

Nahverkehrsplan für die
Universitätsstadt Gießen

Fortschreibung 2014

ENTWURF

Stand: November 2014

Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Gießen

Fortschreibung 2014

Erstellt im Auftrag und in Zusammenarbeit mit

Universitätsstadt Gießen

Berliner Platz 1
35390 Gießen

durch



**Rhein-Main-Verkehrsverbund
Servicegesellschaft mbH (rms GmbH)**
Am Hauptbahnhof 6
60329 Frankfurt am Main

Bearbeitet von:
Andreas Köhler
Matthias Auth

Nahverkehrsplan für die
Universitätsstadt Gießen
Fortanschreibung 2014

Inhaltsverzeichnis
Seite

1	Einleitung	7
1.1	Bedeutung des Nahverkehrsplans	7
1.2	Ansatz und Ziele der Fortschreibung	7
1.2.1	Ansatz der gemeinsamen Fortschreibung	7
1.2.2	Dokumentenstruktur	7
1.3	Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren	8
1.3.1	Lenkungskreis	8
1.3.2	Anhörungsverfahren	9
2	Bestandsaufnahme	11
2.1	Rahmenbedingungen	12
2.1.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	12
2.1.2	Allgemeine Rahmenpläne	14
2.1.3	Verkehrliche Fachplanungen	17
2.1.4	Weitere Fachplanungen und Leitfäden	19
2.2	Untersuchungsraum und Strukturdaten	20
2.2.1	Zentralörtliche Funktion	20
2.2.2	Bevölkerung	21
2.2.3	Schüler und Studenten	23
2.2.4	Pendlerbewegungen	28
2.3	ÖPNV-Angebot	29
2.3.1	Schienenpersonennahverkehr	29
2.3.2	Stadtgrenzen-übergreifender Busverkehr	29
2.3.3	Städtischer Busverkehr	31
2.3.4	Schnittstellen	32
2.4	Nachfrage	33
2.4.1	Fahrtzwecke	33
2.4.2	Linienbelastungen	34
2.4.3	Wichtige Haltestellen	36
2.4.4	Haltepunkte des Schienenverkehrs	38

2.5	Tarif	39
2.6	Vertrieb	40
2.7	Investitionen	40
3	Mängelanalyse	41
3.1	Erschließungsqualität	42
3.2	Verbindungsqualität	43
3.2.1	Taktstruktur	43
3.2.2	Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofes	45
3.3	Haltestellenausstattung	47
3.4	Betriebssituation	48
3.5	Stellungnahmen der 1. und 2. Anhörungsrunde	49
3.6	Bilanzierung des Vorgängerplans	49
4	Anforderungsprofil	51
4.1	Grundlegende Anforderungen – Liniennetz	52
4.2	Anforderungen an die Erschließungsqualität	53
4.3	Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität	54
4.3.1	Bedienungszeitraum	54
4.3.2	Bedienungshäufigkeit (Taktfolge)	56
4.3.3	Erreichbarkeit zentraler Ziele	57
4.3.4	Verknüpfung zwischen Verkehrsmitteln des ÖPNV, Anschlussicherung	57
4.4	Anforderungen an die Fahrzeuge	59
4.4.1	Mindeststandards für Busse	59
4.4.2	Umweltstandards	60
4.5	Anforderungen an das Fahrpersonal	62
4.6	Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen	63
4.6.1	Grundsätzliche Anforderungen an die Ausgestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV	63
4.6.2	Anforderungen und Empfehlungen an eine Verkehrsstation im SPNV	63
4.6.3	Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen	65
4.7	Anforderungen an die Bereiche Tarif, Marketing und Vertrieb	67
4.7.1	Anforderungen an die Tarifgestaltung	67

4.7.2	Vorgaben zum Thema Marketing / Anforderungen an Sicherheit und Qualität	68
4.7.3	Anforderungen an den Vertrieb	70
5	Angebotskonzeption	71
5.1	Angebotskonzeption städtischer Busverkehr	71
5.1.1	Generelle Aussagen	71
5.1.2	Linienweise Betrachtung	71
5.1.3	Weitere Maßnahmen im Angebotsbereich	78
5.2	Maßnahmen im Bereich Infrastruktur	81
5.2.1	Haltestellen	81
5.3	Sonstige Maßnahmen	84
5.3.1	Dynamische Fahrgastinformation	84
5.3.2	Marketing	85
5.3.3	Tarifstrukturreform	86
6	Auswirkungen	88
6.1	Verkehrliche Veränderungen	88
6.1.1	Linien (Stadtbus)	88
6.1.2	Fahrten	88
6.1.3	Handlungsaufträge	89
6.2	Finanzielle Auswirkungen	89
	Kostenschätzung	93

Anlagen

Anlage: Liniensteckbriefe
Anlage: Stadt-Umland-Verkehre Gießen
Anlage: Erschließungsqualität
Anlage: Übersichtsplan Linien (Stadtbus)
Anlage: Dokumentation der Beteiligung

1 Einleitung

1.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Planungsgebiet und ist Grundlage für die Aufstellung und Finanzierung von Investitionsprogrammen. Er dient der Definition und Bewertung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes unter der Maßgabe, dass lokale und regionale Verkehre räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt sind.

Die Erfordernisse der Nahverkehrsplanung sind insbesondere bei der kommunalen Bauleitplanung zu berücksichtigen. Dabei stehen vor allem die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstrukturen und Bebauungsdichten sowie Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrssystemen im Vordergrund. Siedlungsgebiete sind so zu planen und zu gestalten, dass eine angemessene und wirtschaftliche ÖV-Anbindung hergestellt werden kann (s.a. § 13 ÖPNVG Integrierte Verkehrs- und Siedlungsplanung).

1.2 Ansatz und Ziele der Fortschreibung

1.2.1 Ansatz der gemeinsamen Fortschreibung

Dieser Plan stellt insofern eine Besonderheit dar, als er im Zuge einer gemeinsamen Fortschreibung zweier Aufgabenträger, des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und der Universitätsstadt Gießen, erarbeitet wurde. Die Planungsleistungen wurden durch die Aufgabenträger gemeinsam ausgeschrieben und vergeben; die Bearbeitung erfolgte über eine Gliederung des Untersuchungsgebietes in Teilräume.

Die in enger Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeitern des ZOV sowie der Universitätsstadt Gießen und der mit der Planerstellung beauftragten Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms GmbH) entstandenen Nahverkehrspläne für das Gebiet des ZOV (Landkreis Gießen – ohne die Stadt Gießen, Vogelsbergkreis und Wetteraukreis) und der Universitätsstadt Gießen haben die Darstellung und Bewertung der derzeitigen ÖPNV-Situation und eine Definition des zukünftigen öffentlichen Personennahverkehrs im Planungsgebiet zum Inhalt.

Besonderes Ziel der gemeinsam koordinierten Fortschreibung war die Überprüfung des Nahverkehrsangebotes im Stadt-Umland-Bereich und die Optimierung der Verzahnung von örtlichen und überörtlichen ÖPNV-Angeboten.

1.2.2 Dokumentenstruktur

Der Ansatz der gemeinsamen Fortschreibung wird auch in der Struktur des Gesamtdokumentes sichtbar. Neben den auf die spezifischen Teilräume des Untersuchungsgebietes eingehenden lokalen Nahverkehrsplänen für die Universitätsstadt Gießen und den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe wurde ein drit-

ter, allgemeiner Teil ausgearbeitet. Dieser ist als „Klammer“ zwischen den beiden NVP zu verstehen und behandelt aufgabenträgerübergreifende Themen wie generelle Standards für die Nahverkehrsplanung sowie regionale Themen wie den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).



Abb.: Dokumentenstruktur (Entwurf) für die gemeinsame Fortschreibung

1.3 Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren

1.3.1 Lenkungskreis

Um die Arbeiten von fachlicher und politischer Seite zu begleiten, wurde ein Lenkungskreis als funktionale Einheit eingerichtet.

Diesem Gremium gehörten Vertreter/innen der Verbände (LHO), der Regierungspräsidien Darmstadt und Gießen, des RMV sowie der Stadt Gießen und des ZOV-Verkehr an.

Zu den Aufgaben des Lenkungskreises gehörten:

- Die Festlegung von Rahmenvorgaben und die Definition von Zielen.
- Die Abnahme der erarbeiteten (Zwischen-) Ergebnisse.
- Die Konkretisierung der Zeitplanung.
- Die Abstimmung zu den geplanten Anhörungsrunden.

Bei den vier Sitzungen des Gremiums, die während der Arbeiten an der gemeinsamen Fortschreibung stattfanden, wurde über zentrale Themen der Nahverkehrsplanung diskutiert und die Beschlussfassung in den politischen Gremien im Sinne eines einvernehmlichen Vorgehens vorbereitet.

1.3.2 Anhörungsverfahren

Das formale Anhörungsverfahren wird durch die Bestimmungen des § 14 Abs. 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes¹ wie folgt vorgegeben: „Zu dem Entwurf des Nahverkehrsplanes sind die am Verfahren nach den § 8 Abs. 3 und § 14 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten, benachbarte Aufgabenträger und das Land (zuständiges Ministerium: HMWEVL) anzuhören.“

Beteiligte gem. § 8 (3) und § 14 PBefG sowie § 14 (7) ÖPNVG sind:

- Behindertenbeauftragte/-beiräte
- Vorhandene VU (Verkehrsunternehmen)
- Kommunale Gebietskörperschaften (Gemeinden/ Landkreise/ kreisfreie Städte)
- Straßenbulasträger
- Planungsbehörden
- Industrie- und Handelskammern
- Betroffene Fachgewerkschaften
- Fachverbände der Verkehrstreibenden
- Gewerbeaufsichtsbehörden

Die formale Anhörung dient der Information der Anhörungsberechtigten über die künftigen Anforderungen sowie die in den kommenden Jahren geplanten Maßnahmen (Angebotskonzeption, vgl. Kapitel 5), die im NVP-Entwurf zu dokumentieren sind.

Als Vorgehen wurde ein zweistufiges Verfahren gewählt, das eine frühzeitige Einbindung der Anhörungsberechtigten in den Planungsprozess zum Ziel hatte:

¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

- Der Termin zur 1. Anhörungsrunde (gemeinsam mit ZOV-Verkehr auch für den Landkreis Gießen West) am 12.11.2012 informierte die Anhörungsberechtigten über die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse und diente dazu, Anregungen und Änderungswünsche bereits im Vorfeld zu erfassen.
- Der Termin zur 2. Anhörungsrunde (formale Anhörung für die Stadt Gießen) am 11.12.2013 erfolgte auf Basis des NVP-Entwurfs.

Bei beiden Anhörungsrunden wurde sowohl dem Kreis der Anhörungsberechtigten i.S.d. ÖPNVG/PBefG als auch Dritten die Möglichkeit geboten, sich mündlich oder schriftlich zur Fortschreibung des NVP zu äußern. Informiert und einbezogen sind wichtige Institutionen in der Stadt wie z.B. die Hochschulen und das Klinikum sowie die direkten Nachbarkommunen. Die Vorstellung und Beratung in den kommunalen Gremien erfolgte ebenfalls.

Die Bürgerinnen und Bürger in der Universitätsstadt Gießen wurden im Rahmen eines Internet-Forums beteiligt (s.a. Kapitel 3.5).

Eingegangene Stellungnahmen und Anregungen wurden erfasst, geprüft und bewertet und bei positivem Prüfergebnis im Rahmen der NVP-Fortschreibung berücksichtigt.

2 Bestandsaufnahme

Durch die Bestandsaufnahme wird die momentan im Planungsgebiet in verkehrlicher und raumstruktureller Hinsicht vorherrschende Situation im Detail beschrieben. Sie bildet, indem sie ein umfassendes Bild des derzeit für die Gestaltung des Nahverkehrs bestehenden Rahmens zeichnet, die Basis für die Mängelanalyse (Soll-Ist-Abgleich) sowie insbesondere für die Definition zukunftsfähiger Standards im Zuge der Ausarbeitung des Anforderungsprofils.

Aspekte, die bei der Aufnahme der Bestandssituation berücksichtigt wurden, sind

- Rahmenbedingungen
- Untersuchungsraum und Strukturdaten
- ÖPNV-Angebot
- Nachfrage
- Tarif
- Vertrieb
- Investitionen

2.1 Rahmenbedingungen

Gemäß dem Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in Hessen² sollen sich die Inhalte der Nahverkehrspläne an gesetzlichen, verkehrspolitischen und fachlichen Rahmenbedingungen orientieren.

Die wichtigsten Quellen, aus denen sich diese relevanten Rahmenbedingungen ergeben, sollen im Folgenden aufgezählt werden.

2.1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten.

Verbindliche gesetzliche Vorgaben zur Ausgestaltung des ÖPNV sowie zu den Inhalten und zum Verfahren der Aufstellung von Nahverkehrsplänen finden sich insbesondere im

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (Hessisches ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG)

Rahmenbedingungen für den Nahverkehrsplan ergeben sich dabei insbesondere aus

- § 8 Absatz 3 PBefG *„Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“* und
- § 14 Hess. ÖPNVG *„Nahverkehrspläne“*.

²Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

Hessisches ÖPNVG - § 14 Nahverkehrspläne

Gemäß § 14 (4) Hess. ÖPNVG³ sollen die Nahverkehrspläne mindestens enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
2. eine Bewertung der Feststellungen nach Nr. 1,
3. das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
4. Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
5. Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes,
6. ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
7. Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
8. ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.

Weitere gesetzliche Regelwerke, durch die Rahmenbedingungen für den NVP definiert werden, sind beispielsweise:

- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Raumordnungsgesetz (ROG)
- Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG)

³Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)

2.1.2 Allgemeine Rahmenpläne

Zu den relevanten allgemeinen Rahmenplänen sind insbesondere der Landesentwicklungsplan⁴ sowie der für das Untersuchungsgebiet aufgestellte Regionalplan zu zählen.

Der Landesentwicklungsplan enthält die Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen sowie die überregional bedeutsamen Planungen und Maßnahmen. Er darf dabei die Entscheidungsspielräume der Regionen nicht stärker einschränken, als dies zur Umsetzung von überregional bedeutsamen Vorgaben erforderlich ist.⁵

In den Regionalplänen sind die Ziele der Raumordnung für die Entwicklung der Planungsregionen unter Beachtung der Vorgaben des Landesentwicklungsplans festgelegt.⁶ In ihnen werden neben den allgemeinen Grundsätzen der Raumordnung und Strukturplanung die zentralörtliche und strukturräumliche Gliederung beschrieben sowie die Verbindungsachsen (großräumige Fernverkehrsachsen, Regionalachsen, etc.) festgelegt.

Die Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgt auf der Basis des Regionalplan Mittelhessen 2010⁷.

Gemäß § 14 (3) des Hess. ÖPNVG⁸ sind „bei der Erstellung der Nahverkehrspläne ... die Ziele der Raumordnung und die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Die Nahverkehrspläne müssen den Anforderungen ... des Städtebaus und des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen.“

⁴ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.) (2002): Landesentwicklungsplan Hessen 2000

⁵ § 7 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) i. d. F. des Gesetzes zur Neuregelung des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 06. Sept. 2002

⁶ § 9 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) i. d. F. des Gesetzes zur Neuregelung des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 06. Sept. 2002

⁷ Regionalplan Mittelhessen 2010 – Bekannt gemacht im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr.9 am 28. Februar 2011

⁸ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

Die allgemeinen Rahmenvorgaben für die Entwicklung des Verkehrs werden im Regionalplan Mittelhessen 2010 wie folgt formuliert:

<p>7.1-1 (G) S. 110</p>	<p>Zur Stärkung der mittelhessischen Industrie- und Gewerbestandorte soll die Anbindung an die nationalen und internationalen Wirtschaftsräume, insbesondere an das benachbarte Rhein-Main- und Rhein-Ruhr-Gebiet, durch das überregionale Verkehrsnetz sichergestellt werden.</p> <p>...</p> <p>Die innerregionale Verkehrserschließung soll sich am System der Zentralen Orte und Verbindungsachsen orientieren. Die Anbindung des jeweiligen Umlands, besonders der strukturschwachen Gebiete, soll gewährleistet werden.</p>
<p>7.1-2 (G) S. 110</p>	<p>Die Verkehrssysteme (Straße/Schiene) in der Region und zu den Nachbarräumen sollen unter Beachtung funktionsgerechter Ergänzung zueinander als integriertes System entwickelt werden, in dessen Mittelpunkt der Ausbau des Umweltverbunds (Bus, Bahn, Fahrrad und Zu-Fuß-Gehen) steht, um qualitatives Wirtschaftswachstum und Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen.</p>
<p>7.1-3 (G) S. 110</p>	<p>Die Auswirkungen neuer Vorhaben auf Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl sollen in die Beurteilung ihrer Raumverträglichkeit einbezogen werden.</p>
<p>7.1-4 (G) S. 110</p>	<p>Die vom Verkehr verursachten Belastungen für Menschen und Umwelt sollen unter der Sicherstellung der bedarfsgerechten Mobilität durch vielfältige Maßnahmen abgebaut werden.</p>
<p>7.1.2-1 (G) S. 118</p>	<p>Der ÖPNV auf Straße und Schiene soll als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge die Mobilität zwischen Wohnstandorten und Arbeits-, Bildungs-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Erholungsstätten ökologisch verträglich sicherstellen.</p>
<p>7.1.2-5 (G) S. 118</p>	<p>Um die Erreichbarkeit des jeweiligen Oberzentrums zu gewährleisten, sind von den zentralen Ortsteilen der Grund- und Mittelzentren mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag mit dem ÖPNV zum Oberzentrum und zurück zu gewährleisten.</p>
<p>7.1.2-6 (G) S. 118</p>	<p>Zur optimalen Erschließung der Fläche und zur leistungsfähigen Bedienung soll eine zweckmäßige funktionale Aufgabenteilung und Zusammenarbeit zwischen regionalen und lokalen Netzen gesichert werden. Das Regionalnetz soll in erster Linie aus Ei-</p>

	senbahnstrecken gebildet und dort, wo das Schienennetz Lücken aufweist, durch regionale Buslinien ergänzt werden.
7.1.2-7 (G) S. 118	Den spezifischen, zeitlich wechselnden Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Personengruppen soll Rechnung getragen werden. Dazu gehören auch innovative, flexible Bedienungsformen des ÖPNV, die auch die Vernetzung nicht zentraler Ortsteile untereinander und die Anforderungen des Freizeit- und Einkaufsverkehrs berücksichtigen.
7.1.2-8 (G) S. 118	Der ÖPNV soll nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans gestaltet werden (Hessen-Takt). Taktfolge und Betriebszeiten sollen sich an strukturräumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Nachfrage orientieren. Ein stündlicher Grundtakt soll angestrebt werden.
7.1.2-10 (G) S. 119	In den von der Schiene nicht oder nur teilweise erschlossenen Räumen soll der ÖPNV durch einen weiteren Ausbau der Busnetze sowie durch die Integration anderer Mobilitätsanbieter verbessert werden. Die Angebote sind kundenorientiert aufeinander abzustimmen.
7.1.2-11 (G) S. 119	Vor allem in den Räumen der Region, in denen bereits heute Überlastungen des Straßennetzes durch das starke Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr bestehen oder sich zu entwickeln drohen, sollen durch verstärkten Ausbau des ÖPNV umweltverträglichere Alternativen geschaffen werden.
7.1.2-12 (G) S. 119	In den Siedlungsgebieten soll erforderlichenfalls eine Verkehrsflächenbewirtschaftung zugunsten des ÖPNV stattfinden.

Abb.: Rahmenvorgaben Verkehr, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Regionalplan mit den dort formulierten Rahmenvorgaben für den Verkehr insbesondere Aussagen über die Funktion des Zentrums, hier der Stadt Gießen, im regionalen Netz trifft.

Aus planerischer Sicht wichtig sind auch die Aussagen des Regionalplanes, die das Zusammenwirken von Verkehrs- und Regionalplanung beschreiben. In Sinne eines integrierten Planungsansatzes ist hier auf eine enge Verzahnung zwischen ÖPNV-Planung und Raumplanung hinzuwirken, damit der öffentliche Verkehr einen wirkungsvollen Beitrag zur Entwicklung von Stadt und Region leisten kann.

2.1.3 Verkehrliche Fachplanungen

Relevante verkehrliche Fachplanungen, die im Rahmen des Aufstellungsverfahrens Beachtung fanden, sind insbesondere die für das Stadtgebiet Gießen unmittelbar relevanten Nahverkehrspläne. Hierzu gehören:

- Nahverkehrsplan 2005 der Universitätsstadt Gießen
- Nahverkehrsplan für den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV), Fortschreibung 2009-2013
- Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV) für den Zeitraum bis Ende 2019.

Hinzu kommen noch die Nahverkehrspläne der angrenzenden Stadt Wetzlar⁹ und des Lahn-Dill-Kreises¹⁰ sowie des im Norden an den Landkreis Gießen angrenzenden Landkreises Marburg-Biedenkopf¹¹.

2.1.3.1 Regionale Nahverkehrsplanung

Im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV werden u.a. die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs sowie des regionalen Busverkehrs – auch im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gießen – beschrieben. Der RNVP des RMV legt damit den Rahmen für die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs sowie des regionalen Busverkehrs im Stadt- sowie im angrenzenden ZOV-Verbandsgebiet fest.

Damit eine zweckmäßige funktionale Aufgabenteilung zwischen lokalen und regionalen ÖPNV-Netzen entwickelt und die öffentlichen Verkehrssysteme optimal miteinander verknüpft werden können, müssen die im Regionalen NVP enthaltenen Festlegungen in ausreichendem Maße in einem lokalen NVP berücksichtigt werden.

Nach § 14 Abs. 4 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes¹² sind „nach dem Gegenstromprinzip ... lokale Nahverkehrspläne aus den regionalen Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.“

Mit Beschluss vom 07. Juli 2009 hat der Aufsichtsrat des RMV die Geschäftsführung des Verbundes beauftragt, den Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) für den Zeitraum bis Ende 2019 fortzuschreiben und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Der für den Zeitraum 2004 – 2009 aufgestellte RNVP wurde im Sinne

⁹ 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Wetzlar im Entwurf, Stand: März 2013

¹⁰ 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Lahn-Dill-Kreis 2009-2013

¹¹ Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis Marburg-Biedenkopf 2012 bis 2016

¹² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

des § 14 Abs. 5 Satz 4 ÖPNVG¹³ mit dem Ergebnis überprüft, dass er bis zur Verabschiedung des fortgeschriebenen RNVP seine Gültigkeit behält.

Die Arbeiten am neuen regionalen Nahverkehrsplan für das RMV-Gebiet, verliefen in Teilen parallel mit der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes für das Planungsgebiet des ZOV und der Universitätsstadt Gießen.

Eingang in das Planwerk für die Universitätsstadt Gießen fand abschließend der Entwurf für die Beschlussfassung des RNVP (November 2013).

Durch die enge Zusammenarbeit zwischen Verbund, lokalem Aufgabenträger und der rms GmbH war es möglich, den jeweils aktuellen Arbeitsstand auf der regionalen Ebene direkt in das lokale Planwerk einfließen zu lassen und z.B. die Ergebnisse der formalen Anhörung zum RNVP zu integrieren.

2.1.3.2 *Verkehrsentwicklungsplan*

Neben ÖPNV-spezifischen Fachplanung sind bei der NVP-Fortschreibung auch verkehrsträgerübergreifende Fahrplanungen zu beachten.

An dieser Stelle ist insbesondere der Verkehrsentwicklungsplan für die Universitätsstadt Gießen zu erwähnen, der für die Arbeiten am Nahverkehrsplan mit den folgenden Einzeldokumenten zur Auswertung zur Verfügung stand:

- Verkehrsentwicklungsplan für die Universitätsstadt Gießen – Band 1 „Analyse“, 1997
- Verkehrsentwicklungsplan für die Universitätsstadt Gießen – Band 2 „Konzeption“, 2005
- Verkehrsentwicklungsplan für die Universitätsstadt Gießen – Ergänzungsband „Erläuterungen zu den Maßnahmen des Prognose-Nullfalls“, 2005
- Aktualisierung des Verkehrsmodells der Universitätsstadt Gießen, 2009

¹³Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

2.1.4 Weitere Fachplanungen und Leitfäden

Als wichtige Kundengruppe des ÖPNV sind die Schülerinnen und Schüler zu benennen. Nicht nur im ländlichen Raum, sondern auch in städtischen Gebieten wird die Nachfrage – insbesondere der Kapazitätsbedarf in den Spitzenzeiten – nicht unwesentlich durch die Schülerbeförderung mitbestimmt.

Vor allem mit Blick auf die Stadt-Umland-Verflechtungen sind die Aussagen zur künftigen Entwicklung der Schulstandorte sowie der Schülerzahlen interessant, die sich aus den Schulentwicklungsplänen der Stadt und des Landkreises Gießen¹⁴ entnehmen lassen.

Als Universitätsstadt kommt in Gießen zu den Schülern mit den Studenten¹⁵ eine Kundengruppe hinzu, die aufgrund der hohen Studierendenzahlen die Nachfragesituation in der Stadt sogar noch nachhaltiger beeinflussen.

Um die Entwicklung der Hochschulen (Justus-Liebig-Universität Gießen und Technische Hochschule Mittelhessen) mit ihren über das Stadtgebiet verteilten Standorten einschätzen und bei der künftigen Gestaltung des Nahverkehrs berücksichtigen zu können, standen u.a. folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Verkehrs- und Stellplatzgutachten Justus-Liebig-Universität/Fachhochschule Gießen-Friedberg
- Masterplanung Campus Gießen (Technische Hochschule Mittelhessen)

Eine weitere wertvolle Unterstützung bei den Arbeiten am Nahverkehrsplan stellen der vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sowie dem Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebene

- „Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen“ sowie die daran anknüpfenden
- „Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen“ dar. In diesen als Arbeitsanleitung einzuordnenden Leitfäden werden die wesentlichen Inhalte, die Arbeitsmethoden, das zielgerichtete Vorgehen und das Aufstellungsverfahren systematisch und strukturiert beschrieben.

¹⁴ Teilfortschreibung des Schulentwicklungsplans für die Sekundarstufe I der Schulen der Universitätsstadt Gießen, Stand: April 2013 und Schulentwicklungsplan für die allgemeinbildenden Schulen des Landkreises Gießen 2013

¹⁵ Auch die Universitätsangestellten stellen eine nicht zu vernachlässigende Kundengruppe dar.

2.2 Untersuchungsraum und Strukturdaten

Der engere Untersuchungsraum umfasst die Kernstadt Gießen sowie die Gießener Stadtteile

- Allendorf,
- Kleinlinden,
- Lützellinden,
- Rödgen und
- Wieseck.

Die zur Stadt Gießen gehörende Siedlung Petersweiher (Gemarkung Schiffenberg) ist kein eigener Stadtteil, wurde jedoch bei der Untersuchung gleichermaßen berücksichtigt.

In das weitere Untersuchungsgebiet wurden – nicht zuletzt mit Blick auf die Stadt-Umland-Thematik – auch die dem Stadtgebiet benachbarten Kommunen des Landkreises Gießen und des Lahn-Dill-Kreises mit einbezogen. Hierzu gehören:

- Gemeinde Biebortal
- Gemeinde Buseck
- Gemeinde Fernwald
- Gemeinde Heuchelheim
- Gemeinde Lahnau
- Gemeinde Langgöns
- Stadt Linden
- Stadt Lollar
- Stadt Pohlheim
- Gemeinde Wettenberg
- Stadt Wetzlar

Im Folgenden werden – insbesondere für das engere Untersuchungsgebiet – die als Basis für die Ausgestaltung des ÖPNV relevanten räumlichen Strukturdaten zusammenfassend dargestellt und interpretiert.

2.2.1 Zentralörtliche Funktion

Wichtiger Indikator für die Bedeutung einer Stadt für ihr Umland ist das zentralörtliche System, das die Kategorien Grundzentren, Mittelzentren und Oberzentren unterscheidet.

Das hierarchische System der Zentralen Orte soll nach dem Grundsatz der dezentralen Konzentration die Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft im Verflechtungs-

bereich der zentralen Orte mit infrastrukturellen Leistungen langfristig sichern.¹⁶ Ein Zentraler Ort ist Verknüpfungspunkt im überregionalen, regionalen und lokalen Bildungs-, Versorgungs- und Verkehrssystem.

Die Stadt Gießen erfüllt die Funktion des Oberzentrums. Sie hat damit sowohl die Grundversorgung für die städtische Bevölkerung als auch die Deckung des gehobenen und des spezialisierten, höheren Bedarfs für die Stadt und ihren Verflechtungsbereich (oberzentraler Bereich) zu übernehmen.

Gießen ist Teil des Verdichtungsraumes Gießen-Wetzlar, dessen Funktion als Wirtschaftsraum mit herausgehobener Funktion für die Region Mittelhessen zu erfüllen ist. Die Vorteile, wie hohe Wirtschaftskraft, vielfältiger Arbeitsmarkt sowie breites Infrastruktur- und Freizeitangebot, sollen gesichert und weiterentwickelt werden.¹⁷

2.2.2 Bevölkerung

Ein bedeutender Indikator für das Nachfragepotential ist die Zahl der Einwohner. Ende 2012 waren in der Stadt Gießen insgesamt 77.550 Einwohner (Erstwohnsitz) gemeldet.¹⁸

Die Einwohner verteilen sich folgendermaßen auf die einzelnen Stadtteile:

Stadtteil	Einwohnerzahl
Kernstadt	57.282
Wieseck	9.161
Kleinlinden	4.509
Lützellinden	2.349
Rödgen	1.858
Allendorf	1.783
Siedlung Petersweiher	608

Abb.: Einwohnerzahl nach Stadtteilen¹⁹

Die Verteilung zeigt, dass bei einer sehr deutlichen Dominanz der Kernstadt einige Stadtteile mit vergleichsweise niedrigen Einwohnerzahlen zum Verkehrsgebiet gehören, was bei der Angebotsgestaltung entsprechend Berücksichtigung finden muss.

¹⁶ Regionalplan Mittelhessen 2010, S. 32

¹⁷ Regionalplan Mittelhessen 2010, S. 27

¹⁸ Statistikstelle der Universitätsstadt Gießen, Stand: 2. Hj. 2012

¹⁹ Statistikstelle der Universitätsstadt Gießen, Stand: 2. Hj. 2012

Der die Stadt umgebende Landkreis hat 257.116 Einwohner²⁰ (einschl. Universitätsstadt Gießen), die benachbarte Stadt Wetzlar 51.063 Einwohner²¹.

Anders als viele Kommunen des Landkreises Gießen ist die Universitätsstadt Gießen derzeit nicht von einem Rückgang der Bevölkerung betroffen. Zahlen des Hessischen Statistischen Landesamtes²² belegen vielmehr in den Jahren von 2006 bis 2011 einen Anstieg der Bevölkerung, der sich aktuell weiter fortsetzt. .

Dieser Trend dürfte weiter anhalten. So prognostiziert die Hessen Agentur²³ einen Bevölkerungszuwachs von 4,9 % für die Stadt Gießen bis ins Jahr 2030.

Im Gegensatz hierzu reduziert sich die Bevölkerung im Landkreis Gießen während dieses Zeitraums voraussichtlich um 0,4 %. Hessenweit wird bis 2030 sogar ein Rückgang um 2,5 % erwartet.

	Stadt Gießen	Kreis Gießen	RB Gießen	Hessen
2000-2006	1,1	0,9	-0,6	0,1
2006-2020	3,2	0,6	-2,4	-0,8
2020-2030	1,6	-1,0	-3,1	-1,7
2006-2030	4,9	-0,4	-5,4	-2,5
Ausblick:				
2030-2050	0,8	-6,3	-10,9	-6,9
2006-2050	5,7	-6,6	-15,7	-9,2

Abb.: Veränderung der Einwohnerzahlen im Regionalvergleich (in %)²⁴

Ungeachtet dieses Trends ist die demographische Entwicklung ein Thema, das es zu beachten gilt. Denn natürlich wird die bundesweite Entwicklung hin zu einer durchschnittlich älteren Bevölkerung auch vor der Stadt Gießen nicht Halt machen.

Wie in nachfolgender Tabelle zu sehen ist, ist auch dieser Trend bis ins Jahr 2030 für die Stadt Gießen im Vergleich zur durchschnittlichen hessenweiten Entwicklung weniger stark ausgeprägt. Maßgebliche Ursache für diese Situation ist der hochschulbedingt hohe Anteil in der Altersgruppe der 20-30-jährigen.

²⁰ Einwohnerzahlen laut Statistischem Landesamt zum 30.06.2012

²¹ Einwohnerzahlen laut Statistischem Landesamt zum 31.12.2012

²² Hessisches Statistisches Landesamt (Daten der Gemeindestatistik), Stand: 31.12.2011

²³ Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Gießen und seine Kommunen – Eine Projektion für den Zeitraum von 2007 bis 2030; eine Veröffentlichung der HA Hessen Agentur GmbH

²⁴ Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Gießen und seine Kommunen – Eine Projektion für den Zeitraum von 2007 bis 2030; eine Veröffentlichung der HA Hessen Agentur GmbH

Jahresende		2000	2006	2010	2020	2030
unter 20 Jahre	Gemeinde	18,3	17,3	16,5	16,2	15,8
	Kreis	21,1	19,8	18,4	16,7	16,3
	Hessen	20,6	19,8	18,9	17,2	16,7
20 bis unter 40 Jahre	Gemeinde	37,4	34,2	33,8	33,5	29,9
	Kreis	30,9	27,0	26,2	26,4	23,7
	Hessen	29,1	25,6	24,1	24,1	22,9
40 bis unter 60 Jahre	Gemeinde	23,4	28,0	29,0	26,9	23,7
	Kreis	25,9	30,2	31,1	28,1	24,7
	Hessen	27,0	30,0	31,2	28,9	24,7
60 bis unter 80 Jahre	Gemeinde	16,9	15,8	15,9	17,9	23,3
	Kreis	18,6	18,3	19,1	22,1	27,7
	Hessen	19,4	19,8	20,6	22,6	27,5
80 Jahre und älter	Gemeinde	4,1	4,7	4,8	5,5	5,8
	Kreis	3,6	4,6	5,1	6,7	7,6
	Hessen	3,8	4,8	5,2	7,2	8,3

Abb.: Altersstruktur der Bevölkerung der Stadt Gießen im Regionalvergleich (in %) ²⁵

Zusammenfassend betrachtet bleibt der demographische Rahmen für die Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahren damit vergleichsweise konstant. Umso stärker werden die Voraussetzungen daher durch die Schüler- und insbesondere der Studierendenzahlen mitgeprägt, die im nachfolgenden Kapitel thematisiert werden.

2.2.3 Schüler und Studenten

Gießen ist ein bedeutender Schulstandort, auch und insbesondere was die weiterführenden Schulen angeht.

Alleine im Bereich der Gesamtschulen und Gymnasien summiert sich die Zahl der Schüler an Gießener Schulen auf mehr als 7500.

Nicht-städtische Schulen sind die Sophie-Scholl-Schule (Rödgener Straße: 180 Schüler, Grünberger Straße: 240 Schüler) und die August-Hermann-Francke-Schule (730 Schüler).

²⁵ Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Gießen und seine Kommunen – Eine Projektion für den Zeitraum von 2007 bis 2030; eine Veröffentlichung der HA Hessen Agentur GmbH

Nahverkehrsplan für die
 Universitätsstadt Gießen
 Fortschreibung 2014

Schule	Schüler
Grundschulen (GrS)	
Brüder-Grimm-Schule GrS	121
Georg-Büchner-Schule	119
Goetheschule	114
Lindbachschule, Lützellinden	79
Grundschule Rödgen	60
Grundschule West	294
Käthe-Kollwitz-Schule	208
Kleebachschule Allendorf	48
Korczak-Schule	202
Ludwig-Uhland-Schule	282
Pestalozzischule GrS	202
Sandfeldschule	184
Weißer Schule Wieseck	225
Haupt- und Realschulen (H+R)	
Alexander-von-Humboldt-Schule	252
Pestalozzischule H+R	28
Gesamtschulen und Gymnasien	
Brüder-Grimm-Schule IGS	540
Friedrich-Ebert-Schule, Wieseck	491
Gesamtschule Gießen Ost IGS	1.463
Herderschule G	1.479
Landgraf-Ludwigs-Gymnasium	996
Liebigsschule G	1.302
Ricarda-Huch-Schule	1.301
Förderschulen	
Albert-Schweitzer-Schule	160
Helmut-von-Bracken-Schule	239
Berufsschulen	
Aliceschule	1.116
Friedrich-Feld-Schule	1.354
Max-Weber-Schule	1.963
Theodor-Litt-Schule	2.328
Abendschule	
Abendschule (G, H+R)	274
Insgesamt	17.424

Abb.: Anzahl der Schüler an städtischen Schulen 2013/14; Quelle: Schulverwaltungsamt der Stadt Gießen

Ein großer Anteil der Schüler städtischer Schulen (ca. 65%, ca. 4.800 Schüler) hat den Wohnort in einer Umlandgemeinde.

Wie die nachfolgende tabellarische Übersicht zeigt, sind speziell die Kommunen des Landkreises Gießen die maßgeblichen Wohnorte der Gastschüler, was auf die hohe Bedeutung der Schülerbeförderung im Kontext Stadt-Umland-Verkehre hinweist.

Nahverkehrsplan für die
Universitätsstadt Gießen
Fortschreibung 2014

				Wohnort der Schüler																					
				35460	35444	35418	35403	35306	35402	35410	35409	35321	35423	35440	35457	35416	35400	35406	35444	35425	35430	35441	35478		
				Allendorf	Biebrich	Buseck	Fernwald	Günberg	Heuchelheim	Hungen	Lanngöns	Laubach	Lich	Linder	Lollar	Prohlheim	Rabernau	Reiskirchen	Staufenberg	Wertenberg	Hohenehr	Hüttenberg	Lahnau	Schöffelgrund	Wetzlar
Anzahl Schüler gesamt	Anzahl Gastschüler Wohnort	Anzahl Gastschüler Betrieb																							
Schüler und Berufsschüler ohne Ausbildung im Betrieb (5 Unterrichtstage pro Woche)	17.449	7.034	2.211	106	648	664	313	135	418	100	322	94	313	535	156	346	97	340	146	702	170	91	145	10	147

Abb.: Schüler und Gastschüler 2011 (Allgemeinbildende Schulen und Berufsschulen), Quelle: Gastschulbeitrags-Statistik / Stand: 01.01.2011

Bei den Grundschulen und der Sekundarstufe I wird eine Zunahme der Schülerzahlen im Stadtgebiet Gießen ab dem Schuljahr 2015/2016 prognostiziert.

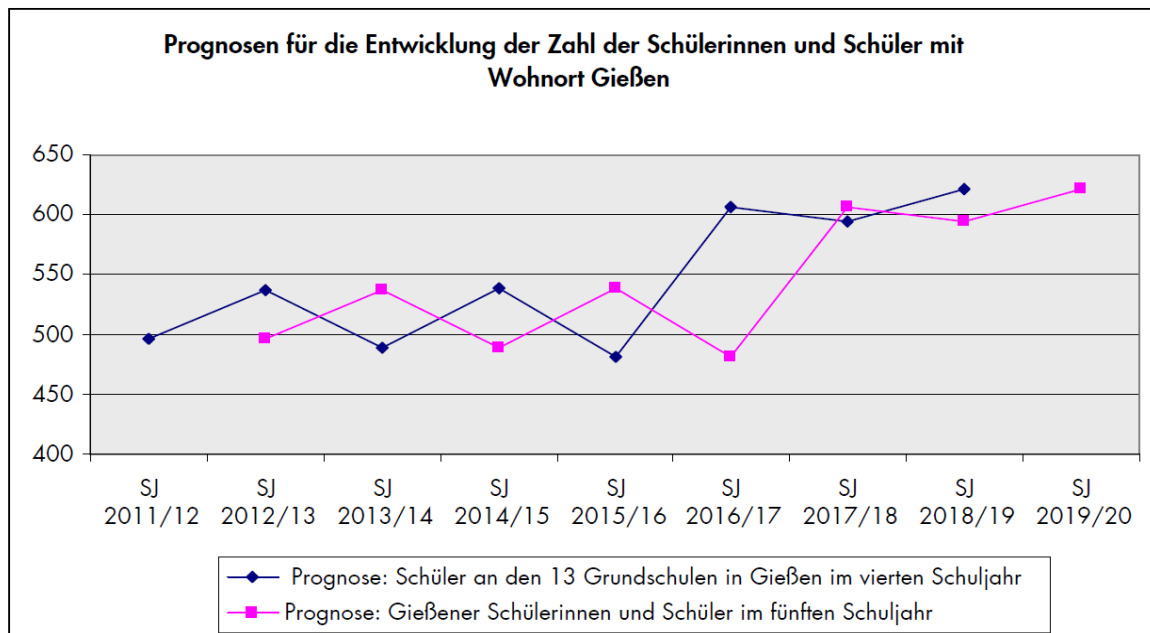


Abb.: Prognose der Schülerzahlen mit Wohnort Gießen, Quelle: Teilfortschreibung des Schulentwicklungsplans für die Sekundarstufe I der Schulen der Universitätsstadt Gießen, Stand: April 2013

Die Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Gießen insgesamt (ohne Stadt Gießen) lässt sich gemäß Schulentwicklungsplan folgendermaßen darstellen:

Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Gießen Fortschreibung 2014

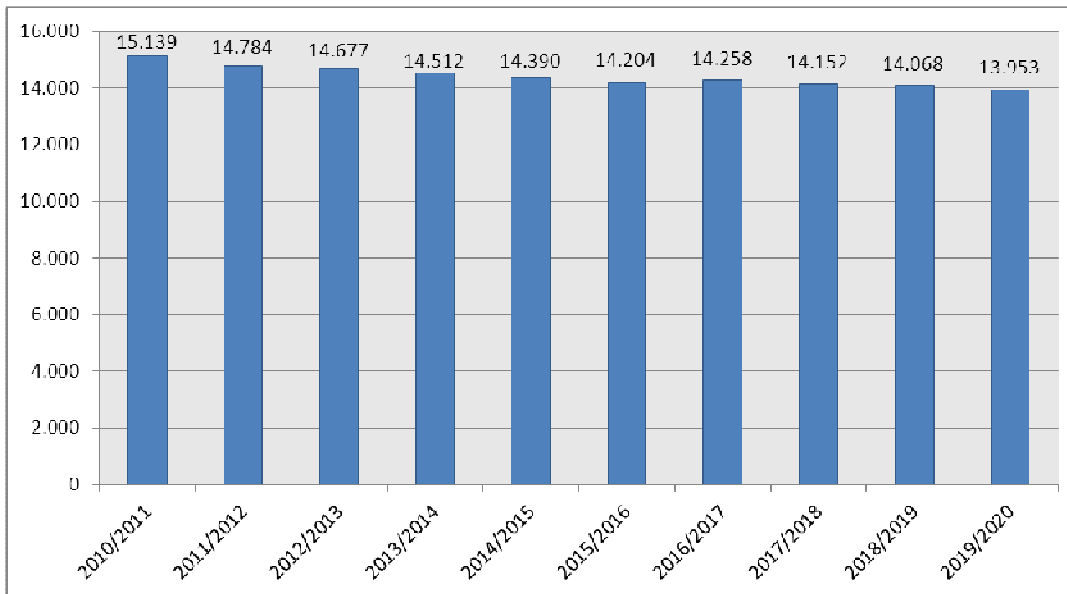


Abb.: Entwicklung der Schülerzahlen an den allgemein bildenden Schulen im Landkreis Gießen, Quelle: Schulentwicklungsplan Landkreis Gießen 2013

Neben den Schülern hat die Stadt Gießen noch eine hohe Zahl an Studierenden aufzuweisen.

Mit rund 35.000 Studierenden weist Gießen die höchste Studierendendichte Deutschlands auf. Im Wintersemester 2013/2014 waren 26.864 Studentinnen und Studenten an der Justus-Liebig-Universität sowie weitere 8.250 Studentinnen und Studenten an der Technischen Hochschule Mittelhessen (Bereich Gießen) eingeschrieben.²⁶

Die Zahl der Studierenden an den Gießener Hochschulen ist über die vergangenen Jahre und Jahrzehnte im Trend deutlich gestiegen. Mit den G8/G9-Doppeljahrgängen sind derzeit Rekordzahlen zu verzeichnen. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Studierendenzahl in den kommenden Jahren auf hohem Niveau stabilisiert.

Neben der Zahl der Studentinnen und Studenten sind die Entwicklung, der Aufbau und die Organisation der an den Hochschulen bestehenden Studienangebote wichtige Rahmenparameter für den Mobilitätsbedarf dieser Kundengruppe.

So resultieren Änderungen der Öffnungszeiten universitärer Einrichtungen und mehr noch geänderte Vorlesungszeiten (z.B. Lehrveranstaltungen am Abend sowie an Samstagen) in einem sich wandelnden Beförderungsbedarf.

Die hohe Zahl an Studierenden hat deutliche Auswirkungen auf den Mobilitätsbedarf sowie das Mobilitätsverhalten in einer Stadt. So ist diese hohe Anzahl mit großer

²⁶ Quelle: Justus-Liebig-Universität und Technische Hochschule Mittelhessen

Wahrscheinlichkeit einer der Hauptgründe für den im Landkreis Gießen vergleichsweise niedrigen Motorisierungsgrad (540 Pkw auf 1.000 Einwohner, Stadtgebiet 418 Pkw auf 1.000 Einwohner).

Kreis / Gebiet	PKW je 1000 Einwohner
Universitätsstadt Gießen	418
Landkreis Gießen	540
Lahn-Dill-Kreis	594
Landkreis Marburg-Biedenkopf	522
Vogelsbergkreis	617
Reg.-Bez. Gießen	567
Wetteraukreis	579
Land Hessen	561

Abb.: Motorisierungsgrad auf Landkreisebene im Vergleich, Quelle: www.kba.de (Kraftfahrtbundesamt); Stand: 01.01.2013

2.2.4 Pendlerbewegungen

Die unter Kapitel 2.2.1 beschriebene zentralörtliche Funktion der Stadt Gießen zeigt sich deutlich bei der Betrachtung der Pendlerströme.

So ist die Stadt Gießen als wichtigstes Zentrum im Verdichtungsraum Gießen-Wetzlar nicht nur das Ziel zahlreicher Schüler und Studenten, sondern auch ein wichtiges Ziel für Berufspendler, wie das Verhältnis von Ein- zu Auspendlern erkennen lässt. Den ca. 11.000 Auspendlern stehen fast 33.000 Einpendler gegenüber, es ist also ein deutlicher Einpendler-Überschuss zu konstatieren.

Bedeutende Quellgebiete sind neben dem Landkreis Gießen vor allem der Lahn-Dill-Kreis und der Landkreis Marburg-Biedenkopf. Auch aus dem Vogelsberg- und Wetteraukreis pendelt eine größere Zahl an Berufstätigen ein.

Einen Sonderfall stellt die Pendlerverflechtung Richtung Frankfurt am Main dar. 1.500 Gießener pendeln zur Arbeit nach Frankfurt, während in umgekehrter Richtung nur gut 300 Berufstätige unterwegs sind.

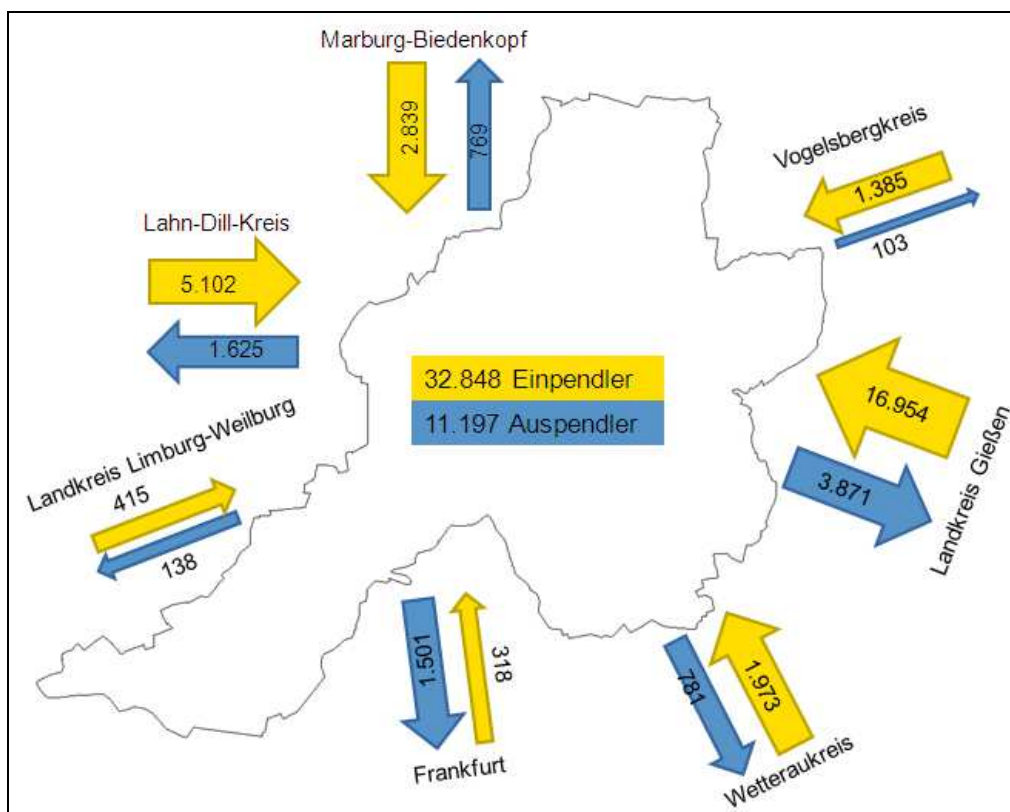


Abb.: Ein- und Auspendler im Stadtgebiet der Universitätsstadt Gießen 2011 (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte), Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand: 20.02.2012

2.3 ÖPNV-Angebot

Das ÖPNV-Angebot im Bestand²⁷ wird durch die Aufzählung der Linien und Linienverläufe dargestellt. Dabei wird differenziert zwischen

- Schienenpersonennahverkehr,
- Stadtgrenzen-übergreifender Busverkehr und
- Städtischer Busverkehr.

Die Informationen zu den einzelnen Linien werden für den Bereich städtischer Busverkehr durch Liniensteckbriefe (vgl. Anlage 1) ergänzt.

2.3.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für dessen Gestaltung der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als zuständiger regionaler Aufgabenträger verantwortlich ist, sorgt maßgeblich für die Einbindung der Stadt in das regionale Verkehrsnetz und stellt die Anbindung an benachbarte Zentren sicher.

Die folgenden SPNV-Linien bedienen die Bahnhöfe und Haltepunkte im Stadtgebiet:

Liniennummer	Linienverlauf
RB/RE 25	(Koblenz -) Limburg - Weilburg - Wetzlar - Gießen
RB/RE 30	(Kassel -) Marburg - Gießen - Butzbach - Bad Nauheim - Friedberg - Frankfurt Hbf
RB 35	Gießen - Alsfeld - Lauterbach - Fulda
RB 36	Gießen - Lich - Hungen - Nidda - Stockheim - Büdingen - Gelnhausen
RE 40	(Siegen -) Haiger - Dillenburg - Wetzlar - Gießen - Butzbach - Friedberg - Ffm Hbf

Abb.: Bestandsangebot Regionaler Schienenverkehr

2.3.2 Stadtgrenzen-übergreifender Busverkehr

Das Liniennetz der Gießener Stadtbusse verfügt über eine Vielzahl von Verknüpfungspunkten mit den Buslinien aus dem Umland.

Diese Einbindung in den regionalen Gesamtverkehr erfordert es, städtische Planungen auf die gültigen überörtlichen Planungen abzustimmen.

Der Stadtgrenzen-übergreifende Busverkehr setzt sich aus Linien in regionaler (RMV) und lokaler Verantwortung (ZOV-Verkehr) zusammen:

²⁷ Fahrplanjahr 2013

Nahverkehrsplan für die
 Universitätsstadt Gießen
 Fortschreibung 2014

Linien- nummer	Linienverlauf
110	Gießen - Großen-Buseck - Reiskirchen - Lindenstruth (- Grünberg)
140	Reinhardshain - Bersrod - Buseck - Gießen
141	Großen-Buseck - Rödgen - Trohe - Alten-Buseck - Beuern - Winnerod
220	Gießen - Steinbach - Altbach
310	Gießen - Linden - Hüttenberg - Rechtenbach
372	Gießen - Pohlheim - Lich - Laubach - Schotten
375	Gießen - Pohlheim - Lich - Hungen
377	Gießen - Pohlheim - Eberstadt / Gambach
378	Gießen - Leihgestern - Großen-Linden - Gießen
379	Gießen - Großen-Linden - Leihgestern - Gießen
410	Gießen - Heuchelheim - Rodheim-Bieber - Königsberg
ALT 410/420	Gießen - Heuchelheim - Biebortal
419	(Gießen - Heuchelheim -) Biebortal - Kirchvers - Weipoltshausen
420	Gießen - Biebortal - Hohenahr - Bischoffen
520	Gießen - Lollar - Staufenberg - Rabenau - Grünberg
600	Queckborn - Ettingshausen - Annerod - Gießen

Abb.: Bestandsangebot lokaler und regionaler Busverkehr, Stand Fahrplanjahr 2013

Die Linien 11 und 24 sowie die 800er Linien werden bei den Stadtbussen (siehe Kapitel 2.3.3) betrachtet.

Mit der Neuvergabe der lokalen Linien im Wettbewerb wird ein neues Liniennummern-Konzept umgesetzt. Während der Laufzeit des NVP werden dabei sukzessive folgende neue Linienbezeichnungen eingeführt:

alt	neu	Fpl.-jahr
110	GI-21	Dez 13
220	GI-22	Dez 13
600	entfällt	Dez 13
410	GI-41	Dez 13
420	GI-42	Dez 13
419	GI-43	Dez 13
410/420	GI-44	Dez 13
140	GI-25	Dez 17
141	GI-26	Dez 17

Abb.: Neukonzept Liniennummerierung

2.3.3 Städtischer Busverkehr

Der städtische Busverkehr setzt sich aus den folgenden Linien zusammen:

Liniennummer	Linienverlauf
1	Lützellinden - Rödgen
2	Bahnhof - Eichendorffring (- Europaviertel mit Linientaxi)
3/13	Dialysezentrum (Linie 13) / Schwarzacker (Linie 3) - Berliner Platz - Friedhof
5/15	Bahnhof - Behördenzentrum - Wieseck
6	Berliner Platz - Schiffenberg
7	Philosophenwald - Berliner Platz - Ev. Krankenhaus
9	Marktplatz - Alfred-Bock-Straße
10	Bahnhof - Rathenaustraße
12	Sandfeldschule - Gewerbegebiet West
800	Berliner Platz - Launsbach - Wißmar - Krofdorf-Gleiberg
801	Pistorstraße - Berliner Platz - Launsbach - Wißmar
802	Rathenaustraße - Berliner Platz - Krofdorf-Gleiberg
N Saturn	Berliner Platz - Kleinlinden - Haydnstraße - Berliner Platz - Eichendorffring - Berliner Platz
N Venus	Berliner Platz - Bahnhof - Westschule - Berliner Platz - Wieseck - Berliner Platz
11*	Johanneskirche - Lützellinden - Wetzlar Bahnhof/ZOB
24	Bahnhof - Heuchelheim - Lahnu - Wetzlar Bahnhof/ZOB

*Linie 11 wird ab Dezember 2014 mit geänderter Linienführung betrieben

Abb.: Bestandsangebot Städtischer Busverkehr

Die Linien 11 und 24 sind von ihrem Charakter her zu den städtischen Busverkehren zu zählen. Sie liegen jedoch nicht im Verantwortungsbereich der Stadt Gießen. Die Linie 11 wird von der Wetzlarer Verkehrsbetriebe GmbH und die Linie 24 von dem Privatunternehmen ESE Linienverkehr GmbH betrieben. Die Linie 24 führt durch die Gebiete von vier Aufgabenträgern: Landkreis Gießen, Lahn-Dill-Kreis, Städte Gießen und Wetzlar.

Zu jeder Stadtbuslinie ist ein Liniensteckbrief angefertigt (siehe Anlage 1). Dieser beinhaltet neben einer kartographischen Darstellung des Linienverlaufs grundlegende Eckdaten zur jeweiligen Linie:

- Linienlänge
- Anzahl bedienter Haltestellen
- Fahrzeit
- Bedienungszeitraum
- Anzahl Fahrten
- Takt (Fahrplan)
- Einsatz-km ("Nutzwagenkilometer")

- Fahrgäste (Anzahl)
- Verkehrsfunktion
- Geplante Maßnahmen

2.3.4 Schnittstellen

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte zwischen Stadtbus und Regionalbus sind die Stationen Bahnhof und Berliner Platz. Besonders hochwertige Verknüpfungen mit dem SPNV bestehen ebenfalls am Bahnhof sowie am HP Gi-Oswaldsgarten.

Die Schnittstelle zum Schienenfernverkehr besteht am Bahnhof Gießen in Richtung Kassel-Wilhelmshöhe und Frankfurt Hbf. Diese Verbindungen nach Norden und Süden werden von der IC-Linie 26 im 120-Min-Takt bedient.

Der internationale Fernbusverkehr fährt überwiegend die Fernbushaltestelle an der Licher Straße (A 485 AS Licher Straße) an. Durch die direkte Lage an der Autobahn entstehen hier nur geringe Verzögerungen in den teilweise sehr langen Fahrtrouten. Die direkte Verknüpfung mit dem städtischen Busverkehr ist montags bis freitags (ca. 7:00 bis 18:00, vorwiegend 60-Min-Takt) durch das Linientaxi als Verlängerung der Linie 2 in Richtung Kreisverwaltung und Europaviertel gegeben. Darüber hinaus ist die Haltestelle der Regionalbuslinie GI-22 (Gießen - Fernwald-Ahlbach) benachbart (samstags/sonntags nur wenige Fahrten im 120-Min-Takt).

Neben täglichen Verbindungen vor allem nach (Süd)Osteuropa und Südeuropa sind in jüngerer Zeit mehrere Linien im nationalen Fernbusverkehr eingerichtet worden. Die Busse des nationalen Fernbusverkehrs halten seit April 2014 überwiegend an der „Fernbushaltestelle Mathematikum“ in der Liebigstraße. Durch die Nähe zum Hauptbahnhof besteht hier fußläufig eine sehr gute Anbindung an den Bus- und Schienenverkehr.

2.4 Nachfrage

Neben der Angebotsseite beinhaltet die Bestandsaufnahme für den NVP auch die Darstellung der Nachfragesituation im Status quo. Für diese ist auf die Ergebnisse der RMV-Verbunderhebung 2010 (Fahrgasterhebung) zurückgegriffen worden, die als Basis für die Einnahmeaufteilung verbundweit durchgeführt wurde. Die Ergebnisse dieser Erhebung geben die tatsächlichen Verhältnisse umso realistischer wieder, je größer die jeweils untersuchte Referenzmenge ist; d.h. die ermittelten Nachfragewerte zu Buslinien mit geringen Fahrgastzahlen (z.B. durch wenige Fahrtangebote wie bei Linie 6 nur sonntags nachmittags oder beim Nachtbus) können im Einzelfall stärker von der Realität abweichen.

2.4.1 Fahrtzwecke

Eine Auswertung, die auf Basis der Daten der Verbunderhebung möglich ist, ist die Analyse der Verkehrsmittelnutzung nach Fahrtzweck. Bei der Interpretation der Analyseergebnisse wurde insbesondere die Möglichkeit genutzt, die Werte mit den Vergleichswerten für den Landkreis Gießen (ohne Stadtgebiet) zu betrachten.

Vor diesem Hintergrund lassen sich folgende grundlegenden Aussagen treffen:

- Mit fast 40% der Fahrten ist der Fahrtzweck „Schule, Ausbildung“ der mit Abstand häufigste Grund für die Nutzung des ÖPNV. Dieser Wert ist allerdings im Kreisgebiet mit annähernd 80% doppelt so hoch.
- Die beiden Fahrtzwecke „Schule, Ausbildung“ und „Arbeit, dienstliche Erledigung“ machen in Summe fast 60% der Gesamtnutzung aus, im Kreisgebiet sind es ca. 90%. Diese Fahrtzwecke in Kombination sind insbesondere deshalb relevant, weil sie den Spitzenbedarf der Beförderung maßgeblich bestimmen.
- Die restlichen Fahrtzwecke „Einkauf“, „Freizeit, Urlaub“ und „private Erledigungen“ verteilen sich hingegen von ihrem Charakter her eher über den Tagesverlauf und sind insbesondere im Wochenend- und Feiertagsverkehr maßgebliche Größen. An den Verkehrstagen Montag-Freitag machen sie in der Stadt etwas über 40% des Aufkommens aus, im Landkreis hingegen nur knapp 10%.
- In der Konsequenz sind in der Stadt zwar noch ausgeprägte Nachfragespitzen zu erwarten, im Gegensatz zu der sehr stark durch die Schülerbeförderung geprägten Nachfrage in der Kreisfläche muss das städtische Verkehrsangebot jedoch stärker der gleichmäßiger verteilten Gesamtnachfrage gerecht werden. Darin enthalten ist ein deutlicher Anteil von Studierenden (Semesterticket).
- Insgesamt betrachtet lässt die Verkehrsmittelnutzung nach Fahrtzweck deutliche Unterschiede zwischen Stadt und Landkreis erkennen, was bei der Angebotsgestaltung entsprechend zu berücksichtigen ist.

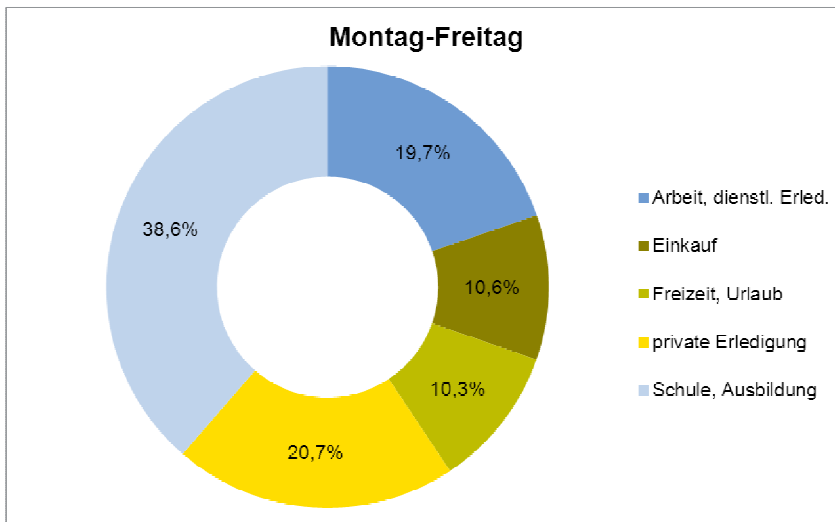


Abb.: Verkehrsmittelnutzung nach Fahrtzweck an den Verkehrstagen Montag-Freitag, Quelle: RMV-Verbunderhebung 2010

2.4.2 Linienbelastungen

Linie	Linienfahrgäste pro Tag		
	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
1	8.322	4.858	2.436
2	6.350	3.423	1.674
3	2.671	2.109	1.331
13	2.687	379	-
5	8.066	5.957	2.066
15	643	-	-
6	-	-	270
7	2.710	1.587	468
9	25	15	-
10	2.080	-	-
12	1.724	1.311	109
800	182	80	39
801	4.498	975	309
802	4.183	1.966	247
N-Saturn	26	152	-
N-Venus	12	116	4
11	2.125	568	65
24	5.181	2.013	726

Abb.: Linienfahrgäste pro Tag, Quelle: RMV Verbunderhebung 2010²⁸

²⁸ Hinweis zu den Linien 6, 9 und den Nachtbussen: niedrige Fahrgastzahl ergeben sich aus den wenigen Fahrten je Betriebstag; die Stichprobe führt hier nur zu eingeschränkt realistischen Ergebnissen,

Die Zahl der Linienfahrgäste weist über die Linien hinweg eine hohe Bandbreite auf. Als Linien mit hoher Fahrgastnachfrage werden vor allem die Linien 1, 2, 5 und die 800er-Linien ausgewiesen.

An den Samstagen ist in den städtischen Bussen nur etwa die Hälfte an Fahrgästen unterwegs, die an den Verkehrstagen Montag-Freitag gezählt werden können. An den Sonn- und Feiertagen reduziert sich das Aufkommen weiter auf ca. 1/5 des Wertes für die Tage unter der Woche.

Insbesondere hinsichtlich der studentischen Fahrgäste gibt es neben der morgendlichen Spitze (Mo–Fr) spezifische Nachfragespitzen auf einzelnen Linienabschnitten.

Bei Linien mit geringem Fahrgastaufkommen besteht aufgrund der kleinen Stichprobengröße nur eine eingeschränkte Aussagefähigkeit und Interpretationsmöglichkeit.

Die Linienbelastung bezieht sich auf die gesamte Fahrstrecke und den gesamten Betriebstag. Damit werden besonders hohe Fahrgastzahlen auf einzelnen Streckenabschnitten und zu speziellen Tagesszeiten ("Spitzenstunde") nicht abgebildet.

Im Stadtverkehr in Gießen werden besondere Spitzenzeiten vor allem morgens und nachmittags durch Schüler und Studenten (Beginn/Ende der Lehrveranstaltungen) begründet. Diese Nachfragespitzen werden bei Auswertung der Querschnittsbelastung (jeweils zwischen zwei Haltestellen) auch nur deutlich, wenn eine kleine Zeiteinheit für die Betrachtung gewählt wird.

2.4.3 Wichtige Haltestellen

Im Liniennetz der Stadt Gießen sind 278 Haltestellen zu bedienen.

Bezogen auf die Ein- und Aussteigerzahlen²⁹ ergibt sich folgende Reihung der Gießener Bushaltestellen:

Wochentagstyp	Haltestelle	Haltestellenbelastung pro Tag (Mo-Fr)
Montag-Freitag	Berliner Platz/Behördenzentrum/Stadttheater	13.210
Montag-Freitag	Marktplatz	12.481
Montag-Freitag	Bahnhof	7.827
Montag-Freitag	Oswaldsgarten	3.512
Montag-Freitag	Rathenaustraße	2.919
Montag-Freitag	Liebigstraße	2.255
Montag-Freitag	Johanneskirche	1.968
Montag-Freitag	Wiesecker Weg	1.673
Montag-Freitag	Friedrichstraße	1.671
Montag-Freitag	Eichendorffring	1.967
Montag-Freitag	Wi- Albert-Osswald-Platz	1.267
Montag-Freitag	Max-Reger-Straße	1.233
Montag-Freitag	Hessenhalle	1.111
Montag-Freitag	Ostschule	1.032
Montag-Freitag	Wi- Greizer Straße	1.029
Montag-Freitag	Leimenkauter Weg	1.024
Montag-Freitag	Feuerbachstraße	1.011
Montag-Freitag	Heyerweg	875
Montag-Freitag	Friedhof	818

Abb.: Haltestellenbelastung – Übersicht über die aufkommensstärksten Haltestellen, Stadtbus und Regionalbus (ohne Linien 11 und 310), Quelle: RMV Verbunderhebung 2010

²⁹ Ein- und Aussteiger der Linien des städtischen Busverkehrs

In Ergänzung zur Analyse der Bestandsnachfrage (Haltestellenbelastung) wurden mit Hilfe einer Fahrplananalyse die am häufigsten angedienten Haltestellen identifiziert. Ziel war es darzustellen, wie viele Fahrtmöglichkeiten den Fahrgästen an den einzelnen Haltestellen in der Stadt Gießen angeboten werden.

Eine Online-Abfrage der RMV-Fahrplanauskunft lieferte zunächst sämtliche An- und Abfahrten aller Linien³⁰ an den einzelnen Haltestellen. Für die Abfrage wurde ein Dienstag während der Schulferien³¹ ausgewählt.

Das vollständige Angebot kann abgebildet werden, indem zu sämtlichen Anfahrten die Abfahrten an den jeweiligen Starthaltestellen der einzelnen Fahrten addiert werden. Auf diese Weise ergibt die Abfrage eine Gesamtzahl von rund 20.000 An- bzw. Abfahrten.

Wie in der nachfolgenden Darstellung zu sehen, liegt bei der Einzelbetrachtung die Haltestelle Marktplatz mit leichtem Vorsprung an der Spitze. Werden jedoch zum auf Rang 2 folgenden Berliner Platz die räumlich und funktional eng verknüpften Haltestellen Behördenzentrum (297 An- bzw. Abfahrten) und Stadttheater (89 An- bzw. Abfahrten) hinzugerechnet, so ergibt dies im Verbund mit 1.140 An- und Abfahrten die höchstfrequentierte Haltestelle der Stadt Gießen (ausschließlich Busverkehr, Stadt- und Regionalbus).

Der Bahnhof bleibt – bezogen auf den Busverkehr – deutlich unter diesem Wert, da bei den An- und Abfahrten die 318 Zugfahrten einbezogen sind.³²

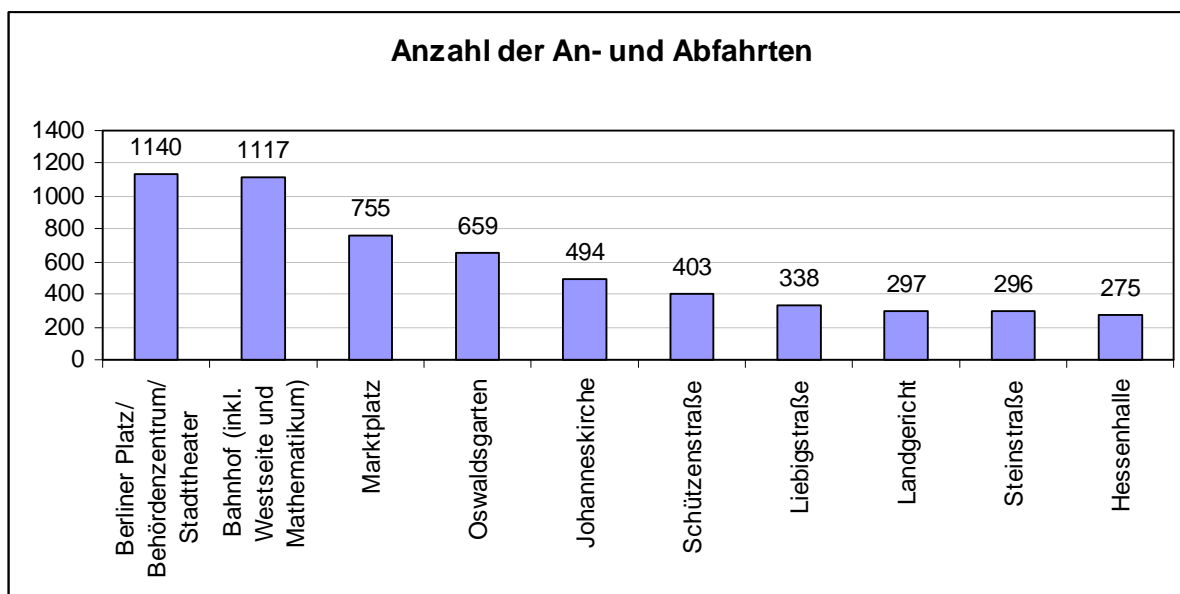


Abb.: Übersicht der 10 Haltestellen mit der höchsten Anzahl an An- und Abfahrten in der Universitätsstadt Gießen (Montag-Freitag)

³⁰ Bei der Abfrage wurde auch der SPNV berücksichtigt, so wird z.B. die Anzahl der An- und Abfahrten bei der Haltestelle Oswaldgarten um die Fahrten der RMV-Linie 30 erhöht

³¹ 09.07.2013

³² 1.117 An- und Abfahrten

2.4.4 Haltepunkte des Schienenverkehrs

Die Haltepunkte des Schienenverkehrs im Stadtgebiet können in Anlehnung an den Regionalen Nahverkehrsplan des RMV durch folgende Informationen beschrieben werden:

Station	Gießen Bahnhof	Gießen Erdkauter Weg	Gießen Licher Straße	Gießen Oswaldsgarten	Pohlheim-Watzenborn-Steinberg Bahnhof (Petersweiher)
Regionale Verkehrsmittel	RE, RB, Regionalbus	RB	RE, RB	RE, RB	RB, Regionalbus
Liniennummern RE	25, 30, 35, 40	-	35	30	-
Liniennummern RB	25, 30, 35, 36, 40	36	35	30	36
Liniennummern Regionalbus	372, 375, 377, 378, 379	-	-	-	375
Liniennummern Bus, AST	10, GI-21, 15, 2, GI-22, 24, GI-41, GI-43, GI-42, 5, 51, 520, N Venus	10	GI-22, 2	12, 13, 2, 24, 3, 7, 800, 801, 802, N Venus, 310, GI-41, GI-42, GI-25	-
Ein-/Aus-/ Umsteiger (Verbunderhebung 2010)	21.000	400	500	1.600	150
RMV-Typen	B	F	F	D	F
Verknüpfungstyp	1	6	6	3	5
DB-Stations-Kategorie	2	6	6	5	6
Barrierefreiheit	barrierefrei	nicht barrierefrei	barrierefrei	barrierefrei	mit Hilfe barrierefrei
Bahnsteighöhe Bestand in cm	55/76 (Gleis 2 und 3)	<38	55	76	<38
Bahnsteighöhe Zielkonzept in cm	55/76	55	55	76	55
P+R-Platz	vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden (ohne StVO-Schild)	nicht vorhanden
Anzahl P+R-Stellplätze	576	0	0	150	0
B+R-Anlage	vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden
Anzahl B+R-Stellplätze	790	10	22	15	10
Taktile Leitsysteme	teilweise vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden
Bahnsteigzugangselemente	Bahnsteigzugang ebenerdig, Treppe, Aufzug	Rampe, Treppe	Rampe	Treppe, Aufzug	Bahnsteigzugang ebenerdig
Dynamische Fahrgastinformation	DFI	DSA (Dynam. Schriftanzeiger)	DSA	DSA	DSA
Toiletten	vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Empfehlung Bahnsteighöhe	Erhöhung auf 55/76 cm	Erhöhung auf 55 cm	kein Entwicklungsbedarf	kein Entwicklungsbedarf	Erhöhung auf 55 cm
Empfehlung Barrierefreiheit	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten	Entwicklungsbedarf prüfen	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten	Optimierung verfolgen

Abb.: Informationen zu den städtischen Haltepunkten des Schienenverkehrs, Quelle: Auszug aus dem Stations-Rahmenplan des RMV (StaR*), der im Rahmen der Arbeiten zur Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) erstellt wurde

Das Grundstück des Haltepunkts Watzenborn-Steinberg in Pohlheim liegt im Stadtgebiet von Gießen "Siedlung Petersweiher" und wurde deshalb mit aufgenommen.

2.5 Tarif

Im Stadtgebiet Gießen gilt seit 1995 grundsätzlich der RMV-Verbundtarif.

Die einzelnen A-Tarifgebiete (Großwaben) unterliegen einer weiteren Abstufung und sind nochmals in zusätzliche vierzifferige A-Tarifgebiete (A0-Tarifgebiete) unterteilt. Damit können auch kurze Strecken besser der jeweiligen Preisstufe zugeordnet werden.³³

Der Fahrpreis richtet sich grundsätzlich nach Art und Anzahl der befahrenen Tarifgebiete. Für Fahrten innerhalb eines Tarifgebietes (A0) ist die Preisstufe 1 zu bezahlen. Für Fahrten in ein angrenzendes Tarifgebiet wird die Preisstufe 2 (A0+A0 = A1) verlangt.

Für alle anderen Fahrten innerhalb einer Großwabe gilt die Preisstufe 3; weitergehende Verkehre werden – je nach durchfahrenen Großwaben – mit den Preisstufen 4 bis 6 berechnet. Die Preisstufe 7 deckt tariflich den gesamten RMV-Verbundraum mit Ausnahme der Übergangstarifgebiete ab.

RMV-Preisliste gültig ab 15. Dezember 2013, Preise in Euro brutto

Einzelfahrkarten		Preisstufe							RNN-Übergangs- verkehr
		1	2	3	4	5	6	7 (17 ¹)	
Einzelfahrt	Erwachsene	1,90	2,35	2,90	4,35	7,80	11,20	14,50	6,20
	Erwachsene, mit BahnCard ³					5,85	8,40	10,90	4,65
	Kinder ⁴	1,15	1,40	1,75	2,60	4,70	6,70	8,70	3,70
	Kinder ⁴ , mit BahnCard ³					3,55	5,05	6,55	2,80
Kurzstrecke K1; 1.000 m	Erwachsene								
	Kinder ⁴								
K4; 1.500 m	Erwachsene								
	Kinder ⁴								
K2; 2.000 m <small>auch tarifgrenzüberschreitend</small>	Erwachsene								
	Kinder ⁴								
Einzelzuschlag je Fahrt ⁵	Erwachsene und Kinder ⁴	1,50	1,50	1,50	2,00	3,50	5,00	6,50	3,50

Abb.: RMV-Preisliste Fahrplanjahr 2014, Quelle: www.rmv.de

Die Stadt Gießen wird durch die Tarifwabe 1501 abgedeckt, so dass für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes die Preisstufe 1 zur Anwendung kommt.

Eine Ausnahme bildet die Siedlung Petersweiher. Von hier aus fällt für Fahrten über Watzenborn-Steinberg in andere Bereiche der Stadt der Tarif der Preisstufe 2 an. Für den auf gießener Stadtgebiet befindlichen Bahnhof "Watzenborn-Steinberg" wird weiterhin eine Zuordnung zur Preisstufe 1 angestrebt.

³³ <http://www.rmv.de/coremedia/generator/RMV/Tickets/Tarifgesamtplan>

2.6 Vertrieb

Aufgrund der angestrebten kurzen Fahrzeiten im Stadtbusverkehr erfolgt der Zeitkartenverkauf nicht im Bus, sondern ausschließlich im Kundenzentrum, in Servicestellen im Stadtgebiet bzw. über das Internet.

Die Servicestellen (Vertriebspartner wie z.B. Kiosk, Tabakladen) sind wie folgt verteilt³⁴:

Anzahl Zeitkartenverkaufsstellen	
Gießen (Kernstadt)	8
Gießen-Allendorf	1
Gießen-Kleinlinden	1
Gießen-Rödgen	1
Gießen-Wieseck	1
Heuchelheim	1

Abb.: Anzahl Zeitkartenverkaufsstellen einschl. RMV (Automaten) und VGO

2.7 Investitionen

In den kommenden Jahren sind von der Stadt Gießen folgende Investitionsmaßnahmen (über 100.000 €) geplant:

Bezeichnung der Maßnahme	Kosten in 1000 €	Realisierungsjahr
Neueinrichtung einer DFI-Anlage für die Regional- und Stadtbussteige am neugebauten ZOB	270	2014
Neubau eines Fernbusterminals im Bereich des ehem. Güterbahnhofs	1.500	2018

Abb.: Investitionen – geplante Maßnahmen

Neben diesen beiden Maßnahmen ist der kontinuierliche Ausbau barrierefreier Haltestellen gem. PBefG geplant. Dieser kontinuierliche Ausbau wird als Summe von Maßnahmen an einzelnen Standorten finanzielle Mittel erfordern.

³⁴ Stadt Gießen und Gemeinde Heuchelheim

3 Mängelanalyse

Die auf Basis der Bestandsaufnahme erfolgende Mängelanalyse soll die im heutigen ÖPNV-Angebot bestehenden Defizite aufdecken.

Die Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes bilden die Grundlage für die Definition des Anforderungsprofils und die Ausarbeitung der Angebotskonzeption.

Für die folgenden Merkmale wurden die Mängel im Bestand analysiert:

- Erschließungsqualität
- Verbindungsqualität
 - Taktstruktur
 - Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs
- Haltestellenausstattung
- Betriebssituation

Neben den Analyseergebnissen liefern auch die Stellungnahmen der Anhörungsberechtigten zur 1. Anhörungsrunde wertvolle Hinweise auf im IST-Zustand bestehende Mängel.

Den Abschluss der Mängelanalyse bildet die Bilanzierung des Vorgängerplans. Durch sie wird der Stand der Umsetzung der im derzeit gültigen Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Gießen vorgesehenen Maßnahmen überprüft.

3.1 Erschließungsqualität

Mit dem Merkmal der Erschließungsqualität wird die Erreichbarkeit der Zugangsstellen zum ÖPNV-Netz beschrieben. Die räumliche Erschließung wird dabei mit Hilfe der fußläufigen Einzugsbereiche der Haltestellen untersucht. Diese werden anhand von Radien um die Zugangsstelle dargestellt.

In Abhängigkeit vom Verkehrssystem werden für die Einzugsradien unterschiedliche Werte verwendet, wodurch die unterschiedliche Attraktivität der Systeme Berücksichtigung findet.

- Für die Haltepunkte/Bahnhöfe der SPNV-Linien wurden Radien von 600 Metern zugrunde gelegt.
- Für die Zugangsstellen zum BPNV wurden zwei Kategorien gebildet:
 - Im Bereich der Kernstadt und der Stadtteile wird ein Radius von 400 Metern angesetzt.
 - Um die Bedeutung eines engmaschigen Verkehrsnetzes in der Innenstadt herauszustellen, wurde für diesen Bereich ein Wert von 200 Metern als Einzugsradius der Bushaltestellen verwendet.

Mit Hilfe eines Geografischen Informationssystems wurde eine Karte erstellt, die die definierten Haltestellen-Einzugsbereiche sowie die bestehenden Siedlungsgebiete abbildet. Anhand der Karte erfolgte dann die visuelle Identifizierung nicht erschlossener Siedlungsflächen (Erschließungslücken).

Die Karte liegt dem Nahverkehrsplan als Anlage 3 bei.

Über die Anzahl und Größe der ermittelten Erschließungslücken lässt sich eine Beurteilung der Erschließungsqualität der Universitätsstadt Gießen vornehmen. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Siedlungsflächen der Stadt bis auf kleinere Erschließungsdefizite gut durch das bestehende Liniennetz erschlossen werden.

Der Kernbereich sowie die zentralen Bereiche der Stadtteile Gießens werden durch die Einzugsbereiche der vorhandenen Haltestellen zumeist lückenlos abgedeckt, bestehende Erschließungslücken beschränken sich i.d.R. auf Siedlungsrandlagen.

Das Bestandsnetz weist eine hohe Erschließungsqualität auf; in den wenigen nicht optimal erschlossenen Bereichen sind nur geringe Fahrgastpotentiale zu erwarten. Darüber hinaus bestehen innerhalb einiger Wohngebiete durch u.a. geringe Straßenbreiten keine Voraussetzungen für den Linienbusbetrieb; ebenfalls ist auf eine möglichst geringe Störung der Anwohner zu achten. Einer höheren Erschließungsqualität stehen Qualitätseinbußen durch Fahrzeitverlängerung entgegen. Als Ergebnis der Mängelanalyse lässt sich festhalten, dass kein größerer Handlungsbedarf in Bezug auf eine Verbesserung der Erschließungsqualität besteht.

Maßgebliches Ziel der Nahverkehrsplanung ist es daher, das bestehende hohe Erschließungsniveau auch künftig sicherzustellen, nicht zuletzt durch die Erschließung der in den kommenden Jahren neu entstehenden Wohn- und Gewerbegebiete.

3.2 Verbindungsqualität

Das Merkmal Verbindungsqualität beschreibt die Leichtigkeit und den Komfort des Reisens zwischen den Haltestellen des ÖPNV-Netzes.

Die Qualität der ÖPNV-Verbindungen in der Universitätsstadt Gießen wurde analysiert anhand

- der Taktstruktur und
- der Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs.

3.2.1 Taktstruktur

Die Taktstruktur (Taktfrequenz) der städtischen Linien wurde differenziert nach Verkehrstagen (Montag – Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag) sowie nach Verkehrszeiten analysiert.

Bezüglich der Verkehrszeiten wurde zwischen der Hauptverkehrszeit (HVZ, ca. 5:00 - 8:00 Uhr, 11:30 – 14:00 Uhr und 16:00 – 19:00 Uhr), der Nebenverkehrszeit (NVZ, ca. 8:00 – 11:30 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr) und der Schwachverkehrszeit (SVZ, ca. 19:00 Uhr bis Betriebsschluss) unterschieden.

Bei der Beurteilung der Verbindungsqualität anhand der Taktstruktur ist zu berücksichtigen, dass auf gemeinsam bedienten Abschnitten über die Linien hinweg Taktverdichtungen entstehen, die die Attraktivität auf stark nachgefragten Relationen (z.B. Bahnhof – Marktplatz) erhöhen.

Mit einem Taktraster von 15-, 30- und 60-Minuten-Takten und der Überlagerung der Linien auf den Hauptachsen wird den Gießener Fahrgästen eine attraktive und regelmäßige ÖPNV-Bedienung bei leichter Merkbarkeit der Abfahrtszeiten angeboten.

In den vergangenen Jahren ist eine gestiegene Nachfrage in den Abendstunden zu beobachten. Ursachen dafür sind u.a. veränderte Lebensgewohnheiten, längere Ladenöffnungszeiten und ein erweiterter Hochschulbetrieb. Bei den besonders betroffenen Linienabschnitten sind zukünftig und anlassbezogen ggf. Überprüfungen der Taktstruktur bzw. eine Anpassung erforderlich.

Nahverkehrsplan für die
Universitätsstadt Gießen
Fortschreibung 2014

Liniennummer	Linienverlauf	Richtung	Mo-Fr			Sa			So		
			HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
1	Lützellinden - Rödgen	Rödgen	15	15	30	15	15	30	30	30	30
		Lützellinden	15	15	30	15	15	30	30	30	30
2	Bahnhof - Eichendorffring	Europaviertel	15	15	30	15	15	30	30	30	30
		Bahnhof	15	15	30	15	15	30	30	30	30
2 (Linientaxi)	Graudener Straße - An der Automeile/Versailler Straße	An der Automeile/Versailler Straße	30	60	-	-	-	-	-	-	-
		Graudener Straße	60	60	-	-	-	-	-	-	-
3	Schwarzacker - Berliner Platz - Friedhof	Friedhof	30	30	30	30	30	30	30	30	30
		Schwarzacker	30	30	30	30	30	30	30	30	30
13	Dialysezentrum - Berliner Platz - Friedhof	Friedhof	30	30	-	60	60	-	-	-	-
		Dialysezentrum	30	30	-	60	60	-	-	-	-
5	Bahnhof - Marktplatz - Behördenzentrum - Wieseck	Wieseck	15	15	30	15	20	30	30	30	30
		Bahnhof	15	15	30	15	20	30	30	30	30
15	Bahnhof - Behördenzentrum - Wieseck	Wieseck	30	-	-	-	-	-	-	-	-
		Bahnhof	30	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Berliner Platz - Schiffenberg	Schiffenberg	-	-	-	-	-	-	-	60	-
		Berliner Platz	-	-	-	-	-	-	-	60	-
7	Philosophenwald - Berliner Platz - Ev. Krankenhaus	Ev. Krankenhaus	30	30	60	30	30	60	60	60	60
		Philosophenwald	30	30	60	30	30	60	60	60	60
9	Alfred-Bock-Straße - Berliner Platz - Marktplatz	Marktplatz	60	120	-	120	120	-	-	-	-
		Alfred-Bock-Straße	60	120	-	120	120	-	-	-	-
10	Bahnhof - Rathenaustraße	Rathenaustraße	15	30	-	-	-	-	-	-	-
		Bahnhof	15	30	-	-	-	-	-	-	-
12	Sandfeldschule - Gewerbegebiet West	Gewerbegebiet West	30	30	60	30	30	60	60	60	60
		Sandfeldschule	30	30	60	30	30	60	60	60	60
801	Pistorstraße - Berliner Platz - Launsbach - Wißmar	Wißmar	30	30	60	30	30	60	120	120	120
		Pistorstraße	30	30	60	30	30	60	120	120	120
802	Rathenaustraße - Berliner Platz - Krofdorf-Gleiberg	Krofdorf-Gleiberg	30	30	60	30	30	60	120	120	120
		Rathenaustraße	30	30	60	30	30	60	120	120	120
11	Johanneskirche - Lützellinden - Wetzlar Bahnhof/ZOB	Wetzlar Bahnhof/ZOB	30	30	60	60	60	120	-	(120)	-
		Johanneskirche	30	30	60	60	60	120	-	(120)	-
24	Bahnhof - Heuchelheim - Lahnau - Wetzlar Bahnhof/ZOB	Wetzlar Bahnhof/ZOB	15	30	60	30	30	60	30	60	60
		Bahnhof	15	30	60	30	30	60	30	60	60

Abb.: Taktstruktur städtischer Busverkehr

Die die dargestellte Taktstruktur bezieht sich auf den stark frequentierten Linienabschnitt im Innenstadtbereich. Während der NVZ wird zu den Endpunkten der Linien hin bedarfsangepasst ein 30-Min-Takt angeboten (z.B. Linie 1: Rödgen, Allendorf).

3.2.2 Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofes

Neben der Bedienungshäufigkeit, die im vorangegangenen Kapitel anhand der Taktstruktur dargestellt wurde, spielen auch die Beförderungszeiten als Indikator für die Beurteilung der Verbindungsqualität eine wichtige Rolle.

Dieser Aspekt wurde anhand der Fahrzeiten, die bei Fahrten aus den Stadtteilen in die Innenstadt anfallen, analysiert.

Als Ausgangspunkt für die Auswertung wurden Haltestellen verwendet, die sich im Zentrum der Siedlungsbereiche der Stadtteile befinden (Referenzhaltestellen). Von diesen Referenzhaltestellen aus wurden mit Hilfe der Fahrplanauskunft die Fahrzeiten zu den innerstädtischen Haltestellen

- Marktplatz,
- Berliner Platz,
- Bahnhof und
- Oswaldsgarten

ermittelt.

Mit erfasst wurde auch die Zahl der Umstiege, die für die Bewältigung der jeweiligen Relation in Kauf genommen werden müssen.

Im Ergebnis weisen die Fahrzeiten eine Bandbreite von ca. 15 bis ca. 30 Minuten auf, Fahrzeiten über 30 Minuten finden sich nur vereinzelt.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs ist in den meisten Fällen auch ohne Umstieg bzw. mit einmaligem Umstieg sichergestellt³⁵.

³⁵ Mit Ausnahme von Schiffenberg. Hier sind in ungünstigen Fällen zwei Umstiege erforderlich.

Nahverkehrsplan für die
Universitätsstadt Gießen
Fortschreibung 2014

Start		bedienende Linien	Ziel im Kern	ÖPNV	
Stadtteil	Referenzhaltestelle			Fahrzeit in min (Mo-Fr)	Umstiege
Wieseck	Albert-Osswald-Platz	5 15 GI-25	Marktplatz	18	0
			Berliner Platz	19	0
			Bahnhof	30	0
			Oswaldsgarten	18-23	1
	Lichtenauer Weg	51 520	Marktplatz	16	1
			Berliner Platz	13	0
			Bahnhof	25	0
			Oswaldsgarten	18-21	1
Rödgen	Friedhof/ Troher Straße	GI-25 GI-26	Marktplatz	31	1
			Berliner Platz	29	0
			Bahnhof	20	1
			Oswaldsgarten	33	1
	Helgenstock	1	Marktplatz	23	1
			Berliner Platz	15	0
			Bahnhof	25, 31	0
			Oswaldsgarten	25	1
Schiffenberg	Abzweig Schiffenberg	372 375 (377)	Marktplatz	34	2
			Berliner Platz	29	1
			Bahnhof	36	1
			Oswaldsgarten	30	2
Kleinlinden	Wetzlarer Straße	1, 11 310 378 379	Marktplatz	15	1
			Berliner Platz	11, 16	0
			Bahnhof	15	0
			Oswaldsgarten	19	1
Allendorf	Triebstraße	1	Marktplatz	23	1
			Berliner Platz	24	0
			Bahnhof	25	0
			Oswaldsgarten	27	1
	Backhaus	11*	Marktplatz	28	1
			Berliner Platz	22	0
			Bahnhof	26	0
			Oswaldsgarten	30	1
Lützellinden	Lindenstraße	1 11*	Marktplatz	24	1
			Berliner Platz	18, 20	0
			Bahnhof	22	0
			Oswaldsgarten	26	1

* Ab Dezember 2014 bedient die Linie 11 nicht mehr die Stadtteile Allendorf und Lützellinden

Abb.: Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs

3.3 Haltestellenausstattung

In der Stadt Gießen werden 278 Haltestellen (Hin- und Rückrichtung) im Linienbusbetrieb angefahren; weitere 5 Haltestellen dienen vorwiegend dem Schulbus- und Einsatzwagenverkehr, d.h. sie werden nur mit wenigen Fahrten zu spezifischen Verkehrsspitzen bedient.

Von diesen 278 Haltestellen sind 121 mit einem Wartehäuschen (Fahrgastunterstand) ausgestattet und verfügen zumeist über eine Infovitrine, Sitzmöglichkeit sowie über Beleuchtung.

Nicht mit Fahrgastunterständen ausgestattet sind vor allem Haltestellen in gering frequentierten Randlagen und typische Ausstiegshaltestellen. Darüber hinaus gibt es im Stadtgebiet auch einzelne stark frequentierte Haltestellen, an denen die Errichtung eines Wetterschutzes aus baulichen Gründen, fehlenden baulichen Voraussetzungen bzw. beengten Platzverhältnissen (schmale Fußwege, unmittelbar angrenzende Bebauung) nicht möglich ist.

Eine Sitzbank ist bei insgesamt 162 Haltestellen vorhanden (überwiegend überdacht bzw. im Fahrgastunterstand).

Zur Anpassung an die Anforderungen der Barrierefreiheit sind bereits 113 der Haltestellen mit einem "Kasseler Bord" ausgestattet.

3.4 Betriebssituation

Die nachfolgende Tabelle liefert einen Überblick über die Durchschnittsgeschwindigkeiten der Gießener Stadtbusse gemäß Fahrplan:

Linie	von	nach	durchschnittl. Geschwindigkeit
			km/Std
1	Lützellinden	Rödgen	22,3
	Rödgen	Lützellinden	23,7
2	Bahnhof	Eichendorffring	13,7
	Eichendorffring	Bahnhof	14,3
3	Schwarzacker	Friedhof	15,1
	Friedhof	Schwarzacker	13,7
13	Dialysezentrum	Friedhof	14,9
	Friedhof	Dialysezentrum	14,5
5	Bahnhof	Greizer Str	16,4
	Greizer Str.	Bahnhof	15,7
15	Bahnhof	Greizer Str	18,6
	Greizer Str.	Bahnhof	16,0
6	Berliner Platz	Schiffenberg (So)	32,1
	Schiffenberg	Berliner Platz (So)	29,2
7	Philosophenwald	Ev. Krankenhaus	16,8
	Ev. Krankenhaus	Philosophenwald	17,6
10	Rathenaustr.	Bahnhof	13,8
	Bahnhof	Rathenaustr.	12,7
12	Sandfeld	Friedrich-List-Str.	18,5
	Friedrich-List-Str.	Sandfeld	16,3
800	Berliner Platz	Krofdorf Am Wingert	29,5
	Krofdorf Am Wingert	Berl.Pl./Rathenaustr.	27,8
801	Pistorstr.	Wißmar A.d. Heide	21,6
	Wißmar A.d.Heide	Pistorstr.	23,6
802	Rathenaustr.	Krofdorf Am Wingert	17,7
	Krofdorf Am Wingert	Rathenaustr.	20,1
9	Marktplatz	Alfred-Bock-Str.	19,2
	Alfred-Bock-Str.	Marktplatz	21,9

Abb.: Durchschnittsgeschwindigkeiten der Gießener Stadtbusse (Grundlage: Fahrplan 2013)

Verglichen mit entsprechenden Richtwerten für städtische Bussysteme³⁶ liegen die angegebenen Durchschnittswerte im mittleren Bereich.

Vergleichsweise hohe Werte ergeben sich naturgemäß für die Linien, die längere Streckenabschnitte außerhalb der Innenstadt aufweisen sowie für Linien, die (überwiegend) während der Schwachverkehrszeiten (Wochenende, Spätverkehr) betrieben werden.

³⁶ Z.B. FGSV (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, S. 10

Als Reaktion auf die in den Spitzenzeiten z.T. drohenden Kapazitätsengpässe wird über den Einsatz geeigneter Fahrzeuggrößen hinaus der Regelfahrplan durch Verstärkungsfahrten ergänzt. Insbesondere in der Zeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr, aber auch gegen 13:00 Uhr wird durch eine Reihe zusätzlicher Kurse das Kapazitätsangebot ergänzt.

Mit Blick auf die Einhaltung der Fahrpläne sorgen z.T. sehr langen Schließzeiten der Bahnübergänge im Stadtgebiet für Probleme. Hier ist insbesondere der Bahnübergang an der Frankfurter Straße zu benennen.

Für Behinderungen im Betrieb sorgen regelmäßig auch falsch abgestellte Pkw.

Mit dem Ziel der verbesserten Fahrplaneinhaltung und der Verkürzung der Reisezeiten sind bei weiteren Überlegungen für eine Optimierung der Linienführung insbesondere in den Bereichen Rathenaustraße, Wieseck und in der Südstadt (Linien 3/13) die Schwerpunkte zu setzen.

3.5 Stellungnahmen der 1. und 2. Anhörungsrunde

Im Rahmen der Anhörungsrunden wurde den Anhörungsberechtigten (gem. PBefG) sowie darüber hinaus auch interessierten Dritten und der Öffentlichkeit die Möglichkeit geboten, Hinweise zu Defiziten im Bestandssystem sowie Anregungen für künftige Standards und Maßnahmen abzugeben. Für die 2. Anhörungsrunde wurde für die Beteiligung der Öffentlichkeit ein Internetportal eingerichtet; knapp 100 Bürgerinnen und Bürger haben auf diesem Weg an der Anhörungsrunde beteiligt.

Diese Hinweise bildeten eine wichtige Ergänzung der im Rahmen der Mängelanalyse durchgeführten Analysen und flossen mitsamt den Analyseergebnissen in die weiteren Arbeiten am NVP ein.

Insgesamt konnten bei der Fortschreibung des NVP aus der 1. Anhörungsrunde Anregungen und Hinweise zu knapp 100 Einzelpunkten Berücksichtigung finden.

Bei der 2. Anhörungsrunde wurden von den anhörungsberechtigten Stellen insgesamt 184 Einzelanregungen vorgebracht, von Bürgerinnen und Bürgern (einschl. Internet) gingen 128 Einzelanregungen ein. Weitere Stellungnahmen wurden von den Ortsbeiräten bzw. einzelnen Fraktionen abgegeben.

3.6 Bilanzierung des Vorgängerplans

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans bildet die Bilanzierung des Vorgängerplans eine wichtige Grundlage für die Bewertung und die Erarbeitung der künftigen Konzeption.

Bei der Bilanzierung galt es festzustellen, in welchem Maße die im Anforderungsprofil sowie in der Angebotskonzeption des derzeit gültigen NVP aus dem Jahr 2005 festgelegten Vorgaben und Maßnahmen bis zum Zeitpunkt der Analyse umgesetzt werden konnten.

Die Bilanzierung beschränkt sich dabei jedoch nicht nur auf eine Feststellung des Standes der Umsetzung bisheriger Maßnahmen. Für den Fall einer (noch) nicht erfolgten Umsetzung ist nach Möglichkeit auch zu analysieren, woran die Umsetzung (bislang) gescheitert ist.

Zudem soll im Zuge der Bilanzierung auch bewertet werden, ob die Realisierung einer noch nicht (vollständig) umgesetzten Maßnahme weiterhin verfolgt und damit Teil der Angebotskonzeption des neu überarbeiteten Nahverkehrsplanes sein sollte, oder ob veränderte Rahmenbedingungen eine Abkehr von den ursprünglichen Planungen ratsam erscheinen lassen.

Als Ergebnis des Soll-Ist-Abgleichs zwischen den Planungen des NVP 2005 und der Bestandssituation zeigt die Bilanzierung einen hohen Umsetzungsgrad des Vorgängerplanes. Zahlreiche Maßnahmen konnten bereits realisiert werden, andere sind zumindest in Teilen umgesetzt worden oder sollen mit veränderter Konzeption weiterverfolgt werden.

Die Liniennetzstruktur mit festen Linienbändern und das Fahrplankonzept bieten eine einfache Orientierung für die Benutzer; sie haben sich bewährt und sind gut auf die Gesamtnachfrage in Gießen abgestimmt. Innerhalb dieses Rahmens kann ebenso auf spezifische Veränderungen der Nachfrageverteilung mit betrieblichen Anpassungen reagiert werden. Dazu sind z.B. die Kapazitätserweiterungen auf einzelnen Linien während der Spitzenzeiten zu rechnen.

Die zentralen Haltestellen in der Innenstadt – Marktplatz und Berliner Platz – sind als zentrale Umsteigehaltestellen fertig gestellt; ebenfalls neu gestaltet und für den Busverkehr neu konzipiert wurde der Bahnhofsvorplatz.

Das Busbeschleunigungsprogramm konnte in den vergangenen Jahren weiter ausgebaut werden und bildet eine wichtige Komponente für den fahrplangerechten Busbetrieb.

Im Betrieb der als "Schnellbus" eingerichteten Linie 15 (Bahnhof – Wieseck) bleibt die tatsächliche Auslastung hinter der Erwartung zurück. Deshalb wird diese Linie zugunsten einer Verstärkung der Linie 5 wieder aufgegeben.

Die Ergebnisse der Bilanzierung des Vorgängerplanes wurden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt und sind insbesondere in die Ausarbeitung der Angebotskonzeption eingeflossen.

4 Anforderungsprofil

Mit dem Anforderungsprofil eines Nahverkehrsplanes legt die politische Ebene des Aufgabenträgers die gewünschte ÖPNV-Struktur als Soll-Zustand nach Art und Umfang fest.³⁷

Auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Mängelanalyse basierend, werden im Rahmen dieses Arbeitsschrittes die allgemeinen qualitativen und quantitativen Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Struktur in der Universitätsstadt Gießen festgelegt. Diese Festlegung erfolgt über die Definition von Mindeststandards (Mindestanforderungen).

Grundsätzlich sind diese Anforderungen auf das Gebiet des Aufgabenträgers "Universitätsstadt Gießen" ausgerichtet. Damit sind neben dem "Stadtbusbetrieb" ebenfalls die in der Zuständigkeit anderer bzw. benachbarter Aufgabenträger, die Regionalen Buslinien und der Schienenverkehr in die Betrachtung einbezogen. Planungs- und Handlungsschwerpunkt bildet der Stadtbusbetrieb, da dieses große Segment den Hauptbestandteil der städtischen Verantwortung bildet.

Die definierten Standards finden als Grundlage für die Entwicklung der Angebotskonzeption, d.h. für die Ableitung von Maßnahmen, Verwendung.

Neben grundlegenden Anforderungen an die Gestaltung des Liniennetzes gibt das Anforderungsprofil folgende Standards vor:

- Anforderungen an die Erschließungsqualität
- Anforderungen an die Verbindungsqualität
- Anforderungen an die Fahrzeuge
- Anforderungen an das Fahrpersonal
- Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen
- Anforderungen an die Bereiche Tarif, Marketing und Vertrieb
- Anforderungen an Sicherheit und Qualität

³⁷ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

4.1 Grundlegende Anforderungen – Liniennetz

Die Anforderungen an das durch die Stadtbusse zu gewährleistende Busnetz werden durch folgende Leitgedanken geprägt:

- Die Buslinien sollen über ein festes Linienband ohne Abweichungen verfügen, damit das Angebot für die Benutzer auf den ersten Blick klar erkennbar und eine hohe Orientierungssicherheit gewährleistet ist.
- Eine identische Wegstrecke für beide Fahrtrichtungen ist anzustreben.
- Das Liniennetz ist unter Beibehaltung dieser Grundprinzipien bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Die künftige Führung der Linien wird an der räumlichen Situation, der Nachfragesituation und der Wirtschaftlichkeit des Betriebs orientiert.
- Der Regionalverkehr ist in das Gesamtnetz einzubinden.
- Jede Fahrtbeziehung hat so direkt wie möglich zu erfolgen. Alle Fahrtziele innerhalb der Stadt sollen mit maximal einmaligem Umsteigen zu erreichen sein.

4.2 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Das Liniennetz der Gießener Stadtbusse verfügt – wie in der Mängelanalyse festgestellt – über eine hohe Erschließungswirkung. Die damit verbundene Haltestellendichte erlaubt einen komfortablen Zugang zum ÖPNV, wirkt sich aber auch nachteilig auf die Beförderungsgeschwindigkeit aus.

Die optimale Beförderungsgeschwindigkeit und der Umfang der Flächenerschließung sollen ausgewogen weiterentwickelt werden.

Für die Entwicklung der Erschließungsqualität sind folgende Grundsätze maßgeblich:

- Es ist auch weiterhin ein hohes Niveau der Flächenerschließung beizubehalten.
- Anzahl und Lage von Haltestellen sind unter den Gesichtspunkten einer ausreichenden Flächenerschließung, dem Bedarf der Fahrgäste, einer angemessenen Reisezeit und einer möglichst wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung zu bestimmen.
- Als Orientierungswerte für die Beurteilung der Erschließungsqualität können herangezogen werden:
 - **600 Meter um Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV,**
 - **400 Meter um Haltestellen des BPNV in der Kernstadt und in den Stadtteilen,**
 - **200 Meter um Haltestellen des BPNV im Bereich der Innenstadt.**

4.3 Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität

Die Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität werden definiert über

- den Bedienungszeitraum,
- die Bedienungshäufigkeit (Taktfolge),
- die Erreichbarkeit zentraler Ziele und
- die Verknüpfung zwischen Verkehrsmitteln des ÖPNV, Anschlusssicherung.

4.3.1 Bedienungszeitraum

Der Bedienungszeitraum (Betriebszeit städtischer Busse) sollte sich über den gesamten Betriebstag erstrecken. Innerhalb der festgelegten Betriebszeiten ist eine ÖPNV-Bedienung zu gewährleisten.

Die Definition der Betriebszeiten erfolgt in Abhängigkeit von Betriebstagen (Montag – Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag) und Verkehrszeiten. In Bezug auf die Verkehrszeiten wird differenziert zwischen Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ).

Entsprechend dieser Differenzierung wird als Rahmen für den Bedienungszeitraum gefordert:

Verkehrszeit	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
Hauptverkehrszeit (HVZ)	1. HVZ: 05:00 - 08:00 Uhr 2. HVZ: 11:30 - 14:00 Uhr 3. HVZ: 16:00 - 19:00 Uhr	---	---
Nebenverkehrszeit (NVZ)	1. NVZ: 08:00 - 11:30 Uhr 2. NVZ: 14:00 - 16:00 Uhr	NVZ: 10:00 - 18:00 Uhr	---
Schwachverkehrszeit (SVZ)	19:00 - 24:00 Uhr	1. SVZ: 05:00 - 10:00 Uhr 2. SVZ: 18:00 - 24:00 Uhr	ganztags
Nachtbetrieb	---	00:00 - 05:00 Uhr	00:00 - 05:00 Uhr

Abb.: Bedienungszeitraum

Kürzungen von Linienwegen mit entsprechend vorzeitiger Bedienungseinstellung an einzelnen Haltestellen sind bei nachlassender Nachfrage nach Ende der Geschäftszeiten, z.B. von/nach peripher gelegenen Gewerbegebieten, sinnvoll und werden im Zuge der Angebotskonzeption überprüft. Zu berücksichtigen sind auch die Bedienzeiträume der auf einigen Streckenabschnitten parallel verkehrenden Regionallinien.

Darüber hinaus sind an speziellen Tagen (z.B. Heiligabend, Sylvester) bzw. zu besonderen Anlässen (z.B. Stadtfest) bedarfsangepasste Sonderfahrpläne vorzusehen.

Außerhalb der Betriebszeiten sowie für individuelle Fahrtstrecken und spezielle Komfortbedürfnisse bietet der Taxen- und Mietwagenbetrieb ein entsprechend ergänzendes Angebot.

4.3.2 Bedienungshäufigkeit (Taktfolge)

Zur Gewährleistung einer attraktiven und regelmäßigen ÖPNV-Bedienung und zur Sicherung der Anschlüsse beim Umsteigen ist auf allen ÖPNV-Linien im Stadtgebiet ein Taktfahrplan anzubieten.

Eine durch die Taktfolge ausgedrückte Aufteilung des Betriebstages entsprechend den definierten Verkehrszeiten (vgl. Kapitel 4.3.1) ist im Hinblick auf die variierende Nachfrage wirtschaftlich sinnvoll. Für den Benutzer wiederum ergibt sich daraus ein einfaches Bedienungsmuster, dessen Merkmalsbarkeit gewährleistet ist.

Gerade vor dem Hintergrund der Benutzerfreundlichkeit ist von der Einführung weiterer zielgruppenspezifischer Angebote abzusehen.

Zusätzlich zu den Verkehrszeiten wird für die Festlegung der Bedienungshäufigkeit (Anzahl der Fahrten/Stunde) bzw. der Taktfolge zwischen Hauptrelationen und Nebenrelationen unterschieden. Auf dieser Basis wird als Mindeststandard für die Bedienungshäufigkeit des ÖPNV definiert:

Mindeststandard für die Bedienungshäufigkeit in Fahrten pro Stunde (Taktzeit)			
Relation	HVZ	NVZ	SVZ
Hauptrelation	4 Fahrten/h (alle 15 min)	4 Fahrten/h (alle 15 min)	2 Fahrten/h (alle 30 min)
Nebenrelation	2 Fahrten/h (alle 30 min)	2 Fahrten/h (alle 30 min)	1 Fahrt/h (alle 60 min)

Abb.: Mindeststandard für die Bedienungshäufigkeit

Die Unterscheidung in Haupt- und Nebenrelationen ist entsprechend spezieller Streckenabschnitte getroffen und damit nicht auf einzelne Buslinien zu beziehen. Damit können die jeweiligen Linien im Innenstadtbereich auch als Hauptrelation definiert werden, die peripheren Äste als Nebenrelation.

Die geforderte Bedienungshäufigkeit kann abschnittsweise auch durch eine abgestimmte Überlagerung mehrerer Linien mit jeweils längeren Taktzeiten erreicht werden.

In den Bereichen, in denen sich die Linien überlagern, sind die Taktzeiten, soweit möglich, aufeinander abzustimmen.

4.3.3 Erreichbarkeit zentraler Ziele

Neben der Verbindungshäufigkeit ist auch die Erreichbarkeit wichtiger Punkte im Stadtgebiet von Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Zeit, die Kunden für die Fahrt aus den Stadtteilen in den Innenstadtbereich (z.B. zu den Haltestellen Marktplatz, Berliner Platz oder Oswaldsgarten – vgl. Kapitel 3.2.2) sowie zum Bahnhof benötigen, ein Indikator für die Angebotsqualität.

Als Vorgabe für die Bedienungsqualität ist anzustreben, dass eine Erreichbarkeit der zentralen innerstädtischen Ziele aus den Stadtteilen innerhalb von maximal 30 Minuten sichergestellt wird.

4.3.4 Verknüpfung zwischen Verkehrsmitteln des ÖPNV, Anschlusssicherung

Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen untereinander zeitlich gut verknüpft sein. Im Stadtgebiet werden folgende zentrale Verknüpfungspunkte festgelegt:

- Marktplatz, Berliner Platz / Behördenzentrum
- Bahnhof, Oswaldsgarten, Licher Straße, Erdkauter Weg

Darüber hinaus bestehen weitere Verknüpfungen der Buslinien u.a. an den Haltestellen Liebigstraße, Schützenstraße, Bernhardtstraße, die eine besondere Abstimmung der Einzelfahrpläne erfordern.

An wichtigen Verknüpfungshaltestellen des ÖPNV sind die Anschlusszeiten mindestens in Lastrichtung fahrplantechnisch so abzustimmen, dass für den Fahrgast kurze Umsteigewartezeiten entstehen. Festlegungen von Anschlussbeziehungen mit Anschlusssicherung sollten jedoch nicht zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Reisezeit führen.

Für die Bewertung der Anschlusszeiten (ohne die Fußwegzeiten) können folgende Richtwerte herangezogen werden, wobei die Bewertung „Gut“ anzustreben ist:

Anschlusszeit (Umsteigewartezeit*) an Umsteigepunkten

Gut	bis 15 Minuten
Akzeptabel	bis 30 Minuten

* = reine Wartezeit, ohne erforderliche Gehzeit zwischen Haltepunkten

Geringere Anschlusszeiten können im störungsanfälligen Stadtverkehr u.U. nicht eingehalten werden und sollten nicht als Richtwert erklärt werden.

Nahverkehrsplan für die
Universitätsstadt Gießen
Fortschreibung 2014

Durch geeignete Kommunikationsmittel zwischen den Fahrzeugen im Stadtbusverkehr ist der Anschluss in den Schwachverkehrszeiten auch bei Verspätungen zu gewährleisten.

4.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

Steigende Qualität und Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV führen i.d.R. zu höheren Fahrgastzahlen und steigenden Einnahmen.

Für die Angebotsqualität der eingesetzten Fahrzeuge ist deshalb die Ausstattung von herausragender Bedeutung, ohne die Wirtschaftlichkeit aus dem Blick zu verlieren.

4.4.1 Mindeststandards für Busse

Die Fahrzeuge haben zeitgemäß, komfortabel und sauber zu sein. Darüber hinaus ist folgende Mindestausstattung zu gewährleisten:

Fahrgastinformation

- Einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel durch Vollmatrixanzeige
 - Fahrzeugfront und -seite in Fahrtrichtung rechts: Fahrtziel und Linienbezeichnung
 - Fahrzeugheck und Fahrzeugseite in Fahrtrichtung links: Linienbezeichnung
- Informationen zum Liniennetzplan, zum Linienverlauf und Tarifinformation
- Haltestellenansagen und Haltestelleninnenanzeigen möglichst als Monitor mit Darstellung der kommenden Haltestellen (in Gelenkbussen zwei Haltestelleninnenanzeigen)
- Empfehlung zur Barrierefreiheit: Fahrzeuge vorbereiten für Außenlautsprecher zur Information wartender sehbehinderter Fahrgäste an ausgewählten Haltestellen.

Einstiegs- und Innenraumkomfort

- mindestens 30 Sitzplätze (Schalensitze mit Stoffsitzkissen) je Bus
- Fahrzeugausstattung mit mindestens 3 Türen
- Ausstattung mit Standardsitzen und Haltewunsch Tastern für mobilitätseingeschränkte Personen (aus Sitzposition erreichbar)
- Türöffner-Taste jeweils rechts und links an den Ausstiegstüren montieren
- Haltewunsch- und Türöffner-Tasten jeweils in Form und Farbe vereinheitlichen
- Anforderungen an Barrierefreiheit bei Neufahrzeugbeschaffung erfüllen
- Gefahrenstellen sind durch starke optische Kontraste hervorzuheben
- Mehrzweckflächen (für Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten)
- Fensterflächen und Türen dürfen maximal zu einem Drittel mit Werbung beklebt sein; die Durchsicht für Fahrgäste muss möglich bleiben. Die Fahrzeugfront ist frei von Werbung zu halten
- Absenkbarkeit der Busse zur Einstiegseite

- Sicherheit: ausreichende Innenbeleuchtung, Videoüberwachung bzw. Aufzeichnung empfohlen

Qualität der Fahrzeuge

- das Durchschnittsalter der Fahrzeuge im Stadtbus-Regelverkehr darf maximal 5 Jahre betragen, das Höchstalter bei gutem Erscheinungsbild max. 15 Jahre
- Ausführung der Fahrzeuge als Niederflur-Busse mit einem podestlosen Boden bis zur 3. Tür
- alle Türen sind in Doppelbreite auszuführen (2 Türflügel, 1250mm), ohne Haarnadel
- Ausstattung mit ausklappbarer Rampe als Einstiegshilfe
- bei mindestens 70 % der Bestandsfahrzeuge und bei allen Neubeschaffungen von Fahrzeugen gilt: Ausstattung mit Vollklimatisierung und getönten Seitenscheiben
- Außengestaltung: Fahrzeugfarbe und Embleme sollen dem RMV-Farb- und Gestaltungsschema (RMV-Logo) angepasst sein,
- Fahrzeugsicherheit, Winterausrüstung, elektronische Stabilitätskontrolle, Brandschutz/Brandmeldeanlage auf aktuellem technischen Standard empfohlen.

4.4.2 Umweltstandards

Zusätzlich zu den bereits beschriebenen Anforderungen an die in der Universitätsstadt Gießen zum Einsatz kommenden Busse müssen diese die vorgeschriebenen Umweltstandards erfüllen.

Die Standards werden in Abhängigkeit vom Baujahr bzw. der Inbetriebnahme beim ausführenden Verkehrsunternehmen festgelegt. Es gilt für die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge:

- bei Fahrzeugbeschaffung ab 2014 sind vorzusehen:
 - Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte gemäß Verordnung der Europäischen Union in der jeweils gültigen Norm(EURO VI)
 - Verbrennungsmotoren mit Erdgas als Kraftstoff oder Elektroantrieb bzw. Hybridfahrzeug
 - Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach der aktuellen Bundesimmissionschutzverordnung bzw. des jeweils gültigen Lärmaktionsplans
- ausschließlicher Einsatz von Fahrzeugen im Regelverkehr, deren Schadstoffgrenzwerte mindestens der EEV-Norm entsprechen (s.o.)
- Fahrzeuge im Ersatzverkehr bzw. Verstärkerfahrzeuge dürfen für einen Übergangszeitraum bis 2019 von dieser Vorgabe abweichen, wenn sie 2013 bereits im Bestand des Unternehmens waren; sie müssen aber mindestens die Euro III Norm erfüllen

- Fahrzeuge mit Erstzulassung ab 2005 müssen der EU-Richtlinie 2001/85/EG „Klasse 1“ entsprechen

Zusätzlich zu den aufgezählten fahrzeugseitigen Anforderungen hat die Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals hinsichtlich umweltfreundlicher Fahrweise mit dem Ziel der Lärm- und Abgasreduktion zu erfolgen.

4.5 Anforderungen an das Fahrpersonal

Ein kompetentes und serviceorientiertes Handeln durch das Fahrpersonal ist sicherzustellen.

Dies ist zu gewährleisten durch:

- flüssiges Beherrschen der deutschen Sprache - einschließlich des einschlägigen Wortvokabulars- durch das Fahr- und Servicepersonal, Grundkenntnisse der englischen Sprache empfohlen
- Kenntnis der Bestimmungen der Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen (DF Bus) durch das Fahrpersonal
- Schulungen hinsichtlich Kundenfreundlichkeit, Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service (Netz- und Tarifkenntnisse)
- Schaffung der technischen Voraussetzungen und Unterstützung der Bereitschaft zur Verständigung der Fahrer untereinander (z.B. Anschlusssicherung bei Verspätungen)
- Schulung des Fahrpersonals zu den Themen Fahrgastsicherheit, Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und Konfliktbewältigung

Das Fahrpersonal muss ein ordentliches und gepflegtes Erscheinungsbild aufweisen. Um einheitliches Erscheinungsbild sicher zu stellen, haben alle Busfahrerinnen und Busfahrer eine einheitliche Dienstkleidung zu tragen.

4.6 Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen

4.6.1 Grundsätzliche Anforderungen an die Ausgestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV

Stationen und Haltestellen sind für den Fahrgast das „Eingangstor“ zum öffentlichen Personennahverkehr. Ihre Ausgestaltung hat daher auch einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV.

Neben den Anforderungen, die sich aus den gesetzlichen Vorgaben des PBefG zum Ausbau der Barrierefreiheit bis 2022 ergeben, sind weitere Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen mit dem Ziel zu stellen, die Qualität des Gesamtsystems ÖPNV zu verbessern und so die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Grundsätzlich gilt es, bei der Ausgestaltung von Stationen und Haltestellen folgende Punkte zu beachten³⁸:

- Erreichbarkeit und Verknüpfung,
- funktionale und ansprechende Gestaltung,
- Sicherheit und Sauberkeit,
- Information und Kommunikation,
- Service und Betreuung,
- Umfeld der Haltestelle.

Bei der Definition spezifischerer Vorgaben erfolgt, vor dem Hintergrund der Zuständigkeiten, eine Beschränkung auf den Bereich der Bushaltestellen. Die nachfolgenden Anforderungen an Bahnhaltstellen sind nachrichtlich.

4.6.2 Anforderungen und Empfehlungen an eine Verkehrsstation im SPNV

Für die Verkehrsstationen, d.h. die Zugangsstellen zum SPNV, sollen an dieser Stelle die durch den zuständigen regionalen Aufgabenträger RMV in der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes³⁹ formulierten Anforderungen und Empfehlungen dokumentiert werden:

³⁸ Stationsentwicklungsplan STEP, 1996, S. 14; Gestaltungsrichtlinien des RMV

³⁹ RNVP-Gesamtbericht (Beschlussfassung), S. 107

Verkehrsstation	Mindestausstattung	Empfehlung
Bahnsteig	Bahnsteigkante, rutschfester Belag, (taktiles Leitsystem bei Neuerrichtung), Beleuchtung	freihalten, Übersichtlichkeit gewährleisten, keine Versteckecken
Sitzmöglichkeiten	ausreichende Anzahl an Sitzplätzen	vandalismussicher ausführen, dennoch gerne aus Holz
Witterungsschutz	Fahrgastwarte-halle mit seitlichen, transparenten Wänden, wenn sinnvoll transparente Rückseite	Punktemuster des RMV, abgestimmt mit Behinderten- und Vogelschutzverbänden
	Überdachung	geschlossene Dachflächen (Sonnenschutz, saubere Untersicht auch bei Bremsstaub/Laub)
	ausreichende Größe	auch Stehflächen zum Beispiel für Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer
		Beleuchtung, Warten bei Dunkelheit ist dann angenehmer
Abfalleimer	vandalismussicher ausführen	außerhalb der Fahrgastwarte-halle (nicht in der Nähe der Sitzplätze (Geruchsbelästigung, Wespen, verschmutzter Bodenbelag))
Bahnho-fsuhr	klassische DB-Uhr	
bahnseitige Beschilderung	Stationsnamensschild, Gleisbezeichnung, Richtungsschilder, Sicherheitshinweise	
übergeordnete Wegeleitung		Hinweise zu ZOB, örtlichen Zielen
Fahrgastinformation (statisch)	Fahrgastinformationsvitrine mit Tarif- und Vertriebsinformation, Schienennetzplan, Fahrplan der abfahrenden Züge	Liniennetzplan der lokalen und regionalen Busangebote, wenn vorhanden Info zur flexiblen Bedienungsform, Intermodalplan
Fahrgastinformation (dynamisch)	Lautsprecheransagen (bei durchfahrenden Zügen), Vorlesen der Verspätung auf Anforderung, Zwei-Sinne-Prinzip	Abrufen der IST-Abfahrtszeiten über mobile Endgeräte
	Dynamische Schriftanzeiger	akustische Abrufmöglichkeit der Information
Fahrkartenautomat	gemeinsamer DB-/Verbundautomat	elektronisches Fahrgeldmanagement (in Planung)

Abb.: Anforderungen und Empfehlungen an eine Verkehrsstation im SPNV; Quelle: RNVP-Gesamtbericht (Be-schlussfassung)

4.6.3 Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen

Bei der Haltestellengestaltung erhalten die Verkehrssicherheit, insbesondere die Schulwegsicherung, die mobilitätsgerechte Gestaltung und der Wetterschutz, besondere Beachtung.

Die Haltestellen sind einheitlich, gemäß dem vorhandenen bzw. von der Stadt Gießen vorgegebenen Standard zu gestalten (Wiedererkennungswert, z.B. durch einheitliche Farben, Pflasterung, Möblierung, Logos). Bei der Ausgestaltung ist das Haltestellenkonzept des Rhein-Main-Verkehrsverbundes grundsätzlich zu berücksichtigen. Ebenso sind die Haltestellen funktional, sicher und benutzerfreundlich einzurichten bzw. auszustatten. Dazu gehört u.a. - sofern Beleuchtung vorhanden ist - die entsprechende Ausleuchtung des Aushangfahrplans.

Die Ausstattung der Haltestelle ist jedoch von ihrer Bedeutung im Netz abhängig. Die Standards für Haltestellen sollen daher in Abhängigkeit von Bedienungshäufigkeit, Fahrgastaufkommen und Verknüpfungsfunktion definiert werden.

Bei der Umsetzung der Anforderungen sind neben der Anzahl der Fahrgäste (Einstiege) ebenso die speziellen örtlichen Gegebenheiten (z.B. verfügbare Gehwegbreiten, Straßenkrümmung, besondere Nutzergruppen, Gefährdungspotentiale durch/für andere Verkehrsteilnehmer) zu berücksichtigen.

Der Anteil barrierefrei ausgebauter Haltestellen soll gesteigert werden. Gemäß PBefG sollen alle Haltestellen des ÖPNV bis 01.01.2022 barrierefrei sein. Diese Anforderungen an die Barrierefreiheit sollen bei Umbau und Neubau von Haltestellen berücksichtigt werden.

Folgende Haltestellenkategorien werden unterschieden:

- **Kategorie A:** wichtige Umsteigehaltestellen
(Verknüpfungspunkte im Busliniennetz: Berliner Platz, Marktplatz;
Verknüpfungspunkte zwischen SPNV- und Busliniennetz: Bahnhof,
Oswaldsgarten, Licher Straße, Erdkauter Weg)
- **Kategorie B:** Standardhaltestellen innerhalb bebauter Gebiete
- **Kategorie C:** Standardhaltestellen außerhalb bebauter Gebiete

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
Aufenthaltskomfort			
Wartefläche komplett befestigt	X	X	(X)
barrierefreier Zugang: Hochborde (bei Umbau/Neubau)	X	X	(X)
barrierefreier Zugang: taktile Leitelemente (ausgewählte Bushaltestellen)	X	(X)	(X)
Beleuchtung (Minimum Straßenlaterne)	X	X	(X)
(x) = anzustreben bzw. bei Bedarf * = nur Richtungshaltestellen, die überwiegend oder ausschließlich dem Einstieg dienen			

Abb.: Haltestellenausstattung in Verantwortung der Stadt Gießen

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
Aufenthaltskomfort			
Wetterschutzeinrichtung (mindestens Überdachung)	X	X*	(X)
Sitzgelegenheit	X	X*	(X)
Abfalbehälter	X	X	(X)
Grundausrüstung			
Haltestellenschild nach StVO	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen und/oder Verbund	X	X	X
Linien- und Fahrplaninformation			
Liniennummer	X	X	X
Fahrtziel (Endhaltestelle)	X	X	X
Verkehrsunternehmen und/oder Verbund	X	X	X
Aushangfahrplan mit Streckenverlauf, Umsteigemöglichkeiten, Gültigkeit, Hinweis auf Info-Telefon	X	X	X
Tarifinformation	X	X*	X*
Dynamische Fahrgastinformation (aus mehreren Metern Entfernung lesbare Anzeigen, auch zur Darstellung der Abfahrten an mehreren Bussteigen auf einer Anzeige)	X	(X)	
Weitere Informationen			
Liniennetzpläne	X	X*	(X)
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	(X)	
Fahrpläne für Regionalverkehr Bahn/Bus	X		
(x) = anzustreben bzw. bei Bedarf * = nur Richtungshaltestellen, die überwiegend oder ausschließlich dem Einstieg dienen			

Abb.: Haltestellenausstattung in Verantwortung des Verkehrsunternehmens

4.7 Anforderungen an die Bereiche Tarif, Marketing und Vertrieb

4.7.1 Anforderungen an die Tarifgestaltung

Zum Thema Tarif beinhaltet das Hessische ÖPNV-Gesetz folgende Vorgaben (§ 4 Abs. 5): *„Das Fahrpreissystem (Beförderungstarife) ist so zu gestalten, dass innerhalb der Verkehrsverbünde mit einem Fahrschein, auch einem solchen in elektronischer Form, alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind (Verbundtarif). ... Die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein.“*

Die Harmonisierung der Tarifsysteme im Verbundgebiet war eine der vorrangigen Aufgaben, die dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) bei seiner Gründung im Jahre 1995 übertragen wurden. Die Gestaltung der Tarife ist damit Verbundaufgabe.

Als lokale Aufgabenträger wirkt die Stadt Gießen jedoch an der verbundweiten Tarifgestaltung mit. Derzeit laufen beispielsweise die Planungen für eine Tarifstrukturreform im RMV, in die auch die Lokalen Nahverkehrsorganisationen einbezogen werden.

Die bei der Gestaltung des Tarifes zu beachtenden Anforderungen werden im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV wie folgt definiert:

- Der Tarif soll so gestaltet sein, dass er vom Fahrgast als gerecht empfunden wird.
- Der Tarif soll für den Kunden gut verständlich sein (Einfachheit). Die Tarifgestaltung soll den Zugang zum ÖPNV erleichtern und nicht erschweren.
- Der Tarif soll in allen Bereichen zu einer hohen Ergiebigkeit führen.
- Bei der Tarifierung sollen Spezifika der unterschiedlichen (städtischen und regionalen) Teilräume entsprechend berücksichtigt werden können.
- Große Preissprünge sollen vermieden werden.
- Es muss genügend Möglichkeiten für eine Preisdifferenzierung geben.
- Im Verbundgebiet sollen für die gleichen Kundengruppen weitgehend einheitliche Tarifangebote bestehen.
- Der Tarif soll unter elektronischen Vertriebsbedingungen abbildbar sein.
- Die Flexibilität soll hoch sein, so dass der Tarif gut geänderten Randbedingungen angepasst werden kann.
- Die strukturellen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung zu einem markt- und kundenorientierten Tarif sollen geschaffen werden.
- Der Tarif muss genehmigungsfähig und in den Entscheidungsgremien durchsetzbar sein.
- Die Risiken von Reformen sollen beherrschbar gehalten werden.

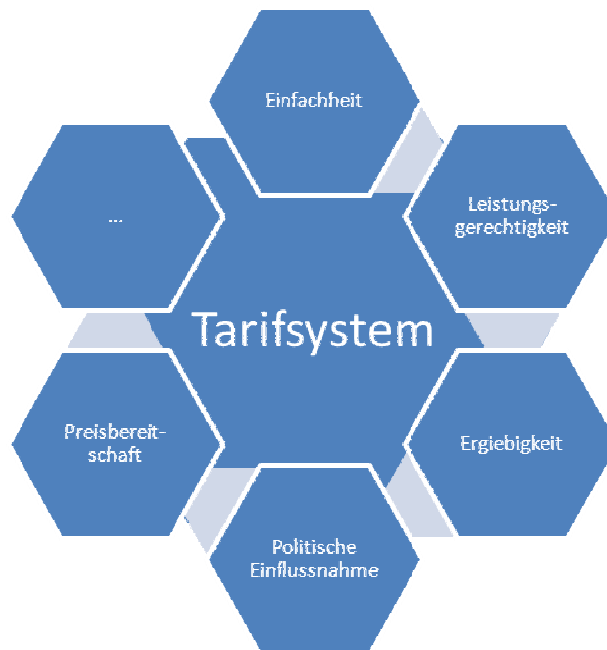


Abb.: Zielkonflikte bei der Tarifgestaltung, Quelle: RNVP-Gesamtbericht (Beschlussfassung), Abb. 61 (nachgebildet/verändert), S. 120

Speziell aus Sicht der Stadt Gießen ist darauf hinzuwirken, dass künftig bei allen Fahrten innerhalb des Stadtgebietes – inklusive der Siedlung Petersweiher – künftig Preisstufe 1 zur Anwendung kommt.

4.7.2 Vorgaben zum Thema Marketing / Anforderungen an Sicherheit und Qualität

Die Ziele des Marketings sind, Stammkunden zu halten, Neukunden zu gewinnen, Gelegenheitskunden zu Stammkunden zu machen sowie Nichtkunden vom Nutzen des ÖPNV zu überzeugen. Bei dieser umfassenden Aufgabe kann sich ein lokaler Aufgabenträger auch nicht auf eine spezielle Zielgruppe konzentrieren. Es muss vielmehr bei ausreichenden Erfolgsaussichten und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand der Versuch unternommen werden, alle potentiellen Nutzer anzusprechen.

Das Image des ÖPNV bei den Bürgern ist durch eine erkennbare Produktpolitik, ein gezieltes Marketing bzw. das Corporate Design des Verkehrsunternehmens und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sowie durch eine angemessene Service- und Personalpolitik zu stärken.

4.7.2.1 *Fahrgastinformation und Kommunikation*

Die rechtzeitige bedarfsgerechte Information von regelmäßigen ÖPNV-Kunden wie von Gelegenheitsnutzern ist von großer Bedeutung für die Attraktivität des ÖPNV und die Kundenbindung. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sollen daher sowohl klassische als auch elektronische Medien konsequent für die Fahrgastinformation und Kommunikation mit den Kunden genutzt werden. Dabei ist das 2-Sinne-Prinzip (optisch und akustisch) zu beachten.

Weitere Kernelemente der Information für den Fahrgast bieten z.B. Liniennetzpläne (Aushang) und Fahrplanhefte mit übersichtlicher Darstellung des örtlichen Angebots und der Verknüpfungen.

4.7.2.2 *Gestaltung der Haltestellen*

Die Haltestellen im Planungsgebiet können einen wertvollen Beitrag zum Marketing leisten. Die sich bietenden Möglichkeiten, die Haltestellen für die gezielte Information der Kunden sowie als Werbeplattform für den ÖPNV zu nutzen, sollen konsequent genutzt werden.

Aus Marketinggesichtspunkten ist eine Standardisierung der Haltestelleninfrastruktur auf Basis der Vorgaben durch den RMV anzustreben. Durch eine einheitliche, attraktive Gestaltung der Haltestellen mit einem hohen Wiedererkennungswert können potentielle Kunden die Zugangsstellen zum ÖPNV leicht erkennen.

Damit die Kunden die an den Haltestellen vorhandenen Informationen über das ÖPNV-Angebot leichter verstehen können, sollen auch möglichst einheitliche, z.B. auch bei Dunkelheit lesbare Haltestellenaushänge Verwendung finden.

4.7.2.3 *Direktmarketing*

Vor der Einführung neuer ÖPNV-Angebote, zum Beispiel bei der Neuorganisation von Verkehren, soll ein offensives Direktmarketing durchgeführt werden. Dabei sollen die Vorteile der neuen Verkehre deutlich hervorgehoben werden.

4.7.2.4 *Beschwerdemanagement*

Zu einem positiven Erscheinungsbild des ÖPNV trägt auch bei, wenn Kunden im Beschwerdefall ohne Probleme an den richtigen Ansprechpartner gelangen und eine möglichst unbürokratische und kulante Bearbeitung erfolgt. Dieses Beschwerdemanagement soll telefonisch direkt ansprechbar sein.

Die Einrichtung/Unterhaltung eines gut erreichbaren, in der Innenstadt gelegenen Kundenbüros ist erforderlich (s.a. Kap. 4.7.3).

Ein Beschwerde- oder Eingabemanagement stellt sicher, dass alle Reklamationen vor Ort aufgenommen werden können. Beschwerden müssen unverzüglich bearbeitet werden. Jeder Kunde muss spätestens innerhalb von drei Arbeitstagen eine Eingabebestätigung erhalten.

4.7.3 Anforderungen an den Vertrieb

Grundsätzlich sollten dem Fahrgast möglichst viele Wege offen stehen, problemlos und komfortabel die gewünschte Fahrkarte zu lösen. Kunden interessieren sich nicht für den Vertrieb an sich, sie erwarten vielmehr eine Verzahnung der verschiedenen Vertriebskanäle.

Wesentlicher Bestandteil soll weiterhin eine stationäre Geschäftsstelle/Kundenbüro in Gießen sein.

Der Vertrieb im Verbundgebiet des RMV soll in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden, wobei die fortschreitende Umsetzung des eTicket einen hohen Stellenwert einnehmen wird. Dieses soll sowohl hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit als auch perspektivisch für die Wirtschaftlichkeit positive Effekte aufweisen.

Darüber hinaus bieten die technischen Weiterentwicklungen im Mobilfunkbereich und die Zunahme der Handy- und Internetnutzung Chancen, den Zugang für Kunden zum ÖPNV-System zu erleichtern, aber auch zu weiteren Effizienzsteigerungen im Vertrieb.

5 Angebotskonzeption

Auf der Grundlage der Bestandsaufnahme, des Soll-Ist-Abgleichs sowie insbesondere der im Anforderungsprofil definierten ÖPNV-Standards wird mit der Angebotskonzeption ein Bündel von Maßnahmen entwickelt, mit dessen Hilfe die identifizierten Optimierungspotentiale genutzt und die festgelegten Standards in der Praxis umgesetzt werden können.

5.1 Angebotskonzeption städtischer Busverkehr

5.1.1 Generelle Aussagen

Bei den erarbeiteten Ergebnissen handelt es sich um einzelne Linien betreffende Maßnahmen im Gesamtnetz, dessen vorhandene Struktur weitestgehend erhalten bleibt. Eine vollständige Überarbeitung wird zum jetzigen Zeitpunkt weder als notwendig noch sinnvoll erachtet, vielmehr sollen identifizierte Defizite durch punktuelle Verbesserungen im Angebot und bei der Wirtschaftlichkeit des Busbetriebs ausgeglichen werden.

Aufgrund der beobachteten Situation und der Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren können im Samstagsverkehr der Bedienungszeitraum und die Taktfolge (Mindestbedienung) stärker an die aktuelle Nachfragesituation angepasst werden (siehe Kap. 4.3.1 u. 4.3.2). Zur Verstärkung des Nachmittagsverkehrs ist deshalb die Nebenverkehrszeit von 10:00 bis 18:00 Uhr eingerichtet. Die Zeiten 05:00 bis 10:00 Uhr sowie nach 18:00 Uhr sind wegen der geringeren Verkehrsnachfrage für die Mindestbedienung als Schwachverkehrszeit eingestuft.

Seitens der Fahrgäste, der Bürgerinnen und Bürger wird wenig Kritik an der derzeitigen Konzeption des Stadtbusverkehrs vorgetragen; das lässt auf eine hohe Akzeptanz bzw. auf ein gutes Arrangement mit der Situation schließen. Basierend auf dieser Ausgangssituation konzentrieren sich die Maßnahmen in der Angebotskonzeption auf punktuelle Anpassungen und Optimierungen aufgrund geänderter Ausgangsbedingungen (z.B. die extern veranlasste Änderung der Linienführung Linie 11 in Gießen-Allendorf, -Lützellinden und -Kleinlinden) sowie auf die Anpassung an eine veränderte Nachfrage bei einzelnen Linienabschnitten und Zeitlagen.

5.1.2 Linienweise Betrachtung

Nachfolgend werden die einzelnen Linien kurz beschrieben sowie die konzeptionellen Änderungen, sofern vorhanden, erläutert.

5.1.2.1 Linie 1

Die Linie 1, bei der es sich um die längste Gießener Stadtbuslinie handelt, zeichnet sich durch eine sehr hohe Verknüpfungsfunktion aus. Die Linie verbindet mit Ausnahme von Wieseck sämtliche Gießener Stadtteile miteinander. Durch die hohe Taktfrequenz bietet sie des Weiteren sehr gute Umsteigemöglichkeiten nicht nur zu den übrigen Stadtbuslinien, sondern auch zu weiteren und regionalen Buslinien.

Auch die hohe Anzahl an Linienfahrgästen lässt die Bedeutung der Linie 1 erkennen. Mit Ausnahme des Samstages, an dem die Linie 5 etwas mehr Fahrgäste zu verzeichnen hat, verkehren auf der Linie 1 die meisten Fahrgäste aller Gießener Stadtbusverkehre. Dabei konzentriert sich die Linienbelastung auf den zentralen Abschnitt zwischen Kleinlinden Waldweide und der Haltestelle US-Depot.

Aufgrund der Änderung der Linienführung der Linie 11, die die Gießener Stadtteile Allendorf und Lützellinden künftig nicht mehr bedienen wird, ist ab dem Fahrplanjahr 2015 für die Linie 1 eine Neukonzeption erforderlich.

Im Rahmen der NVP-Fortschreibung wurden unterschiedliche Varianten für die künftige Bedienung der südwestlichen Stadtteile durch die Linie 1 untersucht und hinsichtlich ihrer verkehrlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen bewertet.

Präferiert wird für diesen Bereich eine Variante, die eine Linienführung über Allendorf nach Lützellinden vorsieht, mit einer innerhalb von Lützellinden „begradigten“ Linienführung.

- ⇒ stadtauswärts von Allendorf kommend über Bitzenstraße - Lindenstraße - Rheinfelser Straße zunächst bis Rheinfelser Straße/Höhe Feuerwehr und, stadteinwärts über Rheinfelser Straße direkt nach Allendorf
- ⇒ im Gewerbegebiet Rechtenbacher Hohl ist mittelfristig eine neue Endhaltestelle zu errichten
- ⇒ als Prüfauftrag sind die Realisierungsmöglichkeiten einer Führung der Linie 1 in beiden Fahrtrichtungen auf der Rheinfelser Straße zur Endhaltestelle im Gewerbegebiet „Rechtenbacher Hohl“.

Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist die Neueinrichtung von Haltestellen erforderlich (vgl. Kapitel 5.2.1).

Grundangebot der Linie soll auch weiterhin ein in den Spitzenzeiten auf eine viertelstündliche Bedienung verdichteter 30-Minuten-Takt sein. Es sind keine Änderungen im generellen Angebotsrahmen geplant.

Zur Aufrechterhaltung einer Verbindung für die Fahrgäste aus Allendorf und Lützellinden nach Wetzlar ist eine Umsteigeverknüpfung zur künftigen Linie 11 in Kleinlinden an der Haltestelle Bernhardtstraße vorgesehen.

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

Künftig ist auf der Linie mit einem höheren Fahrgastaufkommen zu rechnen (z.B. Wohnungsangebot in den ehem. amerikanischen Siedlungen, im Bereich Rudolf-Diesel-Straße, Außenstelle Sophie-Scholl-Schule), so dass die Entwicklung der Fahrgastnachfrage verfolgt und die vorgehaltenen Kapazitäten beobachtet werden sollten.

Für die Linie 1 ist in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans eine Neukonzeption zu erarbeiten. Dabei sind neben der Trennung der Linienäste in der Innenstadt folgende Ziele zu prüfen:

- Anpassung an die gestiegenen Fahrgastzahlen insbes. im Bereich Grünberger Straße
- Berücksichtigung der künftigen Entwicklung auf dem Gelände des ehem. US-Depot
- Verminderung der Verzögerungen durch den Bahnübergang in der Frankfurter Straße.

5.1.2.2 *Linie 2*

Die Linie 2 verkehrt ausschließlich innerhalb der Kernstadt und verbindet den Bahnhof und die zentrale Innenstadt mit dem östlichen Bereich der Stadt. Sie übernimmt damit eine wichtige Verbindungsfunktion.

Die Möglichkeit, eine verbesserte Staffelung der Abfahrtszeiten der Linien 2 und 5 am Bahnhof fahrplantechnisch umzusetzen, wurde geprüft. Aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeiten der beiden Linien zwischen Bahnhof und Marktplatz würde eine solche Abstimmung am Bahnhof jedoch lediglich dazu führen, dass die beiden Linien dann am Marktplatz die gleichen Anschlüsse erreichen würden. Hier soll daher anderen Optionen der Vorzug gegeben werden (vgl. Planungen zur Linie 5).

Das der Linie 2 zugehörige Linientaxi weist derzeit nur ein geringes Fahrgastaufkommen auf. Obwohl zahlreiche Fahrten zur Kreisverwaltung/Automeile Süd und das Europaviertel angeboten werden, wird dieses Angebot kaum abgerufen.

Die im Kontext der Analyse der Stadt-Umland-Verkehre angestellte Suche nach alternativen Erschließungsmöglichkeiten für die beiden durch das Linientaxi erschlossenen Bereiche führte nicht zum Erfolg.

5.1.2.3 *Linie 3 / Linie 13*

Die Linie 3 durchmisst das Stadtgebiet von Nord nach Süd und wird durch die Linie 13 ergänzt. Linie 13 verkehrt vom Dialysezentrum über die Schubertstraße und Schlangenzahl zum Friedhof und verlängert somit den Fahrweg der Linie 3, die im südlichen Bereich am Schwarzacker endet. Ab Schlangenzahl bedienen beide Linien die gleichen Haltestellen.

Für Teilbereiche des in den letzten Jahren entstandenen Neubaugebiets Schlangenzahl besteht eine Erschließungslücke.

Im Zuge der Ausarbeitung des NVP wurde eine Reihe von Varianten für die Anbindung des Bereiches an das städtische Busnetz diskutiert.

Als Maßnahme ist die Einrichtung einer neuen Endhaltestelle Schlangenzahl und die Führung der Linie 13 ab Wartweg über den Kreisverkehr in das Gebiet Schlangenzahl vorgesehen. Dafür wird der derzeitige Endhaltepunkt der Linie 13 (Dialysezentrum) aufgegeben.

Für die Erarbeitung von Vorschlägen zur Fahrzeitverkürzung der Linien 3 und 13 im Abschnitt Berliner Platz – Schwarzacker/Schlangenzahl ist ein Handlungsauftrag formuliert. Dabei sind neben betrieblichen Aspekten insbesondere die Aufkommenschwerpunkte sowie die Verlagerung von Fahrgastströmen bei der Änderung von Linienverläufen und die Sicherung einer angemessenen Flächenerschließung zu einzubeziehen. Ebenso sind die Kosten für zusätzlich zu errichtende Haltestellen zu berücksichtigen (s. Kap. 5.2.1).

Die Möglichkeit einer Andienung des Haltes Unterhof mit seinem hohen Aufkommen an Studenten wurde geprüft, musste aus betrieblichen Gründen jedoch verworfen werden.

Im nördlichen Linienabschnitt ist zunächst zu beobachten, wie sich die Durchfahrtmöglichkeit im Bereich der Landgraf-Ludwig-Schule / Reichenberger Straße bezüglich der Hemmnisse durch parkende PKW zukünftig darstellt. Hier sind ggf. mittelfristig bautechnische Lösungen zu suchen.

5.1.2.4 *Linie 5 / Linie 15*

Die Linie 5 verbindet die Kernstadt mit dem Stadtteil Wieseck. Sie wird durch Verstärkerfahrten, die als Linie 15 gekennzeichnet sind, ergänzt. Die Fahrten der Linie 15 verkehren nicht über den Marktplatz und bedienen somit einen direkteren, schnelleren Weg. Zwischen der Haltestelle Behördenzentrum und Wieseck verkehren die beiden Linien auf identischem Linienweg.

Mit knapp über 8.000 Fahrgästen pro Tag (Montag - Freitag) befördert die Linie 5/15 fast genauso viele Fahrgäste wie die nachfragestärkste Linie 1.

Auf die Frage nach einer besseren Abstimmung der Abfahrtszeiten am Bahnhof in Richtung Marktplatz der beiden Linien 2 und 5 wurde oben bereits eingegangen. Da die hohe Komplexität des Fahrplanes nicht sämtliche Optionen gleichzeitig zulässt, soll auf diese Maßnahme zugunsten einer verbesserten Verknüpfung der Linien 801/802 mit der Linie 5 am Marktplatz verzichtet werden.

Die verkehrliche Situation in Wieseck mit räumlich beengten Verhältnissen führt im Begegnungsverkehr und bei Falschparkern entlang des Linienweges häufiger zu Problemen.

Alternativen zur derzeitigen Linienführung im Bereich Wieseck wurden geprüft, u.a. aufgrund der Straßen- und Parkraumsituation gestaltet sich eine Veränderung der Linienführung in diesem Bereich jedoch schwierig. Soweit erforderlich sollen Lösungen durch Lenkung (und Überwachung) des ruhenden Verkehrs gesucht werden.

Für den abendlichen Blockverkehr ist zur Verbesserung der Fahrplanstabilität die Verschiebung der Abfahrtszeiten – stadteinwärts – um ca. 10-15 Min vorgesehen.

Im Sinne einer Vereinheitlichung wird angestrebt, die Linie 15 künftig aufzugeben und in die Linie 5 entsprechende Verstärkerfahrten zur HVZ einzustellen.

5.1.2.5 *Linie 6*

Die Linie 6 verkehrt an Sonn- und Feiertagen und verbindet die Innenstadt mit dem Kloster Schiffenberg. Es werden hier lediglich sechs Fahrtenpaare im Nachmittagsverkehr angeboten.

Änderungen, wie z.B. die angeregte Ausweitung des Fahrtenangebotes auf weitere Verkehrstage, sind nicht geplant. Ein entsprechender wirtschaftlich vertretbarer Bedarf ist nicht zu erkennen.

5.1.2.6 *Linie 7*

Die Linie 7 durchmisst das Stadtgebiet von West nach Ost. Vom Evangelischen Krankenhaus am Westrand der Stadt geht es über die zentralen Haltestellen Oswaldsgarten, Marktplatz und Berliner Platz in Richtung Philosophenwald, wo der östliche Endhaltepunkt der Linie liegt.

Als langfristige Option soll eine Verlängerung der Linie über die Haltestelle Philosophenwald in den Bereich Lincolnstraße geprüft werden. Dies könnte zu einer Entlastung der stark nachgefragten Linie 1 beitragen.

Für eine Realisierung dieser Maßnahme müssen allerdings ein Ausstiegshalt am Philosophenwald sowie eine neue Endhaltestelle eingerichtet werden. Zudem müsste

durch ein Halteverbot sichergestellt werden, dass der neue Linienabschnitt problemlos von den Bussen genutzt werden kann.

Aufgrund der Baumaßnahmen ist diese Maßnahme jedoch nicht kurzfristig realisierbar. In Abhängigkeit von der künftigen Entwicklung des Bereiches ist daher zu einem späteren Zeitpunkt über die Umsetzung des Vorschlags zu entscheiden.

5.1.2.7 *Linie 9*

Die Linie 9 wird als Linientaxi betrieben und bedient lediglich die drei Halte Marktplatz, Berliner Platz und Alfred-Bock-Straße an den Verkehrstagen Montag – Freitag sowie an Samstagen.

Es sind die Linie betreffend keine Veränderungen geplant.

5.1.2.8 *Linie 10*

Die Linie 10 ist an den Verkehrstagen Montag bis Freitag unterwegs und trägt mit ihrem Fahrtenangebot zur Anbindung der im Süden der Universitätsstadt gelegenen Campusbereiche an den Bahnhof bei.

Um ihrer Bedeutung für die Beförderung der Studenten künftig besser Rechnung tragen zu können, wurde die Anregung aus dem universitären Bereich, die Haltestelle „Naturwissenschaften“ durch die Linie 10 in beide Richtungen zu bedienen, aufgegriffen und kurzfristig umgesetzt.

Die Linie lässt nach dem Halt am Erdkauter Weg an der Haltestelle Naturwissenschaften (westliche Straßenseite) Fahrgäste ein- und aussteigen, an der sie früher ohne Halt vorbeiführt, um zum Unterhof zu kommen. Auf der Rückfahrt wird der Bus dann wie derzeit auch erneut die Bushaltestelle Naturwissenschaften (nun die östliche Straßenseite) andienen.

Ebenfalls mit Blick auf die Kundengruppe Studenten wurden die Betriebszeiten der Linie 10 bereits zum Semesterbeginn im Oktober 2013 erweitert. In Anpassung an den Vorlesungsbetrieb⁴⁰ werden spätere Abfahrten in Richtung Bahnhof von der Rathenaustraße aus angeboten (Betriebszeit Mo - Fr bis 22:30 Uhr).

Geprüft wird weiterhin, ob auf der bislang nur im Verkehr Montag – Freitag betriebenen Linie künftig auch an Samstagen Fahrten angeboten werden können. Über die Einrichtung eines solchen mit einer Taktung von 60 oder 120 Minuten vorstellbaren Samstagsangebotes ist unter Abwägung von Kosten und Nutzen der Maßnahme (vgl. Kapitel Maßnahmenwirkung) zu entscheiden.

⁴⁰ Vorlesungen bis 22:00 Uhr

5.1.2.9 *Linie 11*

Künftig wird die Linie 11 von Wetzlar-Dutenhofen aus unmittelbar nach Kleinlinden fahren, ohne die Gießener Stadtteile Allendorf und Lützellinden anzudienen. Der Linienweg wird über die Wetzlarer Straße in Kleinlinden zur Frankfurter Straße führen.

Wie beschrieben, wird die Linie 1 die Aufgabe der Anbindung der beiden Stadtteile in Zukunft komplett übernehmen. Eine Verknüpfung zwischen den Linien 1 und 11 ist an der Haltestelle Bernhardtstraße vorgesehen.

Für die bisherige Haltestelle Allendorf-Mühle ist aufgrund der zu erwartenden hohen Baukosten kurzfristig kein Ersatz zu schaffen. Im Rahmen der Planungen des zu erwartenden Ausbaus des Einmündungsbereichs L3451 / K21 soll die (Wieder) Einrichtung einer Haltestelle einbezogen werden.

5.1.2.10 *Linie 12*

Die Linie 12 bindet das Gewerbegebiet West sowie das nördlich der Innenstadt gelegene Wohngebiet Sandfeld an die Innenstadt (Oswaldsgarten, Marktplatz, Behördenzentrum) an. Im Abendverkehr sowie im Sonn- und Feiertagsverkehr, wenn im Gewerbegebiet West keine ausreichende Nachfrage mehr besteht, wird der Linienweg auf den Abschnitt Sandfeld – Innenstadt verkürzt.

Für Änderungen am bestehenden Angebot wird kein unmittelbarer Bedarf gesehen.

5.1.2.11 *Linie 24*

Die Linie 24 verkehrt zwischen Wetzlar und Gießen über Lahнау und Heuchelheim.

Änderungen der Linie werden für den Abschnitt zwischen dem Heuchelheimer Ortsteil Kinzenbach und der Stadt Wetzlar diskutiert, für den Abschnitt zwischen Heuchelheim und Gießen gibt es hingegen keine konkreten Änderungsvorschläge.

5.1.2.12 *Linien 800 / 801 / 802*

Über die 800er-Linien werden die Wettenger Ortsteile Launsbach, Wißmar (Linie 801) und Krofdorf-Gleiberg (802) an die Stadt Gießen angebunden. Den Verkehr frühmorgens und am späteren Abend zwischen Wettenger und Gießen übernimmt die Linie 800.

Auf Gießener Stadtgebiet werden die Linien über die Krofdorfer Straße und die Rodheimer Straße in die Innenstadt (Oswaldsgarten, Marktplatz, Berliner Platz) geführt. Von hier aus werden über unterschiedliche Linienwege die Universitätsstandorte im Süden der Stadt angefahren. Die Linie 801 führt über die Ostschule und Rathenaustraße zur Pistorstraße. Die Linie 802 hingegen führt über den Schiffenberger Weg zur Endhaltestelle Rathenaustraße.

Nach Abschluss der Ausbauarbeiten in der Wilhelm-Leuschner-Straße soll die Linienführung 800/801/802 auf der Fahrt von und nach Wettenberg im Norden Gießens geändert werden. Der Linienweg soll dann nicht mehr durchgängig über die Krofdorfer Straße verlaufen, sondern in die Carlo-Mierendorf-Straße und von dort weiter über die Wilhelm-Leuschner-Straße in Richtung Gewerbepark Wettenberg führen. Damit wird eine Verkürzung des Fahrwegs erreicht.

Überlegungen zur Linienführung der 800er-Linien im südlichen Ast bestehen aktuell nicht.

Insbesondere auch vor dem Hintergrund geänderter Vorlesungszeiten wurde auch eine Verlängerung der Betriebszeiten der 800er-Linien geprüft. Als Ergebnis dieser Prüfung wurde jedoch festgehalten, dass durch eine Ausweitung der Betriebszeiten der Linie 10 (s.o.) den studentischen Interessen besser gedient wird. Die Abendlinie 800 bleibt unverändert.

Ggf. auftretende Engpässe im Bereich der Fahrzeugkapazitäten sind unter Beachtung von Wirtschaftlichkeitsaspekten im Rahmen des operativen Geschäfts flexibel zu beheben.

5.1.2.13 *Neue Nummerierung der Buslinien (Stadtbus)*

Über Vorschläge zu einer neuen Nummerierung der Stadtbuslinien sollte - möglichst in Korrespondenz zu den aktuellen Änderungen bei den Regionalbussen - außerhalb der Umsetzung des Nahverkehrsplans beraten werden. Dabei sind auch die Bedeutung von Gewöhnungseffekten sowie vor allem das Ziel einer übersichtlichen Darstellung der Angebotskonzeption zu würdigen.

5.1.3 **Weitere Maßnahmen im Angebotsbereich**

5.1.3.1 *Blockverkehr Berliner Platz*

In der Nebenverkehrszeit (Abendstunden) wurde am zentralen Haltepunkt Berliner Platz ein Blockverkehr („Rendezvous-Anschluss“) eingerichtet. Die zu dieser Zeit verkehrenden städtischen Buslinien treffen hier geplant aufeinander, um dann vom Berliner Platz aus halbstündlich zeitgleich (zu den Minuten 21 und 51) abzufahren.

Hierdurch entstehen für die Kunden im Spätverkehr zahlreiche Umstiegs- und Fahrtmöglichkeiten. Dieses Prinzip soll unter Berücksichtigung der betrieblichen Rahmenbedingungen im Wesentlichen beibehalten werden. Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit wird bei der Linie 5 - stadteinwärts die Abfahrtszeit in Wieseck / Ankunftszeit Berliner Platz – um ca. 10-15 Min. verschoben. Damit ist für alle Umsteigerichtungen eine ausreichende Übergangszeit angeboten.

5.1.3.2 *Anbindung Marburger Straße West*

Die Fläche des Neubaugebietes Marburger Straße West ist mittlerweile zu einem hohen Prozentsatz bebaut. Für diesen Bereich, der bislang über die Haltestelle Wellersburg nur durch die Regionalbuslinie 520 regelmäßig angegliedert wird, ist eine verbesserte Anbindung an die Innenstadt anzustreben.

Mögliche Varianten für die zukünftige Bedienung des Bereiches wurden im Zuge der Untersuchung der Stadt-Umland-Verkehre geprüft. In die Überlegungen wurden dabei neben der Linie 520 auch die Linien 140 (künftig GI-25), 3/13 und 5/15 einbezogen.

Die Stadt Gießen favorisiert eine geänderte Linienführung der Linie 140 (GI-25) über die L3128 (Hangelsteinstraße) und Marburger Straße. Diese Lösung konnte im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplanes nicht abschließend bewertet werden. Um Verschlechterungen für die Kunden in anderen Bereichen – gerade auch der Schülerbeförderung – verhindern zu können, wird die Maßnahmenwirkung separat geprüft.

5.1.3.3 *Schienenverkehr*

Im Stadtgebiet bestehen mehrere Verknüpfungspunkte mit dem Schienenverkehr. Um die wichtige Verzahnung von Schienen- und Stadtbusverkehr zu sichern und als Voraussetzung für die Mobilitätsketten ist die Bedienungsqualität des Hauptbahnhofs und der Haltepunkte dauerhaft zu gewährleisten und bedarfsgerecht zu erweitern. Insbesondere der HP Oswaldgarten erfüllt aufgrund seiner zentrumsnahen Lage und der sehr guten Verknüpfung mit den innerstädtischen Buslinien eine stark frequentierte Verbindungsfunktion zu den nördlich gelegenen Kommunen (und nach Marburg). Die Beibehaltung und Erweiterung der Bedienung der Zugverbindungen von/nach Marburg einschließlich der Bedienung der Zwischenhalte ist eine wesentliche Voraussetzung für einen leistungsfähigen und benutzerfreundlichen Nahverkehr.

Für die künftige Optimierung des Nahverkehrsangebots im Stadtgebiet und der Verknüpfung mit dem SPNV wird der Ausbau vorhandener Haltepunkte unterstrichen (Erdkauter Weg/Ferniestraße u. Oswaldgarten, nördl. Zugang zum Bahnsteig) sowie die Neuerstellung weiterer Haltepunkte empfohlen: Aulweg (Lahn-Kinzig-Bahn), in

den Bereichen Rodtbergstraße/Wißmarer Weg (Main-Weser-Bahn) sowie Rödgen und Marshall-Siedlung/Grünberger Straße (Vogelsbergbahn).
Bei der städtischen Planung sind entsprechende Optionen und Flächen offen zu halten.

5.1.3.4 *Regionale Buslinien*

Im Beteiligungsverfahren sind Anregungen zu der Führung von Regionalen Buslinien im Stadtgebiet vorgetragen.

Linie 375: Führung über Pistorstraße zur besseren Anbindung der dort gelegenen Einrichtungen und Unternehmen.

Linie 378/379: Bedienung der Haltestelle Petruskirche zur direkteren Anbindung des Klinikums.

Die Prüfaufträge für die Neukonzeption von einzelnen Linien und die langfristige Optimierung im gesamten Liniennetz sind in der Angebotskonzeption bzw. den Maßnahmen zu den einzelnen Linien bereits benannt.

5.2 Maßnahmen im Bereich Infrastruktur

5.2.1 Haltestellen

In den kommenden Jahren soll die kontinuierliche Anpassung der Haltestellen an die Anforderungen der Barrierefreiheit fortgesetzt werden. Dabei soll die Priorität entsprechend der Bedeutung der Haltestelle (Anzahl der Einsteiger), der Lage zu Wohnanlagen für ältere und/oder mobilitätseingeschränkte Menschen und sonstige standortspezifischen Faktoren gestaffelt werden. Einer ähnlichen Prioritätensetzung folgt die Schaffung von Sitzgelegenheiten und Wetterschutz an weiteren Haltestellen. Spezielle standortgenaue Ausbau- und Umsetzungspläne für diese Maßnahmen werden nicht festgelegt. So kann im Verbund mit anderen Straßen-/ Tiefbauarbeiten und finanzieller Ressourcen eine größere Flexibilität bei der Umsetzung erzielt werden.

Für die Einrichtung, den Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Haltestellen gelten darüber hinaus folgende Empfehlungen:

- Anbringung der Aushangfahrpläne im beleuchteten Bereich der Haltestellen (Verbesserung der Fahrgastinformation und Lesbarkeit)
- Beibehaltung von Fahrkartenautomaten an größeren Haltestellen (Beschleunigung der Einsteigevorgänge)
- Umgebungsplan an stärker frequentierten Haltestellen bzw. von wichtigen Einrichtungen (z.B. Sehenswürdigkeiten, Kultureinrichtungen, Krankenhaus, ...)

Im Zuge der Umsetzung der oben beschriebenen angebotsseitigen Maßnahmen bei den Buslinien werden einzelne Haltestellen neu einzurichten sein, während andere aufgrund geänderter Linienführung in Zukunft nicht mehr angedient werden.

Insbesondere die Verlängerung der Linie 1 macht Veränderungen der Infrastruktur kurzfristig erforderlich, so dass der Schwerpunkt der Maßnahmen zunächst in den Stadtteilen Allendorf und Lützellinden liegt.

Gießen (Gesamtstadt / Kernstadt):

Entsprechend den gestiegenen Anforderungen an die Barrierefreiheit und den gesetzlichen Vorschriften zu deren Umsetzung wird in den kommenden Jahren die Überprüfung der Haltestellen und der bedarfsgerechte Ausbau (Kasseler Bord, Wetterschutz) eine wesentliche Aufgabe sein.

Kleinlinden:

Im Zusammenhang mit der neuen Linienführung der Linie 11 muss an der Burggartenstraße auch für die Fahrt in Richtung Wetzlar eine Haltestelle eingerichtet werden. Bislang besteht hier nur eine Haltestelle für die Fahrtrichtung Innenstadt Gießen.

Für den an der Kreuzung Wetzlarer Straße - Richtung stadtauswärts - (wieder) einzu-richtenden Halt existiert bereits eine Busbucht. In der Gegenrichtung - stadteinwärts - wird die Haltestelle in der Frankfurter Straße angedient.

Allendorf:

Zeitlich angepasst an den Fortschritt der Erschließung des Neubaugebiets „Allendorf Nord“ wird am Ortseingang an der Kleinlindener Straße in Höhe des neuen Kreisverkehrs eine neue Haltestelle eingerichtet. Die Haltestelle "Am Zehntfrei" bleibt bestehen. Als Ersatz für die künftig nicht mehr angefahrne Endhaltestelle "Triebstraße" ist auf der Kleebach-Brücke beidseitig eine Haltestelle einzurichten.

Lützellinden:

Im Stadtteil Lützellinden wird für die Linie 1 im Gewerbegebiet "Rechtenbacher Hohl" ("Vogelsang") eine neue Endhaltestelle eingerichtet. Ab dem Fahrplanwechsel 2014/15 wird stadtauswärts über Bitzenstraße und Lindenstraße auf die Rheinfelser Straße bis in Höhe "Feuerwehr" gefahren. Der Bus wendet am Kreisel (Gewerbegebiet). Stadteinwärts führt die Linie über die Rheinfelser Straße direkt in Richtung Allendorf.

An der Rheinfelser Straße sind in Höhe "Feuerwehr" für beide Fahrtrichtungen Haltestellen einzurichten.

Die Haltestelle "Tanusstraße" wird nicht mehr angefahren.

Eine ausschließliche Linienführung über die Rheinfelser Straße ist optional möglich.

Umbenennung von Haltestellen

Für einzelne Haltestellen wird als Beitrag zur besseren Klarheit des Stadtbusangebots eine Umbenennung empfohlen. Im Vordergrund stehen dabei Überlegungen zu dicht benachbarten Haltestellen (z.B. Berliner Platz, Behördenzentrum), Haltestellenbezeichnungen, die mehrfach im Stadtgebiet vergeben sind (z.B. Friedhof) sowie Bezeichnungen, die treffender auf die ÖV-Ziele am jeweiligen Standort hinweisen (z.B. Philosophikum).

Die Abstimmung mit den benachbarten Nahverkehrsorganisationen und Linienbetreibern ist besonders wichtig für diejenigen Haltestellen, die gleichzeitig von Stadtbus und Regionalbus angefahren werden.

Kleinlinden	
Haltestellenname, Lage / Richtung	Geplante Maßnahme
Burggartenstraße, stadtauswärts	Neubau
Wetzlarer Straße, stadtauswärts	Wiedereinrichtung, Busbucht vorhanden
Allendorf	
Haltestellenname, Lage / Richtung	Geplante Maßnahme
Kleinlindener Straße, beide Richtungen (Neubaugebiet Ehrsam Weg)	Neubau
Kleebachbrücke	Einrichtung als Ersatz für Triebstraße
Mühle, beide Richtungen	Wiedereinrichtung als Option bei einem künftigen Ausbau der L 3451
Lützellinden	
Haltestellenname, Lage / Richtung	Geplante Maßnahme
Feuerwehr, beide Richtungen	Neubau
Rheinfelser Straße Taunusstraße, stadtauswärts	mittelfristig Neubau
Kirche, stadtauswärts	mittelfristig Neubau
Rechtenbacher Hohl - Gewerbegebiet Endhaltestelle	mittelfristig Neubau Endhaltestelle
Kernstadt	
Haltestellenname, Lage / Richtung	Geplante Maßnahme
Schlangenzahl, Georg Haas Straße bzw. Kreisverkehr Schlangenzahl/Schubertstraße	Einrichtung einer Haltestelle (beide Richtungen)

Abb.: Maßnahmen bei Haltestellen

5.3 Sonstige Maßnahmen

Neben den angebotsseitigen und den infrastrukturellen Maßnahmen lassen sich noch eine Reihe weiterer Vorhaben anführen, die unter dem Punkt „Sonstiges“ subsumiert werden können.

Für diese Maßnahmen bestehen auf der Ebene der Lokalen Nahverkehrsorganisationen nur begrenzte Handlungsmöglichkeiten, die in Kooperation mit weiteren Akteuren ausgeschöpft werden.

Eine Komponente ist dabei der weitere Ausbau des Mobilitätsverbunds, die engere Verknüpfung einzelner Verkehrsarten: z.B. auch mit Taxi-Verkehr, der bestehenden Kooperation mit dem Car-Sharing und Radverkehr sowie mit dem Fernbusbetrieb. Bei den in diesem Nahverkehrsplan umsetzungsbezogen entwickelten Maßnahmen stehen der Stadtbusverkehr, die Verknüpfung mit dem Regionalverkehr und die jeweiligen Zugangsstellen im Vordergrund.

5.3.1 Dynamische Fahrgastinformation

Die Weitergabe von aktuellen Informationen zur Verkehrslage (Echtzeitdaten) wird von den Kunden heutzutage auch im öffentlichen Nahverkehr in zunehmendem Maße gefordert. Hier gilt es, zunächst die technischen Voraussetzungen für die Ortung und die Weitergabe der Daten zur aktuellen Positionen der Fahrzeuge zu schaffen.

Die Unternehmen haben zeitnah entsprechende Echtzeitdaten zu übermitteln.

Für die Entgegennahme und Weiterleitung der von den Unternehmen gelieferten Daten sorgt in Zukunft die verbundweite Datendrehscheibe (vDDS), die derzeit beim RMV aufgebaut wird. Die vDDS führt Echtzeitdaten aus den im Verbundgebiet eingesetzten Systemen und Fahrzeugen in einem beim Verbund betriebenen Datenpool zusammen und stellt diese dann für die verschiedenen Dienste und Abnehmer bereit (Ansatz „Sammeln und Verteilen“).

Über die Datendrehscheibe verfügbare Echtzeitdaten können über eine ganze Reihe von Informationskanälen an die Kunden weitergegeben werden. Neben der Bereitstellung über die Online-Auskunft, die dank der wachsenden Verbreitung mobiler Endgeräte (z.B. Smartphones) auch immer häufiger während der Reise abgefragt wird, kommt hier nach wie vor auch den stationären Informationsanlagen an den Stationen und Haltestellen eine bedeutende Rolle zu.

Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) sollen insbesondere an den wichtigen Schnittstellen im System, an denen viele Fahrgäste umsteigen, für die Bereitstellung von Echtzeitinformationen sorgen, in dem die IST-Abfahrten angezeigt werden und akustisch abrufbar sind (2-Sinne-Prinzip).

Potentielle Standorte für solche Anlagen im Stadtgebiet sind insbesondere Haltestellen mit maßgeblicher Verknüpfungsfunktion (wichtige Umsteigehaltestellen, vgl. Kapitel 4.6.3): Berliner Platz, Marktplatz, Oswaldsgarten, Licher Straße, Erdkauter Weg.

Langfristig sollen auch weitere Haltestellen mit Umsteigefunktionen und/oder hoher Frequentierung mit DFI-Anlagen ausgestattet werden.

5.3.2 Marketing

Ziele des Marketings sind, Stammkunden zu halten, Neukunden zu gewinnen, Gelegenheitskunden zu Stammkunden zu machen sowie Nichtkunden vom Nutzen des ÖPNV zu überzeugen.

Ein wichtiger Baustein in den Ziel- und Handlungsfeldern des verbundweiten Marketings ist es beispielsweise, den regionalen Freizeit- und Touristikmarkt weiter zu erschließen⁴¹. Damit sollen unter anderem diese Ziele verfolgt werden:

- Soweit finanziell möglich: Beseitigung von Angebotslücken durch Mehrfahrten während der Schwachlastzeiten abends und an Wochenenden,
- Stärkung vorhandener und Erschließung neuer Zielgruppen, auch durch konkrete Aktivitäten zur Neukundengewinnung (z.B. Job-Ticket),
- positiver Imagetransfer für den Verbund und seine lokalen Partner,
- selbstverständliche Integration der RMV-Anbindungen bei Freizeit- und Touristikern und damit verbunden
- eine verstärkte Zusammenarbeit mit Partnern und Anbietern der Freizeit- und Touristikbranche.

Anstatt wie bisher die regionale oder lokale Zuständigkeit klar erkennen zu lassen, sollen die Informationsmedien zukünftig verstärkt eine zielgruppenspezifische Kundenansprache sowie eine Darstellung des ÖPNV als Bestandteil einer intermodalen Reisekette ermöglichen.⁴²

Für die Kundeninformation und Kommunikation besteht eine weitere Herausforderung darin, sich auf die im Wandel begriffenen Informations- und Kommunikationsgewohnheiten der Kunden einzustellen. Stichworte sind hier zum Beispiel die Bereitstellung aktueller Informationen für mobile Endgeräte sowie der Umgang mit dem Thema „Social Media“.⁴³

Wichtiger Bestandteil der Kundeninformation ist weiterhin die übersichtliche Darstellung des Angebots und der Leistungen im Gesamtverkehr, insbesondere über Ausgahngmedien, Liniennetzpläne und ein übersichtlich gestaltetes Fahrplanheft. Im Fahrplanheft sind die Verknüpfungen zum Regional- und Fernverkehr in Gießen darzustellen.

⁴¹ RNVP-Gesamtbericht (Beschlussfassung), S. 39

⁴² RNVP-Gesamtbericht (Beschlussfassung), S. 152

⁴³ RNVP-Gesamtbericht (Beschlussfassung), S. 152

Der "traditionelle Vertrieb" über stationäre Einrichtungen bzw. Verkaufsstellen mit persönlichem Kontakt und Beratung ist als wichtiger Bestandteil des "barrierefreien" Zugangs beizubehalten. (s. Kap. 4.7.3)

5.3.3 Tarifstrukturreform

Die Fahrgeldeinnahmen stellen eine wesentliche Grundlage der Verbundfinanzierung von verkehrlichen Leistungen im RMV-Gebiet dar. Angesichts chronisch leerer Kassen und der gesetzlich verankerten Schuldenbremse wird der Druck zur Nutzerfinanzierung weiter ansteigen.

Um bestehende Defizite verringern und den erforderlichen Finanzierungsbeitrag leisten zu können, muss der Tarif in seiner Gestaltung flexibel und in der Anwendung handhabbar sein. Der RMV und seine lokalen Partner befassen sich daher derzeit mit einer Tarifstrukturreform. Hierbei ist es Ziel, die heutigen starren Strukturen aufzubrechen, wobei die Auswirkungen für die Kunden möglichst kontrollierbar zu halten und die zu erwartenden Verwerfungen abzumildern sind. Aufgrund dessen wird die Tarifstrukturreform in Stufen durchgeführt. Hierdurch soll ebenfalls gewährleistet werden, dass das Risiko auf der Einnahmeseite soweit wie möglich begrenzt wird⁴⁴.

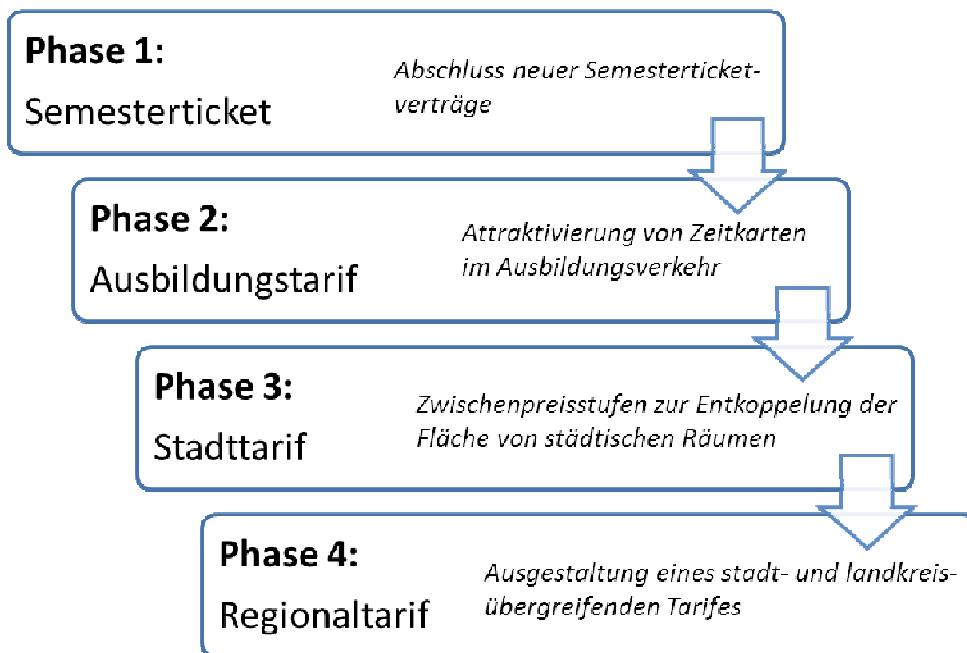


Abb.: Schrittweise Veränderung der Tarifstruktur im RMV, Quelle: RNVP-Gesamtbericht (Beschlussfassung), Abb. 107 (nachgebildet), S. 210.

Phase 1 wurde mit der Neugestaltung und dem Abschluss der Semesterticketverträge bereits im Jahr 2010 umgesetzt. Des Weiteren startete ab dem Schuljahr

⁴⁴ RNVP-Gesamtbericht (Beschlussfassung), S. 209

2011/12 Phase 2 mit einer Pilotanwendung zur Attraktivierung von Zeitkarten im
Ausbildungsverkehr und eine Umsetzung von Phase 3 begann im Dezember 2012.⁴⁵

Für die Entwicklung des Tarifes im Verbandsgebiet wird insbesondere die vierte und
letzte Phase der Reform relevant sein. Mit dieser Phase soll dann für den gesamten
Verbundraum eine neue stadt- und landkreisübergreifende Tarifstruktur zum Tragen
kommen. Diese wird auf kleinteiligeren und in der Fläche homogeneren Tarifgebieten
basieren. Durch feinere Preisabstufungen sollen große Preissprünge vermieden
werden. Die Tarifierung wird sich stärker an der tatsächlich zurückgelegten Entfer-
nung und an der Angebotsqualität orientieren.

Die Stadt Gießen wird sich als Verbundpartner weiterhin aktiv in die Planungen zur
konkreten Ausgestaltung der Tarifstruktur einbringen und dabei die Interessen der
Stadt vertreten.

⁴⁵ RNVP-Gesamtbericht (Beschlussfassung), S. 211

6 Auswirkungen

6.1 Verkehrliche Veränderungen

6.1.1 Linien (Stadtbus)

Die geplanten Änderungen in den Linienwegen und im Bedienungszeitraum sind mit der Zielsetzung konzipiert, dass unter Berücksichtigung der sich abzeichnenden Kostensteigerungen und der in etwa auf heutigem Niveau verbleibenden Finanzierung des Nahverkehrs das bestehende Angebot effizient genutzt werden muss.

Zusätzliche Fahrten zur Taktverdichtung, Veränderung bzw. Verlängerung von Linien sind nur bei deutlich gesteigener Nachfrage zu rechtfertigen.

Prioritäten sind entsprechend der Dringlichkeit des Handlungsbedarfs gesetzt. Im Vordergrund steht die Verlängerung der Linie 1 über Allendorf bis Lützellinden für alle regelmäßigen Fahrten ab Fahrplanjahr 2015. Diese Verlängerung wird aufgrund der Entscheidung der LNO Wetzlar notwendig, die Linie 11 nicht mehr über die Stadtteile Gi-Allendorf und Gi-Lützellinden zu führen.

Mittelfristig soll dazu die künftige Endhaltestelle im Gewerbegebiet Rechtenbacher Hohl eingerichtet werden, so dass die bereits im NVP 2005 als künftige Netzergänzung benannte Maßnahme damit ebenfalls umgesetzt wird.

Verbunden mit dieser Änderung ist auch die künftig deutlich verbesserte Erschließung des nordwestlichen Siedlungsgebiets von Kleinlinden durch die neue Fahrtroute der Linie 11.

Der Nachtbusbetrieb wird in das Regelangebot des Stadtbusverkehrs einbezogen.

Die Anbindung des Wohngebiets "Schlangenzahl" wird über die im Zuge der Gebietserschließung erbaute Haltestelle mit Wendeschleife künftig von der Linie 13 als Endhaltestelle angefahren. Deren bisherige Endhaltestelle Dialysezentrum entfällt. Diese Maßnahme wird voraussichtlich zum Fahrplanjahr 2016 umgesetzt.

Weitere Maßnahmen sind aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten zunächst unter Finanzierungsvorbehalt gestellt.

6.1.2 Fahrten

Für das verbesserte Fahrtenangebot am Samstagnachmittag wird die Mindestbedienung der Nebenverkehrszeit -NVZ- von 10:00 bis 18:00 Uhr vorgesehen; die Zeit von 5:00 bis 10:00 wird der Schwachverkehrszeit -SVZ- zugeordnet.

Auf der Linie 1 besteht insbesondere im Abschnitt zw. US-Depot und Kleinlinden ein hohes Fahrgastaufkommen, das eine zusätzliche Fahrzeugkapazität in den Spitzenzeiten begründet.

Die gestiegenen Studierendenzahlen führen vor allem auf den Verbindungen der Standorte Philosophikum und Naturwissenschaften sowie der Schwerpunkte studentischen Wohnens zur Innenstadt und zum Bahnhof zu hohen Auslastungen und verstärkter Nachfrage im Abend- und Wochenendbetrieb.

In den hoch belasteten Linien und Linienabschnitten sind zusätzliche Fahrten vorzusehen. Das betrifft vor allem die Linien 1 und 5 im Bereich der Kernstadt sowie die Linien von der Innenstadt zu den Standorten der JLU (Philosophikum, Naturwissenschaften, Medizin) in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde. Ebenso ist die Anbindung des größeren studentischen Wohnstandorts Unterhof in den Abendstunden und am Wochenende als wichtige Maßnahme zu betrachten.

6.1.3 Handlungsaufträge

Zu den zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 nicht umzusetzenden Maßnahmevorschlägen sind Prüfaufträge formuliert. Die Verwaltung wird damit aufgefordert, die konzeptionellen Überlegungen zu einer weiteren Optimierung der Linienführung und –verknüpfung fortzuführen. Im Mittelpunkt stehen dabei u.a. die Linie 1, die Linien 3/13, die Anbindung des Universitätsbereichs, des Baugebiets "Marburger Straße West" mit langfristig konsensfähigen, betrieblich und finanziell vertretbaren Rahmenbedingungen.

Dabei einzubeziehen sind Umsetzungshemmnisse durch z.B. fehlende oder zu ergänzende bauliche Infrastruktur, mangelnder Konsens bei alternativen Lösungsmöglichkeiten, hohe Kosten, noch mittelfristig vergebene Genehmigungen.

6.2 Finanzielle Auswirkungen

Alle Maßnahmen, die mit einer Verlängerung der Linienführung und/oder mit einer Erhöhung der Fahrthäufigkeit gegenüber dem aktuellen Angebot verbunden sind, führen als Mehrleistung zu höheren Kosten.

Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur (Haltestellen bzw. Haltestellenausstattung), Fahrgastinformation und zur Qualitätserhöhung der Fahrzeuge sind ebenfalls mit Mehrkosten verbunden.

Die höheren Betriebskosten durch die Ausdehnung der Bedienungshäufigkeit am Samstagnachmittag (15- bzw. 30-Min-Takt bis 18:00) werden durch Verringerung der Taktfolge morgens von 5:00 bis 10:00 Uhr weitgehend kompensiert, so dass diese Maßnahme als kostenneutral eingestuft wird.

Innerhalb des komplexen Systems des Stadtbusverkehrs ist die Kostenermittlung für einzelne Teilleistungen mit z.T. erheblichen Unsicherheiten verbunden. Mit z.B. zusätzlichen Verstärkerfahrten wird u.U. massiv in die Fahrzeugumläufe eingegriffen, so dass sich in der Detailplanung deutlich höhere Kosten ergeben können als bei einer auf pauschalierten Annahmen beruhenden überschlägigen Schätzung.

Maßnahmen für einzelne Linien (Beginn der Umsetzung ab Fahrplanjahr 2015)

Linie	Linienweg	Takt	Bedienungs- zeitraum	Maßnahmen	Mehr- kosten
1	Lützellinden - Rödgen	15/30	5:00 – 0:30	Linien- verlängerung	s. Anl.
2	Bahnhof - Eichendorffring	15/30	5:00 - 24:00	unverändert	0
3	Schwarzacker - Friedhof	30	6:00 - 24:00	unverändert	0
5	Bahnhof - Wieseck	15/30	4:30 - 24:00	Verstärkerfahrten	s. Anl.
6	Berliner Platz - Schiffenberg	60	12:30 - 18:30	unverändert	0
7	Philosophenwald - Evang. Krankenhaus	30	5:00 - 24:00	unverändert	0
9	Marktplatz - Alfred-Bock-Straße	60/120	7:30 - 17:30	unverändert	0
800	Berliner Platz - Krofdorf-Gleiberg	Einzel- fahrten		unverändert	0
801	Pistorstraße - Wißmar	30/60	5:00 - 22:00	Verstärkerfahrten	s. Anl.
802	Rathenaustraße - Krofdorf-Gleiberg	30/60	5:00 - 22:30	Verstärkerfahrten	s. Anl.
	Bahnhof - Rathenaustraße	(15)30/60	6:00 - 22:30	Verstärkerfahrten, Sa/So-Betrieb	s. Anl.
11	Wetzlar - Dutenhofen - Kleinlinden - Johanneskirche	30/60	6:00 - 21:00	in finanzieller Ver- antwortung der Stadt Wetzlar	0
12	Sandfeld - Friedrich-List-Str.	30/60	5:30 – 24:00	unverändert	0
13	Schlangenzahl - Friedhof	30	5:30 – 19.30	geänderte Endhaltestelle	0
24	Bahnhof - Wetzlar	30/60	5:00 – 24:00	unverändert	0
Nacht- bus	Venus	60	0:30 - 5:30	Neuaufnahme	s. Anl.
Nacht- bus	Saturn	60	0:30 - 5:30	Neuaufnahme	s. Anl.

Infrastruktur / Haltestellen

Die Einrichtung neuer Haltestellen ist generell bei Verlängerung oder geänderter Führung der Buslinien erforderlich. Gleichzeitig ist der weitere Ausbau der Haltestellenausstattung (z.B. Wetterschutz) vorzusehen und vor allem die Umsetzung der im PBefG formulierten, bis 2022 zu erreichenden vollständigen Barrierefreiheit. *)

*) "§ 8(3)PBefG: Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen."

Für die Neueinrichtung/Neubau von Haltestellen sind folgende durchschnittliche Baukosten anzusetzen:

- | | |
|--|-------------------|
| - Kasseler Bord und Pflasterung -> | 25-30.000€ |
| - Wetterschutz > | 15-20.000€ |
| - Gesamtkosten | 40-50.000€ |
| - ggf. zuzügl. Grunderwerb, sonstige Mehrkosten usw. | |

Die konkretisierbaren Bauprojekte sind im Kap. 5.2 (Seite 84) zusammengestellt. Weitere Ausbaumaßnahmen an den vorwiegend bestehenden Haltestellen werden überwiegend im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen vorgenommen.

Überschlägige Kostenschätzung der Maßnahmen im Busbetrieb

In der Tabelle zur Kostenschätzung sind die gegenüber dem aktuellen Stadtbusbetrieb zusätzlich zu erbringenden Leistungen bzw. die daraus entstehenden Kosten überschlägig ermittelt und dargestellt. Für die Entscheidung über die jeweils vorgeschlagenen Maßnahmen ist damit die finanzielle Dimension als wichtige und ggf. entscheidungsrelevante Information ergänzt.

Die tatsächlichen Kosten/Preise können nur über spezielle, bei den Verkehrsunternehmen einzuholende Angebote ermittelt werden.

Die angeregten Maßnahmen zur Erweiterung des Fahrtenangebots sind hier vorbehaltlich einer differenzierten Kostenermittlung zunächst mit 4 €/km auf der Grundlage der durchschnittlichen Kosten/Leistungen des Linienbetriebs angesetzt.

Wesentliche Faktoren einer exakten Kostenermittlung sind der Fahrzeugeinsatz, der Fahrereinsatz und die jeweiligen Umläufe, die nur auf der Grundlage konkreter ausgearbeiteter Fahrpläne genauer zu ermitteln sind. Einzubeziehen sind ebenso die entstehenden Folgekosten durch organisatorische Veränderungen bei der Fahrzeugfertigmachung (Reinigung, Wartung) und des Dienstplans (z.B. Einhaltung von Ruhepausen). Weitere Mehrkosten bzw. Aufschläge entstehen z.B. bei zusätzlichen Fahrten während der Hauptverkehrszeit -HVZ- ("Sprungkosten" durch zusätzlich zu beschaffende/einzusetzende Fahrzeuge und Personal) oder z.B. beim Sonn- und Feiertagsverkehr durch Lohnzuschläge.

Diese Situation trifft besonders zu für die sog. "Verstärkerfahrten", deren (Mehr)Kosten sehr stark von der jeweiligen Linie und Uhrzeit abhängen (Fahrzeuge u. Personal) und im Einzelfall deutlich in Umlauf- und Dienstpläne eingreifen. Dabei können für einzelne Fahrten zusätzliche Kosten in 3-facher Höhe der durchschnittlichen Werte entstehen.

Aus diesen Gründen sind die Kosten für einzelne der vorgeschlagenen Maßnahmen auf dem derzeitigen Konkretisierungsstand ohne sorgfältige betriebliche Kalkulation nicht verlässlich zu ermitteln. Sie können daher nur pauschal angegeben werden und eine erste grobe Orientierung bieten.

Anlage Kostenschätzung

Anlage Kostenschätzung

Maßnahmen und Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren bei Stadtbus-Linien und Bedienung Zusätzliche Kosten für den Busbetrieb gegenüber 2014

Linie	Anregung	Bemerkungen	zusätzlicher Aufwand		Bemerkungen der Verwaltung	Empfehlung			Anzahl zusätzlicher Fahrten				Leistung	
			Strecke (Hin- u. Rückfahrt) (km)	geschätzte Kosten (€) pro Jahr (4,00 €/km)		Zustimmung	Prüfung Option langfristig. Alternative	Ablehnung	Mo-Fr (252 x)	Sa (52x)	So (61x)	Jahressumme	Gesamt -km	Jahreskosten (€)
Linie 1	Neukonzeption Gi-KI-Al-Lü Zusatzfahrten Verlängerung Al-Lü	Mo-Fr ca. +45 Fahrten/d zusätzlich Al-Lü, Sa +28 u. So +16	7,4	407.592	als Ersatz für Linie 11 zwingend erforderlich ab Dez. 2014				45	30	17	13.937	103.134	412.535
Linie 1	Neukonzeption Gi-KI-Al-Lü geänderte Führung in Lü	Fahrt Aufwand durch veränderte Linienführung innerorts Lützellinden (Hinfahrt über Bitzenstraße)	0,2	13.230					50	37	33	16.537	3.307	13.230
Linie 1	Verstärkerfahrten/Taktverdichtung Innenstadt-Rödgen	insbes. Abschnitt US-Depot/Albert-Schweitzer-Schule bis Robert-Sommer-Straße > Annahme für die Kalkulation: +25% in der HVZ (= 1 zusätzl. Fahrt je Stunde)	12,0	96.000					8	0	0	2.016	24.192	96.768
Linie 1	Albert-Schweitzer-Schule besser anbinden (Heyerweg nicht ausschließen)	Verzögerung im Linienverlauf, ggf. Endpunkt der Verstärkerfahrten > Annahme für die Kalkulation: Anbindung annähernd 30-min-Takt	1,5	24.600					12	10	10	4.154	6.231	24.924
Linie 2	Bedienungszeitraum abends erweitern	je eine Abfahrt Hbf ca. 23:52, ab Eichendorffring 00:16 bis Innenstadt	9,4	13.536	verkehrlich nicht begründbar				1	1	1	365	3.431	13.724
Linie 3	Verstärkerfahrten morgens Richtung Schwarzacker (ab Oswaldsgarten)	bei der aktuellen Streckenführung sind Gelenkbusse wenig geeignet > Annahme für die Kalkulation: 8:00 - 10:00 je 1 zusätzl. Fahrt je Stunde)	8,2	16.400	vermutl. höhere Kosten wg. der Problematik von Verstärkerfahrten				2			504	4.133	16.531
Linie 5	Taktverdichtung	vormittags, Sa.-Nachmittag > Annahme für die Kalkulation: +25% vormittags 8:00 - 12:00, Sa 14:30-18:30 (= 1 zusätzl. Fahrt je Stunde) > Alternativlösung: s.u.	12,6	60.480	vermutl. höhere Kosten wg. der Problematik von Verstärkerfahrten				4	4		1.216	15.322	61.286
Linie 5	Taktverdichtung Sa-nachmittags	Alternative: Veränderung NVZ/SVZ samstags 05:00 – 10:00 SVZ, 10:00 – 18:00 NVZ, 18:00 -24:00 SVZ, für alle Linien mit 15-Min.-Takt, weitgehend kosten- neutral	12,6	0										
Linie 5	Taktverdichtung (s.Linie 15 Entwurf)	Verstärkerfahrten (ehem. Linie 15) stadteinwärts über Johanneskirche - Frankfurter Straße	12,6	0								0	0	0
Linie 15	Einbindung in Linie 5 in der HVZ, Taktverdichtung (wie bisher)	stadteinwärts morgens weiterhin über Johanneskirche-Frankfurter Straße	12,0	0								0	0	0

Nahverkehrsplan für die
Universitätsstadt Gießen
Fortschreibung 2014

Linie 6	(nur So 10:00 - 20:00) Führung über Rathenaustraße	So-Betrieb, 5 zusätzl. Fahrten	2,6	8.840	vermutl. höhere Kosten					11	5	877	2.280	9.121
Linie 6	zusätzl. Sa-Betrieb	6 Fahrten Sa.-Nachmittag	12,7	15.240	vermutl. höhere Kosten					6		312	3.962	15.850
Linie 10	Sa 7:00-19:00 - 30-Min-Takt	Taktung bietet deutliche Verbesserung gegenüber 378/379 mit Sa 120- / So 240-Min-Takt	12,6	60.480						24		1.248	15.725	62.899
Linie 10	Sa 19:00-23:00 - 60-Min-Takt		12,6	10.080						4		208	2.621	10.483
Linie 10	So 7:00-23:00 - 60-Min-Takt	insgesamt 150.000€, überschlägig ermittelt 2013	12,6	42.336							14	854	10.760	43.042
Linie 12	im GE-West abends längere Bedienung	ca. 4 zusätzl. nach 20:00 ab/bis Oswaldsgarten	5,0	20.000					4			1.008	5.040	20.160
Linie 13	Verlegung Endhaltestelle nach Schlangenzahl		-1,8	0	keine Kosteneinsparung beim Personal				27	9		7.272	-13.090	-52.358
Linie 13	Verstärkerfahrten morgens Richtung Dialysezentrum (JLU)	bei der aktuellen Streckenführung sind Gelenkbusse wenig geeignet, > Annahme für die Kalkulation 8:00 -10:00 je 1 zusätzl. Fahrt je Stunde), s. Linie 3	16,0	32.000	vermutl. höhere Kosten wg. der Problematik von Verstärkerfahrten				2			504	8.064	32.256
Linie 13	Teilstrecke ab Oswaldsgarten	Oswaldsgarten - Dialysezentrum ca. 5,7 km, > Annahme für die Kalkulation 8:00 -10:00 je 1 zusätzl. Fahrt je Stunde), s. Linie 3	11,4	22.800	vermutl. höhere Kosten wg. der Problematik von Verstärkerfahrten				2			504	5.746	22.982
Linie 801	Taktverdichtung	Oswaldsgarten - Philosophikum ca. 3,3 km > Annahme für die Kalkulation: +25% in der HVZ (= 1 zusätzl. Fahrt je Stunde)	6,6	52.800	vermutl. höhere Kosten wg. der Problematik von Verstärkerfahrten				8			2.016	13.306	53.222
Linie 801	im GE Schiffenberger Tal abends längere Bedienung	Pistorstraße- Oswaldsgarten 4,3 km > Annahme für die Kalkulation: + 3 Fahrten abends, + 3 Fahrten Sa nachmittags/abends	8,6	30.960	für 800er-Linien ist eine gesamte Neukonzeption sinnvoll				3	3		912	7.843	31.373
Linie 802	Taktverdichtung	zusätzl. Fahrten > Annahme für die Kalkulation: +25% in der HVZ (= 1 zusätzl. Fahrt je Stunde)	6,6	52.800	für 800er-Linien ist eine gesamte Neukonzeption sinnvoll				8			2.016	13.306	53.222
Linie 802	abends längere Bedienung	längere Bedienungszeit + 3 Fahrten abends, + 3 Fahrten Sa nachmittags/abends	6,6	23.760	für 800er-Linien ist eine gesamte Neukonzeption sinnvoll				3	3		912	6.019	24.077
Nachtbus	aktuelles Angebot fortsetzen	Pauschalvergabe		150.000								0	0	0
	zusätzliche Fahrten So-morgens	Mobilitätskette schließen, 2 zusätzl. Fahrten	43,0	20.640					0	0	2	122	5.246	20.984
Venus	Änderung der Fahrtrichtung	Berliner Pl. - Philosophenwald - Wieseck - Berliner Platz	0,0	0								0	0	0
Gesamtsumme (€/Jahr)				1.174.574										

Eine Kostenkalkulation ist nur unter Berücksichtigung der konkreten Betriebssituation und der Fahrpläne möglich. Der hier angesetzte Durchschnittswert 4€/km ist z.B. bei zusätzlichen Leistungen in den Spitzenzeiten deutlich zu erhöhen (zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarf). Wichtige Faktoren wie Fahrzeugumlauf, Personaleinsatz und Ruhezeiten sowie Folgewirkungen auf Fahrzeugwartung/Service sind an dieser Stelle noch unberücksichtigt.

Anregungen

Nach Bewertung der Verwaltung im Rahmen des NVP 2014 nicht weiterverfolgen

Linie	Anregung	Bemerkungen	zusätzlicher Aufwand		Empfehlung				Anzahl zusätzlicher Fahrten			Leistungen		
			Strecke (Hin- u. Rückfahrt) (km)	geschätzte Kosten pro Jahr (€)	Zustimmung	Prüfung Option langfrist. Alternative	Ablehnung	Mo-Fr (252x)	Sa (52x)	So (61x)	Jahres-summe	Gesamt km	Jahres-kosten (€)	
Linie 1	Trennung Nord-Ast	Nord: Rödgen - Innenstadt	12,0	1.086.240				67	54	53	7.097	85.164	340.656	
Linie 1	Trennung Süd-Ast	Süd: Lützellinden - Behördenzentrum	21,0	1.900.920				67	54	53	7.097	149.037	596.148	
Linie 1	Vorschlag Bürgerinitiative: Lü bis Innenstadt/Zentrum und zurück	> Annahme: gleiche Taktung wie derzeitige Bedienung auf Linie 1, wird nicht aufgegriffen!	20,0	1.810.400				67	54	53	7.097	141.940	567.760	
Linie 1	AI Verbesserung der Anbindung des Wohngebiets	Führung: Am Zehntfrei - Ehrsammer Weg - Triebstraße,	0,8	72.416				67	54	53	7.097	5.678	22.710	
Linie 1	Rö (über Heyerweg) - Bhf	Anregung für langfristige Konzeption	14,8	1.339.696				67	54	53	7.097	105.036	420.142	
Linie 1	Lü - Albert-Schw.-Schule	Berl. Platz - A.-Schw.-Schule ca. 2,8 km	27,0	2.444.040				67	54	53	7.097	191.619	766.476	
Linie 2	Weiterführung bis LK-Verwaltung	Ergänzung/Ersatz für LT (Mo-Fr)	2,8	89.600				32			1.600	4.480	17.920	
Linie 2	15-Min-Takt bis LK-Verwaltung	Mo-Fr 7:00 - 18:00 => 44 Fahrten, d.h. 32 zusätzl. Fahrten	2,8	89.600				32			1.600	4.480	17.920	
Linie 2	zusätzl. Fahrten Berliner Platz - Automeile 15-Min-Takt		6,2	272.800				44			2.200	13.640	54.560	
Linie 2 (neu)	Wi Marburger Str. - West - Berl.Pl. - Automeile	Alternativer Vorschlag für neue Linie, 15-Min-Takt	14,8	651.200				44			2.200	32.560	130.240	
Linie 3	Weiterführung bis Unterhof	Verkehrlich ungünstig, Linksabbiegefunktion Leihgesterner Weg	1,5	77.400				36	36	35	4.287	6.431	25.722	
Linie 3	Weiterführung bis Schlangenzahl	ungünstige Linienführung	2,0	28.000					28	35	2.191	4.382	17.528	
Linie 5	Taktverdichtung auf 7,5 Min (6:00-20:00)	zusätzl. Fahrten Mo-Fr	12,6	705.600				56			2.800	35.280	141.120	
Linie 5	Taktverdichtung auf 15 Min (19:00-24:00)	zusätzl. Fahrten Mo-Fr	12,6	201.600				16			800	10.080	40.320	
Linie 7	generell 15-Min-Takt - wie andere Linien	zusätzl. Fahrten	13,2	545.424				33	20	18	2.984	39.389	157.555	
Linie 10	Mo-Fr 21:00-23:00 - 60-Min-Takt	Vorschlag: Führung bis Alter Wetzlarer Weg, nicht zum Bhf.	12,6	12.600				1			50	630	2.520	
Linie 12	generell 15-Min-Takt - wie andere Linien	zusätzl. Fahrten	13,3	592.116				33	24	28	3.462	46.045	184.178	
Linie 13	Teilstrecke ab Oswaldsgarten Schnellverbindung	Schnellverbindung Oswaldsgarten über Ludwigstr.- Schlangenzahl 3,8 km (Expressverbindung)	7,6	15.200				2			100	760	3.040	
	Schnellverbindung: Uni (Phil.) - Bhf	den praktischen Wert dieser Verbindungen überdenken, z.B. Kennzeichnung der Fahrzeuge, tatsächliche Zeit- bzw. Kapazitätsgewinne, Erfahrungen ? Probetrieb ? > Annahme für die Kalkulation: +25% in der HVZ (= 1 zusätzl. Fahrt je Stunde)	12,6								0	0	0	
	Schnellverbindung: Wieseck - Bhf	bisher ungünstige Erfahrungen mit Linie 15 (geringe Auslastung, s.o.)	12,0	96.000				8			400	4.800	19.200	
Linie 24	Durchbindung GI-(Kinzenbach)-WZ	an dieser Stelle nicht kalkulierbar -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	