

## Vorteile gegenüber der aktuellen Verkehrssituation:

- Großes Potenzial den **motorisierten Individualverkehr** (MIV) im Modal-Split zu **verringern**. Ziel: 25 % und darunter. Beispiele: Zürich und Kopenhagen.
- Deutlich **erhöhte Transportkapazitäten**.
- **Erhöhte Attraktivität** gegenüber dem Busverkehr.
- Attraktive und zum MIV **konkurrenzfähige Reisezeiten**.
- **Umsteigefreie Verknüpfung** der großen Arbeitsplatzstandorte Lahnberge, Universität, Behring-Nachfolgerwerke und Görzhäuser Hof.
- Sehr gute Netz- und Erschließungswirkung.
- Durch Ausrichtung der Buslinien im ländlichen Raum auf die größeren Bahnstationen ergeben sich **weitere Erschließungseffekte**.
- Mit Bürgerbussen können **auch kleinere Ortschaften** an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) **angebunden werden**.
- Stark **verbesserte Verknüpfung** des ländlichen Umlandes mit dem innerstädtischen Bereich des Oberzentrums Marburg.
- Weitgehende **Befreiung des städtischen Kernbereiches vom MIV** durch Schaffung eines attraktiven ÖPNV.

- Durch elektrischen Betrieb **Vermeidung umweltschädlicher Emissionen**.
- Positive Aspekte für den Tourismus und den Alltagsverkehr durch **Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern**.
- Die Behring-Nachfolgefirmen am Standort Görzhäuser Hof können durch Gleisanschlüsse **Synergieeffekte im Güterverkehr nutzen**.
- **Große Teile des Schienennetzes sind vorhanden** und können genutzt werden.
- Passende **Zweissystemfahrzeuge werden** von der Fahrzeugindustrie am Markt **angeboten**.
- Investitionen in die Schieneninfrastruktur und die Elektrifizierung haben eine **lange Lebensdauer**.
- Elektrofahrzeuge sind im Betrieb **um ein Drittel kostengünstiger** als Dieseltriebfahrzeuge.
- Bei der Kosten-Nutzen-Untersuchung muss der **positive volkswirtschaftliche Effekt** berücksichtigt werden.
- Es kommen ausschließlich Technologien zum Einsatz, die seit Jahrzehnten erprobt sind und zuverlässig arbeiten, und die deshalb **zukunftsicher** sind.

# Regio – Tram Marburg-Biedenkopf

Den ÖPNV stärken  
für die Verkehrswende



# Vorschlag für eine Regio-Tram Marburg-Biedenkopf:

## Linie 1 blau:

Lahnberge – Südbahnhof (Übergang auf die Main-Weser-Bahn) – Niederwalgern (Übergang auf die Salzbödebahn) – Lohra – Gladenbach – Hartenrod

## Linie 2 rot:

Lahnberge/Richtsberg – Konrad-Adenauer-Brücke – Universitätsstraße – Deutschhausstraße – Ketzlerbach – Behringwerke – Görzhäuser Hof – Michelbach – Sterzhausen (Übergang auf die Obere Lahntalbahn) – Buchenau – Biedenkopf – Wallau (Übergang auf die Scheldetalbahn) – Breidenbach

## Linie 3 grün:

Cappel – Südbahnhof – Universitätsstraße – Biegenstraße – Deutschhausstraße – Robert-Koch-Straße – Bahnhofstraße – Hauptbahnhof – Neue Kasseler Straße – Einkaufszentrum Wehrda – Sachsenring

## Linie 4 orange:

Hauptbahnhof – Bahnhofstraße – Ketzlerbach – Behringwerke – Görzhäuser Hof – Michelbach – Sterzhausen

## Optional:

Erweiterungspotenzial durch Verknüpfung mit der Regio-Tram-Mittelhessen über die Main-Weser-Bahn in den Gießener Raum

