

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbefG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungsbedarf
1	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Amt für Umwelt und Natur	15.01.2014	Umweltstandards	-	Aufgrund der besonderen Situation in Gießen sind gerade von Omnibussen hohe Emissionsstandards zu fordern, denn die Stickstoffgrenzwerte (NOx) werden in der Stadt Gießen deutlich überschritten. Seit Ende 2013 wird zwar EURO VI als Standard vorgegeben, EURO V wäre aber weiterhin möglich. Jedoch wird erst mit der Einführung von EURO VI auf die NOx - Problematik eingegangen. Laut Aussage des Umweltministeriums (siehe Anlage) zeigen aktuelle Messungen, dass nur noch ca. 5% der NOx-Emissionen eines EURO-V-Busses mit dem EURO VI Standard erreicht werden. Auch das zuständige Ministerium fordert hinsichtlich der Einhaltung der NOx-Grenzwerte eine ausschließliche Beschaffung des neuesten Emissionsstandards.	+	Im Stadtbusverkehr wird die in den vergangenen Jahre begonnene Umstellung auf Erdgasantrieb fortgesetzt. Bei allen Fahrzeugbeschaffungen für den Stadtbusverkehr in Gießen (auch Gebrauchtfahrzeuge) sollen die neuesten Emissionsstandards berücksichtigt werden (Euro-VI).			SWG
2	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Erschließung	1	Die Bushaltestelle Studentendorf wird seit ca. zwei Jahren nicht mehr angefahren, weil regelmäßig Falschparker in der Wendeschleife gehalten haben. Durch Kontrollen des ruhenden Verkehrs sollte das Anfahren der Haltestelle Studentendorf wieder ermöglicht werden. In den Studentenwohnheimen wohnen überproportional Studierende ohne Kfz (Internationalisierung u.ä.).	+	Die verstärkte Anbindung der Haltestellen Studentendorf und/oder Albert-Schweitzer-Schule wird im Zuge der Verstärkung der Linie 1 berücksichtigt; ggf. Endpunkt für Verstärkerfahrten.			
3	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	10	Ein Großteil der Studierenden aus dem Bereich der Philosophika den Bus mit der Abfahrt zur Minute 48 nicht und erreicht in der Folge die Lehrveranstaltungen im Bereich Naturwissenschaften nicht pünktlich. Es wird angeregt, die Abfahrt etwas später zu terminieren.	+	Fahrplangestaltung; der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, spezielle Abfahrtszeiten sollen nicht in den NVP aufgenommen werden. Die Anregung wird an den Verkehrsbetrieb weitergegeben.			SWG
4	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	10	Das Fahrgastaufkommen durch Studierende, die den Bahnhof als Ziel haben, ist weiterhin so hoch, dass die Busse zu den Stoßzeiten nach wie vor überfüllt sind. Hier wäre es wünschenswert, wenn die Engpässe durch flexible Lösungen (Einsatz von Verstärkerbussen jeweils zu Semesterbeginn) behoben werden könnten.	+	Die Verstärkung des Regelangebots zu speziellen zeitlichen oder örtlichen Schwerpunkten sowie eine flexible Handhabung von Nachfragespitzen sind weiterhin vorgesehen			
5	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	10	Die Einführung einer Shuttle-Linie mit direkter Verbindung zwischen Bahnhof, Naturwissenschaften und Rathenastraße ohne weitere Zwischenhalte scheint weiterhin sinnvoll.	-	Die Einrichtung einer direkten Schnellverbindung Phil-NatWiss-Bhf oder einzelner Direkt-Fahrten wurde geprüft; auf den relativ kurzen Strecken im Innenstadtbereich sind keine betrieblichen Vorteile zu erkennen.			
6	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	801/802	Zu Stoßzeiten kommt es immer wieder dazu, dass Studierende wegen Überlastung der Busse mehrere Takte warten müssen, um zur Haltestelle Oswaldsgarten oder von dort zur Rathenastraße zu gelangen. Der zeitweise Einsatz von Verstärkerbussen würde diese Situation entschärfen.	+	Verstärkerfahrten zw. Rathenastr. und Oswaldsgarten sind eingerichtet; eine flexible Handhabung von Nachfragespitzen ist weiterhin vorgesehen			
8	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	10, 801 und 802	Es wird begrüßt, dass die Einführung von Samstagsverkehr für die Linie 10 geprüft wird. Vor allem das Wohnheim Unterhof soll auch an Wochenenden von der Linie 10 bedient werden. Das Wohnheim wird bisher nur von den Linien 378 und 379 in Taktzeiten von 2 Std. (Samstag) bzw. 4 Std. (Sonntag) bedient.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			
7	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	10, 801 und 802	Die Universitätsbibliothek ist an sieben Tagen der Woche bis 23 Uhr geöffnet. Es wird deshalb angeregt, auch für die Linie 801 und 802 die Einführung von Samstagsverkehr zu prüfen.	+	Für die Linien 801/802 würden längere Bedienungszeiten (3 Fahrten abends, 3 Fahrten Sa-nachmittags, jeweils bis Berliner Platz, z.T. Verlängerung ) Mehrkosten in Höhe von ca. 55T€ bedeuten;			Anpassung mit Linie 10 wichtig
9	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Erschließung	13	Da die Haltestelle Christian-Rinck-Straße wegfallen soll, ist eine neue Haltestelle an der Ecke Johann-Sebastian-Bach-Straße/Robert-Sommer-Straße notwendig, um Studenten, die im Bereich der Haltestelle Christian-Rinck-Straße wohnen, weiterhin zu erreichen.	-	Der Bereich Joh.-Seb.-Bach-Str. wird durch die künftige Haltestelle Schlängenzahl erschlossen. Von der Errichtung einer weiteren Haltestelle an der Robert-Sommer-Str. wird zunächst abgesehen.			
10	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	3, 13	Der Vorschlag die Linienführung zu straffen, um die Fahrtzeit zwischen Berliner Platz und Aulweg zu reduzieren, wird ausdrücklich begrüßt.	+	die Überlegungen zur mittelfristigen Neuordnung der Linien 3/13 werden weiterverfolgt			
11	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Erschließung	-	Es wird angeregt, im Bereich Gaffkystraße eine neue Haltestelle "Universitätsklinikum Gießen" einzurichten. Durch die Umnutzung des Gebäudes "Alte Chirurgie" als zentrales Lernzentrum für die Medizinstudierenden wird sich die Frequenz der Studierenden hier etwa 2015/2016 deutlich erhöhen.	-	Die Einfahrt/Durchfahrt im UKGM-Gelände ist nicht möglich; die bauliche Realisierung (und der Aufwand) einer Haltestelle im Einmündungsbereich Gaffkystraße/ Schubertstraße wird geprüft			
12	Justus-Liebig-Universität Gießen	17.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Zumindest die Haltestellen Liebigstraße, Friedrichstraße, Südanlage, Naturwissenschaften, Aulweg/Wartweg, Ludwig-Uhland-Schule und Schlängenzahl sollten, da sie stark frequentiert werden, kurzfristig mit Fahrgastunterständen ausgestattet werden.	+/-	Der Ausbau der Haltestellenausstattung wird kontinuierlich fortgeführt. An einzelnen Standorten, z.B. Südanlage, bestehen u.a. aufgrund der speziellen baulichen Situation erhebliche Hemmnisse. An der künftigen Haltestelle Schlängenzahl sind die baulichen Vorbereitungen bereits getroffen.			
13	Kreisausschuss Landkreis Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	-	Es wird gefordert, den Standort Riversplatz 1-9 im Nahverkehrsplan in Kapitel 4.3.3 als zentrales Ziel innerhalb der Stadt Gießen zu definieren. Der Standort Riversplatz muss mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus allen Stadtteilen Gießens innerhalb von 20 Minuten durch maximal einen Umsteigevorgang erreicht werden können. Dies beinhaltet gleichfalls die Erreichbarkeit der zentralen Verknüpfungshaltestellen zum Regionalverkehr. Zu diesen zählen der Bahnhof, der Haltestellenkomplex Berliner Platz/Behördenzentrum/Stadtheater und der Bahnhaltelpunkt Licher Straße.	-	Für die Haltestelle "Rivers" kann aufgrund des geringen Potentials keine Einstufung als zentrales Ziel begründet werden; die Erreichbarkeit zentraler Ziele (30 Min., s. Kap. 4.3.3) wird mit dem Linientaxi und Linie 2 sowie mit der Linie GI-22 erzielt.			?
14	Kreisausschuss Landkreis Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	-	Für den Bahnhof, den Haltestellenkomplex Berliner Platz/Behördenzentrum/Stadtheater und den Bahnhaltelpunkt Licher Straße sind Anschlusszeiten zum weiterführenden Verkehrsmittel von maximal 15 Minuten zu gewährleisten	-	In der HVZ ist für die Stadtbusverbindungen mit 15-Min-Takt die Anschlusszeit gegeben; generell werten Wartezeiten bis 30 Min. als akzeptabel angesehen (Kap. 4.3.4); der Plan entspricht dem.			
15	Kreisausschuss Landkreis Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	-	Die Verbindung Bahnhof - Berliner Platz - Haltepunkt Licher Straße - An der Automeile bzw. Kreisverwaltung ist als Hauptrelation zu definieren. Dementsprechend muss eine Bedienungshäufigkeit von vier Fahrtenpaaren pro Stunde sowohl in der HVZ wie auch in der NVZ, zumindest montags bis freitags, garantiert werden.	-	Der Abschnitt ab Graudenzer Straße / Fasanenweg in Richtung Rivers kann aufgrund des geringen Fahrgast-potentials nicht als Hauptrelation eingestuft werden.			

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbefG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungsbedarf
16	Kreisausschuss Landkreis Gießen	17.01.2014	Erschließung	2	Die Haltestellen An der Automeile und Kreisverwaltung erfüllen die in Kap. 4.3 geforderten Normwerte bezüglich Andienungshäufigkeit und Verkehrszeit nicht bzw. nur teilweise. Daher wird die Verlegung des Linienweges der Linie 2 hin zu einer dieser beiden Haltestellen oder an den Standort der Fernbushaltestelle gefordert. Die Andienung dieser Haltestellen sollte stadtauswärts vor der Einfahrt in den Fasanenweg erfolgen, in Gegenrichtung käme der Bus aus dem Fasanenweg.	-	Mit der derzeitigen Anbindung durch LT und Linie GI-22 werden morgens/ nachmittags 3-4 Fahrten je Std. und Richtung angeboten. Die Verlängerung der Linie 2 bis zur Kreisverwaltung (und zurück) würde eine Umwegfahrt für die Fahrgäste der Anneröder Siedlung bedeuten und einem Mehraufwand von ca. 2 km/Fahrt und entsprechende Mehraufwand (ca. 160.000 €) bedeuten.			
17	Kreisausschuss Landkreis Gießen	17.01.2014	Fahrplanangebot	-	Alternativ wäre die Relation Berliner Platz - An der Automeile/Kreisverwaltung durch zusätzliche Fahrten zu verdichten, damit ein 15-minütiges Angebot entsteht. Dazu sollte eine neue Stadtlinie geschaffen werden, die aus dem westlichen Wieseck (z.B. Endhaltestelle am Burgenring) über die Marburger Straße, den Berliner Platz, das Gebiet bzw. die Haltestelle an der Automeile zum Europaviertel verläuft.	-	Der Vorschlag für eine ganz neue Stadtbuslinie wird im Zuge der Überlegungen zu einer mittelfristigen Neukonzeption einiger Linien einbezogen.			
18	Kreisausschuss Landkreis Gießen	17.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Die Zugangshaltestelle zur Kreisverwaltung ist entsprechend den Vorgaben in Kap. 4.6.3 als Haltestelle der Kategorie A auszubauen. Der Schwerpunkt sollte dabei auf den barrierefreien Zugang sowie auf die Errichtung von taktilen Leitelementen gelegt werden. Bei einer Andienung im Rundverkehr ist der Fahrweg so zu wählen, dass diese Haltestelle auf der Gehwegseite vor den Verwaltungsgebäuden eingerichtet werden kann. Sofern es sich dabei nicht um die Haltestelle An der Automeile handelt, ist auch diese Haltestelle beidseitig nach den Vorgaben der Kategorie A auszubauen.	-	Die Haltestelle An der Automeile ist mit Kasseler Bord ausgestattet, stadteinwärts zusätzlich mit Wetterschutz. Die Haltestellen im Gelände der Kreisverwaltung werden z.Z. von PKW/Kleinbussen bedient. Der Ausbau für (Standard-)Busse ist bisher nicht vorgesehen.			
19	Kreisausschuss Landkreis Gießen	17.01.2014	Tarif	-	Innerhalb der Kernstadt Gießen dürfen keine weiteren Tarifgrenzen gezogen werden. Die Umsteigeknoten Bahnhof und Berliner Platz müssen weiterhin der gleichen Tarifzone wie die Haltestellen an der Kreisverwaltung angehören.	+	Eine Änderung der Tarifgrenzen für das Gebiet der Kreisverwaltung ist im NVP-Entwurf nicht vorgesehen.		x	
20	Kreisausschuss Landkreis Gießen	17.01.2014	Tarif	-	Keinesfalls darf der Regionaltarif ausschließlich nach der Anzahl zurückgelegter Kilometer bemessen werden, da dann Fahrgäste aus dem Ostkreis mit Ziel Kreisverwaltung die Umwegfahrt über die Innenstadt mitbezahlen müssten.	-	Die Tarifgestaltung liegt in der Zuständigkeit des RMV.		x	
21	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Soziale Stadterneuerung, Behindertenbeauftragter	17.12.2013	Barrierefreiheit	-	Verstärkter Einsatz von barrierefreien Bussen.	+	Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen werden die Erfordernisse eines barrierefreien ÖV berücksichtigt.			
22	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Soziale Stadterneuerung, Behindertenbeauftragter	17.12.2013	Barrierefreiheit	-	Intensivierung des Ausbaus barrierefreier Bushaltestellen: Gemäß dem Vortrag am 11.12.13 im Gießener Rathaus sind von den 260 Haltestellen nur 107 mit Kasseler Bord ausgestattet, also nicht einmal die Hälfte.	+	Der Ausbau der Haltestellenausstattung wird kontinuierlich fortgeführt. Standorte mit hohem Fahrgastaufkommen und / oder höheren Anteilen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste sollen dabei mit Priorität berücksichtigt werden.			66
23	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Soziale Stadterneuerung, Behindertenbeauftragter	17.12.2013	Barrierefreiheit	-	Prüfung, ob bei unerwartet hohem Fahrgastaufkommen (regelmäßig überfüllte Busse) flexibel Entlastungsbusse eingesetzt werden können, damit auch Menschen mit Handicap (Rollator, Rollstuhl), bzw. Eltern mit Kinderwagen die Busse benutzen können und nicht zurückbleiben müssen.	+	Auf hohes Fahrgastaufkommen wird entsprechend der verfügbaren Ressourcen reagiert werden. Bei unerwarteten Ereignissen ist die Situation im Einzelfall zu betrachten.			66
24	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Beauftragte für Frauen- und Gleichberechtigungsfragen	07.01.2014	Erschließung	-	Bitte darauf zu achten, dass Haltestellen grundsätzlich so gelegt werden, dass Senioreneinrichtungen, Einrichtungen der Kinderbetreuung, Einkaufszentren, ärztliche Zentren und sonstige Anlaufstellen, die für Menschen mit eingeschränkter Mobilität (Gehbehinderung, Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren etc.) oder für minderjährige Kinder mit und ohne Begleitung wichtig sind, auf direktem und kürzest möglichem Weg erreichbar sind.	+	Bei der Standortwahl und dem Ausbau der Haltestellenausstattung werden die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen, Aspekte der Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit beachtet. An einzelnen Standorten bestehen u.a. aufgrund der speziellen baulichen Situation Hemmnisse.			66
25	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Beauftragte für Frauen- und Gleichberechtigungsfragen	07.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Haltestellen - insbesondere solche, die regelmäßig von mobilitätseingeschränkten Menschen genutzt werden - sollten mit Sitzen oder Sitzhilfen ausgestattet sein. Auch wenn eine Überdachung der Haltestelle aus Kostengründen (noch) nicht umgesetzt werden kann sollten Sitzgelegenheiten zum Mindeststandard gehören. Die Sitzgelegenheiten sollten hoch genug sein, dass ältere Menschen gut aufstehen können.	+	Der Ausbau der Haltestellenausstattung wird kontinuierlich fortgeführt. Standorte mit hohem Fahrgastaufkommen und / oder höheren Anteilen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste werden dabei besonders berücksichtigt. An einzelnen Standorten bestehen u.a. aufgrund der speziellen baulichen Situation Hemmnisse.			66
26	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Beauftragte für Frauen- und Gleichberechtigungsfragen	07.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Wartebereiche müssen gut einsehbar sein. Nicht einsehbare Wartebereiche werden insbes. von älteren Menschen und Frauen nicht genutzt, da sie Angsträume darstellen. Als Negativbeispiel gelten die Wartebänke in den Wartehäuschen am Marktplatz, als Positivbeispiele wurden die Wartehäuschen am Berliner Platz genannt.	+	Beim Ausbau der Haltestellen(ausstattung) sollen die Sicherheitsaspekte, Beleuchtung und Einsehbarkeit deutlicher berücksichtigt werden.			66
27	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Beauftragte für Frauen- und Gleichberechtigungsfragen	07.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Fahrpläne sind z.T. schlecht lesbar, da die Schrift zu klein ist bzw. die Anschläge zu hoch sind.	+	Mit der derzeitigen Anbindung durch LT und Linie GI-22 werden morgens/ nachmittags 3-4 Fahrten je Std. und Richtung angeboten. Die Verlängerung der Linie 2 bis zur Kreisverwaltung (und zurück) würde eine Umwegfahrt für die Fahrgäste der Anneröder Siedlung			66, SWG

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbeFG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungsbedarf
28	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Beauftragte für Frauen- und Gleichberechtigungsfragen	07.01.2014	Fahrplanangebot	-	Von Seniorinnen und Senioren wurde der Takt außerhalb der Veranstaltungszeiten zum Schiffenberg als zu selten eingestuft. Der Giessener Hausberg kann somit nicht als Ausflugsziel genutzt werden.	-	Die Verbindung zum Schiffenberg besteht nur Sa-Nachmittag (und bei besonderen Anlässen als Gelegenheitsverkehr). Ein größeres Fahrangebot ist aufgrund der Nachfragesituation nicht zu rechtfertigen. Die Mehrkosten für den Busbetrieb Sa-nachmittags (6 Fahrten) sind mit ca. 16T€ geschätzt.			
29	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Beauftragte für Frauen- und Gleichberechtigungsfragen	07.01.2014	Fahrzeuge	-	Der Innenbereich der Busse ist z.T. nicht barrierefrei, das sollte geändert werden. (Die Anregung bezieht sich nicht auf den Stadtbusverkehr.)	+	Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen werden die aktuellen Anforderungen an die Barrierefreiheit zugrunde gelegt.			SWG
30	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Beauftragte für Frauen- und Gleichberechtigungsfragen	07.01.2014	Fahrpersonal	-	Einige der Fahrerinnen und Fahrer sind negativ dadurch aufgefallen, - dass sie Menschen, die signalisiert haben beim Ein- und Aussteigen Hilfe zu benötigen, nicht geholfen haben, - dass sie die Busabsenkung nicht nutzen, - dass sie allgemein sehr unfreundlich sind und - dass sie in Einzelfällen sogar nicht angehalten haben, als ein Rollifahrer zusteigen wollte. Auch wenn davon auszugehen ist, dass dies Einzelfälle sind, so haben sich doch die Beschwerden so gehäuft, dass ein besseres Beschwerdemanagement aufgebaut werden sollte. Dies sollte z.B. beinhalten, dass an jeder Haltestelle ein Hinweis hängt, wo die Kunden sich beschweren können und welche Angaben sie dafür machen sollten. Ebenso sollte eine Rückmeldung an die Kunden erfolgen, was auf ihre Beschwerde hin unternommen wurde, um dem abzuwehren.	+	Das Verkehrsunternehmen ist über diese Erfahrungen informiert. Die Empfehlung zur Einrichtung eines Beschwerdemanagements bzw. die entsprechende Sensibilisierung in den Mobilitätszentralen ist bereits im Entwurf enthalten (Kap. 4.7.2.4)			SWG
31	Universitätsklinikum Gießen und Marburg GmbH	16.01.2014	Erschließung	-	Das UKGM hält es angesichts der schmalen Straßenverhältnisse grundsätzlich nicht für zielführend, eine Bushaltestelle unmittelbar vor dem Hauptgebäude einzurichten. Rund um das Klinikum stehen ausreichend Haltestellen verschiedener Linien zur Verfügung, so dass der Haupteingang von allen Seiten für gehfähige Patienten, Besucher/innen und Mitarbeiter/innen in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar ist. Zum jetzigen Zeitpunkt und mittelfristig muss ein solches Anliegen auch vor dem Hintergrund der anstehenden umfangreichen Großbaumaßnahmen in den Gebäuden der Klinikstraße abgelehnt werden.	+	Die ursprünglich vom UKGM selbst gewünschte Linienführung durch das Kliniksgelände wird nicht weiter verfolgt.			
32	OBR Rödgen (SPD-Fraktion)	14.01.2014	Fahrplanangebot	-	Forderung nach Kapazitätssteigerung auf Linie 1, insbes. zw. Berliner Platz u. US-Depot durch Taktverdichtung. Es werden mehr und größere Fahrzeuge gefordert.	+	Auf der Linie werden zunehmend Gelenkbusse eingesetzt; für die höher belasteten Linienabschnitte sind Verstärkerfahrten eingerichtet bzw. vorgesehen.			
33	OBR Rödgen (SPD-Fraktion)	14.01.2014	Fahrplanangebot	-	Die Verbindungssicherung am Berliner Platz soll verbessert werden.	+	Ausbau der DFI (Dynamische Fahrgastinformation) vorgesehen.			
34	Regierungspräsidium Gießen	16.01.2014	Grundsätzliches	-	Die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV bewirkt in jedem Fall eine Minderung des Verkehrslärms und ist daher im Sinne der Lärmaktionsplanung zu begrüßen. Eine Verlagerung des Modal-Splits weg vom MIV zum ÖPNV gelingt jedoch nur, wenn als Alternative zur Benützung des privaten PKW ein attraktives Angebot des ÖPNV vorliegt. Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beinhaltet viele Maßnahmen in diesem Sinne.		Kenntnisnahme			
35	Regierungspräsidium Gießen	16.01.2014	Erschließung	-	Der Nahverkehrsplan stellt eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen im Stadtgebiet sicher. Bei der Planung neuer Wohn-, aber auch Gewerbegebiete sollte schon im Planungsstadium auf die Erhaltung dieser Erschließungsqualität und auf eine geeignete Straßenbreite für die Linienführung geachtet werden.		Kenntnisnahme			
36	Regierungspräsidium Gießen	16.01.2014	Grundsätzliches	-	Die Car-Sharing-Standorte sollten bezüglich einer guten Erreichbarkeit durch den ÖPNV überprüft werden.	+	Die Verknüpfungspunkte sollten gut angebunden sein, die Standortwahl der Unternehmen kann durch den NVP jedoch nicht beeinflusst werden.			?
37	Regierungspräsidium Gießen	16.01.2014	Fahrzeuge	-	Bei der Ersatzbeschaffung von Bussen sollten lärmarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Darüber hinaus sollten geräuscharme Reifen verwendet werden.	+	Bei der Fahrzeugbeschaffung werden die aktuellen Sicherheits- und Umweltauflagen berücksichtigt.			SWG
38	Regierungspräsidium Gießen	16.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Die Ausstattung der Haltestellen ist noch nicht durchgängig als gut zu bezeichnen. Hier sollten schrittweise Optimierungen durchgeführt werden.	+	Die Haltestellenausstattung wird kontinuierlich ausgebaut; insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit.			66
39	Regierungspräsidium Gießen	16.01.2014	Fahrplanangebot	-	Die Möglichkeit zur flexiblen Anpassung der Fahrpläne an sich verändernde Nachfrage sollte gegeben sein.	+	Im NVP ist das Grundangebot dargestellt; aktuelle Änderungen der Nachfrage werden bedarfsorientiert aufgegriffen.			
40	Studierendenparlament der Justus-Liebig-Universität Gießen	16.01.2014	Fahrplanangebot	10	Es wird begrüßt, dass geprüft wird, die Linie 10 auch am Samstag fahren zu lassen. Weiter sollte die Linie jedoch nicht nur am Samstag, sondern auch am Sonntag fahren.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			
41	Studierendenparlament der Justus-Liebig-Universität Gießen	16.01.2014	Fahrplanangebot	10	Studierende, die von der Haltestelle Rathenaustraße zur Haltestelle Naturwissenschaften möchten, schaffen es zum Großteil nicht, den Bus mit der Abfahrt zur Minute 48 zu erreichen.	-	Fahrplangestaltung; die Festlegung einzelner Abfahrtszeiten ist nicht Gegenstand des NVP			SWG
42	Studierendenparlament der Justus-Liebig-Universität Gießen	16.01.2014	Fahrplanangebot	10	Neben Verstärkerbussen in den Stoßzeiten ist eine dichtere Vertaktung der Busse wünschenswert.	+	Verstärkerfahrten und/oder erhöhte Fahrzahl/Std. werden nach Nachfrage bzw. nach betrieblichen Erfordernissen eingerichtet..			

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PBefG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungsbedarf
43	Studierendenparlament der Justus-Liebig-Universität Gießen	16.01.2014	Fahrplanangebot	10	Wunsch nach einer Art "Shuttlebus", der direkt zwischen Bahnhof, Naturwissenschaften und Rathausstraße ohne Zwischenhalte verkehrt, um Studierende schnell zu den Seminaren oder zum Bahnhof bringen zu können.	-	Die Einrichtung einzelner Direkt-Fahrten wurde geprüft; auf den relativ kurzen Strecken im Innenstadtbereich sind keine betrieblichen oder verkehrlichen Vorteile zu erkennen.			
44	Studierendenparlament der Justus-Liebig-Universität Gießen	16.01.2014	Fahrplanangebot	801/802	Zu Stoßzeiten sind die Busse chronisch überfüllt. Der zeitweise Einsatz von Verstärkerbussen zum Ende/Beginn eines Seminars hin (volle, gerade Stunden) würde diese Situation entschärfen.	+	Verstärkerfahrten und/oder erhöhte Fahrtafel/Std. werden nach Nachfrage bzw. nach betrieblichen Erfordernissen eingerichtet.			
45	Studierendenparlament der Justus-Liebig-Universität Gießen	16.01.2014	Fahrplanangebot	10, 801 und 802	Forderung nach einem ordentlichen Wochenendverkehr am Samstag (Linie 801) und am Sonntag (Linie 801/802), damit die Studierenden zur Universitätsbibliothek und zu Wochenendseminaren gelangen können.	+	Für die Linien 801/802 würden längere Bedienungszeiten (3 Fahrten abends, 3 Fahrten Sa-nachmittags, jeweils bis Berliner Platz, z.T. Verlängerung ) Mehrkosten in Höhe von ca. 55T€ bedeuten;			Anpassung mit Linie 10 wichtig
46	Studierendenparlament der Justus-Liebig-Universität Gießen	16.01.2014	Fahrplanangebot	10, 801 und 802	Dass die Studierenden vom Bahnhof zur Uni laufen könnten, wie während der Anhörung - vermutlich scherzhaft, aber dennoch - angemerkt wurde, ist unzumutbar.		Kenntnisnahme: das war keine Äußerung der Stadt			
47	Studierendenparlament der Justus-Liebig-Universität Gießen	16.01.2014	Fahrplanangebot	3, 13	Der Vorschlag, die Linien zu straffen und so die Fahrzeit zu verkürzen, wird als gut angesehen. Dies war auch ein häufig genannter Punkt in der Umfrage unter Studierenden.	+	Zur Neukonzeption der Linien 3/13 werden weitere Überlegungen vorgesehen.			
48	Hessen Mobil - KC VIF-Süd	10.01.2014	Grundsätzliches	-	Tabellarische Übersicht der geplanten Maßnahmen für die NVP- Fortschreibung (Investitionsplanung) ist vorhanden. Nur fehlt eine tabellarische Übersicht über die geplanten Maßnahmen aus dem NVP- Vorgänger mit Angaben zum Stand der Umsetzung.	+	Die Ausführungen im Text sind ergänzt. Eine zusammengefasste verbale Darstellung wurde mit Benennung der wesentlichen Maßnahmen ergänzt und wird als ausreichend erachtet.			
49	Hessen Mobil - KC VIF-Süd	10.01.2014	Barrierefreiheit	-	Auf Seite 63 soll nach dem Satz "Der Anteil barrierefrei ausgebauter Haltestellen soll gesteigert werden." der Satz "Gemäß PBefG sollen alle Haltestellen des ÖPNV bis 1.1.2022 barrierefrei sein." eingefügt werden.	+	Satz (sinngemäß) eingefügt "Gemäß PBefG sollen alle Haltestellen des ÖPNV bis 1.1.2022 barrierefrei sein."			
50	Hessen Mobil - KC VIF-Süd	10.01.2014	Haltestellenausstattung	-	An den beiden Tabellen zur Haltestellenausstattung auf den Seiten 63 und 64 werden einige Veränderungen gewünscht (Siehe Stellungnahme).	+	Die Tabellen im Text sind zur Klarstellung der Ausstattungsmerkmale ergänzt.			
51	Hessen Mobil - KC VIF-Süd	10.01.2014	Barrierefreiheit	-	Unter Punkt 4.7.2.1 Fahrgastinformation und Kommunikation soll ergänzt werden, dass das 2-Sinne-Prinzip zu beachten ist.	+	Text (sinngemäß) ergänzt: Dabei ist das 2-Sinne-Prinzip zu beachten			
52	Hessen Mobil - KC VIF-Süd	10.01.2014	Barrierefreiheit	-	Unter Punkt 5.3.1 Dynamische Fahrgastinformation soll der Satz "Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) ... Ist-Abfahrten angezeigt werden" mit dem Nebensatz "und akustisch abrufbar sind [2-Sinne-Prinzip]" ergänzt werden.	+	Text (sinngemäß) ergänzt: Dabei ist das 2-Sinne-Prinzip zu beachten			
53	Hessen Mobil - KC VIF-Süd	10.01.2014	Grundsätzliches	-	Der Stellungnahme sind Maßnahmen im Bereich Haltestellen zu entnehmen, die zur Förderung angemeldet, aber nicht im NVP-Entwurf enthalten sind.	-	Die seitens HessenMobil benannten Maßnahmen liegen außerhalb des Stadtgebiets bzw. Stadtbusbetriebs.		x	
54	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	S. 10: Gemäß der aktuellen Version des § 14 (7) HÖPNVG ist auch das für den ÖPNV zuständige Ministerium anzuhören. Dies ist offenbar nicht erfolgt. Es wird gebeten, das Zitat zu aktualisieren. Hinsichtlich der tatsächlichen Beteiligung im Anhörungsverfahren wurde zwischen HMWVL und Hessen Mobil vereinbart, dass Hessen Mobil – Zentrale seine fachliche Stellungnahme auch für das HMWVL abgibt und eine nachträgliche Anhörung des HMWVL somit nicht erforderlich wird.	+	Text (sinngemäß) ändern/ergänzen: "Beteiligte gem. § 8 (3) u. § 17 PBefG, § 14(7) ÖPNVG: zusätzl. Hess. Min. HMWVL"			
55	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Barrierefreiheit	-	S. 13: Es wird auf das PBefG hingewiesen. In dessen aktueller Version enthält der § 8 weitreichende Aussagen bezüglich mobilitätseingeschränkter Personen, u.a. die Regelung, im ÖPNV bis 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Eine entsprechende Formulierung findet sich auch im HÖPNVG zu den Mindestinhalten eines NVP. Der Entwurf lässt eine konkrete Analyse, Bewertung und Umsetzung der Situation weitgehend vermissen.	+	Die aktuellen Vorschriften zum barrierefreien Ausbau des Nahverkehrs sind im Text in den Anforderungen z.B. an Haltestellen und Fahrzeuge aufgegriffen.			
56	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	S. 18/19: Inzwischen wurde der RegNVP des RMV verabschiedet. Es wird angeregt, nochmals eine Prüfung auf zwischenzeitliche Änderungen vorzunehmen.	+	Kap. 2.1.3.2 wurde an den aktuellen Stand angepasst.			
57	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	S. 30: Eine Übersichtskarte des Gesamtnetzes ist wünschenswert.	+	Die Ergänzung einer Übersichtskarte (Linien) wurde aufgenommen.			rms
58	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Liniensteckbriefe	-	S. 31: Es wird begrüßt, dass in einem besonderen Teilplan Analysen und Empfehlungen für Stadt-Umland-Verkehre dargestellt werden. Die damit angestrebte Verzahnung und Hebung von Synergien sind wesentliche Schritte zu der im HÖPNVG mehrfach angesprochenen Integration der ÖPNV-Angebote. Da diese Linien ebenfalls erhebliche Beiträge zum ÖPNV im Bereich des Aufgabenträgers Stadt Gießen erbringen, ist auch für sie eine den Liniensteckbriefen analoge Darstellung von Angebot und Nachfrage erforderlich.	+	Die Zusammenstellung der Liniensteckbriefe erfolgt zur transparenteren Darstellung der Ausgangssituation, des Handlungsbedarfs und der Maßnahmen. Der Regionalbusverkehr liegt in der Zuständigkeit der benachbarten LNO, so dass hier keine direkten Maßnahmen formuliert sind.			
59	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	S. 33: Es wird eine Nachtbuslinie erwähnt, die auch im RMV-Fahrplanheft enthalten ist. Weitere Ausführungen dazu (Linienweg, Bedienungszeiten, Nachfrage, Bewertung usw.) fehlen.	+	Der Nachtbusverkehr ist im Text (Kap. 2.3.3) sowie in den Liniensteckbriefen beschrieben; in der Verbunderhebung 2010 sind die Daten zur Nachfrage nicht verwertbar.			
60	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	S. 34/36: Neben Linien- und Haltestellenbelastung wäre die Querschnittsbelastung, ggf. in Bezug auf das Angebot, eine sinnvolle Kennziffer zur Beurteilung des "ausreichenden Angebotes".	+	Die Querschnittsbelastung (Verbunderhebung 2010) ist bei der Maßnahmengestaltung zugrunde gelegt. Eine gesonderte Darstellung ist nicht vorgesehen.			

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbefG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungsbedarf
61	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	S. 39: Zu den Mindestinhalten eines NVP gehören Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern. Diese fehlen weitestgehend zum SPNV und völlig zum Fernverkehr am Bahnhof Gießen. Angesichts der erheblichen Pendlerströme mit dem SPNV und den bedeutenden Maßnahmen (z.B. Mittelhessen-Express, Umbau des Bahnhofsvorplatzes) ist eine intensivere Behandlung der Schnittstellen Bus/Bahn (z.B. Anschlüsse in der SVZ) dringend geboten. Der NVP sollte mit entsprechenden Aussagen (Analyse, Bewertung und ggf. Maßnahmen) ergänzt werden. Im Übrigen befindet sich auch im Fahrplanheft des RMV kein Abfahrtsplan des Bahnhofs Gießen, so dass keine Anschlusszüge ermittelbar sind. Für Wetzlar und Marburg, selbst Marburg-Süd, existieren derzeitige Pläne.	+	Die Haltestellen des SPNV sind benannt (Kurzbeschreibung); der Verweis auf die besondere Verknüpfung mit dem Fernverkehr und Regionalverkehr in Gießen wurde als Empfehlung zum Thema Marketing/Fahrgastinformation - Fahrplanheft- im Text aufgenommen (Kap. 5.3.2).		x	SWG
62	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	S. 39: Ebenso sind Ausführungen zu P+R und B+R-Maßnahmen nur ansatzweise vorhanden; zu eventuellen Kooperationen z.B. mit Radverleih-Systemen oder Car-Sharing fehlen sie ebenso, wie zu den neu hinzugekommenen Fernbuslinien.	+	Die Textergänzung erfolgt bei Kap. 5.3 (Sonst. Maßnahmen): Mobilitätsverbund, Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, "Reisekette", Car-Sharing, Fahrradverleih, Taxi, Fernbusse ...;			
63	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	S. 44: Während bei der Erschließungsqualität Stadt- und Regionalbus dargestellt wurden, werden bei der Taktstruktur lediglich die Stadtbuslinien betrachtet. Ergebnis ist, dass "den Gießener Fahrgästen eine attraktive und regelmäßige ÖPNV-Bedienung" angeboten wird. Es wird aber nicht ersichtlich, ob es Verbindungsdefizite aus dem Umland, ggf. nur in Tagesrandlagen, gibt. Außerdem wird nicht erkennbar, ob es auf Strecken, die von beiden Systemen bedient werden, durch Parallelverkehr zu einem (ggf. unwirtschaftlichen) Überangebot kommt. Die Ausführungen der Anlage 2 lassen dies vermuten, es fehlt aber dafür im Entwurf die belastbare Datengrundlage. Analog gilt dies auch für die Erreichbarkeit der Innenstadt und insbesondere des Bahnhofs wegen der dortigen Übergängen zum Schienen(fern)verkehr.	+	Diese Trennung ist begründet durch die umsetzungsbezogene Ausrichtung auf die Maßnahmenträger in Stadt und Landkreis,			
64	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	S. 50: Der Umsetzungsstand des vorhergehenden NVP sollte im aktuellen NVP enthalten sein.	+	Die Ausführungen im Text sind ergänzt. Eine zusammengefasste verbale Darstellung wurde mit Benennung der wesentlichen Maßnahmen ergänzt und wird als ausreichend erachtet.			
65	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Anforderungsprofil	-	S. 52 ff: Das Anforderungsprofil ist gemäß HÖPNVG auf den ÖPNV im Gebiet des Aufgabenträgers auszurichten, nicht nur auf die Linien eines kommunalen Verkehrsbetriebes.	+	Die Stadt ist Aufgabenträger, daher liegt die Betrachtung bei den Maßnahmenswerpunkten der lokalen Ebene.			
66	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Fahrzeuge	-	S 58: Hinweis: die Anforderungen an das Fahrzeugalter erscheinen sehr ambitioniert.		Kenntnisnahme			
67	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Liniensteckbriefe	-	Zu Anlage 1: Es sollte Liniensteckbriefe für sämtliche lokalen Buslinien erarbeitet werden, nicht nur für diejenigen der Stadtwerke Gießen.	+	Eine Ergänzung wird geprüft (Linie 11 u. 24)			rms
68	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	Zu Anlage 2: S. 3: Oft erfolgt die Ausweisung von Baugebieten so, dass eine wirtschaftliche ÖPNV-Erschließung schwierig ist. Es wird empfohlen, bereits im NVP darauf hinzuweisen, dass die Aufgabenträger im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen darauf hinwirken, eine angemessene Bedienung zu ermöglichen und die wirtschaftlichen Folgen einer suboptimalen Erschließung aufzeigen.	+	Eine entsprechende Textergänzung ist in Kap. 1.1 aufgenommen.			
69	Hessen Mobil - Zentrale	15.01.2014	Grundsätzliches	-	Zu Anlage 2: S. 24: Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind so zu gestalten, dass eine diskriminierungsfreie Nutzung (d.h. durch alle Verkehrsunternehmen) möglich ist. Sofern eine Förderung erwogen wird, ist darzulegen, dass der gewünschten Beschleunigung keine Verzögerung, z.B. durch die Verpflichtung zum Vorneinstieg, entgegensteht.		Kenntnisnahme			
70	Magistrat der Stadt Wetzlar	13.01.2014	Grundsätzliches	-	Gegen den Entwurf des NVP für den Teilraum Landkreis West und Universitätsstadt Gießen bestehen von Seiten der Stadt Wetzlar keine Bedenken.		Kenntnisnahme			
71	Magistrat der Stadt Wetzlar	13.01.2014	Fahrplanangebot	1, 11	Unter Punkt 5.1.2 ist bei den Linien 1 und 11 der Hinweis auf die vorgesehene Verknüpfung im Kreuzungsbereich Frankfurter Straße/Wetzlarer Straße enthalten. Bei den weiteren Planungen ist jedoch von einer Ausrichtung der Umsteigebeziehung auf die Haltestelle Bernhardtstraße auszugehen, weil dort eine sichere und schnelle Quermöglichkeit über die Frankfurter Straße zwischen den Gegenhaltepunkten vorhanden ist, die im Bereich Wetzlarer Straße so fehlt.	+	Der Verknüpfungspunkt "Bernhardtstraße" soll realisiert werden. Der Text (Kap. 5.1.2) wurde entsprechend konkretisiert.			
72	Magistrat der Stadt Wetzlar	13.01.2014	Fahrplanangebot	11	Unter Punkt 5.2.1 ist für den Stadtteil Allendorf der Hinweis enthalten, dass die Herstellung einer Haltestellenanlage und einer gesicherten Quermöglichkeit Voraussetzung für die Anlegung einer neuen Haltestelle an der L 3451 im Bereich der Liegenschaft "Mühle" ist. Diese Auffassung wird unterstrichen und es wird darauf hingewiesen, dass in dem vom Magistrat erarbeiteten und dem Verkehrsunternehmen zur Prüfung vorgelegten Fahrplanentwurf für die Linie 11 ab Dezember 2014 ein Halt im Bereich "Mühle" zunächst nicht vorgesehen ist.	-	Die mögliche Realisierung wurde in 3 Varianten geprüft und kalkuliert. Neben dem Planungs- und Sicherungsaufwand ist mit Baukosten von mehr als 250-300T€ zu rechnen.			
	Studentenwerk Gießen	13.03.2013	Fahrplanangebot	10	Da es im Fahrplan 2014 bisher lediglich eine kleine Änderung gegeben hat, werden die Forderungen, die bereits in der Stellungnahme vom März 2013 aufgestellt wurden, an dieser Stelle nochmals wiederholt.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			
73	Studentenwerk Gießen	13.03.2013	Fahrplanangebot	10	Forderung nach einer Anbindung des Wohnheims Unterhof an sieben Wochentagen an das städtische Busnetz mit 30 minütiger Taktung.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbefG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungsbedarf
74	Studentenwerk Gießen	13.03.2013	Fahrplanangebot	1	Forderung nach einer Anbindung der Grünberger Straße 190-198 an sieben Wochentagen über die Haltestelle "Albert-Schweizer-Straße" an das städtische Busnetz mit 30 minütiger Taktung.	+	Bei künftigen Verstärkerfahrten, bei der Überarbeitung der Linie 1 und im Hinblick auf die Entwicklung des US-Depot bzw. Fahrplangestaltung wird auf regelmäßige Takte zur Albert-Schweitzer-Schule abgezielt.			SWG
75	Studentenwerk Gießen	13.03.2013	Fahrplanangebot	2	Es wird gefordert, dass die Anbindung Eichendorffring/Anneröder Weg/Licher Straße nicht vom jetzigen Niveau reduziert werden darf.	+	Beibehaltung vorgesehen			
76	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Liniennummerierung	-	Die Liniennummerierung im Stadtbusbereich ist "löchrig". Der Verband fordert, die Liniennummern 1 bis 9 im Stadtbusbereich wieder komplett zu vergeben.	-	Eine Umbenennung der Stadtbus-Linien ist nicht vorgesehen, ggf. gibt Änderungen bei zum Linientaxi. Zudem gibt es unterschiedliche weitere Vorschläge für eine Umbenennung.			
77	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Liniennummerierung	-	Bei Verkehrsmitteln wie einem Anruf-Sammel-Taxi können durchaus höhere Nummern vergeben werden, damit die niedrigen einstelligen Nummern für die Hauptlinien offen bleiben.	-	Eine Umbenennung der Stadtbus-Linien ist nicht vorgesehen, ggf. gibt Änderungen bei zum Linientaxi. Zudem gibt es unterschiedliche weitere Vorschläge für eine Umbenennung.			
78	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Liniennummerierung	800-802	Dreistellige Liniennummern sollten zukünftig nicht mehr vergeben werden.	-	Eine Umbenennung der Stadtbus-Linien ist nicht vorgesehen, ggf. gibt Änderungen bei zum Linientaxi. Zudem gibt es unterschiedliche weitere Vorschläge für eine Umbenennung.			
79	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Liniennummerierung	-	In der Stellungnahme ist ein Änderungsvorschlag für die Nummerierung der Stadtbusse in Gießen enthalten.	-	Eine Umbenennung der Stadtbus-Linien ist nicht vorgesehen, ggf. gibt Änderungen bei zum Linientaxi. Zudem gibt es unterschiedliche weitere Vorschläge für eine Umbenennung.			
80	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Fahrplanangebot	11, 310	Beibehaltung einer direkten Busverbindung vom Stadtteil Lützellinden nach Wetzlar - NEU über die Linie 310. Anstelle des Wegfalls der Linie 11 muss zumindest für den Stadtteil Lützellinden eine Ersatzlösung geschaffen werden, da von früherer Zeit bis heute Verbindungen in die Stadt Wetzlar bestehen. Das Fahrangebot ist dem der seitherigen Verbindungen zwischen Lützellinden und Wetzlar anzupassen.	-	Eine geänderte Führung der Linie 310 ist seitens des zuständigen Verkehrsverbund Lahn-Dill-Weil -VLDW- nicht vorgesehen und wurde bisher abgelehnt. Bei bei den mittelfristigen Überlegungen zur Linie 1 kann diese Variante näher betrachtet werden werden.			
81	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Linienverlauf	1	Entgegen der im NPV-Entwurf abschlägig beschriebenen Trennung der Linie 1 in zwei Abschnitte halten wir weiterhin die Forderung aufrecht, diese Linie in zwei separate Linien, einen südwestlichen Teil und einen östlichen Teil (neue Linie 8) zu trennen. Die südwestlichen Stadtteile Kleinlinden, Allendorf und Lützellinden gehören an weitere Teile des Innenstadtbereichs angebunden. Für eine Trennung der Linie 1 in zwei Abschnitte spricht auch, dass das riesige Areal des US-Depots einer besseren Erschließung als der Haltestelle in der Rödgener Straße bedarf. Detaillierte Linienwege sind der Stellungnahme zu entnehmen.	+	Die umfassende Neukonzeption der Linie 1 wird als Handlungsauftrag aufgenommen			
82	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Linienverlauf	3, 13	Es wird vorgeschlagen, den Linienweg der Linie 13 zu ändern und diesen über den mittleren Aulweg ab Wartweg bis zur Liebigstraße und damit zur Haltestelle Welckerstraße zu führen, dann weiter über die Liebigstraße und schließlich über die Ludwigstraße bis zum Ludwigsplatz zu führen. Damit wäre ein Teil des Busverkehrs von den Bahnübergängen ankommen.	+	Bei den Überlegungen zur Neukonzeption der Linien 3/13 werden diese Anregungen einfließen.			
83	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Erschließung	-	Das Wohngebiet westlich der Marburger Straße nur durch die in die Stadt einführenden Linien mit der Haltestelle "Wellersburg" zu erschließen, ist nicht ausreichend. Eine der beiden am Friedhof endenden Linien sollte über die Haltestelle Friedhof hinaus (über die Marburger Straße) in dieses Wohngebiet geführt werden. Den Verweis im NVP auf die Linien 140 und 520 wird für völlig unangebracht gehalten. Das Fahrangebot ist nicht akzeptabel, weist keine auf städtische Bedürfnisse ausgerichtete Vertakung auf und in der City wird nur der Anlagenring erreicht.	+	Für die Linien 3/13 werden im Südast Überlegungen zur Neukonzeption angestellt. Dabei kann der Nordast mit betrachtet werden.			
84	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Erschließung	-	In dem Gewerbegebiet rund um den Teichweg gibt es keine Haltestelle. Daher wird angeraten, die Endung der Linie 5 in den Bereich Teichweg zu verlegen und den Linienweg neu zu ordnen.	+	Diese Variante einer Verlängerung ist kurzfristig ohne größere Änderungen im Gesamtbetrieb nicht umzusetzen; sie wird außerhalb des NVP geprüft.			
85	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Erschließung	-	Die beiden Gewerbegebiete Ursulum und Oberlachweg sind bislang nicht erschlossen und sollten in den allgemeinen Betriebszeiten der dortigen Firmen erschlossen werden. Dazu kann die Linie 7 über den Philosophenwald hinaus über das Ursulum bis zum Gewerbegebiet Oberlache verlängert werden.	-	Bei der Verlängerung bestehen Probleme aufgrund der Fahrtdauer (Umlauf) und hinsichtlich der Andienung des Wohngebiets. Überschlägig kalkulierte zusätzliche Kosten: ca. 368.000 €			
86	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Erschließung	2	Der Streit zwischen Stadt und Landkreis bzgl. der Anbindung der Gebiete "Rivers Automeile" und "Europaviertel" sollte beigelegt werden. Die Verlängerung zeitweiser und einzelner Fahrten der Linie 2 in beide Gebiete ist unausweichlich, insbesondere während Bürozeiten der Kreisverwaltung sowie der Betriebszeiten der Unternehmen.	-	Das bestehende Angebot (Linientaxi) wird auch zu den angeregten Betriebszeiten nur gering nachgefragt.			
87	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Erschließung	11	Forderung nach der Neueinrichtung einer Haltestelle an der L 3451 mit entsprechender Fußgängerschutzvorrichtungen, um diesen Bereich auch nach dem Wegfall der Linie 11 im Regelbetrieb für die Stadtteile Allendorf und Lützellinden zu erreichen.	-	Die mögliche Realisierung wurde in 3 Varianten geprüft und kalkuliert. Neben dem Planungs- und Sicherungsaufwand ist mit Baukosten von mehr als 250-300T€ zu rechnen.			
88	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Fahrplanangebot	11	In der HVZ von 6:30 Uhr bis 8:00 Uhr und von 15:00 bis 17:00 Uhr wird angeraten, weiterhin einzelne Fahrten der Linie 11 über Allendorf/Lahn zu führen.	-	Die Verlegung einzelner Fahrten entspricht nicht den Planungen der für Linie 11 zuständigen Stadt Wetzlar und würde den beabsichtigten Fahrzeitgewinn wieder vermindern.			
89	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Linienverlauf	11	Forderung, den Linienweg der Linie 11 in der Innenstadt abzuändern (Friedrichstraße, Liebigstraße, Johanneskirche, Bismarckstraße, Berliner Platz - ggf. Endhaltestelle), um die Staufahrt zu minimieren. Der detaillierte Linienweg ist der Stellungnahme zu entnehmen.	-	Der vorgeschlagene Linienweg erscheint nicht vorteilhafter; die Anbindung Ludwigstraße/Uni soll bestehen bleiben..			
90	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Fahrplanangebot	24, 240	Es ist ein durchgängiger 30-Minuten-Takt im gesamten Tagesverlauf Montag bis Freitag auf der gesamten Strecke zwischen Gießen und Wetzlar einzurichten. Die aktuelle Beschlusslage der Gemeindevertretung Lahnaun sieht eine durchgängige Verbindung ebenfalls vor.	-	Der derzeitige Takt mit 30-Min HVZ morgens/abends und 60-Min NVZ/SVZ erscheint ausreichend. Die Anregung wird an die Stadt Wetzlar v. VLDW weitergeleitet.			

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbefG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungsbedarf
91	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Liniennummerierung	24	Forderung nach einer eigenen Liniennummer für die nur im Teilabschnitt Gießen-Kinzenbach eingerichteten Fahrten.	-	Neue Nummerierungen sind im Rahmen des NVP nicht vorgesehen; ggf. kann die Diskussion zu einem späteren Zeitpunkt geführt werden.			
92	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Fahrplanangebot	24 u.a.	Um ein Gesamtkonzept "Verknüpfung Liniennetz Gießen-Wetzlar" entwickeln zu können, soll darauf geachtet werden, dass die fraglichen Linien alle zum gleichen Zeitpunkt auslaufen. Es ist eine umsteigefreie Verbindung zwischen Rodheim-Bieber und Wetzlar anzustreben. Ebenso kann auf eine Direktverbindung von Lützellinden nach Wetzlar nicht verzichtet werden.	-	Ein Gesamtkonzept ist innerhalb dieses Nahverkehrsplans nicht zu realisieren, u.a. auch aufgrund der jeweiligen Ausschreibungsverkehre. Damit verbunden ist die begrenzte Einflussnahme auf die Vergabezeiträume bei anderen LNO. Gleiches gilt für Verbindungen außerhalb des Stadtgebiets. Die direkte Verbindung von Gi-Lützellinden nach Wetzlar ist wünschenswert, aber unter aktuellen Rahmenbedingungen nicht realisierbar.		x	
93	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Grundsätzliches	-	Es wird für nicht in Ordnung befunden, dass unter Punkt 2.2 Lahnu nicht berücksichtigt wurde und so auch nicht auf Zusammenhang zwischen Lahnu und Gießen eingegangen wird.	+	Im Text ist Kap. 2.2 ergänzt: Gde. Lahnu und Lahn-Dill-Kreis			
94	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Es gibt im NVP-Entwurf keinerlei Zielvorgaben was den Ausbau der Haltestellen anbetrifft. In Bezug auf die Haltestellenausstattung sollte verschriftlicht sein, dass jährlich 10 Haltestellen mit dem Kasseler Bord umgebaut werden.	-	Der kontinuierliche Ausbau der Haltestellen erfolgt nach Prioritäten der Frequentierung und der besonderen örtlichen Situation. Das Umsetzungsziel muss ausreichende Flexibilität bieten.			
95	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Es gibt keinerlei Hinweise auf "kleine Bedachungen", welche mitten auf dem Gehweg aufgestellt werden können, so dass nahe stehende Fassaden und Grundstücke nicht beeinträchtigt, versperrt und behindert werden.	-	Im Zuge des weiteren Ausbaus der Haltestellen werden auch spezielle situationsangepasste Lösungen entwickelt werden müssen.			
96	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Vertrieb	-	Im Fahrzeug sollte der Zeitkartenverkauf auch möglich sein, insbesondere für Menschen, die in den Außenbereichen wohnen und nicht im Einzugsbereich einer Vorverkaufsstelle arbeiten. Anstatt einem Verkauf über den Fahrer könnten auch wie in Köln Fahrkartenautomaten in den Fahrzeugen installiert werden. Dies verringert die Haltezeiten der Busse deutlich.	-	Der Zeitkartenverkauf im Bus kann zeitaufwendig werden; Anzahl und Verteilung der VVK-Stellen sollen nicht verringert werden und das e-ticket weiter verbreitet werden.		x	
97	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Tarif	-	Forderung nach der Rückkehr zur Mehrfahrentkarte und die neue Installation von Entwertungautomaten. Die Umstellung kann als lokales Zusatzangebot für die Buslinien eingeführt werden, die Gießen und Wetzlar anfahren. Der Mensch in Mittelhessen lässt sich, sollte eine Mehrfahrentkarte zuhause liegen, eher mal auf eine Fahrt mit dem Bus ein, gerade wenn man Geld gegenüber dem Einzelfahrschein spart und das hohe Preisniveau im RMV etwas abgeschwächt wird.	-	Diese Anregung wird grundsätzlich befürwortet, sie kann jedoch nicht auf der Ebene der NVP-Stadt Gießen als Insellösung behandelt werden (s.a. Kurzstrecken-Tarif).		x	
98	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Grundsätzliches	-	Auch der NVP der Stadt Gießen berücksichtigt nicht das durchaus vorstellbare Szenario eines der Rohstoffentwicklung geschuldeten künftigen Mehrbedarfs an Öffentlicher Personenbeförderung in den nächsten Jahrzehnten. Es ist im Grunde nur ein Status Quo.		Kenntnisnahme			
99	Fahrgastverband PRO BAHN - Region Mittelhessen	16.01.2014	Grundsätzliches	-	Es werden zu viele Parameter im NVP genannt, die in jedem anderen NVP so auch enthalten sind bzw. sein können. Es hätte besser angestanden, es wäre speziell zu dem Liniennetz und den Fahrplänen mehr ausgesagt. Die Gliederung, erst mit dem Abschnitt 5 wirklich auf den Fahrplan und die Linien einzugehen, ist nicht zufriedenstellend.		Kenntnisnahme			
100	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches	-	Der VCD sieht die Vorgaben des Hessischen OPNV Gesetzes (§14 Nahverkehrspläne) vielfach nicht bzw. nicht ausreichend erfüllt.		Kenntnisnahme			
101	VCD Gießen	17.01.2014	Schulstandorte	-	In der Aufzählung der Schulstandorte fehlen die privaten Schulen, die Förderschulen, die beruflichen Schulen und weitere sonstige Einrichtungen. Es wird um Ergänzung sowie Prüfung der Auswirkungen gebeten.	+	Die Aufzählung im Text wurde ergänzt (Kap. 2.2.3)			
102	VCD Gießen	17.01.2014	Nachfragedaten	-	Die Ermittlung der Nachfrage rein anhand der Ergebnisse der RMV-Verbunderhebung 2010 ist angesichts der geringen Stichprobe des RMV fehlerbehaftet und sollte durch weitere Erhebungen ergänzt und validiert werden.	-	Das Problem ist bekannt; die hohe Auslastung kann im täglichen Betrieb beobachtet werden. Weitere aufwendige Erhebungen sind zur Minderung der bekannten Mängel entbehrlich.			
103	VCD Gießen	17.01.2014	Nachfragedaten	-	Es fehlen Aussagen über die Linienbelastungen auf Teilabschnitten, um zu erkennen, wie stark diese ausgelastet sind. Es fehlen Aussagen, ob und in welchem Abschnitt Linien überlastet sind.	-	Die Querschnittsbelastung (Verbunderhebung 2010) ist bei der Maßnahmengestaltung zugrunde gelegt. Eine gesonderte Darstellung ist nicht vorgesehen.			
104	VCD Gießen	17.01.2014	Nachfragedaten	-	Die Zahlen der Nachtbuslinien Saturn und Venus erscheinen unrealistisch. Nach Wissen des VCD existieren genauere Zählungen. Der VCD bittet um ergänzende Darstellung dieser Zahlen im NVP.	-	Das Problem der Ungenauigkeit bei bei geringem Stichprobenumfang ist bekannt; ergänzende Datendarstellungen zu einzelnen Linien sind nicht vorgesehen.			
105	VCD Gießen	17.01.2014	Nachfragedaten	-	Es wird um die Nennung der spezifischen Nachfragespitzen und der Linienabschnitte gebeten (die auf S.35 angesprochen werden), da diese entscheidend für die Mängelanalyse und Angebotsplanung sind.	-	Die Querschnittsbelastung (Verbunderhebung 2010) ist bei der Maßnahmengestaltung mit zugrunde gelegt. Eine gesonderte Darstellung ist nicht vorgesehen.			
106	VCD Gießen	17.01.2014	Nachfragedaten	-	Bei wichtigen Haltestellen sollte die Haltestellenbelastung nach Richtung/Bussteig differenziert werden und dann in Ein- und Aussteiger getrennt werden, damit Schlussfolgerungen gezogen werden können. Darüber hinaus sollten Zahlen für alle Haltestellen veröffentlicht werden, um z.B. auch Aussagen über schwach frequentierte Haltestellen treffen zu können.	-	Die Daten der Verbunderhebung 2010 sind bei der Maßnahmengestaltung zugrunde gelegt. Eine gesonderte Darstellung ist nicht vorgesehen.			
107	VCD Gießen	17.01.2014	Nachfragedaten	-	Es wird nicht deutlich, ob sich die Zahlen nur auf Stadtbusse oder auch auf den Regionalverkehr beziehen.		Kenntnisnahme: Die Nachfragedaten beziehen sich auf den städtischen Busverkehr.			
108	VCD Gießen	17.01.2014	Schienenverkehr	-	Die Anzahl der B+R-Stellplätze ist für die Haltepunkte falsch. Am Bahnhof Gießen weist der Bahnsteig für Gleis 2 und 3 unseres Erachtens eine Höhe von 76 cm auf.	+	Die Angaben wurden aktualisiert bzw. korrigiert.			
109	VCD Gießen	17.01.2014	Schienenverkehr	-	Die Liniennummer 30/40 ist überflüssig (S.39), da bereits die 30 und 40 einzeln aufgeführt sind.	+	Die Angaben wurden aktualisiert bzw. korrigiert.			
110	VCD Gießen	17.01.2014	Liniennummerierung	-	S. 39: Bei den Liniennummern Bus sind die Linienumbenennungen nicht berücksichtigt.	+	Die Angaben wurden aktualisiert bzw. korrigiert.			

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbefG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungsbedarf
111	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches Haltestellen	-	S. 39: In Gießen Licher Straße sollen beim Bus die Linien 2 und GI-22 (Friedensstraße) mit aufgeführt werden, da die Haltestelle in unmittelbarer Nähe des Haltepunktes liegt. Eine Umbenennung der Bushaltestelle sollte erwogen werden, z.B. in "Bahnhof Licher Straße". Auch ist die Einbeziehung der Haltestelle Mühlstraße (Buslinien 140, 310, GI-41, GI-42) für den <u>Bahnhofpunkt Oswaldsarten überlegenswert</u> .	-	Die Überlegungen zur Umbenennung von Bushaltestellen sollen aufgrund der verschiedenen Anregungen nicht über den NVP abgeschlossen werden, sondern zu einem späteren Zeitpunkt intensiver beraten werden. Die Bezeichnung "Bahnhof" ist hier nicht korrekt.			
112	VCD Gießen	17.01.2014	Tarif	-	Zum Entwurfsstand waren bereits die neuen RMV-Preise bekannt und hätten bereits eingearbeitet werden können. In der Endfassung ist dies nachzuholen. Zudem fehlt jegliche Information und Aussagen zu der neuen im Stadtgebiet gültigen Stadtpreisstufe.	+	Die Angaben wurden aktualisiert bzw. korrigiert.			
113	VCD Gießen	17.01.2014	Vertrieb	-	Es werden ausschließlich die Zeikartenverkaufsstellen der Stadtwerke Gießen aufgeführt. Im Stadtgebiet existieren jedoch auch ein ServiceZentrum der VGO sowie ein Reisezentrum der Deutschen Bahn, die ebenfalls RMV-Fahrkarten vertreiben. Zudem fehlen die Fahrkartenautomaten der Stadtwerke und der Deutschen Bahn. Die Zeikartenverkaufsstelle der SWG in Heuchelheim ist zu streichen, da nicht Gegenstand des NVP der Stadt Gießen. Der VCD möchte an dieser Stelle ausdrücklich darauf aufmerksam machen, dass der NVP für die Gebietskörperschaft der Stadt Gießen erstellt wird und nicht für das Verkehrsunternehmen Stadtwerke Gießen.	+	Die Angaben wurden aktualisiert bzw. korrigiert.			
114	VCD Gießen	17.01.2014	Investitionen	-	Die genannte Aufzählungsgrenze von 100.000 € ist willkürlich. Gibt es auch geringere Investitionen?	-	Kennnissnahme: Hier sind nur die größeren Projekte genannt, kleinere Maßnahmen, wie z.B. der kontinuierliche Ausbau der Haltestellen, sind in Kap. 5.2 dargestellt.			
115	VCD Gießen	17.01.2014	Investitionen	-	Der geplante Fernbusterminal ist nicht für den Nahverkehr gedacht und sollte daher nicht als Investition im Rahmen des NVP geführt werden.	-	Das geplante Fernbusterminal ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zum Nahverkehr.			
116	VCD Gießen	17.01.2014	Erschließung	-	Leider wurden die bereits in der Anhörung I geäußerten Kritikpunkte nicht berücksichtigt. Die Karte enthält Bushaltestellen, die z.B. nur im Nachtverkehr, nur im Schulverkehr, nur an Sonntagen oder am Wochenende oder sonntags gar nicht angefahren werden. Die Karte muss daher nach Bedienungshäufigkeit und nach Werktag/Samstag/Sonntag differenziert dargestellt werden.	+	Die gewünschte differenzierte Darstellung ist graphisch bzw. von der Lesbarkeit her schwer zu erstellen; eine Überarbeitung der Liniendarstellung ist erfolgt.			
117	VCD Gießen	17.01.2014	Erschließung	-	Das Ergebnis, dass die Stadt bis auf kleinere Defizite gut durch das bestehende Liniennetz erschlossen sind, wird von VCD nicht geteilt. Wichtige Orte (Unibibliothek, Unterhof,...) werden zu bestimmten Zeiten nicht bedient.	+	Die Aussage bezieht sich auf das Liniennetz und ist primär auf die (Wohn)Siedlungsgebiete bezogen. Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienung sind konzipiert.			
118	VCD Gießen	17.01.2014	Erschließung	-	Die bereits festgestellten bzw. die zeitabhängigen Erschließungslücken sind zudem mit Einwohnerzahlen zu hinterlegen bzw. auf wichtige Ziele zu untersuchen, um die Bedeutung der Erschließungslücke zu bestimmen.	-	Die punktuell angestrebten Verbesserungen der Erschließungsqualität sind benannt; weitere Untersuchungen erübrigen sich damit.			
119	VCD Gießen	17.01.2014	Bedienungsqualität	-	In der Tabelle der Taktstruktur ist der Takt der Linie 10 fehlerhaft. Seit Oktober 2013 fährt diese in einem 15/15/30-Takt.	+	Die Angaben wurden aktualisiert.			
120	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches	-	Rödgen wird seit Dezember 2013 nicht mehr von der Linie 110 (jetzt GI-21) bedient.	+	Die Angaben wurden aktualisiert.			
121	VCD Gießen	17.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Bezüglich der Ausstattung verweist der VCD zunächst auf die Bestandsanalyse vom Dezember 2013 und die dort aufgestellten Forderungen (siehe Anlage zur Stellungnahme).	+	Die Daten zur Haltestellenausstattung wurden überprüft, aktualisiert und zusammengefasst dargestellt.			
122	VCD Gießen	17.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Die Anzahl der Sitzbänke in den Wartehäuschen liegt deutlich höher als 57.	+	Die Daten zur Haltestellenausstattung wurden überprüft, aktualisiert und zusammengefasst dargestellt.			
123	VCD Gießen	17.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Sämtliche weiteren Attribute der Ausstattung außer des Attributs "Wartehalle" fehlen. Des Weiteren fehlen aussagen, wo z.B. Wartehallen fehlen und nachgerüstet werden sollen (z.B. Südanlage).	+	Die Haltestellenausstattung wird kontinuierlich ausgebaut; insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit.			
124	VCD Gießen	17.01.2014	Betriebssituation	-	S.49: Hier fehlt eine detaillierte Analyse der unterschiedlichen Fahrtzeiten. Auffällig ist auch, dass vielfach zwischen Hin- und Rückrichtung deutlich unterschiedliche Durchschnittsgeschwindigkeiten vorliegen.	+	Die Zusammenstellung veranschaulicht die Betriebssituation; weitergehende Interpretationen sind nicht vorgesehen.			
125	VCD Gießen	17.01.2014	Betriebssituation	-	S. 49: Es stellt sich die Frage, wieso die Linie 1 fahrplanmäßig in die Schließzeit des Bahnübergangs hineinfährt.	-	Aufgrund des 15-Min-Takts der Linie 1 und der im Tagesverlauf nicht exakten Taktung der Linien 35 u. 36 ist dieses Risiko nicht vollständig auszuschließen. Die Optimierung ist über die Fahrplangestaltung aufzugreifen.			SWG
126	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches	-	Eine Übersicht über die Anregungen und Hinweise sowie der Stand der Berücksichtigung der Stellungnahmen der 1. Anhörungsrunde fehlen. In den Unterlagen zum NVP des Landkreises werden städtische Themen zwar aufgeführt aber in der Regel nicht inhaltlich behandelt.	-	Kennnissnahmen: Im Mittelpunkt der 2. Anhörungsrunde stehen der aktuelle Entwurf und die Ergebnisse der Beteiligung; die Anregungen der 1. Anhörungsrunde sind dokumentiert.			
127	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches	-	Der Text zur Bilanzierung des Vorgängerplans ist völlig allgemein und hat Satzbausteinkarakter. Die Bilanzierung im eigentlichen Sinne fehlt. So ist nicht aufgelistet, welche Maßnahmen realisiert, welche in Teilen umgesetzt wurden und welche mit veränderter Konzeption weiterverfolgt werden sollen. Dies ist nachzuholen.	+	Die Ausführungen im Text sind ergänzt. Eine zusammengefasste verbale Darstellung wurde mit Benennung der wesentlichen Maßnahmen ergänzt und wird als ausreichend erachtet.			
128	VCD Gießen	17.01.2014	Bedienungsqualität	-	Die Definition der Bedienungszeiträume sollte aus Sicht der VCD an realen Tagesganglinien in den Gießener Bussen überprüft und überarbeitet werden. Es ist unüblich, morgens um 5 Uhr bereits mit der HVZ zu beginnen. Das Ende der HVZ um 8 Uhr scheint zu früh angesetzt.	-	Die Bedienungszeiträume sind gut auf die Nachfragesituation abgestimmt.			
129	VCD Gießen	17.01.2014	Bedienungsqualität	-	Da der Mindeststandard für die Bedienungshäufigkeit für die HVZ und die NVZ gleich gewählt wurde, sollten beide Bedienungszeiträume zusammengefasst werden.	-	Die Unterscheidung ist weiterhin erforderlich, z.B. hinsichtlich etwaiger Verstärkungsleistungen.			
130	VCD Gießen	17.01.2014	Bedienungsqualität	-	Unklar bleibt die Definition von Haupt- und Nebenrelation. Diese sind zu definieren. Anhand der momentanen Taktstrukturen würde dies bedeuten, dass ganze Linien (z.B. Linie 7 oder 12) Nebenrelationen sind.	-	Die Gliederung in Haupt- und Nebenrelation bezieht sich auch auf Teilabschnitte einzelner Linien (z.B. Innenstadtquerung); eine Klarstellung im Text ist erfolgt.			
131	VCD Gießen	17.01.2014	Bedienungsqualität	-	S. 57: Als weiterer Verknüpfungspunkt zwischen Verkehrsmitteln des ÖPNV sollte die Haltestellen Liebigstraße und Wetzlarer Straße definiert werden.	-	Die Aufzählung der zentralen Verknüpfungspunkte (und SPNV) bedarf keiner Ergänzung; es sollen nicht alle Umsteige-Haltestellen aufgeführt werden.			

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbefG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwertung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungs- bedarf
132	VCD Gießen	17.01.2014	Bedienungsqualität	-	Die Anschlusszeiten an Umsteigepunkten sind mit einer reinen Wartezeit von 15 Minuten (gut) bzw. 30 Minuten (akzeptabel) viel zu hoch gewählt.	+	Die hier dargestellten Werte werden in der HVZ oft deutlich unterschritten.			
133	VCD Gießen	17.01.2014	Fahrzeuge	-	Es fehlen Aussagen zur Außengestaltung der Fahrzeuge. Busse sollten nicht nur im langweiligen "weiß" lackiert werden. Die Beklebung der Fensterflächen und Türen sollte möglichst vermieden werden.	-	Die Fensterflächen und Türen dürfen zu max. 1/3 beklebt werden; bei der Außengestaltung sind die RMV-Designelemente (s. Regionaler Nahverkehrsplan) anzuwenden.			
134	VCD Gießen	17.01.2014	Fahrpersonal	-	Der Punkt "Erlangung der RMV-Zertifizierung als Mobilitätsberater durch das Servicepersonal des Kundenbüros" ist an dieser Stelle im NVP unangebracht (S. 60).	+	Diese Anforderung muss kein zwingendes Ziel im NVP sein und wurde im Text gestrichen.			
135	VCD Gießen	17.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Der vorgegebene Standard der Stadt Gießen zur Gestaltung von Haltestellen sollte in einer Anlage zum NVP festgehalten werden.	-	Das Kap. 4.6.3 "Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen" wurde im Text überarbeitet, eine Anlage ist verzichtbar.			
136	VCD Gießen	17.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Taktile Leitelemente, sowie Übersichts-, Umgebungs- und Stadtpläne sollten auch in der Haltestellenkategorie B vorgesehen werden.	+	Das Kap. 4.6.3 "Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen" wurde überarbeitet.; bis 2021 müssen bei Neubau/Umbau alle Haltestellen barrierefrei gestaltet werden.			
137	VCD Gießen	17.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Die Trennung der Verantwortung der Kommune und der Verkehrsunternehmen ist in der gewählten Abgrenzung weder durch PbefG oder BOKraft gedeckt noch ist er praxisgerecht. In Gießen gibt es mehrere Haltestellen, die von zwei oder mehr Verkehrsunternehmen genutzt werden.	+	Der Satz wurde gestrichen, da die spezifischen Verantwortlichkeiten hier nicht in der gebotenen Ausführlichkeit dargestellt werden können.			
138	VCD Gießen	17.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Für wichtige Umsteigebeziehungen sollte eine Wegweisung an der Haltestelle und im Straßenraum zwischen den Haltepositionen vorgesehen werden.	-	Diese Anregungen zur Straßenraumgestaltung werden außerhalb des NVP weiterverfolgt.			66, SWG
139	VCD Gießen	17.01.2014	Haltestellenausstattung	-	Aushangfahrpläne sollten üblicherweise in eine Vitrine in der Wartehalle untergebracht werden, um ein witterungsgeschütztes Lesen zu ermöglichen. Eine ausreichende Beleuchtung ist sicherzustellen.	+	Die ausreichende Beleuchtung für Fahrplanaushänge wird aufgenommen.			SWG
140	VCD Gießen	17.01.2014	Tarif	-	Im Textteil zu den Anforderungen an die Tarifgestaltung fehlen jegliche Aussagen zum Stadttarif der Stadt Gießen.	+	Der "Stadttarif" ist in das RMV-Tarifsysteem eingebunden und in diesem Rahmen zu gestalten.	x		
141	VCD Gießen	17.01.2014	Marketing	-	Die Aussagen zum Marketing sind sehr allgemein gehalten und weisen keinen Bezug zu Gießen auf. Hier ist konkreter auf die Situation in Gießen einzugehen. Leider wurde nur auf Basis des Status Quo geplant.	+	Dargestellt ist die allgemeine Ebene als Rahmen für konkrete Aktivitäten außerhalb des NVP.			
142	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	-	Darüber hinaus ist auch sonst nirgends zu erkennen, ob ein Tausch von Linienästen geprüft wurde, um ggf. Einsparpotenziale durch effektivere Umlaufgestaltung oder bessere Anpassung an Kapazitäten zu ermitteln.	-	Die Angebotskonzeption orientiert sich auch an den Anforderungen nach moderaten Umgestaltungen aus dem NVP 2005. Nicht alle Überlegungen und Varianten sind im Plan darzustellen.			
143	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	1	Im Bereich der Wendemöglichkeit Rechtenbacher Hohl ist eine Haltestelle planerisch vorzusehen, um das Gewerbegebiet bei steigender Nachfrage bedienen zu können.	+	Der Entwurf sieht das vor.			66, SWG
144	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	1	Für das wichtige Ziel Universitätsklinikum fordert der VCD eine zentrale Haltestelle Klinikum vor dem Haupteingang.	-	Das ausgedehnte UKGM-Gelände hat verschiedene an den ÖV angebundene Zugänge. Eine Lage im Einmündungsbereich Gaffkystraße/ Schubertstraße verbessert die Zugänglichkeit nur unwesentlich, eine verkehrlich sinnvolle und vertretbare bauliche Realisierung zeichnet sich nicht ab. Seitens des UKGM wird eine Durchfahrt/Haltestelle im Kliniksgelände abgelehnt.			
145	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	1	Die Bushaltestelle Studentendorf sollte wieder angefahren werden, damit die Studierenden nicht mehr von der Haltestelle Albert-Schweitzer-Schule zum Studentenwohnheim zu Fuß gehen müssen. Durch Kontrollen des ruhenden Verkehrs bzw. der Schaffung von Kurzzeitparkplätzen sind Behinderungen durch haltende oder parkende Kraftfahrzeuge auszuschließen.	-	Die Verbesserung der Andienung des Studentendorfs kann nur über die verstärkte Anbindung der Haltestelle Albert-Schweitzer-Schule erfolgen (Fahrzeugsatz); dies wird im Zuge einer Verstärkung der Linie 1 abgestrebt.			
146	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	2	Die Bedienungsform Linientaxi ist unattraktiv. Es wird weiterhin eine bessere Busanbindung gefordert. Die Nachfrage wird automatisch steigen.	-	Die Verlängerung wird geprüft; die tatsächliche Nachfrage ist bisher gering, bereits die Verdichtung des Angebots beim LT wäre mit erheblichen Kosten verbunden.			?
147	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	3, 13	Der VCD plädiert für die Beibehaltung des Linienwegs zum Dialysezentrum und eine Bedienung des Gebiets Schlangenzahl durch die Linie 3 (Statt Schwarzacker).	+	Diese Anregung wird im Zuge des Prüfauftrags für die Neukonzeption der Linie 3/13 aufgegriffen.			
	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	10	Der Unterhof sollte über eine häufiger fahrende Linie 10 angedient werden.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			
	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	5, 15	Welche sachlichen Gründe führten dazu, dass das von der VCD eingebrachte Konzept einer neuen Linie 15 vollständig außer Acht gelassen wurde?	-	Kennntisnahmen: Die Zusammenlegung zu einer Linie 5 mit größerer Fahrhäufigkeit erbringt höhere betriebliche Vorteile.			
	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	6	Eine samstägliche Bedienung wird für wünschenswert gehalten.	-	Eine Nachfrage ist bisher nicht erkennbar, die Kosten sind auf ca. 16T€/a geschätzt.			
	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	7, 12	Beide Linien sollen wie die anderen städtischen Linien im 15-Minuten-Takt verkehren.	-	Die aktuelle Nachfrage rechtfertigt keine zusätzliche kostenintensive Taktverdichtung auf diesen Linien. Die Mehrkosten würden sich auf mehr als 500T€/a je Linie belaufen.			
	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	10	Eine Ausweitung auf Samstags und Sonntags ist notwendig, insbesondere zur Andienung des Unterhofs.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			
148	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	10	Die Bedienung der Haltestelle Naturwissenschaften in Fahrtrichtung Unterhof ist bereits umgesetzt. Der entsprechende Passus sollte sprachlich angepasst werden.	+	Der Text wurde aktualisiert/angepasst..			
149	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	10	Ein Hinweis auf die Änderung der Linienführung mit Einrichtung der Bahnunterführung Fernstraße fehlt.	+	Die Fertigstellung des geplanten Ausbaus ist z.Z. noch nicht absehbar; im Liniensteckbrief wurde ein Hinweis ergänzt.			

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbeFG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungsbedarf
150	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	10	Eine Führung der Linie zum Allen Wetzlarer Weg (statt Bahnhof) mit einer neu einzurichtenden Haltestelle im Bereich der Fahrradständer ist zu prüfen. Damit wird die Stichfahrt zum Bahnhof mit dem verspätungsverschwendenden Bahnübergang vermieden.	-	Der Vorschlag (Linie 10) wurde geprüft, die Umsetzung ist vom Straßenraum her nicht möglich (Gelenkbusse) und zudem auf absehbare Zeit nicht barrierefrei.			
151	VCD Gießen	17.01.2014	Angebotskonzeption	11	Die Aussage, dass die Einrichtung der erforderlichen Infrastruktur für die Haltestelle im Kreuzungsbereich Frankfurter - /Wetzlarer Straße schwierig ist, entspricht nicht der Realität und wird bereits drei Seiten weiter im NVP selbst widerlegt.	-	Als Verknüpfungshaltestelle der Linien 1 und 11 ist die Hst Bernhardstraße vorgesehen			
152	VCD Gießen	17.01.2014	Erschließung	-	An der Marburger Straße sind in Höhe Ludwig-Richter-Straße und zwischen Kiesweg und Weidigstraße zwei neue Bushaltestellen einzurichten, um die für das Stadtgebiet üblichen Haltestellenabstände zu erreichen und diese Gebiete direkter zu erschließen.	-	Die Erschließungsqualität in diesem Bereich ist soweit vertretbar, dass zusätzliche Haltestellen nicht zwingend erforderlich sind. Die Fahrzeiten der überörtlichen Linie auf der Marburger Straße würden verlängert.			
153	VCD Gießen	17.01.2014	Fahrgastinformation	-	Wir begrüßen die Einführung von DFI und der damit verbundenen Verfügbarkeit von Echtzeitdaten. Es ist zu gewährleisten, dass alle Busse in Gießen und die Betriebsleitstelle mit der notwendigen Technik ausgestattet sind. Ein DFI sollte jedoch nicht nur bei allen Haltestellen der Kategorie A, sondern auch bei wichtigen Haltestellen, an denen mehrere Linien abfahren, verwendet werden. Es ist zu prüfen, ob kostengünstigere "DFILight"-Systeme zum Einsatz kommen können.	+	In späteren Ausbauphasen sollen auch weitere Haltestellen einbezogen werden. Die spezielle Ausführung ist außerhalb des NVP zu konkretisieren.			66, SWG
154	VCD Gießen	17.01.2014	Marketing	-	S.80: Auf die Situation in Gießen ist konkret einzugehen, was hier jedoch nicht erfolgt.	+	Dargestellt ist die allgemeine Ebene als Rahmen für konkrete Aktivitäten außerhalb des NVP			SWG
155	VCD Gießen	17.01.2014	Marketing	-	Auf potenzielle Job-Ticket-Kunden ist aktiv einzugehen, um sie als JobTicket-Kunden zu gewinnen.	+	Der Text (Kap. 5.3.2) wurde sinngemäß umformuliert.			
156	VCD Gießen	17.01.2014	Marketing	-	Im Liniennetzplan sind alle vorhandenen Haltestellen und Linien (inkl. Linien anderer Aufgabenträger) darzustellen. Der VCD empfiehlt, als Umgebungsplan für alle Haltestellen zur besten Orientierung einen Liniennetzplan auf Basis des Stadtplans zu erstellen.	-	Die Ausarbeitung/Gestaltung eines den Gesamtverkehr umfassenden Liniennetzplans soll außerhalb des NVP erfolgen.			SWG
157	VCD Gießen	17.01.2014	Tarif	-	S. 81: An dieser Stelle muss der aktuelle Stand der Tarifstrukturreform zum Dezember 2013 beschrieben werden.	+	Die Ausführungen wurden - soweit erforderlich - aktualisiert.			rms
158	VCD Gießen	17.01.2014	Schienenverkehr	-	Zwar ist der Bahnverkehr als regionaler Verkehr Aufgabe des RMV, Gießen betreffende Wünsche und Punkte sollten jedoch im NVP der Stadt verankert werden, damit sie als Grundlage für weitere Planungen dienen können.	+	Im Kap. 5.1.3 sind Empfehlungen zum Schienenverkehr ergänzt.		x	
159	VCD Gießen	17.01.2014	Schienenverkehr	30/620	Am Bahnhofpunkt Gießen Oswaldsgarten sollen Treppenabgänge auf der Nordseite im Zuge der zeitlich verschobenen Baumaßnahme der Bahnunterführung Dammstr. eingefügt werden.	-	Im Kap. 5.1.3 sind Empfehlungen zum Schienenverkehr ergänzt. Der Ausbau des HP-Oswaldsgarten wurde bisher aus Kostengründen abgelehnt.		x	
160	VCD Gießen	17.01.2014	Schienenverkehr	30/620	Für den Bereich Rodtbergstr./Wißmarer Weg soll das Planum für einen Bahnhofpunkt "Nordstadt-Rodtberg" gesichert werden.	+	Im Kap. 5.1.3 sind Empfehlungen zum Schienenverkehr ergänzt.		x	
161	VCD Gießen	17.01.2014	Schienenverkehr	35/635, 36/631	Der Bahnhofpunkt GI-Aulweg soll gemäß der vorliegenden NKU eingerichtet werden.	+	Im Kap. 5.1.3 sind Empfehlungen zum Schienenverkehr ergänzt.		x	
162	VCD Gießen	17.01.2014	Schienenverkehr	35/635	Je ein Planum für weitere Bahnhofpunkte soll freigehalten werden für Gießen Rödgen und an der Marshall-Siedlung/Bahnübergang Grünbergerstraße	+	Im Kap. 5.1.3 sind Empfehlungen zum Schienenverkehr ergänzt.		x	
163	VCD Gießen	17.01.2014	Schienenverkehr	36/631	Am Bahnhofpunkt GI Erdkauer Weg sollen die Anschlüsse zur Buslinie 10 weiter verbessert und gesichert werden, eine Verschiebung des Bahnhofpunktes zur geplanten Bahn-Unterführung Fernstr. soll zeitgleich mit dem Bau der Unterführung erfolgen.	-	Die Anpassung der Abfahrtszeiten von Linie 10 und Lahn-Kinzig-Bahn erfolgt im Zuge der Fahrplangestaltung.			SWG
164	VCD Gießen	17.01.2014	Regionale Buslinien	-	Nur unzureichend geprüft wurde, ob regionale Linien städtische Bedürfnisse befriedigen können. Hierzu gehört beispielsweise eine verbesserte Anbindung des Unterhofs durch die Linien 378/379 oder eine Taktverdichtung der Linie GI-22 für den Bereich der Automeile.	-	Einer Taktverdichtung auf nicht-städtischen Linien zugunsten innerstädtischer Relationen stehen insbes. betriebliche und finanzielle Hemmnisse entgegen.			
165	VCD Gießen	17.01.2014	Regionale Buslinien	140	VCD schlägt einen neuen Linienverlauf der Linie 140 vor. Der detaillierte Verlauf ist der Stellungnahme zu entnehmen.	+	Die vorgeschlagene Führung über Kiesweg wird im Zuge der weiteren Überlegungen zur Neukonzeption der Linie GI-25 (140-alt) einbezogen.			
166	VCD Gießen	17.01.2014	Regionale Buslinien	375	Die Linie 375 soll durch die Pistorstr. geführt werden und die dortige Haltestelle bedienen (Sommerlad, OBI, Polizeipräsidium). Für die Ausfahrt von der Fernstr. in den Schiftenberger Weg nach links soll eine Busbevorrechtigung eingerichtet werden.	+	Im Kap. 5.1.3 sind Empfehlungen zum Regionalbusverkehr ergänzt.			
167	VCD Gießen	17.01.2014	Regionale Buslinien	378/379	Die Haltestelle Petruskirche soll zur direkten Erschließung des Klinikums angefahren werden.	+	Im Kap. 5.1.3 sind Empfehlungen zum Regionalbusverkehr ergänzt.			
168	VCD Gießen	17.01.2014	Regionale Buslinien	378/379	Die bislang ausgeschlossene Nutzung des Sonntagabend verkehrenden AST im Abschnitt Bahnhof-Unterhof ist zu erlauben.	-	Die Mitbenutzung des AST ist mangels Zuständigkeit nicht im NVP festzulegen. Für ein alternatives Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			
169	VCD Gießen	17.01.2014	Regionale Buslinien	378/379	Es sollte zusammen mit VGO und RMV geprüft werden, ob eine verbesserte Anbindung des Unterhofs ermöglicht werden kann.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			
170	VCD Gießen	17.01.2014	Regionale Buslinien	GI-21	Die neue Linie soll am Berliner Platz auch stadtauswärts halten.	-	Die Haltestelle Berliner Platz ist gerade in der HVZ durch Stadtbushaltestellen und Verstärkerfahrten bereits hoch belastet; weitere Fahrten sind vorgesehen. Aus Kapazitätsgründen wird keine weitere Benutzung durch andere Linien befürwortet, insbes. wenn nahe gelegene Alternativen bestehen.			
171	VCD Gießen	17.01.2014	Busbeschleunigung	-	Der VCD fordert, dass das Busbeschleunigungsprogramm zur effektiven Beschleunigung bis hin zur Einsparung von Bus-Umläufen ausgebaut wird und im NVP erwähnt wird. Busse anderer Aufgabenträger sind in die Busbeschleunigung aufzunehmen.	+	Der weitere Ausbau der Busbeschleunigung dient primär der Fahrplanstabilität; die Nutzung durch Fahrzeuge anderer Aufgabenträger ist grundsätzlich möglich.			

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbefG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungs- bedarf
172	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches	-	Zu Zeiten des Rendezvous-Verkehrs am Berliner Platz soll die Lichtsignalanlage im Einklang mit dem BBP/FIS so geschaltet werden, dass umsteigende Fahrgäste nicht zum "Rotgehen" genötigt werden.	-	Diese Anregung trifft auch für andere Haltestellen zu; die Situation wird z.T. aber auch durch "Busbeschleunigung" verursacht.			
173	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches	-	Gespräche mit den Schulen und Universitäten zur Entzerrung von Schulbeginn- und -endzeiten und Uni-Beginn und Ende sollte erfolgen, um diese Hauptverkehrsströme zeitlich zu entzerren.	-	Bisher konnte hier keine befriedigende Lösung erzielt werden; außerhalb des NVP ist das Thema weiter zu verfolgen.			
174	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches	-	Ein Vergleich des vorliegenden Entwurfs mit den "Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen" weist zahlreiche Lücken in der Bearbeitung auf. Der VCD bittet um einen kompletten Abgleich des Entwurfs mit den Empfehlungen des Landes Hessen inklusive Erläuterung warum welche Punkte (noch) nicht abgearbeitet sind. Die fehlenden Punkte sind nachzureichen.	-	Nach Abwägung und Einarbeitung der Anregungen wird ein überarbeiteter Entwurf zur Beschlussfassung vorgelegt. Eine erneute Anhörung/ Beteiligung ist nicht vorgesehen.			
175	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches	-	Wiederholt - und somit offensichtlich bewusst - wurden die Bearbeitungszeiten für die Stellungnahmen in die Ferienzeiten gelegt. Dies macht es für alle Anhörungsberechtigten schwer, qualifizierte Stellungnahmen abzugeben.		Kenntnisnahme: die Auslegungszeit wurde für die Anhörungsberechtigten mehrere Wochen vorher angekündigt und umfasste 5 Wochen.			
176	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches	-	Der VCD hält diesen NVP für nicht zukunftsfähig. Der VCD fordert, diesen NVP von Grund auf zu überarbeiten, um Schaden von der Stadt abzuwenden und deren Entwicklungsfähigkeit auch im ÖPNV sicherzustellen.		Kenntnisnahme			
177	VCD Gießen	17.01.2014	Grundsätzliches	-	Es wird darum gebeten, möglichst geschlechterneutrale Begriffe (z.B. Studierende statt Studenten) zu verwenden.		Kenntnisnahme			

+	Zustimmung
-	Ablehnung
P	Prüfauftrag
Z	Zuständigkeit nicht bei Stadt / ZOV
(...)	bedingt

Nr.	Institution (Anhörungsberechtigte gem. PbefG)	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz	Handlungsbedarf
-----	---	-------	-------	-------	--------	-------------------------	-----------	--------------	-----------------------	-----------------

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNVP	Handlungsbedarf
1	21.12.2013	Haltestellenausstattung			Auf Seite 64 heißt es, dass Übersichts- Umgebungs- und Stadtpläne nur bei den 6 Haltestellen der Kategorie A (wichtige Umsteigehaltestellen) erforderlich wären - und dann auch nur bei Bedarf. Dies mag für komplette Stadtpläne nachvollziehbar sein. Für Umgebungspläne kann ich dies aber nicht nachvollziehen. Zum Einen gibt es im Bestand bereits diverse Buswartehallen, in denen Stadtpläne aushängen. Zum anderen erwarte ich an jeder Ausstiegshaltestelle einen Umgebungsplan, damit ich mich orientieren kann, wenn ich in einer fremden Stadt bin und mit dem Bus angekommen bin und weiter zu Fuß zu meinem Ziel gehen will. Da Gießen jedes Jahr mehr als 6.000 neue Nutzer des ÖPNV (Erstsemester) bekommt, die sich in der Stadt am Anfang nicht auskennen, sind Umgebungspläne in Gießen besonders dringend.	+	Die Ausstattung von Haltestellen mit Stadt/ Umgebungsplänen ist zu begrüßen, der NVP steht nicht entgegen; Priorität nach Frequentierung, Umsteigefunktion bzw. Umgebung			66, SWG
	21.12.2013	Bike+Ride-Anlagen	Bhf		Die Analyse der Ausstattung der Bahnhöfe mit Bike & Ride-Anlagen ist fehlerhaft. Am Bahnhof Gießen gibt es nicht 95 sondern derzeit 674 Fahrradstellplätze (420 überdacht, 210 nicht überdacht, 44 in Fahrradboxen), wobei 120 weitere überdachte Stellplätze im Januar ergänzt werden. Der Plan sollte entsprechend korrigiert werden.	+	Der Text wurde entsprechend angepasst.			
		Bike+Ride-Anlagen	HP Licher Straße		An der Licher Straße gibt es 22 nicht überdachte Stellplätze.	+	Der Text wurde entsprechend angepasst.			
		Bike+Ride-Anlagen	HP Erdkauter Weg		Am Erdkauter Weg und in Watzenborn-Steinberg gibt es noch keine Fahrradstellplätze, aber werden bis Januar je ca. 10 überdachte Stellplätze entstehen.	+	Der Text wurde entsprechend angepasst.			
		Bike+Ride-Anlagen	HP Oswaldsgarten		Am Oswaldsgarten entstehen derzeit auch 15 zusätzliche Fahrradstellplätze.	+	Der Text wurde entsprechend angepasst.			
	21.12.2013	Haltestellenausstattung			Die Analyse der Haltestellenausstattung fehlt im Nahverkehrsplan. Es ist nicht nachvollziehbar, welche Haltestelle wie ausgestattet ist. Dies sollte ergänzt werden. Die Analyse ist auch offensichtlich fehlerhaft, denn von den Bushaltestellen mit Warthalle sind rund 110 (also fast alle) mit einer Sitzbank ausgestattet. Sitzbänke fehlen jedoch bei den Warthallen der Brüder-Grimm-Schule, Paul-Meimberg-Straße und Westschule.		Kenntnisnahme: die zusammengefasste Darstellung der Haltestellen-Ausstattung ist ausreichend; ebenso werden nur in Einzelfällen die (Aus)Bauvorhaben genannt			
		Haltestellenausstattung			Es fehlen auch Aussagen, an welchen wichtigen Einstieghaltestellen ohne Warthallen Sitzbänke fehlen. Hier wäre z.B. die Friedrichstraße (Linie 11) und der Albert-Oswald-Platz (stadteinwärts) zu nennen.		s.o.			
2	21.12.2013	Fahrzeuge Umweltauforderungen an Busse			Wegen der immer noch überhöhten Stickstoffdioxid-Konzentrationen in der Innenstadt sollten neue Busse nur mit Elektroantrieb eingesetzt werden. Es gibt dafür finanzielle Förderung der Bundesumweltministeriums. Gleichzeitig würde damit auch die Lärmbelastung vermindert werden.	-	Stadtbusse mit Elektroantrieb sind z.Z. (noch) nicht den Anforderungen gerecht einsetzbar, mittelfristig wird Erdgasantrieb präferiert.			
	21.12.2013	Haltestelle "Behördenzentrum"	Berliner Platz		Da es an der o. g. Haltestelle kein Behördenzentrum mehr gibt, sollte die Haltestelle in "Stadtverwaltung" (oder "Rathaus") umbenannt werden.		Kenntnisnahme: Die Überlegungen zur Umbenennung von Bushaltestellen sollen aufgrund der verschiedenen Anregungen nicht über den NVP abgeschlossen werden, sondern zu einem späteren Zeitpunkt intensiver beraten werden			
	21.12.2013	schnelle Verbindung zum Bhf		15	Eine schnellere Verbindung als die Linie 5 sollte vom/zum Bahnhof beibehalten werden und auf den gesamten Vormittag (auch zur Taktverdichtung der Linie 5) ausgedehnt werden.	-	Die Führung der Linie 5 ist nur geringfügig zeitaufwendiger (+ 5 Min) als die der Linie 15			
	21.12.2013	Haltestellenausstattung	Fahrplan-Aushang an den Haltestellen		Es ist unverständlich, warum die Fahrpläne außerhalb der beleuchteten Fahrgastunterstände grobenteils im Dunkeln angebracht sind, obwohl freie Fläche innerhalb der Unterstände zur Verfügung steht.	+	Die Anregung wurde als Empfehlung für Neubau / Umbau aufgenommen (Benutzerfreundlichkeit)			66, SWG
	21.12.2013	Überfüllung		5/15	Eine Verdichtung des Taktes ist nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten erforderlich, sondern wegen bisheriger Überfüllung am gesamten Vormittag.	+	Der bedarfsgerechte Einsatz von Verstärkerfahrten (+ 25%) ist mit Mehrkosten von ca. 60T€ kalkuliert.			
		Fahrplan		5/15	Der bisherige 20-Minuten-Takt am Samstag sollte wegen der Verlängerung der Ladenschlusszeiten in einen 15-Minuten-Takt umgewandelt werden.	+	Der bedarfsgerechte Einsatz von Verstärkerfahrten (+ 25%) ist mit Mehrkosten von ca. 60T€ kalkuliert.			
3	21.12.2013	Linie 13	Hst Dialysezentrum u.a.	13	Geplant ist der Wegfall der Haltestellen der Linie 13 Dialysezentrum, Christian-Rinck-Str.,Max-Reger-Str., Richard-Wagner-Str. und Finanzamt zugunsten der direkten Anbindung des Neubaugebiets Schlangenzahl. Als Bürger, der sei 1980 in der Joh-Seb-Bach-Str. 14 wohnt fühle ich mich hierdurch erneut als ein Einwohner 2. Klasse. Für die Einwohner 1. Klasse im Neubaugebiet Schlangenzahl wurde bereits die direkte Anbindung an den Gießener Ring geschlossen. Das dadurch weiter erhöhte Verkehrsaufkommen z. B. in der Robert Sommer Str. geht zu Lasten der Bürger 2. Klasse. Ich halte eine Beibehaltung der bisherigen Linienführung der Linie 13 für dringend erforderlich. Die Benachteiligung der hier von betroffenen Bürgern gegenüber den Bewohner des Neubaugebiets Schlangenzahl empfinde ich als nicht hinnehmbar.	-	Die neue Haltestelle Schlangenzahl kann einen großen Teil des Einzugsbereichs der Haltestelle Dialysezentrum abdecken. Für die Linien 3/13 ist die Erarbeitung einer grundlegenden Neukonzeption vorgesehen.			
4	22.12.2013	Nachtbusanbindung		Nachtbus	Nachtbusanbindung von Watzenborn, Pohlheim und Hausen am Wochenende. Besonders Fr + Sa stündliche Rückfahrmöglichkeiten aus Gießen. Das erhöht die Attraktivität der umliegenden Ortschaften für Studenten erheblich.	-	Der Nachtbusbetrieb ist auf das Stadtgebiet beschränkt, für Nachbarkommunen wäre eine Kostenbeteiligung erforderlich.			

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf	
5	22.12.2013	Linie 1		1	Die Linie 1 (Richtung Kleinlinden) könnte besser auf den Zugfahrplan abgestimmt werden. Oft kommt gerade der RE von Kassel ein paar Minuten zu spät und dann reicht die Zeit nicht um rechtzeitig zur Haltestelle Friedrichstraße zu gelangen. Zumal mit Koffern oder für Leute, die nicht so schnell laufen können. Oftmals ist dann der Bus gerade abgefahren, wenn man zur Haltestelle gerast ist.	-	Die detaillierte Fahrplangestaltung kann im NVP nicht erfolgen.			SWG	
6	22.12.2013	Busverkehr in Gießen		10	Ich wünsche mir eine Buslinie die auch Wochenends die Haltestelle Unterhof anfährt. Und zum Philosophikum. Die 10 wäre perfekt, vom Bahnhof zum Philosophikum. Das wäre eine gute Idee. Zum Philosophikum fahren am Wochenende annähernd gar keine Busse was sehr ärgerlich ist wenn man von weiter weg als der Innenstadt kommt. Würde mich freuen wenn sich da etwas ändern würde!	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen				
4	23.12.2013	Linie 10 und Unterhof		10	Der Unterhof braucht mehr Buslinien Richtung Innenstadt, besonders am Wochenende. Die 10 sollte auch am Wochenende fahren, zumindest eins-zweimal in der Stunde. Auch die 379 könnte öfters mal fahren, denn diese Linie ist sehr komfortabel (nur 6 Min in die Stadt) und würde noch viel mehr genutzt.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen				
8	23.12.2013	Buseck: Änderungen 110 (jetzt 21)		GI21/G125 (140)	Wenn schon eine komplette Busverbindung von Großen Buseck nach Gießen wegfällt, wäre es absolut wünschenswert, wenn dann die übrigen Fahr-Möglichkeiten, um nach Gießen zu kommen, verbessert werden würden. Normalerweise ist unter der Woche eine letzte 110 von Gießen aus um halb 12 über Großen Buseck gefahren. Da es diese nicht mehr gibt, hat man nur noch um kurz vor 9 die Möglichkeit, den letzten Zug zu nehmen. Das soll schüler- und studentenfreundlich sein? Die Mini-Car-Unternehmen dürfen sich freuen... Die letzte 140 fährt auch schon um halb 10. Es ist aber eine absolute Zumutung, in solchen veralteten wackeligen Bussen durch die engsten Gassen von Großen Buseck nach Rödgen und Trohe zu fahren, bis man nach immerhin 20 Minuten es endlich geschafft hat, aus den engen kurvigen Gassen in Alten Buseck heraus zu sein und Richtung Gießen zu fahren. Durch Gießen Wieseck fährt der alte wackelige Bus dann auch nochmal durch die kurvigen engen Gassen, anstatt z.B. einfach die Marburger Straße entlang zu fahren. Nach so einer Tour hat ein Fahrer Mühe, die Busse überhaupt noch zu fahren. Die Fahrer sollten für diese Tour eine höhere Vergütung erhalten.	-	Kenntnisnahme: Keine Zuständigkeit für die Anbindung der Gde. Buseck; die Umfahrung der Ortslage Wieseck Linie 140 (GI 25) ist bereits vorgeschlagen.				
9	23.12.2013	Linie 1		1	Der Bus um 7:40 ist immer gnadenlos überfüllt. Um diese Uhrzeit sollen mehrere Busse eingesetzt werden.	+	Verstärkerfahrten werden bei Bedarf ergänzt; für den Abschnitt US-Depot bis Robert-Sommer-Str. sind je Fahrt ca. 42T€ anzusetzen				
10	23.12.2013	Personal			Ich fände es toll, wenn alle Busfahrer einmal von der SWG daraufhingewiesen werden, dass man es als Schwangere, älterer Mensch, insgesamt nicht super fitter Mensch oder bei total überfüllten Bussen (wie z.B. der 1 oder der 24) schätzen würde, wenn man nicht von einer sehr schnell wieder schließenden Bustür eingequetscht wird. Dann muss eben mal ein bisschen mehr Zeit von der SWG eingeplant werden, damit das Ein- und Aussteigen ohne Verletzungen geschehen kann...oder Busfahrer sollen ab und zu auch mal in den Rückspiegel sehen.		Kenntnisnahme: Anforderungen an die Freundlichkeit des Fahrpersonals sind formuliert.				
11	23.12.2013	Linie 24		24	Die 24 hat sehr oft Verspätung, so dass man die 802/801 Richtung Philosophikum regelmäßig verpasst. Morgens könnten die Schlagzeiten noch mehr abgedeckt sein, der Bus ist immer noch überfüllt.	-	Die detaillierte Fahrplangestaltung kann im NVP nicht erfolgen. Der morgendliche 15-Min-Takt und weitere Verstärkerfahrten geben eine Anschlussicherung				
	23.12.2013	Linie 801 bzw. Philosophikum - Bahnhof		801/802	Tagtäglich sind die Busse vom Philosophikum der JLU in Richtung Stadt, insbesondere die Linie 801, hoffnungslos überfüllt, nicht selten müssen Studierende aufgrund der Überfüllung zurückbleiben - eine Frechheit angesichts der Tatsache, dass jeder Studierende sein Semesterticket im Voraus bezahlen muss. Außerdem wäre eine direkte Verbindung vom Philosophikum zum Bahnhof dringend notwendig und würde viele andere Linien stark entlasten.	-	Verstärkerfahrten sind bereits eingesetzt; die Einrichtung einzelner Direkt-Fahrten wurde geprüft; auf den relativ kurzen Strecken im Innenstadtbereich sind keine betrieblichen oder verkehrlichen Vorteile zu erkennen.				
12			Rathenastr.		Vielleicht könnte man auch am Zebrastreifen beim Philosophikum in der Rathenastraße eine Brücke aus Stahlkonstruktionen bauen, damit sich der (Bus-) Verkehr zum Ende der Vorlesungszeiten nicht immer so unerträglich lange staut?		Kenntnisnahme: der Bereich Philosophikum wird in den kommenden Jahren umgebaut, bei der Neuplanung der JLU ist auch der angemessene ÖV-Zugang berücksichtigt.				
13	23.12.2013	Linie 5,801 und 802		5, 801/802	Die Linien nummer 5,801 und 802 sind immer ueberfüllt und meistens verspätet. Es ist fast unmöglich Termine einzuhalten. So dass man gezwungen ist immer mit den fruheren Bussen zu fahren.		Kenntnisnahme: Verstärkerfahrten sind bereits eingesetzt.				
14	23.12.2013	Buslinie 3/13 Richtung Dialysezentrum		3/13	Morgens gegen 8 und 10 ist der Bus immer total überfüllt! Bis an jeder Haltestelle alle Fahrgäste aus- bzw eingestiegen ist dauert das immer richtig lange. Dadurch ist der Bus meistens zu spät.	+	Für 2 Verstärkerfahrten sind Mehrkosten von zusätzlich ca. 16T€ kalkuliert				
15				3/13	Wie wäre es mal mit einem großen statt einem kleinen Bus? Oder häufigere Fahrten zu Stoßzeiten?	-	Bei der derzeitigen Streckenführung sind auf der Line 3/13 Gelenkbusse weniger geeignet. Eine Neukonzeption der Linien ist vorzusehen.				

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf
16	23.12.2013	Linie 1, Studentendorf und Albert-Schweitzer-Schule	Hst Studentendorf	1	Im Studentenwohnheim Grünberger Straße wohnen derzeit ca. 420 Studierende, die jeden Tag zur Universität fahren müssen. Dabei wird die Haltestelle Studentendorf einfach suspendiert. Die nächstgelegene Haltestelle ist Albert-Schweitzer-Schule, die leider sehr unregelmäßig und im nicht nachvollziehbaren Rhythmus bedient wird. Abends, und an Wochenenden schon ab Mittag, wird diese Haltestelle gar nicht mehr befahren, obwohl hier ein sehr großer Bedarf an der Busanbindung besteht. Verbesserungsvorschlag: Die Haltestelle Studentendorf soll wieder und regelmäßig bedient werden, bzw. soll zumindest die Haltestelle Albert-Schweitzer-Schule regelmäßiger befahren werden (z. B. jede halbe Stunde)	+	Die verstärkte Anbindung der Haltestellen Studentendorf und/oder Albert-Schweitzer-Schule wird im Zuge der Verstärkung der Linie 1 berücksichtigt; ggf. Endpunkt für Verstärkerfahrten.			
17	23.12.2013	Schnellverbindung Universität - Bahnhof		10	Ein Schnellbus, der zu Stoßzeiten einzig den Bahnhof und die Universität anfährt, würde nicht nur den gesamten Universitätsverkehr entzerren, sondern auch für bessere Stimmung sorgen.	-	Die Einrichtung einzelner Direkt-Fahrten wurde geprüft; auf den relativ kurzen Strecken im Innenstadtbereich sind keine betrieblichen oder verkehrlichen Vorteile zu erkennen.			
18	24.12.2013	Buslinie 1 Richtung Rödgen		1	Die Buslinie 1 Richtung Rödgen ist in letzter Zeit immer sehr überfüllt, sodass zum Teil nicht alle hereinpassen, die mitwollen. Vielleicht sollten zu den Stoßzeiten ein bis zwei Extrabusse eingesetzt werden.	+	Verstärkerfahrten werden bereits eingesetzt.			
19	25.12.2013	Verbesserter Anschluss des LLGs	Egerländer Straße	3/13	Auch nach der 8. Stunde sollte eine sogenannte "E   Marktplatz" (über Landgericht -> Behördenzentrum) eingeführt werden, welche 5 Minuten nach Unterrichtsende an der Egerländer Straße abfährt. Im Falle der 8. Stunde wäre dies 15:05. Zu dieser Zeit fährt zwar auch ein Bus der Linie 13 an der Schule ab, leider zeigte sich in der Vergangenheit aber vermehrt, dass dieser Bus enorme Verspätungen zwischen Egerländer Straße und Oswaldsgarten generiert. Für Schülerinnen und Schüler, dessen Anschlussbus um 15:20 an der Südanlage (Transfer von Berliner Platz zu Südanlage: - Achtung: zu Fuß! Das können die Kinder trotz Schullalltag und notorischer Bewegungsarmut gerade noch schaffen) abfährt, ist der Zustand, jeden 2. Tag ihren Bus zu verpassen, nicht weiter hinnehmbar.		Kenntnisnahme: Schülerverkehr, zusätzliche Fahrt (LLG ab 15:05 > Berliner Platz); diese Anregung ist außerhalb des NVP zu klären, Weiterleitung an Verkehrsunternehmen;			
20	25.12.2013	Buslinie 5		5	Die Buslinie 5 ist zu "Rush-Hour"-Zeiten regelmäßig überfüllt (zumindest zwischen den Haltestellen Wiesecker Weg und Behördenzentrum). Häufig hat der Busfahrer sogar Probleme die Türen zu schließen, da nicht alle Personen aus dem Lichtschrankenbereich können aufgrund der Enge im Bus. Vielleicht wäre es ja möglich zumindest zu den Stoßzeiten noch einen weiteren (einfachen) Bus für Teilstrecken kommen zu lassen.	-	Verstärkerfahrten werden weiterhin eingesetzt.			
21	25.12.2013	Bahnhof-Philosophikum	Bhf/ Berliner Platz - Uni	10	Ein Schnellbus zwischen diesen beiden Haltestellen muss einfach her...es ist sehr deprimierend wenn man nach einer langen Fahrt im Zug IN Gießen NOCHMAL 25 Minuten fahren muss. Des weiteren ist es oft so, dass aufgrund überfüllter Busse man den Anschlusszug verpasst, wenn man um 18 Uhr schluss hat, da die Lichtschranke nicht freigemacht werden kann. Es sollte versucht werden hier mehr Busse zu schicken. Ein Schnellbus wäre erneut eine Lösung für dieses Problem. Des Weiteren kommt es in letzter Zeit immer häufiger vor, dass wenn man vom Bahnhof mit der Linie 5 zum Marktplatz/Berliner Platz fährt man den Anschlussbus (801/802) verpasst, da diese nicht warten! Ich bitte um realung dieses Problems. Danke	-	Die Fahrplangestaltung kann über den NVP nicht abschließend erfolgen. Die Einrichtung einzelner Direkt-Fahrten wurde geprüft; auf den relativ kurzen Strecken im Innenstadtbereich sind keine betrieblichen oder verkehrlichen Vorteile zu erkennen.			
22	28.12.2013	Linienführung Linie 1		1	Es sollte überlegt werden die Linie 1 in Allendorf durch die Straßen "Am Zehntfrei" und "Ehrsamer Weg" zu führen. Ecke "Am Kasimir", "Ehrsamer Weg" könnte eine Haltestelle eingerichtet werden unter anderem für das neue Baugebiet. An der Kreuzung "Ehrsamer Weg", Kleinlindener Straße" könnte ebenfalls eine Haltestelle eingerichtet werden und die Haltestelle "Triebstraße" (direkt vor der Feuerwehr!!! wo keine Kasseler Borde installiert werden kann) könnte wegfallen	-	Der Verlauf wird auf der Kleinlindener Straße verbleiben; eine zusätzliche Haltestelle für das Neubaugebiet wird am Ortsrand eingerichtet			
23	29.12.2013	Verbindung zum Philosophikum I und II	Bhf/ Berliner Platz - Uni	801/802	Die Busse von der Rathenaustraße zum Bahnhof sind zu den Stoßzeiten oft sehr überfüllt. Das hat zur Folge, dass Personen nicht mitgenommen werden, ihren Anschlussbus verpassen und zudem mindestens eine halbe Stunde noch an der Universität auf den nächsten Bus warten müssen (von der Wartezeit auf den nächsten Anschlussbus/-zug mal ganz zu schweigen). Ich denke, dass dieser Zustand unzumutbar ist und man zu den Hauptzeiten dafür sorgen sollte, dass mehrere Busse fahren. Die betrifft besonders die Busse die gegen viertel vor 4 und viertel vor 6 fahren. Dort beenden die meisten Studenten ihren Unitag und daher ist zu diesen Zeiten mit einem großen Andrang auf die Busse zu rechnen. Ich würde es sehr begrüßen, wenn zukünftig dort mehrere Busse fahren würden, sodass man keine Angst haben muss nicht mehr in den Bus zu passen oder im Bus erquetscht zu werden, wenn man noch das Glück hatte sich irgendwie reinzupressen.	+	Verstärkerfahrten und Extrabusse in der Vorlesungszeit werden bereits eingesetzt. Im Regelverkehr sind Mo-Fr in Richtung Innenstadt bis 18:00 Uhr je 4 Abfahrten/Std. angeboten.			
24	29.12.2013	Buslinie 10		10	Sehr viele Studierende fahren mit der Buslinie 10, da sich dort 2 Studentenwohnheime befinden. Und da diese Studenten nicht nur unter der Woche vorlesungen besuchen sondern auch mal am Wochenende in die Bibliothek gehen oder auch mal abends in die Stadt und zurück fahren wollen, finde ich es schade, dass die Buslinie 10 nur unter der Woche bis ca 20:00 Uhr fährt	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen. Die abendliche Betriebszeit ist bereits bis 22:00 verlängert.			

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf
25	29.12.2013	Verbindung zwischen Unterhof und Innenstadt		10	Die Studenten im Wohnheim Unterhof benötigen dringend eine bessere Busverbindung in die Innenstadt. Es muss mehr Verbindungen geben, das gilt vor allem für Wochenenden. Auch sollte Linie 10 häufiger fahren, bzw. zu Zeiten nach Vorlesungschluss müssen mehr Busse zur Verfügung gestellt werden, damit man sich nicht mehr in einen überfüllten Bus quetschen muss.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
26	29.12.2013	Buslinie 10		10	Ganz Unterhof wäre sehr dankbar, wenn die Buslinie 10 auch zu späterer Stunde noch fahren würde und vor allem auch am Wochenende. Zumindest am Samstag wäre dies von sehr großem Vorteil, da man sonst kaum andere Möglichkeiten hat, zur Uni-Bibliothek oder in die Stadt zu kommen. Gerade die Zeit am Wochenende brauchen wir Studenten zum Lernen und sollten keinen Umweg zur Uni-Bibliothek über den Schwarzacker in Kauf nehmen müssen. Abgesehen von der Uni-Bibliothek sind wir Studenten auch auf eine bessere Verbindung zur Innenstadt Gießens angewiesen. Sei es um einen kurzen Einkauf zu erledigen oder einfach mal vom Unterhof wegzukommen. Leider gibt es hier beim Unterhof keine weiteren Einkaufsmöglichkeiten. Wir bitten Sie dies alles zu berücksichtigen und die Buslinie 10 auch an Wochenenden einzusetzen.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			
27	29.12.2013	Buslinie 10		10	Da gerade viele Studenten keine Autos besitzen wäre es sehr vorteilhaft, wenn die Linie 10 auch an Wochenenden fahren würde, denn zu Fuß ist es zum Beispiel vom Unterhof (zwei große Studentenwohnheime!!!) bis in die Stadt immer noch eine weite Strecke.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
28	29.12.2013	Linie 13/3		3/13	zeitliche Abstimmung vom 5er aus Wieseck kommend Richtung Naturwissenschaften ist miserabel. Hier wartet man immer mindestens 10 min auf den Anschlussbus. Zudem ist die Linie 3/13 zur Mittagszeit immer überfüllt.	-	Die Umsteigeverbindungen mit weniger als 15 Min. Wartezeit sind vertretbar.			
29	29.12.2013	Buslinie 10		10	Die 10 sollte auch am Wochenende verfügbar sein. Damit man auch da mal aus dem Unterhof rauskommt. Außerdem sollte eine bessere Verbindung zur Innenstadt zu entstehen, sodass man auch da besser hinkommt und nicht unbedingt umsteigen muss.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
30	29.12.2013	Buslinie 10 !!UND NEU!! - Unterhof-Berliner Platz		10	Studierende der THM haben im Unterhof wohl die schlechteste Verbindung in ganz Gießen. Das ist mehr als nur peinlich für eine Studentenstadt, welche Studentenwohnheime anbietet, jedoch aber die Infrastruktur absolut Mangelhaft ausbaut. Der Anschlussbus ist zu 90% schon abgefahren, bevor man ankommt. Man muss grundsätzlich immer umsteigen mit der Linie 10 - egal in welche Richtung. Die Fernverkehrbusse sind auch wenig zuverlässig, gerade zu Stoßzeiten. Die Einzige Lösung wäre eine NEUE eigenständige Linie zum Stadtzentrum (Berliner Platz) wenigstens im 30 Minuten-Takt. Unabhängig der 379. Vor allem wird es dann interessant, wenn das neue Studentenwohnheim fertiggestellt wird und das Verkehrsaufkommen deutlich steigt. Durch die neuen Bildungseinrichtungen der JLU im Leihgesterner Weg kommt auch für viele Studierenden aus der Stadt die neue Verbindung recht. Gießen kann mit neuen Routen Knotenpunkte lösen und somit für uns alle ein Zugewinn sein!	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			
31	30.12.2013	Buslinie 11		1	Linie 1 ist seehr häufig unpünktlich, wenn sie aus Richtung Allendorf kommt! Zudem werden zu den Stoßzeiten kleine Busse eingesetzt, die mehr als überfüllt sind, weswegen teilweise Personen an den Haltestellen stehen gelassen werden.	+	Im Regelverkehr werden künftig vorwiegend Gelenkbusse vorgesehen.			
32	30.12.2013	Buslinie 13		13	wie ich von einigen Busfahrern der Linie 13 erfahren habe, ist die Abschaffung der Haltestellen "Christian-Rinck-Str." und "Dialysezentrum" und die Verlagerung der Endhaltestelle ins Neubaugebiet Schlangenzahl auf die Beschwerden des Dialysezentrums zurückzuführen. Es ist mir schleierhaft in welcher Art und Weise sich die Mitarbeiter oder auch die Patienten des Dialysezentrums durch den Busverkehr belästigt fühlen. Lärmbelästigung kann es wohl nicht sein, da die Busse im Halbstunden-Takt verkehren, die Anlieferung der Patienten durch Taxen und Krankentransportfahrzeuge praktisch im Minuten-Takt erfolgt. Zu erwähnen wäre auch der nicht unerhebliche Geräuschpegel vom Gießener Ring (Autobahn), der ca. 300 m Luftlinie von der o.a.Einrichtung entfernt ist. An die Verlagerung des Autobahn wird wohl nicht gedacht, oder? Es wäre im Interesse nicht nur der älteren Menschen, die zu der neuen Haltestelle der Linie 13 oder der Haltestelle der Linie 1 (Max-Reger-Str.) lange Wege in Kauf nehmen müssten, sondern auch der Busfahrer, die sich durch die Abstände zwischen den Haltestellen belastet fühlen.	-	Die neue Haltestelle Schlangenzahl kann einen großen Teil des Einzugsbereichs der Hst Dialysezentrum abdecken. Für die Linien 3/13 ist die Erarbeitung einer grundlegenden Neukonzeption vorgesehen; dabei wird die stündliche Anbindung mit geprüft.			
33	30.12.2013	Busverkehr Lützellinden		1	Ich fände es schön, wenn die Linie 1 nicht nur Allendorf anfahren würde, sondern auch Lützellinden. Allendorf ist nur einen Kilometer entfernt und die Busanbindung dort ist viel besser als in Lützellinden. Die Buslinie 11, die derzeit fährt, verspätet sich meistens, oft sogar um bis zu 20 Minuten, so dass man immer zu spät kommt für seinen Anschlussbus. Durch die ständigen Verspätungen und dadurch, dass der Bus einfach viel seltener fährt als in Allendorf, fühlt man sich schon fast ein wenig abgesehben.	+	Der Entwurf sieht dies vor.			
34	30.12.2013	Linie 3/13		3/13	Die Linie 13 auf die Haltestelle im Neubaugebiet Schlangenzahl zu verkürzen finde ich als täglicher Benutzer dieser Linie nicht gerade sinnvoll. Viele Studenten steigen gerade beim Dialysezentrum und Max-Reger-Str und folgende Haltestellen ein. Ein anderer Bus zu den Naturwissenschaften gibt es von da aus nicht. Außerdem sind die Wege zu den nächsten Haltestellen von der Schlangenzahl aus nicht wirklich weit. Wäre es nicht sinnvoller die Linie 3 dort als Endstation hinfahren zu lassen.	-	Die neue Haltestelle Schlangenzahl kann einen großen Teil des Einzugsbereichs der Hst Dialysezentrum abdecken. Für die Linien 3/13 ist die Erarbeitung einer grundlegenden Neukonzeption vorgesehen; dabei wird die stündliche Anbindung mit geprüft.			

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf
				3/13	Ein weiterer Punkt wäre, dass man die Linie 3 ebenfalls die Strecke der derzeitigen 13 fahren lassen würde, wenn der Bus 13 nicht fährt, also abends ab 20 Uhr und am Wochenende, da man zu diesen Zeiten sehen muss, wie man nach Hause kommt.	+	Für die Linien 3/13 ist die Erarbeitung einer grundlegenden Neukonzeption vorgesehen			
35	30.12.2013	Von Unterhof zur Innenstadt		10	Die Verbindung von Unterhof zur Innenstadt sind zurzeit sehr sehr schlecht, besonders am Wochenende. Allgemein müssen die Verbindungen von Unterhof zum Bahnhof und Berliner Platz häufiger werden	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
36	31.12.2013	Umsteigen	Oswaldsgarten	24	Ich komme immer mit der 24 an Oswaldsgarten an und habe regelmäßig Probleme mit den Umstiegszeiten. Das ist teilweise für Studenten zu knapp bemessen!	-	Eine detaillierte Fahrplangestaltung kann im NVP nicht erfolgen.			
37	31.12.2013	Linie 1		1	Auf der Linie 1 sollten mehr Gelenkwagen fahren, da die Solowagen sehr häufig überfüllt sind. Morgens beispielsweise.	+	Im Regelverkehr werden künftig vorwiegend Gelenkbusse vorgesehen.			
38	31.12.2013	Nahverkehrsplan Gießen			1. Umbenennung mehrerer Buslinien in kürzere Nummern. Z. B. 520, 140, 800, 801 und 802, Vorschläge: 140 -> 14, 800 -> 28, 801 -> 8, 802 ->18,	-	Eine Umbenennung der Stadtbus-Linien ist nicht vorgesehen, ggf. gibt Änderungen bei zum Linientaxi. Zudem gibt es unterschiedliche weitere Vorschläge für eine Umbenennung.			
				2	2. Anfahrt der gesamten Automeile durch den Linienverkehr. Das Umsteigen in ein Linientaxi, welches möglicherweise überfüllt wird und nicht mal häufig verkehrt, ist zu umständlich	-	Das Linientaxi wird wenig genutzt; die Änderung der Linie 2 ist betrieblich nicht sinnvoll zu verwirklichen.			
			GE-West	12, 801/802	3. Späteres Ende des Busverkehrs in den Gewerbegebieten West und Schiffenberger Tal. Viele Arbeitnehmer und Kunden können die Möglichkeiten des Busverkehrs nicht nutzen, weil schlichtweg kein Bus mehr fährt, obwohl die Geschäfte noch geöffnet sind	+	Die Mehrkosten für 4 zusätzl. Fahrten ab 20:00 (Mo-Fr) würden sich auf ca. 20T€ belaufen; ggf. bedarfsgerecht wäre ein LT Linientaxi.			
			Hst allg		4. Zentrale Fahrgastinformation an Großhaltestellen wie der Johanneskirche und der Südanlage, um nicht alle Bussteige zu durchforsten und dann die Zeiten erst im allerletzten Moment zu erfahren	+	Die Linien-Nr. ist auf den Haltestellentafeln angegeben; mittelfristig ist der weitere Ausbau der Fahrgastinformation vorgesehen			
				3/13, 12	5. Anpassung der Linie 3/13 mit der Linie 12. Beide Busse fahren teilweise zeitgleich. Eine leichte Versetzung wäre wünschenswert, damit man den anderen Bus noch bekommt, wenn man den einen verpasst hat	-	Fahrplangestaltung ; bei einer derartigen Verschiebung entstünden vermufl. ähnliche Nachteile für andere Nutzer.			
39	01.01.2014	Linie 1		1	Keine "kleinen" Busse auf dieser Linie einsetzen, da diese sonst extrem überfüllt sind, was letztes Jahr leider sehr häufig der Fall war und beinahe schon "Routine" wurde, denn die Linie 1 erstreckt sich über eine große Strecke durch ganz Gießen hindurch und somit fahren auch dementsprechend viele Fahrgäste mit. Mein Lösungsvorschlag wäre: nur große Gelenkbusse einsetzen und evtl. eine Alternative zur abgeschafften Linie 110 integrieren, welcher zu Stoßzeiten die Linie 1 unterstützt aber mit der Modifikation, dass dieser "neue" Bus dann nur wichtige, häufig frequentierte Haltestellen anfährt	+	Der Einsatz von Gelenkbussen wurde/ wird ausgeweitet.			
40	02.01.2014	Endhaltestelle Unterhof statt Schwarzacker Linie 3	Unterhof	3	Wenn man die Endhaltestelle der Bus Linie 3 von Schwarzacker auf Unterhof erweitern würde wäre dies ein riesen gewinn für die Studenten die im Unterhof leben. Die Strecke der Linie 10 könnte dann so bleiben wie es ist, nur mit der Ausnahme, dass die Strecke am wochende auch befahren wird.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen. Bei den Überlegungen zur Neukonzeption der Linie 3/13 wird diese Anregung mit verfalat			
41	02.01.2014	Haltestelle Naturwissenschaften	Nat.Wiss.	3/13, 10	Die Anbindung des Campus Naturwissenschaften an den Bahnhof / die Stadtmitte wird zwar sowohl durch Linie 3/13 als auch Linie 10 erreicht, jedoch sind beide Linienführungen in den jeweiligen Abschnitten extrem umständlich und zeitaufwändig. Obwohl der Fußweg zum Bahnhof oder Berliner Platz ca. 20 Minuten dauert, ist es häufig schneller, zu Fuß zu gehen als den Bus zu nehmen. Ich bitte Sie zu erwägen, einen direkteren Linienverlauf gerade zum Bahnhof zu erwägen	+	Für die Linien 3/13 ist die Erarbeitung einer grundlegenden Neukonzeption vorgesehen; dabei wird die stündliche Anbindung mit geprüft.			
				10	Die umständliche Linienführung der Linie 10 zwischen Naturwissenschaften und Bahnhof führt leider dazu, dass viele Studenten mit dem Auto fahren und die Parkplatz- und Verkehrssituation sich dadurch spürbar verschärft hat.	-	Verkehrliche u. betriebliche Vorteile (die Verbindung mehrere Campus) sind bei alternativen Linienführungen bisher nicht erkennbar.			
				378	Die Linie 378 ermöglicht zwar eine schnellere Anbindung an den Berliner Platz und den Bahnhof, sie verbessert die Situation am Campus Naturwissenschaften jedoch nicht spürbar, da sie nur einmal pro Stunde fährt und Verspätungen von bis zu 15 Minuten nicht selten sind.	-	Für die Linie 378 besteht keine Zuständigkeit. Die Bestellung von Verkehrsleistungen verursacht neue und hohe Kosten.			
42	03.01.2014	Buslinien 3/13 morgens um 7:00 - 8:00 Uhr		3/13	Da um die Zeit von 7:00 - 8:00 Uhr die Buslinien 3/13 in Richtung Dialysezentrum bzw Schwarzacker immer überfüllt sind, schlage ich vor in diesem Zeitraum einen Gelenkbus einzusetzen. Falls das aufgrund der Strecke oä nicht gehen sollte, wäre es sinnvoll um ab der Bushaltestelle Marktplatz (gerne auch schon vorher je nach Personenaufkommen) gegen 7:45 einen zusätzlichen Bus zu schicken. Einerseits werden diese Buslinien von den Studenten genutzt, die an den Naturwissenschafts-Campus kommen wollen, aber auch von vielen Eltern mit ihren Kinderwagen, die zu der Kinderbetreuung an der Bushaltestelle Johanneskirche fahren wollen. Oftmals wollen mehr als 3 Elternteile mit Kinderwagen den Bus benutzen und finden dann keinen Platz!	-	Ein Gelenkbus ist auf dieser Linie ungünstig einzusetzen; als Alternative bieten sich Verstärkerfahrten an.			

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf
43	03.01.2014	Linie 10 Wochenende		10	Die Bus Linie 10 sollte auch am Wochenende fahren, da man sonst leider keine Möglichkeit hat zum Bahnhof zu gelangen. Außerdem sollte es mehr Verbindungen zur Innenstadt vom Unterhof geben	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
44	03.01.2014	Linie 10		10	Die Linie 10 sollte während des Semesters öfter fahren, die Busse sind regelmäßig überfüllt. Hier wäre eine Viertelstündliche Taktung sinnvoll, da dies die einzige Direktverbindung von der Rathenaustraße zum Bahnhof ist.	+	Der 15-Min-Takt ist während der Vorlesungszeit bereits eingeführt,			
			Fahrzeugausstattung	10	Was zusätzlich sehr anstrengend und nervenzehrend ist: In den Bussen der Linie 10 gibt es keine Klimaanlage und die Fenster sind nur mit einem Spezialschlüssel zu öffnen! Es ist mir schon regelmäßig passiert, dass ich aufgrund der Menschenmenge und der schlechten Luft Kreislaufbeschwerden und Übelkeit hatte. Ein Fahrgast ist sogar schonmal ohnmächtig geworden während einer Fahrt. Ich verstehe wirklich nicht, warum hier nicht endlich mal was passiert.	+	Klimaanlagen sind im Stadtverkehr mit häufigen Ein-/Ausstiegen nur eingeschränkt wirksam; als Standard für Neuanschaffungen sind sie vorgesehen.			
45	03.01.2014	Buslinien zwischen Rathenaustraße und Marktplatz		801/802	da die Buslinien 801 und 802 während des Semesters sehr viel genutzt werden und häufig völlig überfüllt sind, wäre der Einsatz einer weiteren Linie zwischen den Haltestellen Marktplatz und Rathenaustraße sinnvoll.	+	Verstärkerfahrten wurden/werden in diesem Abschnitt eingesetzt.			
46	03.01.2014	Umsteigeverbindungen	Berliner Platz	5, 801/802	Ich fahre fast jeden Tag mit dem Bus zur Uni. Früher konnte ich die Linie 5 vom Wiesecker Weg nehmen und beim Behördenzentrum aussteigen, sodass ich die Linien 801 und 802 noch erreichen konnte. Leider wurden die Abfahrtszeiten der Linien 801 und 802 ein paar Minuten nach vorne gezogen, die Zeiten der Linie 5 sind jedoch gleich geblieben. Man ist nun also gezwungen, schon einen Bus früher zu nehmen, damit man die 801 und 802 erreicht. Es wäre super, wenn die 5 auch einfach ein wenig früher fahren könnte.	.	Die Umsteigeverbindungen sind mit wenigen Minuten Pufferzeit günstig; Fahrplangestaltung ist kein Gegenstand des NVP			
				801/802	UND: Wie schon vermehrt zu lesen, die Busse zur Rathenaustraße sind so extrem überfüllt, dass einem teilweise wegen der schlechten Luft wirklich schwindelig wird im Bus. Es wäre wünschenswert, wenn es vom Marktplatz oder Berliner Platz einfach 2x die Stunde, zu den Stoßzeiten, einen zusätzlichen Bus geben würde, der nur direkt zur Uni durchfährt. Auf diese Weise würden diesen Bus dann auch nur Studenten benutzen und die Busfahrt würde sich verkürzen, da nicht überall angehalten werden müsste. Außerdem sollte die SWG sich ein wenig besser auf die Unizeiten abstimmen. Es ist sehr schade, dass man am Wochenende beispielsweise nur sehr begrenzt die Möglichkeit hat, zur Bibliothek zu gelangen, obwohl wir Studenten gerade das Wochenende zum Lernen in der Bibliothek super nutzen können. Sonntags fahren keine Busse zur Uni, obwohl sowohl die Bibliothek geöffnet hat als auch Seminare an den Wochenenden stattfinden. Das ist wirklich eine Zumutung für Studenten, die beispielsweise vom Bahnhof zur Uni gelangen müssen. Es wäre daher sehr angebracht, die Busverbindungen zur Uni weiter	+	Die Minderung der beklagten Engpässe durch z.B. zusätzliche Verstärkerfahrten und Erweiterung der Betriebszeiten ist Ziel dieser Fortschreibung des NVP			
47	03.01.2014	Linie 10 (Fahrten nach 20 Uhr und am Wochenende)		10	Wäre schön wenn die Linie 10 generell öfters fahren würde. Insbesondere unter der Woche auch noch nach 20 Uhr und am Wochenende ab und zu (beispielsweise am Sonntagabend, wenn viele Studenten aus dem Wochenende wieder nach Gießen kommen).	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
48	03.01.2014	Buslinie 801/2	Berliner Platz - Uni	801/802	Zu gewissen stosszeiten, besonders Vorlesungsbeginn (8.00, 14.00) und -ende (12.00, 16.00, 18.00) sind diese Linien grundsätzlich komplett ueberfuellt. Selbst eine linie spaeter. Hier waere es gut einen zusatzlichen bus ab bzw. Bis zur haltestelle berliner platz einzusetzen	+	Zur Minderung der beklagten Engpässe wurden/werden während der Vorlesungszeit bereits zusätzliche Fahrten eingesetzt.			
49	03.01.2014	Unterhof		10	Es wäre sehr wünschenswert, wenn die Bushaltestelle "Unterhof" auch am Wochenende, nicht ausschließlich von den Linien 379 und 378 befahren würden. Man hat nur wenig Möglichkeiten von dort zum Bahnhof oder in die Innenstadt zu gelangen. Zudem wäre es ebenfalls wichtig auch noch abends Chancen zu haben, in die Innenstadt zu kommen. Ich denke, dass das viele Personen betreffen würde, da fast ausschließlich Studenten dort wohnen.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
50	03.01.2014	Ausbau Fahrzeiten Linie 10 Universität/Innenstadt		10	es muss sich dringend etwas an der Situation am Unterhof etwas ändern. Momentan befinden sich zwei Studentenwohnheime (das Dritte ist schon dabei, gebaut zu werden) in der Nähe der Haltestelle "Unterhof". Es herrscht eine kollektive Unzufriedenheit bei allen Bewohnern des Wohnheims, die den Bus als öffentliches Verkehrsmittel nutzen. Wir sind Studenten, weshalb es völlig unzumutbar ist, die wichtigste Linie am Wochenende oder gegen später Stunde einzuschränken. Als Universitätsstadt, in der jeder zweite Bürger ein Student ist, darf das einfach nicht sein. Vor allem nicht in der Nähe von Studentenwohnheimen! Man kommt also Samstags oder Sonntags als Student einer Universitätsstadt von einem Studentenwohnheim nicht ordentlich zur Universität oder in die Innenstadt. Das gleiche gilt auch, wenn man von außerhalb in die Wohnheime möchte. Natürlich kann man unnötige Umwege in Kauf nehmen, aber es ist auf langfristiger Basis völlig frustrierend, dass dieser Umstand nicht von der Stadt erkannt wird. Deshalb wäre ein großer Schritt getan, wenn sich dahingehend endlich etwas ändert.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf
51	04.01.2014	Linie 10		10	ich würde mich sehr darüber freuen wenn die 10 auch am wochenende und zu späterer stunde fahren würde. man könnte zwar auch die 3 nehmen aber vorallem als frau finde nachts ich die strecke vom schwarzacker zum unterhof extrem gefährlich und meide es dort alleine zu laufen	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
52	05.01.2014	Linie 10, sowie 375/372		10	Die Linie 10 sollte auch am Wochenende fahren, da viele Studierende am Wochenende das Angebot der Bibliotheken nutzen und/oder Blockseminare haben. Besonders Sonntags ist hier die Bussituation eine Katastrophe, da sie einfach nicht vorhanden ist! Weder die Busse 801, 802 noch die Linie 10 fahren!	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
			Pohlheim	Nachtbus	Auch die Situation der Busse von und nach Pohlheim ist, besonders abends, keineswegs optimal! Super wäre die Einrichtung einer Nachtbuslinie, da man ja nur Freitags und Samstags spätestens um 23:30 Uhr mit einem Bus von Gießen nach Pohlheim kommt! Sonntags fahren sowieso kaum Busse, egal in welche Richtung... Und meiner Meinung nach fahren viel zu wenig Busse der Linie 372 von Pohlheim nach Gießen!	-	Der Nachtbusbetrieb ist auf das Stadtgebiet beschränkt, für Nachbarkommunen wäre eine Kostenbeteiligung erforderlich			
53	06.01.2014	Buslinien 1, 801 & 802		1, 801/802	Die oben genannten Buslinien, sind während der Semesterzeiten, überwiegend Morgens extrem überfüllt! Es bleiben so gut wie jedesmal Leute auf der Strecke. Das ist wirklich eine Zumutung. Auch die Buslinie 1 ist während der Fahrt durch Gießen meistens ziemlich voll. Es sind mehr oder größere Busse notwendig, denn so kann es auf gar keinen Fall weitergehen. Alle sind gestresst, Fahrgäste und auch Busfahrer immer häufiger.	+	Zur Minderung der beklagten Engpässe wurden/werden während der Vorlesungszeit bereits zusätzliche Fahrten eingesetzt.			
54	06.01.2014	Busverbindung zum Unterhof		10 (378/379)	Eine bessere Verbindung der Haltestelle Unterhof mit der Innenstadt (Berliner Platz oder Marktplatz) wäre sehr wünschenswert, zumal alle anderen großen Wohnheime eine solche Verbindung haben. Ein Ansatz hierfür wäre, wenn Linie 379 und 378 öfter fahren würden.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen. Die Linie 378/379 liegt außerhalb städtischer Zuständigkeit			
				10	Ein muss hingegen ist es eine Verbindung am Wochenende herzustellen. Ja auch Studenten müssen am Wochenende einkaufen oder haben sonstige Hobbys außerhalb des Wohnheims. Daher ist es notwendig das mindestens Linie 10 am Wochenende fährt oder eine, wie von mir bereits angesprochen, neue Verbindung erstellt wird.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
55	07.01.2014	Linien		10, 801/802	Die genannten Linien sind zu den Stoßzeiten (meist morgens und nachmittags) immer sehr voll, teilweise werden wegen Überfüllung der Busse Haltestellen gar nicht erst angefahren.	+	Zur Minderung der beklagten Engpässe wurden/werden während der Vorlesungszeit bereits zusätzliche Fahrten eingesetzt.			
			Phil I u. II	10, 801/802	Außerdem soll der Campus Philosophikum I & II auch am Wochenende (und da besonders sonntags) häufiger angefahren werden, zumal teilweise am Wochenende Seminare oder Klausuren stattfinden und auch die Bibliothek aufgesucht werden muss. Zum Schluss gibt es an den Linien zu verbessern, dass sie werkstags auch abends (bis 21 Uhr zum Beispiel) im normalen Rhythmus verkehren und diesen auch am Wochenende haben (bspw. der 30-Minuten-Takt der 802 bis in den späten Samstagnachmittag/frühen Samstagabend hinein).	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.			
56	07.01.2014	Buslinie 10	Nat.Wiss.	10	Es wäre sehr schön, wenn die Linie 10 generell öfter fahren würde. Es ist teilweise doch sehr beschwerlich pünktlich vom Bahnhof zu den Naturwissenschaften bzw. Aulweg/Wartweg zu kommen	+	Der 15-Min-Takt ist während der Vorlesungszeit bereits eingeführt.			
57	08.01.2014	Fahrkarten			Ich würde in Gießen den Kurzstreckentarif einführen, denn wenn man bspw. nur zwei Haltestellen fährt, sich immer eine normale Fahrkarte kaufen muss.	-	Tarifgestaltung ist nicht Gegenstand des NVP, die Anregung wird aufgenommen.			
58	08.01.2014	Haltestellengestaltung (Kapitel 5.2.1)	Nahrungsberg, Nat.-Wiss.		An Haltestellen, die sich an viel befahren Straßen befinden und an denen weder ein Zebrastreifen noch ein ampelgesicherter Fußgängerüberweg ist, sollte eine Querungshilfe (Insel) errichtet werden, um eine sichere Straßenüberquerung zu ermöglichen. Beispiele sind die Haltestellen Nahrungsberg in der Licher Straße (Gießen) und Naturwissenschaften am Leihgesterner Weg Gießen.	+	Beim Neubau/ Ausbau der Haltestellen werden - soweit erforderlich und realisierbar - ggf. auch Querungshilfen mit errichtet.			
59	10.01.2014	Letzter Bus Linie 2/22 Licher Str. -> Berliner Pl.		2 (GI 22)	Bei der Fahrplanumstellung am 15.12. ist der letzte Bus der Linie 220 (jetzt 22) um 00:18 (Abfahrt Graudenzener Straße) weggefallen. Wir arbeiten jeden Tag bis 24 Uhr in der Tankstelle (Verlasse der Tankstelle ca. 00:10) und würden uns über den Wiedereinsatz des letzten Bus um ca. viertel nach zwölf sehr freuen. Problem ist zur Zeit, dass wir daher ständig mit dem Bike zur Arbeit müssen, und nachdem man die Licherstraße mühsam hochgefahren ist, komplett durchgeschwitzt seine Kassierschicht in der Tankstelle anfängt. Meistens ist es nicht möglich, mit dem Bike in die 2 am Marktplatz einzusteigen und so zur Arbeit zu fahren, da der Stellplatz von Kinderwagen/Rollstuhlfahrern genutzt wird (welche selbstverständlich Vorrang haben). Daher schlage ich vor, die Linie 2 um einen letzten Bus zu erweitern: Abfahrt der letzten Linie 2 am Bahnhof um 23:52 (ermöglicht abends noch vom Bhf wegzukommen oder den Studenten etwas später in der Innenstadt zu bleiben, bevor sie mit dem letzten Bus zum Eichendorffring müssen), Ankunft/Abfahrt Eichendorffring um 00:16, Endstation Berliner Platz um 00:22	+	Bedienungszeitraum bis 0:30 erweitern (Bhf ab 23:52), zusätzl. könnten noch SE von KS und Ffm erreicht werden, Mehrkosten: ca 4T€			

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf
60	11.01.2014	Buslinie 10		10	Die Buslinie 10 sollte besser an die Fahrzeiten der Züge am Bahnhof Gießen, insbesondere Richtung Kassel abgestimmt werden, da es in diese Fahrtrichtung nur alle 2 Stunden durchgehende RE-Züge gibt und die Umsteigezeiten oft zu knapp sind. Ausserdem wäre es gut, wenn die Linie 10 auch am Wochenende fahren würde.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
61	11.01.2014	Buslinie 3 / 13		13	Als Anwohner von "Schlangenzahl" begrüße ich ausdrücklich die - viel zu späte - geplante Abindung des Neubaugebietes an den ÖPNV (Linie 13).		Kennisnahme: Linie 13 wird begrüßt			
				3/13	Ich möchte anregen, zu überprüfen, ob eine Aufspaltung der Linien 3/13 zwischen den Haltestellen Ludwig-Uhland-Schule und Berliner Platz möglich ist. Dabei sollte die eine Linie über die Ludwigstraße mit einer neu einzurichtenden Haltestelle in Höhe der Liebigstraße und evtl einer weiteren am Uni-Hauptgebäude bzw. der Bismarckstraße führen.	+	Die Berücksichtigung erfolgt bei den Überlegungen zur Neukonzeption 3/13.			
				3/13	Die andere Linie könnte über den Aulweg zur Bismarckstraße mit ebenfalls einer Haltestelle in Höhe der Liebigstraße (Heyligenstaedt) führen. Damit wäre die Liebigstraße an beiden Enden angemessen angebunden und die Sightseeing-Tour der Linie 3/13 wäre deutlich verkürzt.	+	Die Berücksichtigung erfolgt bei den Überlegungen zur Neukonzeption 3/13.			
62	11.01.2014	Buslinie 12	GE-West	12	Also besonders in der Schulzeit fällt auf das der Bus ziemlich voll ist, und es kommt auch häufig vor das der Busfahrer die Türen nicht schließen kann. Da sollte man sich auch mal Gedanken machen ob da nicht ein Gelenkbus sinnvoll wäre. Desweiteren fällt auf das die Busse Richtung Sandfeldschule vom Gewerbegebiet aus der letzte Bus um kurz vor 20Uhr fährt. Obwohl der Realmarkt bis 22Uhr offen hat von Montag bis Samstag. Ich hoffe das es dafür auch mal eine Lösung gibt	+	Die Mehrkosten für 4 zusätzl. Fahrten ab 20:00 (Mo-Fr) würden sich auf ca. 20T€ belaufen; ggf. bedarfsgerecht wäre ein LT Linientaxi.			
63	11.01.2014	Linie 10 und 3	Leihgesterner Weg - Bhf	10	Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die Linie 10 am Wochenende fahren würde. Zudem sollten auch noch nach 20 Uhr Verbindungen dieser Linie angeboten werden. Bisher gibt es zu diesen Zeiten keine vernünftigen Verbindungen zwischen dem Gebiet um den Leihgesterner Weg und dem Bahnhof.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
			Hst Unterhof	3	Sobald es die baulichen Gegebenheiten wieder zulassen, sollte die Endhaltestelle der Linie 3 die Haltestelle Unterhof werden.	+	Berücksichtigung bei Überlegungen zur Neukonzeption 3/13			
64	11.01.2014	Buslinie 3		3	Die Buslinie 3 ist zu den Stosszeiten und am Samstag wenn viele einkaufen oft überfüllt. Gut wäre es, wenn zu diesen Zeiten grosse Gelenkbusse eingesetzt werden könnten.	-	Bei der derzeitigen Streckenführung sind auf der Line 3/13 Gelenkbusse weniger geeignet. Eine Neukonzeption der Linien ist vorgesehen.			
65	11.01.2014	Verkehr am Samstag		1, 2, 5,	Für mich ist es seit Ausweitung der Ladenöffnungszeiten gerade am Samstag nicht parallel auch zu einer Ausweitung des dichten Takts der Buslinien gekommen ist. Heute werden Innenstadtbesuche zum Einkauf immer häufiger auf den Samstagnachmittag gelegt, um nicht am Vormittag im Stress zu sein. Eine Ausweitung des dichten Takts bis gegen 17 Uhr wäre sehr wünschenswert.	-	dichte Takte erweitern auf Sa 17:00 Uhr, Kosten ermitteln, insgesamt entstehen Mehrkosten von ca. 60T€, für Linie 1 (41T€) nicht auf ganzer Länge sinnvoll; Linie 5 (9T€) soll umgesetzt werden (s.o.), zu Linie 2 (11T€) ist bisher kein besonderer Engpass bekannt			
	11.01.2014	Anbindung Philosophikum am Wochenende		6/801	Wie wäre es die Linie 6 den ganzen Sonntag über mindestens im Stundentakt verkehren zu lassen, sie aber anstatt über den Schiffenberger Weg über den Verlauf der Linie 801 zu schicken und dann erst ab der Kreuzung Schiffenberger Weg/Rathenaustraße auf dem bekannten Weg? Damit könnte man die Anbindung des Philosophikums erreichen und die Schiffenbergbusse das ganze Jahr über besser auslasten.	-	Ein Bedarf für die Bedienung des Schiffenberg Sa-Vormittag scheint nicht erkennbar. Mehrkosten der geänderten Führung belaufen sich auf 10T€.			
	11.01.2014	Haltestellen mit Dynamischen Infosystemen	alle		Dynamische Informationssysteme, die die nächsten Abfahrtszeiten der Busse sind besonders an Haltestellen sinnvoll, an denen sehr viele Linien gebündelt werden. Daher finde ich perspektivisch die Ausstattungen der Haltestellen am Berliner Platz/ Behördenzentrum, Marktplatz, Oswaldsgarten (hier auch mit Einbezug des SPNV), Liebigstraße, Rathenaustraße, Schützenstraße und Johanneskirche eine sehr sinnvolle Investition.	+	Der Ausbau der Fahrgastinformation ist mittelfristig vorgesehen.			66, SWG
66	11.01.2014	buslinie 5		5	Die 5 ist täglich überfüllt und sollte daher zwischen 6 und 20 Uhr im 7, 5-Minuten-Takt fahren, bis Dienstschluss dann im 15-Minuten-Takt und auch mit Gelenkbus. Zwischen 7 und 8 sind die Busse komplett schon innerhalb Wiesecks mit Schülern voll belegt, hier wäre die Wiedereinführung von schulbussen angebracht, andernfalls eine Verdopplung des Busangebots.	-	Der 7,5-Min-Takt würde Mehrkosten von ca. 1,6 Mio € bedeuten; ist nicht realisierbar .			
67	11.01.2014	Linie 10		10	Die Linie 10 sollte häufiger und auch ab Wochenende fahren! Es ist unzumutbar, dass man am Wochenende nicht vom Bahnhof zum Unterhof gelangt, außer zu Fuß! Vor allen für junge Studentinnen liegt hier eine Gefahrenquelle vor die Sie nicht unterschätzen sollten (Vergleichbar zu der Tragödie der verstorbenen Studentin Gabriele Z. in Mannheim).	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
68	12.01.2014	Unterhof		10	Linie 10 MUSS generell öfter fahren und auch am Wochenende tätig sein, und es muss eine bessere Verbindung vom Unterhof zum Berliner Platz/ Marktplatz geschaffen werden. Fernbusse sind keine Option mehr.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNVP	Handlungsbedarf
69	12.01.2014	Verbindung Uni-Stadt (Rundlinien)		10, 801/802	Ich finde die Universitätseinrichtungen werden im jetzigen System schlecht erreicht: Die Linien 801/802/10 haben wie im Plan gut zu sehen - eigentlich ganz andere geplante Funktionen als reell von den Nutzern genutzt. Zur Entlastung vieler anderer Linien die Gießen eher durchkreuzen, schlage ich zwei Ringlinien vor, welche den südlichen Teil und den nördlichen Teil der Innenstadt mit den Uni-Einrichtungen verbinden: Wenn beide Linien in beide Richtungen Ringe fahren, welche sich in der Innenstadt treffen und alle Uni/THM-Einrichtungen bedienen, würde ein Großteil der Studenten hiermit erfasst. Dadurch würden die Vorstadtlinien deutlich entlastet werden.		Kenntnisnahme: die Vorschläge zur Neukonzeption des Liniennetzes sind nicht neu, sie werden in den längerfristigen Überlegungen aufgegriffen-			
				neu	Denkbar wäre Ring Süd: Bahnhof-Oswaldsgarten-Marktplatz-Berliner Platz-Rathenaustraße-Unterhof-Naturwissenschaften-Uniklinik-Bahnhof und		Kenntnisnahme: die Vorschläge zur Neukonzeption des Liniennetzes sind nicht neu, sie werden in den längerfristigen Überlegungen aufgegriffen-			
				neu	Ring Nord: Oswaldsgarten-Marktplatz-Berliner Platz-Rathenaustraße-WiwiCampus-Eichendorffring-Wohnheim Grünberger Straße-Kugelberg-THM-Nordanlage-Oswaldsgarten.		Kenntnisnahme: die Vorschläge zur Neukonzeption des Liniennetzes sind nicht neu, sie werden in den längerfristigen Überlegungen aufgegriffen-			
70	12.01.2014	Haltestellen	alle		Es ist längst überfällig, dass wichtige und hoch frequentierte Haltestellen mit DFI Systemen ausgestattet werden um die Attraktivität des ÖPNV in Gießen zu steigern. Da ein derartiges System im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes an eben diesem installiert wird, müssen die Fahrzeuge ohnehin mit der benötigten Technik ausgestattet werden.	+	Der Ausbau der Fahrgastinformation ist mittelfristig vorgesehen			66, SWG
71	12.01.2014	Linien 1 und 10		1	Die Linie 1 ist leider sehr oft überfüllt und außerdem tagsüber oft verspätet, vermutlich aufgrund des Verkehrs und der starken Nutzung. Hier sollte man vielleicht den Fahrplan so anpassen dass er auch eingehalten werden kann (was natürlich auch nicht ganz unproblematisch ist).		Kenntnisnahmen: die angeregte Fahrplananpassung soll außerhalb des NVP erfolgen.			SWG
				10	Dass die Linie 10 am Wochenende nicht fährt ist für die vielen Studenten die in den Studentenheimen entlang dieser Route wohnen eine starke Einschränkung.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen			
72	12.01.2014	Kapazitätssteigerung notwendig			Vlt. schafft die Stadt Doppeldecker Busse an. Diese hätten auf der Linie 1 und 5 sicherlich ihre Daseinsberechtigung und würden etwas Grossstadtlair nach Mittelhessen bringen. Giessen würde fasst so bekannt wie Berlin ;)	-	Doppeldeckerbusse sind für den Stadtverkehr Gießen funktionell und wirtschaftlich nicht geeignet.			
73	13.01.2014	Linie 12 Sandfeld	Sandfeld	12	Die Linie 12 ist morgen, mittags und abends des Öfteren überfüllt. Der Grund hierfür sind morgens und mittags die Schulkinder, die zur Schule müssen und am Abend durch die Pendler und Mitbürger, die Ihre Einkäufe erledigt haben. Hier wäre ohne Probleme eine Entzerrung möglich, wenn die Abfahrzeiten von der 30-minütigen Taktung auf eine 15-minütige Taktung (analog der Liene 3/13) umgestellt würde. Dadurch wäre auch eine wesentlich bessere Anbindung zu den anderen Linien am Berliner Platz und Marktplatz möglich. Dur die engere taktung könnte der Ausnutzungsgrad nach einer Einführungsphase erheblich gestärkt werden, da durch diese Taktung die Nutzung des Busses vor dem Auto wesentlich sinnvoller ist. Ich bitte dies entsprechend zu berücksichtigen	-	Die Einführung des 15-Min-Takts würde Mehrkosten von ca. 1,0 Mio € bedeuten; ist ist nicht realisierbar .			
74	13.01.2014	Linie 13		13	Die Weiterführung der Linie 13 durch den Schlangenzahl ist für die hohe Zahl der Bewohner und den Kindergarten, das Altenwohnheim sowie den Nahversorger notwendig und folgerichtig.		Kenntnisnahme			
75	13.01.2014	Verkehrssicherheit & Freundlichkeit			Busfahrer sind oft unfreundlich. Obwohl der Bus nicht abfahren kann, werden die Türen geschlossen und weiter Fahrgäste abgewiesen. Fahrstil: ständiges maximales Beschleunigen und anschließendes starkes Abbremsen. Als Fahrgast wird man durchgerüttelt und für Umwelt und Technik ist der Fahrstil auch nicht sinnvoll. Bus + Radfahrer: Schon häufiger aus beiden Perspektiven erlebt. Vor der Haltestelle wird noch schnell ein Radfahrer überholt und wenn der Bus an der Haltestelle stoppt wird der Radler zwischen Bus und Bürgersteig "geklemmt". Busfahrer unterschiedlicher Firmen versuchen sich an gemeinsam genutzten Haltestellen immer wieder gegenseitig "abzudrängen" und zu blockieren. Bspw. am Bahnhofplatz und Leibigstraße. Hier scheinen Stadt- und Regionalbusse um den besten Platz zu kämpfen. Vielleicht sind hier Nachschulungen für die Fahrer notwendig?		Kenntnisnahme: Anforderungen an die Freundlichkeit des Fahrpersonals sind formuliert.			
76	14.01.2014	Abfahrtszeiten			In den vergangenen 14 Tagen kam es mehrfach dazu, dass mir der Bus (2 oder 5 Richtung City) am Bahnhof direkt vor der Nase wegfuhr, da die Abfahrtszeiten nicht Richtig auf ankommende Züge abgestimmt sind. Bei 15 Min Wartezeit bei den Temperaturen ist man dann auch ebenso schnell zum Marktplatz gelaufen...		Kenntnisnahme: Fahrplangestaltung, die Anschlussicherung soll weiter ausgebaut werden, alle Probleme lassen sich nicht beheben.			
77	14.01.2014	Buslinie 1 und 21		1	Die Linie 1 ist immer viel zu überfüllt (vor allem morgens) und außerdem tagsüber sehr oft verspätet, vermutlich aufgrund der starken Nutzung. Hier muss sich durch die Einsetzung von (noch) mehr Bussen etwas ändern!	+	Verstärkerfahrten wurden und werden bei Bedarf ergänzt; für den Abschnitt US-Depot bis Robert-Sommer-Str. sind je Fahrt ca. 42T€ anzusetzen.			

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf
78	14.01.2014	801/ 802		801/802	Die Busse 801/2 sind gerade morgens ( 8.00, 10.00 Uhr) und nachmittags (16.00, 18.00 Uhr) immer auf dem Weg zur Uni oder zurück extrem überfüllt. Es kommt regelmäßig vor, dass Fahrgäste stehen gelassen werden, da sich die Türen kaum schließen lassen. Ich würde vorschlagen, dass zusätzlich Busse zu den Stoßzeiten der Uni eingesetzt werden sollten, die vom Bahnhof-Oswaldsgarten-Marktplatz-Berliner Platz- Rathenaustraße fahren sollten. Diese Strecke würde vor allem von Studenten genutzt werden und somit den restlichen Stadtverkehr entlasten. Die Taktung sollte zu den Stoßzeiten auch am besten alle 5 min sein.	+	Vorschlag: Verstärkerfahrten Bahnhof-Oswaldsgarten-Marktplatz-Berliner Platz- Rathenaustraße, 1 Fahrt/Std. in der HVZ, Mehrkosten ca. 186T€.			
79	2014-01-14 16:52:54	Linie 1 und allgemeine Ergänzung		1	Die Linie 1 ist zu den Stoßzeiten regelmäßig so überfüllt, dass Fahrgäste (auch Mütter mit Kinderwagen oder ältere Menschen mit Rollator) zurückgelassen werden. Dies betrifft auch die Gelenkbusse und nicht nur die Einzelbusse, bei denen sich die Lage aber noch prekärer darstellt. Zudem wird auf der Linie 1 vom Berliner Platz in Richtung Volkshalle bzw. Waldstadion insbesondere am späten Nachmittag sehr viel Sportgepäck mitgeführt, was die Platzsituation weiter verschärft. Durch die Überfüllung können die Türen oftmals minutenlang nicht schließen, was die Verspätungen auf der Linie verstärkt. In den Bussen hat man dann aufgrund der massiven Überfüllung wiederum das Problem, dass man sich nirgendwo festhalten kann und es an der Zielhaltestelle kaum schafft, den Bus wieder zu verlassen. Es wäre zu klären, ob man hier noch von einer sicheren Fahrgastbeförderung sprechen kann. Eine Erklärung für die verstärkte Nutzung dieser Strecke ist sicherlich in der Besiedlung der Dulles-Siedlung sowie der neuen Wohnungen am Kugelberg zu sehen, die die Zahl der Anwohner im letzten Jahr stark hat ansteigen lassen.	+	Verstärkerfahrten wurden und werden bei Bedarf ergänzt; für den Abschnitt US-Depot bis Robert-Sommer-Str. sind je Fahrt ca. 42T€ anzusetzen.			
			Aulweg, Wartweg		Viele der Haltestellen (z.B. Aulweg/Wartweg) verfügen lediglich über einen "Haltestellen-Posten", es gibt keine Überdachung oder eine Sitzgelegenheit. Insbesondere nach 19Uhr, wenn man 30 Minuten oder länger auf die nächste Verbindung warten muss, ist es ärgerlich, wenn der ausgewiesene Anschlussbus ohne zu warten genau in dem Moment losfährt, wenn der eigene Bus gerade an der Haltestelle ankommt.	+	Der Ausbau/Umbau der Haltestellen ist mittelfristig vorgesehen.			
80	14.01.2014	Buslinien 1	KL "Heide"?	1	Es wird nur an den Fahrgästen gedacht, aber nicht an den Anwohnern. Uns Anwohnern stinkt es sehr, wenn die Busse so oft an unseren Häusern vorbeifahren und wir keine Ruhe haben können. Der Busverbindung Linie 1 muss Kürzer werden und ein andere Buslinie eingesetzt werden, dann wird auch der Bus 1 entlastet. Ich hoffe dass es nicht so oft hier vorbeifahren wird. Sonst müssen wir Klagen.		Kennnissnahme: Die Kritik ist nicht direkt zuzuordnen; die Bewohner der Stadt sind auch die Nutzer der Busse.			
81	14.01.2014	Buslinie 1/Allgemein		1	Es wäre schön, wenn die Busse in kürzeren Abständen fahren könnten. Was bringt mir ein öffentlicher Nahverkehr, wenn ich nur auf teilweise auch noch verspätete oder hoffnungslos überfüllte Busse warte? Da fahr ich dann doch lieber mit dem Auto, denn so macht das keinen Spaß!	+	Verstärkerfahrten wurden und werden bei Bedarf ergänzt; für den Abschnitt US-Depot bis Robert-Sommer-Str. sind je Fahrt ca. 42T€ anzusetzen.			
82	15.01.2014	Überfüllter Bus Linie 5		5	Die Busse der Linie 5 sind zur Stoßzeit morgens ab 7 Uhr so überfüllt, dass bereits am Wiesecker Weg ein Zustieg kaum noch oder gar nicht mehr möglich ist. Dementsprechend bleibt als Alternative, um in die Stadt zu kommen, nur der Fußweg, was sehr ärgerlich ist. Es wäre sinnvoll, zu den Zeiten, in denen die Busse am stärksten frequentiert werden, zusätzliche Wagen zu schicken!	-	Verstärkerfahrten in der HVZ, Zusatzkosten ca. 44T€ je Fahrt			
83	15.01.2014	Generelle neue Linienführungen u.a.		alle	Die bisherige Linienführung ist für mich nicht nachvollziehbar und auch wenig praxistauglich. Es verkehren viele Linien auf den selben Strecken, hingegen ist die Kernstadt eher schlecht angebunden insbesondere zum Bahnhof. Für Fernbusse ist es unattraktiv Gießen anzufahren.		Kennnissnahme: Die grundlegende Neukonzeption der Linienführung ist späteren Überlegungen vorbehalten			
				alle	1. Es wird eine einzige Innenstadt Linie eingeführt. Diese fährt quasi innerhalb des Innenstadtrings alle wichtigen Punkte an inklusive Bahnhof, Marktplatz, Rathaus. Taktung 5 Minuten, in Nebenzeiten 10 Minuten.		Kennnissnahme: Ein Ziel des Stadtbusbetriebs ist die möglichst umsteigefreie/-arme Liniengestaltung.			
				alle	2. Alle außerhalb des Innenstadtrings liegende Stadteile werden durch einzelne Linien bedient und diese fahren dann sternförmig auf die Innenstadtlinie zu um dann an einem zentralen Punkt umzusteigen.		Kennnissnahme: Ein Ziel des Stadtbusbetriebs ist die möglichst umsteigefreie/-arme Liniengestaltung.			
			alle		3. Haltestellen müssen mit einem Fahrgastinformationssystem ausgestattet werden. An großen Haltestellen mit eigenem Display, an kleinen mit QR-Code zum abscannen.	+	Der Ausbau der Fahrgastinformation ist mittelfristig vorgesehen.			
		Service			4. Fahrgäste sollten generell nur beim Fahrer einsteigen dürfen (nicht nur nach 20 Uhr). Das Vorzeigen der Fahrkarte sollte obligatorisch sein.	-	Der ausschließliche Zustieg vorn ist grundsätzlich möglich, Zeitverzögerung bei stark frequentierten Haltestellen zu erwarten.			
		Tarif			5. Das Fahrkartenangebot muss dringend erweitert werden. (Kurzstrecken, 4-Fachfahrtenkarte, usw)	-	Tarifgestaltung ist nicht Gegenstand des NVP, Anregung wird aufgenommen			
84	18.01.2014	Buslinie 1 / Keiner denkt an uns Studenten?!		1	Es wäre schön, wenn der Bus regelmäßiger über die Albert-Schweitzer-Schule fahren würde. Warum wurde die Haltestelle direkt am Studentenwohnheim überhaupt gestrichen? Haben wir etwa gar keine Rechte hier?! Wir wollen auch pünktlich und sicher nach Hause kommen, so müssen wir ohne Bus die schweren Einkaufstüten nach Hause schleppen...Darüber hinaus sind die Busse ständig überfüllt, verspäten sich oder fahren einfach mal an den Bürgern vorbei ohne anzuhalten, sodass man zu ALLEN Terminen zu spät kommt. Vielen Dank auch!	+	Die verstärkte Anbindung der Haltestellen Studentendorf und/oder Albert-Schweitzer-Schule wird im Zuge der Verstärkung der Linie 1 berücksichtigt; ggf. Endpunkt für Verstärkerfahrten.			
85	19.01.2014	Buslinie 10 Bahnhof - Philosophikum		10	Die Linie 10 von Bahnhof bis Philosophikum sollte endlich auch Fahrten anbieten, die ohne Zwischenstopps durchfahren. Wenigstens alle halbe Stunde. Ich denke ich spreche hier für alle, die vom Zug direkt zur Uni möchten, und keine Lust mehr haben täglich dafür 25min ihres stressigen Studentenlebens zu Opfern.	-	Die Einrichtung einzelner Direkt-Fahrten wurde geprüft; auf den relativ kurzen Strecken im Innenstadtbereich sind keine betrieblichen oder verkehrlichen Vorteile zu erkennen.			

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf
86	19.01.2014	Streckenführung der Buslinie 1		1	Linie 1 soll über die Haltestelle Albert-Schweizer-Schule regelmäßig fahren. Bei einer so großen Zahl der Studenten, die hier wohnen, ist es nicht nachvollziehbar, warum der Bus nur wenige Male am Tag und sehr unregelmäßig über die genannte Haltestelle fährt. Der Bus kann doch einfach die Strecke Waldstadion -> Albert-Schweizer-Schule -> Heyerweg und dann weiter nach Rödgen fahren. Mit dieser Streckenführung würden sowohl die Interessen der Bewohner des Studentenwohnheims als auch die Interessen der Fahrgäste, die nach Rödgen fahren, berücksichtigt, ohne dass dadurch hohe zusätzliche Kosten für die Stadt entstehen.	+	Die verstärkte Anbindung der Haltestellen Studentendorf und/oder Albert-Schweizer-Schule wird im Zuge der Verstärkung der Linie 1 berücksichtigt; ggf. Endpunkt für Verstärkerfahrten.			
87	19.01.2014	Buslinien 5 und 15		5/15	Bitte lassen Sie die Linie 15 in Zukunft vormittags auch nach 7.30 Uhr regelmäßig in Richtung Bahnhof fahren! Das entlastet die Linie 5, deren Busse bis ca. 9.00 Uhr so dermassen überfüllt sind, dass die Fahrt für viele Fahrgäste sich wie ein "Viehtransport" anfühlt oder das Zusteigen nicht mal mehr möglich ist. Gerade vor dem Hintergrund der letzten Fahrpreiserhöhung finde ich es nicht akzeptabel, dass die SWG hier noch keine weiteren Busse eingesetzt hat. Zumal diese Situation schon lange besteht.	+	Verstärkerfahrten am Vormittag, Mehrkosten ca. 13T€ je Fahrt			
88	2014-01-20 09:17:51	Buslinie 1/Albert-Schweizer-Schule	Albert-Schweizer-Schule	1	Die Linie 1 sollte öfters von/zu der Haltestelle Albert-Schweizer-Schule fahren und dann erst zum Heyerweg, da die meisten Studenten dort ein-/aussteigen wollen, müssen aber zu/vom Heyerweg fast zehn Minuten laufen. Besonders Abends und am Wochenende sollte die Taktung öfter geschehen.	+	Die verstärkte Anbindung der Haltestellen Studentendorf und/oder Albert-Schweizer-Schule wird im Zuge der Verstärkung der Linie 1 berücksichtigt; ggf. Endpunkt für Verstärkerfahrten.			
89	2014-01-20 14:42:30	Nahverkehrsplan 2014	Berliner Platz		Bitte weisen Sie die Fahrer an, darauf zu achten, dass am Berliner Platz die Anschlüsse erreicht werden. Es kommt immer wieder vor, daß z.B von Linie 3 auf 1 nach Rödgen oder von 3 auf 2 die Busse auf der anderen Seite wegfahren, was am Abend 30 Min warten bedeutet.	+	Die Verbesserung bei der Verständigung zwischen den Fahrern / Fahrzeugen ist als Anforderung in den Text aufgenommen.			
90	20.01.2014	Neuanschaffung von Bussen - Erdgas und 2er-Sitze			ich bin verwundert über die Formulierung im Nahverkehrsplan, künftig nur Busse anzuschaffen die der EEG-Norm entsprechen. Die Erdgasbusse haben sich sehr gut bewährt und sind durch ihre leise Fahrweise ein sehr angenehmes Nahverkehrsmittel. Ich bitte Sie darum den Nahverkehrsplan zu ergänzen, sodass auch künftig weitere neue Erdgasbusse in Gießen unterwegs sein werden, auch wenn sich andere Anbieter für den Betrieb des Busverkehrs bewerben sollten. Für die Qualität wäre es auch wichtig, künftig bitte keine Fahrzeuge mehr anzuschaffen die Sitzbänke (1,5 Sitze) im Fahrgastraum haben. Dadurch sinkt die Zahl der Fahrgäste die mit dem Bus fahren können, denn die Hälfte der Sitzplätze kann nicht genutzt werden. Also Erdgasbusse und Einzel- oder wieder Doppelplätze in den Bussen bitte, das wäre mein Wunsch.	+	Bei den Anforderungen an Fahrzeuge (Beschaffungen) ist EURO VI bzw. der Erdgasbus als Standard erklärt; u.a. auch wegen der z.T. hohen NO <sub>x</sub> -Belastung und Feinstaub im Stadtgebiet.			
91	21.01.2014	Nahverkehrsplan 2014 in Gießen	alle	alle	Dieses Problem ist im ganzen Stadtbusnetz vorhanden, das man keine Anschlusssicherung von der einer Buslinie auf die andere Buslinie hat. Wie sollen die Busse ihren Fahrplan einhalten wenn sie an allen Ampel von Rot stehen müssen, was hilft dass besten Busbeschleunigung in einer Stadt an den Ampel wenn die Busse sowieso an jeder Ampel stehen müssen.	+	Maßnahmen zur Erleichterung und Beschleunigung des Busverkehrs werden kontinuierlich weiterentwickelt			
92				alle	Dann sollte außerhalb der Hauptverkehrszeit die Parallelfahrt von zwei Bussen die gleich hinter einander kommen und die gleiche Richtung wollen unterbunden werden, dies geschieht auf der Buslinie 7 ,12 ,24 ,41 ,42 zwischen Oswaldsgarten und Hardtalle ,Buslinie 1 ,11 ,310 ,378 ,379 zwischen Gießen und Kleinlinden ,Buslinie 5 ,12 ,520 zwischen Marktplatz und Steinstraße Buslinie 802 ,372 ,375 ,377 zwischen Berliner Platz und Sandkauer Weg ,Buslinie 2 ,22 zwischen Graudenzer Straße und Berliner Platz & Buslinie 1 ,21 zwischen Johanneskirch/Südanlage und Waldstation		Kenntnisnahme: Die Blockfahrten haben eine wichtige Funktion für Umsteige- und Anschlussbeziehungen			
102	04.01.2014	Fahrplanangebot		-	Wunsch nach einer Campuslinie, die schnell und ohne Umwege vom Stadtzentrum zu den Unistandorten fährt und somit für direkte Verbindung der versch. Lehrstätten sorgt.	-	Die Einrichtung einzelner Direkt-Fahrten wurde geprüft; auf den relativ kurzen Strecken im Innenstadtbereich sind keine betrieblichen oder verkehrlichen Vorteile zu erkennen.			
103	17.01.2014	Verspätung		1	Es herrscht eine zu hohe Verspätungsanfälligkeit bei schlechter Wetterlage (z.B. bei Schneefall).		Kenntnisnahme: Die große Linienlänge, hohe Fahrgastzahlen ("Schlechtwetterbenutzer" ) und Streckenabschnitte außerhalb der Siedlungsbereiche steigern die winterliche Störungsempfindlichkeit.			
104	17.01.2014	Kapazität		1, 5	Zwischen 7 und 8 Uhr sind die Busse überfüllt.		Kenntnisnahme: Das Problem ist bekannt; es werden Verstärkerfahrten eingesetzt.			
105	17.01.2014	Erschließung		1	Die Haltestelle Heyerweg darf nicht entfallen. Hier steigen immer sehr viele Fahrgäste ein.	+	Ein Wegfall der Haltestelle Heyerweg ist nicht beabsichtigt; bei den Überlegungen zur mittelfristig vorgesehenen Neukonzeption der Linie 1 wird diese Anregung bedacht.			
106	17.01.2014	Tarif		-	Die Preiserhöhung um 30 Cent zum letzten Fahrplanwechsel war deutlich zu viel.	-	Tarifgestaltung ist nicht Gegenstand des NVP, Anregung wird aufgenommen		x	
107	17.01.2014	Tarif		-	Wunsch nach einem Kurzstreckentarif für 3-4 Stationen	-	Tarifgestaltung ist nicht Gegenstand des NVP, die Anregung wird aufgenommen		x	
108	17.01.2014	Tarif		-	Wunsch nach einer Zeitkarte, die 90-120 min gilt und preislich zwischen der Einzelfahrkarte und der Tageskarte liegt	-	Tarifgestaltung ist nicht Gegenstand des NVP, Anregung wird aufgenommen		x	

Nr.	Datum	Thema	Ort /Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf
109	17.01.2014		Fahrkartenkontrolle	-	Anregung, öfter zu kontrollieren und nicht nur zu Semesteranfang. Zudem sollten unauffälligere Kontrolleure eingesetzt werden.		Kenntnisnahme: die Möglichkeiten und Maßnahmen der Fahrgastkontrolle (Einnahmesicherung) werden außerhalb des NVP direkt von den Verkehrsunternehmen umgesetzt.			?
110	16.01.2014		Sicherheit	1	Haltestellen Bitzenstraße und Lindenstraße beibehalten (hohe Frequentierung), Gefährdungspotential durch Querung der Rheinfelder Straße, Ampelanlagen gefordert	-	Die im Entwurf dargestellte Verlegung der Linie 1 auf die Rheinfelder Straße ist aus der gegenüber Linie 11 veränderten Erschließungsstruktur begründet. Eventl. erforderliche verkehrsordnende Maßnahmen erfolgen außerhalb des NVP.			32, 66
111	16.01.2014		Grundsätzliches	1	Apell für eine verbesserte Fahrpläneinhaltung und Optimierung der Linienführung bei Linie 1 in Lützellinden		Kenntnisnahme			
112	16.01.2014		Fahrgastinformation	-	Wunsch nach schnellstmöglicher, fester Installation von DFI zumindest an den Haltestellen Oswaldgarten, Marktplatz und Berliner Platz, da diese die wichtigsten Umsteigefunktionen im Innenstadtbereich erfüllen.	+	Der Ausbau der Fahrgastinformation ist vorgesehen.			
113	16.01.2014		Fahrgastinformation	-	Am Bahnhof Oswaldgarten wäre die Einrichtung von Hinweisschildern in Richtung der Bushaltestellen wünschenswert, da viele auswärtige Fahrgäste Schwierigkeiten haben, die Bushaltestelle Oswaldgarten vom Haltepunkt aus zu finden.		Kenntnisnahme: die Anregung wird direkt weiterverfolgt.			32,66, SW G
114	16.01.2014		Fahrgastinformation	-	Wunsch nach der Installation von ordentlichen Haltestellenmasten am Behördenzentrum und Berliner Platz, denn die Bauarbeiten sind mittlerweile soweit abgeschlossen, dass eine Aufstellung dringend geboten ist.		Kenntnisnahme: die Baumaßnahmen sind inzwischen weitgehend abgeschlossen.			
115	16.01.2014		Grundsätzliches	-	Im NVP fehlen Aussagen zur weiteren SPNV-Bedienung besonders des Bhp. Oswaldgarten im Hinblick auf die geplanten Änderungen des RMV bei den Zügen der Hessischen Landesbahn.	+	Der NVP beschränkt sich auf die Zuständigkeit der LNO, Empfehlungen zur SPNV-Bedienung sind im Text aufgenommen		x	
116	16.01.2014		Fahrgastinformation	-	Wunsch nach besserer Kommunikation des Linientaxi-Angebotes Graudenzer Straße – Europaviertel gerade unter dem Aspekt mangelnder Alternativen.		Kenntnisnahme: das Linientaxi ist im Fahrplanheft aufgeführt; eine deutliche Kennzeichnung am Haltestellenmast wird außerhalb des NVP geprüft.			66, SWG
117	16.01.2014		Fahrplanangebot	-	Wunsch nach einer Beschleunigung der Linie 3/13	+	Die Neukonzeption der Linien 3/13 ist bereits als Handlungsauftrag formuliert.			
118	16.01.2014		Grundsätzliches	-	Es wird darum gebeten, dass die Stadt Gießen alles dafür tut, dass das Stadtbusnetz bei den Stadtwerken bleibt und die Linie 24 wieder in die Zuständigkeit der Stadt Gießen zurückkehrt. Bei einer Übernahme durch ESW ist eine drastische Abnahme der Fahrgastzufriedenheit und der Fahrgastzahlen zu erwarten.		Kenntnisnahme: Nahverkehrsleistungen werden nach Ausschreibung beauftragt/ vergeben; der NVP wird ohne Festlegung auf spezielle Verkehrsunternehmen erstellt.			
119	18.01.2014		Grundsätzliches	-	Die Buspuffahrillen an der Haltestelle Marktplatz schädigen den Fahrbahnbelag, so dass eine erhebliche Unfallgefahr für die Fußgänger besteht.		Kenntnisnahme: die Fahrbahnumbenheiten sind beseitigt.			66
120	18.01.2014		Grundsätzliches	-	Die Fahrpläne sind teilweise fehlerhaft. Es gibt nämlich in Gießen nicht einen einzigen Friedhof. Es gibt einen alten Friedhof, einen neuen Friedhof, einen Friedhof am Rodberg und einen Friedhof Gießen-Wieseck. Diese Bezeichnungen sollten in den Fahrplänen genutzt werden, damit der Fahrgast die Friedhöfe unterscheiden kann.		Kenntnisnahme: die Überprüfung von Haltestellenbezeichnungen ist außerhalb des NVP vorgesehen; dabei ist zu beachten ist, dass Haltestellen oft eine traditionelle Bedeutung haben.			SWG
121	15.12.2013		Fahrplanangebot	-	Es wurde entsetzt festgestellt, dass mit dem Fahrplanwechsel auch die zweite direkte Verbindung von Wieseck zum Klinikum gestrichen wurde. Zudem ist ein Umsteigen von Linie 5 auf Linie 10 nicht mehr möglich, da jetzt wieder der neue Bussteig am Bahnhof verwendet wird. Es kann nicht sein, dass man morgens um 6 Uhr in Wieseck losfahren muss, um pünktlich um 7 Uhr am Klinikum anzukommen.	+	Bei der Zusammenfassung der Linien 5 u. 15 werden einzelne Fahrten (morgens, stadteinwärts) über Johanneskirche/ Frankfurter Straße verbleiben.			
122	19.01.2014		Fahrplanangebot	-	Es besteht kein Verständnis dafür, dass immer mehr Verbindungen für die studentische Klientel geschaffen werden, während der gemeine Steuerzahler, wie z.B. die verbliebenen Arbeitnehmer im privatisierten Klinikum, unter großen Einbußen das System am Laufen halten, hinten anstehen.		Kenntnisnahme: die studentischen Fahrgäste (Semesterticket) bilden eine sehr große Benutzergruppe, die ebenso bedient werden müssen.			
123	11.01.2014		Tarif	-	Wunsch nach einem Kurzstreckentarif. Billige Tickets für eine Fahrt über 2 Haltestellen gibt es in anderen Städten doch auch.	-	Tarifgestaltung ist nicht Gegenstand des NVP, Anregung wird aufgenommen		x	
124	12.01.2014		Fahrplanangebot	13	Es besteht kein Verständnis für die Aufgabe der Endhaltestelle der Linie 13 am Dialysezentrum. Es ist vielmehr dringend erforderlich, dass die Strecke auch abends bedient wird. In dem Gebiet am Dialysezentrum wohnen sehr viele Studenten/-innen und Krankenschwestern, die kein Auto haben und auf eine gute Busanbindung angewiesen sind.	-	Die neue Haltestelle Schlangenzahl deckt einen großen Teil des Einzugsbereichs der Hst Dialysezentrum ab; eine abendliche Bedienung ist zunächst nicht vorgesehen.			
125	12.01.2014		Fahrplanangebot	13	Demnächst werden aufgrund der Politik der Stadt der Parkplatzverknappung in Gießen und Abschaffung kostenloser Parkplätze die Parkplätze an meiner Arbeitsstelle rationiert, so dass Bewohner aus Gießen keinen Parkplatz mehr zugewiesen bekommen, da sie ja die Nahverkehrsbetriebe benutzen können. Na prima! Genau zu dem Zeitpunkt macht die Stadt den Bus von meiner Wohnung bis zum Friedhof dicht.	-	Die neue Haltestelle Schlangenzahl deckt einen großen Teil des Einzugsbereichs der Hst Dialysezentrum ab.			
126	23.01.2014		Fahrplanangebot	13	Die Linie 13 war seinerzeit extra wegen der Patienten des Dialysezentrums eingeführt worden. Es ist nicht verständlich, warum eine gut angenommene Busverbindung zugunsten eines anderen Wohnviertels ersatzlos gestrichen werden soll. Die Gründe dafür sind nicht als objektiv und sozial zu bezeichnen.	-	Die neue Haltestelle Schlangenzahl deckt einen großen Teil des Einzugsbereichs der Hst Dialysezentrum ab.			

Nr.	Datum	Thema	Ort / Lage	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV	Handlungsbedarf
127	23.01.2014		Fahrplanang ebot	13	Es wird dringend darum gebeten, die vorgesehene neue Linienführung der 13 zu überdenken. Es wird vorgeschlagen, als denkbare Kompromisslösung einen z.B. stündlichen Taktverkehr einzurichten, bei dem jeweils eine der beiden in Frage kommenden Endhaltestellen angefahren werden könnte.	-	Die neue Haltestelle Schlangenzahl deckt einen großen Teil des Einzugsbereichs der Hst Dialysezentrum ab. Für die Linien 3/13 ist die Erarbeitung einer grundlegenden Neukonzeption vorgesehen; dabei wird die stündliche Anbindung mit geprüft.			
128	20.01.2014		Fahrplanang ebot	-	Es wird darum gebeten, mehr auf die Bedürfnisse der Arbeitnehmer einzugehen, die sich im Rahmen von zeitlich begrenzten Tätigkeiten, Zeitarbeit oder 400 Euro-Jobs nicht unbedingt immer gleich ein Auto leisten können. Busverbindungen sollten in der Planung mehr an gewissen "Lebensrealitäten" ausgerichtet sein, wie z.B. den Zeiten des Arbeitsbeginns, die in Gewerbegebieten durchaus zu erfragen sind (Beispiele sind zu regionalen Linien benannt).		Kenntnisnahme: das Problem ist bekannt. Die Mehrkosten von längeren Bedienungszeiträumen sind durch Nachfrage/Mehreinnahmen nicht gedeckt. Im Entwurf des NVP sind Verbesserungen der Anbindung von Gewerbegebieten enthalten.		x	
129	20.01.2014		Kapazität	1	Die Busse sind in den HVZ überlastet, so dass man oft stehen gelassen wird. Demnach besteht der Wunsch, dass auf allen Fahrten ein Gelenkbus zum Einsatz kommt und ein 6 Minuten-Takt gefahren wird.	-	Der vermehrte Einsatz von Gelenkbussen ist vorgesehen, bei Bedarf für Abschnitte ggf. Verstärkerfahrten; ein 6-Min-Takt ist nicht finanzierbar (Verdoppelung der Kosten).			
130	20.01.2014		Fahrplanang ebot	1	Wunsch, dass zukünftig alle Busse via Albert-Schweizer-Schule fahren. Um einen besseren Anschluss zum Zug herzustellen, sollten die Busse via Bahnhofplatz fahren.	+	Im Zuge der Überlegungen zur Kapazitätserhöhung und Neukonzeption werden die Anregungen aufgegriffen.			
131	20.01.2014		Fahrplanang ebot	7	Wunsch nach einer Erweiterung über Philosophenwald bis Oberlachweg/Gewerbegebiet, da es ein weiter Weg zur nächsten Haltestelle (Heyerweg, Linie 1) ist.	-	Die Nachfrage nach dieser Verbindung ist bisher nicht bekannt; bei der weiteren Konkretisierung der Umnutzung des ehem. US-Depot wird die angemessene ÖV-Anbindung mit beachtet.			
132	17.01.2014		Fahrplanang ebot	801, 802	Anderungswunsch der Abfahrtszeiten. Die Busse sollten an allen Verkehrstagen (Mo-Fr, Sa u. So) zu den gleichen Zeiten abfahren.		Kenntnisnahme: Hinweis zur benutzerfreundlichen Fahrplangestaltung.			SWG
133	01.01.2014		Fahrplanang ebot	1, 11	Die Linie 1 soll ab dem Wegfall der Linie 11 die Busanbindung für Lützellinden komplett übernehmen. Allendorf (Triebstraße) wird derzeit an Werktagen 53 Mal angefahren, diese Taktung ist auch in Lützellinden vorzusehen. Lützellinden ist mit ca. 2.350 Einwohnern um einiges größer als Allendorf (1.780 Einw.) und Rödgen (1.860 Einw.) und muss daher mindestens ebenso bedient werden.	+	Im Entwurf vorgesehen ist die Verlängerung aller Fahrten bis Lützellinden.	Zustimmung		
134	01.01.2014		Erschließung	1, 11	Die am häufigsten frequentierte Haltestelle Lindenstraße sowie die Haltestelle Bitzenstraße, die derzeit durch die Linie 11 angefahren werden, sollen laut neuen Planungen wegfallen, die Linienführung soll einzig der Rheinfelder Straße entlang verlaufen. Diese Planung lässt den stadtauswärts rechts der Rheinfelder Straße gelegenen Hauptteil des Ortsteils unberücksichtigt, wodurch gewisse Abschnitte aus dem Erschließungsbereich rausfallen.		Die im Entwurf dargestellte Verlegung der Linie 1 auf die Rheinfelder Straße ist aus der gegenüber Linie 11 veränderten Erschließungsstruktur begründet. Der überwiegende Anteil des Siedlungsgebiets liegt weiterhin im 400m Umkreis um die künftigen Haltestellen.	Kenntnisnahme		
135	01.01.2014		Erschließung	1, 11	Die Zahl der Haltestellen in Allendorf soll vergrößert werden.	+	Das Neubaugebiet in Allendorf erhält eine zusätzliche Haltestelle.			
136	01.01.2014		Sicherheit	1, 11	Die Bushaltestelle am Schwimmbad, die nach mündlichen Berichten ebenfalls beidseitig angefahren werden soll, ist in der derzeitigen Form insbesondere für Kinder und alte Menschen viel zu gefährlich und daher nicht nutzbar, so dass auch das Wohngebiet am Schwimmbad den weiten Weg bis zum Friedhof auf sich nehmen müsste.		Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit (Querungshilfe, Beschilderung o.Ä.) werden bei Bedarf veranlasst.			32, 66, SWG
137	01.01.2014		Grundsätzliches	1, 11	Ein einseitiges Halteverbot gegenüber der Haltestelle Lindenstraße im Kreuzungsbereich der Bitzenstraße sowie in der Lindenstraße Ecke Rheinfelder Straße wäre ohne Probleme möglich und würde bereits jetzt den Busfahrern das ungehinderte Fahren ermöglichen. Diese Regelung ist überfällig und müsste durch das Ordnungsamt regelmäßig, auch abends und an Wochenenden, überwacht werden.	-	Die im Entwurf dargestellte Verlegung der Linie 1 auf die Rheinfelder Straße ist aus der gegenüber Linie 11 veränderten Erschließungsstruktur begründet. Eventl. erforderliche verkehrsordnende Maßnahmen erfolgen außerhalb des NVP.			32, 66, SWG
138	01.01.2014		Kapazität	1, 11	Die Auslastung der Linie 11 ist mit 2.100 Fahrgästen pro Tag (Nahverkehrsplan S. 34) schon jetzt erheblich, in den Stoßzeiten zwischen 7 und 8 Uhr, zwischen 13 und 14 Uhr und zw. 16 und 19 Uhr ist der Bus auch jetzt oft überfüllt. Die Linie 1 hat täglich 8.300 Fahrgäste, d.h. sie kann zu den Stoßzeiten unmöglich die Fahrgäste der Linie 11 mit aufnehmen.		Kenntnisnahme: die Anzahl der Linienfahrgäste lässt nur eingeschränkt auf die Spitzenbelastungen zur HVZ bzw. auf einzelnen Streckenabschnitten schließen; durch die geplante Taktverdichtung wird eine höhere Kapazität bereitgestellt.			

+	Zustimmung
-	Ablehnung
P	Prüfauftrag
Z	Zuständigkeit nicht bei Stadt / ZOV
(...)	bedingt

Nr.	Institution	Stadtteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV
1	OBR	AL	06.12.2013 22.01.2014	Erschließung		Der Ortsbeirat Gießen-Allendorf/Lahn stellt fest, dass die geforderte Zugängigkeit zu Bushaltestellen von 400 m in einigen Bereichen Allendorfs - vor allem in der nordwestlichen Bebauung - nicht eingehalten wird, obwohl diese durch den Nahverkehrsplan für die Stadtteile Gießens gefordert wird.		Kenntnisnahme; der 400m-Radius gilt als Orientierung und ist weitgehend verwirklicht, eine Durchfahung aller Wohngebiete würde die Reisezeiten deutlich verlängern, Verkehrs- und tw. auch Nachbarschaftsprobleme entstehen lassen; das Neubauelement wird durch eine zusätzl.		
2	OBR	AL			1	Linienführung Kleinlinden - Allendorf/Lahn - Lützellinden: Der Ortsbeirat Gießen-Allendorf/Lahn lehnt ein "Splitten" der Linie 1 für eine alternierende Bedienung von Lützellinden und Allendorf/Lahn im Bereich Kleinlinden kategorisch ab, weil dieses eine deutliche Standardabsenkung bedeuten würde.	+	wie Entwurf		
3	OBR	AL			1	Die Weiterführung der Linie 1 durch Allendorf/Lahn nach Lützellinden wird hingegen begrüßt	+	wie Entwurf		
4	OBR	AL			1	Landesstraße L 3054 („Lützellindener Straße“) zwischen Kreisstraße K 21 („Hüttenbergstraße“) und „Allendorfer Straße“ künftig nicht mehr rot markiert sein dürfte, es sei denn, es handelt sich hier um die Route des direkten Schulverkehrs aus Lützellinden.	+	Darstellung ist geändert, im Regelverkehr soll dieser Abschnitt nicht mehr bedient werden; direkte Verbindungen im Schülerverkehr bleiben bedarfsorientiert möglich.		
5	OBR	AL			1	Fehlende Kompensation durch den Wegfall der Linie 11: Der Ortsbeirat Gießen-Allendorf/Lahn akzeptiert die Beibehaltung des viertelstündigen Andienens des Stadtteils Allendorf/Lahn in den Spitzenzeiten und des halbstündigen Andienens in den sonstigen Zeiten	+	wie Entwurf		
6	OBR	AL		Hst Bernhardstraße	1	Umsteigeverknüpfung der Linie 1 zur Linie 11 in Kleinlinden: anstelle der vorgesehenen Umsteigeverknüpfung zur Linie 11 im Knotenbereich "Frankfurter Straße/Wetzlarer Straße" ist eine Vertaktung an der vorhandenen Haltestelle "Bernhardstraße" sehr viel	+	Hst "Bernhardstraße" soll die Umsteigeverknüpfung sein, das wurde im Plan deutlicher dargestellt		
7	OBR	AL			1	Trennung der Abschnitte Nord (Röden - Innenstadt) und Süd (Lützellinden - Innenstadt) der Linie 1 in : in einen Nordbereich und in einen Südbereich, wobei der Südbereich in jedem Fall eine Verbindung zum Behördenzentrum haben soll.	+	Die umfassende Neukonzeption der Linie 1 wurde als Handlungsauftrag aufgenommen		
8	OBR	AL			1	Prüfung der Abschnittstrennung bei der Linie 1 weiter zu betreiben vor dem Hintergrund, dass im Nordbereich durch die ehemaligen amerikanischen Siedlungen mit einem höheren Fahrgastaufkommen zu rechnen ist, dass die Linie 1 jetzt schon nach Fahrgastaufkom	+	Die umfassende Neukonzeption der Linie 1 wurde als Handlungsauftrag aufgenommen		
9	OBR	AL		Hst Triebstraße	1	Endhaltestelle "Triebstraße" und Konflikt mit der Feuerwehr: Wegfall der Endhaltestelle begrüßt, wegen des dortigen Standortkonfliktes, Durchgangshaltestelle an dieser Stelle akzeptiert	+	Im Entwurf des NVP ist die Endhaltestelle Triebstraße für den Regelverkehr bereits nicht mehr enthalten		
10	OBR	AL			1	Schulverkehr: Forderung, dass für die Schülertransporte aus den Stadtteilen Allendorf/Lahn und Lützellinden Zusatzbusse eingesetzt werden, die die Schulen direkt anfahren.	+	Der Einsatz von Zusatzbussen für den Schülerverkehr wird wie bisher bedarfsangepasst erfolgen		
11	OBR	AL		Hst Mühle	11	Der Ortsbeirat Gießen-Allendorf/Lahn akzeptiert nicht, dass die neue Linie 11 zwischen Dutenhofen und Kleinlinden keinen Halt bei Allendorf/Lahn macht, Einrichtung einer Haltestelle für: 1. die Untersorger Mühle, 2. die Gaststätte „Sennhütte“, 3. der „Triebweg“ (als Verbindung zu dem nicht der geforderten Erschließungsqualität entsprechenden nordwestlichen Siedlungsteil Allendorfs), 4. die Mittelsorger Mühle (mit zahlreichen Studentenwohnungen), 5. die Obersorger Mühle, 6. die drei Häuser im Außenbereich (Kleebachstraße 86, 88, 90), 7. die Verbindung zum Gewerbegebiet Dutenhofen-Ost, und 8. die Verbindung zum Dutenhofener See vorhanden sind.	-	Die mögliche Realisierung wurde in 3 Varianten geprüft und kalkuliert. Neben dem Planungs- und Sicherungsaufwand ist mit Baukosten von mehr als 250-300TE zu rechnen.		
12	OBR	AL		Hst Mühle	11	Ersatzweise die kurzfristige Einrichtung einer Hst in Fahrtrichtung Gießen	-	Die Einrichtung einer Haltestelle direkt an der L3451 ist auch bei einem Minimum sicherheitsrelevanter Baumaßnahmen, u.a. befestigte Aufstellflächen, Zuwegung von der Siedlung Mühle (Fußweg an der K21) durch die Nachfrage nicht gerechtfertigt.		
13	OBR	AL		Hst	1/11	Umsteigeverknüpfung der Linie 1 zur Linie 11 in Kleinlinden: s.o.	+	Die Verknüpfung der Linien 1 und 11 erfolgt an der Haltestelle Bernhardstraße.		
14	OBR	AL		Hst	1	Haltestelle "Ehrsamer Weg" zur Erschließung des geplanten Baugebietes begrüßt, die Haltestelle soll mit Kasseler Bord und Fahrgastunterstand ausgestattet werden	+	Alle neu gebauten Haltestellen werden mit Kasseler Bord versehen, Fahrgastunterstände werden nach Bedarf errichtet.		
15	OBR	AL		Hst	1	die Bezeichnung soll nicht "Ehrsamer Weg" lauten, sondern "Allendorfer Straße" o.Ä.	+	Die Bezeichnung soll als Arbeitstitel dienen, ggf. wird bei Bau/Fertigstellung eine Umbenennung vorgenommen		
16	OBR	AL		Hst Mühle	11	für die bisherige Haltestelle "Mühle" ist ein Ersatz zu schaffen in der ein Ersatz in der "Hoppensteinstraße" oder in der „Wetzlarer Straße" (Landesstraße L 3451) s.o.	-	Die mögliche Realisierung wurde in 3 Varianten geprüft und kalkuliert. Neben dem Planungs- und Sicherungsaufwand ist mit Baukosten von mehr als 250-300TE zu rechnen		
17	OBR	AL		Hst Mühle	11	Prüfauftrag an Mag: ist die Führung über die "alte" B49 (vorh. Kleebachbrücke) möglich	-	Brücke ist nicht tragfähig für den Bus		
18	OBR	AL		Hst Mühle	11	b) lohnt sich eine Brückensanierung	-	die Sanierungskosten sind hoch, unwirtschaftliche Maßnahme		
19	OBR	AL		Hst Mühle	11	c) kann auf der L3451 eine Haltestelle in beiden Richtungen eingerichtet werden	-	Die mögliche Realisierung wurde in 3 Varianten geprüft und kalkuliert. Neben dem Planungs- und Sicherungsaufwand ist mit Baukosten von mehr als 250-300TE zu rechnen.		
20	OBR	AL		Hst Mühle	11	Sollte wegen einer Unmöglichkeit des Befahrens der "Hoppensteinstraße" durch Busse (s.o.: a), b)), nur die Schaffung einer neuen Haltestelle auf der Landesstraße L 3451 möglich sein, sollen in Verhandlungen mit HessenMobil eine Fußgänger- und Radfahrereu	-	Die mögliche Realisierung wurde in 3 Varianten geprüft und kalkuliert. Neben dem Planungs- und Sicherungsaufwand ist mit Baukosten von mehr als 250-300TE zu rechnen		
21	OBR	AL		Hst Mühle	11	alternativ - bei Bedarf 100.000,-€ in den Haushalt einzustellen, um ggf. selbst und auf eigene Kosten diese Bushaltestelle zu errichten.	-	der Betrag wird nicht ausreichen, höhere Beträge sind in 2014 nicht aufzubringen		
22	OBR	AL		Verf		Der Beschluss des Ortsbeirats Gießen-Allendorf/Lahn ist der Stadtverordnetenversammlung von Gießen im Rahmen der Beratung des Nahverkehrsplanes vorzulegen. Vorab sind die in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Fraktionen entsprechend zu informieren	+	Beschlüsse der OBR sind Anlage für die SIV;		
23	OBR	LÜ	18.12.2013	Erschl.		Erschließungsqualität: die geforderte Zugängigkeit zu den Bushaltestellen von der präferierten Linienführung über die Rheinfelse Straße, die 400 m in einigen Bereichen von Lützellinden, vor allem in der nordwestlichen Bebauung, nicht eingehalten wird, obwohl diese durch den Nahverkehrsplan für die Kernstadt wie auch für die Stadtteile Gießens als Orientierungswert herangezogen wird		Kenntnisnahme; der 400m-Radius gilt als Orientierung und ist weitgehend verwirklicht, eine Durchfahung aller Wohngebiete würde die Reisezeiten deutlich verlängern, Verkehrs- und tw. auch Nachbarschaftsprobleme entstehen lassen;		

Nr.	Institution	Stadtteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV
24	OBR	LÜ			1	Der Ortsbeirat Lützellinden lehnt ein, "Splitten" der Linie 1 für eine alternierende Bedienung von Lützellinden und Allendorf/Lahn im Bereich Kleinlinden kategorisch ab, weil dies eine deutliche Standardabsenkung bedeuten würde. Die Weiterführung der Linie	+	wie Entwurf		
25	OBR	LÜ			1	Der Ortsbeirat Lützellinden stellt fest, dass in der kartografischen Anlage zum Entwurf des Nahverkehrsplans die Landesstraße L3054 (Lützellindener Straße) zwischen Kreisstraße K 21 (Hüttenbergstraße) und, Allendorfer Straße künftig nicht mehr rot markiert	+	Darstellung ist geändert, im Regelverkehr soll dieser Abschnitt nicht mehr bedient werden		
26	OBR	LÜ			1	Der Ortsbeirat Lützellinden akzeptiert die Beibehaltung des viertelstündigen Andienens des Stadtteils Lützellinden in den Spitzenzeiten (6:30Uhr – 9:00Uhr / 12:00 Uhr - 14:00Uhr / 16:00Uhr-19:30Uhr) und des halbstündigen Andienens in den sonstigen Zeiten	+	wie Entwurf		
27	OBR	LÜ			1/11	Umsteigeverknüpfung der Linie 1 zur Linie 11 in Kleinlinden: Der Ortsbeirat Lützellinden fordert die Umsteigeverknüpfung zur Linie 11 im Bereich der Haltestelle Bernhardstraße, die als sehr viel sinnvoller als der Knotenpunkt Wetzlarers Straße/Frankfurter	+	Die Haltestelle "Bernhardstraße" wird die Umsteigeverknüpfung sein.		
28	OBR	LÜ			1	Trennung der Abschnitte Nord (Rödgen - Innenstadt) und Süd (Lützellinden - Innenstadt) der Linie 1: Gesamtverlauf der Linie 1 in einen Nordbereich und in einen Südbereich trennen, wobei der Südbereich in jedem Fall eine Verbindung zum Behördenzentrum habe	+	Die umfassende Neukonzeption der Linie 1 wird als Handlungsauftrag aufgenommen		
29	OBR	LÜ			1	Neue Anbindung Haltestelle Rewe Markt oder Heerweg wegen Wegfall und Schließung der Volksbank Filialen Lützellinden, Allendorf und Klein-Linden. Tangentialanbindung an die Linie 11, 379, 378, 310 an der Bushaltestelle Bernhardstraße.	+	Der Standort Rewe Markt wird über Allendorf angefahren		
30	OBR	LÜ			1	Beschleunigung in die Stadt über die Frankfurter Str. Anbindung des Uni-Hauptgebäudes, d.h. Abbiegen von der Frankfurter Straße in die Ludwigstraße über Otto-Eger-Heim, Uni-Hauptgebäude, Berliner Platz, Marktplatz, Oswaldsgarten, Neustädter Tor und zurück	-	Die Führung Trennung der Linie 1 mit dieser Fahrstrecke ist verkehrlich ungünstig, die Innestadtdurchfahrt ist bereits jetzt hoch belastet; Alternativen sollen im Rahmen der Neukonzeption zur Linie 1 erarbeitet werden		
31	OBR	LÜ			1	Optimierung der Linienführung durch Wegfall der Haltestelle Brüder-Grimm-Schule und Heide, stattdessen Linienführung direkt via Brüder-Grimm-Schule-Süd und Waldweide, Frankfurter Straße	-	Die Erschließungsqualität muss gesichert bleiben, mit Wegfall der Linie 11 werden ca. 20 Fahrten Mo-Fr entfallen		
32	OBR	LÜ			1	Die vorgesehene, geänderte Linienführung der neuen Linie 1 innerhalb von Lützellinden, die einen Wegfall der Haltestellen Bitzenstraße, Lindenstraße und Taunusstraße bedeuten würde, wird abgelehnt. Vorschlag: Bitzenstraße, Lindenstraße und Taunusstraße	-	Das Gewerbegebiet soll angebunden werden, ebenso sind möglichst kurze Reisezeiten anzustreben, parkende Fahrzeuge stören die Durchfahrt (stadtauswärts) in der Bitzenstraße/ Taunusstraße		
33	OBR	LÜ				Einsatz von Zusatzbussen für die Schülertransporte aus den Stadtteilen Lützellinden und Allendorf/Lahn, die die Schulen direkt anfahren.	+	Der Einsatz von Zusatzbussen für den Schülerverkehr wird wie bisher bedarfsangepasst erfolgen		
34	OBR	Rö	14.01.2014		1	Der Magistrat der Stadt Gießen wird aufgefordert, bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) dafür zu sorgen, dass die Situation für die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs aus Rödgen - insbesondere auf der Linie 1 - dauerhaft verbessert wird		Kennnissnahme		
35	OBR	Rö			1	zahlenmäßige Verstärkung der eingesetzten Busse oder -	+	Verstärkerfahrten, bedarfsangepasst, ggf. auf stark frequentierten Linienabschnitten		
36	OBR	Rö			1	kürzere Taktzeiten zur Kapazitätsverbesserung	+	Im NVP werden für den Regelverkehr keine kürzeren Taktzeiten vorgesehen; die flexible Handhabung muss gewährleistet sein		
37	OBR	Rö			1	Aufspaltung der Linie 1 im Stadtbereich eine spürbare Verbesserung erzielt werden.	+	Die umfassende Neukonzeption der Linie 1 ist als Handlungsauftrag aufgenommen.		
38	OBR	Rö			Hst	Der Magistrat der Stadt Gießen wird gebeten, sich dafür einzusetzen, dass in Verbindung mit der Hessischen Straßenbauverwaltung die Verbindungswege zu den beiden Bushaltestellen „US-Depot“ in der Rödgener Straße und „Industriestraße“ in der Uldersbergerstraße zu befestigen		Kennnissnahme: Handlungsauftrag außerhalb des NVP (Tiefbauamt!); eine neue Wegeführung durch das US-Depot wird favorisiert.		
39	OBR	Wi	16.01.2014		5/15	Taktung mindestens beibehalten, Anregung ehem. 15 stadteinwärts über Johanneskirche u. Frankfurter Straße	+	Führung ehem. Linie 15 (Verstärkerfahrten) stadteinwärts morgens ü. Johanneskirche u. Frankfurter Straße		
40	OBR	Wi			140	Linienführung aus dem dicht besiedelten Kern herausnehmen, der Vorschlag über Hangelsteinstraße erfordert eine Lösung für den Schülerverkehr zur Friedrich-Ebert-Schule	+	Handlungsauftrag zur Neukonzeption der Linie 140 (GI-25); im Schülerverkehr eventl. Extrafahrten über Kiesweg als Alternative aufnehmen		
41	OBR	Kl	22.01.2014		11	Führung durch die Wetzlarer Straße wird begrüßt; weiterhin im 30-Min-Tak		Kennnissnahme		
42	OBR	Kl		Hst	11	Hst "Burggartenstraße" Richtung Wetzlar im Bereich Haus-Nr 71-81 einrichten	+	Die Lage der einzurichtenden Haltestelle stadtauswärts ist so vorgesehen		
43	OBR	Kl		Hst	11	Umsteigemöglichkeiten "Wetzlarer Straße" und "Bernhardstraße"	+	Die Umsteigehaltestelle ist so vorgesehen.		
44	OBR	Kl		Hst	11	Hst am Standort "Hoppensteinstraße" prüfen (u.a. Heuchelheimer Seen)	-	Die mögliche Realisierung wurde in 3 Varianten geprüft und kalkuliert. Neben dem Planungs- und Sicherungsaufwand ist mit Baukosten von mehr als 250-300TE zu rechnen		
45	OBR	Kl			11	Die Fahrzeiten sind hinsichtlich der Umsteigeverbindungen/Taktung zu überprüfen	+	Im NVP wird der Rahmen für die Taktung und Verknüpfungen festgelegt; als Vorgabe für die Fahrplangestaltung.		
46	OBR	Kl		Hst		Die Haltestellen in Kleinlinden sind mit Wetterschutz auszustatten	+	Der kontinuierliche Ausbau der Haltestellen ist vorgesehen		
47	OBR	Kl		allg		Verweis auf die Stellungnahme von ProBahn		Kennnissnahme		
48	OBR	Kl	22.01.2014		1	Gelenkbusse sollen künftig nicht mehr durch die "Heide" geführt werden, sondern über Frankfurter Straße und Allendorfer Straße zur Hst "Brüder-Grimm-Schule-Süd"	-	Kennnissnahme: der Nahverkehrsplan bietet als Rahmenplan hier den notwendigen Gestaltungsraum für den bedarfsgerechten Einsatz der Fahrzeugtypen von den Verkehrsunternehmen		
49				Hst	1	Alle Busse aus/von Lützellinden sollen die Hst "Brüder-Grimm-Schule-Süd" anfahren.	+	Das ist bei der Fahrt über Allendorf so vorgesehen		
50					1	Die Teilung der Linie 1 am Berliner Platz soll für eine Neukonzeption geprüft werden	+	Für die Erarbeitung einer Neukonzeption ist der Handlungsauftrag formuliert.		
51	<b>dieser Ergänzungsantrag (3 Antragspunkte) ist im OBR abgelehnt !!!</b>									
52	BHlÜ	Lü	14.01.2014		1	Trennung der Linie 1 in drei selbständige Linien: Lützellinden - Gießen - Lü (Allendorf - Gießen - Al), Rödgen - Gießen - Rö), Direktverbindung wegen zusätzlicher Fahrzeitbelastung durch die Linienführung über Allendorf gefordert	-	Trennung der Linien in der vorgeschlagenen Form betrieblich und von den Kosten her nicht realisierbar. Eine detaillierte Prüfung von Alternativen wird im Rahmen der Überlegungen zur Neukonzeption der Linie 1 aufgearbeitet.		
53	BHlÜ	Lü			1	Lü-Gi-Lü als direkte Verbindung ohne Umwege	-	s.o.		

Nr.	Institution	Stadtteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV
54	BHLü	Lü			1	15 (20)-Min-Takt in Stoßzeiten, 30-Min-Takt in den übrigen Zeiten	-	Sehr hoher Kostenaufwand, bei alternierendem Verkehr Al/Lü wäre die <u>Bedienungshäufigkeit halbiert</u> .		
55	BHLü	Lü		Hst	1	Haltestellen in Lützellinden, stadteinwärts: Rheinfelder Straße (GE-Gebiet) - Rheinfelder Straße (Feuerwehr) - Rheinfelder Straße (Germania) - Rheinfelder Straße (Kirche) - Rheinfelder Straße (Friedhof/Kleebergstraße) - Am Steinrück	-	Im Bereich Gewerbegebiet und Feuerwehr sind Änderungen im Entwurf vorgenommen; die Hst "Steinrück" wird von der Linie 1 nicht angefahren (Führung über <u>Allendorf vorgesehen</u> ).		
56	BHLü	Lü		Hst	1	Haltestellen in Kleinlinden, stadteinwärts: Brüder-Grimm-Schule-Süd - Waldweide (Frankfurter Straße) - Schulgärten - Wetzlarer Straße - Bernhardtstraße	-	Die Anfahrt Hst "Brüder-Grimm-Schule-Süd" ist verkehrlich sehr problematisch, <u>Zeitverlust durch zusätzliche LSA</u> .		
57	BHLü	Lü		Hst	1	Haltestellen in Gießen: Robert-Sommer-Straße - Schubertstraße - Klinikstraße - Friedrichstraße - Otto-Eger-Heim - Uni-Hauptgebäude - Berliner Platz - Marktplatz - Galerie Neustädter Tor - Westanlage - Liebigstraße - Friedrichstraße - Klinikstraße - Schub	-	Diese Variante ist nicht realisierbar, Hst "Max-Reger-Straße" (Wohngebiet) muss erhalten bleiben; Innstadtdurchfahrt bereits jetzt hoch belastet		
58	BHLü	Lü		Hst	1	Haltestellen in Kleinlinden, stadtauswärts: Bernhardtstraße - Wetzlarer Straße - Schulgärten - Waldweide (Frankfurter Straße) - Brüder-Grimm-Schule-Süd	-	Die Bedienung der Hst "Brüder-Grimm-Schule-Süd" ist verkehrlich nur bei der <u>Weiterfahrt über Allendorf sinnvoll zu realisieren</u> .		
59	BHLü	Lü		Hst	1	Haltestellen in Lützellinden, stadtauswärts: Am Steinrück - Bitzenstraße - Lindenstraße/Ecke Kaiserstraße - Lindenstraße/Ecke Taunusstraße - Taunusstraße - Rheinfelder Straße (Feuerwehr) - Rheinfelder Straße (GE-Gebiet)	-	Das Gewerbegebiet soll angebunden werden, ebenso sind möglichst kurze Reisezeiten anzustreben, parkende Fahrzeuge stören die Durchfahrt (stadtauswärts) in <u>der Bitzenstraße / Taunusstraße</u>		
61	Piratenpartei		03.01.2014	Haltestellenausstattung		Die Haltestellen sollen abhängig nach ihrer Bedeutung im Netz kategorisiert werden. Dem Nahverkehrsplan fehlt hier jedoch eine Analyse des IST-Zustandes der Haltestellen.	-	Der angeregte Differenzierungsgrad würde den darstellungsfähigen Rahmen überschreiten. Ausbaumaßnahmen werden -soweit kurzfristig erforderlich - benannt; für den mittel-/langfristigen Ausbau werden die wesentlichen Prioritäten für die Umsetzung aufgezeigt. Damit bleiben der Rahmencharakter des NVP und Flexibilität bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen <u>gewährleistet</u> .		
62	Piratenpartei		03.01.2014	Haltestellen		Im aktuellen Liniennetz gibt es einige Haltestellen, wie z.B. die Stationen Berliner Platz, Stadttheater und Behördenzentrum, die zwar örtlich und funktional zusammenhängen, allerdings unterschiedliche Namen tragen. Dies verwirrt gerade auswärtige Fahrgäste und führt zu einer nicht optimalen Route insbesondere bei manueller Verbindungssuche.		Kenntnisnahme: Die Umbenennung einzelner Haltestellen würde die Orientierung insbesondere für auswärtige Busbenutzer verbessern. Der Vorschlag ist als Empfehlung in Kap. 5.2.1 aufgenommen; er soll außerhalb des NVP <u>weiterverfolgt werden</u> .		
63	Piratenpartei		03.01.2014	Haltestellen		Außerdem sollte zusätzlich darüber nachgedacht werden, Haltestellen vermehrt nach wichtigen Einrichtungen statt nach Straßen zu benennen. Als Beispiel wäre hier die Rathenaustraße zu nennen, wo es unter Umständen besser wäre, die Haltestelle "Campus Geisteswissenschaften" oder "Philosophikum" zu nennen.		Kenntnisnahme: Die Umbenennung einzelner Haltestellen würde die Orientierung insbesondere für auswärtige Busbenutzer verbessern. Der Vorschlag ist als Empfehlung in Kap. 5.2.1 aufgenommen; er soll außerhalb des NVP <u>weiterverfolgt werden</u> .		
64	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrzeuge	-	Im Nahverkehrsplan auf den Seiten 58 und 59 werden die Mindeststandards an die zukünftig eingesetzten Busse definiert. Die dortige Aufzählung ist im Wesentlichen sinnvoll und schlüssig, jedoch in einigen Bereichen unvollständig - insbesondere in den Bereichen Fahrgastinformation und Sicherheit der Fahrzeuge.		Kenntnisnahme: Im Text sind Ergänzungen vorgenommen.		
65	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrzeuge	-	Um auch bei Eis und Schnee einen nutzbaren und sicheren ÖPNV zu gewährleisten, sind die eingesetzten Fahrzeuge an allen Achsen, und nicht nur wie gesetzlich vorgeschrieben die Antriebsachsen, im Winter mit M+S-Reifen auszustatten.	+	Der Text Kap. 4.4.1 ist um eine entsprechende Empfehlung ergänzt.		
66	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrzeuge		Neufahrzeuge sind darüber hinaus - bei Gelenkbussen ab Verfügbarkeit - mit einer elektronischen Stabilitätskontrolle (ESC, ESP, etc.) auszurüsten, um eine bessere Winter- und Schlechtwettertauglichkeit zu erreichen.	+	Der Text Kap. 4.4.1 ist um eine entsprechende Empfehlung ergänzt. Sofern es sich nicht um bereits verbindliche Vorschriften handelt, gelten die <u>Empfehlungen für künftige Vergaben</u> .		
67	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrzeuge		Im Zuge der immer kleiner und effizienter werdenden Motoren und damit einhergehenden höheren mechanischen Belastung und der daraus resultierenden Brandgefahr ist für Neufahrzeuge zwingend nicht nur eine Brandmeldeanlage, sondern für den Motorraum auch ein automatisches Brandlöschsystem vorzusehen. Dies ist auch im Hinblick von immer größeren Kunststoffanteilen zur Gewichtsreduktion notwendig.	+	Der Text Kap. 4.4.1 ist um eine entsprechende Empfehlung ergänzt. Sofern es sich nicht um bereits verbindliche Vorschriften handelt, als Empfehlung für künftige Vergaben im Text aufgenommen.		
68	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrzeuge		Zukünftige Neufahrzeuge sind mit Fahrgastinformationsanzeigen im Fahrzeuginnenraum auszustatten, welche nicht nur die Haltestellennamen in voller Länge anzeigen können, sondern auch über die jeweiligen Umsteigemöglichkeiten an den Haltestellen informiert.	+	Bei Neufahrzeugen die Fahrgastinformation erweitern, (nächste) Haltestelle einschl. Umsteigemöglichkeiten anzeigen (visuell und Sprache); Display		
69	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrzeuge	-	Durch eine Verknüpfung mit der verbundweiten Datendrehzscheibe sind die nächsten Umsteigemöglichkeiten mit Echtzeitdaten zu verknüpfen. Des Weiteren muss es der Betriebsleitzentrale möglich sein, aktuelle Informationen visuell und per Ansage an die Fahrgäste in den Fahrzeugen zu verbreiten	-	Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Klärung zu technischem Aufwand und Kosten soll noch keine spezifische Aussage getroffen werden.		
70	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrzeuge	-	Um eine höhere Barrierefreiheit insbesondere für sehbehinderte Fahrgäste zu ermöglichen, sind Fahrzeuge mit Außenlautsprechern auszurüsten, welche mindestens an stark frequentierten Haltestellen die Liniennummer, sowie das Fahrziel ansagen.	+	Als Empfehlung im Kap. 4.4.1 aufgenommen. Die Auswahl der Haltestellen ist noch festzulegen, das sollte außerhalb des NVP erfolgen; Möglichkeiten einer eventl. Fahrzeugumrüstung sind noch zu prüfen		

Nr.	Institution	Stadtteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNPV
71	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrzeuge		Als Universitätsstadt und als Standort des hessischen Erstaufnahmelaagers für Flüchtlinge ist Gießen multikulturell geprägt. Aus diesem Grund gebietet es die Gastfreundschaft auch Fahrgästen, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind, einen möglichst barrierefreien Nutzung des Nahverkehrs zu ermöglichen. Es wird vorgeschlagen, dass fahrzeugseitige Aufkleber zukünftig mindestens in Deutsch und Englisch auszuführen sind. Zusätzlich sollten alle wichtigen Haltestellen (Bahnhof, Berliner Platz, Marktplatz, Universität, etc.) durch zweisprachige Ansagen mit Zusatzinformationen angesagt werden.	+	Als Empfehlung in Kap. 4.5 aufgenommen; Realisierbarkeit abschätzen.		
72	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrzeuge	-	Die Definitionen bzgl. den Anforderungen an den Einstiegs- und Innenraumkomfort sollten anders gestaltet werden. Aktuell werden für alle Fahrzeugkategorien die gleichen Anforderungen gestellt. Dies ist im Hinblick auf unterschiedliche Fahrzeugkategorien (Minibus, Solobus, Gelenkfahrzeug, etc.) nicht sinnvoll, sogar kontraproduktiv. Es lassen sich beispielsweise in einem Sprinter City 65 keine 3 Türen und 30 Plätze realisieren. Aus diesem Grund sollte entweder eine Diversifizierung nach Fahrzeugkategorien stattfinden oder die Anforderungen gesenkt werden.	-	Die Mindeststandards für Busse (Kap. 4.4.1) sind schwerpunkthaft auf Standard- und Gelenkbusse bezogen. Für andere, insbesondere kleinere Bustypen, ist im Umsetzungsfall eine sinnngemäße Übertragung vorzunehmen.		
73	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrzeuge	-	Die Anforderungen an die Umweltstandards sind als "in Ordnung" zu klassifizieren, allerdings sind sie nicht innovativ. Im Kerngedanken entsprechen sie den gesetzlichen Anforderungen. Es sollte zusätzlich überlegt werden, ob man nicht trotz eingeschränkter Zuverlässigkeit eine geringe Quote von 0-Emissions-Bussen definiert.		Kenntnisnahme, Neufahrzeuge bzw. erstmals im Stadtverkehr eingesetzte Busse müssen Euro VI erfüllen.		
74	Piratenpartei		03.01.2014	Fahrpersonal	-	Die Anforderungen an das Fahrpersonal sind im Wesentlichen logisch und nachvollziehbar. Allerdings sollte vom Fahrpersonal nicht nur die flüssige Beherrschung der deutschen Sprache verlangt werden, sondern auch Grundkenntnisse der englischen Sprache.	+	Als Empfehlung in Kap. 4.5 aufgenommen; Realisierbarkeit abschätzen.		
75	Piratenpartei		03.01.2014	Bedienungsqualität	-	Im Hinblick auf die Aufnahme des Nachtbusverkehrs in den regulären Nahverkehrsplan fehlt bei dieser Definition der Bedienungszeiträume eine "Nachtverkehrszeit."	+	Der Nachtbus wird als gesonderte Bedienungsform /-zeit dargestellt, Übersicht Abb. /S. 56 ergänzt: Bedienungszeitraum Nachtbetrieb Sa. 0:00 - 5:00 Uhr, So/Feiertag 0:00 - 5:00 Uhr.		
76	Piratenpartei		03.01.2014	Bedienungsqualität	-	Es erscheint sodann auch sinnvoll, dass am Sonntag bzw. Feiertag auch die genauen Uhrzeiten für den Bedienungszeitraum definiert werden. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass sich die Verkehrszeiten zumindest am Wochenende nahtlos aneinanderreihen. Es wird in diesem Zusammenhang angeregt, dass am Sonntag die Nachtverkehrszeit von 0 bis 7 Uhr und die Schwachverkehrszeit von 7 Uhr bis 24 Uhr sowie am Samstag die Nachtverkehrszeit von 0 bis 5 Uhr definiert wird.	-	Bedienungszeitraum Nachtbetrieb Sa. 0:00 - 5:00 Uhr, So/Feiertag 0:00 - 5:00 Uhr beibehalten; die Verlängerung an So bis 7:00 wäre unübersichtlich und führt zu Irritation mit dem Regelverkehr am Sa.		
77						HVZ: Mo-Fr 5:00-8:00, 11:30-14:00, 16:00-19:00		Kenntnisnahme		
78						NVZ: Mo-Fr 8:00-11:30, 14:00-16:00, Sa 5:00-18:00, - 24.12. 5:00-17:00		Kenntnisnahme		
79						SVZ: Mo-Fr 19:00-24:00, Sa 18:00-24:00, So 7:00-24:00 > +		Kenntnisnahme		
80						NaVZ: Sa 0:00-5:00, So 0:00-7:00, - 17:00-24:00		Kenntnisnahme		
81	Piratenpartei		03.01.2014	Bedienungsqualität	-	Es fällt auf, dass an Heiligabend der Bedienungszeitraum verletzt wird, da der Busverkehr ab 17 Uhr eingestellt wird. Alternativ wäre es möglich, ab 17 Uhr die Busse nach der Nachtverkehrszeit fahren zu lassen, so wie es beispielsweise bereits in Düsseldorf geschieht.	-	Die Details zum Heiligabendverkehr werden außerhalb des NVP festgelegt.		
82	Piratenpartei		03.01.2014	Bedienungsqualität	-	Es wird angemerkt, dass nach der aktuellen Betriebszeit der Nachtbuslinien keine durchgehende Mobilitätskette existiert, da am Sonntagmorgen eine Lücke zum Normalbetrieb des eigentlichen Linienverkehrs besteht.		Kenntnisnahme: es besteht auch keine vollständige räumliche Abdeckung. Fahrplangestaltung, die "Lücke" am Sonntagmorgen beträgt für die meisten Linien weniger als 60 Min.		
83	Piratenpartei		03.01.2014	Bedienungsqualität	-	Zusätzlich gibt es keine eindeutige Definition der Bedienungszeit, welche erklärt, ob diese z.B. ab Abfahrt an einer zentralen Haltestelle gilt.		Kenntnisnahme: Innerhalb des Bedienungszeitraums sind die Fahrzeuge eingesetzt.		
84	Piratenpartei		03.01.2014	Bedienungsqualität	-	Es sollte überlegt werden, die bestehende Bedienungslücke in den Nächten in der Woche teilweise durch ein ALT-System zu schließen.	-	Das Taxiangebot gehört ebenfalls zum öffentlichen Verkehr; es bietet gerade für diese Beförderungsfälle die geeignete Flexibilität.		
85	Piratenpartei		03.01.2014	Bedienungsqualität	-	Der Nahverkehrsplan definiert zwar Taktungen und Relationen der jeweiligen Strecken, jedoch wird nirgendwo definiert, welche Strecken zur Haupt- und Nebenrelation gehören. Somit gibt es keine Kontrollmöglichkeit, ob die Standards eingehalten werden. Auch fehlt die Definition einer Rücknahme des Linienwegs. Ohne diese saubere Definition besteht die Gefahr, dass Bedienungslücken wie die am Unterhof und in der Rathenaustraße nicht bemerkt werden.	+	Die Haupt- u. Nebenrelationen sind textlich erläutert (Kap. 4.3.2).		
86	Piratenpartei		03.01.2014	Bedienungsqualität	-	Es fehlt eine Analyse des Zusammenhangs zwischen Fahrgastzahlen und Bedienungshäufigkeit, die weitere wichtige Informationen liefern könnte.	-	Die Ergebnisse der Verbunderhebung 2010 bieten nur einen begrenzten Aussagewert; wichtig ist die Erarbeitung von Rahmenbedingungen für ein stabiles Grundangebot und die flexible Anpassung an sich eher kurzfristig veränderndes Fahrgastaufkommen		
87	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	3, 13	Es sollte eine der Linien zukünftig als Express-Linie die Ludwigstraße befahren. Dabei sollte die Fahrplanlage so gewählt werden, dass in Kombination mit der Linie 378 und 379 somit 3 bis 4 Mal die Stunde eine Expressverbindung zu den Naturwissenschaften besteht.	+	Die grundlegende Neukonzeption der Linien 3/13 ist vorgesehen (Handlungsauftrag)		

Nr.	Institution	Stadtteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNVP
88	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	3, 13	Eine Verlängerung der Linie 3 an Samstagen und Sonntagen über die Endhaltestelle Schwarzacker hinaus würden sich anbieten, da dadurch eine Vernetzung mit dem übrigen Stadtbusnetz am Berliner Platz ermöglicht würde und in Kombination mit den bei Linie 6 benannten Vorschlägen auch eine Anbindung zur Universitätsbibliothek geschaffen werden könnte. Auch eine Verbindung zu und vom Bahnhof wäre sichergestellt. Die Fahrerpause könnte an der Wendeschleife Unterhof geschehen, ohne die eigentliche Haltestelle zu blockieren.	+	Bei den Überlegungen zur Neukonzeption (s.o.) ist auch die Verlängerung zum Unterhof eine Option.		
89	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	6	Im Nahverkehrsplan sind auf dieser Linie keine Änderungen geplant. Es ist allerdings zu prüfen, ob die Linie 6 am Sonntag dazu verwendet werden kann, die Bedienungslücken des Universitätsbereichs Philosophikum zu beheben, in dem die Linie über die Haltestelle "Rathenaustraße" geführt wird. Ein Vergleich mit der Fahrzeit der Linie 802 zeigt, dass der Mehraufwand ca. 4 Minuten betragen würde.	+	Die Anregung ist grundsätzlich umsetzungsfähig, die Finanzierbarkeit ist zu berücksichtigen.		
90	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	10	Der zur Überlegung ausgegebene Samstagsbetrieb der Linie 10 wäre wünschenswert, jedoch ist eine Taktung von 60/120 Minuten kein sinnvoller Ansatz. Man sollte hier bedenken, dass man die in der Bedienungshäufigkeit definierten Anforderungen eines Mindesttakts von 30 Minuten einhält.	+	Für ein Angebot von Sa 30-Min-Takt, Sa-abends 60-Min-Takt u. So 60-Min-Takt sind überschlägig ca. 140T€ zusätzl. Kosten kalkuliert, daher wird die Umsetzung für einen Teilabschnitt empfohlen (z.B. Unterhof - Bhf) und ggf. befristet als Probe empfohlen.		
91	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	800, 801, 802	Leider geht der Nahverkehrsplan nicht auf die Problematik der Überfüllung der Linien durch die Studenten ein. Es wurden zwar schon im Oktober 2013 zusätzliche Busse eingesetzt. Allerdings wird im Nahverkehrsplan darauf verzichtet, eine zukünftige Mindestanforderung zu definieren. In diesem Zusammenhang sollte über eine spezielle Shuttle-Linie nachgedacht werden, die die Rathenaustraße ohne Unterwegshalte mit der Innenstadt verbindet und unter Umständen den Bahnhof einbezieht.	-	die Einrichtung von direkten Schnellverbindungen oder einzelner Direkt-Fahrten wurde geprüft; auf den relativ kurzen Strecken im Innenstadgebiet sind keine betrieblichen Vorteile zu erkennen.		
92	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	Nachbuisse	Laut den Liniensteckbriefen soll sich am Nachtbusverkehr nichts ändern. Im Hinblick auf die aktuelle Nutzung scheint es jedoch sinnvoll, Optimierungen am Linienweg sowie bezüglich der Betriebstage und Betriebszeiten durchzuführen.		Kenntnisnahme		
93	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	Venus	Bei der VENUS-Linie wäre es ratsam, die Fahrtrichtungen der beiden Linienäste zu drehen. Für Fahrgäste Richtung Marktplatz und Weststadt würde diese Route einen Zeitvorteil bringen. Zudem würde eine zeitgleiche Doppelbedienung des Linienabschnittes zwischen "Berliner Platz" und "Bahnhof/Friedensstraße" entfallen.		Rückfrage beim Unternehmen, ob diese Änderung von der Nachfrage und betrieblich sinnvoll ist		
94	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	Venus	Im Gegensatz zum aktuellen Linienweg sollte der Linienweg zuerst am Schwanenteich vorbei führen. Hierdurch ergäbe sich der Vorteil, dass es zukünftig ermöglicht würde, die im Oberlachweg vorhandene Diskothek "Admiral Music Lounge" auch anzufahren. An der Ecke Oberlachweg/Autobahnauffahrt müsste in diesem Zusammenhang eine kleine Haltestelle angelegt werden, wobei auf "großartige Einrichtungsgegenstände" aus Kostengründen verzichtet werden könnte.	-	Der einwohnerstarke St. Wieseck soll weiterhin von der Innenstadt aus zuerst angefahren werden.		
95	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	Venus	Es sollte eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Zinzendorferweg/Eichgärtenallee eingerichtet werden. Es besteht zwar eine "Halt auf Zuruf"-Regelung, diese ist bei den Fahrgästen allerdings in der Praxis unbekannt. Die Fahrzeiten für die Mehrzahl der Wieseecker Fahrgäste würde sich auch nicht ändern, da diese meistens bei den weiter entfernten Haltestellen "Albert-Osswald-Platz" und "Friedhof" aussteigen.	-	Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle, die nur im Nachtbusverkehr angefahren wird (keine weiteren Linien) ist an diesem Standort nicht zu begründen.		
96	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	Saturn	Bei der SATURN-Linie sollte überprüft werden, ob eine näher am Neubaugebiet Schlangenzahl vorbeiführende Linienführung möglich ist. Bei einer möglichen Verlängerung der Linie 3 zum Unterhof könnte die SATURN-Linie diese in dem angegebenen Abschnitt übernehmen.	-	Aufgrund der bereits heute langen und zeitaufwendigen Fahrtstrecke der Linie sollen zunächst keine weiteren Verzögerungen vorgesehen werden. Bei der Führung durch Wohngebiete sind die Anwohnerinteressen zu berücksichtigen. Die Überlegungen zur Neukonzeption der Linien 3/13 werden diese Anregungen aufgreifen.		
97	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	Nachbuisse	Auch im Hinblick auf die Betriebszeiten sollte es Optimierungen und Verbesserungen geben. Alle zur Zeit vorhandenen Sonderregelungen sollten entfallen.	+	Künftig soll der Nachtbus auch an Tagen vor Feiertagen angeboten werden.		
98	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	Nachbuisse	Die Betriebsunterbrechungen an Ostern und in den Winterferien sind abzuschaffen. Es ist zwar mit einer niedrigeren Fahrgastanzahl in diesen Zeiträumen zu rechnen, jedoch ist analog zu den Sommersemesterferien nicht mit einer nicht akzeptablen Auslastung zu rechnen. Es entspricht auch der gängigen Praxis, die die Fahrgäste aus anderen Nachtbusangeboten gewohnt sind.	-	Zu den aktuell bestehenden Betriebstagen sind bisher keine weiteren Anregungen dieser Art eingegangen (Karfreitag); neben der vermutl. geringen Auslastung würde der Wegfall der Betriebsunterbrechung ca. 10.000 -12.000€ kosten.		
99	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	Silvester-Shuttle	In der Neujahrsnacht werden durch die Stadtwerke Gießen sogenannte Sylvester-Shuttles eingesetzt. Diese finden sich allerdings im Nahverkehrsplan 2014 nicht wieder. Zukünftig sollte allerdings entsprechend der Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan (Seite 56) auf dieses Angebot verzichtet werden, da es sich um ein zielgruppenspezifisches Zusatzangebot handelt. Vielmehr sollte auf vorhandene Regelangebote zurückgegriffen werden und besser das Verkehrsprodukt "Nachtbus" mit seinen bekannten Abfahrzeiten eingesetzt werden. Es würde auch das Kuriosum verhindern, dass in der Silvesternacht je Haltestelle gesehen weniger Abfahrten stattfinden als in den sonstigen Wochenendnächten.	-	Beim Nachtbus und Sylvester Shuttle handelt es sich um unterschiedliche Zielgruppen. Im NVP soll das Sylvester-Angebot aufgeführt sein, Details dazu sind direkt mit dem Verkehrsunternehmen zu klären.		

Nr.	Institution	Stadtteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Bemerkung	Entscheidung	Relevanz RNVP
100	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	Nachbussse	Im Liniensteckbrief der Linien VENUS und SATURN (Anlage 1, Seite 29) wird erwähnt, dass ein Verkehrsangebot zur Verfügung steht, mit dem alle Stadtteile erreicht werden können. Diese Aussage gilt allerdings nur im Hinblick auf die Richtung aus der Innenstadt, nicht jedoch z.B. von Lützellinden nach Rödgen. Zukünftig sollte hier eine Lösung gefunden werden, dass auch solche Fahrtrelationen möglich sind und Fahrgäste aus den Stadtteilen Rödgen, Lützellinden und Allendorf einen Anschluss an den Nachtbusverkehr haben. Dies kann z.B. durch Abholung an einer oder mehrerer zentralen Haltestellen nach vorheriger Anmeldung erfolgen. Für die Reservierung könnte zukünftig auf die zentralen Dienste des RMV zurückgegriffen werden	-	Das Taxiangebot gehört ebenfalls zum öffentlichen Verkehr; es bietet gerade für die genannten Beförderungsfälle die geeignete Flexibilität.		
101	Piratenpartei		03.01.2014	Angebotskonzeption	Nachbussse	Es wird weiter angeregt, dass die beiden Linien auch als Notfalllinien tagsüber fungieren. Dies kann zum einen Streik oder auch sehr starke Schneefälle sein. Die VENUS- und SATURN-Linien könnten dann alternativ fahren. Diese Lösung hätte für die Fahrgäste den Vorteil, dass sie den Linienweg mehr oder minder kennen und auf der operativen Seite da weniger Fahrzeuge benötigt würden. Auch unter dem Ausblick, dass die Abfahrzeiten nicht eingehalten werden können, bietet es doch in Verbindung mit Echtzeitdaten eine Orientierung für den Fahrgast. Die genaue Ausgestaltung müsste dann situationsabhängig gesteuert werden.	-	Notfall-Verkehr ist bisher nicht thematisiert und soll mit den Verkehrsunternehmen angesprochen werden. Für den NVP kann aktuell nur die Empfehlung zur Erstellung eines Notfallkonzepts ausgesprochen werden.		
102	Piratenpartei		03.01.2014	Grundsätzliches	-	Auf den Seiten 51 und 52 wird eine Bilanz gezogen, es fehlt allerdings vollständig eine Auflistung, welche Ziele aus dem Nahverkehrsplan 2005 erreicht wurden und welche nicht erreicht wurden, bzw. welche Ziele sich im Gegensatz zur Ursprungsplanung verändert haben.	-	Die Ausführungen im Text sind ergänzt. Eine zusammengefasste verbale Darstellung wurde mit Benennung der wesentlichen Maßnahmen ergänzt und wird als ausreichend erachtet.		
103	Piratenpartei		03.01.2014	Grundsätzliches	-	Im weiteren schweigt sich der Nahverkehrsplan auch im Gegensatz zu anderen Nahverkehrsplänen über die Themen Sicherheit (hier z.B.: Sicherheitsmanagement, Ordnungspartnerschaften zwischen Verkehrsunternehmen und Sicherheitsbehörden, etc.), der Verpflichtung einer durchgängig besetzten Betriebszentrale inkl. vorgeschriebenen Notfallbeseitigungspflichten sowie über ein Betreiber / Linien übergreifendes Qualitätsmanagement aus. Hierzu findet sich auf Seite 67 nur Allgemeinsätze.	+	Als allgemeine Empfehlungen Anforderungsprofil ergänzt.		
104	Piratenpartei		03.01.2014	Grundsätzliches	-	Der Nahverkehrsplan vernachlässigt auch den Trend zu "Open Data" von Fahrplandaten, wie dies z.B. schon in London, Berlin oder Freiburg Standard ist. Dieses Ziel sollte im nachrichtlichen Bereich aufgenommen werden und als Ansatz eine zentrale Lösung mit dem RMV und der verbundweiten Datendrehschreibe entwickelt werden, mit der Option notfalls - falls keine Einigung erzielt werden kann - eine eigene Lösung für den Bereich Gießen anzustreben. Eine solche Maßnahme würde Transparenz erzeugen, da Gießener Bürger den IST-Zustand einfach mit dem im Nahverkehrsplan definierten SOLL-Zustand vergleichen können.		Kennnissnahme: eine Empfehlung wurde bei "Sonstigen Maßnahmen" aufgenommen; der tatsächliche, qualitätssteigernde Gewinn für den Stadtverkehr in Gießen ist noch nicht abzuschätzen.		
105	Piratenpartei		03.01.2014	Grundsätzliches	Nachbussse	Die Fahrgastzahlen der beiden Linien sind unvollständig.		Kennnissnahme: die Daten der Verbunderhebung sind hier ungeeignet.		