

Späte Stunde, jedes Dorf: Kosteneffizienter Nachtverkehr auf dem Land

Marian Zachow, Stadtallendorf

Im Nahverkehrsplan 2018 hatte der Landkreis Marburg-Biedenkopf unter dem Motto „Mobilität zwischen den Ohren“ im Fokus gehabt, wie man vom ÖPNV entfremdete Menschen wieder für Bus und Bahn gewinnt [1]. Thema dabei war die Alltagstauglichkeit: Für viele kommt der ÖPNV auch deswegen nicht in Frage, weil zum Beispiel abends (und auch am Wochenende) tatsächlich oder zumindest in den Augen der Betrachter kaum ein Angebot besteht [2].

Die Stärkung des Abend- und Freizeitverkehrs [3] ist daher aus einem doppelten Grund wichtig. Einerseits geht es um Mobilitätsgerechtigkeit: Auch Menschen, die nicht Auto fahren können oder wollen brauchen Verbindungen, um abends am kulturellen und gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Andererseits können im Abend- und Freizeitverkehr auch Chancen gesehen werden, Menschen wenigstens als Gelegenheitsfahrer für den ÖPNV (zurück) zu gewinnen, denn nach dem entspannten Theater- oder Restaurantbesuch kann es selbst für den eingefleischtesten Auto-Fan attraktiv(er) sein, sich mit Bus und Bahn fahren zu lassen. Vor diesem Hintergrund war von vornherein klar, dass es neben der fahrplanerischen Optimierung auch um eine pfiffige Marken- und Marketingstrategie gehen muss.

Schnell war der Titel „Marburger Nachtstern“ geboren: vom Hauptbahnhof der Kreisstadt Marburg zweigen mehrere Bus- beziehungsweise Bahnlinien in alle Richtungen des Landkreises ab, so dass das Bild des Sterns nahe liegt. Konzeptionell wurde das Angebot vom Szenario „Theaterbesuch“ entworfen. Aufführungen in Marburg dauern in der Regel bis spätestens 22.00 Uhr, mit etwas zeitlichem Spielraum danach musste also eine Abfahrtszeit nach 23.00 Uhr angestrebt werden. Da auch der Theaterbesuch in Frankfurt oder Kassel, wo die Inszenierungen ebenfalls in der Regel gegen 22.00 Uhr enden, möglich sein sollte, war



Abb. 1: Rückgrat des Nachtsterns sind – neben den Zügen auf der Main-Weser-Bahn – die ab 23.45 Uhr in alle Himmelsrichtungen fahrenden Busse der Linien 60, 383 und 481. Bemerkenswerter Nebeneffekt: Nicht nur die Nachtsternfahrten um 23.45 Uhr ab Marburg aufs Land sind gut ausgelastet; auch die Fahrten aus der Gegenrichtung, die aus ländlichen Städten und Gemeinden wie Münchhausen, Wetter, Gladenbach und Bad Endbach zwischen 22.30 Uhr und 23.00 Uhr aus Münchhausen, Wetter, Gladenbach und Wallau Richtung Marburg fahren und dort Bahn-Anschluss nach Frankfurt sowie zum Teil nach Kassel haben, sind erstaunlich gut genutzt.

Foto: ALV Oberhessen, G. Pruteanu

der Startpunkt für den Nachtstern ab Marburg Hauptbahnhof nach 23.40 Uhr gesetzt, da die beiden um 22.22 Uhr und 22.23 Uhr in Frankfurt und Kassel startenden Züge um 23.19 Uhr und 23.40 Uhr dort eintreffen.

Intelligente Neugestaltung von bestehenden Verkehren

Das zu erreichen war weniger aufwendig als erwartet: Schon lange gab es mehr späte Abfahrten als gemeinhin vermutet, jedoch oft ohne verknüpfte Anschlüsse und mitunter im fahrplantechnischen Niemandsland. Mit vergleichsweise kleinen Verschiebungen ließen sich sieben „Hauptachsen“ vom Marburger Hauptbahnhof in alle Himmelsrichtungen realisieren.

■ Richtung Westen fährt um 23.45 Uhr ab Marburg Hbf Bus 481 über **Lahntal, Dautphetal** nach **Biedenkopf**.

- In den Norden startet ab Hauptbahnhof um 23.45 Uhr Bus-Linie MR-60 über **Cölbe** und **Wetter** nach **Münchhausen**.
- Gen Südwesten (**Weimar/Lohra/Gladenbach/Bad Endbach**) verkehrt um 00.00 Uhr Bus 383.
- Den Nordosten (Ortsteile von Cölbe und **Rauschenberg**) bindet ein Rufbus (MR-76) an, der Marburg Hbf um 00.10 Uhr verlässt.
- Norden und Süden erschließt die Schiene: Um 23.40 Uhr hält in Marburg Hbf der RE 30 Richtung Frankfurt, mit dem der Marburger Süden (ein Ortsteil der Gemeinde Weimar sowie **Fronhausen**) erschlossen wird, in Richtung Kassel der RE 30 um 00.31 Uhr mit Halten in **Neustadt, Kirchhain** und **Stadtallendorf**.
- Über den aus Frankfurt (RB 41) als auch aus Kassel (RE 30) erreichbaren Bahnhof Marburg Süd werden um 00.11 Uhr Rufbusse (MR-80, MR-81, MR-86) er-

reicht, die in weitere Ortsteile von *Amöneburg* und *Ebsdorfergrund* sowie nach Homburg/Ohm im Nachbarlandkreis führen.

- Den Südosten (Ortsteile von *Ebsdorfergrund*) erschließt ein um 23.40 Uhr ab Marburg Hbf. verkehrender Rufbus (Ruf 13). Hier besteht derzeit lediglich Anschluss aus Frankfurt; eine Verschiebung auf 23.45 Uhr konnte noch nicht realisiert werden [4].

Allein mit diesen Hauptachsen erreicht der Nachtstern schon täglich 18 der 22 Gemeinden des Landkreises. Dies gelang gleichsam fast *„ohne einen Pfennig dazu zu bezahlen“*, nämlich fast allein durch Verschiebung bestehender Abfahrten.

Lückenschluss durch Rufbus/AST

Als komplexer erwies sich die Erschließung der jenseits dieser Achsen gelegenen Orte. Dafür waren von vornherein Bedarfsverkehr (AST) – Label Rufbus – vorgesehen.

Durch zwei Rufbusse (MR-44, MR-51), die um 00.30 Uhr in Friedensdorf an den Bus 481 anschließen, werden die Gemeinden Angelburg, Steffenberg und Breidenbach angebunden. Der RE 30 um 00.31 Uhr ab Marburg Hbf schließt in Kirchhain an Rufbusse (MR-72, MR-73, MR-77, MR-82, 570) [5] in die Stadt- und Ortsteile von Rauschenberg und



Zum Autor

Marian Zachow ist seit 2014 (hauptamtlicher) Erster Kreisbeigeordneter des Landkreises Marburg-Biedenkopf, zuständig für Schule, Bildung, Integration und Arbeit, sowie Mobilität und Verkehrsinfrastruktur. In dieser Funktion ist er Vorstandsvorsitzender des Regionalen Nahverkehrsverbandes Marburg-Biedenkopf und gehört dem Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes an. 2022 wurde er von Pro Bahn Hessen für sein Engagement für Schienen- und Busverkehr in der Region mit dem Hessischen Fahrgastpreis ausgezeichnet. Zachow studierte in Marburg und Mainz Evangelische Theologie und Kunstgeschichte. Nach dem Vikariat in Cölbe war er von 2011 bis 2014 Pfarrer der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde Caldern.

Amöneburg sowie die Gemeinde *Wohratal* an [6]. Die Dörfer des Nordkreises erschließen mehrere Rufbus-Linien, die in Wetter beziehungsweise Simtshausen mit der MR-60 verknüpft sind (MR-61, MR-62, MR-65); ein weiterer Rufbus (MR-47) erschließt selbst die kleinen Dörfer Brungerhausen und Kernbach mit gerade einmal 100 beziehungsweise 200 Einwohnern. Mit einem Anschluss von der Linie 383 ab Lohra (MR-34) werden die südlichen Ortsteile von Lohra angebunden. Last but not least knüpft an den in Marburg um 23.40 Uhr abfahrenden RE in Fronhausen ein Rufbus (MR-35) an, der Fahrgäste in Fronhausens östliche Dörfer bringt.

75 Prozent der Dörfer, fast 85 Prozent der Menschen

Nachdem bereits zum Start im Dezember 2019 19 von 22 Kommunen im Kreis an den Nachtstern angebunden werden konnten,

waren es ab 2020 alle Gemeinden, die (fast [7]) täglich vom Nachtstern erreicht werden. In etlichen Kommunen sind es mittlerweile sogar ALLE [8], in anderen über 70 Prozent der Ortsteile [9]. In Städten und Gemeinden wie Bad Endbach, Biedenkopf, Cölbe, Dautphetal, Kirchhain, Neustadt, Stadtallendorf und Weimar erreicht der Nachtstern zwar nur 25 bis 55 Prozent der zur Gemeinde gehörenden Dörfer [10], da aber hier die Kernstädte recht groß sind, sind es dennoch mindestens zwischen 60 und 80 Prozent der Bevölkerung [11], die eine Spätabfahrt nutzen können. *Insgesamt haben knapp 75 Prozent der Dörfer [12] einen späten Anschluss aus Marburg beziehungsweise aus Kassel oder dem Rhein-Main Gebiet, auf die Einwohnerzahl gerechnet werden fast 85 Prozent der Einwohner erreicht.* Dennoch ist der Nachtstern – trotz der Rufbus-Abfahrten – kein wesentlicher Kostentreiber, weil auch diese AST- und Rufbusfahrten in der Regel durch teilweisen Wegfall früherer Fahrten kompensiert werden und die Spätabfahr-



Abb. 2: Die Feinerschließung der Dörfer erfolgt zu später Stunde in der Regel durch Umstieg von Bus oder Zug auf Bedarfslinienverkehr, der in Marburg-Biedenkopf unter Rufbus firmiert. Hier hat man vor fünf Jahren die Produktbezeichnung AST durch „Rufbus“ ersetzt, weil gerade Gelegenheitsfahrer bei Anruf-Sammel-Taxi eher Assoziationen zu teuren Taxis hatten. Der Begriff Rufbus macht – auch um den Preis einer gewissen begrifflichen Unschärfe – klar, dass es sich hier um einen Linienverkehr mit kleineren Fahrzeugen handelt, der im Prinzip funktioniert wie ein Bus, nur dass man vorher anrufen muss.

Foto: ALV Oberhessen



Abb. 3: Auch nach dem Theaterabend in Frankfurt – hier Straßenbahn Linie 12 vor dem Schauspiel Frankfurt – oder Kassel kommt man noch auf die Dörfer in Marburg-Biedenkopf. Wenn der letzte Vorhang von Oper oder Schauspiel in Kassel oder Frankfurt in der Regel gegen 22 Uhr fällt, erreicht man mit U-Bahn, Bus oder Tram in wenigen Minuten die Bahnhöfe und dort die Regionalzüge, die Anschluss zum Marburger Nachtstern haben. Folgerichtig haben RMV Marburg-Biedenkopf und die Bühnen in Marburg und Frankfurt von Anfang an Hand in Hand die späten Abfahrten gemeinsam vermarktet und beworben, etwa in den Theaterprogrammen oder durch Verlosungen von Theaterkarten.

Foto: Jo Chambers, Alamy Stock Foto

Abb. 4: Werbung und Marketing ist ein wichtiger Aspekt des Nachtsterns. Das einheitliche Design überrascht den potentiellen Kunden des ÖPNV auch an ungewöhnlichen Orten wie dem Programmheft des Theaters. Zudem wurden auf Grundlage eines einheitlichen Corporate-Designs Motivvorlagen für die Bürgermeister und Ortsvorsteher entworfen, die vor Ort auf die individuellen Fahrzeiten in den Gemeinden beziehungsweise sogar einzelnen Dörfern angepasst für die Gestaltung von Plakaten, Informationen in Mitteilungsblättern, Aushängen oder auch SocialMedia-Kacheln genutzt werden können. Hier ein Beispiel aus der Gemeinde Breidenbach.

Abb.: RMV Marburg-Biedenkopf

die Ergebnisse punktueller Erhebungen und die Buchungsquote der Rufbus-Verkehr. Die Buslinien Richtung Biedenkopf, Münchhausen und Bad Endbach sind – ausweislich einer Zählung aus dem noch bis zu einem gewissen Grad von Corona beeinträchtigten Jahr 2022 – unter der Woche durchschnittlich mit 5–10 Fahrgästen ausgelastet, Freitag bis Sonntag eher 15–20 [15].

Ein genaueres Bild zeichnen die Rufbus-Buchungen. Stichproben zeigen, dass beispielsweise die Fahrten selbst in einem für Nacht- und Kulturleben eher unspektakulären Zeitraum wie den ersten zehn Oktober-Tagen gut nachgefragt waren [16]. Erwartungsgemäß stark frequentiert waren dabei die Fahrten in die Nachbarorte der Stadt Marburg. Überraschender ist, dass auch Verbindungen mit langer Fahrtstrecke durchaus nachgefragt sind: so etwa die Rufbus-Linien MR-51 nach Achenbach und Wiesenbach, obwohl hier mit dem Bus-Umstieg von Marburg Fahrzeiten von über einer Stunde entstehen [17]. Auffällig gering ist die Rufbus-Nachfrage insbesondere im südlichen Landkreis (MR-34) und bei einigen Verbindungen, die mit Umstieg von Bahn auf Bus in Kirchhain einhergehen. Während ersteres wohl auch damit zusammenhängt, dass diese nahe zum Landkreis Gießen liegenden Orte sich im Freizeitverkehr eher in diese Richtung orientieren, dürfte bei den Umsteigeverbindungen Bahn-/Rufbus auch eine Rolle spielen, dass der RegionalExpress gelegentlich verspätungsanfällig ist, so dass die Kunden befürchten, den Anschluss zu verpassen.

Insgesamt ist eine überraschend hohe Buchungsfrequenz auch bei den RufBuslinien und ihren späten Abfahrten auszumachen, wenngleich mit signifikanten Unterschieden zwischen Werktagen und den stärker nachgefragten Wochenenden. Aber selbst dort, wo der späte Rufbus nur selten(er) genutzt wird, ist seine Bedeutung kaum zu überschätzen: Allein die Möglichkeit, auch noch spät ins Dorf zu kommen und deswegen unabhängig(er) von anderen Verkehrsmitteln zu sein, macht den ÖPNV attraktiv(er), selbst wenn diese späten Abfahrten nur gelegentlich genutzt werden.

Fazit

Sicher ist der Marburger Nachtstern keine bahnbrechende Innovation, erfolgreiche Nachtverkehre auf dem Land gibt es auch andernorts, allenfalls der Gedanke, gezielt

ten teils zu effizienterer Nutzung der Fahrten führen.

Später Nachtstern

Schnell zeigte sich auch der Wunsch nach weiteren Abfahrten für spätere Nachtschwärmer. Zusammen mit den nur an Wochenenden verkehrenden Zügen um 00.52 beziehungsweise 01.30 Uhr Richtung Kassel und Frankfurt konnte ein „später Nachtstern“ mit Busabfahrten am Samstag/Sonntag nach Biedenkopf (00.45 Uhr), Gladenbach (00.50 Uhr) und Münchhausen (00.53 Uhr) etabliert werden. Der späte Nachtstern sorgt am Wochenende dafür, dass zusätzlich zum täglichen Angebot um 23.40 Uhr immerhin für zwei Drittel der Gemeinden eine weitere Abfahrt kurz vor 01.00 Uhr zumindest in die Hauptorte der Gemeinde angeboten wird.

Nachtstern-Marketing

Da über Jahre selbst durchaus vorhandene Nachtfahrten kaum bekannt waren, war klar, wie wichtig Marketing ist. Auch dabei stand und steht Kooperation im Vordergrund. Der Startschuss zum Nachtstern fiel

daher gemeinsam mit den Intendantinnen des Hessischen Landestheaters [13]. Begleitet wurde das durch eine Verlosung von Theaterkarten. Seitdem hat der Nachtstern einen festen Platz in den Programmheften des Marburger Theaters.

2019 wurde ein erfolgreicher Start gemacht, den der Lockdown jäh zum Erliegen brachte. Durchgestartet wurde mit der Werbung für den Nachtstern dann im Jahr 2023: Hier wurde die Karnevals-Zeit zum Anlass für das Motto „Narren fahren Nachtstern“ genommen [14], zu den langen Sommerabenden wurde im Juli auch ein neugestaltetes Design für den Nachtstern vorgenommen. Wichtig ist auch das im weitesten Sinne „virale“ Marketing, die Bürgermeister erhielten Vorlagen und Mustertexte, die sie gemeinde- oder sogar ortsteilbezogen adaptieren konnten, um mit diesen in ihren Dörfern in ihren Mitteilungsblättern, auf Homepages oder Plakaten dafür zu werben.

Bilanz und Auslastung

Leider stehen nur bedingt Instrumente der Nachfragemessung zur Verfügung, nämlich

auf die Erschließung der (kleinen) Dörfer zu setzen und damit drei Viertel der Dörfer und fast 85 Prozent der Menschen anzubinden, mag selten(er) sein. Spannend ist er aber vor allem als Experiment, das interessante Erkenntnisse liefert:

- Auch auf dem Land lassen sich „dorfgenaue“ Spätverkehre kosteneffizient realisieren, weil man bereits über einen Grundbestand von späteren Abfahrten verfügt, die lediglich zeitlich verschoben und systematisiert werden müssen.
- Bedarf und Potential für Nachtverkehr ist auch auf dem Land vorhanden. Durch die späte Anbindung selbst kleiner Dörfer wird ÖPNV alltagstauglich(er) und Mobilitätsgerechtigkeit erhöht.
- Bedarfslinienverkehr (AST beziehungsweise Rufbus) scheint auch für Nachtverkehr praktikabel und akzeptabel zu sein, auch an Wochenenden kommt es

kaum zu Überlastungen der Rufbus-Systeme und Fahrtsabsagen, und selbst Umstiege und Fahrzeiten von bis zu 1,5 Stunden werden im Einzelfall als zumutbar empfunden.

- Dabei ist unerwartet erfolgreich, dass Marketing und Fahrplanung konsequent von völlig verkehrsfremden Aspekten wie Theater-Zeiten und Theater-Kunden gestaltet wurden.
- Zudem zeigt sich, dass gerade die unkonventionellen, im weitesten Sinne viralen Marketing-Aktivitäten in Kooperation mit Bürgermeistern und Ortsvorstehern einerseits, Theater- und Kulturschaffenden andererseits, breiter wirken als gedacht.

Man kann also sagen: Eine Qualität des Nachtsterns liegt auch jenseits des Nachtverkehrs, die plakativ und penetrant transportierte Botschaft **„selbst 20 Minuten vor**

Mitternacht gehts in (fast) jedes Dorf“ hat Bus und Bahn wieder ins Gespräch gebracht, ohne dass man dafür viel Geld in die Hand nehmen musste. Der eine oder andere Nachtstern-Kunde denkt deswegen vielleicht auch in anderen Situationen zumindest über die Option ÖPNV nach. Insofern fungiert der Nachtstern auch als „Eyecatcher“, selbst auf dem Land für vom öffentlichen Nahverkehr entfremdete Kunden. Damit leistet diese kleine Maßnahme möglicherweise mehr als aufwendige Werbe- oder Tarifkampagnen. Dass man auch mit überschaubarem Kostenaufwand allein durch punktuelle, bedarfsorientierte Umgestaltung bestehender Fahrplanangebote und Weiterentwicklung von Bedarfslinienverkehr die Anbindungsqualität signifikant verbessern und die Attraktivität erhöhen kann ist eine Erkenntnis, die weit über den konkreten Anwendungsfall Spätverkehr hinausweist.

Literatur/Anmerkungen

[1] vgl. Zachow, Marian: Mobilität zwischen den Ohren. In: DER NAHVERKEHR | Ausgabe 01+02/2018, 26–31.

[2] Vgl. dazu ebd. S. 30f.

[3] Der Bezug gilt hier weitgehend nur auf den Freizeitverkehr, obwohl natürlich manche Kunden diese Spätfahrten auch beruflich nutzen. Da jedoch die späten Schichtzeiten der großen Arbeitgeber oft gegen 22.00 Uhr enden beziehungsweise beginnen und mit entsprechenden Fahrten abgedeckt sind, dürfte es vertretbar sein, die Abfahrten kurz vor Mitternacht weitgehend – wenn gleich sicher mit Ausnahmen – dem Freizeitverkehr zuzurechnen.

[4] wobei ab kommendem Jahr zumindest der Sache nach – wenn auch mit Umstieg von 60 Minuten – ein Anschluss aus Kassel besteht, weil eine weitere Abfahrt von Ruf 13 nach Fertigstellung einer Baustelle ebenfalls die entsprechenden Ortsteile (OT) von Ebsdorfergrund anbindet.

[5] Einige Rufbus-Verbindungen ab Kirchhain (AST 77, 82) sind bisher aufgrund des knappen Umstieges (Ankunft RE um 00.43 Uhr, Rufbus ab 00.45 Uhr) in den Auskunfts-systemen nicht als Anschluss enthalten, voraussichtlich im Februar wird die Abfahrt auf 00.48 Uhr korrigiert, so dass die Zeiten denjenigen der Linien 72, 73 und 570 entsprechen.

[6] Ein Nachteil der so komfortablen Spätverbindung (00.31 Uhr ab Marburg) ist, dass natürlich der Anschluss in Kirchhain mit einer längeren Wartezeit einhergeht (Ankunft Zug in Kirchhain 23.28 Uhr, Abfahrt Rufbus erst um 00.45/00.48 Uhr); immerhin steht an den Wochenenden eine zusätzliche Abfahrt ab Kassel um 23.03 Uhr zur Verfügung, dieser Zug kommt um 00.21 Uhr in Kirchhain an, so dass nur wenig Wartezeit besteht.

[7] Einige Rufbus-Linien verkehren an einzelnen Tagen eingeschränkt; so gibt es etwa (wenige) Rufbus-Verbindungen, die nur Dienstag bis Sonntag verkehren, da die Nachfrage sowohl in Berufs- und Feierabendverkehr nach Mitternacht in der Nacht von Sonntag auf Montag eher niedrig sein dürfte.

[8] so Amöneburg, Angelburg, Breidenbach, Ebsdorfergrund, Lahntal, Lohra, Münchhausen, Rauschenberg, Steffenberg, Wetter, Wohratal (Haltestellen „Abzweig“ sind dabei jeweils dem Ort zugerechnet)

[9] Fronhausen 5 von 7 OT, Gladenbach 11 von 15

[10] Bad Endbach 3 von 8 OT, Biedenkopf 5 von 9 OT, Cölbe 4 von 6 OT, Dautphetal 7 von 12 OT, Neustadt 1 von 4 OT, Stadtallendorf 2 von 6 OT, Weimar 6 von 12 OT

[11] Bad Endbach 63 Prozent, Biedenkopf 76 Prozent, Dautphetal 68,5 Prozent, Kirchhain 66 Prozent, Neustadt 76 Prozent, Stadtallendorf 83 Prozent, Weimar 69 Prozent

[12] Circa 144.500 Einwohner von insgesamt 171.839 Einwohnern sind an den Nachtstern angebunden, das entspricht einem Wert von 84 Prozent. Sämtliche Zahlen sind OHNE die kreisangehörige Stadt Marburg berechnet, die eigener ÖPNV-Aufgabenträger ist. Würde man die Stadt, in der alle Stadtteile unabhängig vom Nachtstern eine Spätabfahrt zum Teil auch deutlich nach 23.40 Uhr haben, hinzurechnen, käme man auf den ganzen Landkreis berechnet sogar auf eine Quote von 90 Prozent der Einwohner mit einer späten Fahrt- beziehungsweise Anschlussoption.

[13] www.marburg-biedenkopf.de/Pressemitteilungen/2019/12/451-2019-Nachtstern.php

[14] www.marburg-biedenkopf.de/Pressemitteilungen/2023/02/februar/051-2023-Karneval-OePNV.php

[15] Auswertung der ALV Oberhessen, Zahlen aus der Zählung im Vorjahr (2022), ungefähr gerundet.

[16] ALV Oberhessen, Auswertung der Rufbus-Zahlen im Zeitraum 01.10–10.10.2023.

[17] Der Nachtstern benötigt von Marburg Hbf nach Achenbach eine Fahrzeit von 77 Minuten; allerdings muss man bedenken, dass auch die Pkw-Fahrzeit hier mit etwa 45 Minuten zu veranschlagen ist.

Zusammenfassung/Summary

Späte Stunde, jedes Dorf: Kosteneffizienter Nachtverkehr auf dem Land

In großen Städten fahren Partygänger und Nachtschwärmer ganz selbstverständlich mit Moonlinern oder Nachtexpress-Bussen nach Hause. Auf dem Land hingegen gibt es selbst am Wochenende nur vereinzelte Abfahrten nach 22.00 Uhr. Der RMV Marburg-Biedenkopf erreicht mit dem „Marburger Nachtstern“ 75 Prozent aller Dörfer und bietet für fast 85 Prozent der 250.000 Einwohner des Landkreises eine (tägliche!) Fahrtmöglichkeit um 23.40 Uhr oder später. Und das Beste: Durch intelligente Fahrplangestaltung und kreatives Marketing konnte das Angebot fast ohne zusätzliche Kosten realisiert werden.

Late at night, every village: cost-efficient night transport in the countryside

In bigger cities, party people and night owls travel home moon liners or night express buses as a matter of course. In the countryside however, there are only a few departures after 10 pm, even at the weekends. With the “Marburger Nachtstern”, RMV Marburg-Biedenkopf reaches 75 per cent of all villages and offers for almost 85 per cent of the district’s 250,000 inhabitants a (daily!) driving possibility at 11.40 pm or later. And the best: by intelligent time scheduling and creative marketing, the service offer could be realized almost without any additional costs.