

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
1	<u>Liniennummerierung</u> : Überarbeitung der historisch entstandenen Liniennummern, Einführung einer Bezeichnungssystematik für Bus-/AST-Linien	S. 76	teilweise	-	Dreistellige Vorgabe bei Regionalbuslinien erfolgte durch RMV	-
2	<u>Integraler Taktfahrplan (ITF)</u> : Entwicklung ITF-konformer Fahrplangrundgerüste, die trotz primärer Anschlussbindung an den SPNV dennoch dauerhaft auch Bus / Bus-Umsteigebeziehungen ermöglichen und fahrplantechnisch sichern.	S. 78	ja	-	-	-
<b>Verkehrsraumbezogenes Angebotskonzept</b>						
<i>Verkehrsraum Fronhausen / Lohra / Weimar</i>						
3	Die neue Hauptlinie 40 von Schlierbach nach Marburg ist neben der Schienenlinie R 30 das Rückgrat des ÖPNV-Angebotes in diesem Verkehrsraum.	S. 84	ja	-	siehe Punkt 1	Hauptlinie für die Relation Schlierbach – Marburg ist die Linie 383.
4	Die Buslinie 30 bindet die südlichen Lohraer Ortsteile an den Kernort Lohra (Anschluss Linie 40) und an den Bahnhof Niederwalgern an.	S. 84	ja	-	-	-
5	Aus Rodenhausen, Rollshausen und Seelbach besteht mit der neuen Linie 46 regelmäßiger Anschluss zum Umsteigepunkt Gladenbach.	S. 84	nein	-	Über MR-30.	Linie 46 bedient eine andere Relation, Verbindung wird über Linie 30 hergestellt.
6	Die Anbindung in Richtung Biebertal – Heuchelheim wird über die Linie 420 sichergestellt.	S. 84	nein	-	Über VGO-Linie 419.	Anbindung z.T. über Linie 419.
7	In der Gemeinde Fronhausen erfolgt die Zusammenfassung der Angebote der bisherigen Linien 131 und 132 zu der neuen Linie 35. Diese Linie fährt bis nach Heskem und verbindet den Ebsdorfergrund über den Bahnhof Fornhausen mit der Main-Weser-Bahn.	S. 84	ja	-	-	-

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
8	Die Weimarer Ortsteile Allna und Weitershausen werden über das Allnatal mit der neuen Linie 33 regelmäßig an den Kernort Niederweimar (Anschluss Linien 31 und 40) angebunden.	S. 84	ja	-	-	Anschluss an Linie 383.
9	Gleiches (vgl. 8.) geschieht mit den Ortsteilen Argenstein, Roth, Wenkbach und Wolfshausen über die neue Linie 31.	S. 84	ja	-	-	Anschluss an Linie 383.
10	Im Rahmen des Schülerverkehrs fahren die Linien 33 und 35 zum Schulstandort Niederwalgern.	S. 84	ja	-	-	-
11	Die Bedienung von Nesselbrunn erfolgt über die Linie 45 (nach Gladenbach bzw. Marburg).	S. 84	ja	-	-	-
<b>Verkehrsraum Bad Endbach / Gladenbach</b>						
12	Die Ausgestaltung des Angebotes abseits der neuen Hauptlinie 40 (alte Linie 5345) ist vom Taktverkehr und regelmäßigen Anschlüssen in den Knotenpunkten von Hartenrod, Bad Endbach und Gladenbach geprägt.	S. 85	teilweise	-	Anschlüsse in Gladenbach und Lohra.	-
13	Die Bedienung der Gladenbacher Stadtteile Bellnhausen, Rachelshausen und Römershausen sowie der Bad Endbacher Stadtteile Bellnhausen, Dernbach und Wommelshausen wird in der neuen Linie 42 zusammengefasst.	S. 85	nein	-	Z.T. über MR-43 und MR-45.	-
14	Die Gewährleistung des Schülerverkehrs entlang der Hauptachse Schlierbach – Gladenbach erfolgt mittels der neuen Linie 43 und aus Bischoffen durch die neue Linie 44.	S. 85	teilweise	-	Über MR-43 und Linie 400.	Gewährleistung nicht über Line 44.

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
15	Die Anbindung von Bad Endbach und Gladenbach an das Mittelzentrum Biedenkopf wird durch die neue Linie 41 (bisherige Linie 121) durch regelmäßige Umsteigeanschlüsse in Gladenbach erheblich aufgewertet.	S. 85	ja	-	-	-
16	In den Gemeinden Angelburg, Breidenbach und Steffenberg verkehren als völlig neues Angebot die Linien 42 und 55.	S. 85	ja	-	-	-
17	Die Angebote der bisherigen Linien 71, 72, 73, 74 und 135 / 419 in den Gladenbacher Stadtteilen Diedenshausen, Frohnhausen, Frieberthausen, Rüchenbach und Weitershausen sind in der neuen Linie 45 zusammengefasst. Verbessert wird damit die Anbindung dieser Orte an die Kernstadt Gladenbach und das Oberzentrum Marburg.	S. 85	ja	-	-	-
18	In Richtung Herborn verkehren nach wie vor die Linien 407 und 5346.	S. 85	teilweise	-	Über 403 und 407.	-
<b>Verkehrsraum Angelburg / Biedenkopf / Breidenbach / Dautphetal / Steffenberg</b>						
19	Die Hauptlinie 51 (bisher 5356) verbindet die Mittelzentren Dillenburg und Biedenkopf.	S. 85	ja	-	siehe Punkt 1	Verbindung erfolgt über Linie 491.
20	Die Linie 52 ersetzt den bisherigen Rundverkehr Biedenkopf – Dautphetal – Steffenberg – Breidenbach – Biedenkopf der Linie 101 und 102. In die Linie 52 werden darüber hinaus die Leistungen der Linie 107 zwischen Korbach und Biedenkopf integriert.	S. 85	ja	-	-	-

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
21	Die Erschließungsfunktionen der bisherigen Linie 106 von Bottenhorn nach Biedenkopf gehen in den Linien 51 und 55 auf.	S. 85	ja	-	MR-55 und MR-52.	-
22	Das Angebot der Linien 105 (Stadtverkehr Biedenkopf), 116 (Hatzfeld – Biedenkopf) und 5301 (Wallau – Marburg) wird mit den Linien 59, 58 und 50 fortgeschrieben.	S. 85	teilweise	-	Stadtverkehr Bdk: MR-59 und MR-52; Bdk-Hatzfeld: MR-58; Wallau-Mrb: 481.	-
23	Das Angebot der Linien 140, 141 und 5301 zwischen Damshausen bzw. Elmshausen und Buchenau sowie Dautphe wird in der neuen Linie 57 zusammengefasst.	S. 85	ja	-	MR-57.	-
24	In der Hauptlinie 41 von Biedenkopf nach Gladenbach gehen die Angebote der Linien 103 und 121 auf.	S. 85	ja	-	-	-
25	Das Angebot der Linie 101 zwischen Eibelshausen und der Gemeinde Breidenbach kann – soweit eine Nachfrage vorliegt – über eine Verlängerung der Linie 300 des Verkehrsverbundes Lahn-Dill bis Oberdieten oder Oberhören gesichert werden. Eine weitere Lösung stellt alternativ eine Verlängerung der Linie 300 nach Lixfeld zur Linie 51 oder im Bereich Hirzenhain Bahnhofsiedlung zur Linie 51 dar.	S. 85	nein	-	Keine Nachfrage.	-
<b>Verkehrsraum Cölbe / Lahntal / Münchhausen / Wetter</b>						
26	Das Angebot der Linien 62 (Rundverkehr Münchhausen) und 111 (Biedenkopf – Wetter) wird mit den neuen Linien 62 und 65 fortgeschrieben. In diese Verkehre sind Teile der bisherigen Linien 61, 113 und 5306 integriert	S. 86	ja	-	-	-

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
27	Das Angebot der bisherigen Linie 61 zwischen Wetter und Marburg wird fortgeschrieben.	S. 86	ja	-	-	-
28	Am Bahnhof Wetter sind regelmäßige Anschlüsse zwischen der Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg und den Buslinien 61 und 65 vorgesehen.	S. 86	ja	-	-	-
29	Aus den Ortsteilen der Gemeinde Münchhausen bestehen am Bahnhof Münchhausen Anschlüsse zum Schienenverkehr.	S. 86	ja	-	-	-
30	Die neue Linie 68 ersetzt die bisherige Linie 112 zwischen Michelbach, Lahntal und Wetter.	S. 86	ja	-	-	-
31	Das Angebot auf den Buslinien 50 Wallau – Marburg (bisher 5301), 60 Frankenberg – Marburg (bisher 5306) sowie 63 Schwarzenborn – Wetter (bisher 5306) wird fortgeschrieben.	S. 86	teilweise	-	Wallau-Bdk mit MR-52 und 491.	-
32	Die bisherigen Linien 52, 53, 91, 5341 werden zu den Linien 66 Cölbe – Wehrda – Marburg, 76 Bracht – Cölbe – Marburg und 73 Rauschenberg – Cölbe zusammengefasst und gemäß dem ITF systematisiert. Alternativ könnten die Leistungen der Linie 66 auch durch die Verlängerung der Linie C Wehrda – Marburg – Cappel erbracht werden.	S. 86	ja	-	Ist erfolgt. Gegenwärtig wird über eine Überarbeitung der Verkehre in der Kerngemeinde nachgedacht.	-
33	Zur Mittelpunktschule Wohratal wird die Linie 72 eingerichtet.	S. 86	ja	-	-	-

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
Verkehrsraum Kirchhain / Rauschenberg / Wohratal						
34	Die Linie 70 (bisher 5330) stellt die Hauptverbindung von Gemünden über Wohratal und die Rauschenberger Kernstadt nach Kirchhain dar.	S. 86	ja	-	-	-
35	Von Rauschenberg bestehen in Richtung Cölbe Verbindungen mit den Linien 72 und 76 (Halsdorf / Rauschenberg – Bracht – Cölbe – Marburg) und 73 (Rauschenberg – Cölbe). Diese ersetzen die bisherigen Linien 52 und 53 sowie den freigestellten Schülerverkehr im Raum Rauschenberg / Wohratal.	S. 86	ja	-	MR-72, MR-73 und MR-74.	-
36	Die bestehende AST-Direktverbindung in den Schwachlastzeiten zwischen Wohratal und Marburg soll erhalten bleiben und kann nach Überprüfung der Nachfrage ggf. auf weitere Gebietskörperschaften ergänzt werden. Im Zuge der Feinplanung auf der Relation Gemünden – Marburg sind weitere Anpassungen zu deren Stärkung möglich.	S. 86	ja	-	-	AST MR-79.
37	Östlich der Linie 70 werden mit den Linien 71 und 90 der Rauschenberger Stadtteil Josbach und die Kirchhainer Stadtteile Burgholz, Emsdorf und Langenstein an die beiden Kernorte sowie nach Stadtallendorf angebunden.	S. 86	ja	-	MR-72 und MR-74; MR-71 und MR-97.	-
38	Von Langenstein nach Stadtallendorf ersetzt die neue Linie 85 die bisherigen Linien 91 und 5341.	S. 86	nein	-	MR-95 (AST-Betrieb).	-

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
39	Die vielfältigen Fahrtmöglichkeiten der Linien 76, 91, 93, 98, 5341 werden in Kirchhain zu den Linien 75 Marburg – Großseelheim – Kirchhain – Amöneburg, 78 Sindelsfeld – Kirchhain und 79 Himmelsberg – Kirchhain zusammengefasst.	S. 86	teilweise	-	-	Ab Dez. 2009 mit MR-75.
40	Das Fahrtenangebot von Kirchhain in den Vogelsbergkreis wird mit der Linie 80 (bisher 5332) fortgeschrieben.	S. 86	ja	-	-	Ab 13.12.2009 mit 382.
<b>Verkehrsraum Amöneburg / Ebsdorfergrund</b>						
41	Die neue Linie 85 Langenstein – Marburg verbindet Erfurtshausen, Mardorf, Rauischholzhausen, Rossdorf, und Wittelsberg mit Marburg und Stadtallendorf (sowie Kirchhain mit Umsteigern) und ersetzt die bisherigen Linien 75, 81, 91, 92.	S. 87	teilweise	-	Zu langer Linienweg; Kombination aus MR-80 und MR-85; Inhaltlich analog Angebotskonzeption.	-
42	Die schulbezogenen Angebote der heutigen Linien 44 und 54 werden in den neuen Linien 84 (nach Amöneburg) und 87 (nach Heskem) zusammengefasst.	S. 87	ja	-	-	-
43	Das Angebot der bisherigen Linie 5332 wird mit der neuen Linie 80 Gemünden – Amöneburg – Kirchhain fortgeschrieben.	S. 87	ja	-	siehe Punkt 1	-
44	Die Gemeinde Ebsdorfergrund wird an die Main-Weser-Bahn über den Bahnhof Fronhausen mit der neuen Linie 35 angebunden.	S. 87	ja	-	-	-
45	Durch regelmäßige Anschlüsse zwischen den Linien 35, 86 und 87 entsteht in Heskem der zentrale Umsteigeknoten im südöstlichen Kreisgebiet.	S. 87	ja	-	-	-

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
46	Die Leistungen der Linien 42 und 43 fließen in einem verstärkten Angebot der Linie 86 zwischen dem Ebsdorfergrund und Marburg zusammen.	S. 87	ja	-	-	-
47	Das Angebot der Linie 44 geht in den Linien 35, 86 und 87 auf.	S. 87	ja	-	-	-
48	Zwischen Ebsdorf und Borthausen stellt die Linie 13 ein nachfrageorientiertes Angebot sicher.	S. 87	ja	-	-	-
<b>Verkehrsraum Neustadt / Stadtallendorf</b>						
49	Die Linien 96 und 97 verbinden die Neustädter Stadtteile mit der Kernstadt und Kirchhain (sowie mit Umsteigen Stadtallendorf).	S. 87	ja	-	-	-
50	Aus Richtung Josbach fährt die Linie 90 über Wolferode, Emsdorf (Anschluss an Linie 71) und Erksdorf nach Stadtallendorf.	S. 87	ja	-	Ist MR-72 (auch MR-74) mit Anschluss MR-70 und MR-79 in Rauschenberg Bahnhofstraße.	-
51	Die Leistungen der bisherigen Linien 90, 91, 92 und 5341 werden in der neuen Linie 85 Langenstein – Stadtallendorf – Nieder Klein – Schweinsberg – Marburg zusammengefasst. Durch diese Linie wird die Anbindung des Schulstandortes Amöneburg und die Andienung von Lehrbach gewährleistet.	S. 87	teilweise	-	Lehrbach(Kirtorf) verbleibt mit der VB-13 - Zubringer nach Homberg/Ohm sowie VB-12/13 nach Neustadt.	-
52	In der Kernstadt von Stadtallendorf sind als Ersatz für die bisherigen Linien 95a und 95b drei neue Stadtbuslinien (91, 92 und 93) vorgesehen.	S. 87	teilweise	-	Statt MR-93 - Ist: MR-90;	Nur Linien 91 und 92 als Stadtbuslinien in Stadtallendorf.



Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
53	<b>Integration von freigestellten Schüler- und Sonderverkehren (gem. Anlage V-64):</b>	S. 89	teilweise	nein	-	s.u.
	MR-33 Hermershausen – Niederweimar		ja	-		-
	MR-65 Wetter – Warzenbach – Biedenkopf		ja	-		-
	MR-68 Kernbach – Sterzhausen – Wetter		ja	-		-
	MR- 70 Gemünden (Wohra) – Rauschenberg – Kirchhain		ja	-		-
	MR-71 Rauschenberg – Emsdorf – Kirchhain		ja	-		-
	MR-72 Bracht – Rauschenberg – Albshausen – Halsdorf		ja	-		-
	MR-76 Bracht – Cölbe – Marburg		ja	-		-
	MR-78 Sindersfeld – Niederwald – Kirchhain		teilweise	Niederwald bleibt freigestellt		Nicht über Niederwald.
	MR-85 Langenstein – Stadtallendorf – Schweinsberg – Rossdorf – Marburg		nein	nein		Über MR-84 und MR-94.
54	MR-90 Rauschenberg – Josbach – Emsdorf – Stadtallendorf	S. 89	nein	nein	-	Über MR-74.
	Die seit RMV-Verbundstart im Jahre 1995 kontinuierlich erfolgte Weiterentwicklung bzw. Verfeinerung der tariflichen Instrumentarien sollte so fortgesetzt werden, dass die Belange von ländlichen Räumen bzw. Stadtbusverkehren in Mittelzentren und Kleinstädten angemessen Berücksichtigung finden.		„Daueraufgabe“	Ja		-

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
55	<u>Anschlussssicherung:</u> Zur Sicherung der Anschlüsse vom Bus auf den Zug sind die Fahrzeitprofile der Busfahrpläne ggf. zu differenzieren und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten mit ausreichenden Puffern zu versehen.	S. 91	teilweise	ja	Baustellensituationen.	-
56	<u>Anschlussssicherung:</u> Zur Sicherung der Anschlüsse vom Zug auf den Bus sind in einer ersten Stufe dem Fahrpersonal von Anschlusslinien und den Fahrgästen an den Verknüpfungsstationen minutengenaue Informationen über die zu erwartenden Ist-Ankunftszeiten des nächsten Zuges automatisiert bekannt zu geben.	S. 91	nein	ja	Trifft größtenteils auf Regionalbuslinien zu; Aufgabe des RMV.	Dynamisches Ankunftssystem an Bahnhöfen erfolgt teilweise über das Konjunkturprogramm.
57	<u>Anschlussssicherung:</u> Die betreiberübergreifende Anschlussssicherung soll unter Nutzung vorhandener sowie Schaffung zusätzlicher Kommunikationsmöglichkeiten aufgebaut bzw. intensiviert werden.	S. 91	teilweise	ja	Fehlende kompatible Lösungen bei einbrechenden Verkehren.	z.B. Linie 419
58	<u>Anschlussssicherung:</u> Der Landkreis Marburg-Biedenkopf strebt zur umfassenden Anschlussssicherung Lösungen an, die RMV-weit standardisiert und kostengünstig an allen Verknüpfungsstationen eingesetzt werden können.	S. 92	teilweise	ja	-	Standards nur in Ausschreibungsunterlagen fixiert (Wartezeitvorgaben).

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
59	<u>Investitionen in Haltestellenschilder:</u> Der RNV hat ein Entwicklungsprogramm zur Modernisierung der Haltestellenmöblierung gemäß dem RMV-Standard im gesamten Verbandsgebiet beschlossen und die erforderlichen Finanzmittel bereitgestellt. Inzwischen liegt hierfür eine Bewilligung durch das ASV vor.	S. 92	ja	-	-	-
60	<u>Investitionen in sonstige Anlagen des ÖV:</u> Zur besseren Erschließung des Neubaugebietes „Moischer Straße“ in Cappel soll eine Busstraße in Verlängerung des Sohlgrabens in einem Bogen durch den Wald geführt werden und dann parallel zum vorhandenen Wirtschaftsweg an die Odenwaldstraße anschließen.	S. 92	ja	-	-	Umsetzung erfolgte im Jahre 2006
61	<u>Beschleunigungsmaßnahmen:</u> Zur Sicherstellung ITF-gerechter Fahrzeitgerüste sowie zur allgemeinen Verringerung der Reisezeiten bei gleichzeitiger Eliminierung von Fahrzeitrissen sind ggf. weitere Maßnahmen zur Beschleunigung von Busverkehren vorzusehen.	S. 92	nein	offen	Zu dichtes SWM-Busangebot auf den Magistralen; Effizienz muss hinterfragt werden.	Mögliche Umsetzung kann nach Bahnhofsvorplatzgestaltung am Marburger Hbf angedacht werden.
62	<u>Kundendienst und Service:</u> Die bestehenden Fahrkartenschalter der DB sind zu erhalten und ihre Öffnungszeiten nicht weiter einzuschränken, sondern den Bedürfnissen der Kunden anzupassen.	S. 93	nein	teilweise	Kein Einfluss	Bf Wetter ebenfalls geschlossen.
63	<u>Kundendienst und Service:</u> Der Ausbildungsstand der Mitarbeiter in den Verkehrsunternehmen in Bezug auf eine konsequente Kundenorientierung ist durch Schulungsangebote zu verbessern und auf dem gewünschten Niveau zu halten.	S. 93	ja	fortlaufend	Bestandteil der Verträge mit VU.	-

Nr.	Gegenstand/Bezeichnung der Maßnahme	Quelle (Seite NPV)	Stand der Umsetzung	Maßnahme weiterverfolgen?	Gründe für eine nicht bzw. nur teilweise erfolgte Umsetzung	Anmerkungen
			ja / nein / teilweise	ja / nein / ja, mit veränderter Konzeption		
64	<u>Kundendienst und Service:</u> Mittelfristig wird die Einrichtung einer gemeinsamen Mobilitätszentrale der LNG Marburg und des RNV Marburg-Biedenkopf im Hauptbahnhof von Marburg angestrebt.	S. 93	nein	offen	Unwirtschaftliches Angebot der DB-Station&Service.	-
65	<u>Information und Marketing:</u> Im Rahmen neuer Marketingstrategien sollen – Finanzierbarkeit vorausgesetzt – attraktive Angebote zur Gewinnung neuer Fahrgäste kommuniziert werden.	S. 94	ja	ja	-	Beteiligung an RMV-Marketingstrategie.