

**Gemeinsame Stellungnahme der Verbände
VCD Regionalgruppe Lahn-Dill,
PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen sowie
Pro Bahn & Bus Mittelhessen.**

Verfasser*in

Friedrich Lang
(VCD, Pro Bahn & Bus)
Am Hainberg 17
35585 Wetzlar
Tel.: 06446 6978
Mail: FLang2809@t-online.de

Barbara Böcher
(VCD Regionalgruppe Lahn-
Dill)
Frankenstraße 62a
35578 Wetzlar
Tel.: 06441 27734
Mail:
barbara.boecher@vodafone.de

Wetzlar, den 25.04.2021

**Anregungen und Ideen zum zukünftigen Nahverkehrsplan
der Stadt Wetzlar**

Auch unsere Stadt leidet unter dem stetig wachsenden motorisierten Individualverkehr (MIV). Er führt zu erheblichen Belastungen durch Lärm und Abgase, vor allem an den Hauptverkehrsstraßen. Aber auch der Flächenverbrauch ist ein großes Problem. Der ruhende Verkehr benötigt immer mehr Platz auf Kosten von Grünflächen sowie durch die Umwandlung von Vorgärten in Parkraum. In immer mehr Kommunen erkennt man, dass ein „weiter so“ letztlich zu weniger Lebensqualität führt und die Städte ihre Attraktivität verlieren. Die Rolle der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus und Bahn) wird immer bedeutsamer. Schon jetzt ist ein verändertes Mobilitätsverhalten insbesondere bei jungen Menschen festzustellen. Diese Entwicklung wird natürlich auch unterstützt durch attraktive Angebote auf Landesebene, wie die hessenweiten Schüler-, Landesbediensteten- und Senientickets.

Es ist Zeit zu handeln und den ÖPNV in Wetzlar zu einer attraktiven Alternative zum Autoverkehr für alle Bevölkerungsgruppen zu entwickeln. Der Busverkehr kann sich nicht mehr darin erschöpfen, möglichst viele Schüler*innen zu ihren Schulen zu transportieren. Es muss gute Verbindungen zu den Arbeitsstätten geben. Der Freizeitverkehr gewinnt immer mehr an Bedeutung. Ein Theaterbesuch und die Heimfahrt zu später Stunde muss unkompliziert möglich sein.

Diese Anforderung erfüllt der Busverkehr in Wetzlar bisher allen falls in Teilen. Es wird Zeit den ÖPNV in unserer Stadt neu zu denken.

Grundsätzliches

Es ist erforderlich den Busverkehr in Wetzlar sehr grundsätzlich zu überdenken und neu zu strukturieren. Schwachstellen sind die Umsteigeverbindungen, die Abend- und Nachtverkehre, sowie die Verbindungen am Wochenende.

Für die Anbindung bisher „vergessener“ Wohn- und Gewerbegebiete müssen Lösungen gefunden werden.

Es muss über die Beschleunigung mancher Verbindungen nachgedacht werden. Der Fahrgast will möglichst schnell von A nach B kommen. Lange Fahrtzeiten, weil der Bus Schleife um Schleife fährt, machen den ÖPNV unattraktiv.

Taktverdichtungen auf bestimmten Linien sind erforderlich, um ein attraktiveres Busangebot sicherzustellen. In vielen Fällen könnte hier eine bessere Koordination des Stadtbusverkehrs mit dem Angebot der Linien der VLDW eine kostengünstige Lösung sein. Hier ist es erforderlich, dass endlich über reale Verbesserungen für die ÖPNV-Nutzer*innen nachgedacht wird und nicht nur leere Worthülsen über die tolle Zusammenarbeit ausgetauscht werden. Eine gemeinsame Planung von Stadt- und Regionalverkehr ist unbedingt erforderlich. Es gibt dafür gute Beispiele in Hessen (Darmstadt und LK Darmstadt/Dieburg) und sicher auch anderswo. Es ist fraglich, ob die Trennung der Planung und Ausschreibung des ÖPNV-Angebotes im LDK und der Stadt Wetzlar sinnvoll ist. Für eine bessere Verknüpfung der Angebote wäre die gemeinsame Aufstellung von Nahverkehrsplänen zu befürworten, möglicherweise auch die Zusammenlegung der beiden Lokalen Nahverkehrs-Organisationen (LNOs).

Bei der Stadtentwicklung muss konsequent die Erschließung neuer Stadtteile und Gewerbegebiete durch den ÖPNV im Anfangsstadium bedacht werden. Wenn das Auto erst einmal angeschafft ist, weil die Busverbindung fehlt, steigt kaum jemand mehr um. Es gibt mittlerweile viele positive Ansätze, wie mit bestimmten Maßnahmen autoarmes Wohnen gefördert werden kann. In manchen Fällen wurden Straßen in Neubauvierteln so schmal geplant, dass im Nachgang kein Busverkehr mehr das Wohngebiet erschließen kann.

Förderung der Nutzung des ÖPNV durch begleitende Maßnahmen

Die Nutzung des Autos wird in unserer Stadt durch eine massive Bevorzugung gefördert, aktuell beispielsweise durch den Neubau gleich mehrerer öffentlich nutzbarer Parkhäuser. Hier muss ein Umdenken einsetzen. Um den ÖPNV attraktiver zu machen sollten begleitende Maßnahmen entwickelt werden. Beispielsweise könnte sich der Handel in Wetzlar zusammenschließen, um Kunden*innen, die mit dem ÖPNV in die Innenstadt gekommen sind, beim Einkauf mit einem Liefersystem zu unterstützen. Ansonsten bestimmt die Menge bequem zu tragenden Gepäcks den Umfang des Einkaufs.

Eine weitere Maßnahme könnte der Aufbau eines Carsharingsystems sein, das ÖPNV Nutzer*innen privilegiert zur Verfügung steht.

Dies sind nur zwei Vorschläge für diesen Bereich. Weitere Maßnahmen lassen sich sicher finden.

Einige Vorschläge zur Netzentwicklung

Die folgenden Vorschläge zur Optimierung des Busnetzes in Wetzlar erheben nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sind Beispiele. Letztlich muss eine genaue Analyse der Situation in unserer Stadt die Grundlage für mögliche Änderungen bringen.

Philosophenweg

Der Bereich Philosophenweg gehört zu den Gebieten mit dynamischer Stadtentwicklung, in dem die Einzelhausbebauung zunehmend durch Mehrwohnungsanlagen ersetzt wird. Außerdem ist eine größere Senioren-Wohnanlage in den letzten Jahren entstanden. Eine Busanbindung des Gebietes kann aufwandsneutral hergestellt werden, indem eine der drei zwischen Bahnhof und Polizeistation/Spilburg verkehrenden Linien 11, 12 oder 15 den Weg durch die Haarbachstraße und den Philosophenweg nimmt. Die Linie 15 bietet sich an, weil sie fast auf ganzem Weg Parallellinien aufweist, so dass für die Fahrgäste aus den Bereichen Spilburg / Büblingshausen / Krankenhaus weiter eine Wahlfreiheit zwischen der Leitzplatz-Route und der dann neuen Philosophenweg-Route besteht. Außerdem erscheint der Halbstundentakt der Linie 15 angemessen für dieses Gebiet. Allerdings muss dann auch über einen Abend- und Wochenendverkehr nachgedacht werden. Durch eine Haltestelle in der unteren Haarbachstraße verbessert sich die Erschließung der östlichen Altstadt.

Altstadt

Der sehr bewährte Citybus sollte in ein Regelangebot des ÖPNV überführt werden, so wie das von der Stadtpolitik auch vorgesehen ist. Gleichzeitig sollte aber der sehr moderate und einfach zu kommunizierende Fahrpreis beibehalten werden.

Für die Citybuslinie sollte touristisches Begleitmaterial erstellt werden, so dass sie als „Stadtrundfahrt-Linie“ vermarktet werden kann. Das können Audioguides sein oder zunächst auch nur Flyer. Auch die Haltestellen-Ansagen im Bus können um einige touristische Hinweise ergänzt werden.

Durchmesserlinien zur Verbindung der Stadtteile mit der Innenstadt

Der Stadtteil **Blasbach** und insbesondere das einwohnerstarke **Naunheim** verfügen – außer im Schülerverkehr - über keine Direktfahrten in die Innenstadt. Das stellt werktags tagsüber wegen der häufigen Fahrtenfolge auf der Achse Bahnhof – Leitzplatz zwar „nur“ einen Komfortverlust durch den erforderlichen Umstieg dar (der für ältere Menschen und Mobilitätseingeschränkte aber auch schon gravierend sein kann), in den Abend- und Wochenendzeiten resultiert daraus aber auch eine zum Teil erhebliche Fahrzeitverlängerung.

Hier muss ganz klar eine neue Ebene der Kooperation zwischen den Aufgaben und Angeboten der VLDW und der Stadt Wetzlar geschaffen werden. Es muss doch organisatorisch möglich sein, etwa die Linie 15 mit den Linien 24 oder 415 zu verknüpfen. Fahrgäste haben wenig Verständnis für Verwaltungsgrenzen oder Linienbündel-Zuschnitte, aber ein hohes Interesse an komfortablen, umsteigefreien Verbindungen. Zumal es die aus heutiger Sicht erforderliche Kooperation früher schon einmal gab: Mit der Linienkombination 19/415 wurde jahrelang ein Gemeinschaftsangebot der Stadt Wetzlar und der VLDW angeboten, welches auch Fahrten wenigstens zu den Innenstadt-Haltestellen Buderusplatz und Freibad von Blasbach her ermöglichte.

Naunheim

Die auf dem Berg liegenden Teile von Naunheim werden durch die Linie 24 kaum erschlossen. Hier dürften insbesondere auch deshalb Kundinnen und Kunden dem ÖPNV verloren gehen, weil der Fußweg bergwärts eine erhebliche Barriere darstellt. Die Erschließungsqualität mag dem ÖPNV-Gesetz nach ausreichend sein, faktisch ist sie es wegen des erschwerten Fußweges aber nicht.

Ein Zusatzangebot für Naunheim – ergänzend zur Linie 24 – kann auch dazu dienen, die Umsteigefreiheit in die Innenstadt herzustellen.

Würde Hermannstein durch ein lokal optimiertes Angebot der VLDW-Linien 200, 415 und 471 besser erschlossen, dann könnte ein Teil der Linie-12-Fahrten nach Naunheim umgelenkt werden. Auch hier könnte die Kooperation zwischen der VLDW und der Stadt Wetzlar dafür sorgen, aus ohnehin angebotenen Fahrten ein besseres Gesamtangebot für den Stadtbereich zu schaffen.

Konkret: Die Linie 200 erschließt in Aßlar einen Teil der Linie-12-Haltestellen und zusätzlich das Rewecenter. Würde die Linie 200 im Anschluss daran den Weg der Linie 12 durch Hermannstein nehmen, dann könnte die dadurch ersetzte Fahrt der Linie 12 den Weg nach Naunheim bedienen. Für Hermannstein würden eine stündliche neue Verbindung zum Rewecenter und eine stündliche schnelle Fahrtmöglichkeit zum Bahnhof entstehen. Die Zwischenortsverbindung Hermannstein-Niedergirmes (Wilhelm-Reitz-Platz) bliebe mit zwei stündlichen Fahrten ausreichend bedient.

Dazu würde es allerdings auch passen, den 20-Minuten-Grundtakt der Linie 12 auf ein 15-Minutenintervall zu verdichten. Dadurch ließen sich Fahrten dieser Linie besser mit den 30- bzw. 60-minütigen Grundtakt der Linien 24, 200, 415 und 471 im Gesamtgebiet der Stadtteile Niedergirmes, Hermannstein, Naunheim und Blasbach verzahnen.

Dillfeld

Das Dillfeld weist eine wachsende Zahl an Arbeitsplätzen auf, die Erschließung durch Stichfahrten der Linie 16 ist aber marginal. Hier stellt sich die Frage, ob einzelne Fahrten der auf der anderen Dillseite parallel laufenden Linie 471 von Aßlar her den Weg durch das Dillfeld nehmen könnten. Es gilt das unter dem Punkt „Naunheim“ beschriebene: Durch bessere Kooperation der VLDW- und Stadt-Wetzlar-Angebote lässt sich aufwandsneutral ein besseres Gesamtangebot schaffen.

Garbenheim/ Dutenhofen

Dutenhofen wird in der Zukunft noch größere Bedeutung als Arbeitsort bekommen. Eine gute Anbindung dieses Ortsteils ist deshalb von großer Bedeutung. Die Linie 11 ist, neben der Bahn im Moment die einzige Verbindung, die durch die Fahrt über Münchholzhausen allerdings sehr zeitaufwändig wird. Vielleicht könnte die Verlängerung der Linie 17 nach Garbenheim bis Dutenhofen eine weitere attraktive Verbindung sein und auch die Erschließung von Garbenheim dadurch interessanter werden.

Harmonisierung von Parallelverkehren

Auf mehreren Achsen gibt es Parallelverkehre zwischen den Stadtlinien und den VLDW-Linien:

- Zwischen der Linie 10 und der Linie 185 in Richtung Westend und Steindorf
- Zwischen der Linie 14 und der Linie 170 in Richtung Nauborn
- Zwischen den Linien 11,12,15 und der Linie 312 in Richtung Spilburg / Büblingshausen.
- Zwischen der Linie 12 und den Linien 200, 415 und 471 in Richtung Hermannstein
- Zwischen der Linie 16 und den Linien 125 und 185 in Richtung Dalheim.

Prinzipiell ist die Parallelführung nicht kritikwürdig, wenn die Angebote aufeinander abgestimmt sind und eine sinnvolle Aufgabenteilung im Stadtgebiet stattfindet. Auf mögliche Aufgabenteilungen in den Stadtteilen Niedergirmes, Naunheim und Hermannstein sind wir oben eingegangen. Besonderen Handlungsbedarf gibt es aber in Richtung Steindorf und Nauborn.

Die Linie 10 fährt im Regeltakt zur Minute 59 ab dem Busbahnhof nach Steindorf. Die Linie 185 auf ihrem Weg nach Braunfels folgt zur Minute 00. Zur Minute 27 gibt es weitere Fahrten der Linie 185, allerdings nur im Zweistundentakt, wenn diese Linie nicht den ebenfalls zweistündlich befahrenen Weg über Oberbiel und Niederbiel nimmt. Es fahren also zwei Busse im Sichtabstand nach Steindorf, gefolgt von einer im ungünstigen Fall 59-minütigen und im günstigen Fall 27-minütigen Pause (alle Betrachtungen bezogen auf Werktage).

In der Gegenrichtung fahren die Busse der Linie 10 in der Regel zur Minute 27 ab der gemeinsamen Haltestelle Kirchplatz zum Bahnhof. Die Linie 185 fährt regelmäßig stündlich zur Minute 39 und zweistündlich zur Minute 09. Hier ist die Verteilung günstiger, wenn auch nicht optimal.

Bei der Linie 14 sieht die Situation ähnlich aus. Die werktags in der Regel drei stündlichen Busse vom Bahnhof nach Nauborn fahren zur den Minuten 02 (Linie 14), 32 (Linie 14) und 57 (Linie 170). Die Fahrtenfolge beträgt also 30 – 25 – 5 Minuten. In der Gegenrichtung, ab der gemeinsamen Haltestelle Hofmannstraße, beträgt die Fahrtenfolge 10 – 20 – 30 Minuten, hergeleitet aus den Regelabfahrtszeiten der Linie 14 (Minute 26), Linie 170 (Minute 36) und wiederum Linie 14 (Minute 56). Eine halbstündige Anbindung des großen Stadtteils Nauborn durch den Stadtbus ist nicht akzeptabel. Hier muss es Verbesserungen auf einen zwanzig Minutentakt geben.

Die Stadtbuslinien 10 und 14 nehmen lokale Erschließungsfunktionen wahr (Westend, Hundsrücken), aus denen eine etwas längere Fahrzeit resultiert, als bei den parallelen VLDW-Linien 170 und 185. Dennoch könnte für die Stadtteile Steindorf und Nauborn bei besserer Koordinierung der Leistungen ein besseres Angebot geschaffen werden, und zwar ein ungefährender Halbstundentakt für Steindorf und ein ungefährender Zwanzigminutentakt für Nauborn.

Anschluss-Situation / Rendezvousystem

Planmäßige Anschlüsse sind im Wetzlarer Stadtverkehr nahezu unbekannt, im Gegensatz zur Stadt Gießen, wo die Rundum-Anschlüsse am Marktplatz oder am Berliner Platz abends und am Wochenende mustergültig funktionieren.

Untersucht man das Sonntagnachmittags-Angebot exemplarisch für die Stadtteile Hermannstein und Niedergirmes im Hinblick auf die Anschlusssituation nach Dalheim oder Nauborn, dann ergibt sich das folgende Bild:

Ankunft Linie 12/13 am Bahnhof	Weiterfahrt nach Nauborn	Weiterfahrt nach Dalheim
12.39 Uhr	13.25 Uhr	13.30 Uhr
14.09 Uhr	14.25 Uhr	15.00 Uhr
15.37 Uhr	16.25 Uhr	17.00 Uhr
17.09 Uhr	17.25 Uhr	17.30 Uhr
18.39 Uhr	19.25 Uhr	19.30 Uhr

Die kürzeste Wartezeit beträgt 21 Minuten. Hier muss das Angebot des Wetzlarer Stadtverkehrs vollkommen neu geplant werden, wenn sich konkurrenzfähige Reisezeiten ergeben sollen. Das bisher offensichtlich angewandte Prinzip der Optimierung auf die Umlaufzeiten der Busse bzw. des Fahrpersonals steht diesem Ziel zunächst entgegen. Vielleicht kann es helfen, ein „Nebenverkehrsnetz“ einzuführen, bei dem Linienwege gestrafft sind. Beispielsweise müsste abends und am Wochenende das Spilburg-Gebiet nicht zwingend durchfahren werden. Solche Betrachtungen überfordern allerdings ehrenamtliche Ideengeber wie den VCD, hier ist eher professionelle verkehrsplanerische Arbeit gefragt.

Spätverkehr

Die Integration der Linie 007-Fahrten in die regulären Linienwege hat bereits für mehr Übersicht im Abendverkehr gesorgt. Dennoch sind die Fahrtfolgen abends sehr unregelmäßig und von einem Taktschema bzw. von einer regelmäßigen Anschlussaufnahme am Bahnhof weit entfernt. Für den Stadtteil Blasbach besteht außerdem das Problem des viel zu frühen Betriebsschlusses bereits gegen 20.30 Uhr an Werktagen und bereits gegen 19 Uhr bzw. 17 Uhr an Samstagen und Sonntagen.

Die absehbare Ausweitung der VLDW-Verkehre in den Abendstunden gemäß dem beschlossenen Nahverkehrsplan des Lahn-Dill-Kreises bietet auch an dieser Stelle die Chance zur Zusammenarbeit. Sofern die VLDW Abendverkehre als bedarfsorientierte Angebote konzipiert sind (Anruf-Linientaxi), sollte sich die Stadt Wetzlar daran beteiligen. Insbesondere in Richtung Steindorf, Nauborn und Hermannstein/Blasbach bieten sich die Parallelstrukturen für eine Zusammenarbeit auch im Spät- und Wochenendverkehr an. In den Abendstunden sollte es bis 20:30 Uhr wenigstens einen halbstündigen Takt auf allen Linien geben, da viele Geschäfte heute bis 20 Uhr geöffnet sind. Danach sollte es einen Stundentakt geben bis 24 Uhr.

Busangebote am Wochenende

Das im Abschnitt „Spätverkehr“ Dargelegte gilt prinzipiell auch für die Wochenendtage. Samstags gibt es derzeit wenigstens einen gut merkbaren (Stunden-) Taktfahrplan auf nahezu allen Linien, wenn auch ohne erkennbare Anschlussbeziehungen der Linien untereinander bzw. zum RMV-Regionalverkehr. Sonntags wird dagegen ausgerechnet auf der aufkommensstärksten Linie 12/13 nach einem ungefähren 90-Minutentakt gefahren, mit allen Negativfolgen für die Anschlussaufnahme und die Merkbarkeit.

Besonders schlecht ist das Sonntagsangebot für Münchholzhausen mit nur vier Fahrtenpaaren.

Der Lösungsansatz beim Sonntagsverkehr liegt nach Ansicht des VCD erneut in der besseren Zusammenarbeit zwischen VLDW und Stadt Wetzlar. Wenn die VLDW gemäß ihrem beschlossenen NVP beispielsweise in den kommenden Jahren ein Sonntagsangebot nach Schöffengrund (Linie 170) und Rechtenbach (Linie 312) aufbaut, dann liegt doch nichts näher, als die Stadtlinien 14 bzw. 12/13 in die Planung einzubeziehen.

Bis 24 Uhr sollte es am Wochenende einen Stundentakt auf allen Linien geben.

Haltestellen

Barrierefreiheit

Die Ausstattung von Haltestellen mit dem Kasseler Sonderbord kommt in den meisten Stadtteilen gut voran. Ausgerechnet an den aufkommensstarken Haltestellen der Kernstadt fehlen die Bussteigkanten aber noch. Dazu zählen Leitzplatz (stadtauswärts), Seibertstraße, Haarplatz, Freibad und Buderusplatz. Hier muss zeitnah dringend nachgebessert werden.

Kundenfreundliche Gestaltung, Sauberkeit und Pflege der Haltestellen

Haltestellen sind wichtige Aushängeschilder und Imagerträger des ÖPNV. Der Zustand und die Ausstattung der Haltestellen trägt ganz entscheidend dazu bei, wie angenehm oder unangenehm die Wartesituation für die Fahrgäste ist. Ein guter Schutz vor der Witterung ist erforderlich, außerdem klare und gut lesbare Informationen zum Busangebot. Hier hat es in den letzten Jahren deutliche Verbesserungen bei der Lesbarkeit der Fahrpläne gegeben. Leider gibt es noch Defizite bei den Fahrplänen der VLDW Linien. Eine dynamische Fahrgastanzeige an allen Haltestellen ist wünschenswert, mindestens jedoch an den Haltestellen der Innenstadt-Achse sowie an aufkommensstarken Punkten der Stadteile wie Krankenhaus oder Wilhelm-Reitz-Platz.

An Haltepunkten ohne Sitzbänke sollte es wenigstens Stehhilfen geben.

Auch die Sauberkeit der Haltestelle ist von Bedeutung. Hier gibt es deutliche Defizite. Sie benötigen eine regelmäßige Pflege. In manchen Fällen sind Haltestellenschilder nicht mehr lesbar, weil sie vermoost sind oder die Sitzgelegenheiten sind verschmutzt.

Qualität der Fahrzeuge

Die Fahrzeuge müssen so bemessen sein, dass auch bei einem Fahrgastzuwachs die Kapazitäten ausreichen. Es muss die Möglichkeit bestehen, auch kurzfristig mit zusätzlichen oder größeren Fahrzeugen auf Engpässe zu reagieren.

Im Linienbusverkehr sind grundsätzlich Niederflerbusse einzusetzen.

Die Abstände der Sitze in den Bussen sollten so beschaffen sein, dass auch längere Menschen bequem sitzen können.

Die Mehrzweckflächen müssen ausreichend groß sein, damit Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle und Fahrräder darin Platz finden können. Evtl. sollten diese Flächen hinten in den Bussen sein und eine separate Tür haben, damit die Fahrgäste nicht beim Aussteigen behindert werden. Möglicherweise gibt es auch noch andere bessere Lösungen für die Mitnahme von Fahrrädern, Rollstühlen u.a. in Bussen.

Die Busse sollen mit Klimaanlage ausgerüstet sein. Sie stehen im Wettbewerb mit dem Auto, das heute in der Regel klimatisiert ist.

Nicht verzichtbar ist ein funktionierendes Fahrgastinformationssystem, visuell und als Sprachansage. Die Informationen sollten sich auch auf Verspätungen und Besonderheiten beziehen (dynamische Fahrgastinformation).

Die Einbeziehung von Fahrgast-, Senioren- und Behindertenbeirat bei der Auswahl der Fahrzeuge wird empfohlen.

Integration des Citybusses / Erweiterung des einfachen Tarifmodells auf die Kernstadt

Der Citybus wird gut angenommen, insbesondere auch von älteren Bewohnerinnen und Bewohnern der Altstadt. Ein Grund für den Erfolg dürfte der sehr günstige und sehr leicht verständliche Tarif sein. 50 Cent für eine Fahrt liegt schon nahe am Nulltarif, das ist vorbildlich. Die aus anderen Gründen dringend erforderliche Integration des Citybusses in den Regel-Linienverkehr (Aufnahme in die Fahrpläne und Auskunftssysteme, Anerkennung von Zeitkarten) darf nicht dazu führen, das Tarifmodell Citybus aufzugeben. Im Gegenteil: Es sollte als Ein-Euro-Ticket für den Innenstadtbereich ausgeweitet werden. Die „Tarifzone Innenstadt“ könnte beispielsweise alle Busfahrten entlang der Straßenzüge Bahnhof - Gloelstraße - Seibertstraße/Karl-Kellner-Ring – Schützenstraße – Bergstraße – Brühlsbachstraße – untere Frankfurter Straße – Philosophenweg – Haarbachstraße – Brückenstraße umfassen.

Aus Karben liegen Erfahrungen mit einem Ein-Euro-Ticket vor. Daraus ist einerseits zu lernen, dass ein zu großer Geltungsbereich (ganzes Stadtgebiet) zu deutlichen Verlagerungseffekten von Zeitkartenkundinnen bzw. -kunden hin zu Einzelkartenkunden führt, mit Negativfolgen beim Vertriebsaufwand und bei der Pünktlichkeit, dass andererseits ein solches Angebot aber auch sehr gerne angenommen wird.

Marketingkonzept

Der Wetzlarer Stadtverkehr benötigt ein zeitgemäßes Marketingkonzept.

Der ÖPNV in der Stadt muss beworben werden. Dabei können spezielle Angebote zu großen Veranstaltungen und Festen hilfreich sein. Gepäckbusse in der Weihnachtszeit, wo Kunden*innen ihre Pakete zur Aufbewahrung abgeben können, könnten eine weitere Maßnahme sein um den ÖPNV bekannter zu machen.

Verwaltungen und Betriebe sollen aktiv beraten werden, wie die Pendlerverkehre auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden können. Dies kann auch für Betriebe lukrativ sein, weil Parkplätze zu bauen in der Regel sehr teuer ist.

Die Gestaltung der Fahrzeuge in schlichtem Weiß ist kaum identitätsstiftend. Ein Stadtbus-Logo oder ein Slogan fehlen.

Die VCD-Regionalgruppe schlägt für den Stadtbus den folgenden Markennamen vor:

LOTT_e

Die Stadtlinie

Der Wortteil **LOTT** steht für **Lokaltransport**, das **e** wahlweise für „**e**missionsarm“, „**e**nergieeffizient“ und in einer späteren Phase vielleicht für „**e**lektrisch“. Die Bedeutung von **e** kann variiert werden, wodurch der Aufmerksamkeitsfaktor erhöht wird.

LOTTE hat einen Bezug zur Geschichte der Stadt Wetzlar.

LOTTE reizt zum Wortreim „flotte Lotte“, wodurch die Assoziation „schneller Stadtverkehr“ entsteht.

LOTTE ist ein betont weiblicher Produktname. Solche Produktnamen sind seltener als sächliche oder männliche, erzeugen damit einen höheren Aufmerksamkeitswert.