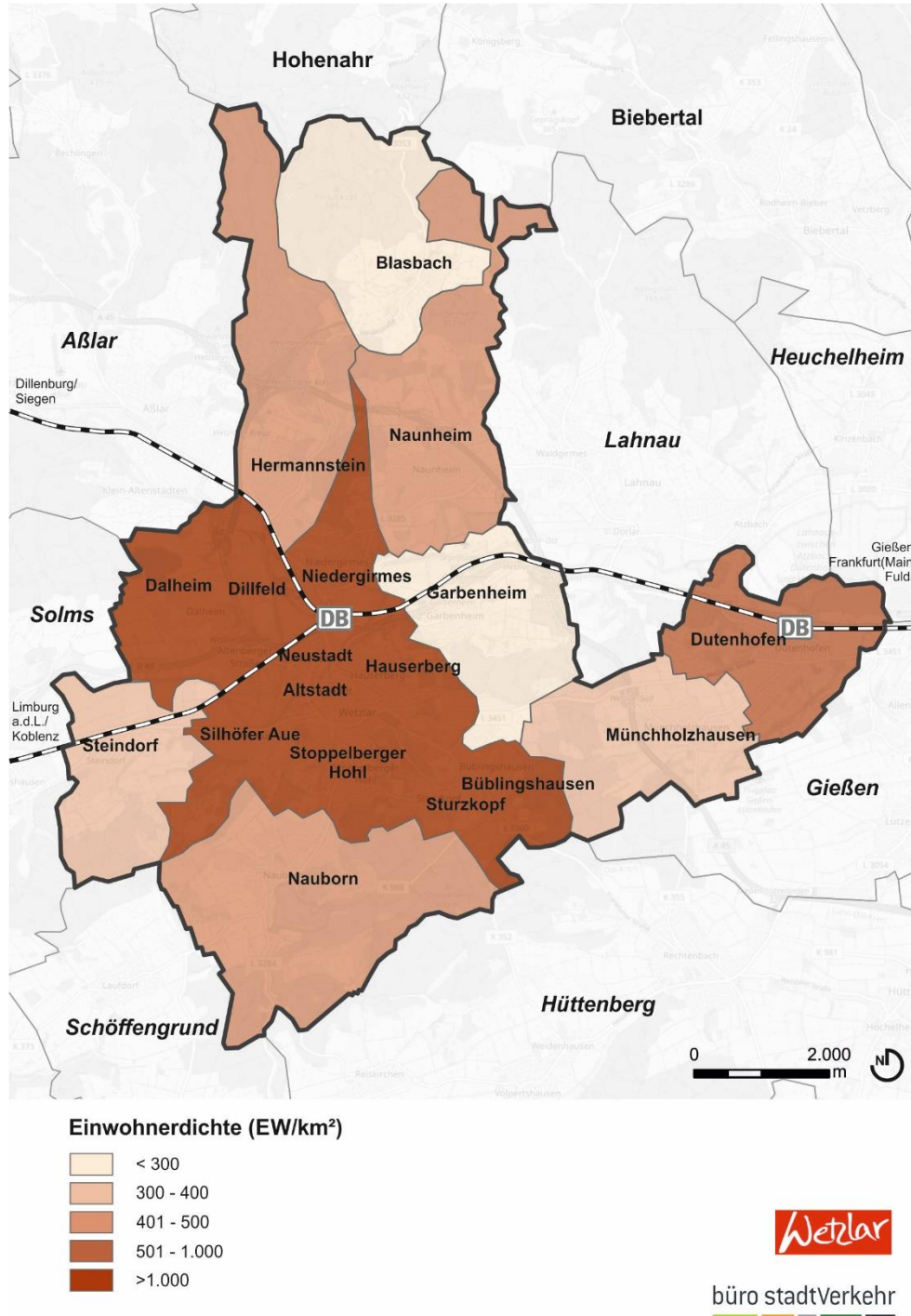


Abb. 3.1.1-5 Einwohnerdichte Wetzlar 2020

### 3.2 Wirtschaftsstruktur

In Wetzlar waren im Jahr 2020 insgesamt 30.341 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Die meisten dieser Personen sind im Handel bzw. produzierendem Gewerbe sowie in öffentlichen und privaten Dienstleistungen beschäftigt. Die Arbeitslosenquote in Wetzlar liegt bei 7,7 %<sup>8</sup>.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Wetzlar	Anzahl
Insgesamt	30.341
darunter Handel, Produzierendes Gewerbe	8.898
Öffentliche und private Dienstleistungen	9.471
Handel, Verkehr, Gastgewerbe	6.437
Unternehmensdienstleistungen, Versicherungen	5.520
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	15

Abb. 3.2-1 Einzelhandel und wichtige Unternehmen<sup>9</sup>

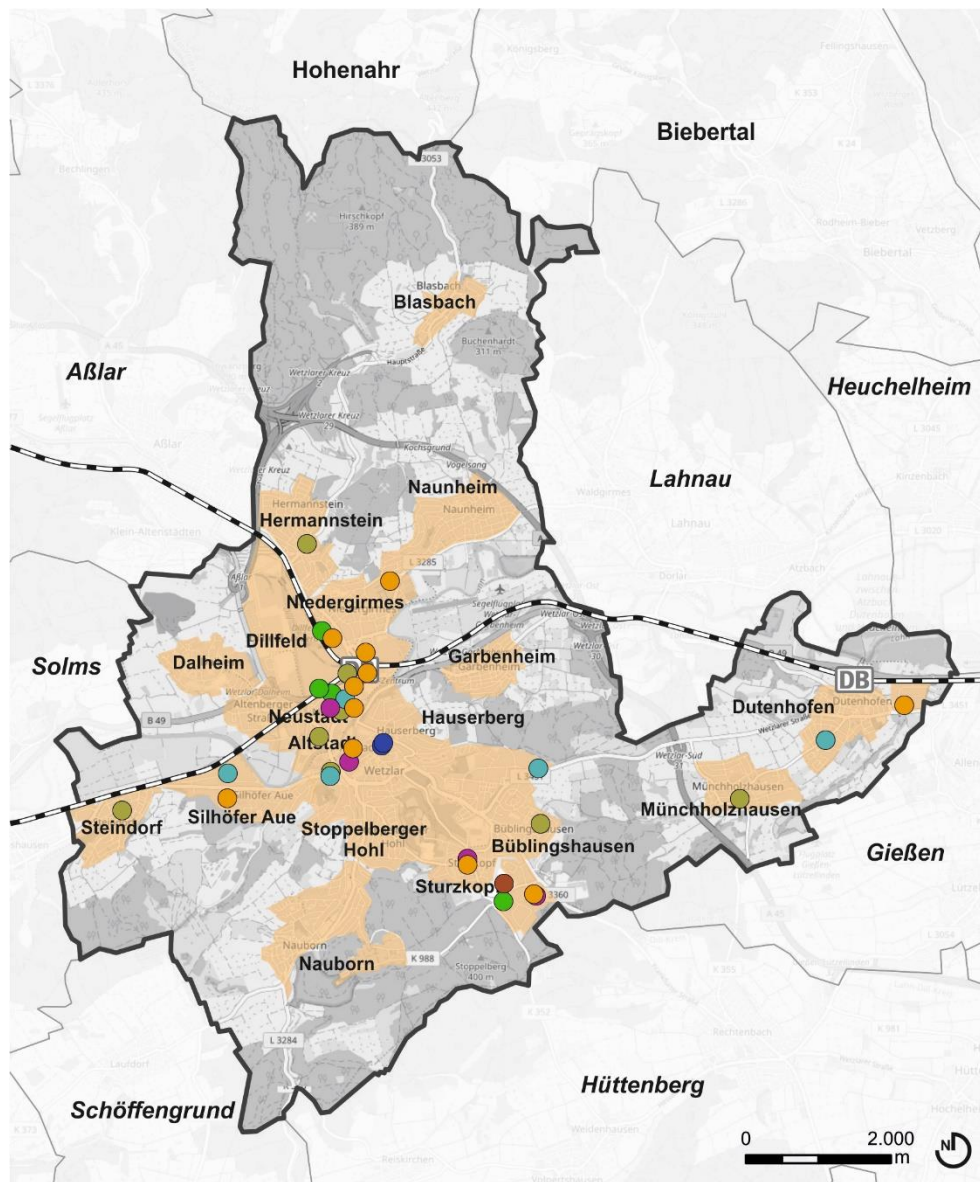
#### 3.2.1 Einzelhandel und wichtige Unternehmen

Wetzlar erfüllt die Funktion eines Oberzentrums und hat eine Zentralitätsziffer von 193.<sup>10</sup> In der Innenstadt gibt es zwei Versorgungsbereiche. Zum einen das Innenstadtzentrum Nord mit dem Einkaufszentrum Forum, dem Herkules-Center, der Bahnhofstraße, dem Karl-Kellner-Ring und der Langgasse und zum anderen die Altstadt mit kleinteiligeren Strukturen und historischer Baukultur.

<sup>8</sup> [https://www.wetzlar.de/medien/bindata/kultur/archiv\\_und\\_stadtgeschichte/Wetzlar\\_in\\_Zahlen\\_2020.pdf](https://www.wetzlar.de/medien/bindata/kultur/archiv_und_stadtgeschichte/Wetzlar_in_Zahlen_2020.pdf)

<sup>9</sup> [https://www.wetzlar.de/medien/bindata/wirtschaft/Flyer\\_Report\\_Wetzlar\\_2019\\_WebVersion\\_\\_2\\_.pdf](https://www.wetzlar.de/medien/bindata/wirtschaft/Flyer_Report_Wetzlar_2019_WebVersion__2_.pdf)

<sup>10</sup> Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stadt Wetzlar (2019)



**Einzelhandel und wichtige Unternehmensstandorte**

- Einzelhandelsagglomeration
- Gericht
- Industrieunternehmen
- Krankenhaus
- Optik
- Post
- Ämter und Verwaltung



büro stadVerkehr

Abb. 3.2.1-1 Einzelhandel und wichtige Unternehmen

Des Weiteren gibt es in Dutenhofen ein Gewerbegebiet und in Westend die Silhörer Aue als wichtige Sonder- und Fachmarktstandorte. Die Verkaufsfläche pro Einwohner (VKF/EW) beträgt 3,8 m<sup>2</sup>.

Für die Versorgung spielen Krankenhäuser und Kliniken eine bedeutsame Rolle. Nicht nur durch ihren hohen Publikumsverkehr, sondern auch als Ziel von Berufstätigen müssen diese Einrichtungen im Rahmen des Nahverkehrsplans betrachtet werden. Das Krankenhaus in Wetzlar (Lahn-Dill-Kliniken) hat eine Kapazität von rund 650 Betten. Zudem sind die Stadtverwaltung Wetzlar, die Kreisverwaltung Lahn-Dill-Kreis sowie das Amtsgericht verortet.

### 3.2.2 Geplante Siedlungserweiterungsflächen in Wetzlar

Im Optimalfall besteht die ÖPNV-Erschließung vor oder zeitgleich mit der Entwicklung von Siedlungserweiterungsflächen. Bei den in der Tabelle 3.2.2-1 genannten Planungen zu Siedlungserweiterungsflächen in Wetzlar handelt es sich um diejenigen Bereiche, bei denen eine Realisierung in einem mittelfristigen Zeitraum entweder bereits begonnen, angedacht oder zumindest denkbar ist. Daneben werden im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans Mittelhessen vom Amt für Stadtentwicklung weitere Siedlungsflächenpotenziale auf ihre Machbarkeit hin untersucht, ohne dass es zu diesen Potenzialflächen bereits konkrete Erschließungsplanungen gibt. Die mögliche Erschließung der Siedlungserweiterungsflächen mit dem ÖPNV nimmt eine immer bedeutendere Rolle ein.

Name	Lage	Größe	Nutzung	Bemerkungen	Mögliche ÖPNV-Erschließung
Schattenlänge	östl. Münchholzhausen	ca. 11 ha	ca. 100 Wohngrundstücke, ca. 15 Mischgebietsgrundstücke	Erschließung in 2022; künftige Erweiterung in zweitem Bauabschnitt in Richtung Norden bis Landesstraße möglich	gut
Münchholzhausen Nord	nördl. Münchholzhausen	ca. 12 ha	Ökologisches Gewerbegebiet	Produzierendes und weiterverarbeitendes Gewerbe	gut
Rothenberg	nordöstl. Garbenheim	ca. 4 ha	ca. 20 Wohngrundstücke		mittelmäßig
Blankenfeld 2	östl. Blankenfeld (Kernstadt)	ca. 17 ha	ca. 80 Wohngrundstücke und ca. 20 Geschosswohnungsbau (ca. 11 ha), ca. 6 ha Mischgebiet		gut
Johannisacker	südl. Dutenhofen	ca. 2,5 ha	ca. 36 Wohngrundstücke	Erschließung in 2021; Beginn der Bebauung in 2022	mittelmäßig
Münchholzhausen Ost	Oculus	ca. 3 ha	Gewerbegebiet		gut
Dillfeld Nord	Dillfeld	ca. 5 ha	Gewerbegebiet		mittelmäßig

Abb. 3.2.2-1 Geplante Siedlungsflächen in Wetzlar

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

- Baugebiet Rotenberg (im Südosten von Garbenheim, ca. 4 ha / ca. 200 Einwohner)
- Baugebiet Blankenfeld 2 (östlich Blankenfeld, ca. 15 ha / ca. 800 Einwohner)
- Baugebiet Schattenlänge (im Norden von Münchholzhausen, ca. 10 ha / ca. 500 Einwohner)

und in Bezug auf Gewerbestandorte die Bereiche

- Gewerbegebiet Münchholzhausen Nord (nördlich der L 3451, ca. 30 ha)
- interkommunales Gewerbegebiet Naunheim/Lahnau-Waldgirmes (östlich der BAB 45, ca. 15 ha)
- Gewerbegebiet Münchholzhausen Ost (Oculus, ca. 3 ha)
- Gewerbegebiet Dillfeld Nord (ca. 5 ha)

vorrangig vorgesehen. Die Möglichkeiten der ÖPNV-Anbindung durch das vorhandene Stadtbusnetz bzw. durch Ergänzungen des Stadtbusnetzes werden für die Standorte Schattenlänge, Münchholzhausen Nord und Ost und Blankenfeld 2 als gut und für die Standorte Rothenberg, Johannisacker und Dillfeld Nord als mittelmäßig bewertet.

### 3.3 Schulstandorte

Der Schülerverkehr in Wetzlar spielt für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots eine wichtige Rolle. Schüler zählen zu den vorrangigen ÖPNV-Nutzern und werden mit ihren täglichen Verkehrsbeziehungen im Rahmen des Nahverkehrsplans besonders berücksichtigt. In Wetzlar gibt es insgesamt 20 Schulen (Abb. 3.3-1 und 3.3-2). Des Weiteren gibt es mit der Technischen Hochschule Mittelhessen (StudiumPlus- dualer Studiengang), dem Hessenkolleg (Abitur auf dem zweiten Bildungsweg) und einer Volkshochschule weitere Bildungsangebote in Wetzlar.

Schule	Anzahl Schulen je Schulform	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Gymnasium	2	1.736
Gesamtschule	2	1.394
Grundschule	11	2.436
Förderschule	2	373
Berufliche Schulen	3	4.929
Schüler gesamt		<b>10.868</b>

\*Zahlen Schuljahr 2021/22  
 \*Friedrich-Wilhelm-Raiffeisen-Schule (Schulgenossenschaft und Peter-Härtling-Schule (Grundschule) nicht berücksichtigt.

Abb. 3.3-1 Anzahl der Schulen und Schülerinnen und Schüler in Wetzlar

Schule	Schulform	Schülerinnen und Schüler
Albert-Schweitzer-Schule	Grundschule	327
August-Bebel-Gesamtschule	Gesamtschule	696
Dalheimschule	Grundschule	271
Eichendorffschule	Gesamtschule	698
Freiherr-vom-Stein-Schule	Gymnasium	761
Friedrich-Fröbel-Schule	Förderschule	172
Geschwister-Scholl-Schule	Grundschule	313
Goetheschule Wetzlar	Gymnasium	975
Grundschule Dutenhofen	Grundschule	103
Grundschule Garbenheim	Grundschule	78
Grundschule Naunheim	Grundschule	181
Grundschule Steindorf	Grundschule	178
Käthe-Kollwitz-Schule	Berufliche Schule	1.285
Lotteschule	Grundschule	259
Philipp-Schubert-Schule Hermannstein	Grundschule	228
Sayn-Wittgenstein-Grundschule	Grundschule	96
Schule an der Brühlsbacher Warte	Förderschule	201
Theodor-Heuss-Schule	Berufliche Schule	1.501
Werner-von-Siemens-Schule	Berufliche Schule	2.143
Wetzachtalschule	Grundschule	402
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>10.868</b>

(Daten: Schuljahr 2021/22)

Abb. 3.3-2 Anzahl der Schulen und Schülerinnen und Schüler in Wetzlar

Eine Agglomeration von Schulen und den dazugehörigen Schülerinnen und Schülern lässt sich südöstlich des Zentrums erkennen. Der Schülerverkehr wird dabei teilweise von den Stadtbuslinien, aber auch von den überörtlichen Linien übernommen.

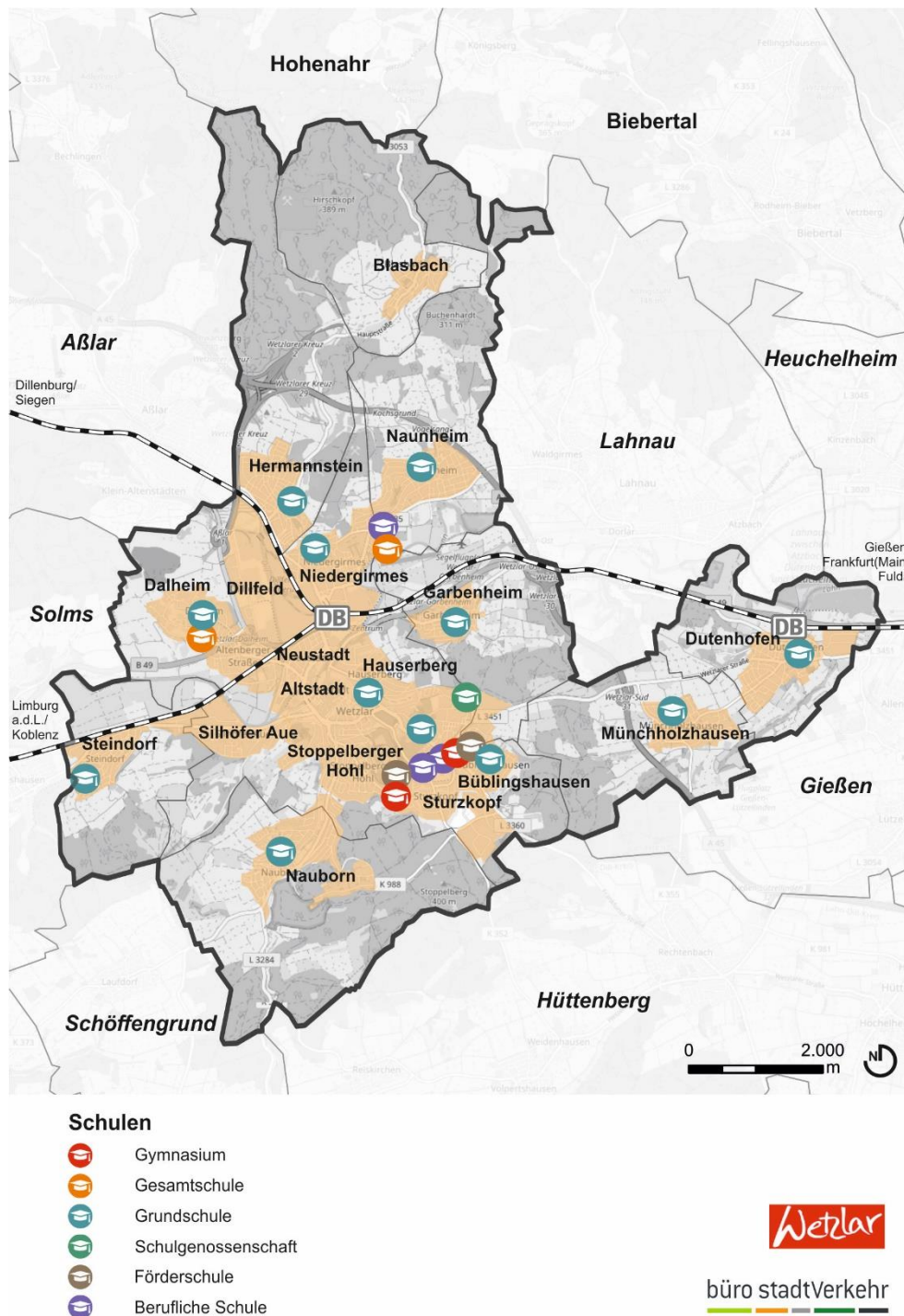


Abb. 3.3-3 Schulstandorte getrennt nach Schulformen

### 3.4 Freizeiteinrichtungen

Publikumbedeutsame Freizeiteinrichtungen und Tourismusziele, die eine überörtliche Bedeutung aufweisen, finden sich zahlreich und fast überall in Wetzlar. Der Freizeitverkehr gewinnt auch für den ÖPNV als Marktsegment an Bedeutung und daher hat das ÖPNV-Angebot die Erschließung und Bedienung wichtiger ÖPNV-relevanter Freizeitziele zu gewährleisten. Die ÖPNV-Nachfrage ist dabei häufig auf bestimmte Zeitfenster im Tages- und Wochenverlauf konzentriert und kann saisonal

unterschiedliche Ausprägungen aufweisen. Die wichtigsten Freizeiteinrichtungen konzentrieren sich auf die dicht besiedelten Kerngebiete (Abb. 3.4-1).

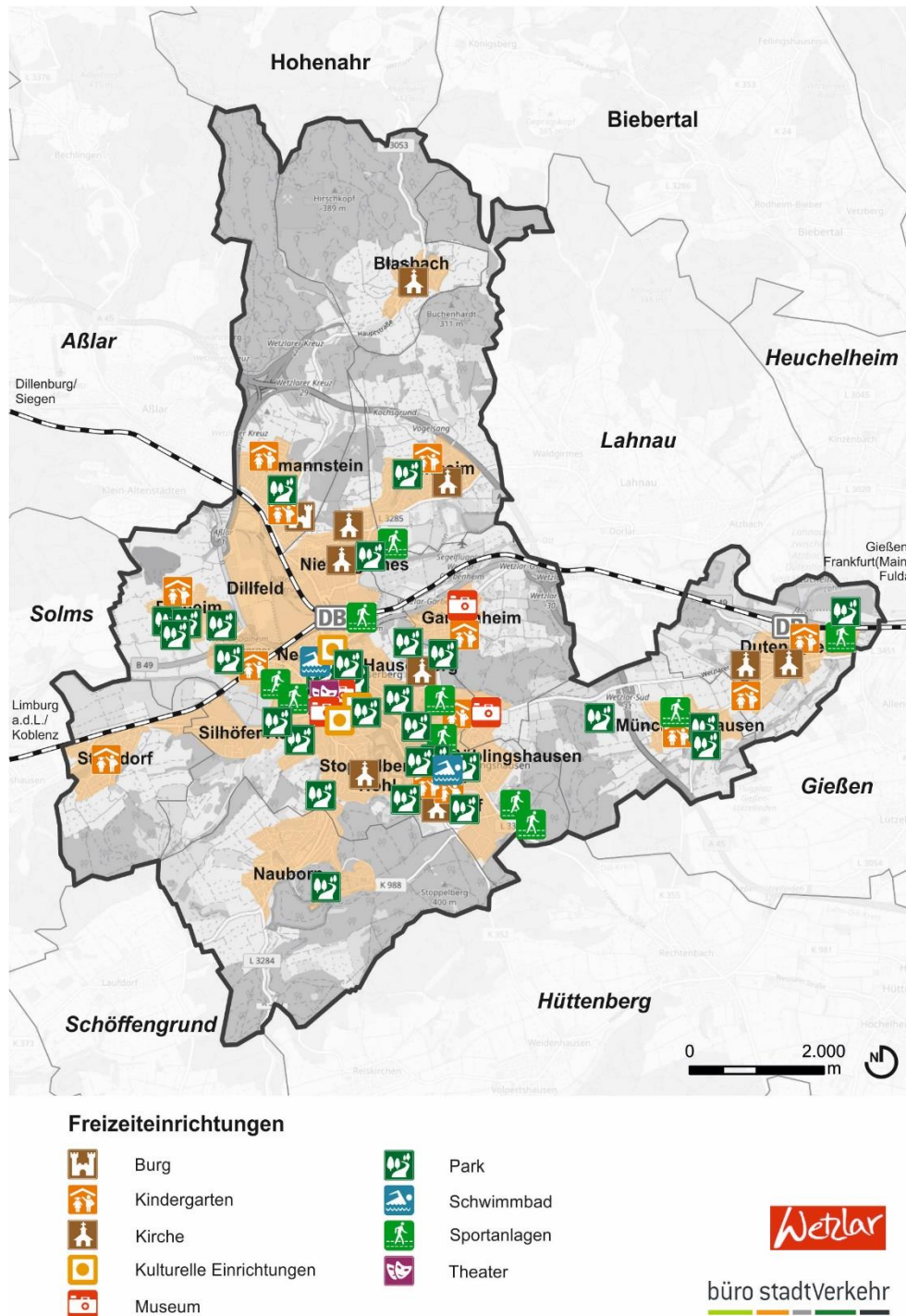


Abb. 3.4-1 Freizeiteinrichtungen

Zu wichtigen Freizeiteinrichtungen in Wetzlar gehören:

- Altstadt und Stadtmauer
- Dom
- Ruine der Höhenburg Kalsmunt
- Alte Lahnbrücke
- Stadt- und Industriemuseum



- Lottehaus und Jerusalemhaus
- Optikparcours und Viseum
- Leitzpark
- Buderus Arena als Zentrum für Sportveranstaltungen, Shows und Konzerte
- Europabad und Domblickbad
- Bahnhof Wetzlar
- Forum als eigenständiges Freizeitziel
- Domhöfe mit Science-Center

### 3.5 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Fernverkehr

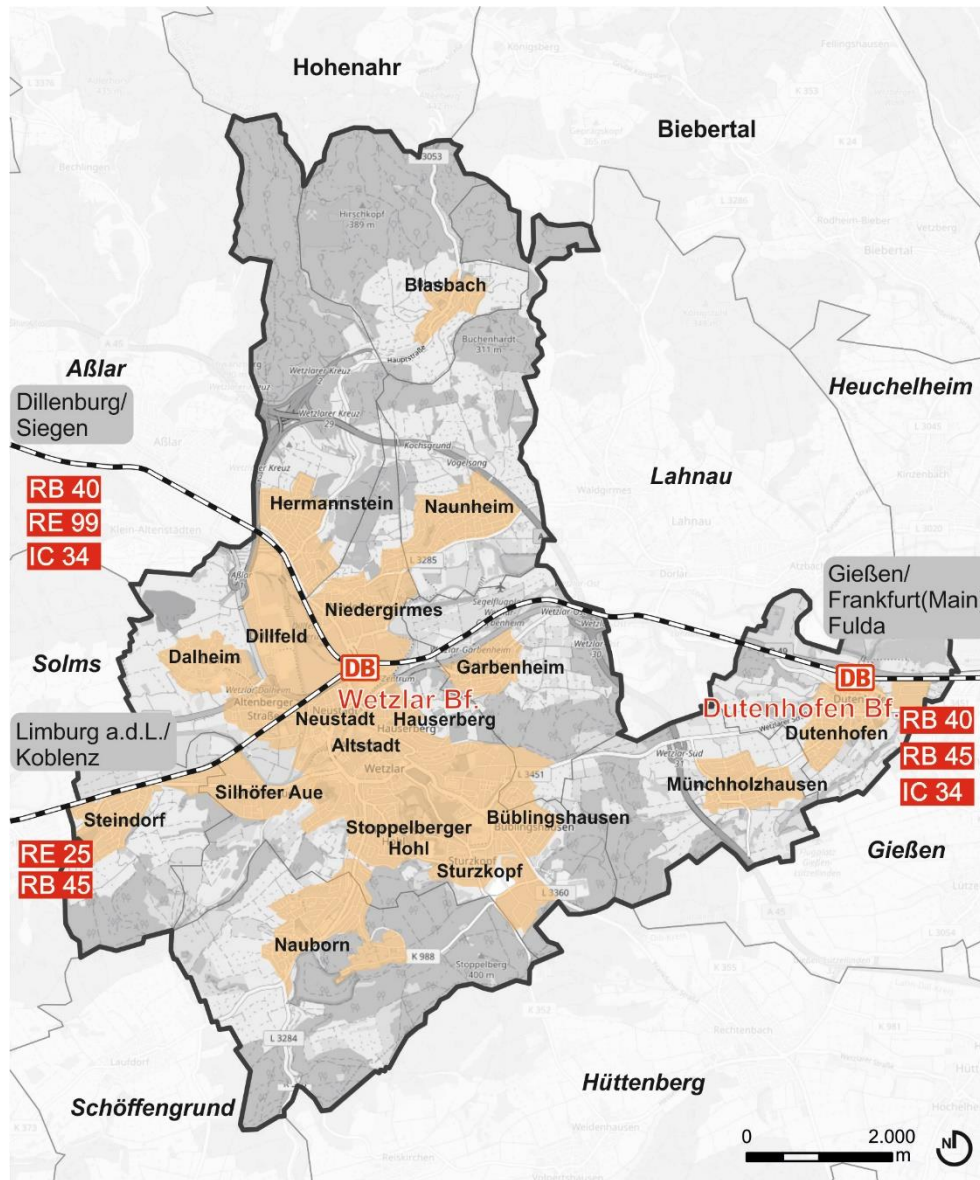
Das Stadtgebiet von Wetzlar wird von verschiedenen Regionalbahn- und Regional-express-Linien bedient. Durch die Linien des SPNV ist Wetzlar mit den Nachbarstädten Gießen und Aßlar verbunden. Mit den RE- bzw. RB-Linien sind auch die nicht direkt an Wetzlar angrenzenden Oberzentren wie Frankfurt am Main oder Koblenz gut angebunden. Seit Dezember 2021 ist Wetzlar auch wieder an das IC-Netz in Deutschland angebunden. Mit der Linie IC 34 besteht eine Verbindung zwischen Frankfurt und Münster. Einzelne Fahrten verlaufen über Rheine und Leer auch zum Bahnhofsteil Norddeich Mole im Nordwesten Niedersachsens. 2012/2013 wurde der Bahnhof Wetzlar modernisiert. Für den Bahnhof Dutenhofen Bf. war eine Modernisierung bereits für 2018 geplant. Diese wurde jedoch mehrfach von der DB AG verschoben. Ein Termin für den Baubeginn steht aktuell nicht fest.

In der folgenden Tabelle dargestellt sind der Linienvverlauf und Takt der in Wetzlar verkehrenden Schienenpersonennahverbindungen.

Linie	Linienvverlauf	Takt	Betreiber
<b>RB 24</b>	Weilburg – Wetzlar - Gießen	120'	Hessische Landesbahn
<b>RB 40</b>	Frankfurt (Main) – Gießen – Wetzlar – Herborn – Dillenburg	60'	DB Regio AG Mitte
<b>RB 45</b>	Fulda – Gießen – Wetzlar – Limburg (Lahn)	60'	Hessische Landesbahn
<b>RE 25</b>	Koblenz – Limburg (Lahn) – Weilburg – Wetzlar – Gießen	120'	DB Regio AG Mitte
<b>RE 99</b>	Siegen – Haiger – Herborn – Wetzlar – Gießen – Bad Nauheim – Bad Vilbel – Frankfurt (Main)	60'	Hessische Landesbahn
<b>IC 34 (ab 12/21)</b>	(Norddeich – Leer – Rheine –) Münster – Hamm – Dortmund/Unna – Siegen – Wetzlar – Frankfurt (Main)	120'	Deutsche Bahn Fernverkehr

Stand: 18.01.2023

Abb. 3.5-1 SPNV-Linien in Wetzlar



**Regionaler Bahnverkehr**

- Bahnhof / Haltepunkt
- Schienennetz
- Siedlungsflächen



büro stadVerkehr

Abb. 3.5-2 SPNV-Netz Wetzlar

### 3.6 Bedienungsangebot im ÖPNV

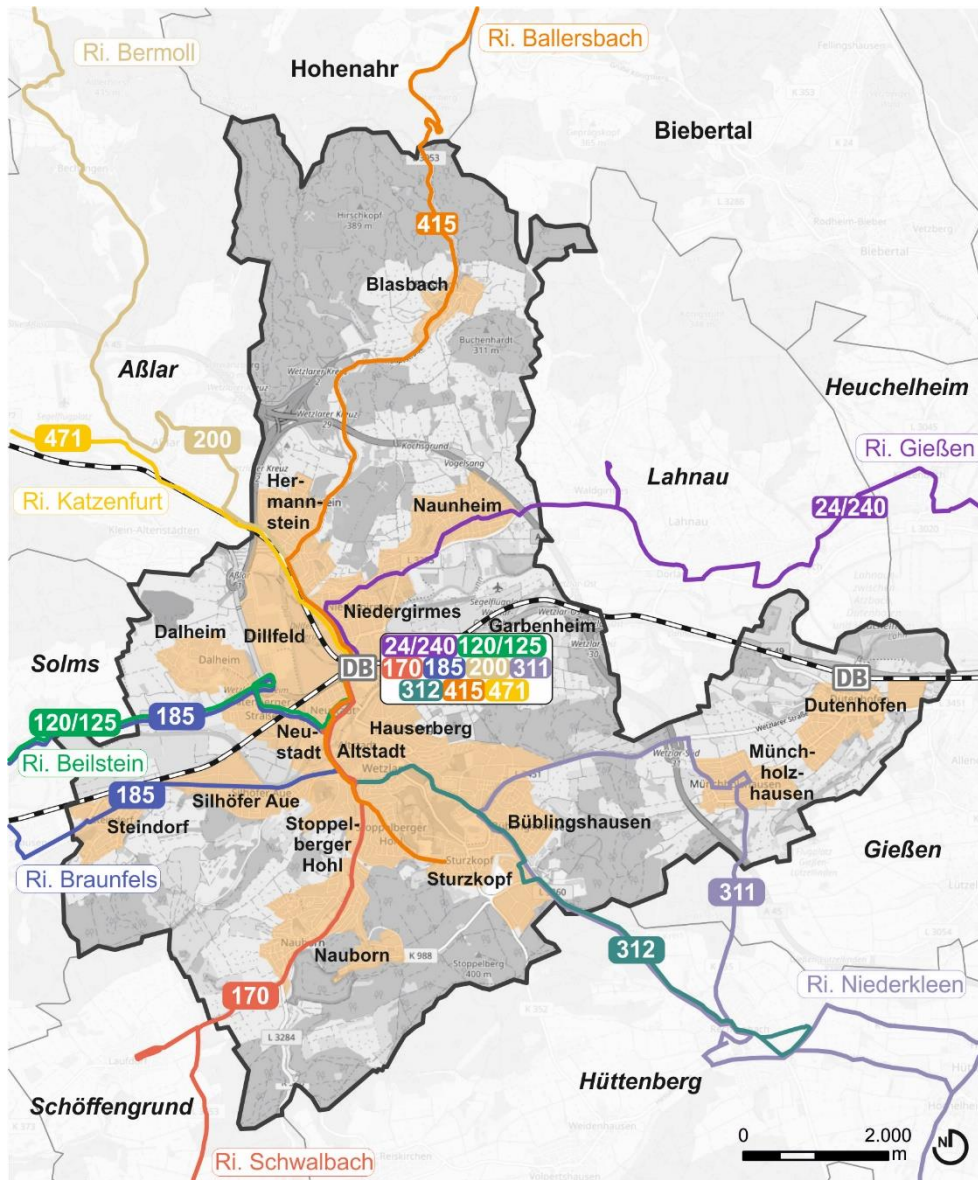
#### 3.6.1 Überörtliches Busnetz

Wetzlar wird von überörtlichen Lokalbuslinien mit einem Takt zwischen 30 und 60 Minuten erschlossen. Dabei fahren fast alle Linien die Haltestelle Wetzlar Bahnhof/ZOB an, die auch als Umsteigepunkt für den SPNV dient (Abb. 3.6.1-1). Über die Lokalbuslinien aus dem Kreisgebiet wird Wetzlar insbesondere mit Fokus in Richtung Westen (Lahn-Dill-Kreis) erschlossen. Das Fahrtenangebot der Linie 311 umfasst ausschließlich die An- und Abfahrten im Rahmen des Schulverkehrs.

Linie	Linienverlauf	Fahrtenangebot Takt			Betreiber
		Mo-Fr	Sa	So	
<b>120/ 125</b>	Wetzlar Bahnhof/ZOB – Stockhausen – Bissenberg – Beilstein	17 60-Takt+V*	7 180-Takt	-	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
<b>170</b>	Wetzlar Bahnhof/ZOB – Laufdorf – Schwalbach	15 60-Takt+V	5 120-Takt	-	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
<b>185</b>	Wetzlar Bahnhof/ZOB – Oberbiel – Niederbiel – Braunfels	31 30-Takt +V	17 60-Takt	8 120-Takt	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
<b>200</b>	Wetzlar Bahnhof/ZOB – Bechlingen – Oberlemp – Bermoll	15 60-Takt+V	5 120-Takt	-	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
<b>24/240</b>	Wetzlar Bahnhof/ZOB – Naunheim – Lahnau – Kinzenbach – Heuchelheim – Hardtallee – Gießen Bahnhof	34 60-Takt+V	19 60-Takt	14 60-Takt	(ab Dezember 2022) Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
<b>311</b>	Münchholzhausen – Dornholzhausen – Niederkleen – Dornholzhausen – Hüttenberg – Rechtenbach	4 V	-	-	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
<b>312</b>	Wetzlar Bahnhof/ZOB – Rechtenbach	19 60-Takt+V	6 120-Takt	-	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
<b>415</b>	Hohenahr – Königsberg – Blasbach – Wetzlar	17 60-Takt+V	6 120-Takt	5 120-Takt	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
<b>471</b>	Wetzlar Bahnhof/ZOB – Aßlar – Katzenfurt	17 60-Takt+V	-	-	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH

\*V=Verstärkerfahrten

Abb. 3.6.1-1 Lokalbuslinien des benachbarten Aufgabenträgers Lahn-Dill-Kreis



**Überörtliches Liniennetz**

- Lokalbuslinien Lahn-Dill-Kreis
- Bahnhof / Haltepunkt
- Schienennetz
- Siedlungsflächen



büro stadtVerkehr

Abb. 3.6.1-2 Überörtliches Liniennetz

### 3.6.2 Stadtbusverkehr

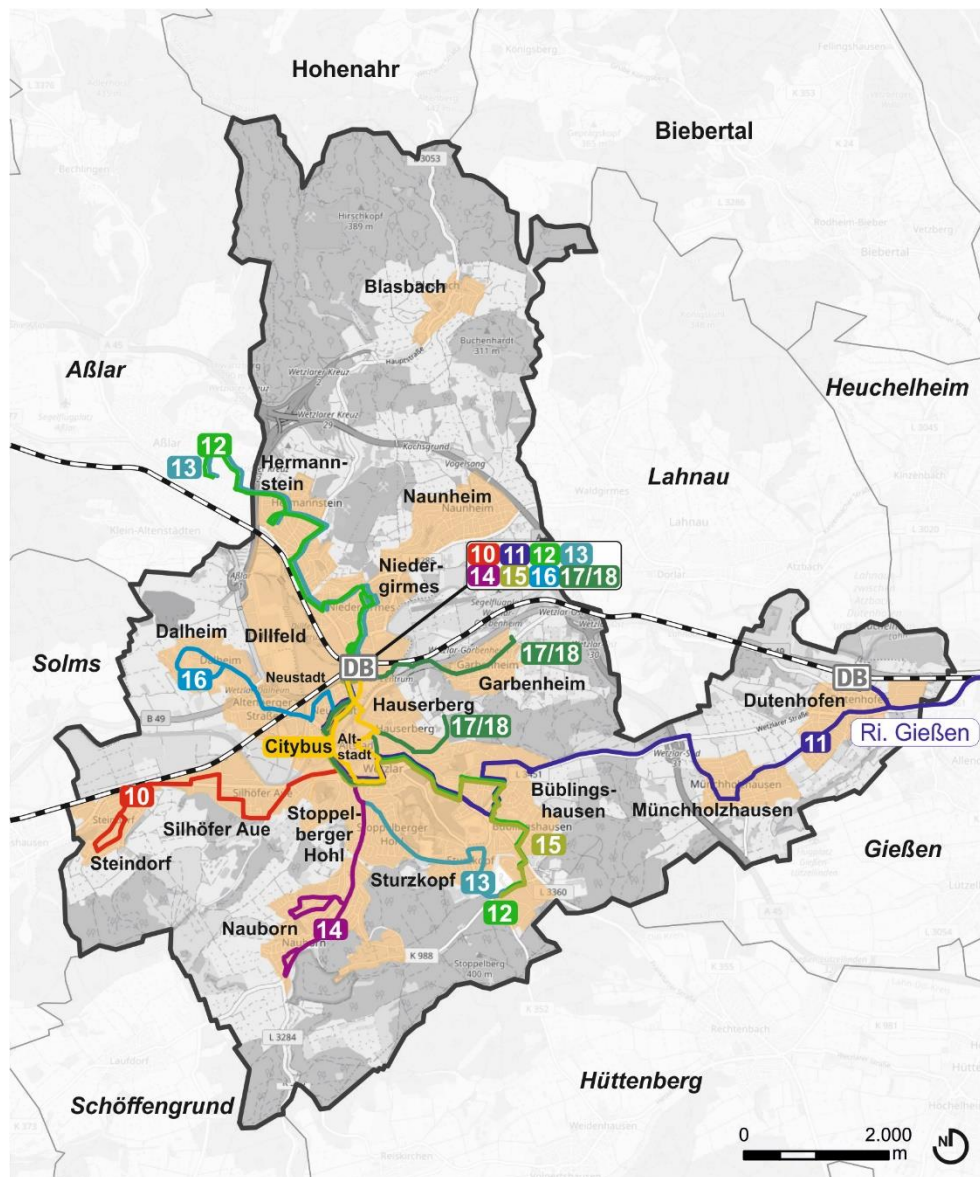
Die Analyse des ÖPNV-Angebots von Wetzlar entsteht auf Grundlage des Fahrplanstands vom 13.12.2020. In Wetzlar verkehren die in Abb. 3.6.2-1 dargestellten Stadtbuslinien:

Linie	Linienverlauf	Fahrtenangebot Takt			Betreiber	Buskm- leistung- gen/a (2020)  (ohne Schü- lerverkehr)
		Mo-Fr	Sa	So		
10	Bahnhof/ZOB – Westend – Steindorf	16 60'-Takt	9 60'-Takt	0,5 -	Stadt Wetzlar	59.800
11	Bahnhof/ZOB – Münchholzhäuser – Dutenhofen – Gießen, Johanneskirche	29 30'-Takt	17 60'-Takt	4 ohne Takt	Stadt Wetzlar	348.000
12	Aßlar, Freizeitbad – Hermannstein – Bahnhof/ZOB – Leitzplatz – Büblingshausen – Krankenhaus	29 20'-Takt	18 60'-Takt	11 ohne Takt	Stadt Wetzlar	593.300
13	Aßlar, Freizeitbad – Hermannstein – Bahnhof/ZOB – Leitzplatz – Sturzkopf – Krankenhaus	50 20'-Takt	18 60'-Takt	11 ohne Takt	Stadt Wetzlar	
14	Bahnhof/ZOB – Leitzplatz – Nauborner Str. – Nauborn, Gänsweide	31 30'-Takt	18 60'-Takt	13 120- Takt+V	Stadt Wetzlar	114.800
15	Krankenhaus – Büblingshausen – Spilburg – Bahnhof/ZOB	20 30'-Takt	-	-	Stadt Wetzlar	71.600
16	Bahnhof/ZOB – Neustädter Platz – Dalheim	47 20'-Takt	20 60'-Takt	16 60-Takt	Stadt Wetzlar	129.600
17/18	Garbenheim – Bahnhof/ZOB – Leitzplatz – Goldfischteich – Philosophenweg – Neuer Friedhof	31 30'-Takt	17 60'-Takt	9 ohne Takt	Stadt Wetzlar	74.800
<b>Summe</b>						1.391.900

Abb. 3.6.2-1 Stadtbuslinien Wetzlar<sup>11</sup>

Das Buslinienetz ist auf die Kernstadt mit der zentralen Umsteigehaltestelle Bahnhof/ZOB ausgerichtet, die von fast allen Buslinien angefahren wird. Viele Linien haben 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 Linien 12, 13 und 16 fahren in einem 20-Minuten-Takt, die Linien 10, 24/240 und 415 in einem 60-Minuten-Takt und die übrigen Linien fahren in einem 30-Minuten-Takt. Die zehn städtischen Buslinien bedienen einen Großteil der Siedlungsflächen innerhalb der Stadt. Lediglich die Stadtteile Blasbach und Naunheim verfügen über keine direkte Anbindung an den Stadtbus Wetzlars.

<sup>11</sup> Buskmleistungen/a für 2020 gemäß Werner Gimmler Wetzlarer Verkehrsbetriebe und Reisebüro GmbH, Wetzlar (gerundet)



**Stadtbusliniennetz**

- Stadtbuslinien und Citybus
- Bahnhof / Haltepunkt
- Schienennetz
- Siedlungsflächen



büro stadVerkehr

Abb. 3.6.2-2 Liniennetz Stadtbusverkehr

### Liniennetzplan Stadtverkehr Wetzlar

Stand: 30.08.2021

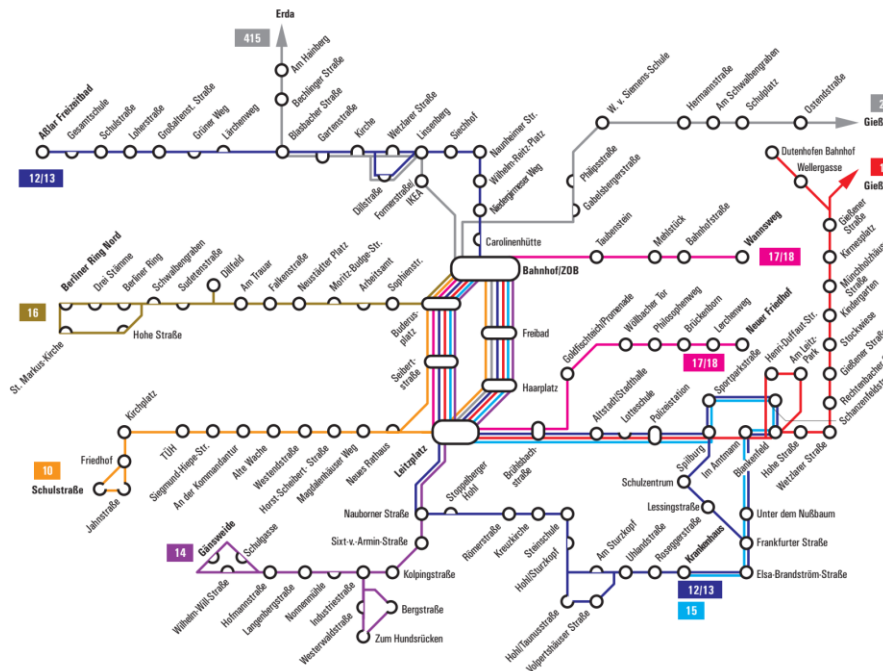


Abb. 3.6.2-3 Liniennetz Stadtbusverkehr schematisch

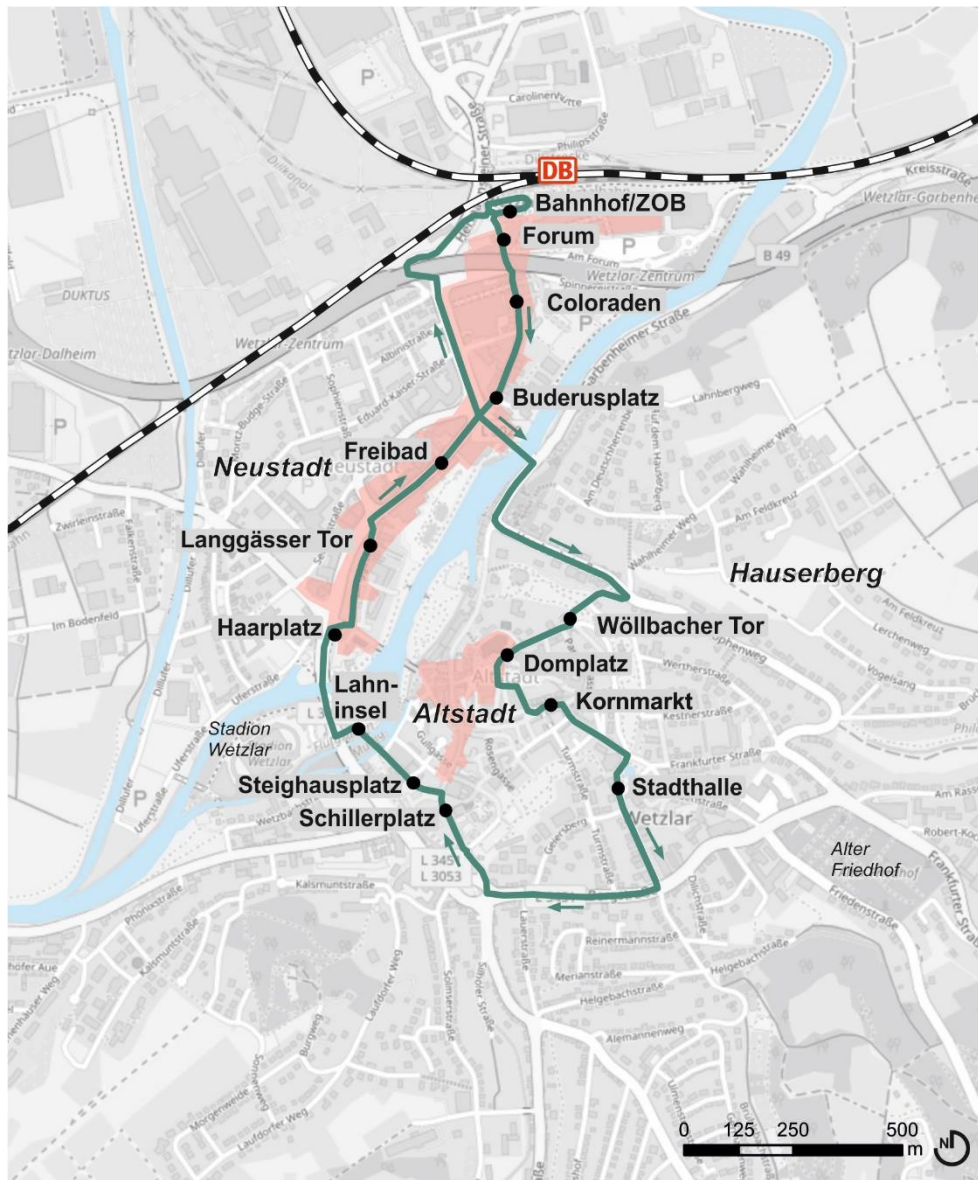
### 3.6.3 Citybus

Des Weiteren verkehrt in Wetzlar zwischen dem Bahnhof und der Altstadt der Citybus Wetzlar. Bei dem Citybus handelt es sich um eine Sonderform des Linienverkehrs, nämlich um einen Marktverkehr, der konzipiert wurde, um die getrennten Einkaufsbereiche Altstadt und Bahnhofstraße/Forum miteinander zu verbinden. Er verbindet die verschiedenen Einkaufszonen der Stadt in einem 30-Minuten-Takt miteinander. Bei größeren Gruppen wird um Voranmeldung gebeten, da für den Citybus barrierefreie Kleinbusse im Einsatz sind. Das Fahrtenangebot beschränkt sich von Montag bis Freitag auf die Zeiten von 10:00 bis 19:00 Uhr und am Samstag auf die Zeiten von 10:00 bis 15:00 Uhr. Für den Citybus gibt es einen eigenständigen Tarif (50 Cent pro Fahrt), Fahrkarten des Rhein-Main-Verkehrsbundes (RMV) gelten nicht. In Abb. 3.6.3-2 ist der Linienverlauf mit den bedienten Haltestellen dargestellt. Start und Ziel der Fahrten ist der Bahnhof/ZOB in Wetzlar. Auf dem Hinweg wird nach der Haltestelle am Buderusplatz die Lahn über die Brückenstraße überquert. Von dort aus werden die Haltestellen Wöllbacher Tor, Domplatz, Kornmarkt und Stadthalle angefahren. Zurück geht es dann über die Haltestelle Schillerplatz über die Lahninsel zum Haarplatz und weiter bis zum Bahnhof/ZOB.

Linie	Linienverlauf	Fahrtenangebot Takt			Betreiber	Buskmlleistungen/a (2020)
		Mo-Fr	Sa	So		
Citybus	Bahnhof/Forum – Altstadt – Bahnhof/Forum	20 30'-Takt	12 60'-Takt		Wetzlarer Verkehrsbetriebe (im Auftrag der Stadt Wetzlar)	ca. 25.300

Fahrplanstand 2019

Abb. 3.6.3-1 Citybus



**Linienverlauf Citybus**

-  Linienverlauf Citybus
-  Haltestelle Citybus
-  Bahnhof / Haltepunkt
-  Schienennetz
-  Zentrale Versorgungsbereiche



büro stadVerkehr

Abb. 3.6.3-2 Citybus - Linienverlauf mit Haltestellen

**3.7 Ergänzungen zum ÖPNV-Angebot**

Als Ergänzungen zum ÖPNV-Angebot sind u.a. solche baulichen Anlagen zu nennen, die die Multimodalität fördern, also die Kombination mehrerer Verkehrsmittel innerhalb der Wegeketten der Mobilität. Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen ermöglichen den ÖPNV-Kunden die Fahrt vom Wohnort zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, die sichere Abstellmöglichkeit des Autos bzw. des Fahrrads und schließlich die Weiterfahrt zum Ziel mit dem ÖPNV/SPNV. Insofern erweitern solche

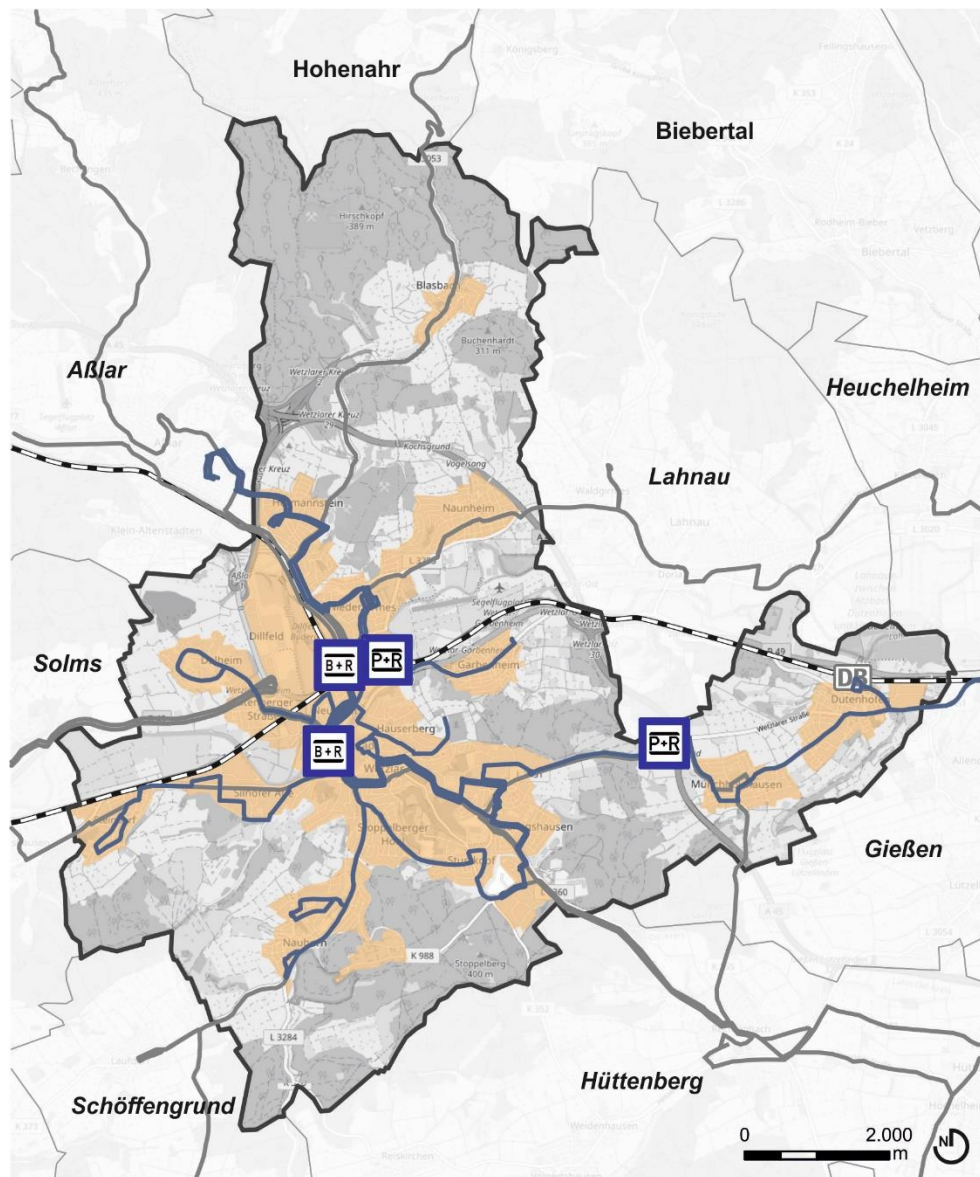


Anlagen, insbesondere B+R-Anlagen, den Einzugsbereich der Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs, denen sie angeschlossen sind. Damit B+R-Anlagen auch genutzt werden, bedarf es jedoch einer gewissen Qualität. Die Bandbreite reicht von simplen Fahrradabstellanlagen mit Fahrradständern oder -bügeln über abschließbare Fahrradboxen bis zu überwachten Fahrradstationen. In Wetzlar existieren an zwei Standorten Bike&Ride-Anlagen und an zwei Standorten Park&Ride-Anlagen (Abb. 3.7-1).





Des Weiteren ist im Zuge der Modernisierung des Bahnhofs Dutenhofen im Osten Wetzlars die Modernisierung der bislang eher provisorischen Parkplatzfläche für Bahnpendler und die Errichtung einer modernen B+R-Anlage im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs geplant.

P+R/B+R-Parkplätze	Ausstattung
P+R Parkplatz Bahnhof Nordseite	200 Stellplätze 5 Behindertenstellplätze Kurzzeitparkplätze
P+R Bahnhof Dutenhofen	20 Stellplätze
B+R Parkplatz Bahnhof Nordseite	Fahrradparkhaus 23 abschließbare Fahrradboxen (monatliche Kosten)
B+R-Parkplatz Willy-Brandt-Platz (am ZOB südlich der Gleise)	Fahrradparkhaus
B+R Haarplatz	6 Fahrradboxen

Abb. 3.7-1 P+R- und B+R-Anlagen in Wetzlar



**Ergänzungen zum ÖPNV**

-  P+R-Anlagen
-  B+R-Anlagen
-  Ortsbuslinien
-  Überörtliches Liniennetz



büro stadVerkehr

Abb. 3.7-2 Ergänzungen zum ÖPNV

### 3.8 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Der wichtigste Verknüpfungspunkt im städtischen Busverkehr mit über 5.300 Einsteigern pro Tag ist Wetzlar Bahnhof/ZOB. Die Haltestellen Leitzplatz, Eichendorff-Schule und Wetzlar Krankenhaus haben jeweils über 500 Einsteiger/Tag. In Abb. 3.8-1 sind die Haltestellen mit mehr als 200 Einsteigern pro Tag dargestellt.

Haltestelle	Einsteiger/ Tag
Wetzlar Bahnhof/ZOB	5.349
Wetzlar Leitzplatz	749
Wetzlar Eichendorff-Schule	711
Wetzlar Krankenhaus	598
Wetzlar Seibertstraße	415
Steindorf Weingartenstraße	359
Wetzlar Spilburg	351
Wetzlar Wilhelm-Reitz-Platz	319
Wetzlar Steinschule	299
Garbenheim Bahnhofstraße	220
Wetzlar Buderusplatz	208

Abb. 3.8-1 Haltestellen mit über 200 Einsteigern/Tag im Querschnitt<sup>12</sup>

Bei der Betrachtung der linienbezogenen Auswertung der Fahrgastzahlen wird deutlich, dass die Linie 12 mit 5.950 Einsteigern pro Tag (Mo.-Fr.) am nachfragestärksten ist (Abb. 3.8-2).

Istzustand					
Linie	Fahrzeit in Minuten/ Richtung	Linienlänge in km	Anzahl der Einsteiger im Istzustand (Mo.-Fr.) pro Tag		
			Mo.-Fr.	Samstag	Sonntag
Linie 10	19	6,6	1.812	278	0
Linie 11	54	22,1	1.871	536	86
Linie 12	41	12,5	5.955	869	355
Linie 13	17	5,7	2.772	1.030	345
Linie 14	20	7,2	959	366	303
Linie 15	22	6,1	494	0	0
Linie 16	12	4,2	2.422	323	256
Linie 17/18	29	7,4	928	108	24
<b>Summe</b>			<b>17.213</b>	<b>3.510</b>	<b>1.369</b>

Abb. 3.8-2 Nachfragestärken der Stadtbuslinien in Wetzlar

<sup>12</sup> Fahrgastzahlen gemäß RMV-Fahrgasterhebung aus dem Jahr 2015/16 (Die Haltestelle Im Amtmann ist nicht aufgeführt, da die Einsteigerzahlen dort durch den Neubau der benachbarten Haltestelle Schulzentrum deutlich zurückgegangen sind.)

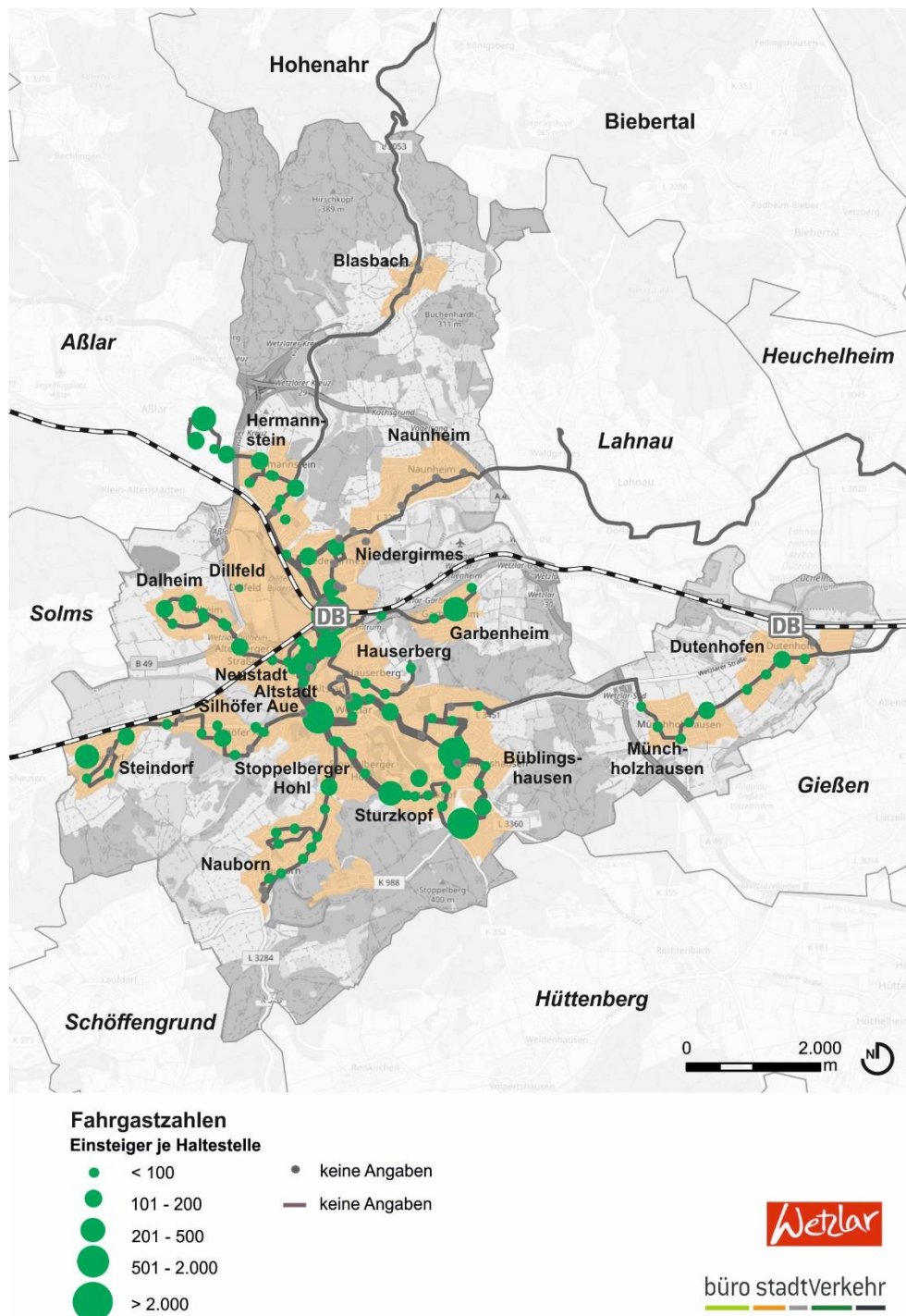


Abb. 3.8-3 Fahrgastzahlen - Einsteiger pro Haltestelle

Die Grundlage für die Auswertung der Fahrgastzahlen stellt die RMV-Fahrgasterhebung aus dem Jahr 2015/16<sup>13</sup> dar. Über das Tool können sowohl linienbezogene als auch quell-/zielbezogene Auswertungen durchgeführt werden. Die folgenden Tabellen stellen die Fahrgastzahlen der Stadtbushlinien und auch der Linien des Um-landverkehrs dar.

<sup>13</sup> Aktuellere Fahrgastzahlen liegen nicht vor, da bislang in den Stadtverkehrsbussen keine Fahrgastdaten erhoben werden. Geplant ist, künftig automatische Fahrgastzählsysteme in den Bussen zu installieren. Aufgrund des starken Rückgangs der Fahrgastzahlen durch die Corona-Pandemie wären aktuelle Zählergebnisse auch wenig aussagekräftig für die weitere Planung des ÖPNV in Wetzlar.

In Abb. 3.9-1 sind die Mobilitätskennzahlen der Stadt Wetzlar dargestellt. Die Bewohner Wetzlars legen durchschnittlich 3,4 Wege und Fahrten pro Tag zurück. Insgesamt werden ca. 1.500.000 Personen-Kilometer pro Tag zurückgelegt. 85 % aller Personen ab 18 Jahren steht ein Pkw zur Verfügung. In 59 % der Haushalte ist ein Fahrrad uneingeschränkt verfügbar.

Indikator	Wetzlar	Einheit
Mobilität (gesamt)	3,4	Wege/Person und Tag
Mobilität (mobile Personen)	3,7	Wege/Person und Tag
Mobilität	90,5 %	Anteil mobiler Personen
Gesamtwegeanzahl	ca. 183.000	Gesamtwege/Tag
Wegelänge	8,2	in Kilometer/Person und Tag
Personen-km	ca. 1.500.000	Personen-Kilometer gesamt je Tag
Wegedauer	19,6	in Minuten/Person und Tag
Zeitbudget Mobilität	65,7	in Minuten/Person und Tag
Pkw-Besitz	1,3	Pkw/Haushalt
Motorisierungsgrad	575	Pkw/1.000 Einwohner
Pkw-Verfügbarkeit	85 %	Als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in)
uneingeschränkte Verfügbarkeit Fahrrad	59 %	Fahrräder/Haushalt

Quelle: SrV 2018<sup>14</sup>

Abb. 3.9-1 Mobilitätskennzahlen der Stadt Wetzlar

Für Wetzlar setzt sich der Modal-Split wie in Abb. 3.9-2 dargestellt zusammen. Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der Wetzlarer Bevölkerung ist der Pkw mit 58 %. Damit liegt der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei knapp 43 %. 26 % davon entfallen auf den Fußverkehr, 6 % auf den Radverkehr und 11 % auf den ÖPNV.

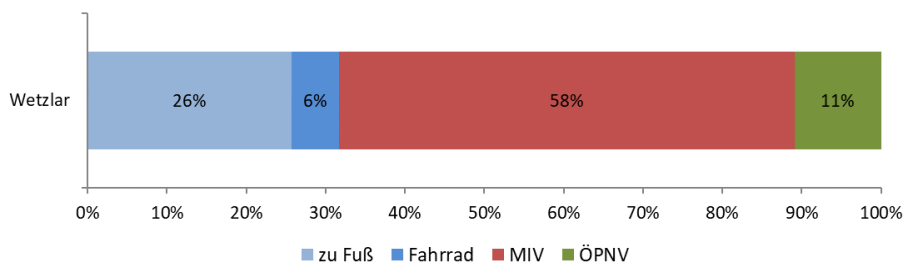


Abb. 3.9-2 Verkehrsmittelwahl der Wetzlarer Bevölkerung<sup>15</sup>

Die Verkehrsmittel werden je nach Wegezweck unterschiedlich häufig genutzt (Abb. 3.9-3). Das Auto dominiert insbesondere bei Arbeits- und dienstlichen Wegen sowie bei Einkäufen oder bei Wegen zur Nutzung von Dienstleistungen. Der ÖPNV weist bei den Wegen zur KiTa, Schule oder Ausbildung einen höheren Anteil auf (29 %).

<sup>14</sup> SrV: System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) zur Ermittlung von Mobilitätskennwerten der städtischen Wohnbevölkerung, Technische Universität Dresden, Dresden 2020. Die Erhebung wird alle 5 Jahre von der TU Dresden durchgeführt. Die Stadt Wetzlar beteiligt sich erneut an der Erhebung 2023; die Ergebnisse liegen dann aber erst wieder in 2025 vor. Aufgrund des zu beobachtenden Trends der zunehmenden Fahrradnutzung (E-Bikes, geändertes Mobilitäts- und Energiebewusstsein) wird erwartet, dass der Radverkehrsanteil am Modal-Split in Wetzlar gegenüber der Erhebung 2018 weiter gestiegen ist.

<sup>15</sup> Eigene Darstellung gemäß Daten SRV 2018 (Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen)

### Modal-Split nach Fahrtzweck

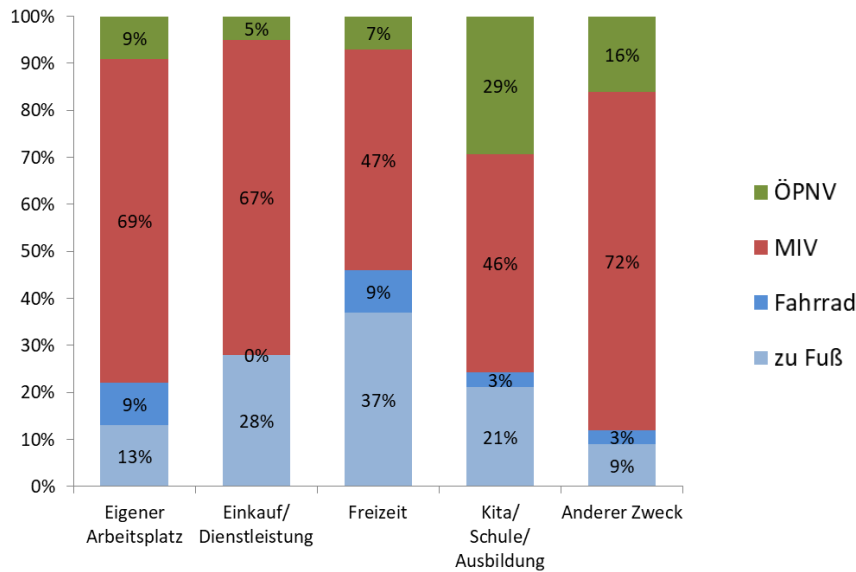


Abb. 3.9-3 Modal-Split nach Fahrtzweck<sup>16</sup>

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich dabei je nach Quell-Ziel-Beziehung (Abb. 3.9-4) Bei der rein innerstädtischen Mobilität nimmt der Fußverkehr mit 36 % erwartungsgemäß höhere Anteile an der Verkehrsmittelverteilung ein. Bei Stadtgrenzen überschreitendem Verkehr nimmt der MIV dagegen eine deutlich größere Bedeutung ein. So werden diese Wege zu 77 % mit dem Pkw zurückgelegt. In Wetzlar gibt es 21.300 Einpendler und 10.400 Auspendler. Damit hat Wetzlar ein positives Pendlersaldo von 10.900 Pendlern. Insgesamt gibt es 19.200 ÖPNV-Wege, wovon sich 11.100 im Binnenverkehr befinden und 8.100 von bzw. in andere Städte und Gemeinden führen<sup>17</sup>.

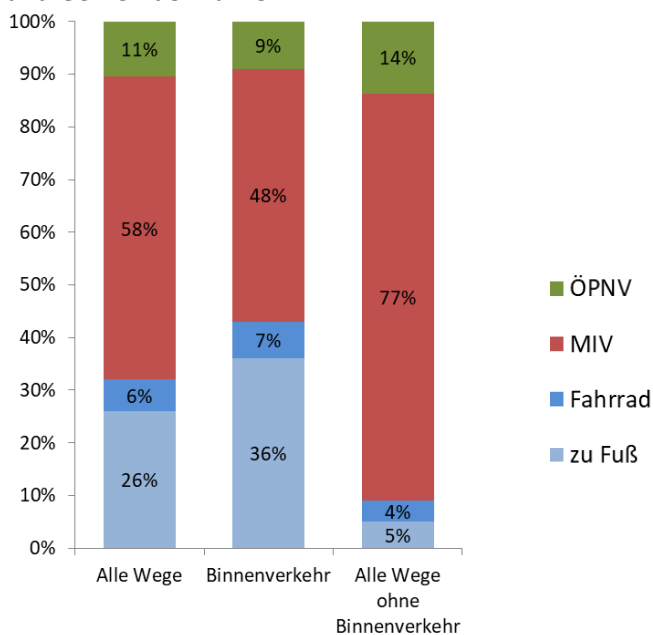


Abb. 3.9-4 Verkehrsmittelwahl im Binnen- und Umlandverkehr<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Eigene Darstellung gemäß Daten SRV 2018

<sup>17</sup> [https://www.wetzlar.de/medien/bindata/kultur/archiv\\_und\\_stadtgeschichte/Wetzlar\\_in\\_Zahlen\\_2020.pdf](https://www.wetzlar.de/medien/bindata/kultur/archiv_und_stadtgeschichte/Wetzlar_in_Zahlen_2020.pdf)

<sup>18</sup> Eigene Darstellung gemäß Daten SRV 2018

Ebenfalls kann die Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen bewertet werden. Auffällig ist, dass in allen Entfernungsklassen der Anteil des MIV sehr groß ist. In Abb. 3.9-5 ist erkennbar, dass der ÖPNV-Anteil mit zunehmender Wegelänge zunimmt. Bei einer Entfernung von über 10 km liegt der ÖPNV-Anteil bei ca. 18 %. Dieser Anteil sollte zu Lasten des Anteils des MIV gesteigert werden. Der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, beträgt pro Entfernungsklasse jeweils maximal 7 %.

### Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

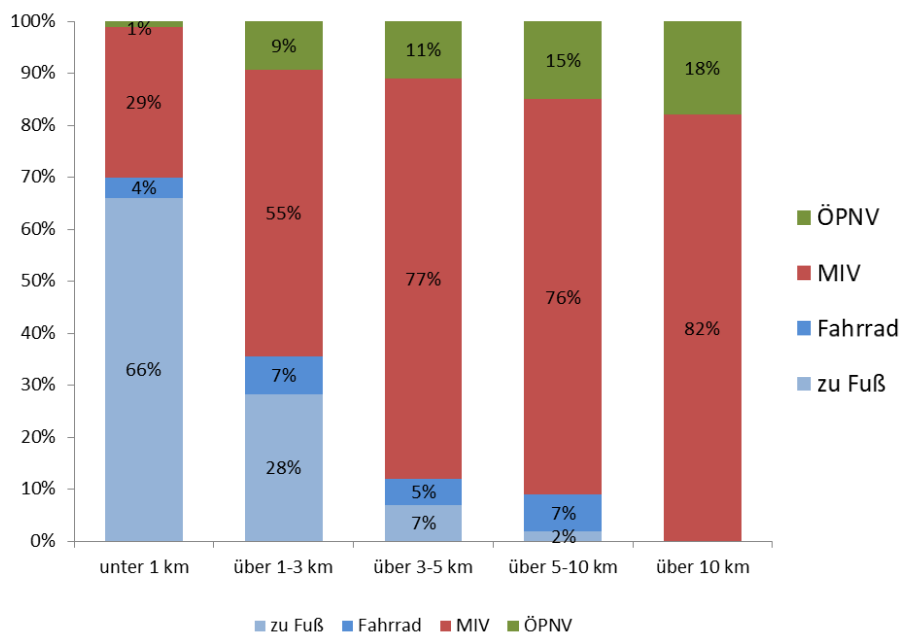


Abb. 3.9-5 Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen<sup>19</sup>

## 3.9 Tarif und Vertrieb

### Tarif

Die Stadt Wetzlar ist einer der 26 kommunalen Gesellschafter des Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV). Der Verbund legt durch Aufsichtsratsbeschluss den im gesamten Verbundraum geltenden Tarif fest. Der RMV-Tarif basiert auf einer Struktur von Tarifgebieten (A0- und A1-Tarifgebiete, bzw. künftig Tarifgebiete und Ober-tarifgebiete). Das Gebiet einer politischen Gemeinde/Stadt kann sich über mehrere Tarifgebiete erstrecken. Der Lahn-Dill-Kreis wird durch die A1-Tarifgebiete 5300-5800 abgebildet. Wetzlar liegt im A1-Tarifgebiet 5500, zu dem noch Hüttenberg, Lahna, Aßlar und Ehringshausen gehören. Die Kernstadt Wetzlar mit den meisten Stadtteilen bildet das A0-Tarifgebiet 5501. Daneben gibt es im Stadtgebiet Wetzlar noch die A0-Tarifgebiete 5530 für Blasbach und 5533 für Münchholzhausen und Dutenhofen. Der RMV-Tarif ist in sieben Regelpreisstufen gegliedert, wobei die Preisstufe 1 die günstigste und die Preisstufe 7 die teuerste ist. Eine Fahrt innerhalb eines A0-Tarifgebiets entspricht der Preisstufe 1, eine Fahrt in zwei A0-Tarifgebieten entspricht der Preisstufe 2. Für Fahrten innerhalb von zwei A1-Tarifgebieten muss maximal Preisstufe 4 gezahlt werden. Daneben gilt der Relationstarif der Regionalmatrix. Für Fahrten mit größerer Entfernung muss entsprechend der

<sup>19</sup> Eigene Darstellung gemäß Daten SRV 2018

zusätzlich durchfahrenen A1-Tarifgebiete Preisstufe 5 und aufwärts gelöst werden; die Preisstufe 7 gilt als höchste Preisstufe im gesamten Verbundgebiet.

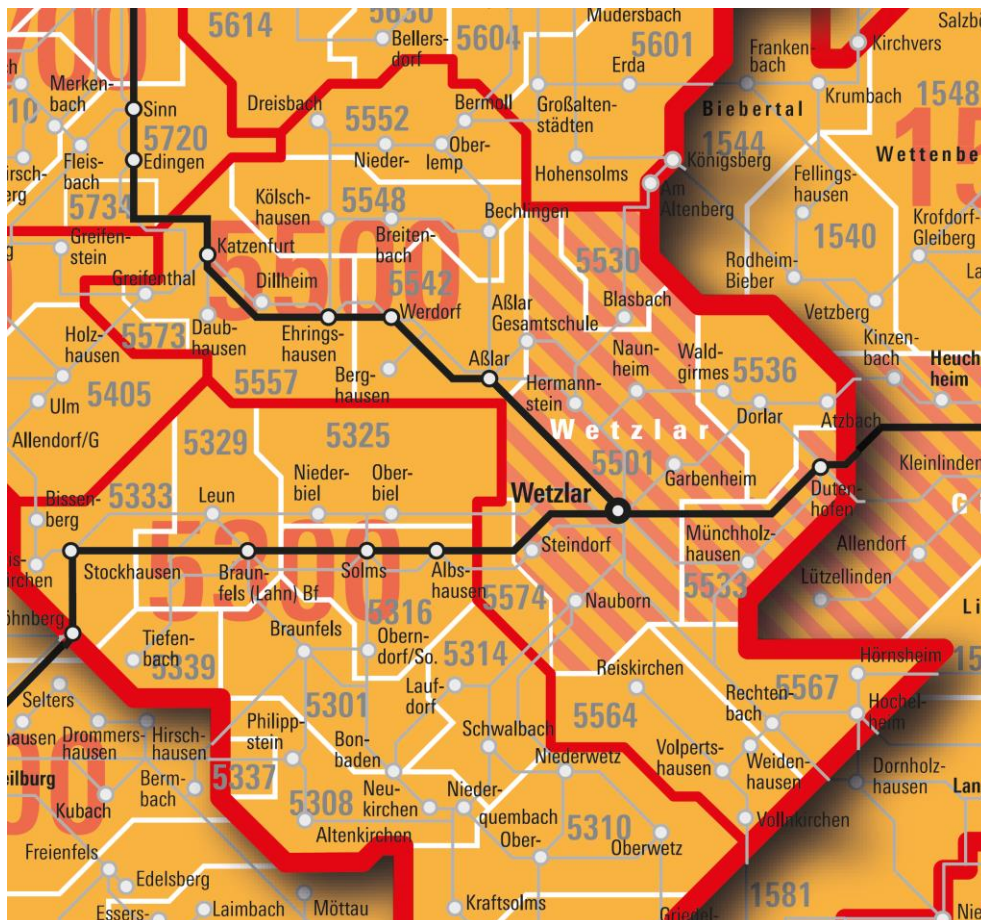


Abb. 3.10-1 Ausschnitt aus der RMV-Tarifgebietskarte: A1-Tarifgebiet 5500

Daneben gibt es Sonderpreisstufen, die sogenannten Stadtpreisstufen für die Großstädte im Verbundgebiet und für die Sonderstatusstädte. In der Stadt Wetzlar gilt für alle Fahrten innerhalb des Stadtgebiets die Stadtpreisstufe 1 für Sonderstatusstädte. Bei Fahrten aus dem Stadtgebiet hinaus in die angrenzenden Tarifgebiete gilt für Verbindungen nach Aßlar-Kernstadt, Lahnau und Rechtenbach die Preisstufe 2; für Fahrten nach Solms, Braunfels, Schöffengrund, Hohensolms und Gießen die Preisstufe 3. Lediglich für die Tarifgebiete 5530 und 5536 gelten abweichende Preise. Für eine Fahrt von Blasbach nach Hohensolms gilt die Preisstufe 2, ebenso wie für Fahrten von Münchholzhausen und Dutenhofen nach Gießen. Welche Tarifgebiete berührt werden, ergibt sich nicht zwangsläufig aus der Lage zweier Tarifgebiete zueinander, sondern aus dem Linienweg der genutzten Verbindung.

Im RMV gibt es zahlreiche Fahrkartenvarianten. Im sogenannten „Bartarif“, dem üblicherweise beim Busfahrer gelösten Fahrschein-Sortiment für den Gelegenheitsfahrgast, gibt es neben dem Einzelfahrschein Tageskarten, Gruppentageskarten und das landesweit gültige Hessen-Ticket. Im Zeitkartensortiment werden Wochenkarten, Monatskarten und Jahreskarten mit verschiedenen besonderen Nutzungsattributen (u.a. Gültigkeit erst ab 9:00 Uhr, Mitnahmeregelungen abends und an Wochenenden) angeboten. Weiterhin werden vergünstigte Zeitkarten für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende sowie Seniorinnen und Senioren angeboten. Zahlreiche Unternehmen im Verbundgebiet haben die Möglichkeit genutzt, für ihre



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Jobticket-Vertrag mit dem RMV abzuschließen, wobei es Job-Tickets mit relationsbezogener Gültigkeit (Wohnort-Arbeitsort) und mit verbundweiter Gültigkeit gibt. Größter Job-Ticket-Arbeitgeber in Hessen ist das Land Hessen, das seit 2018 für seine rund 150.000 Beschäftigten ein Job-Ticket mit landesweiter Gültigkeit bei den hessischen Verkehrsverbänden einkauft. Im Lahn-Dill-Kreis und in der Stadt Wetzlar hat neben der Kreisverwaltung bislang lediglich ein Unternehmen (Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH) einen Job-Ticket-Vertrag für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abgeschlossen. Der RMV hat mit nahezu allen Hochschulen im Verbundgebiet Semesterticket-Verträge für die Studierenden abgeschlossen. Aktuell ist zum Frühjahr 2023 die Einführung eines deutschlandweit gültigen Ticketangebots im Nahverkehr, das sog. „Deutschland-Ticket“ vorgesehen.

### **Vertrieb**

Fahrscheine können von den RMV-Kunden in Wetzlar direkt in den Bussen beim Fahrer, an den RMV-Fahrscheinautomaten an den Bahnhöfen in Wetzlar und Dutenhofen und bei den personenbedienten RMV-Vertriebsstellen erworben werden. In Wetzlar existieren drei personenbediente RMV-Vertriebsstellen: die RMV-MobilitätsZentrale der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW- Lokale Nahverkehrsorganisation der Landkreise Lahn-Dill und Limburg-Weilburg) am Karl-Kellner-Ring 49, die RMV-MobilitätsInfo der Werner Gimmler Wetzlarer Verkehrsbetriebe und Reisebüro GmbH in der Bannstraße 1 und die RMV-MobilitätInfo im DB-Service-Store im Bahnhof Wetzlar am Willy-Brandt-Platz, die im Auftrag des RMV von dem Store-Inhaber als Subunternehmer der DB Vertrieb GmbH betrieben wird. Daneben können Fahrscheine über den RMV-Internet-Shop, über das RMV-Handy-Ticket und das RMV-Prepaid-System elektronisch erworben werden.

### **Information und Service**

Seit Anfang 2021 ist die Lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt Wetzlar mit ihren Informationen zum ÖPNV und besonders zum Stadtbusverkehr Wetzlar von der Homepage der Stadt Wetzlar auf eine eigene Seite im Rahmen des Internetauftritts des RMV umgezogen. Unter dem Link [www.rmv.de/wetzlar](http://www.rmv.de/wetzlar) finden sich umfangreiche Informationen zu den Fahrplänen und Haltestellen der Stadtbuslinien, zu aktuellen Verkehrsmeldungen, zu den Vertriebsstellen und zum Fahrgastbeirat und daneben Liniennetzpläne und Übersichtspläne sowie weitere Dokumente, u.a. zur Barrierefreiheit der Haltestellen, und Kontaktdaten rund um den ÖPNV in Wetzlar. Informationen zu den Fahrplänen und zu Verkehrsmeldungen finden sich weiterhin auf der Homepage der Wetzlarer Verkehrsbetriebe unter dem Link [www.gimmler-reisen.de/wetzlarer-verkehrsbetriebe](http://www.gimmler-reisen.de/wetzlarer-verkehrsbetriebe).

In den drei personenbedienten RMV-Vertriebsstellen können sich Kunden über Fahrkartenangebote informieren und Verbindungsauskünfte einholen. Daneben steht das RMV-Service-Telefon für Auskünfte zur Verfügung. Anfragen und Beschwerden können über das RMV-Service-Portal vorgetragen werden. Dabei werden Eingaben, die den Stadtbusverkehr Wetzlar betreffen, automatisch an die Lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt Wetzlar weitergeleitet.

Die Fahrpläne der Stadtbuslinien und der im Auftrag der VLDW in Wetzlar verkehrenden Linien hängen lückenlos an den Haltestellen aus. Der Aushang der Fahrpläne erfolgt durch die Busunternehmen. Weitere Fahrgastinformationen, wie z. B. Tarifinformationen und Liniennetzpläne sind nur an wenigen Haltestellen vorhanden,

da die Aushangfläche in den Aushangvitriolen nur an wenigen Standorten solche zusätzlichen Informationen ermöglicht. Am zentralen Omnibusbahnhof erhalten die Fahrgäste daneben durch das Fahrgastinformationssystem (Dynamische Fahrgastinformation – DFI) Angaben zu den nächsten Abfahrten. Seit Ende 2021 sind die Daten zu Verspätungen der Stadtbuslinien über die RMV-App und die RMV-Fahrplanauskunft online abrufbar.

### 3.10 Kosten und Erlöse

Die nachfolgenden Aussagen zu Kosten und Erlösen zum ÖPNV in der Stadt Wetzlar und im Besonderen zum Stadtbusverkehr beziehen sich auf das letzte Vor-Corona-Jahr 2019. Die nachfolgenden Kalenderjahre waren durch die starken Corona-bedingten Rückgänge bei den Fahrgeldeinnahmen nicht aussagefähig für die entscheidenden Daten.

Rechtsgrundlage für die Leistungserbringung im Stadtbusverkehr ist seit 01.08.2017 der „Vertrag zum Stadtbusverkehr“ zwischen der Stadt Wetzlar und der Gimmler Wetzlarer Verkehrsbetriebe GmbH. Der Vertrag hat eine Laufzeit von zehn Jahren. Bezüglich der Finanzierung regelt der Vertrag, dass das Verkehrsunternehmen durch den Auftraggeber Stadt Wetzlar als Vergütung für die Erbringung der Verkehrsleistung den Aufwand zuzüglich eines angemessenen unternehmerischen Gewinns erstattet bekommt.

Das Verkehrsunternehmen behält dabei die durch den Fahrscheinverkauf eingenommenen Erlöse. Daneben werden die vom RMV in zentralen Vertriebskanälen oder aus den Semesterticket- und Jobticket-Verträgen zentral vereinnahmten und anteilig an die Lokale Nahverkehrsorganisation ausgeschütteten Fahrgeldeinnahmen an das Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Weiterhin werden an das Unternehmen die jährlichen Landesfördermittel, die die Stadt Wetzlar zur Finanzierung des ÖPNV erhält und die Ausgleichszahlungen des Landes für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter nach dem Sozialgesetzbuch IX ausgezahlt. Das danach noch bestehende Finanzierungsdelta wird als Ausgleichsbetrag mit Mitteln aus dem städtischen Haushalt an das Verkehrsunternehmen gezahlt.

Der betriebliche Kostendeckungsgrad (Verhältnis Fahrgeldeinnahmen zu Aufwand) betrug in 2019 ca. 55 %. Tendenziell wird dieser Deckungsgrad künftig sinken, da sich der Aufwand, u.a. durch außergewöhnlich hohe Steigerungen beim Tariflohn des Fahrpersonals und starke Steigerungen bei den Energiekosten, weiterhin mit durchschnittlich 3-5 % p. A. erhöht, während die Fahrgeldeinnahmen weitaus geringer angepasst werden (in den Jahren 2017-2021 durch Beschluss des RMV-Aufsichtsrats auf max. 1,5 % p. A. gedeckelt). Zur Finanzierung des ÖPNV-Angebots als Daseinsvorsorge sind also in zunehmendem Maß öffentliche Haushaltsmittel erforderlich. Neben der Finanzierung der „Kernaufgabe“ Stadtbusverkehr hat die Stadt Wetzlar weitere Aufwendungen im ÖPNV in Höhe von rund 1 Mio. Euro p. A. zu leisten, u.a. als Ausgleichszahlungen für von den benachbarten Aufgabenträgern Lahn-Dill-Kreis und Stadt Gießen im Stadtgebiet Wetzlar erbrachten Verkehrsleistungen und für Umlagen an den RMV zur Co-Finanzierung der Verbundorganisation und des Schienenverkehrs.

Die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen auf einzelne Fahrscheinsegmente stellte sich im Jahr 2019 wie folgt dar:

Fahrscheinart	Anteil an den Fahrgeldeinnahmen
Einzelfahrscheine, Tageskarten, Gruppentageskarten	27,2%
Wochen-, Monats-, Jahreskarten	22,8%
Semsterticket, Landesbedienstetenticket	9,2%
Online-Vertriebskanäle	0,6%
Landesschülerticket	23,1%
Einnahmenezuscheidung aufgrund des RMV Einnahme-Aufteilungsverfahrens	17,1%
<b>Summe</b>	<b>100,0%</b>

Abb. 3.11-1 Anteil der Fahrscheinarten an den Fahrgeldeinnahmen

## 4 Qualitätsstandards

### 4.1 Grundlagen

Das ÖPNVG Hessen fordert in § 4 eine ausreichende Verkehrsbedienung nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage. Die Gestaltung soll entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten erfolgen.

Eine ausreichende Verkehrsbedienung soll für einen Verkehrsraum, in diesem Fall die Stadt Wetzlar, gelten und einheitliche und vergleichbare Standards bieten.

Standards bezüglich der ÖPNV-Qualität richten sich an die ÖPNV-Kunden und sichern verbindlich Bedienungs- und Beförderungsstandards<sup>20</sup> für ein vertrauenswürdigen und verlässliches Angebot. Zusätzlich stellen die Qualitätsstandards die Vorgaben für die zu erbringende Verkehrsleistung der Verkehrsunternehmen dar. Da das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht an den Stadtgrenzen endet, ist eine Verknüpfung der lokalen, regionalen und Fernverkehrsmittel herzustellen, um die Ansprüche einer Zielgruppe entlang der Transportkette befriedigen zu können. Besonders wichtig ist beispielsweise die Verknüpfung von ÖPNV-Angebot zu Fernverkehrsmitteln für die Berufs- oder Ausbildungspendler.

Die Qualitätsstandards sollen bestehende und vom Fahrgast anerkannte Qualitäten im ÖPNV in Wetzlar sichern. Zusätzlich bilden sie die Grundlage für die Entwicklung von Konzepten und Maßnahmenprogrammen im ÖPNV. Bei der Umsetzung der Standards ist grundsätzlich das Prinzip der Wirtschaftlichkeit zu beachten. Die Qualitätsstandards sind für alle im Stadtgebiet von Wetzlar im Auftrag der Stadt Wetzlar tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Dies gilt auch für die Leistungserbringung durch Subunternehmen und für mögliche zukünftige Verkehrsunternehmen. Gleichzeitig bieten sie den Verkehrsunternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die vom Aufgabenträger angestrebte ÖPNV-Qualität.

Die nachfolgend festgelegten Qualitätsstandards sind Grundlage für die weitere Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots und der Infrastruktur im ÖPNV. Können die Anforderungen von den örtlichen Verkehrsunternehmen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Unterschreitungen der definierten

<sup>20</sup> Bedienungsqualität bezieht sich auf das räumliche und zeitliche Angebot des ÖPNV, also die Erschließungsqualität, Bedienungs- und Verbindungshäufigkeit. Beförderungsqualität bezieht sich auf die eingesetzten Fahrzeuge, den Fahrkomfort und fahrtspezifische Faktoren.

Standards bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufgabenträgers. Die in diesem Bericht dargestellten Standards stellen demnach die Zielstandards dar, die sich der Aufgabenträger als Selbstverpflichtung auferlegt. Die vollständige Realisierung dieser Zielstandards steht allerdings unter Finanzierungsvorbehalt. Folgende Standards werden dabei mit ihren nachgeordneten Teilbereichen im Folgenden näher beschrieben:

- Verkehrserschließung
- Verkehrsbedienung
- Fahrtenangebot und Reisezeiten
- Verkehrsinfrastruktur und Personal
- Betriebsqualität
- Kundenservice, Marketing und Vertrieb
- Moderne Mobilitätsformen
- Infrastruktur

#### 4.2 Verkehrserschließung

Ein wichtiger Bestandteil eines ÖPNV-Systems ist die Erschließung des gesamten Stadtgebiets. Bestehende und zukünftige Siedlungsflächen sind ebenso zu erschließen wie Versorgungsstandorte. Das Liniennetz muss so konzipiert sein, dass die Siedlungsgebiete untereinander, aber auch die Siedlungsgebiete und Versorgungsstandorte miteinander verbunden sind. Zur Überprüfung der ausreichenden Erschließung werden Radien definiert, innerhalb welcher große Teile der Siedlungs- und Versorgungsflächen verortet sind. Bei der Erschließung bisher ungenutzter Flächen ist zu prüfen, ob die Verlegung von bestehenden Haltestellen oder Haltepunkten oder sogar die Errichtung zusätzlicher Haltestellen oder Haltepunkte erforderlich sein könnte.

Nach § 13 ÖPNVG Hessen (Berücksichtigung der Erfordernisse der Nahverkehrsplanung in der kommunalen Bauleitplanung) ist die Lokale Nahverkehrsorganisation bei der städtischen Bauleitplanung zu beteiligen und bei Planvorhaben anzuhören. Die Haltestellen stellen für die Fahrgäste den ersten Kontakt im Übergang vom Stadtgebiet zum System ÖPNV dar. Daher muss eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen aus den Zentren und aus den Siedlungsbereichen gegeben sein. Die Erschließungsqualität wird in Einzugsbereichen von Haltestellen gemessen, die als Kreise mit entsprechenden Radien um die Haltestellen ausgebildet sind (Luftlinienentfernung in Metern). Dieser Radius gibt die zumutbare fußläufige Entfernung zu den Haltestellen an. Die Haltestelleneinzugsbereiche als Luftlinienradius sind in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) definiert.<sup>21</sup>

Einzugsbereich zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (Luftlinienentfernung in Metern)	
Verkehrsmittel	Einzugsbereich (in m)
Bus	300
Bahn	1.000

<sup>21</sup> Es existieren keine konkreten, verbindlichen Mindeststandards hinsichtlich der Einzugsbereiche der Haltestellen im ÖPNV. Als Vorlage wurde hier die VDV-Schrift 4: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV von 06/2001 verwendet. Dort sind u.a. Empfehlungen zur Erschließungsqualität nach Gebietskategorien, Verkehrszeiten und Verkehrsmittel enthalten. Diese wurden auf Grundlage verkehrsplanerischer Erfahrungswerte verfeinert. Die VDV-Schrift 4 ersetzt den „Bedienungsstandard“ (VÖV-Schrift 1.41.1) aus dem Jahr 1981.

Abb. 4.2-1 Einzugsbereiche der Haltestellen/Bahnhöfe

Weniger dicht besiedelte Gebiete sind bei der Verkehrserschließung gesondert zu betrachten. Es muss geprüft werden, ob der erwartete zusätzliche Nutzen in einem ausgewogenen Verhältnis zum notwendigen Aufwand einer ausreichenden Erschließung steht. In Einzelfällen können innerhalb dieser Gebiete andere Maßnahmen zur besseren Erschließung des Gebiets beitragen.

### 4.3 Verkehrsbedienung - Verkehrs- und Betriebszeiten

Die Verkehrs- und Betriebszeiten sollten an die tatsächliche Verkehrsnachfrage und die vorhandene Siedlungsstruktur angepasst sein. Die Nachfrage wird durch viele unterschiedliche Gegebenheiten beeinflusst. Daher müssen die variierenden Wegehäufigkeiten über den Tagesverlauf hinweg durch eine ausreichende Bedienung über den gesamten Tag abgedeckt sein. Die erfahrungsgemäß stark nachgefragten Zeiträume sollten eine dichtere Bedienung aufweisen, als die schwächer nachgefragten Zeiträume vor allem am frühen Morgen oder auch am späten Abend. Aufgrund der differenzierten Siedlungsstrukturen in Wetzlar, die in der Kernstadt eine deutlich höhere Fahrgastnachfrage hervorrufen als in den entfernteren Siedlungsbereichen, sind auch die Taktungen (20', 30', 60', 120'-Taktungen) in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten für die verschiedenen Stadtbuslinien differenziert zu bestimmen. Zudem werden einige Streckenabschnitte zugleich von Stadtbus- und Linien des überörtlichen Busnetzes bedient, so dass hier nach Möglichkeit Parallelverkehre zu vermeiden sind. Dies führt dazu, dass keine linienübergreifenden Taktungen für Hauptverkehrszeiten, Nebenverkehrszeiten und Schwachverkehrszeiten definiert werden.

Dabei decken die Verkehrszeiten jeweils folgende Bedienzeiten ab:

Bedienzeiten	Montag – Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag
Hauptverkehrszeit (HVZ)	6:00 Uhr bis 18:00 Uhr		
Nebenverkehrszeit (NVZ)	18:00 Uhr bis 20:00 Uhr	6:00 Uhr bis 0:00 Uhr	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	5:00 bis 6:00 Uhr und nach 20:00 Uhr bis 0:00 Uhr		7:00 Uhr bis 0:00 Uhr

Abb. 4.3-1 Verkehrs- und Betriebszeiten

Die in Abb. 4.3-1 dargestellten Verkehrs- und Betriebszeiten stellen die Zeiten dar, zu denen die Bedienung sichergestellt werden muss.

Fahrzeugfolgezeiten in Minuten			
	Montag – Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag
Linien 12, 13, 16	20 in der HVZ 20 in der NVZ 20 in der SVZ morgens 60 in der SVZ abends	60 in der NVZ	60 ganztägig
Linie 14	30 in der HVZ 30 in der NVZ 30 in der SVZ morgens 60 in der SVZ abends	60 in der NVZ	60 ganztägig

Fahrzeugfolgezeiten in Minuten			
Linien 11, 17	30 in der HVZ 60 in der NVZ 60 in der SVZ	60 in der NVZ	120 ganztägig
Linie 15	30 von 7:00-17:00 Uhr	Keine Fahrten	Keine Fahrten
Linie 10	60 in der HVZ 60 in der NVZ 60 in der SVZ	60 in der NVZ	Keine Fahrten
Linie 18	120 von 8:00-20:00 Uhr	120 von 8:00- 20:00 Uhr	120 von 8:00-20:00 Uhr

Abb. 4.3-2 Fahrzeugfolgezeiten der Stadtbuslinien Wetzlar in Minuten

Die Abb. 4.3-2 zeigt die Fahrzeugfolgezeiten der Stadtbuslinien für Wetzlar. Geringfügige betriebsbedingte Abweichungen von den Fahrzeugfolgezeiten sind zulässig. Die Bedienungszeiten orientieren sich an der Fahrgastnachfrage. Dabei deckt die Hauptverkehrszeit den Zeitraum montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 18:00 Uhr ab. Die Nebenverkehrszeit deckt die Zeiten zwischen 18:00 und 20:00 Uhr ab. Die Schwachverkehrszeit definiert für einen regelmäßigen Takt montags bis freitags in den Abendstunden die Taktfolgezeiten bis 0:00 Uhr. Zudem deckt sie Fahrten zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr ab.

#### 4.4 Fahrtenangebot und Reisezeiten

Umsteigevorgänge werden von den Kunden als große Hürde für die Nutzung des ÖPNV gesehen, selbst wenn die Umsteigewege kurz sind. Das gilt bei einem Umstieg pro Fahrt und insbesondere bei mehreren Umstiegen in der Wegekette. Daher sollten Umstiegszeiten immer möglichst gering gehalten werden. Durch geringe Fahrtzeiten und ein hohes Maß an Direktverbindungen wird eine hohe Qualität im ÖPNV erreicht. Für die Haltestellen entlang der Hauptverkehrsachsen gilt die Vorgabe, dass diese mit maximal einem Umstieg erreichbar sein müssen. Bei weniger nachgefragten tangentialen oder besonders weiten Verbindungen sollen maximal zwei Umstiege notwendig sein.

Die Ziele, Fahrtzeiten und gleichzeitig die Anzahl der Umstiege in einem ÖPNV-System zu verringern, kann bei Betrachtung der Linienführung einzelner Linien einen Widerspruch ergeben. Bei der Realisierung geringer Umstiegsnotwendigkeiten müssen Linien, die stark nachgefragt werden auch Erschließungsfunktionen übernehmen, was sich wiederum negativ auf die Reisezeiten auswirkt. Im Einzelfall muss bei einer Unvereinbarkeit der beiden Ziele abgewogen und priorisiert werden.

In Abb. 4.4-1 sind die Richtwerte zur Bewertung der Verknüpfungsqualität angegeben. Die Gewährleistung einer vertretbar kurzen Anschlusszeit sollte durch eine entsprechende anschlussichernde Fahrplanplanung zwischen den einzelnen Verkehrsarten und Linien erzeugt werden.

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

Abb. 4.4-1 Richtwerte zur Beurteilung der Verknüpfungsqualität

## 4.5 Verkehrsinfrastruktur und Personal

### Bahnhöfe und Haltestellen

Die Haltestelleninfrastruktur hat sich in erster Linie an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des ÖPNV sein und ein positives Image transportieren. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen werden berücksichtigt und die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes beachtet. Bei der baulichen Ausgestaltung der Haltestellenanlagen und der angrenzenden Verkehrsflächen werden die Regeln der DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) berücksichtigt. Ebenfalls wird das Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste berücksichtigt.

Für die Qualität von Haltestellen und Bahnhöfen sind demnach folgende Aspekte 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
- bei Umsteigehaltestellen die betriebliche Abstimmung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV

Zur Sicherung einer ausreichenden Erkennbarkeit und eines einheitlichen Produktauftrittes sollen Haltestellen und Bahnhöfe einheitlich beschildert und ähnlich gestaltet sein. Des Weiteren gelten die Hinweise der RMV-Richtlinie zur Kennzeichnung und Barrierefreiheit von Haltestellen im Verbundgebiet vom 11.05.2004.

### 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 oder Low-Entry-Fahrzeugen 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 Fahrzeuge auf einer Linie und Richtung darf die Fahrgastkapazität der Sitz- und Stehplätze (bei vier Personen/m<sup>2</sup>) 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 acht Jahre betragen
- die eingesetzten Fahrzeuge müssen hinsichtlich der Schadstoffreinigung

mindestens die Euro-Norm 6 erfüllen

- Anzahl der Türen: SL mindestens zwei Türen (doppelt breit), GL mindestens drei Türen (doppelt breit)
- Haltestangen und/oder Haltegriffe gangseitig
- Haltewunschtasten mit akustischer/optischer Bestätigung
- Akustische und visuelle Fahrgastinformation
- podestloser Boden, mindestens zwischen den beiden Türen (Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge)
- Manuelle Klapprampe an der zweiten Tür
- ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
- Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrer und Leitstelle
- Einbindung in die Busbeschleunigung im Innenstadtbereich Wetzlar
- Im Linienverkehr sind grundsätzlich Fahrzeuge mit Klimatisierung gemäß VDV Schrift 236/1 (Fahrerplatz und Fahrgastraum) einzusetzen. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Aufgabenträger Ausnahmen zugelassen werden.
- Vorrüstung und Verkabelung für das elektronische Fahrgeldmanagement und Fahrgastzählgeräte
- Kneeling
- Sondernutzungsfläche für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder, etc.
- Darstellung der Liniennummer an mindestens drei Fahrzeugseiten
- Sitze mit pflegeleichtem Bezug

Außenwerbung an den Fahrzeugen ist gestattet; jedoch ist die Beklebung der Fenster unzulässig. Zulässig ist die Möglichkeit der Fensterbeklebung in Form eines „Traffic-Board“, also die Beklebung der Fenster in Höhe des hinteren Einstiegs in der Weise, dass maximal 30 % der gesamten Fensterfläche des Busses beklebt sind. Ausgenommen von dem Verbot der Beklebung der Fenster sind Fahrzeuge, die bei Beginn der Laufzeit des Verkehrsvertrages bereits beklebte Fenster aufweisen; jedoch ist auch bei diesen Fahrzeugen auf die Beklebung der Fenster zu verzichten, wenn die entsprechenden Werbeverträge auslaufen. Tabak- und Alkoholwerbung sind grundsätzlich unzulässig.

Die Busse sind mit Bordcomputern auszustatten, die während der Fahrt Meldungen zu ihrer Pünktlichkeit an die Leitstelle des Verkehrsunternehmens senden können. Diese Informationen sind in Echtzeit auch an die Fahrplandatenplattform des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) weiterzuleiten. Dadurch sind die Daten zur Pünktlichkeit direkt auf der Homepage des RMV und in der RMV-App einsehbar.

In Ergänzung zu den behindertengerecht ausgebauten Bushaltestellen, sind die Niederflurbusse mit einem optischen und akustischen Informationssystem ausgestattet, um die Gäste umfassend informieren zu können. Pro Linienbus ist ein Stellplatz für Rollstühle/Kinderwagen vorgesehen, die gleichrangig behandelt werden.

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



## **Personal**

Der Fahrgast steht als Kunde nahezu bei jeder Nutzung des ÖPNV mit dem Fahr- und Servicepersonal in Kontakt. Daher trägt gerade das Fahr- und Servicepersonal mit seinen Kenntnissen und seinem Auftreten gegenüber dem Kunden eine wichtige Rolle für die Akzeptanz des ÖPNV-Systems. Ein freundliches und serviceorientiertes Verhalten des Personals im Kontakt mit dem Fahrgast sollte daher selbstverständlich sein und insbesondere auch in Konflikt- und Stresssituationen beibehalten werden.

Das eingesetzte Personal muss die deutsche Sprache beherrschen, um angemessen mit den Kunden kommunizieren zu können. Das Erscheinungsbild sollte gepflegt sein und eine einheitliche Dienstkleidung kann dies positiv unterstützen.

Das eingesetzte Fahr-, Betriebs- und sonstige Personal ist nach Maßgabe einschlägiger, repräsentativer und branchenüblicher Tarifverträge zu vergüten. Das Verkehrsunternehmen trägt darüber hinaus für die eigenen Mitarbeiter sowie für die Tochterunternehmen die Verantwortung zur Einhaltung aller Vorschriften zur Arbeitssicherheit sowie zu den Sozialvorschriften.

Der Zugang zu Angeboten der betrieblichen Fortbildung ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Dienst- und Einsatzpläne sowie in Abstimmung mit den Vorgesetzten zu ermöglichen.

Regelmäßige Schulungen und Weiterbildungen sollen ermöglicht und auch vorausgesetzt werden, damit das Personal das nötige Fachwissen und Verständnis vieler Abläufe kennt und angemessen gegenüber dem Fahrgast reagieren kann.

Das Fahrpersonal muss zu defensiv-ökonomischem Fahren und zur korrekten Anwendung der technischen Einrichtungen der Fahrzeuge geschult sein.

## **Sicherheitspersonal**

Wenn Sicherheitspersonal eingesetzt wird, so gelten folgende Anforderungen an das Personal:

- Bestandene Sachkundeprüfung nach § 34a GewO
- Deeskalationstraining (jede Mitarbeiterin/jeder Mitarbeiter wird regelmäßig geschult)

Das Erscheinungsbild, das Verhalten und Auftreten muss gegenüber den Kundinnen und Kunden einen positiven Eindruck vermitteln und respektvoll sein.

## **Ticketprüfende**

Anforderungen an das Prüfpersonal sind:

- Eine umfassende mehrtägige Tarifschulung (inklusive Schulung zu Bedienung des mobilen Datenerfassungsgerätes) bei Einstellung
- Tarifliche Nachschulung bei Bedarf
- Persönliche Qualifikationen in den Bereichen erfolgsorientierte Konfliktlösung und Deeskalation, sowie ein besonnenes Auftreten vorweisen
- umfassende Fahrplan- und Linienkenntnisse
- Legitimation mit einem Prüfdienstausweis muss auf Anfrage jederzeit durchgeführt werden

Das Erscheinungsbild, das Verhalten und Auftreten muss gegenüber den Kundinnen und Kunden einen positiven Eindruck vermitteln und respektvoll sein.

## **4.6 Betriebsqualität**

Die Qualitätskriterien bezüglich des Fahrbetriebs gliedern sich in eine Vielzahl unterschiedlicher Merkmale, die im Folgenden dargestellt sind.

### **Pünktlichkeit**

Die Pünktlichkeit der Fahrzeuge des ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil der gesamten Betriebsqualität eines ÖPNV-Systems. Verfrühte Abfahrten an den Haltestellen und Haltepunkten dürfen nicht stattfinden und Verspätungen sind so weit wie möglich zu vermeiden. Ein Großteil der Abfahrten darf maximal bis zu drei Minuten nach der vorgesehenen Abfahrt laut Fahrplan stattfinden, um nicht als unpünktlich zu gelten. Mit Aufstellung des Fahrplans sind äußere Einflüsse, wie z. B. Stau oder Veränderungen des Betriebsablaufs durch erhöhtes Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Ziel sollte sein, dass 95 % der angebotenen Fahrten pünktlich durchgeführt werden können. Bei regelmäßiger Unterschreitung des angestrebten Pünktlichkeitsgrads von 95 % müssen entweder Anpassungen am Fahrplan vorgenommen werden oder die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV geprüft werden. Als Beschleunigungsmaßnahmen werden beispielsweise die Errichtung von Busspuren oder auch die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (LSA) verstanden. Im Rahmen des in der Stadt Wetzlar laufenden Förderprojekts VLUID (Verkehrslösungen für komplexe Umbauszenarien auf der Grundlage Intelligenter Datenauswertung) wird die Optimierung der vorhandenen Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen und die Anlegung weiterer Busspuren geprüft.

### **Zuverlässigkeit**

Um eine dauerhafte Zuverlässigkeit gewährleisten zu können, müssen die Betreiber von ÖPNV-Systemen über ein ausreichend gutes Störungsmanagement verfügen. Bei Notfällen, egal ob Fahrpersonal, technische Geräte oder Fahrzeuge betroffen sind, muss kurzfristiger Ersatz mit gleichzeitiger Aufrechterhaltung des ursprünglichen Angebots geschaffen werden. Dementsprechend müssen Reservefahrzeuge oder auch Ersatzteile regelmäßig gewartet werden und in einem guten Zustand sein, um schnellstmöglich eingesetzt werden zu können. Essenziell für die Abwicklung von Störungsfällen ist die Möglichkeit einer direkten Kommunikation zwischen der Leitstelle und den Fahrzeugführern. Im Fall einer Störung sind Ersatzverkehre, Störungsdienste, etc. zeitnah zu erbringen. Bei Abweichungen vom Regelfahrplan sind die Fahrgäste unverzüglich zu informieren. Zur kurzfristigen Reaktion auf Störungen ist im Stadtgebiet Wetzlar ein geeigneter Betriebshof vorzuhalten, der technisch so ausgestattet ist, dass Störungen zeitnah beseitigt werden können.

### **Sauberkeit**

Die Sauberkeit der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte ist für einen attraktiven ÖPNV ein ausschlaggebendes Kriterium. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit sind von Seiten des Verkehrsunternehmens unverzüglich nachzugehen. Fahrzeuge müssen bei Betriebsbeginn innen und außen in einem sauberen Zustand sein und einen gepflegten Gesamteindruck aufweisen. Die Intensität der Fahrzeugreinigung ist den Witterungsverhältnissen anzupassen. In den Wendepausen ist eine Grobschmutzbeseitigung vorzunehmen.

### **Zusatz- und Sonderverkehr**

Das für den Stadtverkehr Wetzlar konzessionierte Verkehrsunternehmen ist Ansprechpartner und Dienstleister für Zusatzverkehre von Schulen und Ausbildungsstätten, bei Veranstaltungen mit hohem Besucheraufkommen, sowie bei Anfragen von Wetzlarer Unternehmen und Institutionen. Zur Abwicklung von Sonderverkehren können auch Subunternehmer eingesetzt werden.

### **Qualitätsmessung und Anreizsystem**

Mithilfe eines Monitorings sollte regelmäßig die Sicherung der erbrachten Leistung und die Einhaltung der definierten Standards überprüft werden. Dadurch können Mängel und Probleme schnellstmöglich erkannt und optimiert werden. Für das Monitoring sind Kriterien zu definieren, die konkret überprüft werden können.

Folgende Kriterien sind zu verwenden:

- Pünktlichkeit der Fahrten
- Sauberkeit der Fahrzeuge
- Kompetenz des Fahrpersonals
- Entwicklung der Fahrgastzahlen
- Ausfallzeiten von Fahrzeugen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter könnten weiterhin über entweder grundsätzlich für alle oder aber auch für einzelne individuell vereinbarte Ziele mit zusätzlichem Bonus bei Erreichung dieser Ziele motiviert werden, die Qualitätsstandards hoch zu halten.

#### **4.7 Kundenservice, Marketing und Vertrieb**

Kundenservice, Marketing und Vertrieb sind vom Leistungsersteller (Verkehrsunternehmen) zu erbringen und werden vertraglich geregelt. Maßnahmen des Marketings sind immer mit dem RMV, den Aufgabenträgern des ÖPNV im Bedienungsgebiet und den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Erfolgversprochenes Marketing setzt dabei auf eine zielgruppenorientierte Kundenansprache und zielgruppenorientierte Angebote.

##### **Kundencenter**

Das Verkehrsunternehmen, das mehr als 50 % der Verkehrsleistungen in Wetzlar erbringt, hat im Stadtgebiet mindestens ein Kundencenter zu betreiben, das mindestens folgende Leistungen erbringt:

- Fahrplanauskunft/Mobilitätsberatung
- Öffnungszeiten mindestens zwischen 9:00 und 17:00 Uhr an Wochentagen
- Ticketverkauf
- Beratung HandyTicket
- Ticketumtausch (Tarifwechsel)
- Tarifberatung
- Abonnementfragen (Abschluss neuer Abos, Änderungen, Kündigungen, Ersatzchipkarten)
- Bearbeitung von EBE-Fällen (Klärung vor Ort)
- Entgegennahme von Beschwerden und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement
- Weitergabe von Sonderinformationen (Baustellen, Sperrungen)
- Fundsachenmanagement und -ausgabe
- Entgegennahme von Erstattungsanfragen im Rahmen der Mobilitätsgarantie (Entgegennahme von Anträgen und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement)
- Bearbeitung von Reklamationen

Zusätzlich kann über Vertriebspartner eine weitere Möglichkeit des Ticketerwerbs bereitgestellt werden. Die Vertriebspartner sind vom Verkehrsunternehmen auszuwählen, zu schulen, mit Material und Informationen zu versorgen und abzurechnen. Zu den Leistungen der Vertriebspartner gehören:

- Vertrieb des bekannten Ticketsortiments
- Erweiterte Abo-Annahme (bis drei Werkzeuge vor Monatsende)
- Fahrplanauskünfte (auch Ausdruck)
- Verkauf verschiedener KombiTickets

### **Marketing**

Ein einheitliches Corporate Design erhöht den Wiedererkennungswert und das Vertrauen in das Produkt ÖPNV und ist wichtig für die Wahrung eines durchgängigen unverwechselbaren Erscheinungsbildes. Ziel des Corporate Designs ist es, das Verkehrsunternehmen immer als klar erkennbaren Betreiber des ÖPNV in Wetzlar und als Partner innerhalb des RMV zu positionieren. Das Corporate Design findet Anwendung in folgenden Bereichen:

- Fahrzeugen
- Fahrgastinformation/Baustellenkommunikation
- Haltestellen
- Onlinemedien
- Produktwerbung
- Kampagnen
- Interne Kommunikation

### **Ticketvertrieb**

Der Ticketverkauf in den Bussen erfolgt durch das Fahrpersonal. Der Ticketvertrieb wird künftig stärker über das Internet bzw. Smartphones erfolgen. Dafür sind entsprechende Systeme – vorrangig die vom Verkehrsverbund zentral für alle Partner entwickelten und bereitgestellten – dem Kunden anzubieten. Das Verkehrsunternehmen stellt den gesamten Ticketvertrieb sowohl auf herkömmlichem wie auch auf Onlinevertriebswegen sicher.

Neben dem Kundencenter stellt das Verkehrsunternehmen eine telefonische Kundenbetreuung zu den Themen Ticketauskunft, Ticketabos, Fahrplanauskunft, Beschwerden etc. an Wochentagen in der Zeit von 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr zur Verfügung.

## **4.8 Moderne Mobilitätsformen**

Moderne Mobilitätsformen sind bislang in Wetzlar kaum vorhanden. Um die Mobilität zukünftig so attraktiv wie möglich zu gestalten, sollten die Verantwortlichen der Stadt Wetzlar die modernen Formen der Mobilität in das Stadtbild integrieren und so den Einwohnern und Gästen zur Verfügung gestellt werden. Ein wichtiger Bestandteil sind neben CarSharing und BikeSharing auch sogenannte Mobilstationen. Diese werden an Verknüpfungspunkten errichtet und dienen als Umsteigeort zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.

## **4.9 Barrierefreier Haltestellenausbau**

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) 2012 wurde das Gebot der vollständigen Barrierefreiheit im Öffentlichen Personenverkehr erstmals bundesgesetzlich verankert. Die Qualität „Barrierefreiheit“ bezieht sich dabei auf die Aspekte Haltestelleninfrastruktur, Fahrzeuge und Fahrgastinformation. In § 8 Abs. 3 PBefG heißt es:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige

Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Der Begriff des barrierefreien Umbaus orientiert sich an verschiedenen einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen (u.a. Durchführungserlass für Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr zur Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Wiesbaden 2021). Konkret geht es um die Schaffung eines möglichst höhen- und spaltfreien Zugangs von der Aufstellfläche an der Haltestelle in das Fahrzeug, die durch den Einbau von entsprechenden hohen Sonderbordsteinen (sog. „Kasseler Sonderbord“ mit einer Höhe von aktuell mindestens 20 cm) erreicht wird. Daneben sind taktile Leitelemente in Form von genoppten und geriffelten Gehwegplatten-Elementen einzubauen, die sehbehinderten Menschen durch Erasten mit einem Taststock das Auffinden der Haltestelle ermöglichen. Des Weiteren ist auf die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zum Haltestellenbereich durch entsprechend gestaltete Gehwegbereiche, Überquerungshilfen und Bordsteinabsenkungen zu achten. Schließlich sind je nach Art der Haltestelle ggf. ergänzende Maßnahmen wie akustische Fahrtzielansager, Aufzuanlagen oder andere Maßnahmen denkbar. Die Umbaumaßnahmen werden vom Land Hessen mit einer Förderquote von bis zu 85 % gefördert.

In der Stadt Wetzlar wurde erstmals im Jahr 1998 ein Programm zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen aufgelegt. In der Folge wurden in unregelmäßigen Abständen Umbaupakete mit mehreren barrierefrei umzugestaltenden Bushaltestellen realisiert und immer dann, wenn im Rahmen einer grundhaften Straßensanierung auch Haltestellenbereiche betroffen waren, diese barrierefrei umgebaut. Zur Koordination der Umbauplanungen wurde erstmals im Jahr 1999 eine Prioritätenliste der barrierefrei umzubauenden Haltestellen in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Diese Prioritätenliste wurde in den Jahren 2007, 2014 und 2018 fortgeschrieben. Die Prioritätenliste wurde jeweils in enger Abstimmung mit dem Behindertenbeirat der Stadt Wetzlar erstellt.

Schon früh war erkennbar, dass das im PBefG vorgegebene Ziel der Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Stadt Wetzlar zum Stichtag 01.01.2022, genauso wie in praktisch allen anderen deutschen Städten und Gemeinden, nicht erreichbar war. Deshalb wurde bereits im Jahr 2017 ein Maßnahmenkonzept zum barrierefreien Haltestellenumbau in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen, in dem der Umgang mit dieser Perspektive und die weitere Vorgehensweise beschrieben wurde.

Aktuell (Stand Frühjahr 2022) sind von 245 an den Haltestellen im Stadtgebiet vorhandenen Haltepunkten 109 barrierefrei ausgebaut. Fünf Haltepunkte fallen an Landesstraßen außerorts in die Straßenbaulast des Landes Hessen bzw. an Kreisstraßen außerorts in die Straßenbaulast des Lahn-Dill-Kreises. Diese Haltepunkte wurden bereits mit der Straßen- und Verkehrsbehörde Hessen Mobil abgestimmt und werden von dort in den nächsten Jahren umgebaut. 29 Haltepunkte sind für einen Umbau derzeit nicht vorgesehen. Es sind überwiegend Haltepunkte, an denen werktäglich weniger als zehn Fahrgäste ein- und aussteigen und bei denen deshalb ein Umbau aus wirtschaftlicher Abwägung unterbleibt. Daneben gibt es einige Fälle, bei denen ein Einbau des Hochbords nicht möglich ist, weil dahinterliegende Grundstückseinfahrten dann nicht mehr anfahrbar wären. Die betreffenden Haltepunkte werden in einer Liste als Anlage zum Nahverkehrsplan explizit als Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG benannt. Damit bleibt es bei 102 noch barrierefrei

umzubauenden Haltepunkten. Bei Fortführung der bisherigen Vorgehensweise, bei der jährliche Umbauprogramme mit ca. 7-8 Haltepunkten mit einem Investitionsvolumen von jeweils ca. 500.000 € umgesetzt werden, ist damit zu rechnen, dass der barrierefreie Haltestellenumbau in Wetzlar ca. 2035 abgeschlossen werden kann. In Anlage 3 findet sich eine Aufstellung der noch barrierefrei umzubauenden 102 Haltepunkte und derjenigen 29 Haltepunkte, die aus den oben genannten Gründen derzeit für einen barrierefreien Umbau nicht vorgesehen sind.

## 5 Schwachstellenanalyse

Mithilfe der Schwachstellenanalyse können die Unterschiede zwischen der Bestandsanalyse und dem Soll-Zustand mit den definierten Qualitätsstandards ermittelt werden. Für den Soll-Zustand ist zu ermitteln, welche der bereits in den vorherigen Nahverkehrsplänen definierten Maßnahmen umgesetzt wurden. Ebenfalls sollte überprüft werden, ob der bei der Bestandsanalyse festgestellte Istzustand den gesetzlichen Anforderungen genügt.

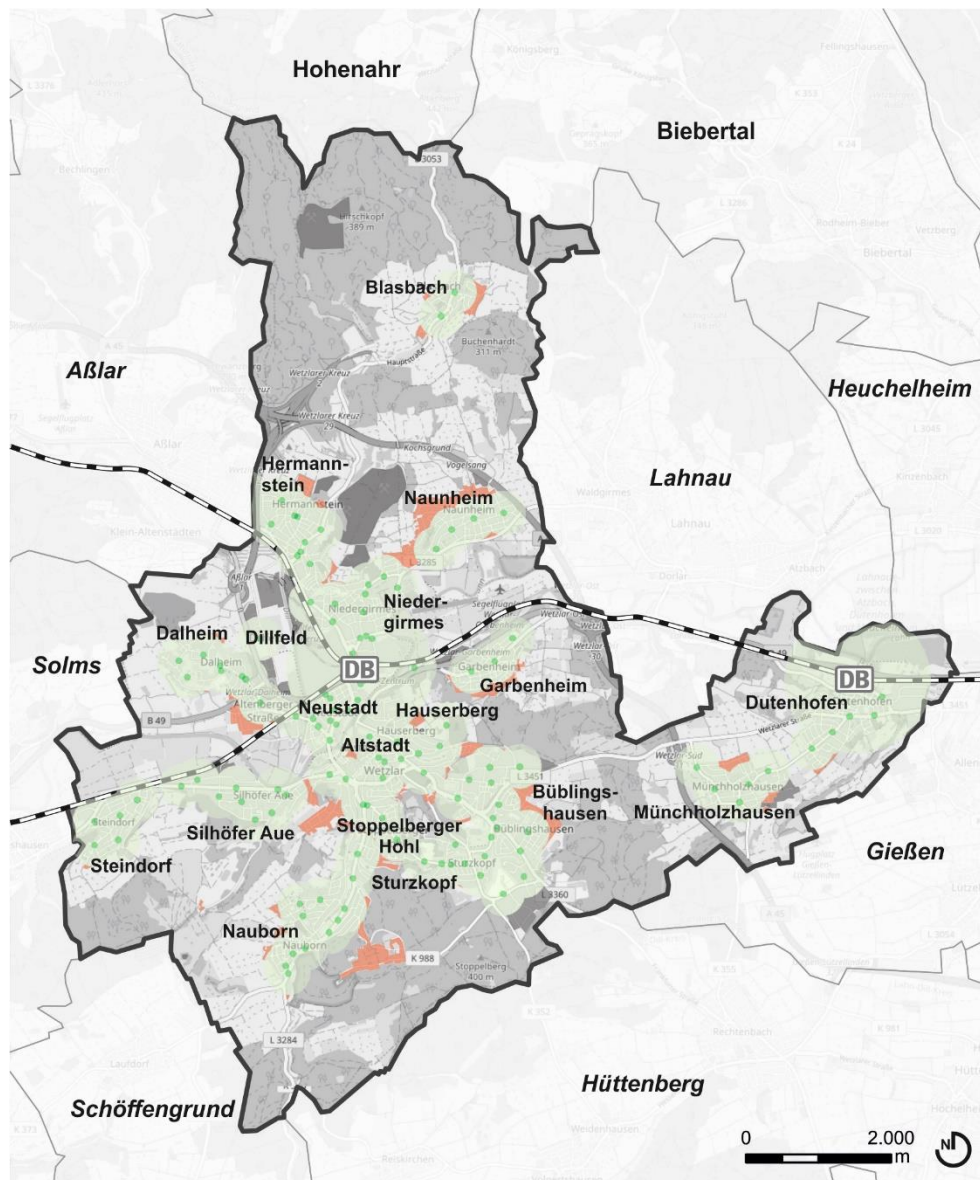
Grundlage der Mängelanalyse des ÖPNV-Angebots ist das Bestandsangebot aus dem Jahr 2019.

Folgende Inhalte werden untersucht:

- Verkehrserschließung
- Verbindungs- und Umsteigequalität (Verkehrsbedienung)
- Beförderungsqualität
- Haltestellenausstattung
- Umsetzung der im Nahverkehrsplan 2014 genannten Maßnahmen

### 5.1 Verkehrserschließung

Die Betrachtung der Erschließungsqualität hat das Ziel, Siedlungsbereiche in Wetzlar zu identifizieren, die nicht ausreichend mit dem ÖPNV erschlossen werden. Eine ausreichende Verkehrserschließung ist gegeben, wenn große Teile eines gewissen Raumes durch ein ÖPNV-Netz bedient werden. Dabei ist die Erreichbarkeit der vorhandenen Bushaltestellen von großer Bedeutung. Die Größe des Einzugsradius der Haltestellen hängt vom jeweiligen Untersuchungsgebiet ab. Für die Stadt Wetzlar ist ein Einzugsradius von 300 m im Busverkehr einzuhalten. Zusätzlich sollten beim Aspekt der Verkehrserschließung die Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte berücksichtigt werden. Für die Stadt Wetzlar wird für eine optimale Erschließung durch die SPNV-Haltepunkte ein Einzugsradius von 1.000 m berücksichtigt. Die Gebiete, die sich nicht innerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen befinden, gelten als schlecht bzw. nicht erschlossen.



**Erschließungsqualität**

- Erschließungslücken Siedlungsflächen
- Erschließungslücken Gewerbeflächen
- Einzugsbereich Bahn (1.000m) / Bus (300m)
- DB Bahnhof / Haltepunkt
- Schienennetz
- Bushaltestelle



büro stadVerkehr

Abb. 5.1-1 Erschließungsqualität

Bei dem 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 Pflingswäldchen (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)
- Kirschenwäldchen (Nauborn)

#### **Gewerbe- und Industriegebiete**

- Bereich Christian-Kremp-Straße/Ernst-Befort-Straße (Gewerbegebiet Hörnsheimer Eck)
- Bereich Industriestraße/Am Rübenmorgen (Gewerbegebiet Dutenhofen)
- Bereich Sudetenstraße (Münchholzhausen)

Auffällig ist der nicht erschlossene Bereich im Norden von Naunheim. Dies liegt daran, dass die weiter nördlich liegenden Straßen aufgrund der Topographie und der engen Kurvenradien nicht für Standardbusse befahrbar sind.

Der Bereich Kirschenwäldchen wird durch zwei Fahrten der Linie 12 an der Haltestelle Kirschenwäldchen angefahren. Aufgrund der geringen Fahrtenanzahl zählt der Bereich jedoch als nicht erschlossen. Dennoch ist hier eine reguläre Bedienung aufgrund des geringen zu erwartenden Fahrgastaufkommens nicht zielführend. Die fehlende Erschließung ist in den oben genannten Bereichen auf eine ungünstige Lage im Siedlungsraum, auf fehlende Durchfahrtsbreiten oder zu geringe Radien für die Befahrung mit Linienbussen zurückzuführen. Dies führt zu kleineren Erschließungslücken, bei denen eine Erschließung nicht ohne wesentlichen Aufwand, wie Umbauten im Straßenraum, Errichtung von Haltestellen oder die Anschaffung kleinerer Fahrzeuge aufgrund der notwendigen Kurvenradien nicht mit vertretbarem Aufwand umsetzbar ist. Zudem ist die Nachfrage in den Bereichen als gering anzusehen.

Eine Erschließung kann hier durch multimodale Angebote und Mobilstationen erfolgen. Insbesondere durch Verknüpfungen des ÖPNV mit dem Radverkehr durch die Errichtung von sicheren Abstellanlagen kann eine Verknüpfung von ÖPNV und Rad erreicht werden und folglich erhöhen sich die Einzugsradien der Haltestellen, die mit dem Fahrrad bei 1,5 km liegen.

Des Weiteren bietet es sich in diesen Räumen an flexible Bedienungsformen einzusetzen. Beispielsweise können durch die Nutzung von kleineren Fahrzeugen im On-Demand-Verkehr auch Siedlungsbereiche bedient werden, die mit dem Standardbus nicht erreicht werden können (vgl. Modul 5).

## **5.2 Verkehrsanbindung**

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 Fahrtzeiten der genutzten Verkehrsmittel, die Zu- und Abgangszeiten zu den Haltestellen und Bahnhöfen sowie die Umsteige- und Wartezeiten an den Ein- und Umstiegshaltestellen.

Um eine Bewertung der derzeitigen Angebotsqualität in Wetzlar durchführen zu können, wurden im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans Reisezeitanalysen durchgeführt. Ziel ist dabei die Überprüfung der Erreichbarkeit von innerstädtischen, aber auch überregionalen Zielen. Die Erreichbarkeit wurde dabei sowohl



für den MIV als auch für den ÖPNV innerhalb des Zeitraums von 7:00 bis 8:00 Uhr an einem Werktag bewertet. Beim MIV wurde die Dauer der schnellsten Verbindung gewählt, beim ÖPNV die jeweils schnellste und direkteste Verbindung, also mit möglichst wenig Umstiegen. Bei der Bewertung wird die benötigte Reisezeit mit dem MIV und dem ÖPNV im Verhältnis zueinander betrachtet. Bei einem Wert von 1,0 ist die Reisezeit mit dem MIV genau so lang wie die benötigte Zeit mit dem ÖPNV. Unter einem Wert von 1,0 wird das Ziel mit dem ÖPNV schneller erreicht als mit dem MIV. Eine Bewertung von maximal 1,5 stellt eine ausreichende Anbindungsqualität mit dem ÖPNV dar.

Für die überregionale Erreichbarkeit wurde für die direkt an Wetzlar angrenzenden Städte und Gemeinden eine zentrale Haltestelle ausgewählt. Auch für die innerstädtischen Verbindungen wurde für die einzelnen Stadtteile jeweils eine zentrale Haltestelle ausgewählt. Für eine genauere Bewertung der Anbindungsqualität wurden die Haltestellen Wetzlar Bahnhof/ZOB und Wetzlar Leitzplatz ausgewählt.

In Abb. 5.3-1 ist die Erreichbarkeitsanalyse mit überregionalen Zielen dargestellt. Gießen, Aßlar und Solms werden ausgehend vom Bahnhof in Wetzlar mit dem ÖPNV schneller erreicht, als mit dem MIV. Dies liegt vor allem an der bestehenden Bahnverbindung. Die Gemeinde Schöffengrund kann ebenfalls mit einer ausreichenden Anbindungsqualität erreicht werden. Die Anbindung an die Gemeinden Braunfels und Lahнау mit dem ÖPNV beträgt nahezu die doppelte Reisezeit, die mit dem MIV benötigt wird. Die Gemeinde Hüttenberg (Hörnsheim/Hochelheim) kann lediglich mit einem Umstieg und mit einer mehr als doppelt so hohen Reisezeit, wie mit dem MIV, erreicht werden.

Überregionale Erreichbarkeit: Ausgangshaltestelle Wetzlar Bahnhof/ZOB				
Ziel	MIV (in Min.)	ÖPNV (in Min.)	Anzahl Um- stiege ÖPNV	Bewertung
Gießen (Bahnhof)	19	9	0	0,5
Aßlar (Bahnhof)	10	3	0	0,3
Solms (Burgsolms Bf.)	13	7	0	0,5
Braunfels (Busbahnhof)	19	34	0	1,8
Schöffengrund (Steinstraße)	18	24	0	1,3
Hüttenberg (Hauptstraße)	14	31	1	2,2
Lahnau (Dorlar Rathaus)	9	16	0	1,8
<b>Bewertung (Reisezeitvergleich: ÖPNV zu MIV)</b>				
Betrachtungszeitraum: 07:00 bis 08:00 Uhr morgens werktags (Mo-Fr)				
Reisezeit ÖPNV/MIV bis 1,5				
Reisezeit ÖPNV/MIV zwischen 1,5 und 2,0				
Reisezeit ÖPNV/MIV über 2,0				

Abb. 5.3-1 Erreichbarkeitsanalyse überregionaler Ziele

Vom Bahnhof in Wetzlar können alle Stadtteile umstiegsfrei erreicht werden (Abb. 5.3-2). Lediglich drei der untersuchten Verbindungen liegen über dem Wert von 1,5. Die Stadtteile Steindorf, Münchholzhausen und Hermannstein können mit dem ÖPNV lediglich mit einer nahezu doppelten Reisezeit im Vergleich zur Reisezeit mit dem MIV erreicht werden.

Innerstädtische Erreichbarkeit: Ausgangshaltestelle Wetzlar Bahnhof/ZOB				
Ziel	MIV (in Min.)	ÖPNV (in Min.)	Anzahl Um- stiege ÖPNV	Bewertung
Steindorf (Kirchplatz)	11	19	0	1,7
Nauborn (Bergstraße)	12	17	0	1,4
Naunheim (Schulplatz)	9	8	0	0,9
Münchholzhausen (Gießener Str.)	10	18	0	1,8
Dutenhofen (Bahnhof)	9	5	0	0,6
Garbenheim (Bahnhofstraße)	5	5	0	1,0
Blasbach (Bechlinger Str.)	12	11	0	0,9
Hermannstein (Kirche)	6	10	0	1,7
Dalheim (Schwalbengraben)	7	9	0	1,3
<b>Bewertung (Reisezeitvergleich: ÖPNV zu MIV)</b>				
Betrachtungszeitraum: 07:00 bis 08:00 Uhr morgens werktags (Mo-Fr)				
Reisezeit ÖPNV/MIV bis 1,5				
Reisezeit ÖPNV/MIV zwischen 1,5 und 2,0				
Reisezeit ÖPNV/MIV über 2,0				

Abb. 5.3-2 Erreichbarkeitsanalyse innerstädtischer Ziele

Die überregionale Erreichbarkeit wurde ebenfalls von der Haltestelle Leitzplatz in Wetzlar analysiert (Abb. 5.3-3). Fast bei jeder Verbindung ist ein Umstieg notwendig, der die Reisezeit verlängert und aus welchem ein weiterer Unsicherheitsfaktor resultiert. Die Erreichbarkeit der Gemeinden Braunfels und Lahnau mit dem ÖPNV ist lediglich mit einer höheren Reisezeit, als zu den anderen angrenzenden Gemeinden gegeben. Braunfels kann, ebenso wie Schöffengrund, umsteigefrei erreicht werden. Nach Braunfels sind die die Reisezeiten zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr etwas höher, da zusätzliche Haltestellen (Burgsolms Bahnhof und Burgsolms Gesamtschule) angefahren werden.

Überregionale Erreichbarkeit: Ausgangshaltestelle Wetzlar Leitzplatz				
Ziel	MIV (in Min.)	ÖPNV (in Min.)	Anzahl Um- stiege ÖPNV	Bewertung
Gießen (Bahnhof)	27	18	1	0,7
Aßlar (Bahnhof)	15	14	1	0,9
Solms (Burgsolms Bf.)	13	18	1	1,4
Braunfels (Busbahnhof)	17	41	0	2,4
Schöffengrund (Steinstraße)	12	18	0	1,5
Hüttenberg (Hauptstraße)	18	24	1	1,3
Lahnau (Dorlar Rathaus)	16	26	1	1,6
<b>Bewertung (Reisezeitvergleich: ÖPNV zu MIV)</b>				
Betrachtungszeitraum: 07:00 bis 08:00 Uhr morgens werktags (Mo-Fr)				
Reisezeit ÖPNV/MIV bis 1,5				
Reisezeit ÖPNV/MIV zwischen 1,5 und 2,0				
Reisezeit ÖPNV/MIV über 2,0				

Abb. 5.3-3 Erreichbarkeitsanalyse überregionaler Ziele (Wetzlar Leitzplatz)

In Abb. 5.3-4 ist die innerstädtische Erreichbarkeit, ausgehend von der Haltestelle Wetzlar Leitzplatz, dargestellt. Bei einigen Verbindungen ist ein Umstieg notwendig, jedoch ist die Differenz der Reisezeiten zwischen MIV und ÖPNV trotz des Umstiegs sehr gering. Die Stadtteile Dutenhofen und Dalheim sind von der Haltestelle Leitzplatz aus lediglich mit ungefähr der doppelten Reisezeit im Vergleich zum MIV erreichbar. Die Verbindung von der Haltestelle Leitzplatz zur Haltestelle Kirchplatz in Wetzlar-Steindorf weist die schlechteste Bewertung bei der innerstädtischen

Erreichbarkeit auf. Dies liegt unter anderem daran, dass die Linie 10 im Vergleich zum MIV die beiden Haltestellen nicht über den direkten Weg miteinander verbindet, sondern auch die Bereiche abseits der Braunfelder Straße bedient.

Innerstädtische Erreichbarkeit: Ausgangshaltestelle Wetzlar Leitzplatz				
Ziel	MIV (in Min.)	ÖPNV (in Min.)	Anzahl Um- stiege ÖPNV	Bewertung
Steindorf (Kirchplatz)	5	12	0	2,4
Nauborn (Bergstraße)	7	9	0	1,3
Naunheim (Schulplatz)	14	18	1	1,3
Münchholzhausen (Gießener Str.)	13	16	0	1,2
Dutenhofen (Bahnhof)	15	28	0	1,9
Garbenheim (Bahnhofstraße)	11	12	1	1,1
Blasbach (Bechlinger Str.)	17	19	1	1,1
Hermannstein (Kirche)	12	17	0	1,4
Dalheim (Schwalbengraben)	8	16	1	2,0

**Bewertung (Reisezeitvergleich: ÖPNV zu MIV)**  
 Betrachtungszeitraum: 07:00 bis 08:00 Uhr morgens werktags (Mo-Fr)

	Reisezeit ÖPNV/MIV bis 1,5
	Reisezeit ÖPNV/MIV zwischen 1,5 und 2,0
	Reisezeit ÖPNV/MIV über 2,0

Abb. 5.3-4 Erreichbarkeitsanalyse innerstädtischer Ziele (Wetzlar Leitzplatz)

### 5.3 Umsetzung der im Nahverkehrsplan 2014 genannten Maßnahmen

Ein weiterer Bestandteil der Schwachstellenanalyse ist die Betrachtung der Maßnahmen, welche im Nahverkehrsplan 2014 im Angebotskonzept festgelegt wurden. Für jede Maßnahme folgt eine kurze Erläuterung und der Stand der Umsetzung. Es wird damit einhergehend eine kurze Bewertung abgegeben, ob die jeweilige Maßnahme bereits umgesetzt wurde und wenn ja, ob die gewünschte Wirkung erreicht werden konnte. Falls eine Maßnahme nicht umgesetzt wurde, wird geprüft, warum dies der Fall ist und ob eine weitere Verfolgung dieser Maßnahme sinnvoll ist. Die Überprüfung der Maßnahmen aus dem letzten Nahverkehrsplan für die Stadt Wetzlar ist eine weitere Grundlage für die Erstellung des Angebotskonzepts des aktuellen Nahverkehrsplans.

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 1a	Führung der Linie 11 über Spilburg und Leitzpark; Einrichtung von neuen Haltestellen "Henri-Duffaut-Straße" und "Am Leitzpark"	Die Maßnahme wurde umgesetzt. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 fährt die Linie 11 (Wetzlar-Münchholzhausen-Dutenhofen-Gießen) vom Blankenfeld her über den Gewerbepark Spilburg und die Straße Am Leitzpark.

Die Umsetzung hat sich bewährt, wie die in 2017 erfolgte Evaluierung der Maßnahme nachgewiesen hat. Die Nutzung durch die Fahrgäste ist gut. Das Fahrgastpotenzial hat sich durch den Neubau des Abschnitts Leitzpark III mit Hotel und durch die zunehmende Schülerzahl an der Friedrich-Wilhelm-Raiffeisen-Schule im Gewerbepark Spilburg erhöht.

➔ **Kein weiterer Handlungsbedarf**

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 1b	Führung der Linie 11 über den Bahnhof Wetzlar-Dutenhofen; Einrichtung von neuen Haltestellen "Bahnhof Dutenhofen" und "Wellergasse"	Die Maßnahme wurde umgesetzt. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 fährt die Linie 11 (Wetzlar-Münchholzhäuser-Dutenhofen-Gießen) in Dutenhofen über die Wellergasse und zum Bahnhof Dutenhofen.

Die Umsetzung hat sich bewährt. Zahlreiche Fahrgäste, darunter vor allem auch Senioren, nutzen die Haltestelle "Wellergasse" zum Erreichen der Nahversorger im Bereich Industriestraße/Wellergasse. Auch die Haltestelle am Bahnhof Dutenhofen wird gut genutzt. Die Fahrgastzahlen im SPNV am Bahnhof Dutenhofen haben sich kontinuierlich erhöht.

➔ **Kein weiterer Handlungsbedarf**

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 2	Bessere Koordination der Abfahrtszeiten der Linie 10 in Steindorf in Richtung Bahnhof/ZOB mit der Linie 185	Die Maßnahme wurde umgesetzt. Die Abfahrtszeiten der Linien 10 und 185 in Steindorf sind seit dem Fahrplanwechsel 2015 in Richtung Bahnhof/ZOB optimiert.

Zwar ist die Koordination der Linien 10 und 185 in Steindorf bei der Abfahrt in Richtung Bahnhof/ZOB optimiert. Allerdings tritt das frühere Problem jetzt noch intensiver ab Bahnhof/ZOB in Richtung Steindorf auf, da die beiden Linien ganz kurz hintereinander abfahren. Hier ist eine Verbesserung anzustreben.

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 3	Bessere Koordination der Abfahrtszeiten der Linie 14 in Nauborn in Richtung Bahnhof/ZOB mit der Linie 170	Die Maßnahme wurde bislang nicht umgesetzt.

Bislang erfolgte keine Änderung der Taktlage der Linie 14, da diese umlaufmäßig in Abhängigkeiten mit anderen Linien steht. Hier ist weiterhin eine Verbesserung anzustreben.

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 4	Barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen; barrierefreier Ausbau von jährlich mindestens vier Haltepunkten; Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs/Zeitplans zum vollständigen barrierefreien Ausbau	Die Maßnahme wurde umgesetzt. Im Zeitraum zwischen 2015 und 2022 wurden jährlich im Schnitt ca. 7 Haltestellen barrierefrei umgestaltet. Im Juni 2017 wurde von der Stadtverordnetenversammlung das Maßnahmenkonzept zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau beschlossen.

Stand März 2022 wurden von aktuell 245 Haltepunkten im Stadtgebiet Wetzlar 109 barrierefrei umgebaut. 29 Haltepunkte werden im neuen Nahverkehrsplan als nicht umbaugerecht festgelegt. Fünf Haltepunkte liegen in der Straßenbaulast des Landes Hessen oder des Lahn-Dill-Kreises. Damit verbleiben 102 Haltepunkte in der

Straßenbaulast der Stadt Wetzlar, die in den kommenden Jahren noch barrierefrei umzubauen sind.

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 5	Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) auf der Achse Bahnhof/ZOB-Buderusplatz-Leitzplatz	Die Maßnahme wurde bislang nicht umgesetzt.

Beim Neubau der Fahrgastinformationsanzeiger am neuen ZOB in Wetzlar stand die Datenlieferung mit dynamischen Informationen (Echtzeitdaten bzw. Prognosedaten) noch nicht zur Verfügung, da die Busse der Wetzlarer Verkehrsbetriebe noch nicht über die entsprechende Technik verfügten. Deshalb wurde auch die Ausstattung weiterer Haltepunkte mit DFI-Anzeigern zunächst zurückgestellt. Seit Dezember 2020 wird das DFI-System am ZOB mit Verspätungsinformationen der Stadtbusse versorgt. Die Ausstattung weiterer Innenstadt-Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen mit DFI-Anzeigern soll nunmehr umgesetzt werden. In dem VLUID-Förder-Projekt zur Implementierung digitaler Verkehrsinformationssysteme wurden Mittel für weitere DFI-Anzeiger berücksichtigt.

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 6	Einrichtung eines Fahrgastbeirats	Die Maßnahme wurde umgesetzt. Der gemeinsame Fahrgastbeirat für den Lahn-Dill-Kreis und die Stadt Wetzlar ist seit Dezember 2013 tätig.

Die Maßnahme hat sich bewährt. Der Fahrgastbeirat bietet eine sinnvolle Plattform zur Einbringung der Interessen der Fahrgäste und der besonderen Fahrgastgruppen der Mobilitätseingeschränkten, Senioren, Frauen und Schüler in den Prozess der Organisation des ÖPNV durch die ÖPNV-Aufgabenträger Lahn-Dill-Kreis und Stadt Wetzlar.

➔ **Kein weiterer Handlungsbedarf**

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 7	Erweiterung des Bürgerbusangebots auf weitere Stadtteile	Im Frühjahr 2016 wurde im Stadtteil Nauborn ein weiteres Einkaufsbusangebot eingerichtet.

Die bisherigen Bürgerbusangebote haben sich bewährt. Die Nutzung ist auf niedrigem Niveau stabil.

➔ **Kein weiterer Handlungsbedarf**

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 8	Anbindung von Naunheim über den Bahnhof/ZOB hinaus an die Innenstadt	Die Maßnahme wurde anlässlich der Neuvergabe der Linie 24 (Gießen-Wetzlar) im Jahr 2017 geprüft und durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung abgelehnt. Gründe waren die geringe Fahrgastnachfrage für eine solche Maßnahme und die dadurch unverhältnismäßig hohen Kosten für die Schaffung einer solchen Verbindung.

Die Maßnahme wird im Nahverkehrsplan 2022 erneut bewertet.

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 9	Neukonzept des Spätverkehrs auf der Linie 007; Ausweitung des Spätverkehrs am Wochenende	Das im Nahverkehrsplan 2014 vorgeschlagene neue Konzept für die Linie 007 wurde in dieser Form nicht umgesetzt. Stattdessen wurde die Linie 007 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 durch zusätzliche späte Fahrten auf allen Buslinien ersetzt.

Die Einrichtung von späten Fahrten auf allen Buslinien hat sich bewährt, da dieses Angebot für den Fahrgast verständlicher und komfortabler ist als die vorher existierende Linie 007. Allerdings sind weitere Verbesserungen im Spätverkehr erforderlich.

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 10	Verkürzung des Taktes auf den Linien 12/13 und 16 von 20 auf 15 Minuten	Die Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Allerdings wurde in zwei Schritten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 und 2020 die neue Linie 15 (Bahnhof/ZOB-Spilburg-Büblingshausen-Krankenhaus) eingerichtet, die zunächst werktags stündlich und nunmehr im 30-Minuten-Takt verkehrt.

Die Maßnahme hat sich bewährt. Durch die Linie 15 wird die wichtigste Wetzlarer Buslinie 12 entlastet und pünktlicher. Auf der Achse Bahnhof/ZOB-Büblingshausen-Krankenhaus besteht damit werktags tagsüber eine Taktverdichtung von bislang drei auf nunmehr fünf Fahrten je Stunde.

Maßnahme NVP 2014	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Maßnahme 11	Anpassung der Wochenendbedienung an das Anforderungsprofil	Die Maßnahme wurde bislang nicht umgesetzt.

Die Verbesserung der Wochenendbedienung mit verlässlichem Takt und Umsteigemöglichkeiten ist weiterhin anzustreben.

## 6 Angebotskonzept/Maßnahmenkonzept

### 6.1 Grundlagen und Ziele

Das Angebotskonzept stellt das Grundangebot des ÖPNV in Wetzlar für die Laufzeit des Nahverkehrsplans dar. Dabei sind alle aktuell relevanten gesamtstädtischen Konzepte, aber auch räumlich beschränkte Konzepte und Planungen, die auch den ÖPNV betreffen, zu berücksichtigen. Dazu gehören das integrierte Handlungskonzept Stadtumbaugebiet „Quartiere an der Lahn“, die Verlegung der Hochstraße B 49, aber auch das Rad- und Fußverkehrskonzept der Stadt Wetzlar (Schnittstellen) oder der Rahmenplan Bahnhofstraße. Die in der Schwachstellenanalyse aufgezeigten Mängel sollen durch das Angebotskonzept möglichst behoben werden. Auch das dem Nahverkehrsplan übergeordnete Planwerk ISEK 2012 fordert ein dichtes ÖPNV-Netz mit über die Innenstadt gut verteilten und zu erreichenden Haltepunkten sowie einer hohen Taktfrequenz (auch bis in die späten Abendstunden) zur Verkehrsentslastung der Innenstadt.<sup>22</sup>

Auch das Land Hessen verfolgt mit den Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz das Ziel der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den hessischen Gemeindegebieten. Dazu gehört die Entwicklung verkehrsträgerübergreifender Mobilitätsprodukte, die Förderung verkehrstechnischer Innovation und des ÖPNV auf Schiene und Straße in Hessen sowie der Erhalt und der bedarfsgerechte Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.<sup>23</sup>

Nicht zuletzt ergibt sich auch aus bundespolitischen Zielsetzungen (u.a. Nationale Klimaschutzinitiative der Bundesregierung) die Stärkung des Umweltverbundes, also die Erhöhung der Mobilitätsanteile nicht nur des ÖPNV, sondern auch des Fuß- und Radverkehrs.

Dafür sprechen auch die Schaffung einer sozialverträglichen, sicheren, zuverlässigen und kostengünstigen Mobilität, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadtteilen und Nebenzentren mit dem Umweltverbund, sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Zusätzlich soll eine Erhöhung der Freizeitqualität und Gesundheit durch klimafreundliche Mobilität erreicht werden. Generell sollen neue und innovative Mobilitätsangebote mit dem ÖPNV verknüpft oder in diesen integriert werden. Zudem muss eine Optimierung der Auslastung von bestehenden Mobilitätsangeboten und der Infrastruktur vorgenommen werden. Sinnvoll ist dies nicht zuletzt auch, um eine Effizienzsteigerung zu erreichen. Notwendig ist zudem die lokale und regionale Vernetzung der Akteure, um integrierte und kooperative Planungen vornehmen zu können.

Grundlage für das Angebotskonzept ist das bestehende Liniennetz. Dieses weist jedoch von Montag bis Freitag keine durchgehend einheitlichen Taktungen auf. Insbesondere in den Abendstunden bestehen auf verschiedenen Linien Bedienungslücken. Am Samstag liegt überwiegend ein 60'-Takt vor, der aber nicht von allen Linien durchgehend gefahren wird. Zudem bestehen samstags in den Abendstunden (Linien 11, 12, 13, 14 und 16) Bedienungslücken. An Sonn- und Feiertagen ist kein durchgehender Takt erkennbar. Das Angebotskonzept beinhaltet daher eine Weiterentwicklung des bestehenden Liniennetzes und weist dabei eine Taktsymmetrie und einprägsame Taktfolgen auf.

<sup>22</sup> Innenstadtentwicklungskonzept ISEK - ZUKUNFT TRIFFT TRADITION (2012)

<sup>23</sup> Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (26.04.2021)

Aufbauend auf das bestehende Liniennetz sind verschiedene Module zur Behebung der Mängel des bestehenden Netzes, als Reaktion auf städtebauliche Veränderungen und zur Angebotsausweitung vorgesehen.

## 6.2 Module des Angebotskonzeptes

Das Konzept besteht aus fünf Grundmodulen, die einzeln umgesetzt werden können. Bestimmte Module bauen aufeinander auf und sind nur in der entsprechenden Umsetzungsreihenfolge sinnvoll. Das künftig angestrebte Verkehrsangebot ist in den Liniensteckbriefen der Stadtbuslinien in Anlage 1 zum Nahverkehrsplan dargestellt.

<b>Modul 1</b>	<b>Verstärkung an Werktagen</b>
	Verstärkung des Fahrtenangebots an Werktagen
<b>Modul 2</b>	<b>Verstärkungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen</b>
a)	Verstärkung über alle Linien an Samstagen
b)	Verstärkung an Sonn- und Feiertagen
c)	Fahrtenangebot der Linie 10 an Sonntagen
<b>Modul 3</b>	<b>Altstadtlinie (Citybus)</b>
a)	Integration des Citybusses als Altstadtlinie in den Linienverkehr
b)	Verlängerung des Fahrtenangebots der Altstadtlinie (Citybus) am Samstag im 30'-Takt bis 18:00 Uhr
c)	Altstadtlinie (Citybus) mit zusätzlichem Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen zwischen 10:00 und 18:00 Uhr
<b>Modul 4</b>	<b>Änderungen einzelner Linien</b>
a)	Anbindung der neuen Theodor-Heuss-Schule in der Sportparkstraße
b)	Anbindung der Stadtteile Naunheim und Blasbach an den Stadtbusverkehr
<b>Modul 5</b>	<b>Flexible Bedienungsformen</b>
	Angebotsergänzung durch flexible Bedienungsformen

Abb. 6.2-1 Module Konzept NVP Wetzlar<sup>24</sup>

Nachfolgend werden die Module mit Inhalt, Fahrtenangebot und Mehrktaufwand aufgeführt. Anschließend erfolgt eine Umsetzungsempfehlung.

<b>Modul 1</b>	<b>Verstärkung an Werktagen</b>
	Verstärkung des Fahrtenangebots an Werktagen

<b>Modul 1</b>
Verstärkung des Fahrtenangebots an Werktagen
Das Modul 1 beinhaltet die Verstärkung des Verkehrs an Werktagen. Dazu gehört insbesondere eine regelmäßige Bedienung in den Abendstunden und die Schließung von Taktlücken.
Zusätzlich werden die Linien 17 und 18 getrennt. Linie 17 bedient dabei den Streckenabschnitt zwischen Wetzlar Bahnhof/ZOB und Garbenheim Wannsweg. Der Linienweg zwischen Wetzlar Bahnhof/ZOB und Neuer Friedhof wird zwischen 9:00 Uhr und 18:00 Uhr durch 6 Fahrtenpaare der Linie 18 bedient. Die Linie 13 bietet zwischen Aßlar Freizeitbad und Bahnhof/ZOB von Montag bis Freitag nur zwischen 20:00 Uhr und 24:00 Uhr Fahrten im 60'-Takt an. Damit wird das Angebot der Linie 12, die zwischen 20:00 und 24:00 Uhr im 60'-Takt fährt, verstärkt.

<sup>24</sup> Nicht berücksichtigt sind in allen Modulen Schülerverkehr und Verstärkerfahrten.



Das Fahrtenangebot der Linie 11 zwischen Dutenhofen Bahnhof und Johanneskirche in Gießen bietet in der morgendlichen SVZ einen 60'-Takt an und in der HVZ einen 30'-Takt. Hier sollten Gespräche mit der Stadt Gießen geführt werden, ob ein Interesse und die Bereitschaft zur Kostenübernahme für ein regelmäßiges Angebot, wie es auf dem Streckenabschnitt zwischen Wetzlar Bahnhof/ZOB und Dutenhofen Bahnhof gefahren wird, besteht.

Modul 1		Fahrtenangebot		
Linie	Linienverlauf	Grundtakt Bestandsangebot Mo-Fr	Grundtakt Mo-Fr	Mehraufwand Buskm/a
10	Bahnhof/ZOB – Steindorf, Schulstraße	60'-Takt	60'-Takt	+12.000
11	Bahnhof/ZOB – Gießen, Johanneskirche	30'-Takt	30'-Takt	+15.800
12	Aßlar, Freizeitbad – Bahnhof/ZOB – Krankenhaus	20'-Takt	20'-Takt	+6.900
13	Aßlar, Freizeitbad Bahnhof/ZOB – Krankenhaus	20'-Takt	20'-Takt	+4.600
14	Bahnhof/ZOB – Nauborn, Gänsweide	30'-Takt	30'-Takt	+10.800
15	Krankenhaus – Bahnhof/ZOB	30'-Takt	30'-Takt (7:00 bis 17:00 Uhr)	-
16	Bahnhof/ZOB – Dalheim	20'-Takt	20'-Takt	+4.700
17	Bahnhof/ZOB – Garbenheim	30'-Takt	30'-Takt	
18	Bahnhof/ZOB – Neuer Friedhof	unregelmäßiger 120'-Takt	120'-Takt (8:00 bis 20:00 Uhr)	0
<b>Mehraufwand Modul 1</b>				<b>54.800</b>

Modul 2	Verstärkungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen
a)	Verstärkung über alle Linien an Samstagen

Das Modul 2a beinhaltet die Verbesserung des Angebots an Samstagen. Dabei werden vor allem auf den Linien 10, 11, 12, 13, 14, 16 und 17 zusätzliche Fahrtenpaare in den Abendstunden geschaffen.

Es beinhaltet kein Angebot der Linie 15 am Samstag und die Linie 11 fährt auf dem Abschnitt Dutenhofen Bahnhof bis Gießen, Johanneskirche nur bis 19:00 Uhr.

Linie 17 und 18 verkehren auf dem gleichen Linienweg wie in Modul 1 (Linie 17 zwischen Wetzlar Bahnhof/ZOB und Garbenheim Wannsweg, Linie 18 zwischen Wetzlar Bahnhof/ZOB und Neuer Friedhof).

Modul 2 a)		Fahrtenangebot		
Linie	Linienverlauf	Grundtakt Bestandsangebot Samstag	Grundtakt Samstag	Mehrauf- wand Buskm/a
10	Bahnhof/ZOB – Steindorf, Schulstraße	60'-Takt	60'-Takt	+6.400
11	Bahnhof/ZOB – Gießen, Johan- neskirche	60'-Takt	60'-Takt	+2.400
12	Aßlar, Freizeitbad – Bahn- hof/ZOB – Krankenhaus	60'-Takt	60'-Takt	+2.900
13	Aßlar, Freizeitbad – Bahn- hof/ZOB – Krankenhaus	60'-Takt	60'-Takt	+1.100
14	Bahnhof/ZOB – Nauborn, Gänsweide	60'-Takt	60'-Takt	+300
15	Krankenhaus – Bahnhof/ZOB	-	-	-
16	Bahnhof/ZOB – Dalheim	60'-Takt	60'-Takt	-1.000
17	Bahnhof/ZOB – Garbenheim	60'-Takt	60'-Takt	
18	Bahnhof/ZOB – Neuer Friedhof	unregelmäßiger 120'-Takt	120'-Takt (8:00 bis 20:00 Uhr)	+1.100
<b>Mehraufwand Modul 2a</b>				<b>+13.200</b>

Modul 2	Verstärkungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen
b)	Verstärkung an Sonn- und Feiertagen

Das Modul 2b beinhaltet die Verbesserung des Angebots an Sonn- und Feiertagen. Dabei werden insbesondere auf den Linien 12 und 13 deutlich mehr Fahrten im Linienverlauf über den ganzen Tag verteilt angeboten. Auch die Linie 11 erhält 5 Fahrtenpaare mehr. Die Linie 14 kann vor 11:00 Uhr morgens und nach 18:00 Uhr gestärkt werden. Die Linie 16 wird in den Abendstunden gestärkt und die Linie 17 verändert die Anzahl der Fahrten auf dem Abschnitt zwischen Garbenheim Wannsweg und Bahnhof/ZOB nicht, erhält dafür aber einen durchgehenden 120'-Takt.

Das Modul beinhaltet kein Angebot der Linie 15 an Sonn- und Feiertagen und die Linie 13 fährt auf dem Abschnitt Dutenhofen Bahnhof bis Gießen, Johanneskirche nur mit zwei Fahrtenpaaren pro Tag.

Modul 2 b)		Fahrtenangebot		
Linie	Linienverlauf	Grundtakt Bestandsangebot Sonntag	Grundtakt Sonn- und Feiertag	Mehraufwand Buskm/a
10	Bahnhof/ZOB – Steindorf, Schulstraße	-	-	-300 <sup>25</sup>
11	Bahnhof/ZOB – Gießen, Johanneskirche	ohne Takt	120'-Takt	+8.100
12	Aßlar, Freizeitbad – Bahnhof/ZOB – Krankenhaus	ohne Takt	60'-Takt	+14.500
13	Aßlar, Freizeitbad – Bahnhof/ZOB – Krankenhaus	ohne Takt	60'-Takt	+13.300
14	Bahnhof/ZOB – Nauborn, Gänsweide	120'er-Takt + V	60'-Takt	+3.400
15	Krankenhaus – Bahnhof/ZOB	-	-	-
16	Bahnhof/ZOB – Dalheim	60'-Takt	60'-Takt	+600
17	Bahnhof/ZOB – Garbenheim	ohne Takt	120'-Takt	
18	Bahnhof/ZOB – Neuer Friedhof	ohne Takt	120'-Takt (8:00 bis 20:00 Uhr)	+2.300
<b>Mehraufwand Modul 2b</b>				<b>41.900</b>

<b>Modul 2</b>	<b>Verstärkungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen</b>
c)	Fahrtenangebot der Linie 10 an Sonntagen

Das Modul 2b beinhaltet ein zusätzliches Fahrtenangebot der Linie 10 am Sonntag zwischen 7:00 Uhr und 24:00 Uhr im 120'-Takt mit insgesamt 9 Fahrtenpaaren. Der Buskm-Aufwand für dieses Angebot beträgt 5.700 Buskm/a.

Modul 2 c)		Fahrtenangebot	
Linie	Linienverlauf	Grundtakt So	Mehraufwand Buskm/a
10	Bahnhof/ZOB – Steindorf	120'-Takt (7:00 bis 24:00 Uhr)	+5.700

<b>Modul 3</b>	<b>Altstadtlinie (Citybus)</b>
a)	Integration des Citybusses als Altstadtlinie in den Linienverkehr

Das Modul 3a beinhaltet die Aufnahme des Citybusses in das Stadtbusnetz als Altstadtlinie. Derzeit ist der Citybus nicht Bestandteil des Stadtbusnetzes und fährt im Marktverkehr zwischen Bahnhof/ZOB und Altstadt in Wetzlar im 30'-Takt. Die neue Altstadtlinie verkehrt werktags zwischen 7:00 Uhr und 18:00 Uhr im 30'-Takt im Einrichtungsverkehr. Hierbei wird das Fahrtenangebot gegenüber dem heutigen Angebot um zwei Stunden erweitert. Die Bedienung erfolgt mit einem 9-Meter-Bus. Samstags wird ein 30'-Takt zwischen 10:00 Uhr und 16:00 Uhr angeboten. Auch hier ist eine Verlängerung des Fahrtenangebots um eine Stunde vorgesehen. Mit der Umsetzung des Moduls entsteht der Buskm-Aufwand des Citybusses folglich im Stadtbusnetz und daher entsteht dort ein Mehraufwand von 28.300 Buskm/a.

Linie	Linienverlauf	Fahrtenangebot					
		Grundtakt Mo-Fr	Mehraufwand Buskm/a	Grundtakt Samstag	Mehraufwand Buskm/a	Grundtakt So	Mehraufwand Buskm/a

<sup>25</sup> Der negative Mehraufwand ergibt sich aufgrund des Entfalls einer Fahrt der Linie 10 am Sonntag morgen

<b>Altstadtlinie</b>	Bahnhof/ZOB – Bahnhof/ZOB (Ringlinie im Einrichtungsverkehr)	30'-Takt (10:00-20:00 Uhr)	24.700	30'-Takt (10:00-16:00 Uhr)	3.600	-	-
<b>Buskmehraufwand/a Modul 3a</b>							28.300

<b>Modul 3</b>	<b>Altstadtlinie (Citybus)</b>
b)	Verlängerung des Fahrtenangebots der Altstadtlinie (Citybus) am Samstag im 30'-Takt bis 18:00 Uhr

Das Modul 3b beinhaltet Verlängerung der Fahrtzeiten der Altstadtlinien von 16:00 Uhr auf 18:00 Uhr. Voraussetzung ist dabei die Umsetzung von Modul 3a. Dabei wird der 30'-Takt im Einrichtungsverkehr beibehalten. Ziel ist die Stärkung der Altstadt am Samstag in den Abendstunden. Mit der Umsetzung des Moduls entsteht ein Mehraufwand von 1.000 Buskm/a.

Modul 3 b)		Fahrtenangebot	
Linie	Linienverlauf	Grundtakt Samstag	Mehraufwand Buskm/a
<b>Altstadtlinie (Citybus)</b>	Bahnhof/ZOB – Bahnhof/ZOB (Ringlinie im Einrichtungsverkehr)	30'-Takt (10:00 bis 18:00 Uhr)	+1.000

<b>Modul 3</b>	<b>Altstadtlinie (Citybus)</b>
c)	Altstadtlinie (Citybus) mit zusätzlichem Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen zwischen 10:00 und 18:00 Uhr

Modul 3 c)		Fahrtenangebot	
Linie	Linienverlauf	Grundtakt So	Mehraufwand Buskm/a
<b>Altstadtlinie (Citybus)</b>	Bahnhof/ZOB – Bahnhof/ZOB (Ringlinie im Einrichtungsverkehr)	60'-Takt (10:00 bis 18:00 Uhr)	+2.400

Das Modul 3c beinhaltet Fahrten der Altstadtlinien auch am Sonntag. Vorgesehen ist hier ein 60'-Takt zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr. Ziel ist die Stärkung der Anbindung der Altstadt. Mit der Umsetzung des Moduls entsteht ein Mehraufwand von 2.400 Buskm/a.

<b>Modul 4</b>	<b>Änderungen einzelner Linien</b>
a)	Anbindung der neuen Theodor-Heuss-Schule in der Sportparkstraße

**Modul 4a**  
 Anbindung der neuen Theodor-Heuss-Schule in der Sportparkstraße

Voraussichtlich nach den Sommerferien 2023 wird der Neubau der Theodor-Heuss-Schule in der Sportparkstraße mit aktuell rund 1.800 Schülern und Auszubildenden bezogen werden. Die Andienung des neuen Schulgebäudes erfordert eine Verlagerung von Busandienungen vom bisherigen Standort der Schule im Schulzentrum an der Frankfurter Straße zu dem neuen Standort. Daneben wird eine Führung der Linie 15 durch die Sportparkstraße angedacht. Der genaue Umfang der fahrplanmäßigen Auswirkungen steht noch nicht fest und muss auch noch mit der VLDW abgestimmt werden, deren Schülerfahrten von der Schulverlagerung auch betroffen sind. Für eine Linienwegsänderung der Linie 15 fallen zusätzlich 2.000 Buskm/a an. Der Gesamtaufwand für die

erforderliche zusätzliche Verkehrsleistung wird aber auf ca. 5.000 Buskm/a geschätzt. Bezüglich der Finanzierung wird mit dem Schulträger Lahn-Dill-Kreis über eine Bezuschussung des Mehraufwands verhandelt.

#### Modul 4 Änderungen einzelner Linien

b) Anbindung der Stadtteile Naunheim und Blasbach an den Stadtbusverkehr

#### Modul 4b

Anbindung der Stadtteile Naunheim und Blasbach an den Stadtbusverkehr

Bereits in der Vergangenheit (zuletzt bei der Neuausschreibung der Linie 24 (Gießen-Lahnau-Naunheim-Wetzlar) im Jahr 2017) war die Frage einer Anbindung der Stadtteile Naunheim und Blasbach an den Stadtbusverkehr intensiv geprüft worden.

Aktuell wird der Stadtteil Naunheim durch die Linie 24 (Notvergabe im Auftrag der Stadt Gießen, ab Dezember 2022 neuer Betreiber im Auftrag der VLDW) und die Linie 240 (Wetzlar-Naunheim-Lahnau, im Auftrag der VLDW) an den ÖPNV angebunden. Das Fahrplanangebot stellt sich dabei als eines der besten aller Wetzlarer Stadtteile dar, weil sowohl werktags als auch samstags und sonntags eine lückenlose Bedienung bis gegen 24:00 Uhr erfolgt. Lediglich eine umsteigefreie Durchbindung über den Bahnhof/ZOB hinaus in Richtung Leitzplatz ist nicht gegeben. Dies ist allerdings als geringer Komfortverlust zu bewerten, da durch das starke Linienangebot ab Bahnhof/ZOB in dieser Richtung ein Anschluss innerhalb weniger Minuten gegeben ist.

Der Stadtteil Blasbach wird durch die Linie 415 (im Auftrag der VLDW) bedient. Das Fahrplanangebot der Linie 415 ist mit einem 60'-Takt und einer Betriebszeit der anderen Stadtbuslinien vergleichbar.

Bei Anbindung der beiden Stadtteile durch neue städtische Buslinien bzw. durch die Verlängerung bestehender Linien würden unwirtschaftliche Parallelverkehre entstehen, da die bestehenden Angebote der VLDW-Linien nicht reduziert werden können, da sie der Anbindung von Zielen außerhalb Wetzlars dienen. Der zusätzliche Aufwand wäre nur zu einem sehr geringen Anteil durch Fahrgeldeinnahmen gegenzufinanzieren, da die Fahrgastnachfrage ja bereits durch das vorhandene Angebot weitgehend abgedeckt wird.

Für den Stadtteil Naunheim wird eine zusätzliche Anbindung durch eine Stadtbuslinie aufgrund des Missverhältnisses zwischen Aufwand und Nutzen nicht als sinnvoll bewertet. Als möglich wird aber eine On-Demand-Lösung, gerade für die mit dem Linienverkehr nicht erschlossenen Hanglagen, des Stadtteils angesehen (vgl. Modul 5). Für den Stadtteil Blasbach sollten Ergänzungen des Fahrplanangebots der Linie 415 durch städtische Fahrten oder durch bei der VLDW auf der Linie 415 bestellte Fahrten geprüft werden.

#### Modul 5 Flexible Bedienungsformen

Angebotsergänzung durch flexible Bedienungsformen

#### Modul 5

Angebotsergänzung durch flexible Bedienungsformen

Flexible Bedienungsformen können insbesondere in Zeiten und Räumen schwacher Fahrgastnachfrage das Liniennetz ergänzen oder einzelne Fahrten des Linienverkehrs ersetzen. Dabei können Linienfahrten vor allem in der HVZ und NVZ in der Woche (Mo.-Fr. und vereinzelt Sa.) ersetzt werden. Flexible

Bedienungsformen können auch abends in der Woche auf schwächeren Linien, sowie ab Samstagnachmittag und Sonntag ganztags eingesetzt werden. Beide Betriebsformen sind dann in den Tarif integriert und somit für die Nutzer verknüpfbar (zeitlich/räumlich) sowie nachhaltig barrierefrei. Ein Vorteil von flexiblen Bedienungsformen ist vor allem die Möglichkeit in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage einen wirtschaftlichen ÖPNV-Betrieb zu ermöglichen. Dabei ist eine Integration in den RMV-Tarif anzustreben. Eine flexible Ausgestaltung kann die Attraktivität erhöhen. Dabei sind auch in den meist kleineren genutzten Fahrzeugen die Belange der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Ein Nachteil der flexiblen Bedienungsformen besteht darin, dass sich die Nutzer erst an die Nutzung von Rufbusfahrten gewöhnen müssen. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Linienverkehr immer das hochwertigere Angebot darstellt.

Merkmal/ Bedienungsform	Taxibus	Anruf-Sammeltaxi (AST)	Rufbus	On-Demand-Verkehr
<b>Fahrdurchführung</b>	Nur bei Bedarfsanmeldung	Nur bei Bedarfsanmeldung	Nur bei Bedarfsanmeldung	Nur bei Bedarfsanmeldung
<b>Linienführung</b>	Abweichung/ Verkürzung entsprechend Bedarfsanmeldungen	Richtungsband, teilweise Flächenbedienung, Fahrtweg teilweise entsprechend Bedarfsanmeldungen	Flächenbedienung, Fahrtweg entsprechend Bedarfsanmeldungen	keine Linienwegbindung
<b>Einstieg</b>	Haltestellenbindung	In der Regel Haltestellenbindung	Direkt am Ausgangspunkt, keine Haltestellenbindung	keine Haltestellenbindung
<b>Ausstieg</b>	Haltestellenbindung	Direkt am Fahrtziel, keine Haltestellenbindung	Direkt am Fahrtziel, keine Haltestellenbindung	keine Haltestellenbindung
<b>Fahrplan</b>	Vorab veröffentlicht	Vorab veröffentlicht	Nicht vorab veröffentlicht, festgelegter Bedienzeitraum	kein fester Fahrplan

Abb. 6.2-2 Merkmale flexibler Bedienungsformen

Für die Einführung flexibler Bedienungsformen sind insbesondere die Bereiche, die bislang durch den Linienverkehr nicht bzw. nicht ausreichend erschlossen werden, vorzusehen. Dies sind vorrangig die Gebiete Naunheim-Nord, Kalsmunt, Kirschenwäldchen und Dillfeld. Sofern sich künftig im Dillfeld beschäftigungsintensive Betriebe ansiedeln sollten, ist darüber hinaus eine ÖPNV-Anbindung durch Linienverkehr zu prüfen.

Aufbauend auf dem Grundnetz können die Module aufeinanderbauend umgesetzt werden.

Die Umsetzung Module 1 bis 4 führt zu einem Mehraufwand von 168.300 Buskm/a. Davon entfallen 31.700 Buskm/a auf den Citybus. Derzeit wird diese Linie von den Wetzlarer Verkehrsbetrieben im Auftrag der Stadt Wetzlar betrieben und ist nicht Bestandteil des Stadtbusnetzes.

Mit der Umsetzung des Gesamtkonzeptes mit allen Modulen sollen die maßgeblichen Schwächen des aktuellen ÖPNV-Systems behoben werden. Das Konzept entspricht einem umsetzungsfähigen und differenzierten Bedienungsmodell, das durch Angebotsausweitung im Linienbetrieb und Implementierung eines einheitlichen Betriebszeitschemas im gesamten Liniennetz die Gewinnung der wahlfreien Verkehrsteilnehmer und Verbesserung der heutigen Netzstruktur beinhaltet. Durch die Schaffung eines gleichbleibenden stringenten Angebots während der Betriebszeiten wird für die Fahrgäste die Fahrplanmerkbarkeit deutlich erhöht. Dadurch sollen auch Fahrgäste, die nicht auf den ÖPNV angewiesen sind

(Wahlfreie), einen erleichterten Zugang zum Busnetz der Stadt Wetzlar erhalten. Durch entstehende Fahrgastgewinne können die Fahrgeldeinnahmen gesteigert werden.

Die regelmäßigen Fahrten in den Abendstunden bis 0:00 Uhr ermöglichen neben Fahrten in das Stadtzentrum auch abendliche Gastronomiebesuche mit dem ÖPNV. Das gesamte Konzept und die Taktdichte der verschiedenen Linien wurden unter Berücksichtigung von den Fahrgastzahlen auf den Wetzlarer Linien entwickelt. Dadurch bestehen zudem ausreichend Kapazitäten, um zusätzliche Fahrgaststeigerungen aufnehmen zu können.

### **6.3 Sonstige Maßnahmen**

Darüber hinaus sollten weitere das ÖPNV-Angebot ergänzende Maßnahmen laufend geprüft und umgesetzt werden.

#### **6.3.1 Überplanung Gesamtfahrplankonzept über alle Linien**

Der Gesamtfahrplan des Stadtbusverkehrs Wetzlar stellt ein über Jahrzehnte gewachsenes Konstrukt dar. Dieses wurde bezüglich der erbrachten Verkehrsleistung, also in Bezug auf das Fahrplanangebot, im Laufe der Jahre jeweils anlassbezogen ergänzt und modifiziert, z. B. im Rahmen von Siedlungserweiterungen (zuletzt im Jahr 2014 durch Anbindung des Bereiches Am Leitzpark an die Linie 11) oder bei gestiegener Fahrgastnachfrage (zuletzt in den Jahren 2017/2019 mit der Einführung und späteren Verstärkung der Linie 15). Eine letzte größere Fahrplanüberplanung erfolgte vor rund 20 Jahren, allerdings motiviert aus betrieblichen Gründen zur Optimierung der Umlaufplanung, also letztlich zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Fahrzeug- und Fahrpersonaleinsatzes. Das Ziel der Anschlusssicherung beim Übergang vom Zug auf den Bus und umgekehrt wird lediglich grob bei Betriebsbeginn und -ende verfolgt. Eine systematische Anschlusssicherung gerade zwischen den Buslinien existiert bislang fast nicht.

Aus diesem Grund ist eine grundhafte Überplanung des Gesamtfahrplans dringend geboten. Gegenstand der Überplanung soll die Abstimmung der Fahrplanzeiten der einzelnen Linien zur Ermöglichung von Umstiegen/Anschlüssen zwischen den Stadtbuslinien und dem Zugverkehr, zwischen den Stadtbuslinien und den Linien des Umlandverkehrs und zwischen den Stadtbuslinien selbst sein. Sie sollte nach der Beschlussfassung über den vorliegenden Nahverkehrsplan zeitnah erfolgen.

#### **6.3.2 Jobticket in der Stadtverwaltung Wetzlar**

Die Stadt Wetzlar ist als ÖPNV-Aufgabenträger zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs im Stadtgebiet, insbesondere für die Bereitstellung des Stadtbusverkehrs. Ihr kommt daher bei der Förderung des ÖPNV, aber natürlich auch bei allen weiteren Maßnahmen der Förderung einer klimaschonenden Mobilität, eine Vorbild- und Vorreiterfunktion zu. Deshalb ist die Einführung eines Job-Tickets für die Mitarbeitenden der Stadt Wetzlar geboten. Dies kann auch für weitere größere Arbeitgeber in Wetzlar ein Signal zur Einführung eines Job-Tickets sein.

#### **6.3.3 Ausweitung des P+R- und des B+R-Angebots**

Mobilität muss angesichts der klimatischen Veränderungen, den entwicklungen der Energiepreise und der berechtigten Anforderungen der Kunden des ÖPNV künftig neu gedacht werden. Schwerpunkt eines nachfrageorientierten öffentlichen Mobilitätsangebots muss die Multimodalität sein, also die nutzergerechte Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Dabei ist in einem ersten Schritt das Angebot an

P+R-Plätzen gerade an den beiden Bahnstationen im Stadtgebiet zu verbessern, um für die Hauptnutzergruppe der Berufspendler den Umstieg vom Pkw auf den Zug attraktiver zu machen.

Dies gilt umso mehr, als die Zahl der Zugreisenden am Bahnhof Wetzlar sich seit 2015 um rund 50 % erhöht hat (von ca. 4.500 Ein- und Aussteiger/Werktag auf ca. 6.800). Der P+R-Parkplatz am Bahnhof Wetzlar (Bahnhof-Nordseite/Philipsstraße) weist an Werktagen i.d.R. ab ca. 7:00 Uhr bereits eine Vollausslastung auf; seit einigen Jahren wird von den Pendlern und von den Fahrgastverbänden die Forderung nach einer Bereitstellung weiterer Stellplätze für die Bahnreisenden vorgebracht. Da die zur Verfügung stehende Grundstücksfläche derzeit kaum als erweiterbar anzusehen ist, ist hier vorrangig über die Errichtung eines aufgeständerten Parkdecks eine Lösung möglich.

Die vorhandenen Pendlerparkplätze am Bahnhof Dutenhofen weisen eine geringe Anzahl von lediglich ca. zehn Plätzen bei einer provisorischen Befestigung der Abstellfläche auf. Im Nachgang des von der DB AG geplanten Neu-/Umbaus der Bahnsteiganlagen wird von der Stadt Wetzlar angestrebt, eine baulich ordentlich befestigte P+R-Anlage mit ca. 15-20 Stellplätzen herzustellen.

Im Zuge des Neubaus des ZOB und der Bahnstation am Bahnhof Wetzlar wurden sowohl auf der Südseite der Gleise als auch auf der Nordseite je eine überdachte Fahrradabstellanlage errichtet. Die südliche Abstellanlage besitzt dabei, obwohl der dortige Bedarf aufgrund der natürlichen Hauptanfahrt aus der Innenstadt her größer ist, nur eine geringere Kapazität an Fahrrad-Abstellmöglichkeiten gegenüber der nördlichen Anlage. Anzustreben ist eine Qualitäts- und Kapazitätsverbesserung der südlichen Anlage am Bahnhof/ZOB. Ein diesbezüglicher Prüfungsauftrag des Stadtparlaments liegt der Verwaltung vor.

Im Zuge des vorgesehenen Neubaus eines P+R-Parkplatzes am Bahnhof Dutenhofen ist dort auch eine überdachte Fahrradabstellanlage vorzusehen.

Daneben ist künftig zu prüfen, an welchen weiteren wichtigen Haltestellen im Stadtgebiet Fahrradabstellanlagen errichtet werden sollten. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Fahrradmitnahme in den Bussen nicht immer gewährleistet ist, sollten qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen an wichtigen Haltestellen errichtet werden um intermodale Verknüpfungen zwischen dem Fahrrad und dem ÖPNV zu ermöglichen (vgl. Kap. 6.3.7).

#### 6.3.4 Haltestellenausstattung

Die bisherige Vorgehensweise beim barrierefreien Umbau von Haltestellen ist fortzuführen, da hierfür ja auch eine gesetzliche Verpflichtung nach dem Personenbeförderungsgesetz (Schaffung einer völligen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 01.01.2022) gegeben ist. Es sollten jährliche Umbauprogramme zur barrierefreien Umgestaltung vorhandener Haltestellen mit einem Umfang von mindestens 7-8 Haltestellen umgesetzt werden. Beim Aus- bzw. Umbau von Straßen, an denen vorhandene Haltestellen liegen, sind diese barrierefrei umzubauen. Für eine kleine Anzahl von Haltestellen liegt die Baulastträgerschaft nicht bei der Stadt Wetzlar. Dies betrifft Haltestellen an Landes- und Kreisstraßen. Hierzu haben bereits Abstimmungen mit der Landesstraßenbaubehörde Hessen Mobil stattgefunden, um eine koordinierte Umsetzung sicherzustellen.

Für einige Haltestellen im Stadtgebiet von Wetzlar ist der barrierefreie Ausbau aufgrund der extrem geringen Fahrgastzahlen wirtschaftlich nicht vertretbar. Daneben gibt es einige Haltepunkte, bei denen ein Ausbau mit dem Hochbord technisch nicht möglich ist, z. B. weil dahinterliegende Grundstückseinfahrten dann nicht mehr anfahrbar wären. Ein Ausbau dieser Haltestellen erfolgt zunächst nicht; kann aber in



künftigen Nahverkehrsplänen erneut bewertet werden. In der Anlage 3 sind die betreffenden Haltestellen benannt.

Die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastwartehallen (Wetterschutz) hat in den Jahren seit 2005 Fortschritte gemacht. Inzwischen sind rund 60 % (2005: rd. 40 %) der Haltepunkte in Wetzlar mit einem Wetterschutz versehen. Im Rahmen des barrierefreien Haltestellenumbaus erfolgt in der Regel eine Errichtung einer neuen bzw. der Ersatz einer alten Wartehalle, sofern erforderlich. Insofern wird der Ausstattungsgrad mit Wetterschutz an Haltestellen auch in Zukunft weiter steigen. Erst seit einigen Jahren werden die neuen Wartehallen standardisiert mit Beleuchtung ausgestattet. Daneben werden künftige neue Wartehallen im Sinne der Klimaanpassung mit einer Dachbegrünung versehen, um das Aufheizen der Wartebereiche unter den vormaligen Glasdächern zu vermeiden. An neuen Sitzbänken werden künftig seitliche Haltegriffe montiert, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen das Aufstehen zu erleichtern.

Die im Jahr 2008 angeschaffte Haltestellenmöblierung (Haltestellenmasten, Aushangkästen/-vitrinen) und Abfallbehälter ist in den kommenden Jahren abgängig (u.a. starkes Verblässen der Schilderbeschriftung) und zumindest teilweise (Haltestellenschilder, sog. „Paddel“) zu ersetzen.

#### 6.3.5 Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen an Haltestellen des ÖPNV dienen dazu, die Fahrgäste über die möglichen Fahrtenangebote zu informieren. Zu den klassischen Fahrgastinformationen zählen vor allem Aushangfahrpläne und Übersichtspläne. Mit modernen digitalen Datensystemen können Echtzeitinformationen zu Verspätungen über das Internet und das Smartphone zur Verfügung gestellt werden, die das Informationsbedürfnis der Fahrgäste sehr zielgerichtet erfüllen. Auch an den Haltestellen selbst können diese Informationen den Fahrgästen über dynamische Schriftanzeiger oder akustische Ansagessysteme zur Verfügung gestellt werden. Dies ist insbesondere an den großen Haltestellen mit vielen Umstiegsmöglichkeiten und Fahrtrichtungen sinnvoll. An kleineren Haltestellen ist die Bereitstellung solcher relativ teuren Informationssysteme eher entbehrlich, da die Fahrgäste in der Regel die dort angebotenen Linienverbindungen und Abfahrtszeiten kennen oder vorab oder vor Ort über die angebotenen Internet-Informationsportale ([www.rmv.de](http://www.rmv.de)) abfragen können. Dynamische Fahrgastinformationen sollten prioritär an Haltestellen installiert werden, die über 200 Einsteiger im Querschnitt pro Tag aufweisen. Eine Aufstellung dieser Haltestellen ist Abb. 3.8-1 zu entnehmen. In dem aktuell (2022-24) bei der Stadt Wetzlar laufenden Bundesförder-Projekt „VLUID“ (Intelligente Datenauswertung zur Verkehrsoptimierung in Wetzlar) sind Mittel für den Ausbau erster weiterer Haltestellen mit DFI-Anzeigern budgetiert.

#### 6.3.6 Automatisches Fahrgastzählsystem in den Bussen

Bislang werden im Stadtbusverkehr Wetzlar systematische, regelmäßige Fahrgastzählungen nicht durchgeführt. Vorhandene Fahrgastzahlen stammen aus vom RMV organisierten verbundweiten Erhebungen, die allerdings nur ca. alle fünf Jahre und nicht zum Zwecke der Datenerhebung für planerische Zwecke, sondern für die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen durchgeführt werden. Deshalb fehlen belastbare Daten zur Auslastung von einzelnen Fahrten, die für eine qualifizierte Fahrplan- und Einsatzplanung benötigt werden. Um hier die Planung des Stadtbusverkehrs deutlich qualifizierter und kundenorientierter vornehmen zu können, sind aktuelle Fahrgastzahlen unerlässlich. Technisch können solche Daten unproblematisch durch automatische Fahrgastzählsensoren erhoben werden, die den Zu- und Ausstieg an

den Bustüren verlässlich dokumentieren. Es sollte deshalb in den Bussen die entsprechende Technik installiert werden. Da die verschiedenen Busse im Rahmen der Einsatzplanung über alle Fahrten alternierend verkehren, ist es ausreichend, ca. 50 % der eingesetzten Fahrzeuge mit der Zähltechnik auszurüsten.

### 6.3.7 Fahrradmitnahme

Im Rhein-Main-Verkehrsverbund ist die Fahrradmitnahme in den Verkehrsmitteln durch die „Gemeinsamen Beförderungsbedingungen“ sowie die „Allgemeine Bedingungen für die Mitnahme von nicht zusammengeklappten Fahrrädern und nicht zusammengeklappten Tretrollern im Rhein-Main-Verkehrsverbund - RMV“ geregelt. Die wichtigsten Inhalte dieser Vorschriften regeln, dass Fahrräder im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazität befördert werden. Ansonsten ist die Fahrradmitnahme ausgeschlossen. Die Verkehrsunternehmen können die Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten einschränken oder auch bestimmte Züge, Bahnen und Busse von der Mitnahme von Fahrrädern und Tretrollern ausschließen. Ein Anspruch auf die Mitnahme von Fahrrädern und Tretrollern besteht nicht. Rollstuhlfahrer sowie Fahrgäste mit Kinderwagen haben bei der Beförderung Vorrang vor Fahrgästen mit Fahrrädern oder Tretrollern.

In der Praxis bedeutet das, dass in den im Stadtbusverkehr Wetzlar aktuell fast ausschließlich eingesetzten 12-m-Solobussen eine Fahrradmitnahme nur auf der an der hinteren Fahrzeugtür vorhandenen Mehrzweckfläche erfolgen kann und dann auch nur, wenn diese Fläche, die ja nur eine begrenzte Größe aufweist, nicht bereits durch z. B. einen Rollstuhlfahrer belegt ist. Im Falle, dass ein Rollstuhlfahrer oder ein Fahrgast mit Kinderwagen zusteigen will, muss der bereits im Fahrzeug befindliche Fahrgast mit Fahrrad ggf. aussteigen. Damit ist eine Fahrradmitnahme im Stadtbusverkehr Wetzlar, gerade zu den Hauptverkehrszeiten, i.d.R. nicht gewährleistet.

Der Wunsch nach einer sichergestellten Fahrradmitnahme in den Bussen wurde in den letzten Jahren wiederholt geäußert. Ihm kommt angesichts der zunehmenden Fahrradnutzung eine grundsätzlich steigende Bedeutung zu, gerade angesichts der bergigen Wetzlarer Topographie. Demgegenüber ermöglicht die wachsende Zahl der verfügbaren Pedelecs/Fahrräder mit Elektroantrieb immer besser das Überwinden der bergigen Strecken auch ohne Zuhilfenahme des Busses.

Um eine sichere Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder in den Stadtverkehrsbussen zu gewährleisten, käme technisch in Betracht, die Mehrzweckfläche in den Bussen deutlich zu vergrößern. Dies wäre allerdings mit einer deutlichen Reduzierung der Fahrgastkapazität verbunden, die gerade in der Hauptverkehrszeit nicht vertretbar ist. Daneben wäre die Beschaffung und der Einsatz größerer Fahrzeuge (Gelenkzüge) denkbar, wodurch die Bereitstellung von Fahrradabstellflächen im Bus bei unverminderter Fahrgastkapazität erfolgen könnte. Die größeren Fahrzeuge sind im Betrieb allerdings erheblich teurer (höhere Abschreibungen durch höhere Beschaffungskosten, deutlich (ca. 50 %) höherer Energieverbrauch). Der Einsatz der größeren Fahrzeuge wäre damit nur auf denjenigen Linien sinnvoll, bei denen eine erhöhte Nachfrage für die Fahrradmitnahme gegeben ist, also insbesondere auf den Linien 12, 13 und 15 ab Bahnhof/ZOB in Richtung Krankenhaus. Betrieblich ist allerdings die Konzentration des Einsatzes bestimmter Fahrzeuge auf bestimmte Linien wiederum wirtschaftlich schwierig, da die Fahrzeuge im Rahmen der betrieblichen Umlafoptimierung des Fahrzeugeinsatzes über alle Linien rotieren.

Da die Sicherstellung der Fahrradmitnahme in den Stadtbussen insofern mit hohem wirtschaftlichem Aufwand verbunden wäre und möglicherweise durch die verstärkte Verfügbarkeit von elektrisch angetriebenen Fahrrädern an Bedeutung

verlieren wird, wird dieses Ziel kurzfristig nicht weiterverfolgt. Es sollte jedoch weiterhin im Blick bleiben und seine Realisierung in einem künftigen Nahverkehrsplan erneut geprüft werden.

Die kalkulierten Kosten für die weiteren Maßnahmen werden in Kapitel 7 (Finanz- und Investitionsplanung) dargestellt.

#### 6.3.8 **Multimodalität**

In Räumen mit hohen Siedlungsdichten gibt es einen grundsätzlichen Trend zu einem geringeren Pkw-Besitz und spontaner situationsabhängiger Verkehrsmittelnutzung. Multimodalität, also die Nutzung von verschiedenen Verkehrsalternativen für konkrete Mobilitätsbedürfnisse und Intermodalität, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer mehrgliedrigen Reisekette, nehmen an Bedeutung zu. Voraussetzung dafür ist die Verfügbarkeit und die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel. Dabei spielt der ÖPNV als wichtige Stütze eine entscheidende Rolle. An den Haltestellen des ÖPNV lassen sich diese Verknüpfungen beispielsweise durch Mobilstationen schaffen. An diesen kann der ÖPNV beispielsweise mit sicheren Radabstellanlagen, CarSharing, E-Scooter-Sharing und weiteren Serviceangeboten verknüpft werden. Dadurch erweitert sich der Einzugsbereich von Haltestellen deutlich über 300 m hinaus. Insbesondere durch E-Bikes und Pedelecs lassen sich die Haltestelleneinzugsbereiche auf 1.500 m erweitern und würden somit alle nennenswerten Erschließungslücken bei den Siedlungsflächen und Gewerbegebieten, teils trotz anspruchsvoller Topographie abdecken.

Allein aufgrund der sehr geringen Nutzung multimodaler Fortbewegung besteht in diesem Bereich grundsätzlich Steigerungspotenzial. Hierbei muss allerdings auch die besondere Situation Wetzlars betrachtet werden, bei der nicht zuletzt die starke automobile Prägung und die für den Radverkehr teilweise einschränkenden Wegführungen durch die Lahn neben den topographischen Hürden hemmend wirken.

## 7 Finanz- und Investitionsplanung

### 7.1 Kostenplanung

Für die in Kapitel 6 benannten Module zur Erweiterung des Verkehrsangebots ergeben sich geschätzt die nachfolgend aufgeführten zusätzlichen Kosten. Dabei wird von einem Preis pro Buskm von 5,20 Euro ausgegangen.

Modul 1	Verstärkung an Werktagen	Mehrkaufwand/a	Kosten /a in Euro
	Verstärkung des Fahrtenangebots an Werktagen	ca. 54.000	285.000
Modul 2	Verstärkung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen	Mehrkaufwand/a	Kosten /a in Euro
a)	Verstärkung über alle Linien an Samstagen	ca. 13.200	68.600
b)	Verstärkung an Sonn- und Feiertagen	ca. 41.900	217.900
c)	Fahrtenangebot der Linie 10 an Sonntagen	ca. 5.700	29.600
Modul 3	Altstadtlinie (Citybus)	Mehrkaufwand/a	Kosten /a in Euro
a)	Integration des Citybusses als Altstadtlinie in den Linienverkehr	ca. 28.300	147.200
b)	Verlängerung des Fahrtenangebots der Altstadtlinie (Citybus) am Samstag im 30'-Takt bis 18:00 Uhr	ca. 1.000	5.200
c)	Altstadtlinie (Citybus) mit zusätzlichem Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen zwischen 10:00 und 18:00 Uhr	ca. 2.400	12.500
Modul 4	Änderungen einzelner Linien	Mehrkaufwand/a	Kosten /a in Euro
a)	Anbindung der neuen Theodor-Heuss-Schule in der Sportparkstraße	ca. 5.000	26.000
b)	Anbindung der Stadtteile Naunheim und Blasbach an den Stadtbusverkehr	ca. 16.000	83.200
Modul 5	Flexible Bedienungsformen	Mehrkaufwand/a	Kosten /a in Euro
	Angebotsergänzung durch flexible Bedienungsformen		ca. 100.000 - 150.000€/a je bedientem Stadtgebiet

Abb. 7.1-1 Kosten der Module des Angebotskonzeptes

Eine Umsetzung der Module 1-4 würde zu einem Mehrkaufwand von etwa 168.300 Buskm/a führen. Daraus würden zusätzliche Kosten in Höhe von 875.200 Euro pro Jahr resultieren. Hinzu kämen die Kosten des Moduls 5, die sich danach richten, in wie vielen Stadtgebieten eine flexible Bedienungsform angeboten wird. Zusätzlich entstehen Kosten für sonstige Maßnahmen. Diese sind in Abbildung 7.1-2 aufgeführt.

Nr.	Maßnahme	Priorität (1 = hoch)	Kosten
1	Neuerstellung Gesamtfahrplankonzept	1	ca. 60.000 €
2	Jobticket Stadtverwaltung	1	ca. 120.000 - 140.000 €/a
3	Parkdeck am P+R-Platz Bahnhof-Nordseite	2	ca. 1.500.000 €
4	Umbau/Erweiterung Fahrradparkhaus am ZOB	2	ca. 50.000 - 80.000 €
5	P+R-Anlage Bahnhof Dutenhofen	2	ca. 200.000 €
6	B+R-Anlage Bahnhof Dutenhofen	2	ca. 30.000 €
7	Barrierefreier Haltestellenumbau	1	ca. 500.000 - 600.000 €/a
8	Erneuerung Haltestellenmöblierung (Masten usw.)	3	ca. 150.000 €
9	Erweiterung DFI-Anzeiger an Haltestellen	2	ca. 200.000 €
10	Automatisches Fahrgastzählsystem	1	ca. 80.000 €

Abb. 7.1-2 Priorisierung und Kosten sonstiger Maßnahmen

## 7.2 Umsetzungsempfehlung Module des Angebotskonzeptes

Die Umsetzungsempfehlung setzt sich aus drei Stufen zusammen. Diese beinhaltet in einer ersten Umsetzungsstufe kurzfristige Angebotserbesserungen und ist mit dem folgenden Fahrplanwechsel umzusetzen.

Folgende mittelfristige Angebotsverbesserungen werden mit der Umsetzung von Verbesserungen an Sonn- und Feiertagen dargestellt. Die weiteren Angebotsverbesserungen beinhalten die Maßnahmen der Module 4a und 4b. Diese sind abhängig von Veränderungen in der Stadtentwicklung, sowie der Beteiligung der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW). Mittelfristig sind die Maßnahmen für die flexible Bedienung von bislang nicht erschlossenen Stadtbereichen umzusetzen.

### 7.2.1 Kurzfristige Angebotsverbesserungen

Kurzfristig ist eine Umsetzung der Module 1, 2a, 3a und 3b zu empfehlen. Das Modul 1 beinhaltet die Verstärkung des Verkehrs an Werktagen und das Modul 2a die Verstärkung an Samstagen. Dadurch wird eine regelmäßige Bedienung tagsüber und eine deutliche Verbesserung in den Abendstunden und am Samstag erreicht. Zudem werden Taktlücken geschlossen. Für die Umsetzung dieser beiden Module fallen 68.000 Buskm pro Jahr Mehraufwand an und damit etwa 353.600 Euro pro Jahr an.

Die Module 3a und 3b beinhalten eine neue Altstadtlinie auf Grundlage des Liniennetzes des Citybusses. Dieser entfällt bei Umsetzung der Altstadtlinie. Für die Einbindung des Citybusses in das Stadtbusnetz von Montag bis Freitag und am Samstag (Modul 3a) bei gleichzeitiger Ausweitung des Angebots von Montag bis Freitag auf 18:00 Uhr und durch Umsetzung von Modul 3b am Samstag bis 16:00 Uhr entsteht ein Mehraufwand von insgesamt 29.300 Buskm/a im Stadtbusverkehr. Dies entspricht Mehrkosten von etwa 152.400 Euro pro Jahr. Dabei ist aber noch nicht der bisherige Aufwand für den Citybus berücksichtigt. Dieser liegt bei ca. 170.000 Euro pro Jahr. Dies bedeutet, dass durch die Einbindung des Citybusses durch die Module 3a und 3b bei einer gleichzeitigen Ausweitung des Angebotes die Kosten pro Jahr um ca. 17.600 Euro sinken.

Eine kurzfristige Umsetzung der Module 1, 2a, sowie 3a, 3b würde somit zu Mehrkosten von etwa 336.000 Euro pro Jahr führen.

### 7.2.2 Mittelfristige Angebotsverbesserungen

Die mittelfristigen Angebotsverbesserungen sehen mit den Modulen 2b, 2c und 3c eine Stärkung des Angebots an Sonn- und Feiertagen vor. Dazu gehören Verbesserungen des Fahrtenangebotes an Sonn- und Feiertagen (Modul 2b), die Schaffung eines Fahrtenangebotes der Linie 10 im 120'-Takt (Modul 2c) und ein Angebot der Altstadtlinie (ehemals Citybus) an Sonn- und Feiertagen im 60'-Takt zwischen 10:00

und 18:00 Uhr (Modul 3c). Die Umsetzung von Modul 3c ist nur sinnvoll, wenn Modul 3a bereits umgesetzt worden ist. Für die mittelfristigen Angebotsverbesserungen entsteht somit ein Mehrkaufwand von ca. 50.000 Buskm/a, was etwa 260.000 Euro pro Jahr entspricht. Hierbei ist eine mittelfristige Umsetzung im Zeitraum bis zum Jahr 2025 sinnvoll. Dies gilt auch für die Umsetzung des Moduls 5 (Flexible Bedienungsformen).

### 7.2.3 Weitere Angebotsverbesserungen

Die weiteren Angebotsverbesserungen enthalten die Module 4a und 4b. Diese können unabhängig von den anderen Maßnahmen umgesetzt werden und betreffen einzelne Linien, bzw. städtebauliche Veränderungen.

Modul 4a sollte nach, bzw. mit Fertigstellung des Neubaus der Theodor-Heuss-Schule in der Sportparkstraße umgesetzt werden, um eine sichere Anbindung für die Schüler zu gewährleisten. Das Modul 4b behandelt die Anbindung der Stadtteile Naunheim und Blasbach an den Stadtbusverkehr. Dabei ist festzustellen, dass eine ausreichende Anbindung des Stadtteils Naunheim bereits über die Buslinien 24 und 240 sichergestellt ist. Eine zusätzliche Anbindung über das Stadtbusnetz wird daher ausdrücklich nicht empfohlen. Für den Stadtteil Blasbach können Ergänzungen des Fahrplanangebots der Linie 415 durch städtische Fahrten oder durch bei der VLDW auf der Linie 415 bestellte Fahrten geprüft werden.

## 8 Bewertung der Maßnahmenwirkung

Mit den in Kapitel 6 und 7 empfohlenen Maßnahmen und Umsetzungsschritten, kann das bestehende Liniennetz grundlegend verbessert werden. Durch die im Angebotskonzept bzw. Maßnahmenkonzept empfohlenen Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsangebots im Stadtbusverkehr zu den werktäglichen Schwachverkehrszeiten und an Samstagen und Sonn- und Feiertagen kann das bereits in den Nahverkehrsplänen bzw. den Fortschreibungen von 1996, 2006 und 2014 festgestellte Angebotsdefizit weitgehend behoben werden. Dadurch wird die im Interesse einer klimaschonenden Mobilität mit dem Ziel der Stärkung des ÖPNV als echter Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw erwünschte Qualitätsverbesserung des Stadtbusverkehrs erreicht werden. Die Neuerstellung des Gesamtfahrplankonzepts über alle Linien ermöglicht die seit Langem fehlende Abstimmung von Anschlüssen zwischen einzelnen Linien des Stadtbusverkehrs und zum Schienenverkehr und den einbrechenden Buslinien der VLDW.

Durch den modulhaften Aufbau der vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen ist es möglich, entsprechend der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beim ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wetzlar die Maßnahmen Zug um Zug umzusetzen und jeweils die Wirkung auf die Fahrgastnachfrage und die Fahrgastzufriedenheit zu bewerten. Das vorgeschlagene Pilotprojekt für die Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtteil Naunheim ist geeignet, erste Erfahrungen mit flexiblen Bedienungsformen in bislang nicht gut an das ÖPNV-System angebotenen Siedlungsbereichen zu gewinnen, um ggf. in weiteren Schritten solche Angebotsformate auch in anderen Bereichen einzurichten.

Die vorgeschlagene Ausweitung des Verkehrsangebots und Investitionen in die Fahrgastinformation, in die Haltestelleninfrastruktur und in die Infrastruktur an den Bahnhöfen machen die Nutzung des ÖPNV-Systems komfortabler und damit attraktiver. Dadurch und auch durch das Angebot von günstigen Tarifregelungen (u.a. Jobticket für die Stadtverwaltung) ist mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen zu

rechnen. Durch die vorgeschlagene Anschaffung von automatischen Fahrgastzählsensoren in den Bussen werden erstmals Daten zu der Entwicklung der Fahrgastnachfrage verfügbar gemacht und damit eine nachfrageorientierte Planung des Verkehrsangebots möglich.

In welchem Umfang sich die Umsetzung einzelner der vorgeschlagenen Module zur Verbesserung des Verkehrsangebots auf die Fahrgastnachfrage auswirken, ist auch von externen Faktoren abhängig. Das Mobilitätsverhalten in der Stadtgesellschaft in Wetzlar wird aktuell und gerade auch in den kommenden Jahren durch verschiedene externe Faktoren sehr ambivalent beeinflusst. Durch die Corona-Krise waren die Fahrgastzahlen zeitweilig extrem zurückgegangen. Sie haben sich inzwischen (Frühjahr 2022) auf einen Stand von ca. 80 % des Vor-Corona-Zustands erholt. Auf die Perspektive, ob sich die frühere Fahrgastnachfrage in den kommenden Jahren wieder einstellen wird, haben Effekte wie die Ausweitung der Arbeitstätigkeit aus dem Home-Office, verstärkte Nutzung elektronischer Konferenzsysteme und weiter bestehende Angst vor Infektionen in stark ausgelasteten Verkehrsmitteln Einfluss. Gerade der letzte Aspekt hat in der Pandemie dazu geführt, dass Fahrgäste wieder auf den Pkw oder auf das Fahrrad umgestiegen sind.

Die Preiserhöhung bei Kraftstoffen führt zu einer erheblichen Verteuerung der individuellen Mobilitätskosten und macht dadurch die Nutzung des ÖPNV attraktiver. Andererseits bleibt auch das ÖPNV-System nicht von höheren Energiepreisen verschont, so dass auch bei den Fahrpreisen mit einer dynamischen Erhöhung zu rechnen ist. In Wetzlar wird die innerstädtische Mobilität maßgebend durch den bis spätestens 2035 angekündigten Wegfall der Hochstraße der B 49 in der Innenstadt beeinflusst werden. Dieses Ereignis wird durch verschiedene Baumaßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur (Neubau einer behelfsmäßigen Umfahrung Wetzlar, Neubau Westanschluss, Neubau von Stadtzubringern aus Osten und aus Westen) begleitet sein. Diese werden einschneidende Auswirkungen auf die innerstädtischen Verkehrsabläufe haben, von denen auch der Stadtbusverkehr und die nach Wetzlar einbrechenden Buslinien betroffen sind. Die Stadt Wetzlar bereitet sich auf diese Szenarien u.a. durch das Bundesförderprojekt VLUID (Verkehrslösungen für komplexe Umbauszenarien auf der Grundlage Intelligenter Datenauswertung) vor, in dem Konzepte für die Erhebung von Verkehrsdaten und ihre Bereitstellung zur Lenkung von Verkehrsströmen und zur Information der Verkehrsteilnehmer erarbeitet werden.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass sich die Fahrgastnachfrage im ÖPNV in der Stadt Wetzlar trotz teilweise gegenläufiger Effekte weiter erhöhen wird und dass diese Entwicklung gerade durch die in diesem Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Verbesserungen verstärkt werden wird. Realistisch erscheint bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen eine Steigerung der Fahrgastnachfrage bis 2027 gegenüber dem Vor-Corona-Niveau um 15-20 %.

Bezüglich der Fahrgeldeinnahmen wird sich diese prognostizierte Steigerung der Fahrgastzahlen nicht proportional abbilden. Durch Flatrate-Tarife (Landesschülerticket, Landesbedienstetenticket, Seniorenticket, Job-Tickets u.a.) und durch zur Einführung im Rhein-Main-Verkehrsverbund vorgesehene weitere rabattierte Fahrkartenprodukte (z. B. Basiskarten-Modell: vergleichbar BahnCard) sinkt der durchschnittliche Erlös je Fahrt. Mittelfristig wird sich damit angesichts kontinuierlich steigender Kosten, gerade bei den Fahrpersonalen und der Energie, der Trend zum Rückgang der Kostendeckungsquote im ÖPNV fortsetzen. Ob dies teilweise durch moderne Techniken (z. B. Personalkosteneinsparungen durch autonomes Fahren) ausgeglichen werden kann, bleibt abzuwarten. Für den Ausgleich des jedenfalls mittelfristig noch steigenden Finanzierungsdeltas zwischen dem Aufwand und der aus

den Fahrgelderlösen generierten Nutzerfinanzierung benötigen die ÖPNV-Aufgabenträger ein stärkeres finanzielles Engagement der Bundes- und Landesebene und die Entwicklung innovativer Finanzierungsinstrumente (z. B. Nutznießerfinanzierung u.a.).

## 9 Organisation des ÖPNV in Wetzlar

Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNV-Gesetz) eine ausreichende Verkehrsbedienungs sicherstellen. Dabei muss vermieden werden, dass sich Verkehrsunternehmen nur die monetär attraktiven Linien herausuchen und die Verkehrsleistungen auf weniger attraktiven Linien nicht erbringen. Werden also die rentablen Linien mit den weniger rentablen Linien in einem Linienbündel zusammengefasst, so wird bei einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung das konzessionierte Verkehrsunternehmen die Finanzierung der weniger rentablen Linien durch die Gewinne aus den rentablen Linien ausgleichen können.

Zudem muss neben der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit den Leistungen auch eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung mit geringer Belastung des öffentlichen Haushalts der Stadt Wetzlar bedacht werden. Daher kann gemäß § 9 Abs. 2 PBefG eine Linienbündelung vorgenommen werden. Da es sich bei dem Stadtbusverkehr in Wetzlar um ein Gesamtliniennetz handelt, das ein stark integriertes Verkehrsangebot in der Stadt Wetzlar darstellt, sollte gewährleistet werden, dass die einzelnen Elemente dieses Gesamtpaketes auch weiterhin in qualitativ hochwertiger Ausführung erbracht werden. Die Gewährleistung der flächendeckenden Erschließung des gesamten Stadtgebietes sowie die Ausrichtung der Verkehrssysteme aufeinander, die Vertaktung und Abstimmung des Fahrplans der einzelnen Linien, die Koordinierung von Linien an den relevanten Verknüpfungspunkten, die schnelle Reaktion auf Störungen im Betrieb sowie die Bereitstellung einer einheitlichen Vertriebs- und Fahrgastinformationstechnik sind die Ansprüche an das Verkehrsangebot, die durch die Vergabe an **einen** Betreiber garantiert werden können, sodass der Stadtbusverkehr künftig formal als ein zusammenhängendes Linienbündel behandelt wird.



## Anlagen

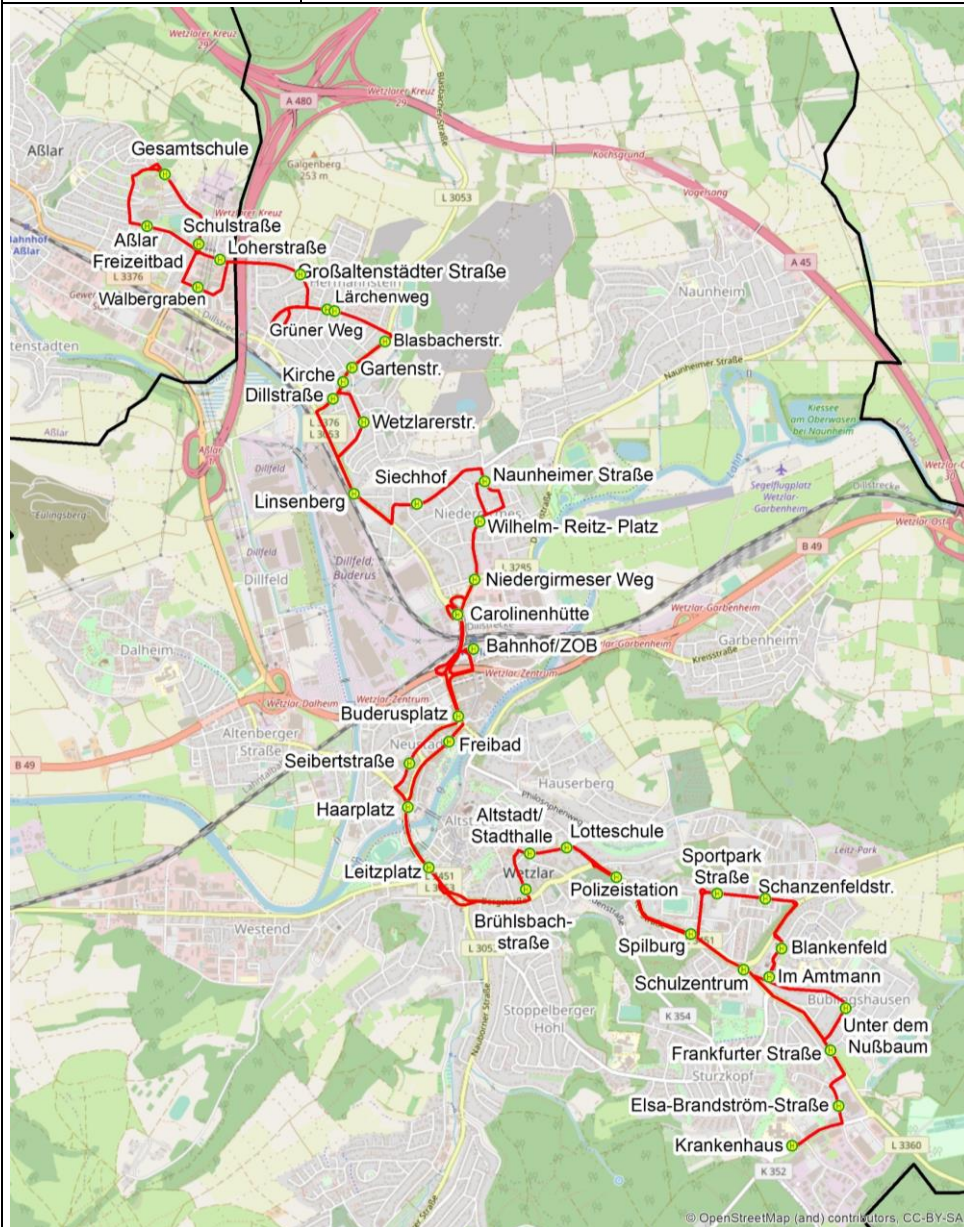
- Anlage 1    Liniensteckbriefe
- Anlage 2    Stellungnahmen
- Anlage 3    Maßnahmenprogramm zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in der Stadt Wetzlar
- Anlage 4    Liste mit Haltestellen, bei denen eine Wartehalle vorhanden ist

Anlage 1 Liniensteckbriefe

LINIENSTECKBRIEF		NVP Stadt Wetzlar				Linie 10		
Linienverlauf		Wetzlar Busbahnhof – Westend – Steindorf						
Linienlänge		6,8 Kilometer						
Anzahl der Haltestellen		18						
Linienabschnitt	Länge in km	Mindestangebot (Fahrtenpaare)	Montag - Freitag			Samstag	Sonntag/ Feiertag	
			SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
Wetzlar Busbahnhof - Neues Rathaus	2,0	FP	1	12	2	4	18	9
Neues Rathaus - Steindorf, Schulstraße	4,8	FP	1	12	2	4	18	9
<b>Fahrplan-km pro Jahr</b>	<b>gesamt</b>	<b>83.571</b>	<b>65.117</b>			<b>12.730</b>	<b>5.724</b>	
<b>Schüler-Verstärkerfahrten in km pro Jahr</b>	<b>16.400</b>							
<b>Fahrzeugmindestkapazität</b>	Standardlinienbus							
<b>Fahrzeugmindeststandards</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.							
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.							

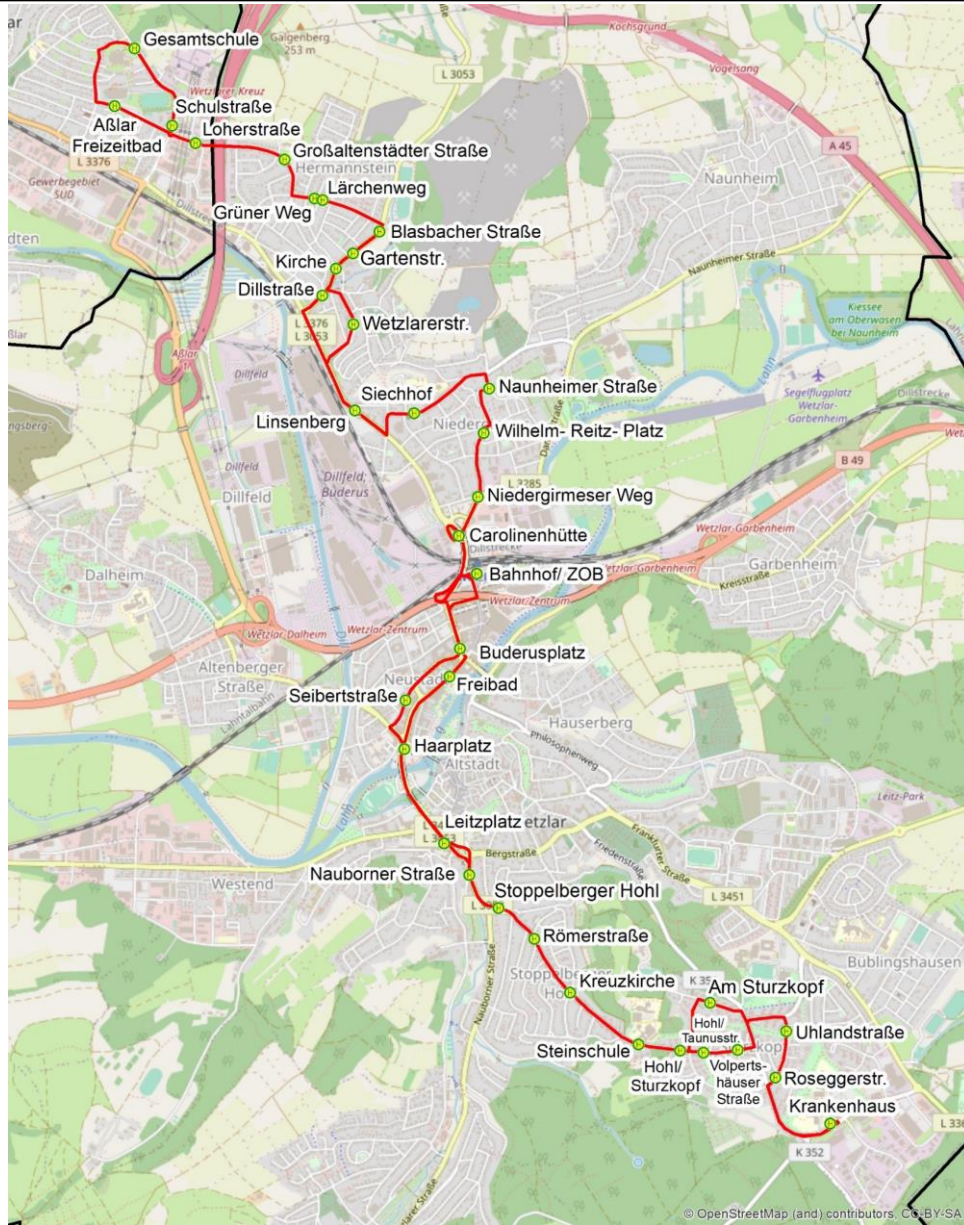
LINIENSTECKBRIEF		NVP Stadt Wetzlar				Linie 11		
Linienverlauf	Wetzlar Busbahnhof – Münchholzhausen – Dutenhofen – Gießen, Johanneskirche							
Linienlänge	22,2 Kilometer							
Anzahl der Haltestellen	26							
Linienabschnitt	Länge in km	Mindestangebot (Fahrtenpaare)	Montag - Freitag			Samstag	Sonntag/Feiertag	
			SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	
			5-6 Uhr	6-18 Uhr	18-20 Uhr	20-0 Uhr	6-0 Uhr	7-0 Uhr
Wetzlar Busbahnhof - Münchholzhausen	9,25	FP	1	24	2	4	18	9
Münchholzhausen - Dutenhofen Bahnhof	4,25	FP	1	24	2	4	18	9
Dutenhofen Bahnhof - Gießen, Johanneskirche	8,7	FP	1	24	0	0	13	2
<b>Fahrplan-km pro Jahr</b>	<b>gesamt</b>	<b>374.246</b>	<b>320.544</b>			<b>37.034</b>	<b>16.668</b>	
Schüler-Verstärkerfahrten in km pro Jahr	11.900							
Fahrzeugmindestkapazität	Standardlinienbus							
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.							
Erschließungsqualität	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.							

LINIENSTECKBRIEF	NVP Stadt Wetzlar	Linie 12
Linienverlauf	Aßlar, Freizeitbad – Blasbacher Straße – Wetzlar Busbahnhof – Leitzplatz – Polizeistation – Krankenhaus	
Linienlänge	15 Kilometer	
Anzahl der Haltestellen	39	

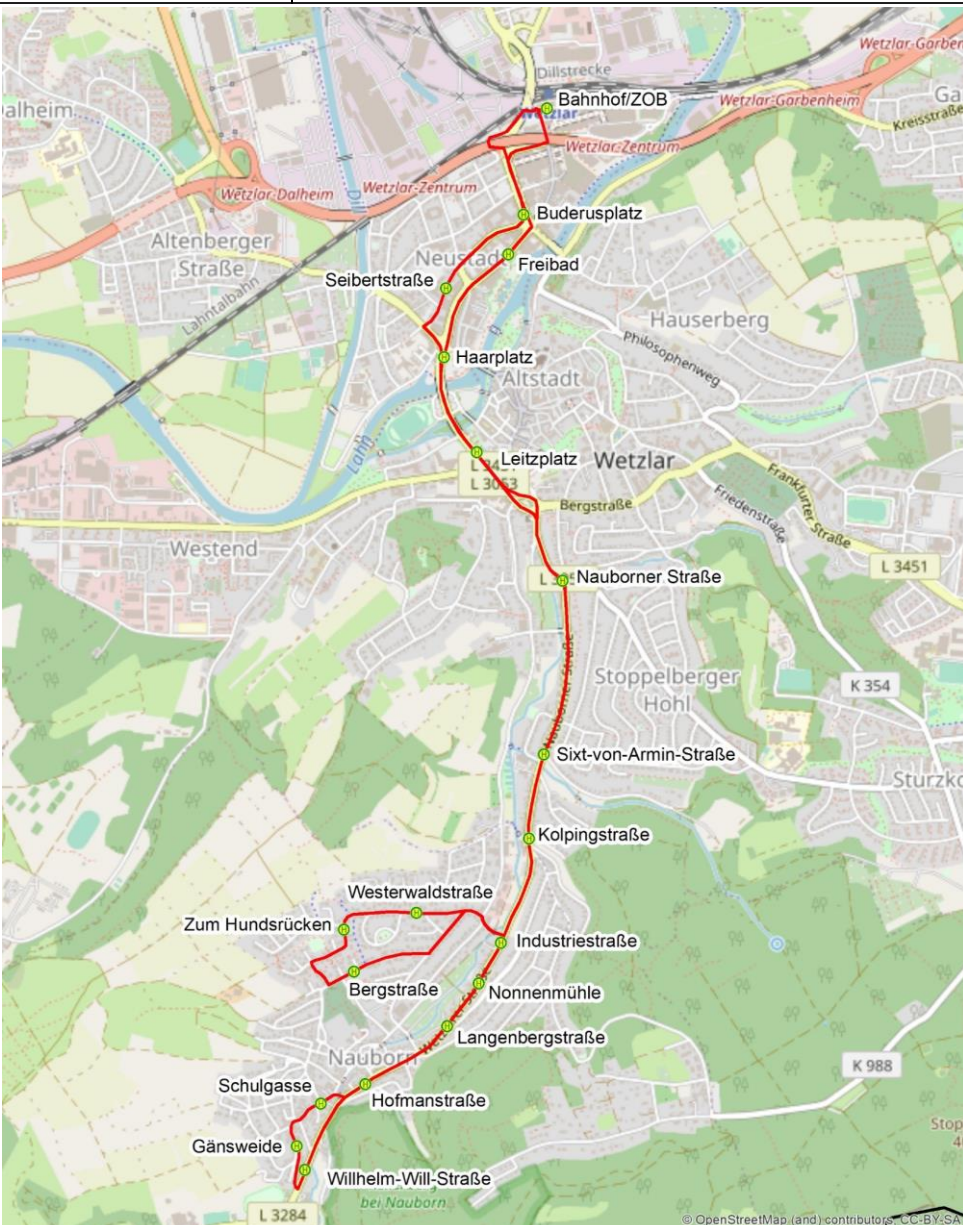


Linienabschnitt	Länge in km	Mindestangebot (Fahrtenpaare)	Montag - Freitag				Samstag	Sonntag/ Feiertag
			SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
			5-6 Uhr	6-18 Uhr	18-20 Uhr	20-0 Uhr	6-0 Uhr	7-0 Uhr
Aßlar, Freizeitbad - Blasbacher Straße	3,1	FP	3	36	6	4	18	17
Blasbacher Straße - Wetzlar Busbahnhof	4,9	FP	3	36	6	4	18	17
Wetzlar Busbahnhof - Leitzplatz	2	FP	3	36	6	4	18	17
Leitzplatz - Polizeistation	1,5	FP	3	36	6	4	18	17
Polizeistation - Krankenhaus	3,5	FP	3	36	6	4	18	17
<b>Fahrplan-km pro Jahr</b>	<b>gesamt</b>	<b>429.120</b>	<b>370.440</b>				<b>28.080</b>	<b>30.600</b>
<b>Schüler-Verstärkerfahrten in km pro Jahr</b>	<b>27.400 (Summe der Linien 12 und 13)</b>							
<b>Fahrzeugmindestkapazität</b>	Standardlinienbus							
<b>Fahrzeugmindeststandards</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.							
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.							

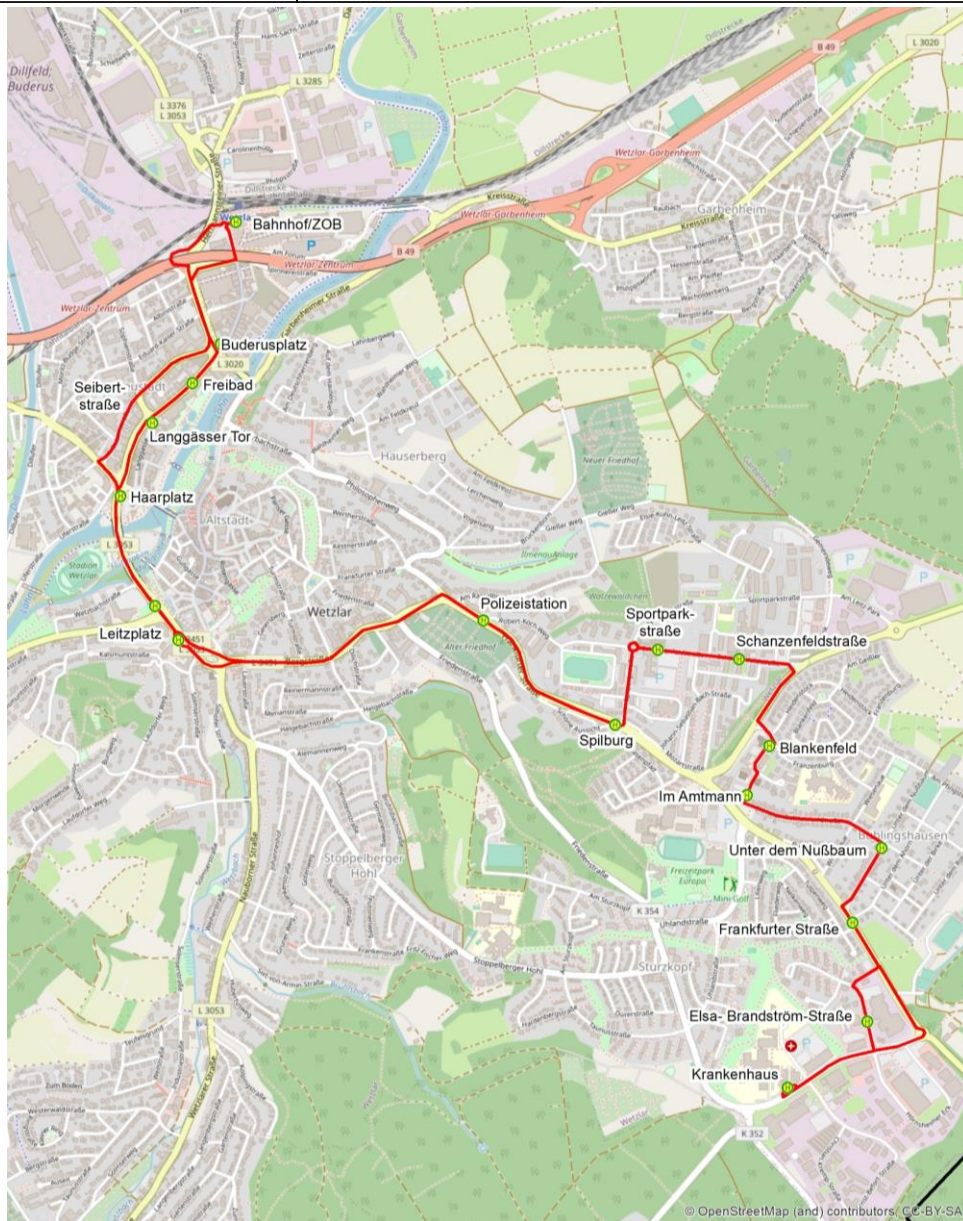
LINIENSTECKBRIEF	NVP Stadt Wetzlar	Linie 13
Linienverlauf	Aßlar, Freizeitbad – Blasbacher Straße – Wetzlar Busbahnhof – Leitzplatz – Sturzkopf – Krankenhaus	
Linienlänge	13,6 Kilometer	
Anzahl der Haltestellen	36	



Linienabschnitt	Länge in km	Mindestangebot (Fahrtenpaare)	Montag - Freitag			Samstag	Sonntag/ Feiertag	
			SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	
			5-6 Uhr	6-18 Uhr	18-20 Uhr	20-0 Uhr	6-0 Uhr	7-0 Uhr
Aßlar, Freizeitbad - Blasbacher Straße	3,1	FP	0	0	0	4	18	17
Blasbacher Straße - Wetzlar Busbahnhof	4,9	FP	0	0	0	4	18	17
Wetzlar Busbahnhof - Leitzplatz	2	FP	3	36	6	4	18	17
Leitzplatz - Hohl/Taunusstraße	2	FP	3	36	6	4	18	17
Hohl/Taunusstraße - Krankenhaus	1,6	FP	3	36	6	4	18	17
<b>Fahrplan-km pro Jahr</b>	<b>gesamt</b>	<b>207.629</b>	<b>154.426</b>			<b>25.459</b>	<b>27.744</b>	
<b>Schüler-Verstärkerfahrten in km pro Jahr</b>	<b>27.400 (Summe der Linien 12 und 13)</b>							
<b>Fahrzeugmindestkapazität</b>	Standardlinienbus							
<b>Fahrzeugmindeststandards</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.							
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.							

LINIENSTECKBRIEF		NVP Stadt Wetzlar				Linie 14		
Linienverlauf	Busbahnhof – Leitzplatz – Nauborner Str. – Nauborn, Gänsweide							
Linienlänge	6,15 Kilometer							
Anzahl der Haltestellen	19							
								
Linienabschnitt	Länge in km	Mindestangebot (Fahrtenpaare)	Montag - Freitag			Samstag	Sonntag/ Feiertag	
			SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
Wetzlar Busbahnhof - Leitzplatz	2	FP	2	24	4	4	18	17
Leitzplatz - Nauborn, Gänsweide	4,15	FP	2	24	4	4	18	17
<b>Fahrplan-km pro Jahr</b>	<b>gesamt</b>	<b>129.445</b>	<b>105.386</b>			<b>11.513</b>	<b>12.546</b>	
<b>Schüler-Verstärkerfahrten in km pro Jahr</b>	<b>12.600</b>							
<b>Fahrzeugmindestkapazität</b>	Standardlinienbus							
<b>Fahrzeugmindeststandards</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.							
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.							

LINIENSTECKBRIEF	NVP Stadt Wetzlar	Linie 15
Linienverlauf	Krankenhaus – Büblingshausen – Spilburg – Busbahnhof	
Linienlänge	7,1 Kilometer	
Anzahl der Haltestellen	20	



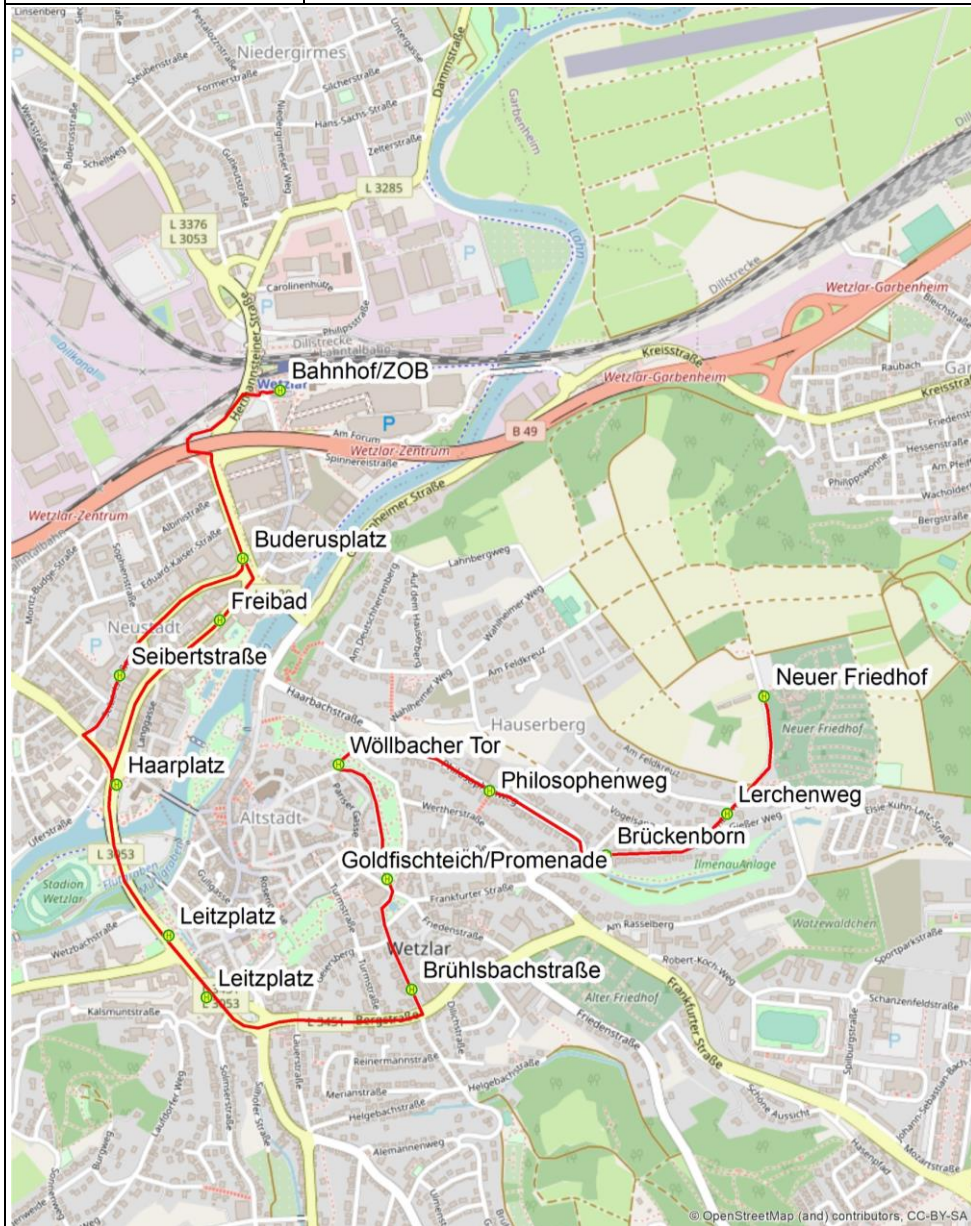
Linienabschnitt	Länge in km	Mindestangebot (Fahrtenpaare)	Montag - Freitag			Samstag	Sonntag/ Feiertag	
			SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	
			5-6 Uhr	6-18 Uhr	18-20 Uhr	20-0 Uhr	6-0 Uhr	7-0 Uhr
Krankenhaus - Polizeistation	3,1	FP	0	20	0	0	0	0
Polizeistation - Wetzlar Busbahnhof	4	FP	0	20	0	0	0	0
<b>Fahrplan-km pro Jahr</b>	<b>gesamt</b>	<b>71.568</b>	<b>71.568</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Schüler-Verstärkerfahrten in km pro Jahr</b>	<b>0</b>							
<b>Fahrzeugmindestkapazität</b>	Standardlinienbus							
<b>Fahrzeugmindeststandards</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.							
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.							

LINIENSTECKBRIEF		NVP Stadt Wetzlar				Linie 16		
Linienverlauf	Busbahnhof – Neustädter Platz – Dalheim							
Linienlänge	4,68 Kilometer							
Anzahl der Haltestellen	16							
Linienabschnitt	Länge in km	Mindestangebot (Fahrtenpaare)	Montag - Freitag			Samstag	Sonntag/ Feiertag	
			SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
			5-6 Uhr	6-18 Uhr	18-20 Uhr	20-0 Uhr	6-0 Uhr	7-0 Uhr
Wetzlar Busbahnhof - Neustädter Platz	2,08	FP	3	36	6	4	18	17
Neustädter Platz - Dalheim Berliner Ring Nord	2,6	FP	3	36	6	4	18	17
<b>Fahrplan-km pro Jahr</b>	<b>gesamt</b>	<b>133.885</b>	<b>115.577</b>			<b>8.761</b>	<b>9.547</b>	
<b>Schüler-Verstärkerfahrten in km pro Jahr</b>	<b>4.100</b>							
Fahrzeugmindestkapazität	Standardlinienbus							
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.							
Erschließungsqualität	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.							



LINIENSTECKBRIEF		NVP Stadt Wetzlar				Linie 17		
Linienverlauf	Garbenheim – Wetzlar Busbahnhof							
Linienlänge	3,1 Kilometer							
Anzahl der Haltestellen	5							
Linienabschnitt	Länge in km	Mindestangebot (Fahrtenpaare)	Montag - Freitag			Samstag	Sonntag/ Feiertag	
			SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
Garbenheim Wannsweg - Wetzlar Busbahnhof	3,1	FP	1	24	2	4	18	9
<b>Fahrplan-km pro Jahr</b>	<b>gesamt</b>	<b>57.585</b>	<b>48.434</b>			<b>5.803</b>	<b>3.348</b>	
<b>Schüler-Verstärkerfahrten in km pro Jahr</b>	<b>5.100 (Summe der Linien 17 und 18)</b>							
<b>Fahrzeugmindestkapazität</b>	Standardlinienbus							
<b>Fahrzeugmindeststandards</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.							
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.							

LINIENSTECKBRIEF	NVP Stadt Wetzlar	Linie 18
Linienverlauf	Wetzlar Busbahnhof – Leitzplatz – Goldfischteich – Philosophenweg – Neuer Friedhof	
Linienlänge	4,7 Kilometer	
Anzahl der Haltestellen	13	



Linienabschnitt	Länge in km	Mindestangebot (Fahrtenpaare)	Montag - Freitag			Samstag	Sonntag/ Feiertag	
			SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	
			5-6 Uhr	6-18 Uhr	18-20 Uhr	20-0 Uhr	6-0 Uhr	7-0 Uhr
Wetzlar Busbahnhof - Leitzplatz	2	FP	0	5	1	0	5	6
Leitzplatz - Neuer Friedhof	2,7	FP	0	5	1	0	5	6
<b>Fahrplan-km pro Jahr</b>	<b>gesamt</b>	<b>20.530</b>	<b>14.213</b>			<b>2.933</b>	<b>3.384</b>	
<b>Schüler-Verstärkerfahrten in km pro Jahr</b>	<b>5.100 (Summe der Linien 17 und 18)</b>							
<b>Fahrzeugmindestkapazität</b>	Standardlinienbus							
<b>Fahrzeugmindeststandards</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.							
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.							

LINIENSTECKBRIEF	NVP Stadt Wetzlar	Altstadlinie
Linienverlauf	Bahnhof/ZOB - Altstadt - Bahnhof/ZOB	
Linienlänge	4,9 Kilometer	
Anzahl der Haltestellen	13	



Linienabschnitt	Länge in km	Mindestangebot (Fahrtenpaare)	Montag - Freitag				Samstag	Sonntag/ Feiertag
			SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
			5-6 Uhr	6-18 Uhr	18-20 Uhr	20-0 Uhr	6-0 Uhr	7-0 Uhr
Bahnhof/Forum - Altstadt	1,6	FP	0	16	4	0	14	8
Altstadt - Wetzlar Busbahnhof	3,3	FP	0	16	4	0	14	8
<b>Fahrplan-km pro Jahr</b>	<b>gesamt</b>	<b>30.615</b>	<b>24.696</b>				<b>3.567</b>	<b>2.352</b>
<b>Fahrzeugmindestkapazität</b>	Niederflurbus mit 23 Sitz- und 16 Stehplätzen							
<b>Fahrzeugmindeststandards</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.							
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 4 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.							

## Anlage 2 Stellungnahmen

Stellungnahmen aus der Bürgerbeteiligung und der Anhörung der Ortsbeiräte und Stadtteilbeiräte im Frühjahr/Sommer 2021		
	Stellungnahme büro stadVerkehr	
Fahrgastverbände (PRO BAHN u.a.)	<b>Anregung, Aspekt, Wunsch</b>	
	Umstiege/Anschlüsse zwischen Buslinien und Bus und Bahn verbessern	Richtwerte zur Beurteilung der Verknüpfungsqualität sind definiert und sollen im Rahmen der Umlaufplanung berücksichtigt werden.
	Abend- und Nachtverkehre ausweiten	Eine Ausweitung der Abend- und Nachtverkehre bis 24:00 Uhr wird im NVP berücksichtigt.
	Verkehre an Wochenenden ausweiten (auch hier besonders auf Anschlüsse achten)	Wird im NVP berücksichtigt.
	Beschleunigung/Straffung von Linien	Linienstraffungen sind nicht vorgesehen, die Einbindung aller eingesetzten Fahrzeuge in die Busbeschleunigung im Innenstadtbereich von Wetzlar ist vorgesehen.
	Taktverdichtungen	Taktverdichtungen sind im NVP vorgesehen.
	engere Zusammenarbeit von LNO'en, gemeinsamer NVP Wetzlar und LDK	Sollte angestrebt werden.
	Erschließung bisher nicht angebundener und neuer Wohn- und Gewerbegebiete sicherstellen	Die Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete soll sichergestellt werden. Siehe auch Kapitel Verkehrserschließung.
	Neue Mobilitätsformen fördern, z.B. CarSharing	berücksichtigt.
	Führung einer neuen Buslinie (evtl. Linie 15 über Philosophenweg zur Altstadt mit Haltestelle Haarbachstraße)	Ist betrieblich nicht umsetzbar, bzw. sinnvoll.
	Einbindung Citybus in Regelangebot	Ist im NVP vorgesehen.
	Durchbindung von Fahrten aus Naunheim und Blasbach zur Innenstadt (Litzplatz)	Wird im Modul 4b im NVP behandelt.
	Bedienung der Hanglage im Stadtteil Naunheim	Wird im NVP bei On-Demand-Verkehren behandelt.
	Bedienung von Hermannstein auf Linien 415,200,471 und 12 verbessern/kordinieren; evtl. Linie 12 mehr nach Blasbach fahren lassen; evtl. Taktverkürzung Linie 12 auf 15 Minuten	Eine anbindungsorientierte Überprüfung sollte im Rahmen der Umlaufplanung erfolgen. Taktverkürzungen der Linie 12 auf 15 Minuten sind nicht vorgesehen.
	Anbindung Dillfeld verbessern	Ist derzeit nicht umsetzbar.
	Verbindung Garbenheim-Dutenhofen (evtl. Linie 17 verlängern)	Eine Verbesserung der Anbindung Garbenheim-Dutenhofen ist nicht wirtschaftlich darstellbar.
	Parallelverkehr Linien 10/185, 14/170, 11,12,15/312 und 16/125,185 besser abstimmen	Soll im Rahmen der Umlaufplanung erfolgen.
	barrierefreier Ausbau wichtiger Innenstadthaltestellen vorantreiben	Alle Haltestellen in der Straßenausbau der Stadt Wetzlar werden in den kommenden Jahren barrierefrei umgebaut.
	DFI an wichtigen Innenstadthaltestellen, Krankenhaus, Wilhelm-Reitz-Platz installieren	installiert werden, die über 200 Einsteiger im Querschnitt pro Tag aufweisen.
	Sauberkeit Haltestellen verbessern; Sitzgelegenheiten und Beleuchtung verbessern;	Wird im NVP im Kapitel Barrierefreier Haltestellenausbau behandelt.
Günstiges Innenstadtticket (1,00 €) anbieten	Ist nicht vorgesehen.	
Marketing-Marke zum Stadtverkehr entwickeln ("Lotte")	Entscheidung hierüber nicht Bestandteil des NVP.	
Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern	Expressbusfahrten auf der Linie 24 anbieten	Linie 24 ist nicht Teil des Stadtbusverkehrs
	Neue Haltestelle der Linie 24 auf Bahnhof-Nordseite (gegenüber Bauhaus) anbieten	Linie 24 ist nicht Teil des Stadtbusverkehrs.
	Anschlussverbesserung Linie 24 auf Zugankünfte	Linie 24 ist nicht Teil des Stadtbusverkehrs.
	Klimatisierung Fahrzeuge	Eine Klimatisierung der Fahrzeuge ist vorgesehen.
	Verstärkung Kapazität im Schülerverkehr	Ist nicht grundsätzlich vorgesehen.
	Nachtfahrten 2-3 Uhr einführen	Nachtfahrten sind aufgrund der hohen Kosten und geringen Fahrgastnachfrage nicht vorgesehen.
	AST-Verkehre einführen	Ist im NVP im Kapitel Flexible Bedienungsformen dargestellt.
	Sonntagslücke Linie 185 nach Steindorf um 15.23 und 17.23 Uhr schließen	Linie 185 ist nicht Teil des Stadtbusverkehrs.
	Linie 13 samstags morgens zum Einkaufen im 30-Minuten-Takt fahren lassen	Linie 12 und 13 sollen Samstags morgens jeweils im 60-Takt fahren.
	Fahrtzeiten im Schülerverkehr auf max. 30 Minuten begrenzen	Zulässige Fahrtzeiten im Schülerverkehr sind in den gesetzlichen Bestimmungen geregelt.
	Verbesserung Andienung Blankenfeld sonntags morgens zur Gottesdienstanbindung	Ist nicht vorgesehen.
	Low-entry-Busse abschaffen, ersetzen durch Niederflur	Linienbusverkehr alle Fahrten mit Niederflurfahrzeugen durchzuführen.
	Haltestelle Hohe Straße in Dalheim nur zum Ausstieg zulassen, damit Schüler Bus nicht fluten	Ist nicht vorgesehen.
	Rauchverbot am ZOB einführen	Nicht Bestandteil des Nahverkehrsplanes.
	Haltestellenbeleuchtung verbessern	ausgestattet.
	Taktverdichtung im Busverkehr nach Naunheim	Wird im Modul 4b im NVP behandelt.
	Stadtbusanbindung Naunheim	Wird im Modul 4b im NVP behandelt.
	Haltestelle Bahnhof-Nordseite gegenüber Bauhaus	Ist nicht erforderlich.
	Expressbusfahrten auf der Linie 24 anbieten	Linie 24 ist nicht Teil des Stadtbusverkehrs.
	Anschluss Linie 11 auf Zug aus Limburg samstags 21.32 und 22.32 Uhr verbessern	Richtwerte zur Beurteilung der Verknüpfungsqualität sind definiert und sollen im Rahmen der Umlaufplanung berücksichtigt werden.
	Taktlücke um ca. 18.30 Uhr auf der Linie 415 nach Blasbach schließen	Linie 415 ist nicht Teil des Stadtbusverkehrs.
	neue Haltestelle Linie 16 bei Globus-Baumarkt einrichten	Ist nicht vorgesehen.
	30-Minuten-Takt auf Linie 10 einführen	Ein 30-Takt auf der Linie 10 ist aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage nicht vorgesehen
	Linie 185 fährt freitags um 16.45 Uhr anders als an anderen Werktagen	Linie 185 ist nicht Teil des Stadtbusverkehrs

	Anregung, Aspekt, Wunsch	Stellungnahme büro stadVerkehr
Stadtteilbeiräte	Forderung nach besserer Verbindung abends in/aus Uni-Städten	Anbindung in/aus Uni-Städten erfolgt, bis auf Linie 11, über den SPNV und das überörtliche Busnetz
	Fahrradmitnahme in Bussen verbessern	siehe Kapitel 6.3.8 Fahrradmitnahme
	Linie 12 Samstagsangebot verbessern	Am Samstag ist ein Fahrtenangebot zwischen 6:00 und 0:00 Uhr im 60-Takt vorgesehen
	emissionsarme Fahrzeuge einsetzen	Die eingesetzten Fahrzeuge sollen hinsichtlich der Schadstoffreinigung mindestens die Euro-Norm 6 erfüllen
	Direktverbindung Dalheim-Krankenhaus einführen	nicht vorgesehen
	Umstieg Linie 16 zum Zugverkehr verbessern	Richtwerte zur Beurteilung der Verknüpfungsqualität sind definiert
	Anbindung Dillfeld prüfen	Ist derzeit nicht umsetzbar.
Ortsbeirat Naunheim	Verbindung von Naunheim nach Innenstadt (Leitzplatz/Krankenhaus) schaffen	Anbindung von Naunheim an den Bahnhof/ZOB (Verknüpfungspunkt) ist vorhanden. Von dort besteht eine Anbindung an das Krankenhaus durch die Linien 12 und 13.
	Umstieg vom Krankenhaus Richtung Naunheim passt nicht	Richtwerte zur Beurteilung der Verknüpfungsqualität sind definiert
	Umstieg vom Zug Richtung Naunheim passt nicht	Richtwerte zur Beurteilung der Verknüpfungsqualität sind definiert
	Naunheim an Stadtbusverkehr anbinden	siehe Modul 4 im NVP
	evtl. Tangential- und Ringlinien einführen	Verknüpfungspunkt angefahren werden sollte. Ringlinien aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht mit Standardbussen umsetzbar.
	OnDemand-Verkehre für Neubaugebiet Naunheim am Berg als Pilot einführen	Als Pilotprojekt für einen On-Demand-Verkehr könnte sich der bislang durch den Linienbus nicht erschlossene nördliche Bereich des Stadtteils Naunheim anbieten.
	Gesamtfahrplansystem überplanen, damit Anschlüsse besser passen	Richtwerte zur Beurteilung der Verknüpfungsqualität sind definiert und sollen im Rahmen der Umlaufplanung berücksichtigt werden
Ortsbeirat Hermannstein	Angebotsverbesserung abends und an Wochenenden	wird im NVP berücksichtigt
	Anbindung Blasbach an den Stadtbusverkehr	Wird im Modul 4b im NVP behandelt.
	DFI erweitern	Bundesförder-Projekt „VLUID“ (Intelligente Datenauswertung zur Verkehrsoptimierung in Wetzlar) sind Mittel für den Ausbau erster weiterer Haltestellen mit DFI-Anzeigern budgetiert.
	in Bussen mehr Platz für Kinderwagen usw. schaffen	Sondernutzungsflächen für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder sind vorgesehen, aber nicht beliebig erweiterbar
	Bürgerbusangebot prüfen	Bürgerbusangebote sind nicht Bestandteil des Nahverkehrsplanes.
Ortsbeirat Blasbach	Spätbus ca. 24.00 Uhr freitags und samstags anbieten	Das Fahrtenangebot an Freitagen und Samstagen soll grundsätzlich bis 24:00 Uhr ausgeweitet werden.
	mehr Kombi-Tickets für Veranstaltungen anbieten	Nicht Bestandteil des Nahverkehrsplanes.
Ortsbeirat Dutenhofen	P+R-Parkplatz am Bahnhof Dutenhofen neu bauen	Eine P+R-Anlage Bahnhof Dutenhofen ist unter sonstigen Maßnahmen aufgeführt.
	Verknüpfung Zug-Bus am Bahnhof Dutenhofen verbessern	Soll im Rahmen der Umlaufplanung erfolgen.
	Busverbindung von Dutenhofen nach Lahnau und Hüttenberg einführen	Anbindungen nach Lahnau und Hüttenberg bestehen, wenn auch mit hohen Reisezeiten. Eine Anbindung über die Ortsbuslinien ist aufgrund geringer Fahrgastnachfrage nicht finanziell darstellbar.
Ortsbeirat Münchholzhausen	Busverkehr Münchholzhausen nach Rechtenbach verbessern	Eine Anbindung über die Ortsbuslinien ist aufgrund geringer Fahrgastnachfrage nicht finanziell darstellbar.
	Umstieg Linie 11 am Bahnhof Dutenhofen optimieren	Soll im Rahmen der Umlaufplanung erfolgen.
Ortsbeirat Steindorf	Fahrradmitnahme in Bussen verbessern	Ist im Kapitel Fahrradmitnahme beschrieben.
	Klimatisierung Fahrzeuge	Eine Klimatisierung der Fahrzeuge ist vorgesehen.
	Kurzstreckentarif Steindorf zum Einkaufsbereich Westend anbieten	Ein Kurzstreckentarif ist in Wetzlar derzeit nicht vorgesehen.
Ortsbeirat Nauborn	--	-
Ortsbeirat Garbenheim	--	-

## Anlage 3 Maßnahmenprogramm zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in der Stadt Wetzlar

Auszug aus dem Maßnahmenprogramm zum barrierefreien Umbau der Bushaltestellen in Wetzlar

Stand: 17.05.2022

noch umzubauende Haltestellen						
Nr.	Haltestelle	Beschreibung	Adresse	Stadtteil	Bemerkung	Ein-/Aussteiger/Werktag
1	Arbeitsamt	Fahrtrichtung Bahnhof	Sophienstraße 19			50
2	Bahnhof	beide Fahrtrichtungen	Grabenstraße	Dutenhofen		60
3	Blasbacher Straße	Fahrtrichtung Blasbach	Blasbacher Straße 67	Hermannstein		70
4	Blasbacher Straße	Fahrtrichtung Wetzlar	Blasbacher Straße 67	Hermannstein		70
5	Braunfelser Straße	Fahrtrichtung Bahnhof	Braunfelser Straße 77			20
6	Braunfelser Straße	Fahrtrichtung Steindorf	Braunfelser Straße			20
7	Buderusplatz	Fahrtrichtung Krankenhaus	Gloelstraße bei Hensoldt			220
8	Buderusplatz	Fahrtrichtung Krankenhaus	Gloelstraße bei Hensoldt			-
9	Buderusplatz	Fahrtrichtung Krankenhaus	Gloelstraße bei Hensoldt			-
10	Carolinenhütte	Fahrtrichtung Krankenh.	Niedergirmeser Weg			20
11	Europabad	Europabad/3	Lessingstraße			450
12	Europabad	Europabad/2	Lessingstraße			-
13	Europabad	Europabad/1	Lessingstraße			-
14	Formerstraße/IKEA	Fahrtrichtung	Hermannsteiner Straße, Ecke			50
15	Formerstraße/IKEA	Fahrtrichtung Aßlar	Hermannsteiner Straße, Ecke			50
16	Frankfurter Straße	Fahrtrichtung Bahnhof	Frankfurter Straße,			40
17	Frankfurter Straße	Fahrtrichtung Krankenhaus	Frankfurter Straße,			40
18	Freibad	Fahrtrichtung Bahnhof 03	Karl-Kellner-Ring			500
19	Freibad	Fahrtrichtung Bahnhof 02	Karl-Kellner-Ring			-
20	Freibad	Fahrtrichtung Bahnhof 01	Karl-Kellner-Ring			-
21	Friedhof	Fahrtrichtung Wetzlar	Am Friedhof	Steindorf		15
22	Friedhof	Fahrtrichtung Steindorf	Schulstraße	Steindorf		15
23	Gabelsbergerstraße	Gabelsberger Straße	Gabelsberger Straße			20
24	Gänsweide	Fahrtrichtung Wetzlar	Gänsweide	Nauborn		160
25	Gießener Straße	Fahrtrichtung Gießen	Gießener Straße 44	Münchholz.		60
26	Grüner Weg	Fahrtrichtung Gießen	Otto-Wels-Straße 21	Hermannstein		90
27	Haarplatz	Fahrtrichtung Bahnhof	Karl-Kellner-Ring, Haarplatz			250
28	Hermannstraße	Fahrtrichtung Lahnu	Wetzlarer Straße 84	Naunheim		40
29	Hermannstraße	Fahrtrichtung Wetzlar	Wetzlarer Straße 89	Naunheim		40
30	Hofmannstraße	Fahrtrichtung Wetzlar	Wetzlarer Straße 12	Nauborn		65
31	Hohe Straße	Fahrtrichtung Gießen	Wetzlarer Straße, Ecke Hohe	Münchholz.		45
32	Hohl/Sturzkopf	Fahrtrichtung Bahnhof	Stoppelberger Hohl, Ecke			60
33	Hohl/Taunusstraße	Fahrtrichtung Krankenhaus	Stoppelberger Hohl 118			60
34	Industriestraße	Fahrtrichtung Nauborn/2	Industriestraße	Nauborn		20
35	Industriestraße	Fahrtrichtung Nauborn	Wetzlarer Straße 88	Nauborn		50
36	Industriestraße	Fahrtrichtung Wetzlar	Wetzlarer Straße 85	Nauborn		50
37	Kestnerschule	Friedenstraße	Friedenstraße, Hotel Mercure			200
38	Kindergarten	Fahrtrichtung Dutenhofen	Münchholzhäuser Str.	Dutenhofen		40
39	Kirchplatz	Fahrtrichtung Steindorf	Kirchplatz	Steindorf		30
40	Kirchplatz	Fahrtrichtung Wetzlar	Kirchplatz	Steindorf		30
41	Kirmesplatz	Fahrtrichtung Wetzlar	Wetzlarer Straße	Dutenhofen		90
42	Kreuzkirche	Fahrtrichtung Krankenh.	Stoppelberger Hohl 33			70
43	Kreuzkirche	Fahrtrichtung Bahnhof	Stoppelberger Hohl, Ecke			70
44	Langenbergstraße	Fahrtrichtung Nauborn	Wetzlarer Straße 47b	Nauborn		20
45	Langenbergstraße	Fahrtrichtung Wetzlar	Wetzlarer Straße 45	Nauborn		20
46	Lärchenweg	Fahrtrichtung Aßlar	Otto-Wels-Straße	Hermannstein		60
47	Leitzplatz	Fahrtrichtung Krankenhaus	Schützenstraße			1400
48	Leitzplatz	Fahrtrichtung Krankenhaus	Schützenstraße			-
49	Leitzplatz	Fahrtrichtung Krankenhaus	Schützenstraße			-
50	Leitzplatz	Fahrtrichtung Krankenhaus	Schützenstraße			-
51	Lessingstraße	Fahrtrichtung Rechtenbach	Frankfurter Straße 90			50
52	Linsenber	Fahrtrichtung Bahnhof	Hermannsteiner Straße			60
53	Linsenber	Fahrtrichtung Hermannstein	Hermannsteiner Straße			60
54	Magdalenhäuser Weg	Fahrtrichtung Bahnhof	Magdalenenhäuser Weg			140
55	Magdalenhäuser Weg	Fahrtrichtung Steindorf	Magdalenenhäuser Weg			140
56	Mehlstück	Fahrtrichtung Lahnu	Kreisstraße 60	Garbenheim		40
57	Mehlstück	Fahrtrichtung Wetzlar	Kreisstraße 57	Garbenheim		40
58	Moritz-Budge-Straße	Fahrtrichtung Dalheim	Moritz-Budge-Straße 6			30
59	Münchholzhäuser Str.	Fahrtrichtung Gießen	Münchholzhäuser Straße 36	Dutenhofen		50
60	Münchholzhäuser Str.	Fahrtrichtung Wetzlar	Münchholzhäuser Straße 25	Dutenhofen		50
61	Nauborner Straße	Fahrtrichtung Nauborn	Nauborner Straße 31			60
62	Nauborner Straße	Fahrtrichtung Bahnhof	Nauborner Straße 57			60
63	Neuer Friedhof	Fahrtrichtung Bahnhof	Brückenborn			15
64	Neustadt (Ring)	Fahrtrichtung Bahnhof	Neustadt 43			20
65	Neustädter Platz	Fahrtrichtung Bahnhof	Neustädter Platz 9			100
66	Neustädter Platz	Fahrtrichtung Dalheim	Neustädter Platz 1			100

Nr.	Haltestelle	Beschreibung	Adresse	Stadtteil	Bemerkung	Ein-/Aussteiger/Werktag
67	Nonnenmühle	Fahrtrichtung Wetzlar	Wetzlarer Straße 70			20
68	Ostendstraße	Fahrtrichtung Wetzlar	Waldgirmeser Straße 63	Naunheim		50
69	Ostendstraße	Fahrtrichtung Lahнау	Waldgirmeser Straße 52	Naunheim		50
70	Philosophenweg	Fahrtrichtung Bahnhof	Philosophenweg 26			10
71	Philosophenweg	Fahrtrichtung Friedhof	Philosophenweg 11			10
72	Polizeistation	Fahrtrichtung Bahnhof	Frankfurter Straße			90
73	Römerstraße	Fahrtrichtung Krankenhaus	Stoppelberger Hohl			100
74	Römerstraße	Fahrtrichtung Bahnhof	Stoppelberger Hohl			100
75	Schule	an der Schule	Wetzachtalschule Nauborn	Nauborn		150
76	Schulplatz	Fahrtrichtung Wetzlar	Schulplatz	Naunheim		120
77	Schulplatz	Fahrtrichtung Lahнау	Schulplatz	Naunheim		120
78	Schulstraße	Fahrtrichtung Wetzlar	Schulstraße bei Schule	Steindorf		40
79	Seibertstraße	Seibertstraße/3	Seibertstraße			450
80	Seibertstraße	Seibertstraße/1	Seibertstraße			-
81	Seibertstraße	Seibertstraße/2	Seibertstraße			-
82	Simberg	Fahrtrichtung Naunheim	Naunheimer Straße, Friedhof			20
83	Simberg	Fahrtrichtung Bahnhof	Naunheimer Straße, Friedhof			20
84	Sophienstraße	Fahrtrichtung Bahnhof	Sophienstraße, Altes Arbeitsamt			80
85	Sophienstraße	Fahrtrichtung Dalheim	Sophienstraße, Altes Arbeitsamt			80
86	Spilburg	Fahrtrichtung Bahnhof	Frankfurter Straße, Spilburg			240
87	Sporthalle	Sporthalle Dutenhofen	Wingertenstraße	Dutenhofen		60
88	Sportplatz		Weingartenstraße 1	Münchholz.		80
89	Steinschule	Fahrtrichtung Bahnhof	Stoppelberger Hohl			420
90	Steinschule	Fahrtrichtung Krankenhaus	Stoppelberger Hohl			-
91	Steinschule	Fahrtrichtung Bahnhof 2	Stoppelberger Hohl			-
92	Stockwiese	Fahrtrichtung Wetzlar	Gießener Straße 5	Münchholz.		30
93	Stockwiese	Fahrtrichtung Gi	Gießener Straße 2 D	Münchholz.		30
94	Stoppelberger Hohl	Fahrtrichtung Bahnhof	Stoppelberger Hohl, Sparkasse			60
95	Unter dem Nußbaum	Fahrtrichtung Krankenhaus	Unter dem Nussbaum			80
96	Unter dem Nußbaum	Fahrtrichtung Bahnhof	Unter dem Nussbaum			80
97	Volpertshäuserstraße	Fahrtrichtung Bahnhof	Stoppelberger Hohl,			60
98	Wannsweg	Wannsweg Endhaltestelle	Wannsweg, Festplatz	Garbenheim		110
99	Westend	Fahrtrichtung Bhf	Braunfelser Straße			50
100	Westend	Fahrtrichtung Steindorf	Braunfelser Straße			50
101	Wetzlarer Straße	Fahrtrichtung Blasbach	Wetzlarer Straße, Saalbau	Hermannstein		60
102	Zum Hundsrücken	Fahrtrichtung Nauborn	Zum Hundsrücken	Nauborn		70

noch umzubauende Haltestellen in der Straßenbaulast des Landes Hessen / des Lahn-Dill-Kreises

Nr.	Haltestelle	Beschreibung	Adresse	Stadtteil	Bemerkung	Ein-/Aussteiger/Werktag
1	Hohe Straße	Fahrtrichtung Gießen	K 356	Münchholz.		45
2	Hohe Straße	Fahrtrichtung Wetzlar	K 356	Münchholz.		45
3	TÜH	Fahrtrichtung Wetzlar	Braunfelser Straße			20
4	TÜH	Fahrtrichtung Steindorf	Braunfelser Straße			20
5	Wilhelm-Will-Straße	Fahrtrichtung Wetzlar	Wilhelm-Will-Straße			20

Haltestellen, bei denen ein barrierefreier Ausbau nicht vorgesehen bzw. nicht möglich ist						
Nr.	Haltestelle	Beschreibung	Adresse	Stadtteil	Bemerkung	Ein-/Aussteiger/Werktag
1	An der Dillbrücke	Fahrtrichtung Aßlar	Hermannsteiner Straße, Nähe Poco	Hermannstein	wenig Fahrgäste	10
2	An der Dillbrücke	Fahrtrichtung Wetzlar	Hermannsteiner Straße, Nähe Poco	Hermannstein	wenig Fahrgäste	10
3	Brückenborn	Fahrtrichtung Bahnhof	Brückenborn		wenig Fahrgäste	5
4	Brückenborn	Fahrtrichtung Neuer Friedhof	Brückenborn		wenig Fahrgäste	5
5	Dillfeld	Fahrtrichtung Bahnhof/Dalheim	Dillfeld	Hermannstein	wenig Fahrgäste	5
6	Eichendorffschule	Schulhaltestelle	Schulparkplatz		Schulgelände	260
7	Falkenstraße	Fahrtrichtung Dalheim	Altenbergerstraße		wenig Fahrgäste	5
8	Falkenstraße	Fahrtrichtung Bahnhof	Altenbergerstraße		wenig Fahrgäste	5
9	Gartenstraße	Fahrtrichtung Wetzlar	Blasbacher Straße	Hermannstein	baulich unmöglich	50
10	Gießener Straße	Fahrtrichtung Wetzlar	Gießener Straße 44	Münchholz.	baulich unmöglich	60
11	Goldfischteich/Promenade	Fahrtrichtung Neuer Friedhof	Konrad-Adenauer-Promenade		wenig Fahrgäste	5
12	Goldfischteich/Promenade	Fahrtrichtung Bahnhof	Konrad-Adenauer-Promenade		wenig Fahrgäste	5
13	Honigmühle	Fahrtrichtung Niederwetz	L 3284	Nauborn	wenig Fahrgäste	1
14	Honigmühle	Fahrtrichtung Wetzlar	L 3285	Nauborn	wenig Fahrgäste	1
15	Jahnstraße	Fahrtrichtung Wetzlar	Jahnstraße 17	Steindorf	wenig Fahrgäste	5
16	Kirmesplatz	Fahrtrichtung Gießen	Wetzlarer Straße 5	Dutenhofen	baulich unmöglich	90
17	Kirschenwäldchen	Fahrtrichtung Wetzlar	Kirschenwäldchen 16	Nauborn	wenig Fahrgäste	-
18	Lerchenweg	Fahrtrichtung Bahnhof	Brückenborn 32		wenig Fahrgäste	5
19	Lerchenweg	Fahrtrichtung Friedhof	Brückenborn 32		wenig Fahrgäste	5
20	Philippstraße	beide Fahrtrichtungen	Philippstraße	Hermannstein	wenig Fahrgäste	5
21	Siegmund-Hiepe-Straße	Fahrtrichtung Bahnhof	Siegmund-Hiepe-Straße, Ecke Alte Straße		wenig Fahrgäste	10
22	Siegmund-Hiepe-Straße	Fahrtrichtung Steindorf	Siegmund-Hiepe-Straße, Ecke Alte Straße		wenig Fahrgäste	10
23	Taubenstein	Fahrtrichtung Bahnhof	Garbenheimer Straße		wenig Fahrgäste	5
24	Taubenstein	Fahrtrichtung Garbenheim	Garbenheimer Straße		wenig Fahrgäste	5
25	Tivoli	Fahrtrichtung Bahnhof	Naunheimer Straße		wenig Fahrgäste	10
26	Tivoli	Fahrtrichtung Naunheim	Naunheimer Straße		wenig Fahrgäste	10
27	Westerwaldstraße	Fahrtrichtung Nauborn	Westerwaldstraße	Nauborn	wenig Fahrgäste	5
28	Wöllbacher Tor	Fahrtrichtung Friedhof	Konrad-Adenauer-Promenade		wenig Fahrgäste	5
29	Wöllbacher Tor	Fahrtrichtung Bahnhof	Wöllbacherstraße		wenig Fahrgäste	5



## Anlage 4 Liste mit Haltestellen, bei denen eine Wartehalle vorhanden ist

Haltestelle	ID HStB	Stadtteil	Beschreibung	Wartehalle vorhanden	erneuerungsbedürftig
Alte Wache	21605/02		Fahrtrichtung Wetzlar		
Alte Wache	21605/01		Fahrtrichtung Steindorf		
Altstadt/Stadthalle	19330/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Altstadt/Stadthalle	19330/01		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Am Hainberg	22531/02	Blas	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Am Hainberg	22531/01	Blas	Fahrtrichtung Erda	x	
Am Leitz-Park	21618/01		Fahrtrichtung Gießen	x	
Am Leitz-Park	21618/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Am Schwalbengraben	19338/02	Naunh	Fahrtrichtung Lahnau		
Am Schwalbengraben	19338/01	Naunh	Fahrtrichtung Wetzlar		
Am Sturzkopf	21664		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Am Trauar	22508/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Am Trauar	22508/02		Fahrtrichtung Dalheim	x	
An der Kommandantur	21604/01		Fahrtrichtung Steindorf		
An der Kommandantur	21604/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Arbeitsamt	21632		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
An der Dillbrücke	19349/02	Herm	Fahrtrichtung Aßlar		
An der Dillbrücke	19349/01	Herm	Fahrtrichtung Wetzlar		
Bahnhof	11015	Dut	beide Fahrtrichtungen		
Bahnhofstraße	21684/02	Garb	Fahrtrichtung Lahnau	x	
Bahnhofstraße	21684/01	Garb	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Bechlinger Straße	22574/02	Blas	Fahrtrichtung Erda		
Bechlinger Straße	22574/01	Blas	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Bergstraße	21613	Naub	Fahrtrichtung Nauborn	x	
Berliner Ring	21674		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Berliner Ring Nord	21676		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Blankenfeld	14655/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Blankenfeld	14655/01		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Blasbacher Straße	21647/02	Herm	Fahrtrichtung Blasbach	2x	
Blasbacher Straße	21647/01	Herm	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Braunfelser Straße	22509/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Braunfelser Straße	22509/01		Fahrtrichtung Steindorf		
Brückenborn	21689/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Brückenborn	21689/01		Fahrtrichtung Neuer Friedhof		
Brühlsbachstraße	21652/02		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Brühlsbachstraße	21652/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Buderusplatz/1	19341/1		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Buderusplatz/2	19341/2		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Buderusplatz/3	19341/3		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Busbahnhof	19851/01		Haltepunkt 1	x	
Busbahnhof	19851/02		Haltepunkt 2	x	
Busbahnhof	19851/03		Haltepunkt 3	x	
Busbahnhof	19851/04		Haltepunkt 4	x	
Busbahnhof	19851/05		Haltepunkt 5	x	
Busbahnhof	19851/06		Haltepunkt 6	x	
Busbahnhof	19851/07		Haltepunkt 7	x	
Busbahnhof	19851/08		Haltepunkt 8	x	
Busbahnhof	19851/09		Haltepunkt 9	x	
Busbahnhof	19851/10		Haltepunkt 10	x	
Busbahnhof	19851/11		Haltepunkt 11	x	
Busbahnhof	19851/12		Haltepunkt 12	x	
Carolinenhütte	21801		Fahrtrichtung Bahnhof/Krankenh.		
Dillfeld	21943	Herm	Fahrtrichtung Bahnhof/Dalheim		
Dillstraße	22540	Herm	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Drei Stämme	21675		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Eichendorffschule	21616		auf Grundstück Schulträger		
Elsa-Brandström-Straße	19326/02		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Elsa-Brandström-Straße	19326/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Europabad	21846/03		Europabad/3		
Europabad	21846/02		Europabad/2	x	
Europabad	21846/01		Europabad/1		
Falkenstraße	21680/01		Fahrtrichtung Dalheim		
Falkenstraße	21680/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Fernbushaltestelle	45001		Philipsstraße		
Formerstraße	19333/02		Fahrtrichtung Bahnhof/Krankenh.		
Formerstraße	19333/01		Fahrtrichtung Aßlar	x	
Frankfurter Straße	21654/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Frankfurter Straße	21654/01		Fahrtrichtung Krankenhaus		
Freibad	19981/03		Fahrtrichtung Bahnhof 03	x	
Freibad	19981/02		Fahrtrichtung Bahnhof 02	x	
Freibad	19981/01		Fahrtrichtung Bahnhof 01	x	
Friedhof	21602/02	Steind	Fahrtrichtung Wetzlar		
Friedhof	21602/01	Steind	Fahrtrichtung Steindorf		
Gabelsbergerstraße	19334		Gabelsberger Straße		
Gänsweide	21672	Naub	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Gartenstraße	22539	Herm	Fahrtrichtung Wetzlar		
Gießener Straße	14652/02	Münch	Fahrtrichtung Gießen		
Gießener Straße	14652/01	Münch	Fahrtrichtung Wetzlar		
Gießener Straße	14649/01	Dut	Fahrtrichtung Gießen	x	
Gießener Straße	14649/02	Dut	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Goldfischteich/Promenade	21804/02		Fahrtrichtung Neuer Friedhof		
Goldfischteich/Promenade	21804/01		Fahrtrichtung Bahnhof		
Großaltenstädter Straße	21646/02	Herm	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Großaltenstädter Straße	21646/01	Herm	Fahrtrichtung Aßlar	x	
Grüner Weg	22538	Herm	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Haarplatz	19332		Fahrtrichtung Bahnhof	x	

Stand: 17.05.2022

Haltestelle	ID HStB	Stadtteil	Beschreibung	Wartehalle vorhanden	erneuerungsbedürftig
Henri-Duffaut-Straße	21611/01		Fahrtrichtung Gießen		
Henri-Duffaut-Straße	21611/02		Fahrtrichtung Bahnhof	mobile Warteh.	
Hermannstraße	19337/02	Naunh	Fahrtrichtung Lahnu		
Hermannstraße	19337/01	Naunh	Fahrtrichtung Wetzlar		
Hofmannstraße	22534/02	Naub	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Hofmannstraße	22534/01	Naub	Fahrtrichtung Nauborn	x	
Hohe Straße	26472/02	Münch	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Hohe Straße	21678		Fahrtrichtung Bahnhof		
Hohe Straße	26472/01	Münch	Fahrtrichtung Gießen	x	
Hohl/Sturzkopf	21661		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Hohl/Taunusstraße	21657		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Honigmühle	21640/02	Naub	Fahrtrichtung Niederwetz		
Honigmühle	21640/01	Naub	Fahrtrichtung Wetzlar		
Horst-Scheibert-Straße	21619/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Horst-Scheibert-Straße	21619/01		Fahrtrichtung Steindorf	x	
Im Amtmann	21903/02		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Im Amtmann	21903/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Industriestraße	21671/03	Naub	Fahrtrichtung Nauborn/2		
Industriestraße	21671/02	Naub	Fahrtrichtung Nauborn		
Industriestraße	21671/01	Naub	Fahrtrichtung Wetzlar		
Jahnstraße	21607	Steind	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Kestnerschule	21633		aktuell nicht in Betrieb		
Kindergarten	21612/01	Dut	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Kindergarten	21612/02	Dut	Fahrtrichtung Dutenhofen		
Kirche	22529	Herm	Fahrtrichtung Blasbach	x	
Kirchplatz	19348/02	Steind	Fahrtrichtung Steindorf	x	
Kirchplatz	19348/01	Steind	Fahrtrichtung Wetzlar		
Kirmesplatz	14650/02	Dut	Fahrtrichtung Gießen		
Kirmesplatz	14650/01	Dut	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Kirschenwäldchen	22541	Naub	Fahrtrichtung Wetzlar		
Kolpingstraße	21760/02		Fahrtrichtung Nauborn	x	
Kolpingstraße	21670/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Krankenhaus	19325		Wendeanlage Krankenhaus	x	
Kreuzkirche	21656/02		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Kreuzkirche	21656/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Langenbergstraße	22533/02	Naub	Fahrtrichtung Nauborn		
Langenbergstraße	22533/01	Naub	Fahrtrichtung Wetzlar		
Lärchenweg	22530	Herm	Fahrtrichtung Aßlar		
Leitzplatz	19344/07		Fahrtrichtung Krankenhaus/4		
Leitzplatz	19344/06		Fahrtrichtung Krankenhaus/3		
Leitzplatz	19344/05		Fahrtrichtung Krankenhaus/2	x	
Leitzplatz	19344/01		Fahrtrichtung Bahnhof/1	x	
Leitzplatz	19344/02		Fahrtrichtung Bahnhof/2	x	
Leitzplatz	19344/03		Fahrtrichtung Bahnhof/3	x	
Leitzplatz	19344/04		Fahrtrichtung Krankenhaus /1	x	
Lerchenweg	21984/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Lerchenweg	21984/01		Fahrtrichtung Friedhof		
Lessingstraße	19327/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Lessingstraße	19327/01		Fahrtrichtung Rechtenbach	x	
Linsenber	21597/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Linsenber	21597/01		Fahrtrichtung Hermannstein		
Lotteschule	21636		Fahrtrichtung Krankenhaus		
Magdalenhäuser Weg	21811/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Magdalenhäuser Weg	21811/01		Fahrtrichtung Steindorf		
Mehlstück	21683/02	Garb	Fahrtrichtung Lahnu		
Mehlstück	21683/01	Garb	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Moritz-Budge-Straße	19350		Fahrtrichtung Dalheim	x	x
Münchholzhäuser Straße	14651/02	Dut	Fahrtrichtung Gießen		
Münchholzhäuser Straße	14651/01	Dut	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Nauborner Straße	21639/02		Fahrtrichtung Nauborn		
Nauborner Straße	21639/01		Fahrtrichtung Bahnhof		
Naunheimer Straße	21649/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Naunheimer Straße	21649/02		Fahrtrichtung Hermannstein	x	
Naunheimer Straße	21649/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Neuer Friedhof	21690		Fahrtrichtung Bahnhof	x	x
Neues Rathaus	22510		Fahrtrichtung Steindorf	x	
Neustadt (Ring)	19982		Fahrtrichtung Bahnhof		
Neustädter Platz	19351/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Neustädter Platz	19351/01		Fahrtrichtung Dalheim	x	
Niedergirmeser Weg	21651/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Niedergirmeser Weg	21651/01		Fahrtrichtung Hermannstein		
Nonnenmühle	22536	Naub	Fahrtrichtung Wetzlar	x	x
Ostendstraße	19340/02	Naunh	Fahrtrichtung Wetzlar		
Ostendstraße	19340/01	Naunh	Fahrtrichtung Lahnu		
Philippstraße		Herm	beide Fahrtrichtungen		
Philipsstraße	21609		Fahrtrichtung Bahnhof		
Philosophenweg	21685/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Philosophenweg	21685/01		Fahrtrichtung Friedhof		
Polizeistation	19329/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Polizeistation	19329/01		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Rechtenbacher Straße	14653/02	Münch	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Rechtenbacher Straße	14653/01	Münch	Fahrtrichtung Gießen	x	
Römerstraße	21655/02		Fahrtrichtung Krankenhaus		
Römerstraße	21655/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	

Stand: 17.05.2022

Haltestelle	ID HStB	Stadtteil	Beschreibung	Wartehalle vorhanden	erneuerungs- bedürftig
Roseggerstraße	21660/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Roseggerstraße	21660/01		Fahrtrichtung Krankenhaus		
Schanzenfeldstraße	21876/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Schanzenfeldstraße	21876/01		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Schule	21635	Naub	an Wetzachtalschule	x	
Schulgasse	22535	Naub	Fahrtrichtung Wetzlar	x	x (Eigentum LDK)
Schulplatz	19339/02	Naunh	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Schulplatz	19339/01	Naunh	Fahrtrichtung Lahnau	x	
Schulstraße	21601	Steind	Fahrtrichtung Wetzlar		
Schulzentrum	19995/01		Schulzentrum/1	x	
Schulzentrum	19995/02		Schulzentrum/2	x	
Schulzentrum	19995/03		Schulzentrum/3	x	
Schulzentrum	19995/04		Schulzentrum/4	x	
Schulzentrum	19995/05		Schulzentrum/5	x	
Schwalbengraben	21681		Fahrtrichtung Dalheim	x	
Seibertstraße	21898/03		Seibertstraße/3	x	
Seibertstraße	21898/01		Seibertstraße/1		
Seibertstraße	21898/02		Seibertstraße/2	x	
Siechhof	21002/02		Fahrtrichtung Hermannstein		
Siechhof	21002/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Siegmund-Hiepe-Straße	21603/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Siegmund-Hiepe-Straße	21603/01		Fahrtrichtung Steindorf		
Simberg	19336/02		Fahrtrichtung Naunheim		
Simberg	19336/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Sixt-v.-Armin-Straße	22572/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Sixt-v.-Armin-Straße	22572/01		Fahrtrichtung Nauborn	x	
Sophienstraße	21679/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Sophienstraße	21679/01		Fahrtrichtung Dalheim	x	
Spilburg	19328/02		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Spilburg	19328/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Sporthalle	21983	Dut	Sporthalle Dutenhofen	x	
Sportparkstraße	21608/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Sportparkstraße	21608/01		Fahrtrichtung Krankenhaus		
Sportplatz	21844	Münch	Schulbushaltestelle	x	
St. Markus-Kirche	21677		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Steinschule	21634/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Steinschule	21634/03		Fahrtrichtung Bahnhof		
Steinschule	21634/01		Fahrtrichtung Krankenhaus		
Stockwiese	21610/02	Münch	Fahrtrichtung Wetzlar		
Stockwiese	21610/01	Münch	Fahrtrichtung Gießen		
Stoppelberger Hohl	21669		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Sudetenstraße	21673		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Taubenstein	21600/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Taubenstein	21600/01		Fahrtrichtung Garbenheim		
Theodor-Heuss-Schule			in Betrieb vmtl. ab 2023	x	
Theodor-Heuss-Schule			in Betrieb vmtl. ab 2024	x	
Theodor-Heuss-Schule			in Betrieb vmtl. ab 2025	x	
Tivoli	19335/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Tivoli	19335/01		Fahrtrichtung Naunheim		
TÜH	19347/02	Steind	Fahrtrichtung Steindorf		
TÜH	19347/01	Steind	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Umlandstraße	21659/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Umlandstraße	21659/01		Fahrtrichtung Krankenhaus		
Unter dem Nußbaum	21653/02		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Unter dem Nußbaum	21653/01		Fahrtrichtung Bahnhof		
Volpertshäuserstraße	21658/02		Fahrtrichtung Bahnhof		
Volpertshäuserstraße	21658/01		Fahrtrichtung Krankenhaus	x	
Wannsweg	22537	Garb	Wannsweg Endhaltestelle	x	x
Weingartenstraße	19353/02	Steind	Fahrtrichtung Braunfels	x	
Weingartenstraße	19353/01	Steind	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Wellergasse	21648	Dut	Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Werner von Siemens-Schule	21880/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Werner von Siemens-Schule	21880/01		Fahrtrichtung Naunheim	x	
Westend	19345/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Westend	19345/01		Fahrtrichtung Steindorf	x	
Westendstraße	21606/02		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Westendstraße	21606/01		Fahrtrichtung Steindorf		
Westerwaldstraße	21615	Naub	Fahrtrichtung Nauborn		
Wetzlarer Straße	14654/01	Münch	Fahrtrichtung Gießen	x	
Wetzlarer Straße	14654/02	Münch	Fahrtrichtung Wetzlar	x	
Wetzlarer Straße	22528	Herm	Fahrtrichtung Blasbach	x	
Wilhelm-Reitz-Platz	21001/02		Fahrtrichtung Hermannstein	x	
Wilhelm-Reitz-Platz	21001/01		Fahrtrichtung Bahnhof	x	
Wilhelm-Will-Straße	21620		Fahrtrichtung Gänsweide		
Wöllbacher Tor	21687/02		Fahrtrichtung Friedhof		
Wöllbacher Tor	21687/01		Fahrtrichtung Bahnhof		
Zum Hundsrücken	21614	Naub	Fahrtrichtung Nauborn		

Stand: 17.05.2022

