

Entwurf

eines

Nachtbusliniensystems

Ausgangslage:

Das heutige Busliniensystem erschließt das Stadtgebiet durch mehrere Durchmesserlinien in der Zeit von ca. 4.30 Uhr bis 24.00 Uhr. Aufgrund der Haltestellendichte beträgt der Abstand zur nächsten Haltestelle maximal 400 m. Die Ankunft und Abfahrt der Züge am Bahnhof erstreckt sich über einen Zeitraum von ca. 4.15 Uhr bis 1.30 Uhr.

Darüber hinaus verkehren zahlreiche Mietwagen- und Taxenunternehmen mit einer entsprechenden Beförderungskapazität. Diese sind gleichfalls dem ÖPNV in Gießen zuzuordnen.

Zielsetzung:

Anschlussfahrten an das öffentliche Verkehrssystem sind aus Städten bekannt, wo das öffentliche Verkehrsmittel (z.B. U-Bahn oder Expressbus) nur eine geringe Erschließungsfunktion hat. Aufgrund der komfortablen Haltestellendichte und somit geringen Entfernung zwischen Haltestelle und Wohnung erscheint die Einrichtung von so genannten Busanschlussfahrten durch ein Mietwagen- oder Taxiunternehmen in einer Stadt wie Gießen nicht sinnvoll umsetzbar. In der Praxis würde dies bedeuten, dass der Fahrgast bei Betreten des Busses ein Fahrzeug an seine Ausstiegshaltestelle bestellt. Wegen der geringen räumlichen Entfernung würde ein Taxi dem Bus bis zur Ausstiegshaltestelle hinterher fahren. Es entstehen die gleichen Kosten wie bei einer direkten Taxibenutzung.

Es sind daher Überlegungen angestellt worden, bei Bedarf das Fahrplanangebot am Wochenende auszuweiten. Dieses Angebot könnte sich auch gezielt an jugendliche Autofahrer richten. Das Angebot sollte deshalb ohne Einschränkung der Nutzungsberechtigung für alle Fahrgäste zugänglich sein.

Eckpunkte des Nachtbusliniensystems

- Erschließung der Innenstadt und des Stadtteils Wieseck mit dem Bus sowie Anbindung der Stadtteile Allendorf, Lützellinden und Rödgen mit Taxi bzw. Mietwagen
- Verknüpfung von Bahnhof (nur bei Zugankunft bzw. Abfahrt), Wohngebieten, Studentenwohnheimen und öffentlichen Veranstaltungsorten mit entsprechenden Öffnungszeiten
- Der Busse verkehren in Form von zwei Ringlinien mit Verknüpfung an einer Umstiegshaltestelle (z.B. Bahnhof oder Berliner Platz)
- Die Verknüpfung zwischen Bus und Taxi bzw. Mietwagen erfolgt für die Anbindung nach Rödgen an der Haltestelle Waldstadion. Die Anbindung nach Allendorf und Lützellinden ist an der Haltestelle Waldweide vorgesehen.
- Busse und Taxen verkehren nach Fahrplan. Es werden die Haltestellen entlang des Linienweges angefahren.
- Der Linienweg ist so zu gestalten, dass die Fahrzeit zwischen Ausgangs- und Endpunkt 60 Minuten beträgt.
- Einrichtung eines Nachtbussystems von ca. 24.00 Uhr bis 4.30 Uhr im 60-Minuten-Takt.

Linienführung Nachtbussystem

1. Linie (im Plan wie folgt gekennzeichnet: "+ - - +")

Bahnhof * Liebigstraße * Frankfurter Straße bis Kleinlinden/Waldweide (Anschluss mit Linientaxi) * Frankfurter Straße * Robert-Sommer-Straße * Schubertstraße * Aulweg * Leihgesterner Weg zur Hst. Unterhof * Leihgesterner Weg * Ludwigstraße * Bismarckstraße * Schiffenberger Weg * Rathenaustraße * Alter Steinbacher Weg * Lutherberg * Licher Straße * Fasanenweg * Automeile * Gießener Ring * Grünberger Straße * Studentendorf * Heyerweg * Rödgener Straße * Grünberger Straße * Hst. Waldstadion (Anschluss mit Linientaxi nach Rödgen) * Berliner Platz * Südanlage * Frankfurter Straße * Liebigstraße * Bahnhof.

2. Linie (im Plan wie folgt gekennzeichnet: "o - - o")

Bahnhofstraße * Westanlage * Gabelsberger Straße * Heuchelheimer Straße * Industriegebiet West * Rodheimer Straße * Krofdorfer Straße * Carlo-Mierendorff-

Straße * Westschule * Krofdorfer Straße * Rodheimer Straße * Nordanlage *
Marburger Straße * Dürerstraße * Wiesecker Weg * Grabenstraße *
Kornblumen-straße * Alten-Busecker-Straße * Gießener Ring * Abfahrt Ursulum *
Eichgärtenallee * Moltkestraße * Grünberger Straße * Berliner Platz *
Marktplatz * Bahnhofstraße * Bahnhof.

Tarif

Gegebenenfalls ist die Einführung eines Nachtzuschlages (z. B. 1 €) zu überlegen, da voraussichtlich der ganze Nutzerkreis bereits Zeitkarteninhaber ist.

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Nach Festlegung der Konzeption können Kosten für Fahrzeugeinsatz genauer berechnet werden. Da sich die potentielle Nachfrage nur schwierig ermitteln lässt, kann auch nach Entscheidung der Tarifffrage nur eine grobe Schätzung vorgenommen werden.

Auswirkungen in den Wohngebieten

Die Linienführung wurde so gewählt, dass die Wohngebiete direkt erschlossen werden. Dies führt aber auch dazu, dass die Anwohner von den Auswirkungen des Busverkehrs in der Nacht direkt betroffen sind.

