

Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und der Universitätsstadt Gießen

## **Analyse und Empfehlungen: Stadt-Umland-Verkehre Gießen**

Stand: November 2014

erarbeitet für:

**ZOV Verkehr**

Hanauer Straße 15  
61169 Friedberg

und

**Universitätsstadt Gießen**

Berliner Platz 1  
35390 Gießen

**Rhein-Main-Verkehrsverbund**

**Servicegesellschaft mbH (rms GmbH)**

Am Hauptbahnhof 6  
60329 Frankfurt am Main

## Inhaltsverzeichnis

	Seite	
<b>1</b>	<b>Zielsetzung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Untersuchungsansatz</b>	<b>1</b>
2.1	Identifikation parallel bedienter Linienabschnitte	1
2.1.1	Linienverlauf und Haltestellenbedienung	1
2.1.2	Zeitliche Parallelität	2
2.1.3	Funktionale Parallelität	2
2.2	Kapazitäten	2
2.3	Anforderungen durch Entwicklung neuer Siedlungsbereiche	3
<b>3</b>	<b>Linien mit paralleler Bedienung</b>	<b>3</b>
3.1	Linie GI-21 und Linie 1	4
3.2	LinieGI-22 und Linie 2	7
3.3	Linien GI-25 (bisher 140), 520 und Linien 5 und 15	10
3.4	Linien GI-41 und GI-42 sowie die Linien 7, 12 und 24	14
3.5	Linien 310, 378/379 sowie 1 und 11	17
3.6	Linien 378/379 und Linie 10	19
3.7	Linie 372/375 und Linie 6	20
<b>4</b>	<b>Anbindung von Umlandgemeinden durch städtische Busse</b>	<b>22</b>
<b>5</b>	<b>Busbeschleunigung und Fahrgastinformation</b>	<b>24</b>
<b>6</b>	<b>Fazit – Potentialabschätzung</b>	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>Handlungsempfehlung</b>	<b>25</b>

## 1 Zielsetzung

Besonderes Ziel der gemeinsamen koordinierten Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist die Überprüfung des Nahverkehrsangebotes im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Gießen und die Optimierung der Verzahnung von örtlichen und überörtlichen ÖPNV-Angeboten.

Ziel ist es Synergiepotentiale, die möglicherweise durch eine verbesserte Koordination der aus der Region kommenden Verkehre mit den städtischen Linien gehoben werden können, zu identifizieren und deren Nutzung zu konkretisieren.

## 2 Untersuchungsansatz

Im Zuge der Untersuchung wurden die Verkehre, die aus dem Umland in das Stadtgebiet Gießen „einbrechen“ bzw. umgekehrt, dahingehend betrachtet, inwiefern sie das städtische Liniennetz im Sinne eines integrierten Gesamtangebotes sinnvoll ergänzen bzw. durch das Stadtbusangebot ergänzt werden können.

Neben der Frage, welchen Beitrag die Linien aus dem Landkreis zur Verkehrserbringung im Stadtgebiet derzeit leisten, stand dabei die Frage, welche Ansatzpunkte es für eine Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre möglicherweise gibt, bei der Analyse des Status quo im Vordergrund.

### 2.1 *Identifikation parallel bedienter Linienabschnitte*

In einem ersten Schritt wurden entlang der Stadtgrenzen und von dort aus bis hin zum Eintritt in den unmittelbaren Innenstadtbereich die Linienabschnitte mit paralleler Bedienung identifiziert, d.h. Abschnitte, auf denen Linien des Stadtverkehrs und Linien aus dem Umland identische Linienverläufe aufweisen.

#### 2.1.1 **Linienverlauf und Haltestellenbedienung**

Die Frage ist nicht nur, wo Linien identische Linienverläufe aufweisen, sondern auch, ob sie entlang dieser Verläufe auch die gleichen Haltestellen bedienen. Die Analyse der Linienverläufe wurde daher um entsprechende Aussagen zur Bedienung der Unterwegshalte ergänzt.

### **2.1.2 Zeitliche Parallelität**

Im Sinne des Kunden sollten sich parallel verlaufende Linien zeitlich möglichst optimal ergänzen. Da es allerdings bei der Planung der Zeitlagen eine Reihe weiterer Sachzwänge (z.B. Anschlüsse, Fahrzeugumläufe) zu beachten gilt, kann eine optimale zeitliche Ergänzung parallel verkehrender Linien nicht immer erreicht werden.

### **2.1.3 Funktionale Parallelität**

Neben der räumlichen und zeitlichen Parallelität kommt als dritte zu beachtende Komponente die funktionale Parallelität hinzu. Insbesondere ist im Kontext der Stadt-Umland-Verkehre zwischen Erschließungs- und Anbindungsfunktion zu unterscheiden. Die Funktion kommt z.B. in Bezug auf die Haltestellenbedienung zum Ausdruck und bestimmt auch, welche Grundsätze der Linienführung zum Tragen kommen. Während den städtischen Linien insbesondere die Aufgabe der Erschließung der Fläche zukommt und die Linienführung daher nicht immer direkt erfolgen kann, haben die Linien aus der Region als vorrangige Aufgabe eine schnelle Anbindung an zentrale Ziele wie die Innenstadt und den Bahnhof sicherzustellen. Diese Linien sollten daher auf möglichst direktem Weg zum Ziel geführt werden, um die Fahrzeiten für Fahrgäste aus der Region möglichst kurz zu halten.

## **2.2 Kapazitäten**

Das wohl größte Problem, das sich bei der Nutzung von Synergien im Bereich der Stadt-Umland-Verkehre stellt, sind die Kapazitäten in den Spitzenzeiten. Gerade während der Verkehrsspitzen würden sich durch Einsparungen die größten finanziellen Effekte ergeben. Durch einen Umstieg am Stadtrand, bei dem Busfahrgäste aus der Region in den Stadtverkehr wechseln, ließe sich der Bedarf an Fahrzeugen in der Spitze senken. Da die städtischen Linien die Fahrgäste zu diesen Zeiten jedoch gar nicht aufnehmen können, lassen sich diese Potentiale nicht nutzen. Zudem wirkte ein solcher Umstieg fahrtzeitverlängernd und nicht benutzerfreundlich. Auch umgekehrt können die Umland-Linien während der Hauptverkehrszeit kaum Entlastung für den Stadtverkehr bringen, da sie bereits bei Erreichen der Stadtgrenze oft hoch ausgelastet sind.

## 2.3 Anforderungen durch Entwicklung neuer Siedlungsbereiche

Perspektivisch bei der Betrachtung der Stadt-Umland-Verkehre zu beachten sind auch die derzeitigen und künftigen Entwicklungen, die durch die neuen Siedlungsbereiche entstehen. Hier wurde mit Blick auf die künftige Erschließung untersucht, wie deren Erschließung und Anbindung an das Liniennetz erfolgen kann und welchen Beitrag die Linien aus der Region hierbei leisten können.

Beispiele aus dem Raum Gießen sind der Bereich des ehemaligen US-Depots sowie das Siedlungsgebiet Marburger Straße West.

## 3 Linien mit paralleler Bedienung

Einen Überblick über Streckenabschnitte mit paralleler Bedienung im Stadtgebiet Gießen liefert nachfolgende Tabelle.

Der Innenstadtbereich selbst ist aufgrund der hier naturgemäß dichten Überlagerung der Linienwege nicht Gegenstand näherer Betrachtung.

Liniennummer	Linienverlauf	Parallele Linien	von	bis
GI-21 (110)	Gießen - Großen-Buseck - Reiskirchen - Lindenstruth (- Grünberg)	600	Waldstadion	Bahnhof
		1	(Rödgen) / US-Depot	Johanneskirche
GI-25 (140)	Reinhardshain - Bersrod - Buseck - Gießen	5/15	Wieseck Greizer Straße	Johanneskirche
GI-26 (141)	Großen-Buseck - Rödgen - Trohe - Alten-Buseck - Beuem - Winnerod	-		
GI-22 (220)	Gießen - Steinbach - Albach	2	Graudenzer Straße	Berliner Platz
		310	Großen-Linden Bergstraße	Klein-Linden Wetzlarer Straße
310	Gießen - Linden - Hüttenberg - Rechtenbach	378/379	Großen-Linden Bergstraße	Klein-Linden Wetzlarer Straße
		375	Sandkauter Weg	Bahnhof
372	Gießen - Pohlheim - Lich - Laubach - Schotten	377	Sandkauter Weg	Bahnhof
		372	Sandkauter Weg	Bahnhof
375	Gießen - Pohlheim - Lich - Hungen	377	Sandkauter Weg	Bahnhof
		372	Sandkauter Weg	Bahnhof
377	Gießen - Pohlheim - Eberstadt / Gambach	372	Sandkauter Weg	Bahnhof
		375	Sandkauter Weg	Bahnhof
378	Gießen - Leihgestern - Großen-Linden - Gießen	310	Großen-Linden Bergstraße	Kleinlinden Wetzlarer Straße
		1	Kleinlinden Wetzlarer Straße	Kleinlinden Waldweide
379	Gießen - Großen-Linden - Leigestern - Gießen	310	Großen-Linden Bergstraße	Kleinlinden Wetzlarer Straße
		1	Kleinlinden Wetzlarer Straße	Kleinlinden Waldweide
GI-41 (410)	Gießen - Heuchelheim - Rodheim-Bieber - Königsberg	12	Hardtallee	Schützenstraße
		24	Hardtallee	Schützenstraße
		7	Hessenhalle	Schützenstraße
GI-44 (ALT 410/420)	Gießen - Heuchelheim - Biebental	12	Hardtallee	Schützenstraße
		24	Hardtallee	Schützenstraße
		7	Hessenhalle	Schützenstraße
GI-43 (419)	(Gießen - Heuchelheim -) Biebental - Kirchvers - Wipoltshausen	-	-	-
GI-42 (420)	Gießen - Biebental - Hohenahr - Bischoffen	12	Hessenhalle	Schützenstraße
		24	Schützenstraße	Schützenstraße
		7	Hessenhalle	Schützenstraße
371 (520)	Gießen - Lollar - Staufenberg - Rabenau - Grünberg	140	Steinstraße	Johanneskirche
		5/15	Steinstraße	Bahnhof
(GI-21 (600))	Queckborn - Ettingshausen - Annerod - Gießen	12	Steinstraße	Behördenzentrum
		110	Waldstadion	Bahnhof
		1	US-Depot	Johanneskirche

Abb.: Parallelbedienung im Bereich Stadt Gießen, Stand Fahrplanjahr 2013

Die parallel bedienten Abschnitte, denen mit Blick auf die Stadt-Umland-Bedienung nach einer ersten Einschätzung die höchste Relevanz zukommt, wurden nachfolgend einer detaillierteren Betrachtung unterzogen.

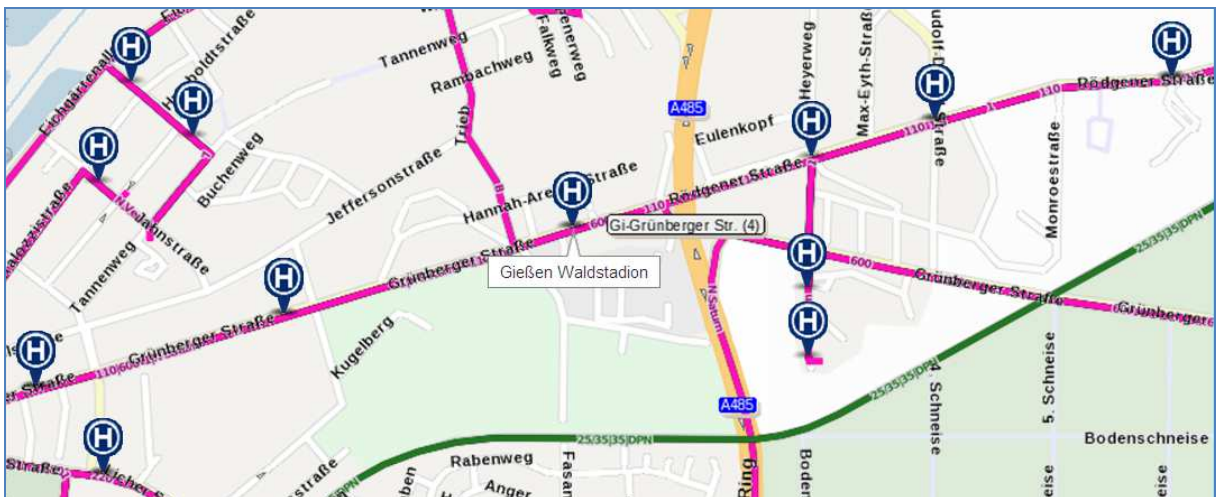
### 3.1 *Linie GI-21 und Linie 1*

Mit der Neuvergabe des Linienbündels „Reiskirchen/Fernwald“ zum Fahrplanjahr 2014 wird es im nordöstlichen Stadtbereich entlang der Rödgener/Grünberger Straße zu Änderungen kommen. Linie 600 wird aufgelöst bzw. mit der Linie 110, die künftig unter der Bezeichnung GI-21 verkehren wird, zusammengelegt.

Diese neue Linie GI-21 wird im Bereich der Stadt Gießen die Linienführung der bisherigen Linie 600 übernehmen<sup>1</sup> und von Annerod kommend erst ab der Haltestelle Waldstadion auf den Linienweg der städtischen Linie 1 treffen.

Der parallel bediente Linienabschnitt wird dadurch deutlich verkürzt, Überlegungen bezüglich möglicher Synergien im Bereich Rödgen und in Zukunft ggf. auch bezüglich der Erschließung des Bereiches US-Depot sind nicht erforderlich.

Die Neuvergabe erfolgte in Umsetzung des aktuellen NVP als Maßnahme zur Reduzierung von Parallelverkehr zum SPNV.



<sup>1</sup> Mit Ausnahme einer Fahrt im Schülerverkehr (7:22 Uhr ab Gießen Bahnhof)

## Linienweg/Haltestellenbedienung

GI-21	1
...	...
-	US-Depot
-	Rudolf-Diesel-Straße
-	Heyerweg
-	Albert-Schweitzer-Schule
-	Studentendorf
Waldstadion	Waldstadion
Volkshalle	Volkshalle
Wolfstraße	Wolfstraße
Berliner Platz	Berliner Platz
Johanneskirche	Johanneskirche
-	Liebigstraße
Bahnhof	-
-	...

Abgesehen von der Überlagerung der Linien in Richtung Innenstadt ab dem Halt Waldstadion weisen die Linienwege entsprechend den Aufgaben der Linien (Linie 1: Erschließung; Linien GI-21: schnelle Anbindung an Innenstadt und Bahnhof) funktionale Unterschiede auf.

### Zeitliche Parallelität

Mit Blick auf die geringe räumliche Überlagerung ab dem Fahrplanjahr 2014 kann auf eine Analyse der zeitlichen Überlagerung verzichtet werden.

### Optionen für die Bedienung im Spätverkehr

Die letzte Fahrt der künftigen Linie GI-21 soll Gießen gegen 21:00 Uhr erreichen, die letzte Fahrt in die Gegenrichtung fährt am Bahnhof Gießen kurz nach 22:00 Uhr ab<sup>2</sup>. Optionen für eine Verknüpfung mit städtischen Linien im Spätverkehr sind daher nicht gegeben.

### Alternative Linienführung

Auch künftig wird Linie GI-21 auf Gießener Stadtgebiet auf möglichst direktem Wege in den Innenstadtbereich und zum Bahnhof geführt. Sämtliche alternativen Linienwege wie z.B. eine Führung von Annerod aus über die Udersbergstraße (K22) nach Norden auf die Rödgener Straße, um dort dann auch das US-Depot mitbedienen zu können, würden zu Fahrzeitverlängerungen führen und den Interessen der Kunden, die schnell zum Bahnhof gelangen möchten, entgegenstehen.

<sup>2</sup> An Freitagen wird eine zusätzliche Fahrt ab 23:30 angeboten.

Dies gilt in noch stärkerem Maße für die Alternative, diese Linie von Annerod aus über das Europaviertel zur Licher Straße zu führen. Diese Variante könnte zwar Einsparungen im Bereich des Linientaxis der Linie 2 ermöglichen, würde aber eine deutliche Verlängerung des Linienweges der Linie GI-21 mit sich bringen. Für diese Maßnahme ist also ein Mehrbedarf an Fahrzeugen abzusehen. Außerdem würde dies dann eine parallele Bedienung zu den Linien 2 und GI-22 entlang der Licher Straße bedeuten.

### **Fazit**

Die skizzierten Alternativen sind vor einer Neuvergabe im Rahmen einer separaten Studie zu untersuchen, die neben einer Abwägung von Kosten und Nutzen auch die Fahrgastakzeptanz zu berücksichtigen hat.

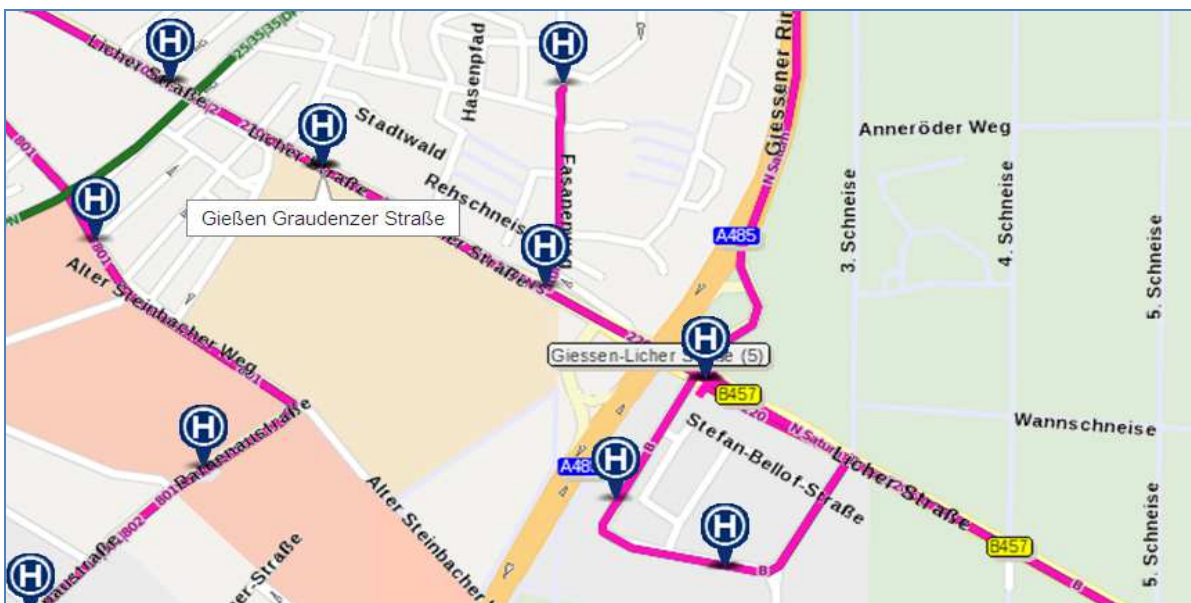


### 3.2 Linie GI-22 und Linie 2

Die Linienwege der Linie GI-22 und der Linie 2 überdecken sich zwischen dem Europaviertel entlang der Licher Straße bis hin in den Innenstadtbereich.

Während die Bedienung der Linie 2 im Busverkehr am Eichendorffring endet, verkehrt ab der letzten gemeinsamen Haltestelle Graudenzener Straße die Linie 2 weiter als Linientaxi, das neben der inneren Erschließung des Europaviertels auch den Bereich Automeile mit dem Sitz der Kreisverwaltung anlient.

Die Linie GI-22 wurde mit dem Linienbündel „Reiskirchen/Fernwald“ zum Fahrplanjahr 2014 neu vergeben; wesentliche Änderungen des bestehenden Angebotes sind damit nicht verbunden.



## Linienweg/Haltestellenbedienung

GI-22	2
-	Versailler Straße
-	Königgrätzer Straße
Europastraße	-
An der Automeile	An der Automeile
-	Automeile Süd
-	Kreisverwaltung
-	Eichendorffring
-	Fasanenweg
Graudenzer Straße	Graudenzer Straße
Friedensstraße	Friedensstraße
Lutherberg	Lutherberg
Nahrungsberg	Nahrungsberg
Berliner Platz	Berliner Platz
-	Marktplatz
-	Oswaldgarten
Johanneskirche	-
Bahnhof	Bahnhof

In dem durch das Linientaxi abgedeckten Bereich zwischen Europaviertel und Graudenzer Straße wird lediglich der Halt „An der Automeile“ auch durch Linie GI-22 bedient.

Die Haltestellenfolge der Linien 2 und GI-22 ist dann jedoch zwischen Graudenzer Straße und Berliner Platz identisch.

### Zeitliche Parallelität

#### Montag-Freitag

Bis auf die Abendstunden wird die Linie 2 im 15-Minuten-Takt betrieben. Angesichts der dichten Fahrfolge ist eine Abstimmung der Taktlage mit Linie GI-22 nicht zwingend geboten. Im Abendverkehr, wenn Linie 2 nur noch halbstündlich bedient wird, würde eine Abstimmung eher einen Nutzen stiften. Insbesondere die Fahrten aus der Innenstadt verkehren hier derzeit nur wenige Minuten versetzt.

#### Samstag

Der Nachmittagsverkehr an Samstagen, mit 30-Minuten-Takt auf Linie 2, zeigt wie der Abendverkehr an den Wochentagen nur z.T. sich gut ergänzende Fahrzeiten.

#### Sonn- und Feiertag

In Richtung Innenstadt ergänzen sich die Fahrten gut, in der Gegenrichtung könnte eine Prüfung in Erwägung gezogen werden.

### **Optionen für die Bedienung im Spätverkehr**

Als Option scheint im Spätverkehr eine Verkürzung des Linienweges auf den Abschnitt zwischen Albach Sonnenstraße und Gießen Graudenzer Straße grundsätzlich möglich. Ab dem Halt Graudenzer Straße könnten Fahrgäste dann in den Abendstunden auf die städtische Linie 2 umsteigen<sup>3</sup>, was sich bei einer Anpassung der Fahrzeiten einrichten ließe.

Da sich der Spätverkehr auf der Linie GI-22 jedoch – bei allerdings sehr knappem zeitlichem Puffer – ohnehin bereits mit einem Fahrzeug bewältigen lässt, würde eine solche Verkürzung des Linienweges vermutlich keine größeren finanziellen Vorteile bringen. Hier wäre abzuwägen, ob eine solche mögliche Einsparung die Verschlechterung, die ein zusätzlicher Umstieg aus Sicht der Fahrgäste bedeutet, wirklich rechtfertigt.

### **Alternativen für die Erschließung des Europaviertels und den Bereich Automeile**

Eine alternative Erschließung des Europaviertels und insbesondere des Bereiches Automeile durch Linie GI-22 anstatt durch das Linientaxi der Linie 2 wurde bereits geprüft. Das entsprechende Gutachten kam zu keinem positiven Ergebnis.

Mit Blick auf die Fahrzeugumläufe der Linie GI-22 erscheint nicht einmal die leichte Anpassung des Linienweges, die für eine Andienung der Halte Automeile Süd und Kreisverwaltung erforderlich wäre, als Option.

### **Fazit**

Eine Abstimmung der Linien 2 und GI-22 im Abendverkehr und an den Wochenenden ist nicht zweckmäßig, da kein Einsparpotential gesehen wird.

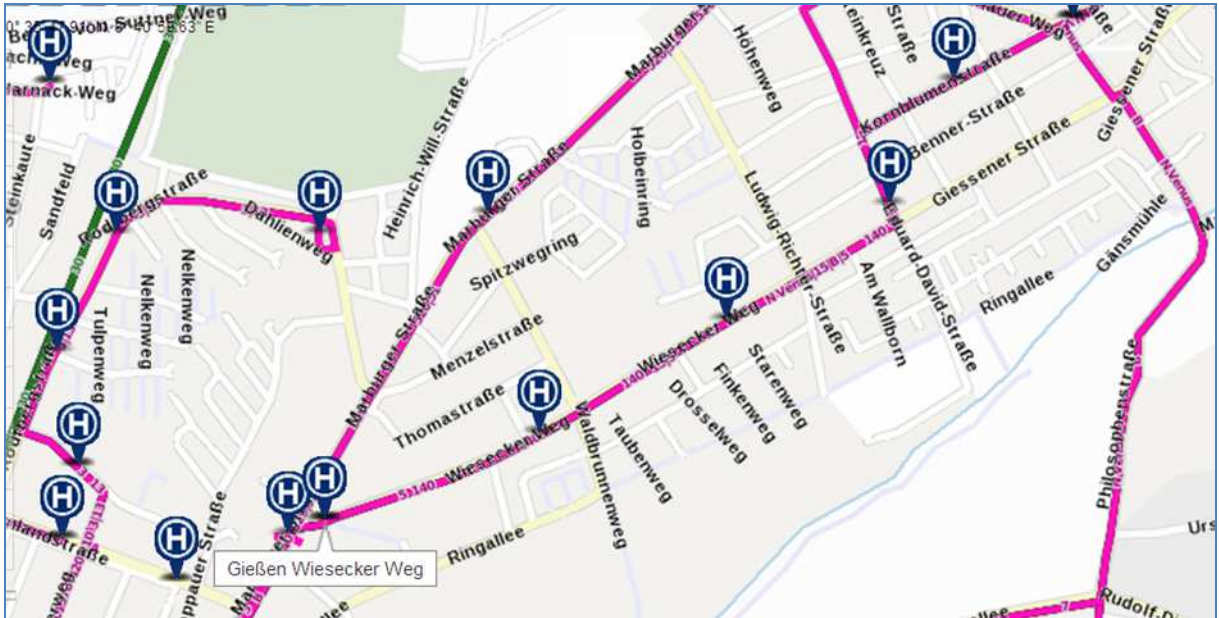
Eine grundsätzliche Neuordnung der Verkehre, durch die z.B. der Einsatz des Linientaxis obsolet werden könnte, ist über eine Anpassung der Linie GI-22 nicht zu realisieren, ohne die bestehenden optimierten Umläufe aufzugeben.

---

<sup>3</sup> D.h. Kappung der Linie GI-22

### 3.3 Linien GI-25 (bisher 140), 520 und Linien 5 und 15

Das im Norden des Stadtgebietes gelegene Wieseck wird durch die städtischen Linien 5 und 15 erschlossen, in Teilabschnitten parallel zum Linienweg der aus der Region kommenden Linie GI-25). In Richtung Innenstadt stößt dann noch Linie 520 (regionaler Busverkehr des RMV) hinzu.



## Linienweg/Haltestellenbedienung

GI-25	520	5
Wieseck Greizer Straße	-	Wieseck Greizer Straße
-	-	Jenaer Straße
-	-	Hölderlinweg
-	-	Weimarer Straße
-	-	Friedhof
Albert-Osswald-Platz	-	Albert-Osswald-Platz
-	-	Turnstraße
-	-	Weidigstraße
-	-	Am Eichbaum
-	-	Wieseck Grabenstraße
-	-	Röderring
-	-	Feuerbachstraße
Wiesecker Weg	-	Wiesecker Weg
-	Sudetenlandstraße	-
Steinstraße	Steinstraße	Steinstraße
Landgericht	Landgericht	Landgericht
Behördenzentrum	Behördenzentrum	Behördenzentrum
-	Liebigschule *)	Marktplatz
-	Klingelbachweg *)	Herderschule *)
-	-	City Center
Johanneskirche	Johanneskirche	Johanneskirche *)
-	Bahnhof/Westseite	Bahnhof

\*) Andienung nur für einzelne Fahrten (Schülerverkehr)

Auch wenn die Linien 5/15 und GI-25 zwischen der Greizer Straße und dem Wiesecker Weg über einen verhältnismäßig langen Abschnitt (größtenteils) parallel verlaufen, so zeigt doch die Übersicht über die Haltestellenbedienung eine vergleichsweise geringe Überschneidung mit der Bedienung des Albert-Osswald-Platzes als einzigem gemeinsamem Zwischenhalt.

Hier übernimmt die Linie 5/15 die Erschließungsfunktion, was sich insbesondere an den beiden „Schleifen“ Am Eichbaum/Weidigstraße und Hölderlinweg/Jenaer Straße zeigt, während die Linie GI-25 auf direktem Weg den Abschnitt zurücklegt.

Ab dem Wiesecker Weg bzw. der nahe gelegenen Sudetenlandstraße stößt dann noch die Linie 520<sup>4</sup>, aus Richtung Lollar kommend, hinzu in Richtung Innenstadt (Behördenzentrum).

### Zeitliche Parallelität

Während der Zeiträume im Verkehr Montag bis Freitag sowie an Samstagen, an denen die Linie 5 im 15-Minuten-Takt verkehrt, ist eine zeitliche Abstimmung nicht erforderlich. Im Abend- sowie im Wochenendverkehr könnte auf fahrplantechnischer

<sup>4</sup> Linie 51 mit nur einer Fahrt im Frühverkehr wird hier nicht weiter beachtet.

Ebene eine Optimierung geprüft werden, da hier z.T. Fahrten nur wenige Minuten versetzt stattfinden.

### **Optionen für die Bedienung im Spätverkehr**

Für Linie 520, die derzeit erst ab der Sudetenlandstraße auf den Linienweg der städtischen Linien trifft, stellt eine Kappung des Linienweges keine wirklich vernünftige Option dar. Für eine Einsparung der vergleichsweise geringen Distanz bis zur Endhaltestelle Bahnhof scheint es nicht gerechtfertigt, den Fahrgästen hier einen Umstieg zuzumuten. Abhängig davon, wie die künftige Erschließung des Bereichs Marburger Straße West durch den Stadtverkehr erfolgt (s.u.), könnte sich künftig eine Option mit mehr Einsparpotential durch Umstieg im Norden Wiesecks ergeben. Auf der Linie 140 wird bereits vergleichsweise früh der Betrieb eingestellt und der Stundentakt lässt sich mit einem Fahrzeug abdecken. Ein Umstieg – z.B. gleich an der Greizer Straße auf die 5/15 – ist daher eine Option mit nur wenig Potenzial.

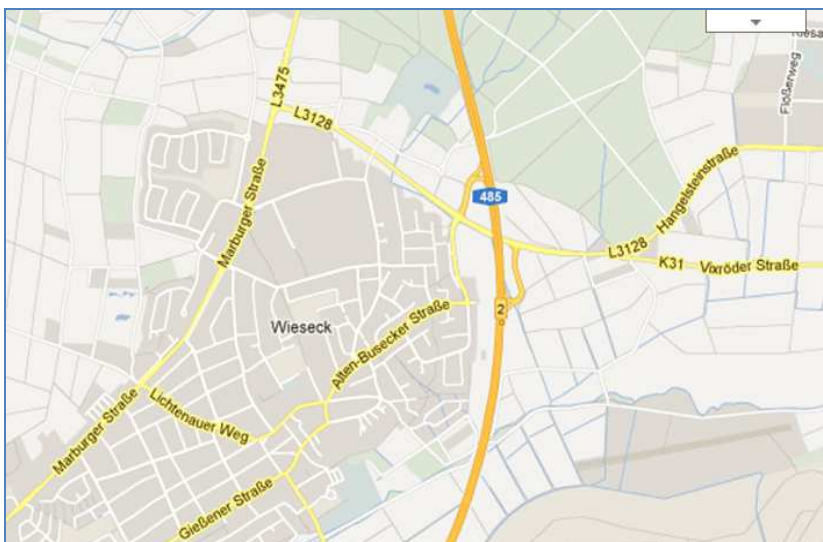
### **Erschließung durch Linie 520 im Nordwesten von Wieseck**

Über die Haltestellen Lichtenauer Weg und insbesondere Wellersburg leistet die Linie 520 derzeit die Erschließung des nordwestlichen Bereiches von Wieseck. Mit der Entwicklung des Siedlungsbereiches Marburger Straße West (Wohn-, Gewerbe- und Mischgebietsflächen) ist die Erschließungsfunktion für diesen Teilbereich noch wichtiger geworden.

Varianten für die Erschließung werden nicht weiter betrachtet<sup>5</sup>. In die Überlegungen werden dabei neben der Linie 520 auch die Linien 140, 3/13 und 5/15 einbezogen.

### **Alternative Linienwege**

Für die aus Richtung Lollar/Staufenberg kommende Linie 520 ist die Führung über die Marburger Straße in Richtung Innenstadt weiterhin geboten.



<sup>5</sup> An der Abstimmung sind mit der Stadt Gießen, ZOV-Verkehr und dem RMV drei Aufgabenträger beteiligt.

Was die Linie GI-25 angeht, so könnte ggf. als Alternative in Frage kommen, den Weg in die Innenstadt anstatt über die Alten-Busecker-Straße und den Wiesecker Weg künftig ebenfalls über die Marburger Straße anzugehen.

Anstatt direkt im Nordosten von Wieseck zur Greizer Straße abzubiegen, könnte die 140 weiter auf der Hangelsteinstraße (L 3128) zur Marburger Straße gelangen und dort – auch mit Blick auf die oben angesprochene Entwicklung des Bereiches Marburger Straße West – die Bedienung des Nordwestens von Wieseck verbessern. Was die Fahrzeiten betrifft, so dürfte diese Alternative keinen zusätzlichen Zeitbedarf bedeuten.

Die erwarteten positiven Effekte einer solchen Maßnahme sind nur in der Zusammenschau aller Linien (GI-25 u. 520, 3/13, 5/15) bzw. Erschließungsvarianten für den Bereich Marburger Straße West durch den Stadtverkehr zu bewerten.

### **Fazit**

Insbesondere die Marburger Straße scheint mit Blick auf die Stadt-Umland-Verkehre interessant. In die konzeptionellen Überlegungen zur künftigen Andienung des Entwicklungsbereiches im Nordwesten von Wieseck sollten die aus der Region kommenden Verkehre auf jeden Fall mit eingebunden werden.

Die beschriebene Variante einer Linienführung der bis Dezember 2017 vergebenen Linie GI-25 über die Marburger Straße, die von Seiten der Stadt Gießen präferiert wird, ist im Rahmen eines gesonderten Gutachtens zu betrachten.

Zwar sind durch die Maßnahme voraussichtlich keine größeren Verschiebungen auf der Kostenseite zu erwarten, doch müssen die Auswirkungen für die Fahrgäste – insbesondere für die Schüler – geprüft werden. Die Basis für die Untersuchung im Detail muss daher auch eine Befragung der betroffenen Fahrgäste darstellen, die Linie 520 ist in die Untersuchung mit einzubeziehen.

### 3.4 Linien GI-41 und GI-42 sowie die Linien 7, 12 und 24

Im östlichen Bereich von Heuchelheim trifft die Linie 24 auf die aus Biebertal kommenden Linien GI-41 und GI-42<sup>6</sup>. Auf dem Weg in Richtung Gießen Zentrum stoßen dann hinter der Gottlieb-Daimler-Straße die Linie 12 und im Bereich Hardtallee die Linie 7 hinzu.

Die Linien GI-41 und GI-42 wurden mit dem Linienbündel „Biebertal/Heuchelheim“ neu vergeben (sie trugen bisher die Bezeichnung 410 und 420), der Wechsel mit dem Beginn des Fahrplanjahres 2014 wird jedoch keine wesentlichen Änderungen mit sich bringen.



<sup>6</sup> Linie GI-43 mit nur vereinzelt Fahrten wird hier nicht weiter beachtet. Auch die ALT-Linie GI-44 (keine Bedienung der Innenstadt) spielt bei der Betrachtung keine Rolle.



## Linienweg/Haltestellenbedienung

GI-41	GI-42	7
Gottlieb-Daimler-Straße	Gottlieb-Daimler-Straße	-
Hardtallee	-	Hardtallee
Hessenhalle	Hessenhalle	Hessenhalle
Schützenstraße	Schützenstraße	Schützenstraße
-	-	Oswaldsgarten
Mühlstraße	Mühlstraße	-
Selterstor	Selterstor	-
Liebigstraße	Liebigstraße	-
-	-	Marktplatz
-	-	Berliner Platz
-	-	-
-	-	-
Bahnhof	Bahnhof	-
-	-	...

12	24
-	Gottlieb-Daimler-Straße
Hardtallee	Hardtallee
Hessenhalle	Hessenhalle
Schützenstraße	Schützenstraße
Oswaldsgarten	Oswaldsgarten
-	-
-	...
-	-
Marktplatz	Marktplatz
Behördenzentrum	Stadttheater -
-	Johanneskirche
-	Katharinengasse
-	Bahnhof
...	-

Die Überschneidungen bei der Haltestellenbedienung konzentrieren sich auf den kurzen Streckenabschnitt zwischen Hardtallee und Schützenstraße. Dabei übernehmen gerade diese beiden Haltestellen auch eine wichtige Verknüpfungsfunktion zwischen den hier verkehrenden Linien.

### **Zeitliche Parallelität / Optionen für die Bedienung im Spätverkehr**

Aufgrund des nur sehr kurzen parallel bedienten Linienabschnittes ist eine Analyse der zeitlichen Überlagerung der Verkehre nicht zielführend.

Auch für die Bedienung im Spätverkehr lassen sich keine sinnvollen Optimierungsmöglichkeiten der Stadt-Umland-Verkehre erkennen.

### **Alternative Linienführung**

Eine etwas direktere Linienführung der Linien 410 und 420 weiter über die Heuchelheimer Straße (L3020) zur Lahnstraße erscheint möglich, würde aber ein Auslassen der Haltestellen Hardtallee, Hessenhalle und Schützenstraße und des wichtigen Verknüpfungspunktes zum SPNV Oswaldsgarten zur Folge haben.

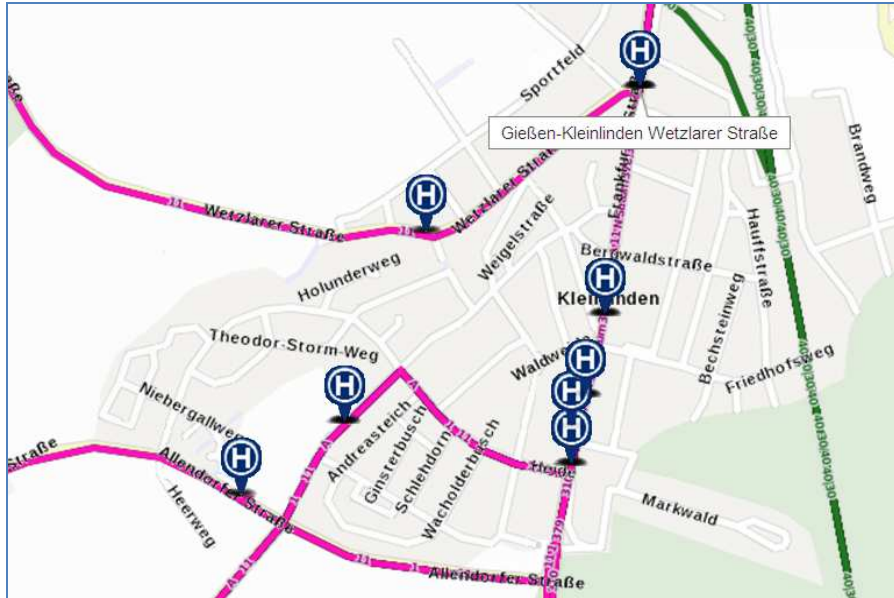
In dieser Variante wird daher kein Vorteil gesehen.

### **Fazit**

In diesem Bereich konnte kein Optimierungspotential identifiziert werden.

### 3.5 Linien 310, 378/379 sowie 1 und 11

In Kleinlinden treffen auf der Frankfurter Straße die Linien 310, 378/379 sowie die Linien 1 und 11 aufeinander.



#### Linienweg/Haltestellenbedienung

378 / 379	310
-	-
-	-
Waldweide	Waldweide
-	-
Wetzlarer Straße	Wetzlarer Straße
-	-
Max-Reger-Straße	-
-	Bachweg
-	-

<b>1</b>	<b>11 (ab 12/2014 geänderte Streckenführung)</b>
Br.-Grimm-Schule (Süd)	-
-	Br.-Grimm-Schule *)
Waldweide/Frankf. Str.	-
Waldweide/Schleife	Waldweide/Schleife *)
Schulgärten	Schulgärten *)
Wetzlarer Straße	Wetzlarer Straße
Bernhardstraße	Bernhardstraße
Max-Reger-Straße	-
-	-
-	Robert-Sommer-Straße

\*) diese Haltestellen werden ab 12/2014 nicht mehr von der Linie 11 angefahren

### **Alternative Linienführungen**

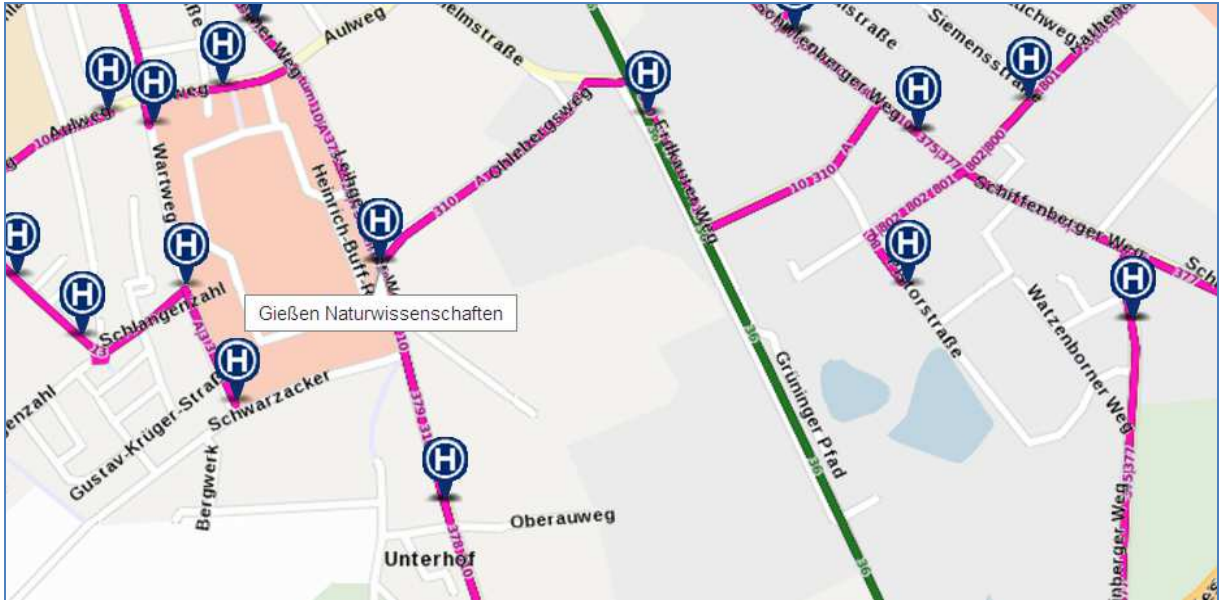
Weder für die von/nach Großen-Linden verkehrenden Linien 310 und 378/379 noch für die aus Allendorf und Lützellinden kommenden Linien 1 und 11 gibt es in Kleinlinden erkennbare sinnvolle Alternativen zur derzeitigen Führung der Linienwege nach Gießen.

### **Fazit**

In diesem Bereich kann kein Optimierungspotential identifiziert werden.

### 3.6 Linien 378/379 und Linie 10

Die Linien 378/379 nach/von Linden treffen auf den Abschnitt zwischen der Haltestelle Unterhof und der Kreuzung Leihgesterner Weg/Aulweg auf die städtische Linie 10.



#### Linienweg/Haltestellenbedienung

378/379	10
Großen-Linden Oberhof	-
Unterhof	Unterhof
Naturwissenschaften	Naturwissenschaften
Leihgesterner Weg	-
-	Aulweg/Wartweg

#### Alternative Linienführung

Von Seiten der Justus-Liebig-Universität wird angeregt, die Linie 378/379 vom Unterhof kommend künftig über den Aulweg (Haltestelle Aulweg/Wartweg), über den Wartweg (Haltestelle Petruskirche) und weiter über die Haltestelle Otto-Eger-Heim Richtung Ludwigstraße auf den bestehenden Linienweg zu führen, um so eine verbesserte Anbindung des Klinikums und des Otto-Eger-Heims zu erreichen.

Hier wäre im Detail zu prüfen, welchen zusätzlichen zeitlichen Aufwand diese leichte Verlängerung des Linienweges sowie die Andienung von drei statt einer Haltestelle in diesem Bereich mit sich bringen würde.

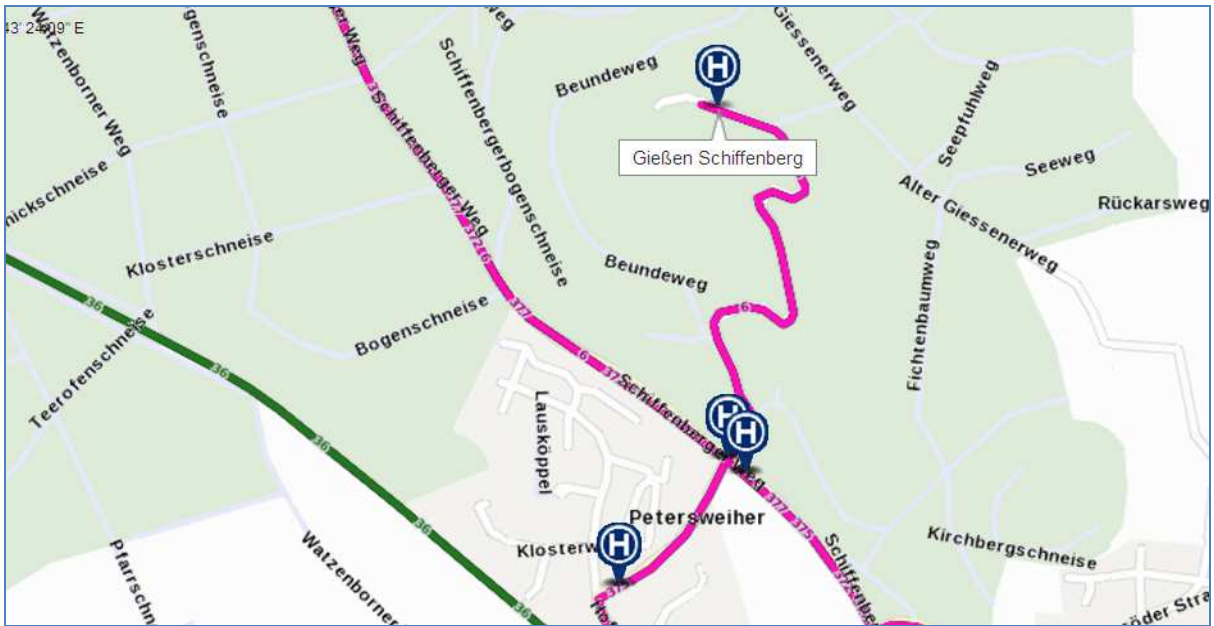
#### Fazit

Der Vorschlag der Universität ist im Zuge der Detailplanung unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen der Maßnahme zu prüfen, wobei auch das Zusammenspiel mit möglichen Änderungen bei den Linien 10 und 3/13 zu berücksichtigen ist.

### 3.7 Linie 372/375 und Linie 6

Von der Abzweigung nach Schiffenberg ab bis hin in den Innenstadtbereich von Gießen überlagern sich die Linienwege den regionalen Linien 372 u. 375 und der städtischen Linie 6.

Ergänzend ist die Regionalbahn R 36 Gießen – Gelnhausen mit Halt in Pohlheim-Watzenborn-Steinberg-Bahnhof betrachtet.



#### Linienweg/Haltestellenbedienung

372 (375)	6
Pohlheim Hausen Rathaus	-
-	Schiffenberg
-	Forsthaus
Abzweig Schiffenberg	-
Forstgarten	-
Sandkauter Weg	Sandkauter Weg
Klingelbachweg	Klingelbachweg
Am Unteren Rain	Am Unteren Rain
Aulweg	Aulweg
Liebigschule	Liebigschule
Berliner Platz	Berliner Platz
Johanneskirche	-
Bahnhof/Westseite	-

### **Zeitliche Parallelität**

Der Grund für diese räumliche Überlagerung der Linienwege wird bei der Betrachtung der Bedienungszeiträume deutlich: Line 6 verkehrt nur im Sonn- und Feiertagsverkehr (nachmittags) und damit an Verkehrstagen, an denen die Linie 372/375 nur mit wenigen Fahrten bedient wird.

Die R 36 verkehrt sonntags im 120-Min-Takt, so dass damit ebenfalls keine benutzerfreundliche Verknüpfung zur Linie 6 erzielt werden kann.

### **Fazit**

In diesem Bereich besteht kein Optimierungspotential.

## 4 Anbindung von Umlandgemeinden durch städtische Busse

In Erweiterung des Untersuchungsansatzes wurde auch grundsätzlich die Möglichkeit untersucht, städtische Buslinien über die Stadtteile Gießens hinaus in die Kommunen im Umland der Stadt zu verlängern und so auch für die Bewohner der Umland-Kommunen ein durchgängiges Angebot mit Stadtbuscharakter zu schaffen.

Ein solcher Ansatz wurde bereits mit den Linien 800/801/802 realisiert, durch die die nordwestlich gelegene Gemeinde Wettenberg an das Zentrum Gießen angebunden wird. Eine Verbindungsfunktion Stadt-Umland nehmen auch die ebenfalls als Stadtbusverkehre zu charakterisierenden Linien 11 und 24 wahr. Diese beiden Linien verkehren nach Westen in Richtung Wetzlar und verbinden die beiden Zentren.

Betrachtet man die Endpunkte der städtischen Buslinien, so bietet eigentlich nur die Linie 1 mit ihrer Endhaltestelle Rödgen Bürgerhaus geeignete Voraussetzungen für eine nähere Betrachtung. Hier wurden die Möglichkeiten einer Verlängerung der Linie über Rödgen hinaus in die Gemeinde Buseck untersucht – insbesondere die Anbindung des Ortsteils Trohe.



Eine solche Verlängerung des Linienweges würde zwar eine deutliche Verbesserung für die Anbindung von Trohe bedeuten, sie kann jedoch mit Blick auf die verkehrliche Funktion der Linie 1 nicht befürwortet werden.

Bei der Linie 1 handelt es sich sowohl um die aufkommensstärkste als auch mit rund 16,5 km um die längste Gießener Stadtbuslinie. Die Fahrzeiten liegen derzeit schon bei 45 bzw. 41 Minuten. Als Durchmesserlinie mit einer wichtigen Verbindungsfunkti-



on, die einen langen Linienabschnitt im Innenstadtbereich und Problemstellen entlang des Linienwegs wie den Bahnübergang Frankfurter Straße aufweist, ist eine hohe Fahrplanstabilität bereits heute nur schwer sicherzustellen.

Aufgrund der Änderung der Linienführung von Linie 11, die die Gießener Stadtteile Allendorf und Lützellinden künftig nicht mehr bedienen wird, kommt der Linie 1 ab dem Fahrplanjahr 2015 im südlichen Abschnitt eine noch höhere Bedeutung zu. Auch im nördlichen Abschnitt (z.B. Entwicklung Bereich Rudolf-Diesel-Straße) ist künftig mit einem höheren Fahrgastaufkommen zu rechnen, so dass die vorgehaltenen Kapazitäten beobachtet werden müssen.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen ist eine mögliche Verlängerung des Linienweges kritisch zu sehen.

Für den Gesamtverlauf der Linie 1 wurde im Zuge der Planungen für den städtischen Busverkehr geprüft, ob eine Trennung der Linie in die Abschnitte Nord (Rödgen - Innenstadt) und Süd (Lützellinden – Innenstadt) insbesondere mit Blick auf die Fahrplanstabilität eine sinnvolle Option darstellt. Da diese Prüfung zu dem Ergebnis kam, dass eine Linientrennung keine betrieblichen Vorteile mit sich bringen würde, wurde dieser Vorschlag jedoch verworfen.

Eine solche Trennung der Linie wäre jedoch die Voraussetzung dafür, eine Verlängerung des Linienweges in den Bereich Buseck als Option weiterzuverfolgen.

Bei künftigen Überlegungen für eine Linienverlängerung in Umlandkommunen sollte bezüglich Buseck-Trohe eine Verlängerung der Linie 5 mit einbezogen werden.

### **Fazit**

Eine Verlängerung der Linie 1 über Rödgen hinaus ist nicht zu empfehlen.

## 5 Busbeschleunigung und Fahrgastinformation

Sowohl in den Vorgängerplänen als auch in den Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung sowie bei weiteren Gelegenheiten wurde immer wieder das Thema Busbeschleunigung aufgegriffen.

Hier wird eine Einbindung der Busse aus der Region in das System für die Stadtbusse gefordert. Die Möglichkeit der Mitbenutzung der durch die Stadt vorgehaltenen technischen Ausstattung im Straßenraum besteht, allerdings müssen für eine Einbindung in die Beschleunigung auch fahrzeugseitig die technischen Voraussetzungen erfüllt werden.

Die ggf. durch eine Einbindung in die Busbeschleunigung zu erzielenden Einsparungen bei den Fahrzeiten sollen allerdings nicht für die Übernahme von zusätzlichen Erschließungsaufgaben genutzt werden. Sie sollen vielmehr dazu dienen, die Stabilität der Fahrpläne und die Pünktlichkeit zu verbessern.

Nicht nur planerische und technische Ansätze können zu einer verbesserten Wahrnehmung und Nutzung der aus der Region nach Gießen führenden Verkehre beitragen, sondern auch die zielgerichtete Information der Fahrgäste kann diesbezüglich einen wertvollen Beitrag leisten. So wird gelegentlich angemerkt, dass die städtischen Fahrgäste nicht ausreichend über bestehende Alternativen zur Nutzung der städtischen Linien informiert sind. Dieses Informationsdefizit wird noch durch das Problem der z.T. unterschiedlichen Abfahrtspositionen von Stadt- und Regionalbus verstärkt.

Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation sollten daher ergänzend zu möglichen planerischen Ansätzen verfolgt werden. Hilfreich können in diesem Zusammenhang z.B. sogenannte „Zielfahrpläne“ sein, die den Fahrgästen linienübergreifende Fahrplaninformationen für bestimmte Relationen wie die Verbindung Marktplatz – Bahnhof bieten.

## **6 Fazit – Potentialabschätzung**

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine grundsätzliche Neuordnung der Stadt-Umland-Verkehre nicht erforderlich ist. Im Zuge der Untersuchung wurden die Ansatzpunkte, die sich für Maßnahmen im Stadt-Umland-Verkehr identifizieren ließen, geprüft und grundlegend bewertet.

Als Ergebnis dieser Prüfung mussten einige der Ansätze als nicht zweckmäßig verworfen werden. Andere bedürfen einer Prüfung im Detail, um die Realisierbarkeit sowie das durch sie erschließbare Potential abschließend bewerten zu können.

## **7 Handlungsempfehlung**

Als Empfehlung für das weitere Vorgehen wird eine nähere Untersuchung der Punkte angeregt, die nach der ersten hier vorgenommenen Abschätzung Potential aufweisen.

Bei der Ausarbeitung entsprechender Gutachten gilt es nicht nur, Kosten und Nutzen der Maßnahmen zu untersuchen, sondern auch die Akzeptanz der Nutzer zu berücksichtigen. Daher sollte die gutachterliche Betrachtung durch Instrumente der Marktforschung flankiert werden.