



Universitätsstadt Gießen  
Berliner Platz 1  
35390 Gießen

---

## Impressum



## Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Projektleitung)

Lisa Klopff, M. Sc.

Gregor Korte, M. Sc.

### Bildnachweis

Alle Bildrechte liegen, soweit nicht anders angegeben, bei der Planersocietät.

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

|                                                            |           |
|------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Abbildungsverzeichnis</b>                               | <b>5</b>  |
| <b>Tabellenverzeichnis</b>                                 | <b>6</b>  |
| <b>Abkürzungsverzeichnis</b>                               | <b>7</b>  |
| <b>1 Einleitung</b>                                        | <b>8</b>  |
| <b>2 Rahmenvorgaben</b>                                    | <b>10</b> |
| 2.1 Rechtliche Grundlagen                                  | 10        |
| 2.1.1 Verordnung (EG) 1370/2007                            | 10        |
| 2.1.2 Personenbeförderungsgesetz                           | 10        |
| 2.1.3 Behindertengleichstellungsgesetz                     | 11        |
| 2.1.4 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz                  | 11        |
| 2.1.5 Bundesimmissionsschutzgesetz                         | 12        |
| 2.1.6 ÖPNV-Gesetz Hessen                                   | 12        |
| 2.2 Planerische Grundlagen                                 | 15        |
| 2.2.1 Planungen des Bundes                                 | 15        |
| 2.2.2 Landesplanung                                        | 17        |
| 2.2.3 Regionalplanung                                      | 17        |
| 2.2.4 Nahverkehrsplanungen                                 | 19        |
| 2.2.5 Planungen der Universitätsstadt Gießen               | 25        |
| <b>3 Bestandsanalyse</b>                                   | <b>30</b> |
| 3.1 Raumstrukturanalyse                                    | 30        |
| 3.1.1 Stadtstruktur und räumliche Verflechtungen           | 30        |
| 3.1.2 Bevölkerungsstruktur                                 | 31        |
| 3.1.3 Beschäftigte und Pendlerverflechtungen               | 32        |
| 3.1.4 Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV | 33        |
| 3.2 ÖPNV-Angebot                                           | 36        |
| 3.2.1 Organisation                                         | 36        |
| 3.2.2 Verbindungen                                         | 37        |
| 3.2.3 Bedienung                                            | 46        |
| 3.2.4 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln              | 47        |
| 3.2.5 Tarifstruktur                                        | 50        |
| 3.2.6 Information und Service                              | 50        |
| 3.3 Mobilität und Fahrgastnachfrage                        | 51        |
| 3.3.1 Mobilitätsverhalten                                  | 51        |
| 3.3.2 Fahrgastnachfrage                                    | 54        |
| <b>4 Analyse der ÖPNV-Qualität</b>                         | <b>58</b> |

|          |                                                  |           |
|----------|--------------------------------------------------|-----------|
| 4.1      | Erschließungsqualität                            | 58        |
| 4.2      | Bedienungsqualität                               | 65        |
| 4.3      | Verbindungsqualität                              | 68        |
| 4.3.1    | Reisezeitverhältnisse                            | 68        |
| 4.3.2    | Umsteigehäufigkeit                               | 74        |
| 4.4      | Ausrüstungsqualität                              | 76        |
| 4.4.1    | ÖPNV-Infrastruktur                               | 76        |
| 4.4.2    | Barrierefreiheit der Haltestellen                | 76        |
| 4.4.3    | Benennung der Haltestellen                       | 80        |
| <b>5</b> | <b>Ausblick</b>                                  | <b>82</b> |
| <b>6</b> | <b>Literaturverzeichnis</b>                      | <b>83</b> |
| <b>7</b> | <b>Anhang</b>                                    | <b>86</b> |
| 7.1      | Bestandsanalyse und Ausbauplan Bahnstationen RMV | 86        |
| 7.2      | Stellungnahme zum RMV-NVP und Abwägung           | 87        |
| 7.3      | Stellungnahme zum ZOV-NVP und Abwägung           | 96        |
| 7.4      | Bedienungshäufigkeiten & Zeiträume               | 97        |
| 7.5      | Karten                                           | 104       |
| 7.6      | Erreichbarkeiten                                 | 111       |

## Abbildungsverzeichnis

|                                                                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und im MIV bis 2030 im RMV (Angabe in 1.000 Personenfahrten je Werktag)..... | 20 |
| Abbildung 2: Bevölkerungsstruktur in Gießen 2015-2019 .....                                                                         | 31 |
| Abbildung 3: Quell- und Zielorte in Gießen .....                                                                                    | 35 |
| Abbildung 4: Schienenpersonennahverkehr im Raum Gießen .....                                                                        | 38 |
| Abbildung 5: Regionalbusse im Raum Gießen .....                                                                                     | 41 |
| Abbildung 6: Stadtbusse in Gießen .....                                                                                             | 44 |
| Abbildung 7: Modal Split der Bürger*innen Gießens (2013 innen, 2018 außen) .....                                                    | 52 |
| Abbildung 8: Modal Split der Bürger*innen Gießens 2018 nach Wegelänge .....                                                         | 53 |
| Abbildung 9: Ein- und Aussteiger je Linie.....                                                                                      | 54 |
| Abbildung 10: Ein- und Aussteiger Uhrzeit und Linie.....                                                                            | 55 |
| Abbildung 11: Ein- und Aussteiger nach Stadtteilen (jeweils Top 5).....                                                             | 57 |
| Abbildung 12: Schema der Erschließungsqualität.....                                                                                 | 58 |
| Abbildung 13: Erschließungsqualität in Gießen - Gesamtstadt.....                                                                    | 61 |
| Abbildung 14: Erschließungsqualität in Gießen - Ausschnitt Innenstadt.....                                                          | 62 |
| Abbildung 15: Erschließungsqualität in Gießen - Ausschnitt Allendorf.....                                                           | 63 |
| Abbildung 16: Erschließungsqualität in Gießen - Ausschnitt Wieseck/Rödgen .....                                                     | 64 |
| Abbildung 17: Bedienungsqualität nach Haltestellen in Gießen.....                                                                   | 66 |
| Abbildung 18: Wegekette im ÖPNV.....                                                                                                | 68 |
| Abbildung 19: Reisezeitverhältnisse der Pendlerkommunen.....                                                                        | 70 |
| Abbildung 20: Reisezeiten ab Gießen Bahnhof.....                                                                                    | 71 |
| Abbildung 21: Reisezeiten ab Berliner Platz .....                                                                                   | 72 |
| Abbildung 22: Reisezeiten ab Philosophikum.....                                                                                     | 73 |
| Abbildung 23: Abfahrten ab Gießen Bahnhof, montags 8:00-10:00 Uhr .....                                                             | 75 |
| Abbildung 24: Rippenpflaster als Auffinde-/Leitstreifen und Noppenpflaster als Einstiegs- und Aufmerksamkeitsfelder.....            | 77 |
| Abbildung 25: Barrierefreiheit in Bezug auf Restspalt und -stufe .....                                                              | 78 |
| Abbildung 26: Regelausbildung barrierefreier Bushaltestellen in Gießen .....                                                        | 79 |
| Abbildung 27: Barrierefreiheit der Haltestellen.....                                                                                | 80 |

# Tabellenverzeichnis

|                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabelle 1: Geplante Linien im Raum Gießen im Rahmen des Deutschlandtaktes.....            | 16 |
| Tabelle 2: Bedienungsstandards des RMV für regionale Linienverkehre .....                 | 21 |
| Tabelle 3: Anforderungen an den Bedienungszeitraum im NVP Gießen 2014 .....               | 26 |
| Tabelle 4: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im NVP Gießen 2014 .....             | 26 |
| Tabelle 5: Maßnahmen der Stadt Gießen im Bereich Mobilität (Klimaneutralität 2035) .....  | 29 |
| Tabelle 6: Die zehn stärksten Ein- / Auspendlergemeinden für Gießen (SvB-Pendelnde) ..... | 32 |
| Tabelle 7: Schienenpersonenfernverkehr in Gießen.....                                     | 37 |
| Tabelle 8: Schienenpersonennahverkehr in Gießen .....                                     | 39 |
| Tabelle 9: Regionalbusverkehr in Gießen .....                                             | 42 |
| Tabelle 10: Regionalbusverkehr in Gießen - Fortsetzung .....                              | 43 |
| Tabelle 11: Stadtbusverkehr in Gießen .....                                               | 45 |
| Tabelle 12: Bike + Ride im Raum Gießen .....                                              | 47 |
| Tabelle 13: Leihradstationen in Gießen.....                                               | 49 |
| Tabelle 14: Ermittlung der Haltestellenkategorie.....                                     | 59 |
| Tabelle 15: Ermittlung der Erschließungsqualität .....                                    | 59 |
| Tabelle 16: ÖPNV-Erschließung in Gießen nach Siedlungsfläche und Einwohnern .....         | 60 |
| Tabelle 17: Haltestellen mit der höchsten Bedienung an Werktagen.....                     | 67 |

## Abkürzungsverzeichnis

|         |                                                          |
|---------|----------------------------------------------------------|
| AP      | Arbeitspakete                                            |
| B+R     | Bike and Ride                                            |
| BAB     | Bundesautobahn                                           |
| Bf      | Bahnhof                                                  |
| BGG     | Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen |
| BImSchG | Bundes-Immissionsschutzgesetz                            |
| BMVI    | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur |
| B       | Bundesstraße                                             |
| DB      | Deutsche Bahn                                            |
| EW      | Einwohner*innen                                          |
| FGSV    | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen    |
| Fth     | Freie Theologische Hochschule Gießen                     |
| GVFG    | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz                      |
| HE      | HessenExpress                                            |
| HfPV    | Hessische Hochschule für Polizei und Verwaltung          |
| HGO     | Hessische Gemeindeordnung                                |
| HVZ     | Hauptverkehrszeit                                        |
| IC      | Intercity                                                |
| ICE     | Intercityexpress                                         |
| JLU     | Justus-Liebig-Universität                                |
| Kfz     | Kraftfahrzeug                                            |
| LSA     | Lichtsignalanlagen                                       |
| LT      | Linientaxi                                               |
| MOK     | Medienprojektzentrum Offener Kanal                       |
| MIV     | Motorisierter Individualverkehr                          |
| NVP     | Nahverkehrsplan                                          |
| NVZ     | Nebenverkehrszeit                                        |
| ÖPNV    | Öffentlicher Personennahverkehr                          |
| ÖPNVG   | Öffentlicher Personennahverkehrsgesetz                   |
| ÖV      | Öffentlicher Verkehr                                     |
| P+R     | Park and Ride                                            |
| PBefG   | Personenbeförderungsgesetz                               |
| Pkw     | Personenkraftwagen                                       |
| RB      | Regionalbahn                                             |
| RE      | RegionalExpress                                          |
| RMV     | Rhein-Main-Verkehrsverbund                               |
| SPNV    | Schienenpersonennahverkehr                               |
| SrV     | System repräsentativer Verkehrsbefragungen               |
| SvB     | sozialversicherungspflichtig Beschäftigten               |
| SVZ     | Schwachverkehrszeit                                      |
| SWG     | Stadtwerke Gießen                                        |
| THM     | Technischen Hochschule Mittelhessen                      |
| VGO     | Verkehrsgesellschaft Oberhessen                          |
| VLDW    | Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil                      |
| WVB     | Wetzlarer Verkehrsbetriebe                               |
| ZOV     | Zweckverbands Oberhessische Versorgungsbetriebe          |

# 1 Einleitung

Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet das formelle Grundgerüst für die Organisation und Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Im NVP werden die Anforderungen an Busse und Bahnen definiert und Ausbaubedarfe beschrieben und bewertet. Der aktuelle NVP der Universitätsstadt Gießen stammt aus dem Jahr 2014 und wird nun fortgeschrieben. Seit 2014 verzeichnete Gießen ein enormes Bevölkerungswachstum. Der Stadt kommt zudem als Oberzentrum Mittelhessens und Hochschulstandort eine besondere Bedeutung als Ziel für zahlreiche Menschen zu. Gleichzeitig haben die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes an Bedeutung gewonnen – im Bereich der Mobilität ist ein starker Umweltverbund – mit dem ÖPNV als Rückgrat – von großer Bedeutung. Angesichts dieser Entwicklungen sind die Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV gestiegen.

Ziel der Neuaufstellung ist die Konzeption von Angeboten, die große Teile der Bevölkerung ansprechen und zu einem Umstieg auf Busse und Bahnen bewegen. Insbesondere im Hinblick auf die Corona-Pandemie ist es notwendig, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (wieder) zu stärken und zu fördern, um die auf den Klimawandel bezogenen Ziele erreichen zu können. Zudem kommt dem ÖPNV eine große Bedeutung hinsichtlich der Daseinsvorsorge zu. Hierfür ist ein Ausbau nötig – sei es im Angebot, in den Kapazitäten, in Bezug auf die Barrierefreiheit oder die Reduzierung von Emissionen.

Im Juli 2020 wurde das Gutachterbüro Planersocietät mit Sitz in Dortmund mit der Fortschreibung des NVP der Universitätsstadt Gießen beauftragt. Innerhalb der Bearbeitungszeit sollen u. a. folgende Aspekte erarbeitet werden:

- Gestaltungsrahmen mit Darstellung der rechtlichen und planerischen Grundlagen
- Struktur der Universitätsstadt Gießen mit Analysen zur Stadtstruktur, Mobilität und zum ÖPNV-Angebot
- Erstellung eines Anforderungsprofils und einer Angebotskonzeption
- Wirkungsanalyse des ÖPNV-Konzepts

Bereits im Januar 2020 startete die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Universitätsstadt Gießen durch die Planersocietät und das Hamburger Gutachterbüro Gertz Gutsche Rümenapp (GGR). Der VEP soll die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Gießen für den Zielzeitraum bis 2035 enthalten und ist auf zwei Jahre angelegt. Im Rahmen des VEP werden Entwicklungsszenarien für die Mobilität erarbeitet. Da hier der ÖPNV bereits berücksichtigt wird, soll mit der Erarbeitung des NVP ein Beitrag für die Entwicklungsszenarien des VEP geleistet werden. Dazu erfolgt ein enger Austausch. Der NVP profitiert wiederum durch das von GGR im Rahmen des VEP erstellte Verkehrsmodells. Dies wird neben Geoinformationssystemen für Analysen des Status Quo und der Wirkung von Maßnahmen genutzt und leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des Gießener ÖPNV.

Der vorliegende Bericht ist ein Zwischenstand und enthält die Rahmenvorgaben, die Analysen des Bestands und der ÖPNV-Qualität in Gießen sowie das Anforderungsprofil als Grundlage für die zukünftige ÖPNV-Qualität..

## 2 Rahmenvorgaben

### 2.1 Rechtliche Grundlagen

#### 2.1.1 Verordnung (EG) 1370/2007

Die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates gilt seit dem Jahr 2009 und enthält Vorgaben zur Finanzierung und Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für den ÖPNV. Die Verordnung bezieht sich auf sämtlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße. In der Universitätsstadt Gießen ist hiervon der Busverkehr betroffen. Für die Vergabe des SPNV ist als Aufgabenträger der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zuständig.

Eine Direktvergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen ist auf kommunaler bzw. kreisweiter Ebene an einen internen Betreiber (die Behörde selbst oder eine rechtlich abgetrennte Einheit) unter der Beachtung verschiedener Vorgaben möglich. Die zuständige Behörde (Aufgabenträger) muss gegenüber dem Betreiber (Verkehrsunternehmen) direkt Kontrolle ausüben können. Dazu gehören Faktoren wie der Umfang der Vertretung in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremien, diesbezügliche Bestimmungen in der Satzung, Eigentumsrechte (eine 100-prozentige Beteiligung ist nicht erforderlich), tatsächlicher Einfluss auf und tatsächliche Kontrolle über strategische Entscheidungen und einzelne Managemententscheidungen. Der interne Betreiber darf (ausgenommen von ein-/ausbrechenden Verkehren) seine Dienste ausschließlich innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen Behörde ausüben. Eine Teilnahme an außerhalb des Zuständigkeitsgebiets stattfindenden Vergabeverfahren ist nicht zulässig (vgl. Verordnung (EG) 1370/2007, Art. 5, Abs. 2).

Für eine Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen an Dritte ist ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchzuführen. Eine Direktvergabe ist nur möglich, wenn das Leistungsvolumen einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1 Mio. EUR unterschreitet oder 300.000 km nicht überschreitet. Diese Werte verdoppeln sich, wenn die Direktvergabe an ein Unternehmen erfolgt, das über maximal 23 Fahrzeuge verfügt.

Vergaben von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind über Vorabbekanntmachungen im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Diese sollen Anforderungen an Fahrplan, Beförderungsentgelt und Anforderungen an Standards enthalten.

#### 2.1.2 Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die zentrale Grundlage des Bundes zur Planung, Ausgestaltung und zum Betrieb des ÖPNV. Als ÖPNV gilt die Beförderung von Personen bis zu 50 km oder mit einer Reisezeit von weniger als einer Stunde. Wesentliche Inhalte sind die Genehmigungspflicht von Linienverkehren und deren Ausgestaltung, die Integration der Verordnung (EG) 1370/2007. Dabei enthält das Gesetz auch Vorgaben für den Nahverkehrsplan.

Der Aufgabenträger hat hierzu eine angemessene Bedienung sicherzustellen und Anforderungen an Umfang und Qualität des ÖPNV sowie dessen Umweltqualität zu formulieren. Verkehrsmittelübergreifende Verkehrsangebote sind zu integrieren. Mit der Novellierung des PBefG stellt der Gesetzgeber die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen in den Vordergrund. Dazu soll bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden. Ziel des Nahverkehrsplans ist es, Aussagen über erforderliche Maßnahmen zu treffen und dies zeitlich zu terminieren. Falls dieses Ziel nicht erreicht werden kann, sind im Nahverkehrsplan die Einschränkungen präzise zu benennen und dies zu begründen. (§ 8 Abs. 3 PBefG)

Im Rahmen der Verordnung (EG) 1370/2007 sind eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die durch Ticketerlöse, Ausgleichszahlungen und sonstige Unternehmenserträgen finanziert werden, von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen zu unterscheiden. Diese werden zusätzlich zu den genannten Erträgen bezuschusst. Grundsätzlich ist der eigenwirtschaftliche Verkehr zu bevorzugen, wenn dieser die Anforderungen an eine angemessene Bedienung erfüllt. Gemeinwirtschaftliche Leistungen zur Erfüllung der im Nahverkehrsplan vorgegebenen Qualitäten sind nach Verordnung (EG) 1370/2007 zu behandeln. Bei einer entsprechenden Ausschreibung oder Vergabe kann auf die Inhalte des Nahverkehrsplans hingewiesen werden. (§§ 8 Abs. 4, 8a Abs. 1 PBefG)

### 2.1.3 Behindertengleichstellungsgesetz

Im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) werden die Begrifflichkeiten Menschen mit Behinderungen und Barrierefreiheit definiert. „Menschen mit Behinderungen sind nach BGG Menschen, die langfristige [mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate] körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können.“ (§3 BGG)

Der Begriff der Barrierefreiheit ist im Nahverkehr auf bauliche Anlagen (z. B. Haltestellen), Fahrzeuge, aber auch den Bereich Information anzuwenden. Diese sind so zu gestalten, dass die von Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“ Behinderungsbedingte Hilfsmittel sind dabei zulässig. (§ 4 BGG)

### 2.1.4 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind rechtliche Grundlagen der finanziellen Förderung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden geregelt. Die Finanzhilfen fließen dabei über die Länder. Die Förderungen beziehen sich dabei vorrangig auf Vorhaben des Schienenverkehrs. Gefördert werden können u. a. nach GVFG:

- Mit bis zu 75 % der jeweils zuwendungsfähigen Kosten der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der
  - Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
  - Seilbahnsysteme (nach Vorliegen der zu beachtenden Voraussetzungen nach dem Beihilferecht der Europäischen Union)

- Mit bis zu 90 % der jeweils zuwendungsfähigen Kosten die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken; Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe (nach Vorliegen der zu beachtenden Voraussetzungen nach dem Beihilferecht der Europäischen Union)

Die Bahnen sollten dabei überwiegend auf eigenem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten geführt werden, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen bzw. Fahrleitsysteme sicherstellen.

Bis zum Jahr 2030 werden zur Erreichung der Klimaziele auch der Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienenengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Bau und Ausbau von Umsteigeanlagen zum schienenengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in kommunaler Baulast mit bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten über das GVFG gefördert. Die Umsteigeanlagen müssen dabei über Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben verfügen.

Voraussetzung für eine Förderung ist u. a., dass das jeweilige Vorhaben in einem Nahverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist.

## 2.1.5 Bundesimmissionsschutzgesetz

Das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG) enthält Regelungen zur Beschaffenheit und zum Betrieb von Fahrzeugen, zum Bau und zu Änderungen von Straßen und Schienenwegen. Dort wird geregelt, dass Kraftfahrzeuge und Schienenanlagen Emissions-Grenzwerte nicht überschreiten, vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. (§38 Abs. 1 BImSchG) Im Sinne des BImSchG ist daher auch im Nahverkehrsplan zu definieren, welches Verkehrsmittel angepasst an die örtlichen Erfordernisse das emissionsärmste Angebot darstellt.

## 2.1.6 ÖPNV-Gesetz Hessen

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) konkretisiert die übergeordneten Regelungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Für den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr betrifft dies die Bedienungsformen Verbundbusverkehr (Alternativverkehr zur Schiene), regionaler Busverkehr sowie lokale Angebote von Straßenbahn, Oberleitungsbus, Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie alternative Bedienungsformen (Bürgerbus, Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi, Ruftaxi, Anrufbus und Fahrgemeinschaften, unabhängig eines möglichen Linienverkehrs).

Ziel des ÖPNVG ist es, den ÖPNV zur Bewältigung der Gesamtverkehrsnachfrage zu stärken. Dieser soll daher „vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient“ gestaltet werden. (§3 ÖPNVG)

Allgemeine Anforderung im Sinne des Gesetzes ist die ausreichende Verkehrsbedienung zur Herstellung der Daseinsfürsorge. Dabei ist die aktuelle und perspektivische Mobilitätsnachfrage zur

berücksichtigen. Das Land Hessen fordert hier weitergehend als Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

- eine regelmäßige Bedienung,
- möglichst kurze Reisezeiten sowie Sicherheit für Anschlüsse und Übergänge,
- Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit,
- aktuelle Fahrgastinformationen,
- ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem und
- ausreichende Kapazitäten.

Das ÖPNVG Hessen verweist auf die Verknüpfung der ÖPNV-Angebote und die gebotene Intermodalität mit anderen Verkehrssystemen. Ebenfalls zu beachten sind die Umweltverträglichkeit und die soziale Bedeutung.

Die in den Verkehrsverbünden (Aufgabenträgerorganisationen) entwickelten Verbundtarife sind von den Verkehrsunternehmen anzuwenden.

Entsprechend der Zielsetzung des Personenbeförderungsgesetzes zur Barrierefreiheit sind in Hessen Fahrzeuge, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationen so zu gestalten, dass „sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen“ (§4 Abs. 6 ÖPNVG)

Zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der ausreichenden Bedienung sind die Aufgabenträger und damit die Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatus-Städte. Dies beinhaltet vor allem die

- Entwicklung und Planung des Angebots,
- die Bestellung der Verkehre und die
- Übernahme der Aufgaben zur Erfüllung der oben beschriebenen allgemeinen Anforderungen.

Die Aufgabenträger entsprechen den zuständigen Behörden nach Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Das Gesetz enthält Regelungen zu den aufzustellenden Nahverkehrsplänen. Dabei wird unterschieden zwischen verbundweiten Nahverkehrsplänen (für den Schienenpersonennahverkehr, den Verbundbusverkehr und den regionalen Busverkehr) und lokalen Nahverkehrsplänen (für den übrigen Personennahverkehr). Auch hier sind die Aufgabenträger für Aufstellung und Verabschiedung zuständig. Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten:

- eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
- eine Bewertung der Feststellungen aus der Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose,
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes,
- ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
- Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Verkehrsinfrastruktur,

- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept. (§14 Abs. 4 ÖPNVG)

Die Nahverkehrspläne haben die Ziele der Raumordnung und die Grundsätze der sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen und müssen den Anforderungen an die Ziele und allgemeinen Anforderungen dieses Gesetzes und des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (§14 Abs. 3 ÖPNVG).

Die lokalen Nahverkehrspläne sind nach dem Gegenstromprinzip aus verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln, diese müssen wiederum die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne berücksichtigen (§14 Abs. 6 ÖPNVG).

Bei der Aufstellung sind das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium anzuhören sowie nach §8 Abs. 3 Satz 6 und § 14 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz als Beteiligte die vorhandenen Unternehmer einzubeziehen und - falls vorhanden – Behindertenbeauftragte, Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. (§14 Abs. 4 Nr. 7 ÖPNVG).

Die Nahverkehrspläne sollen in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht werden. Spätestens alle fünf Jahr ist über eine Neuaufstellung zu entscheiden.

## 2.2 Planerische Grundlagen

### 2.2.1 Planungen des Bundes

#### Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) von 2016 enthält Aus- und Neubauprojekte des Bundes an Straßen, Schienen und Wasserwegen. Die Universitätsstadt Gießen wird durch das Vorhaben Nr. 4 (Projektnummer 2-004-V03) tangiert. Dies betrifft das Zielnetz I des Korridors Mittelrhein und hier die Ausbaustrecke Köln/Hagen – Siegen – Hanau und ist Teil einer Umfahrung Gießens über die südliche Verbindungskurve im Bereich Frankfurter Straße/Brandweg/Schildberg.

#### Deutschlandtakt

Der Deutschlandtakt ist ein derzeit bedeutsames Projekt des Bundes und der Deutschen Bahn, eine fahrplanbasierte Infrastruktur durch die Entwicklung von Bahnhöfen zu Taktknoten und dem bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur zu schaffen. Der derzeit dritte Gutachterentwurf (Stand: 30.06.2020) für den Deutschlandtakt sieht die Universitätsstadt Gießen als einen Knoten zur vollen Stunde im deutschen Schienenverkehr. Dies bedeutet, dass hier zur vollen Stunde eine Umsteigemöglichkeit von und zu allen verkehrenden Linien ergibt. Dabei sieht der Entwurf zunächst eine zweistündlich verkehrende Fernverkehrslinie Berlin – Graz/Karlsruhe vor. Eine weitere neue Fernverkehrsleistung in der Relation Münster – Siegen – Frankfurt (Main) soll die Stadt nach derzeitigem Planungsstand umfahren und lediglich in Wetzlar und Bad Nauheim halten. Im Schienenpersonennahverkehr unterscheidet der Entwurf neben den Linien des Fernverkehrs zwischen Expresslinien (beschleunigter Regionalverkehr), Nahverkehrslinien und S-Bahnen. Letztere verkehren in und um Gießen nicht. Berücksichtigt wurde eine stündlich verkehrende Leistung auf der zu reaktivierenden Strecke nach Londorf, der Lumdatalbahn. Der Entwurf enthält die in Tabelle 1 dargestellten Verbindungen mit Halt in Bahnhof.

Tabelle 1: Geplante Linien im Raum Gießen im Rahmen des Deutschlandtaktes

| Produkt             | Bezeichnung    | Relation                                                                  | Takt                     |
|---------------------|----------------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Fernverkehr         | FV32           | Berlin – Graz/Karlsruhe                                                   | zweistündlich            |
| Express             | HeEx 3.1/3.2   | Frankfurt (Main) Hbf. – Kassel Hbf. / Dillenburg; Flügelung in Gießen Bf. | stündlich                |
|                     | E 30.1/30.2 HE | Frankfurt (Main) Hbf. – Treysa / Marburg                                  | stündlich                |
|                     | HeEx 4         | Frankfurt (Main) Hbf. – Siegen Hbf.                                       | zweistündlich            |
|                     | E 25 HE        | Gießen Bf. – Koblenz Hbf.                                                 | stündlich                |
| Nahverkehrs-<br>zug | N25.a HE       | Gießen Bf. – Kaisersesch                                                  | stündlich                |
|                     | N25.b HE       | Gießen Bf. – Limburg                                                      | stündlich<br>(nur HVZ)   |
|                     | N28 HE         | Frankfurt (Main) Hbf. – Gießen Hbf.                                       | stündlich                |
|                     | N28.b HE       | – Dillenburg                                                              | stündlich<br>(nur HVZ)   |
|                     | N28c. HE       | – Wetzlar                                                                 | stündlich<br>(nicht HVZ) |
|                     | N29 HE         | Frankfurt (Main) Hbf. – Treysa                                            | stündlich                |
|                     | N35.a HE       | Gießen Bf. – Fulda                                                        | stündlich                |
|                     | N35.b HE       | Gießen Bf. – Fulda                                                        | stündlich<br>(nur HVZ)   |
|                     | N36.a HE       | Gießen Bf. – Gelnhausen                                                   | stündlich                |
|                     | N36.b HE       | Gießen Bf. – Gelnhausen                                                   | stündlich<br>(nur HVZ)   |
|                     | N 99 HE        | Gießen Bf. – Londerf                                                      | stündlich                |

Quelle: BMVI 2020

## 2.2.2 Landesplanung

Auf Landesebene besteht das Programm Mobiles Hessen 2020, das Strategien zur Digitalisierung, zum Infrastrukturausbau, zur Nahmobilität sowie zu Innovationen und Verkehrssicherheit enthält.

Das Verkehrsministerium des Landes Hessen unterstützt Projekte im Bereich der Digitalisierung wie intermodale Informationsplattformen oder die Vernetzung privater Fahrten mit bestehenden Systemen. Entsprechende Pilotprojekte laufen derzeit im Nordhessischen Verkehrsverbund und im Odenwaldkreis.

Der Ausbau der Infrastruktur enthält im Bereich des ÖPNV Ausbauvorhaben im SPNV. Diese konzentrieren sich von Seiten der Landesplanung auf den Raum Frankfurt am Main. In und um Gießen ist derzeit kein Vorhaben geplant oder in Umsetzung.

## 2.2.3 Regionalplanung

### Regionalplan Mittelhessen

Der Regionalplan Mittelhessen wurde 2010 beschlossen und genehmigt. Die Universitätsstadt Gießen ist der Raumkategorie ‚Verdichtungsraum‘ zugeordnet, die umliegenden Kommunen im Kernraum Mittelhessen zum Teil ebenso. Den ÖPNV betreffend gilt für den Verdichtungsraum, dass „der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) optimiert und der Linienausbau auf die siedlungsstrukturelle Gesamtentwicklung abgestimmt werden“ (Regierungspräsidium Gießen 2011: S. 27). Dabei geht der Regionalplan auf die Zusammenhänge zwischen den für Gießen relevanten zwei Raumkategorien ein und betont die Bedeutung des Berufs- und Schülerverkehrs. „Zur Sicherung der Auslastung des ÖPNV ist es erforderlich, Siedlungs- und Gewerbeentwicklung im Bereich der Verbindungsachsen [...], insbesondere an vorhandenen oder geplanten Haltepunkten des schieneengebundenen ÖPNV, zu konzentrieren (Regierungspräsidium Gießen 2011: S. 30). Die Bauleitplanung soll somit die Anbindung an das ÖPNV-Netz berücksichtigen.

Der Regionalplan enthält verschiedene Grundsätze, die den ÖPNV und Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln betreffen. Für Gießen als Oberzentrum gilt:

- Mindestbedienung des ÖPNV in allen Räumen (ab 200 Einwohner).
- Mindestens drei Fahrtenpaare pro Werktag mit dem ÖPNV von den zentralen Ortsteilen der Grund- und Mittelzentren zum Oberzentrum und zurück.
- Zweckmäßige, funktionale Aufgabenteilung und Zusammenarbeit zwischen regionalen und lokalen Netzen sichern. Das Regionalnetz wird vorrangig durch die Bahnstrecken gebildet und ergänzt durch regionale Buslinien.
- Berücksichtigung der Anforderungen des Freizeit- und Einkaufsverkehrs sowie von verschiedenen Personengruppen und deren Mobilitätsbedürfnissen durch innovative, flexible Bedienungsformen (z. B. Anrufbusse, Ruftaxis, Nachbarschafts- und Dorfautos, Bürgerbusse) zur Vernetzung nicht zentraler Ortsteile untereinander.
- Gestaltung des ÖPNV durch das Prinzip des integralen Taktfahrplans (HESSEN-Takt). Taktfolge und Betriebszeiten in Abhängigkeit von strukturräumlichen Gegebenheiten und

erwarteter Nachfrage. Angestrebt werden sollte ein Stundentakt als Grundangebot.

- Vorrang des Schienenpersonenverkehrs vor straßengebundenen Angeboten bei besserer Gesamtbilanz als Alternativen (bei Erschließungsradien von 1.200 m bei Bahnhalt punkten und 300 m für Busangebote).
- Dort, wo die Schiene den Raum nicht oder nur teilweise erschließt, soll der ÖPNV durch den Ausbau des Busnetzes und durch Integration anderer Mobilitätsanbieter verbessert werden. Dies bedarf einer kundenorientierten Abstimmung der Angebote.
- Ausbau des ÖPNV als umweltverträglichere Alternative in Räumen, wo Überlastungen des Straßennetzes durch den MIV bestehen oder zu erwarten sind.
- Verkehrsflächenbewirtschaftung in Siedlungsgebieten zugunsten des ÖPNV, wenn erforderlich.
- Ausrichtung des Busliniennetzes auf die Haltepunkte des Bahnnetzes als Zubringer zum Nah-, Regional- und Fernverkehr. Sicherstellung eines möglichst geringen Umsteigeaufwands zwischen Bus und Bahn durch bauliche Voraussetzungen und Fahrplankoordination.
- Förderung und Ausbau von Park-and-Ride(P+R)- und Carsharing-Angeboten an Stationen des Schienenverkehrs, vor allem dort, wo eine Erschließung der Fläche durch den ÖPNV nicht hinreichend möglich ist.
- Förderung von Parkplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen bzw. sonstigen Fernverkehrsstraßen zur Ermöglichung der Bildung von Fahrgemeinschaften. Dabei sollte es nicht zu einer Konkurrenzbildung gegenüber Angeboten des ÖPNV kommen.
- Einrichtung von Bike-and-Ride(B+R)-Einrichtungen an sämtlichen Schienenhaltepunkten; an größeren Bahnhöfen Radstationen mit Verleih- und Reparaturangeboten. Vorhaltung von sicheren und überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestellen. Gewährleistung der Fahrradmitnahme im ÖPNV.
- Einrichtung neuer Haltepunkte im Schienennetz<sup>1</sup> sollen im Rahmen der Nahverkehrspläne regelmäßig auf Grundlage der Fahrgastpotenziale, der notwendigen Kosten und der Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu einem Busangebot überprüft werden. Stärkung der Nachfrage an schwach frequentierten Haltepunkten durch geeignete Maßnahmen.

Neben diversen Maßnahmen, welche die Bahnstrecken von und nach Gießen betreffen, sei hier die raumplanerische Sicherung der nur in Gießen und vom Güterverkehr genutzten Strecke Gießen - Gießen Europaviertel zu nennen.

### Gutachten zu möglichen SPNV-Haltepunkten

Im Auftrag des Regierungspräsidiums Gießen wurde im Dezember 2020 ein Gutachten zu möglichen Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs in Mittelhessen veröffentlicht. In Gießen sind folgende potenzielle Bahnstationen untersucht und mit Schulnoten bewertet worden:

---

<sup>1</sup> Für Gießen sind derzeit keine zusätzlichen Haltepunkte im Regionalplan enthalten.

- Gießen Ulner Dreieck (Aulweg)
- Gießen-Rodtbergstraße/Wißmarer Weg
- Gießen Alter Flughafen
- Gießen Marshall-Siedlung/Grünberger Straße
- Gießen-Rödgen
- Gießen Kleinlinden

„Für Haltepunkte mit sehr guten und guten Noten wurde in diesem Gutachten die Umsetzbarkeit eines möglichen Halts bestätigt. Es ist zu erwarten, dass nachfolgende Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu einem positiven Ergebnis kommen. [...] Für Haltepunkte, die befriedigend und ausreichend bewertet wurden, bedarf es einer deutlich detaillierteren Betrachtung, beispielsweise der Nachfrage, der Wirkung des Haltepunkts oder der fahrplanerischen Entwicklung im Rahmen des D-Taktes“ (Regierungspräsidium Gießen 2020: 58f.).

Die Haltepunkte Kleinlinden und Aulweg konnten mit der Note 2 am besten abschließen und weisen das höchste Potenzial auf. Rödgen und Alter Flughafen wurden mit der Note 3 bewertet. Die potenziellen Bahnstationen Rodtbergstr./Wißmarer Weg und Marschall-Siedlung/Grünberger Straße erhielten die Note 4. Das Gutachten schlägt vor, Haltepunkte im Umfeld von Gießen im Zusammenhang mit den Überlegungen für eine S-Bahn weiter zu untersuchen. (Regierungspräsidium Gießen 48f.)

## 2.2.4 Nahverkehrsplanungen

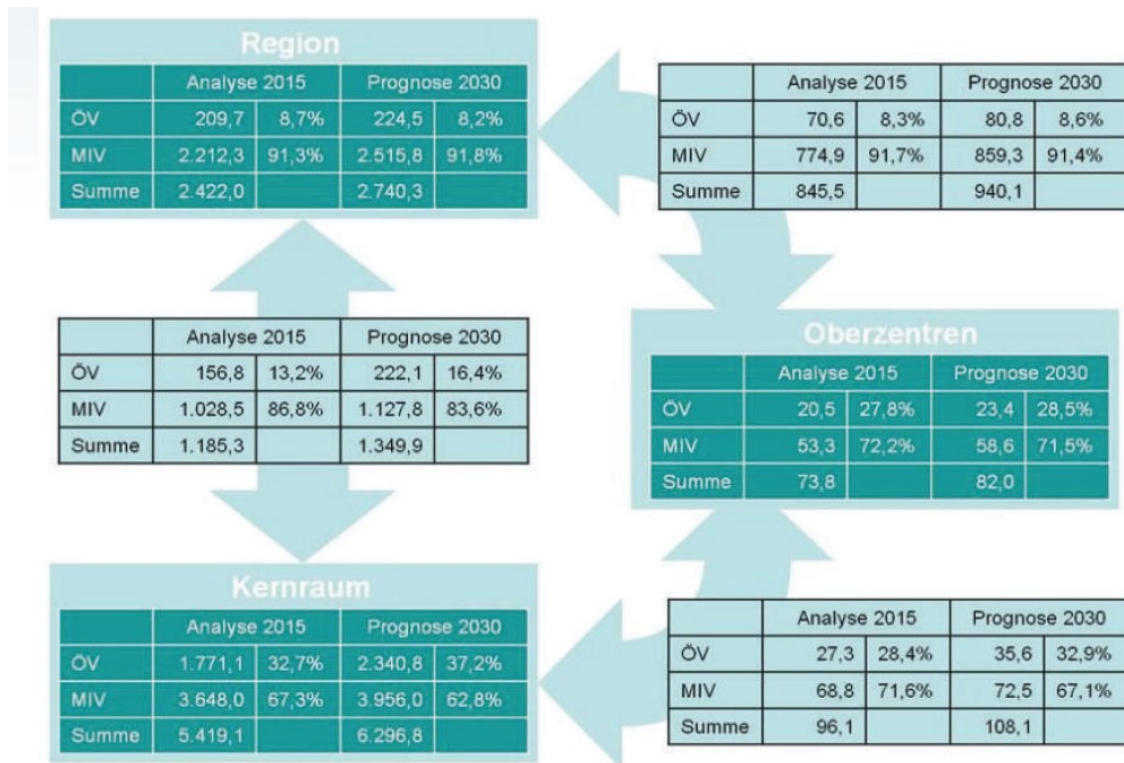
### Rhein-Main-Verkehrsverbund

Die verbundweite 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Region Frankfurt Rhein-Main des RMV gilt für die Jahre 2020-2030 und enthält Aussagen zur Weiterentwicklung des regionalen ÖPNV auf Schienen und Straßen. Dazu enthält der Plan Aussagen zu verschiedenen Handlungsfeldern wie Tarif, Qualität, Emissionsreduktion oder Verbundgrenzen.

Grundlage für die Entwicklung des Verkehrs sind die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung der Städte und Landkreise im RMV-Gebiet für den Zeitraum 2017 bis 2035. Hiernach werden für die Universitätsstadt Gießen und den die Stadt umgebenden Landkreis Gießen eine Steigerung von bis zu 5 % angenommen.

Der NVP des RMV legt verschiedene räumliche Kategorien fest. Gießen ist dabei der Kategorie *Region* (bzw. Oberzentrum) zugeordnet, die Achse Frankfurt - Gießen – Marburg - Dillenburg hat den Status *Verbindung Kernraum – Region* inne, alle anderen auf Gießen zulaufenden SPNV-Verbindungen sind *regionale Achsen*. Die Anteile des ÖPNV bzw. des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus dem Jahr 2015 und als Prognose für das Jahr 2030 für die verschiedenen Raumtypen und Verbindungen zwischen diesen sind Abbildung 1 zu entnehmen.

Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und im MIV bis 2030 im RMV (Angabe in 1.000 Personenfahrten je Werktag).



Quelle: RMV 2020: S. 189

Analysiert wurden Reisezeitverhältnisse vom MIV zum ÖPNV auf beispielhaften Verbindungen. Für die Universitätsstadt Gießen erfolgte dies auf folgenden Relationen:

- Gießen - Lollar und Gießen - Langgöns: Reisezeit ÖPNV deutlich besser als die des MIV
- Gießen - Flensungen, Gießen - Grünberg, Gießen - Lich und Gießen - Hungen: Reisezeit ÖPNV besser als die des MIV

Für den Infrastrukturausbau der Bahn listet der RMV den Ausbau der Regionalbahnlinie (RB) 46 sowie nahe Gießen die Reaktivierung der Bahnstrecke Lollar – Londorf auf, die von einer in Gießen startenden Linie bedient werden soll. Ansonsten konzentrieren sich die SPNV-Infrastrukturvorhaben auf den Raum Frankfurt.

Das Angebotskonzept sieht die Schaffung des HessenExpress (HE) vor. Dies soll als beschleunigtes RegionalExpress(RE)-Netz vermarktet werden. Die Universitätsstadt Gießen soll durch die Linie HE 3 (Kassel – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt, entwickelt aus RE 30) und HE 4 (Siegen – Wetzlar – Gießen – Friedberg – Frankfurt, entwickelt aus RE 99) an dieses Netz angeschlossen werden. Eine stündlich verkehrende RB 37 soll zwischen Gießen und Frankfurt alle Regionalverkehrshalte bedienen. Nördlich als auch südlich von Gießen erhalten Fahrgäste damit ganzjährig einen Stundentakt von und nach Frankfurt (Main). Der Bahnhof Gießen ist im Zielzustand 2030 des Integralen Taktfahrplans als Vollknoten mit Richtungsanschlüssen zu den Minuten 00, 15, 30 und 45 vorgesehen.

Der HE 4 wird eventuell durch die geplante Intercity-Linie (IC) 34 umgesetzt, die Gießen nach bisheriger Planung nicht anfahren würde. Diese im Deutschlandtakt vorgesehene IC-Linie aus NRW soll für Gießen durch einen Zu- und Abbringerverkehr nach Wetzlar als RE 44 angebunden werden. Tabelle 2 listet die Bedienungsstandards des RMV bezogen auf die für Gießen relevanten Raumtypen auf.

Tabelle 2: Bedienungsstandards des RMV für regionale Linienverkehre

| Raumtyp                                                 | Verbindung Kernraum – Region                                                                                                                                                                | Region/regionale Achsen                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Produktkategorie                                        | HE als regionale Expressverbindung,<br>RB als regionale Verbindung                                                                                                                          | RE als regionale Expressverbindung,<br>RB als regionale Verbindung                                                                                                                                            |
| Fahrtenhäufigkeit und Grundtakt                         | 60 HE und RB<br>18 Fahrten pro Tag (HE und RB)^<br>Hauptverkehrszeit (HVZ) (Mo-Fr):<br>bedarfsgerechte Verdichtung<br>Schwachverkehrszeit (SVZ) (auch<br>Sa/So): bedarfsgerechte Ausdünnung | 120 RE, 60/120 RB,<br>14 Fahrten (RE), 16 (RB) pro Tag<br>HVZ: (Mo-Fr): bedarfsgerechte<br>Verdichtung<br>SVZ (auch Sa/So): bedarfsgerechte<br>Ausdünnung                                                     |
| Betriebszeit<br>Betriebstage: täglich                   | HVZ: 5-10 Uhr und 13-20 Uhr (HE)<br>5-9 Uhr und 13-20 Uhr (RB)<br>SVZ (täglich abends und sonntags<br>morgen): nur für Kernraum definiert<br>SVZ (Nachtverkehr): 0-4 Uhr (RB)               | HVZ: 6-9 Uhr und 15-19 Uhr<br>(RE) 6-9 Uhr und 15-19 Uhr so-<br>wie Schülerverkehr (RB)<br>SVZ (täglich abends und sonntags<br>morgen): nur für Kernraum<br>definiert<br>SVZ (Nachtverkehr): 22-1 Uhr<br>(RB) |
| Angestrebte mind.<br>Durchschnitts-ge-<br>schwindigkeit | 75 km/h (HE)<br>60 km/h (RB)                                                                                                                                                                | 60 km/h (RE)<br>50 km/h (RB)                                                                                                                                                                                  |
| Platzangebot                                            | Sitzplatzverfügbarkeit 100 % (Normalverkehrszeit (NVZ) und SVZ)<br>65 % Besetzungsgrad bezogen auf Sitzplätze 2. Klasse und Stehplätze<br>bis zu 15 min. Fahrzeit (HVZ)                     |                                                                                                                                                                                                               |

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von RMV 2020: S. 102

Als Vision werden als Bedienungsstandard für das Produkt RB ein 30-Minuten-Takt und für RE ein 60-Minuten-Takt vorgesehen.

Lediglich auf der Linie RB 46 wird der Standard der Reisezeiten um bis zu 5 km/h unterschritten, alle anderen SPNV-Achsen halten die vom RMV gesetzten Standards ein.

Ebenfalls enthalten ist eine Analyse zu den Bahnsteigen im RMV-Gebiet. Kern der Untersuchung ist die Planung und Priorisierung der Barrierefreiheit, aber auch der Ausbaubedarf hinsichtlich der Bahnsteiglänge wird dargestellt. Auszubauen sind danach die Gießener Haltepunkte Licher Straße (Bahnsteighöhe), Erdkauter Weg (Zuwegung und Bahnsteighöhe) sowie die für Petersweier relevante Station Watzenborn-Steinberg (Zuwegung und Bahnsteighöhe). Der Ausbau aller drei Bahnstationen wird empfohlen. Mit Dringlichkeit empfohlen wird der Ausbau der Station Oswaldsgarten. Hier handelt es sich um eine Bahnsteigverlängerung auf 245 m. Am Gießener Bahnhof sind derzeit keine Maßnahmen erforderlich. Die Angaben zu den Gießener Bahnstationen sind im Anhang zu finden.

Im Rahmen der Fortschreibung werden verschiedene potenzielle Haltepunkte im SPNV-Netz aufgeführt. Nachrichtlich enthalten aus dem Gießener Nahverkehrsplan 2014 sind die Haltepunkte Rodtbergstr./Wißmarer Weg (RB 41), Ulner Dreieck (Aulweg), Am Alten Flugplatz und Rödgen (RB 45) sowie Marshall-Siedlung/Grünberger Straße.

Über das Anhörungsverfahren konnte die Universitätsstadt Gießen Stellung zum RMV-NVP nehmen. Die Anregungen und die Abwägung des RMV sind im Kapitel 7.2 des Anhangs zu finden.

### **Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)**

Der ZOV hat seinen Nahverkehrsplan im Jahr 2020 fortgeschrieben und behandelt die Teilräume Kreis Gießen (ohne Universitätsstadt Gießen), Vogelsbergkreis sowie den Raum Wetterau. Die Gemeinden des ZOV-Gebiets wurden zur Ermittlung der Bedienungsqualität in Kategorien eingeteilt. Alle die Universitätsstadt Gießen umgebenden Gemeinden des ZOV-Gebiets gehören der Kategorie 2 an, daher beziehen sich alle folgenden Aussagen auf diese. An den ÖPNV stellt der NVP des ZOV folgende Anforderungen:

- Erschließungsqualität: 600 m um Stationen des SPNV (RE, RB), 400 m um Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV
- Bedienungsqualität (Mo-Fr)
  - Bedienungszeitraum: 6:00-21:00 Uhr; zudem wurden letzte Fahrtmöglichkeiten u. a. vom Bahnhof Gießen in das ZOV-Gebiet untersucht, dabei wurden Spätverbindungen mit letzter Fahrtmöglichkeit nach 22 Uhr als positiv, vor 18 Uhr als kritisch eingestuft.
  - Bedienungshäufigkeit: 60-Min.-Takt (18 Fahrtenpaare)
- Verbindungsqualität:
  - Reisezeit: Analyse der Reisezeitverhältnisse zwischen ÖPNV und MIV von allen Gemeinden des ZOV-Gebiets nach Gießen Bahnhof und Berliner Platz. Einteilung in drei Kategorien: Dabei entspricht eine 'qualitativ hochwertige' Verbindung einem Reisezeitverhältnis von 1,5 und weniger, mehr als 2,0 weist auf einen nicht konkurrenzfähigen ÖPNV hin (entspricht den Vorgaben der FGSV).
  - Umsteigehäufigkeit: keine Anforderungen
  - Zudem wurde ein Kostenvergleich zwischen ÖPNV und MIV auf Relationen

zwischen Universitätsstadt Gießen und Gemeinden des ZOV durchgeführt und ein entsprechender Faktor gebildet.

Der NVP enthält folgende, Gießen betreffende Prüfaufträge:

- Expressbus Laubach Gießen, ggf. Prüfung einzelner, beschleunigter Fahrten
- Linie 372: Ausweitung Betriebszeitraum, Optimierung paralleler Bedienung
- Linie 375: Ausweitung Betriebszeitraum, Optimierung paralleler Bedienung
- Linie 377: Ausweitung Betriebszeitraum
- Linien 378/379: Teilumwandlung in flexible Bedienungsformen

Die Universitätsstadt Gießen hat im Rahmen der formellen Beteiligung eine Stellungnahme abgegeben. Eine Auswahl der Anregungen und Ergebnisse der Abwägung seitens des ZOV sind unter 0 im Anhang dargestellt. Der Expressbus Laubach – Gießen fährt seit 2020 als Pilotprojekt im Stundentakt zunächst bis Dezember 2021. Nach Auswertung der Fahrgastzahlen soll über eine Einrichtung als dauerhafte regionale Schnellbuslinie entschieden werden. Hierzu will der Landkreis Gießen in konkrete Verhandlungen mit dem RMV treten (vgl. Landkreis Gießen 2021).

### Stadt Wetzlar

Der Nahverkehrsplan der Stadt Wetzlar wird aktuell fortgeschrieben und soll 2022 erscheinen. Die hier aufgezeigten Anforderungen beziehen sich auf die aktuell gültige 2. Fortschreibung aus dem Jahr 2014.

- Erschließungsqualität: 1.000 m um Stationen des SPNV (RE, RB), 300 m um Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Kernbereich, 400 m in Randbereichen
- Bedienungsqualität (Mo-Fr)
  - Bedienungszeitraum: 5:00-0:00 Uhr (Hauptachsen)
  - Bedienungshäufigkeit: 15-120 min. Takt, abhängig von Nutzungsdichte und Verkehrszeit
- Verbindungsqualität:
  - Reisezeit: Beurteilung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV anhand der Vorgaben der FGSV (Faktor < 1,5 = sehr gute bis gute Qualität, >2,0 ausreichende bis unzureichende Qualität)
  - Umsteigehäufigkeit: 0 Umstiege = gut, 1 Umstieg = zufriedenstellend, 2 Umstiege = mäßig, >2 Umstiege = schlecht

Umgesetzt wurde aus dem NVP die veränderte Führung der Linie 11 über Wetzlar-Dutenhofen, dafür wurde die Bedienung von Gießen-Lützellinden und -Allendorf eingestellt, um die Maßnahme fahrzeugneutral durchführen zu können.

### Lahn-Dill-Kreis

Im Lahn-Dill-Kreis liegen u. a. westlich an Gießen und Heuchelheim angrenzend die Gemeinde Lahnau und das Oberzentrum Wetzlar, zu dem gemäß dem Regionalplan Mittelhessen 2010 eine Regionalachse besteht. Wesentlich für diese Achse ist das SPNV-Angebot der Linien RE 25 und RB 45 sowie die Buslinie GI-24. Am 22.02.2021 wurde der aktuell geltende Nahverkehrsplan des Lahn-Dill-Kreises durch den dortigen Kreistag beschlossen. Für den Nahverkehr werden folgende Qualitätsvorgaben gesetzt:

- Erschließungsqualität: 1.000 m um Stationen des SPNV (RE, RB), 500 m um Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV
- Bedienungsqualität (Mo-Fr)
  - Bedienungszeitraum: 6:00-22:59 Uhr
  - Bedienungshäufigkeit: 60 min. Takt
- Verbindungsqualität (Mo-So):
  - Reisezeit: max. Fahrzeit 30 min. zwischen Stadt-/Ortsteil und Grundzentrum derselben Stadt, max. 45 min. Fahrzeit zwischen Grundzentren und Mittelzentrum sowie Mittelzentren und Oberzentren
  - Umsteigehäufigkeit: Direktverbindung zwischen Stadt-/Ortsteil und Grundzentrum derselben Stadt, max. ein Umstieg zwischen Grundzentren und Mittelzentrum sowie Mittelzentren und Oberzentren

Ausgehend von diesen Anforderungen enthält der Plan zu prüfende Maßnahmen. Als potenzielle landkreisübergreifende Expressbuslinie wurde im Rahmen des verbundweiten Nahverkehrsplans des RMV die Relation Gladenbach – Bischoffen – Hohenahr/Biebertal – Gießen zur Prüfung gemeldet. Zur Erfüllung der gesetzten Qualitätsvorgaben sind folgende Maßnahmen enthalten:

- Linie 310 – zwei zusätzliche Fahrtenpaare Mo-Fr ab 21 Uhr, an Freitagen ca. 24 Uhr, eine Abbringerfahrt von den Zügen aus Frankfurt vom Bahnhof Gießen als Rufbus. Zwei zusätzliche Fahrtenpaare samstags nach 19 Uhr, ca. 24 Uhr, eine Abbringerfahrt von den Zügen aus Frankfurt vom Bahnhof Gießen als Rufbus. Neues Rufbus-Angebot an Sonn- und Feiertagen (4 Fahrtenpaare)

Bei der Ausschreibung von Linienverkehren sollen folgende Angebotsausweitungen auf bestehenden Linien geprüft werden:

- Linie GI-24: Prüfung von Taktausweitungen und zusätzliche Schnellverbindungen
- Linie 310: Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes zur Hauptverkehrszeit auf dem Linienabschnitt Rechtenbach – Hüttenberg – Gießen
- Zusätzliche Spätfahrten, insbesondere im Einzugsbereich der Städte Gießen und Wetzlar bei Kostenbeteiligung der betreffenden Kommunen

Hohe Bedeutung hat die Linie GI-24 als Angebot aus dem Landkreis in die Universitätsstadt Gießen. „Da sie bisher bei keinem der beteiligten Aufgabenträger in ein Linienbündel integriert war, erfolgte die Ausschreibung als Einzellinie und wird nach einem entsprechenden Antrag von einem

Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben. Aufgrund der Bedeutung dieser Linie im durchgängig besiedelten Gebiet zwischen Gießen und Wetzlar ist eine Integration dieser Linie in ein Linienbündel mit dem Ziel der Angebotsverbesserung und Kapazitätsausweitung anzustreben. Im Zusammenhang mit einer Ausschreibung wird eine Einbindung in das Linienbündel 'LDK-Hohe-nahr' empfohlen [...]. Alternativ besteht die Möglichkeit der Neubildung eines separaten, ausschließlich die Linie 24 umfassenden Linienbündels" (NVP Lahn-Dill-Kreis S.170).

## 2.2.5 Planungen der Universitätsstadt Gießen

### Nahverkehrsplan 2014

Der NVP 2014 wurde im Februar 2015 beschlossen. Er war als gemeinsame Fortschreibung der Nahverkehrspläne der Universitätsstadt Gießen und des ZOV ausgeschrieben und erarbeitet worden.

Folgende Anforderungen wurden durch den NVP 2014 an den Gießener Nahverkehr gestellt:

- Grundlegende Anforderungen:
  - Festes Linienband ohne Abweichungen auf den Buslinien
  - Identische Wegstrecke für beide Fahrtrichtungen
  - Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Liniennetzes nach diesen beiden Prinzipien und anhand der räumlichen Situation, Nachfrage und Wirtschaftlichkeit des Betriebs
  - Einbindung des Regionalverkehrs in das Gesamtnetz
- Erschließungsqualität: 600 m um Stationen des SPNV (RE, RB), um Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV 400 m im Bereich der Kernstadt und der Stadtteile, 200 m in der Innenstadt

- Bedienungsqualität
  - Bedienungszeitraum:

Tabelle 3: Anforderungen an den Bedienungszeitraum im NVP Gießen 2014

| Verkehrszeit                   | Mo-Fr                                               | Sa                                | So            |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------|
| Hauptverkehrszeit (HVZ)        | 5:00-8:00 Uhr<br>11:30-14:00 Uhr<br>16:00-19:00 Uhr | /                                 | /             |
| Nebenverkehrszeit <sup>2</sup> | 8:00-11:30 Uhr<br>14:00-16:00 Uhr                   | 10:00-18:00 Uhr                   | /             |
| Schwachverkehrszeit (SVZ)      | 19:00-24:00 Uhr                                     | 5:00-10:00 Uhr<br>18:00-24:00 Uhr | ganztags      |
| Nachtbetrieb                   | /                                                   | 0:00-5:00 Uhr                     | 0:00-5:00 Uhr |

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Universitätsstadt Gießen 2015: S. 54

- Bedienungshäufigkeit (bezogen auf Strecken, nicht Linien):

Tabelle 4: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im NVP Gießen 2014

| Relation      | Hauptverkehrszeit    | Nebenverkehrszeit    | Schwachverkehrszeit  |
|---------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Hauptrelation | 4 Fahrten pro Stunde | 4 Fahrten pro Stunde | 2 Fahrten pro Stunde |
| Nebenrelation | 2 Fahrten pro Stunde | 2 Fahrten pro Stunde | 1 Fahrt pro Stunde   |

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Universitätsstadt Gießen 2015: S. 56

- Verbindungsqualität:
  - Reisezeit: max. Fahrzeit 30 min. zu den zentralen innerstädtischen Zielen aus den Stadtteilen.
  - Umsteigehäufigkeit: Alle Fahrtziele innerhalb der Stadt sollen mit max. einem Umstieg erreichbar sein.
  - Umsteigewartezeit an Umsteigepunkten: bis 15 Minuten gut, bis 30 Minuten akzeptabel. Als zentrale Verknüpfungspunkte wurden der Marktplatz, der Berliner Platz sowie die vier SPNV-Stationen definiert.

<sup>2</sup> Innerhalb dieses NVP wird der Begriff *Normalverkehrszeit* verwendet und mit NVZ abgekürzt.

## Green City-Masterplan

Im Jahr 2018 erschien der Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität für die Universitätsstadt Gießen. Anlass waren die anhaltend schlechten Luftschadstoffwerte, so lag im Jahr 2016 der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid 11,1 % über dem Grenzwert. Verursacher ist dabei zu 70 % der motorisierte Verkehr. Enthalten sind diverse Maßnahmen für die Gießener Mobilität. Diverse Arbeitspakete betreffen den ÖPNV, die entsprechenden Arbeitspakete (AP) sind unten aufgeführt.

AP 1 Aufbau einer Mobilitäts-App und Mobilitäts-Internetseite

AP 4 Angebotsverbesserungen im Stadtbusverkehr

- Verlängerung der Linie 7 in den Bereich des zukünftigen Wohngebiets Motorpool-Gelände
- Verkürzter Laufweg und verkürzte Fahrzeit der Linie 10 unter Wahrung von deren Funktion (Verlegung der Endhaltestelle auf die Westseite des Bahnhofs)
- Neue und direktere Linienführungen der Linien 3, 12 und 13 und neue Linie 14
- Einführung der Linie 15 zur Ergänzung der Linie 5
- Neue Linie 17 zur Abfederung bestehender Engpässe und Befriedigung der aus Konversion entstehenden Nachfrage
- Neue Schnellbuslinie 18 zur Beseitigung bestehender Engpässe und Schaffung einer direkten Verbindung für eine nachgefragte Relation
- Neue Führung der Linie 801 (bei Umsetzung der neuen Führung Linie 12)

AP 5 Ersatz von Diesel- durch Erdgasbusse

AP 7 Ausbau und Verknüpfung an zentralen Bushaltestellen

AP 9 Busbeschleunigung und Optimierung Verkehrsfluss

AP 10 Ausstattung Busse mit digitalen Fahrgastzählanlagen

AP 11 Ausbau digitales Fahrgastinformationssystem an Haltestellen

Die entsprechenden Arbeitspakete und vorgeschlagenen Maßnahmen werden als Prüfaufträge in den NVP übernommen und entsprechend in der Netzkonzeption berücksichtigt.

Im Jahr 2019 erfolgte eine Zwischenbewertung der Maßnahmen durch die SWG. Keine Veränderung zu den Angaben im Masterplan ergab sich zu den Maßnahmen der Linien 10; 3, 12 und 13 in Verbindung mit einer Linie 14 und der Linie 18.

Zwischenzeitlich ergaben sich neue Vorschläge für die Linie 7, die nicht nur bis ins Motorpool-Gelände, sondern auch darüber hinaus verlängert werden sollte (Studentenwohnheim Grünberger Straße). Eine Verlängerung der Linie 7 über den im Masterplan beschriebenen Umfang wird seitens der SWG kritisch gesehen, da sich die daraus resultierende Fahrzeit negativ auf einen effizienten Fahrzeugeinsatz auswirken würde. Eine verbesserte Anbindung des Studentenwohnheims Grünberger Straße sollte aufgrund der erheblich längeren Fahrzeit der Linie 7 im Vergleich zu den Linien 1 und 17 anderweitig erfolgen.

Für die Linien 5 und 15 war zunächst ein gemeinsamer 10-Minuten-Takt bis Röderring vorgesehen. Diese Taktverdichtung wurde mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung im Mai 2018 zurückgestellt. Die Linie 5 behielt ihren 15-Minuten-Takt, die Linie 15 wurde mit einem 30-Minuten-Takt umgesetzt. Von Seiten der SWG sollte das ursprüngliche Bedienungsangebot umgesetzt werden, da sich erst dann die anvisierte Attraktivitätssteigerung ergibt.

Am 09.12.2018 wurde die Maßnahme Linie 17 zwischen Gießen Bahnhof und Sophie-Scholl-Schule umgesetzt. Am 14.12.2019 folgte die Verlängerung zur Haltestelle Lufthansastraße. Eine vollständige Realisierung der Maßnahme bis Führung zur Haupteinfahrt des entstehenden Logistikzentrums kann erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

In ihrer Zwischenbewertung machen die SWG deutlich, dass eine Vielzahl der Maßnahmen (Linie 7, 14, Neukonzeption Linien 3, 12, 13 sowie 10-Minuten-Takt Linien 5/15) mit Umsetzung des AP 9 (Busbeschleunigung) gemeinsam betrachtet werden sollten und als zwingende Voraussetzung zur Umsetzung der Angebotsausweitungen gesehen werden. Eine effektive Busbeschleunigung hat dabei erhebliche Bedeutung für eine effektive Umlaufplanung und wirkt sich positiv auf die Fahrplanstabilität aus.

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen hat am 22.06.2021 im Ausschuss für Planen, Bauen, Umwelt und Verkehr den Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Gießener Linke zur Einführung einer Expressbusverbindung Bahnhof – Berliner Platz – Philosophikum einstimmig beschlossen. Diese Verbindung, die der oben beschriebenen Maßnahme Linie 18 entspricht, soll zum Wintersemester 2021/2022 in Betrieb gehen, mindestens stündlich verkehren und auf die Vorlesungszeiten der Justus-Liebig-Universität sowie der Zugverbindungen auf der Main-Weser- und Lahntalbahn angepasst sein.

### Klimaneutralität 2035

Im September 2020 veröffentlichte die Universitätsstadt Gießen Analysen und Szenarien zur Entwicklung einer klimaneutralen Stadt mit dem Titel Klimaneutrales Gießen 2035. Zunächst werden hierzu die Vor- und Nachteile Gießens in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen genannt. Der ÖPNV wird hier bereits als engmaschig ausgebaut und ökologisch (Betrieb der Busflotte mit Biogas) beschrieben. Auch die Attraktivität des Bahnhofs wird als Vorteil gesehen. Nachteilig wirken sich fehlende Bushaltestellen und eine verbesserungswürdige überregionale ÖPNV-Anbindung aus. Insgesamt ergeben sich folgende Maßnahmen:

Tabelle 5: Maßnahmen der Stadt Gießen im Bereich Mobilität (Klimaneutralität 2035)

| Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                           | Umsetzung                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Ersatz von Diesel- durch Erdgasbusse                                                                                                                                                                                                               | In Umsetzung<br>2019-2023 bzw.<br>2030         |
| Neubau von Bushaltestellen zur Erweiterung des Liniennetzes (Burgenring, Stolzenmorgen und Lufthansastraße)                                                                                                                                        | Umgesetzt<br>2006-2019                         |
| Prüfung Machbarkeit neuer Bushaltestellen<br>(Alter Flughafen/Rödgen, Gießen-Nord (Main-Weser-Bahn), Ulner Dreieck (Vogelsberg- und Lahn-Kinzig-Bahn)<br>und partieller zweigleisiger Ausbau des Schienennetzes (Vogelsberg- und Lahn-Kinzig-Bahn) | Beschlossen, Vorhaben sind beim RMV angemeldet |
| Aufbau eines Dynamischen Fahrgastinformationssystems an Bushaltestellen (Bahnhofsvorplatz, Berliner Platz, Behördenzentrum, Stadttheater, Marktplatz, Oswaldsgarten und Philosophikum)                                                             | In Umsetzung                                   |
| Ausstattung der Busse mit digitalen Fahrgastzählanlagen (25 Fahrzeuge)                                                                                                                                                                             | In Umsetzung seit 1998<br>2018-2022            |
| Verbesserung der Fahrgastinformation durch eine direkte Kommunikation zwischen ortsfester DFI und den Fahrzeugen                                                                                                                                   | In Umsetzung                                   |
| Einführung des RMV-Jobtickets für die Stadtverwaltung                                                                                                                                                                                              | 2019                                           |
| Begrünung von Bushaltestellendächern                                                                                                                                                                                                               | Beschlossen, Umsetzung folgt                   |
| Möglichkeiten zur Mobilitätsentwicklung innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung ausloten und Betreuung des Fahrgastbeirates                                                                                                                    | Umgesetzt 2019                                 |
| Potenzialstudie zu neuen Bushaltestellen im Stadtgebiet Gießens mit Fokus auf die Machbarkeit und Förderfähigkeit.                                                                                                                                 | Erstellung 2021                                |

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Universitätsstadt Gießen 2020: S. 100 ff.

## 3 Bestandsanalyse

### 3.1 Raumstrukturanalyse

#### 3.1.1 Stadtstruktur und räumliche Verflechtungen

Die Universitätsstadt Gießen ist Kreisstadt im gleichnamigen Landkreis Gießen in Mittelhessen mit knapp 88.600 Einwohner\*innen. Die Stadt ist Verwaltungsstandort des gleichnamigen Regierungsbezirks sowie des Landkreises Gießen und als kreisangehörige Gemeinde mit mehr als 50.000 Einwohnern (gemäß §4 HGO) eine von sieben Sonderstatusstädten in Hessen. Sie bildet den Einzugsbereich für mehrere Hunderttausend Menschen im Raum zwischen Limburg (Lahn) im Westen, Siegen und Marburg im Norden, Fulda im Osten und Frankfurt am Main im Süden. Gemäß Regionalplan Mittelhessen übernimmt die Universitätsstadt Gießen die Funktion eines Oberzentrums, womit sowohl die Grundversorgung für die städtische Bevölkerung als auch die Deckung des gehobenen und des spezialisierten, höheren Bedarfs für die Stadt und ihren Verflechtungsbereich einhergeht. In einem Radius von etwa 30 km bildet sich mit den zwei weiteren Oberzentren Wetzlar im Westen und Marburg im Norden ein Städtedreieck, welches gemäß Regionalplan als Entwicklungsmotor für die gesamte Region steht.

Das Stadtgebiet wird insbesondere durch den Fluss Lahn charakterisiert, der die Gießener Innenstadt etwa in Nord-Süd-Richtung tangiert und durch seinen weiteren Verlauf das Gießener Becken, mit einem Höhenunterschied zwischen Stadtmitte und Stadtrand von etwa 40 m, ausgeformt hat. Strukturell ist Gießen gegliedert in die Stadtviertel Innenstadt, Nord, Ost, Süd und West, die die Kernstadt bilden, sowie die Stadtteile Wieseck, Rödgen, Kleinlinden, Allendorf und Lützellinden. Die Siedlung Petersweiher (Gemarkung Schiffenberg) gehört ebenfalls zu Gießen.

#### Verkehrliche Anbindung

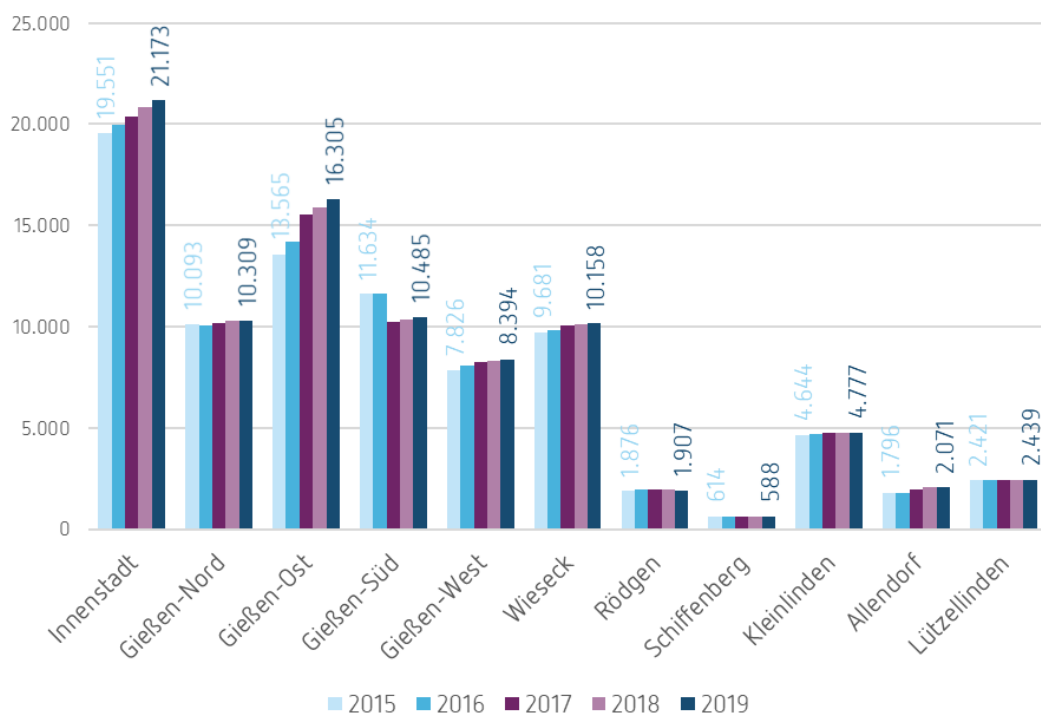
In alle Himmelsrichtungen bestehen Verbindungen mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie mit dem Pkw über Bundesfernstraßen. Gießen ist über den sogenannten Gießener Ring (BAB 480/485, B 429) an das weitere Fernstraßennetz angebunden. In Nord-Süd-Richtung bestehen Verbindungen zur BAB 5 (Kassel – Frankfurt – Basel) sowie an die BAB 45 (Dortmund – Siegen – Aschaffenburg). In Ost-West-Richtung führt die zum Teil autobahnähnlich ausgebaute B 49 über das Gießener Stadtgebiet und verbindet Gießen u. a. mit Wetzlar und Limburg (Lahn). In Richtung Norden werden Lollar, Weimar (Lahn) und Marburg über die Schnellstraße B 3a erreicht.

Im Fernverkehr der Bahn wird Gießen regelmäßig von einer ICE- und IC-Linie auf der Strecke Karlsruhe – Frankfurt – Hannover – Hamburg bedient. Im SPNV bestehen mehrere Verbindungen je Stunde in Richtung Frankfurt und Marburg sowie in Richtung Limburg (Lahn). Stündlich sind zudem Fulda und Siegen zu erreichen.

### 3.1.2 Bevölkerungsstruktur

Auf einer Fläche von rund 72 km<sup>2</sup> lebten 2019 etwa 88.600 Menschen in Gießen (Universitätsstadt Gießen 2019). Die Universitätsstadt ist die siebtgrößte Stadt in Hessen mit einer Bevölkerungsdichte von ca. 1.230 EW/km<sup>2</sup>. Die höchsten absoluten Einwohnerzahlen im Jahr 2019 erreichen die statistischen Bereiche Innenstadt (ca. 21.170 EW) und Gießen-Ost (ca. 16.300 EW). Die geringsten Einwohnerzahlen sind in den statistischen Bereichen Rödgen (ca. 1.900 EW) und Schiffenberg (ca. 580 EW) festzustellen.

Abbildung 2: Bevölkerungsstruktur in Gießen 2015-2019



Quelle: Stadt Gießen 2021a (Einwohner mit Hauptwohnung nach statistischen Bereichen)

Im Zeitvergleich ist festzustellen, dass die Einwohnerzahl seit 2000 insgesamt stetig gewachsen ist (vgl. Abbildung 2). Am stärksten gewachsen sind die Bereiche Gießen-Ost und Allendorf mit plus 17 bzw. 13 % zwischen 2015 und 2019. Auch im Bereich Innenstadt ist eine Entwicklung von plus 8 % zu beobachten. Von einem Bevölkerungsrückgang innerhalb der Stadt betroffen ist der Bereich Gießen-Süd (-11 %) sowie Schiffenberg (-4 %).

In der Stadt Gießen liegt der Anteil der unter 17-Jährigen bei ca. 12 %, ca. 74 % der Bevölkerung sind zwischen 17 und 65 Jahre alt. Das Durchschnittsalter beträgt 39 Jahre und liegt somit unter dem Bundesdurchschnitt von 44 Jahren (Universitätsstadt Gießen 2019).

Die Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur aus dem Jahr 2019 geht davon aus, dass die Universitätsstadt Gießen weiter wachsen und im Jahr 2030 insgesamt rund 94.500 Einwohner\*innen zählen wird. Dies entspricht einem Wachstum von 9,56 % zwischen 2016 und 2030 (Landkreis Gießen 2019).

### 3.1.3 Beschäftigte und Pendlerverflechtungen

Im Jahr 2020 lag die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in der Universitätsstadt Gießen bei rund 51.000 (Vergleich: 2016 ca. 46.280 Beschäftigte). Die Arbeitslosenquote lag im Januar 2020 knapp unter 5 %, während diese im gleichnamigen Landkreis leicht höher bei etwa 5,7 % lag (vgl. Bundesagentur für Arbeit 2021). Im Regionalvergleich liegt die Arbeitslosenquote der Universitätsstadt Gießen über der der angrenzenden Kreise Wetteraukreis (4 %) und Vogelsbergkreis (3,9 %), aber leicht unter dem Bundesdurchschnitt (6,3 %). Der Beschäftigungsschwerpunkt liegt mit rund 70 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Dienstleistungssektor, etwa 19 % sind in Handel, Verkehr und Gastgewerbe tätig.

Die hohe Arbeitsplatzzentralität spiegelt sich in einem positiven Berufspendlersaldo wider. Im Jahr 2020 standen rund 36.740 Einpendler eine Auspendlerzahl von rund 16.440 gegenüber, wodurch sich ein positives Pendlersaldo von rund 20.300 ergibt. Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen mit den unmittelbar angrenzenden Nachbarkommunen sowie dem südlich gelegenen Oberzentrum Frankfurt am Main (vgl. Tabelle 6).

Tabelle 6: Die zehn stärksten Ein-/Auspendlergemeinden für Gießen (SvB-Pendelnde)

| Einpendelnde       |              | Auspendelnde             |              |
|--------------------|--------------|--------------------------|--------------|
| <b>Pohlheim</b>    | <b>2.007</b> | <b>Frankfurt am Main</b> | <b>1.713</b> |
| <b>Wetzlar</b>     | <b>1.750</b> | <b>Wetzlar</b>           | <b>1.253</b> |
| <b>Buseck</b>      | <b>1.698</b> | <b>Marburg</b>           | <b>848</b>   |
| Wettenberg         | 1.440        | <b>Pohlheim</b>          | <b>823</b>   |
| <b>Linden</b>      | <b>1.377</b> | Heuchelheim              | 634          |
| <b>Reiskirchen</b> | <b>1.130</b> | <b>Linden</b>            | <b>540</b>   |
| Staufenberg        | 1.074        | <b>Buseck</b>            | <b>461</b>   |
| Biebertal          | 1.061        | <b>Lollar</b>            | <b>395</b>   |
| <b>Lollar</b>      | <b>1.021</b> | Wettenberg               | 359          |
| <b>Lich</b>        | <b>999</b>   | <b>Langgöns</b>          | <b>278</b>   |

Stichtag: 30.06.2016; Fett gedruckt: Kommunen mit SPNV-Verbindung nach Gießen

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2016

Der Großteil der wesentlichen Pendlerverflechtungen verfügt über eine SPNV-Verbindung nach Gießen. Lediglich Wettenberg, Staufenberg, Biebertal und Heuchelheim verfügen über keinen Schienenanschluss.

### 3.1.4 Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV

#### Universitäts-, Weiterbildungs- und Schulstandorte

Die Universitätsstadt Gießen verfügt über ein breites und vielfältiges Bildungsangebot mit Einzugsbereichen, die über die Stadtgrenzen hinausgehen. Demzufolge ist auch im Bildungsbereich von einem hohen Pendleraufkommen auszugehen.

Zentrale Bedeutung hat Gießen als Hochschulstandort. Zu nennen sind hier die renommierte Justus-Liebig-Universität (JLU) mit entsprechend angeschlossenen Einrichtungen, das privatisierte Universitätsklinikum sowie der größte Standort der Technischen Hochschule Mittelhessen (THM). Außerdem ist Gießen der Standort für die Hessische Hochschule für Polizei und Verwaltung (HfPV) sowie die Freie Theologische Hochschule Gießen (fth). Insgesamt sind knapp 40.000 Studierende am Standort Gießen eingeschrieben; in Relation zur Einwohnerzahl weist Gießen im bundesweiten Vergleich die höchste Studierendendichte auf.

Gießen verfügt außerdem über 38 Schulen, darunter 15 Grundschulen, vier Gymnasien, fünf Gesamtschulen, eine Realschule, eine Mittelstufenschule sowie sechs Berufsschulen.

Weiterbildungsmöglichkeiten gibt es an der Volkshochschule Gießen, mit einem umfangreichen Programm in den Bereichen Gesellschaft, Kultur, Gesundheit, Sprachen und Beruf, sowie der kommunalen Musikschule. Außerdem bietet das Zentrum für interkulturelle Bildung und Begegnung Menschen aus allen Nationen ein Forum zur Weiterbildung, z. B. in Form von Sprachkursen. Das Medienprojektzentrum Offener Kanal (MOK) Gießen unterstützt gemeinsam mit verschiedenen Bildungsträgern Medienprojekte.

#### Gewerbeflächen, Bürostandorte

Gießen verfügt derzeit über 11 Gewerbegebiete, welche im Stadtgebiet räumlich verteilt verortet sind. Die zweit größten Gewerbegebiete mit über 100 ha sind das Schifffenberger Tal (ca. 150 ha) im Südosten und das ca. 123 ha große ehemalige US-Depot bzw. Am Alten Flughafen im Nordosten. Weitere relevante Gewerbegebiete sind das Europaviertel östlich der Innenstadt, wo u. a. ein Technologie- und Innovationszentrum angesiedelt ist, sowie das Gewerbegebiet Krebsacker (ca. 18 ha) im Nordosten und das Gewerbegebiet Rechtenbacher Hohl/Am Langen Strich im Süden der Stadt (ca. 40 ha) (Universitätsstadt Gießen 2021a).

Größte private Unternehmen in Gießen, die zugleich die Arbeitsplatzstruktur prägen, sind das Universitätsklinikum Gießen-Marburg GmbH, die Volksbank Mittelhessen eG, die Stadtwerke Gießen AG, die Sparkasse Gießen, die Mittelhessische Druck- und Verlags-GmbH sowie die Karstadt Warenhaus GmbH.

#### Einzelhandel und Versorgungsstruktur

Um die Einzelhandelsentwicklung in der Universitätsstadt Gießen steuern zu können, wurde im Jahr 2011 ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept und ein Vergnügungsstättenkonzept erstellt und beschlossen. Im Rahmen dessen wurden Leitlinien für eine wohnortnahe und bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung sowie zu anstehenden Standortfragen im Einzelhandel erarbeitet.

Zum Zeitpunkt der Erhebung konnten 630 Betriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 259.400 m<sup>2</sup> aufgenommen werden. Bei Gegenüberstellung des Umsatzvolumens mit dem in der Stadt Gießen vorhandenen einzelhandelsbezogenen Kaufkraftpotenzial von 366,5 Mio. € ergibt sich eine Einzelhandels-Zentralität von rund 227, sodass über alle Warengruppen hinweg ein deutlicher Kaufkraftzufluss besteht (GMA 2011).

Die zentralen Versorgungsbereiche werden im Wesentlichen durch Waren des mittelfristigen Bedarfs geprägt, was sich insbesondere auf die Innenstadt zurückführen lässt, die standortangepasst einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Bekleidungsbetrieben aufweist. Die überdurchschnittliche Verkaufsflächenausstattung und Zentralität führen zu einem großen Einzugsgebiet über die Stadtgrenzen hinaus. Nahversorgungslagen in den einzelnen Stadtvierteln dagegen übernehmen häufig mithilfe eines ansässigen größeren Lebensmittelanbieters die Versorgungsfunktion für umliegende Wohngebiete.

### **Messe-, Kongress- und Tagungsstätten**

Die Messe Giessen GmbH in der Kernstadt westlich der Lahn verfügt über 44.000 m<sup>2</sup> Gesamtareal. Im Jahr 2018 wurden 260.000 Besuche verzeichnet (Messe Giessen GmbH 2018). Etwaige Veranstaltungen auf dem Gelände bedeuten regelmäßig ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Umgebung des Geländes und außergewöhnliche Belastungen der ÖPNV-Anbindungen.

### **Gesundheitswesen & soziale Infrastruktur**

Im Stadtgebiet gibt es mehrere Krankenhäuser mit einer Gesamtbettenzahl von ca. 1.800, darunter das Universitätsklinikum Gießen sowie zwei Akut- / Allgemeinkrankenhäuser. Das Universitätsklinikum ist hervorgegangen aus den Universitätskliniken der Justus-Liebig-Universität Gießen sowie der Philipps-Universität Marburg. In Gießen ist der Standort zentral in direkter Nähe zum Bahnhof. Als drittgrößtes Universitätsklinikum in Deutschland stellt es mit rund 9.600 Beschäftigten (in Gießen und Marburg) einen wichtigen Arbeitgeber dar (Rhön Klinikum AG 2018).

Darüber hinaus sind zahlreiche Praxen für Allgemeinmedizin und Fachgebiete über das Stadtgebiet verteilt, sodass sich die Gesundheitsbranche in Gießen durch ein dichtes und qualitativ hochwertiges Angebot auszeichnet.

### **Tourismus und Freizeitziele, Kultur**

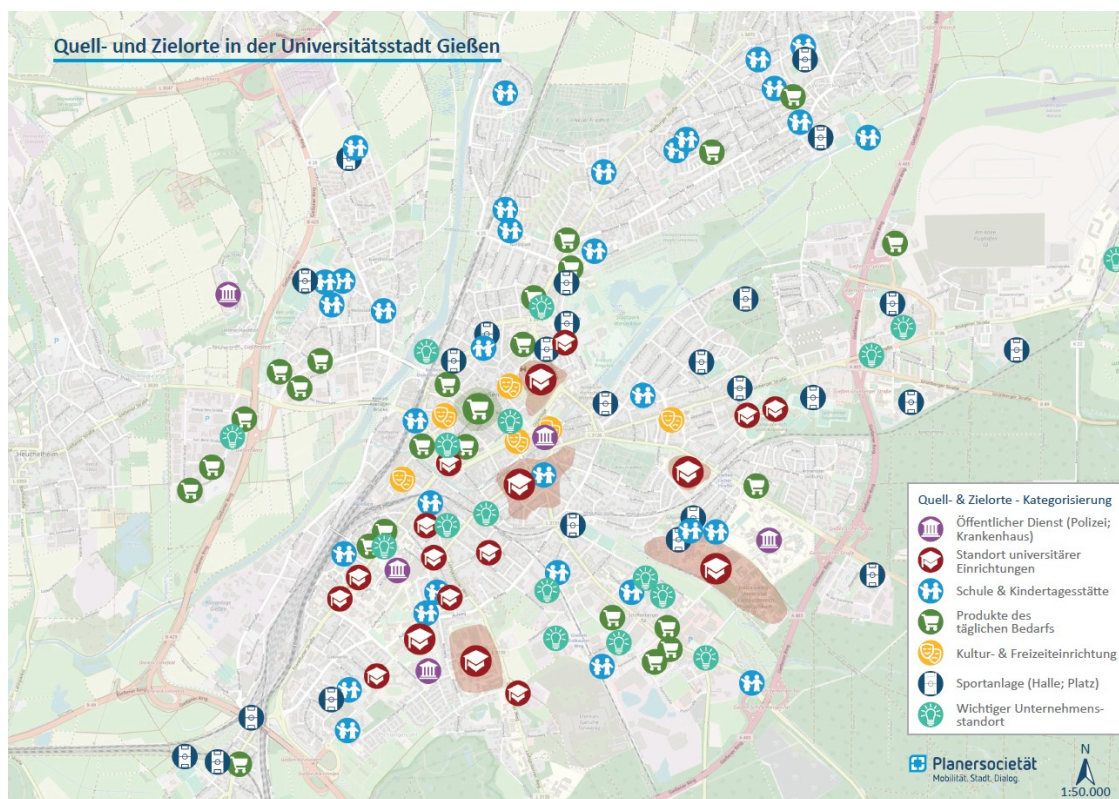
Die Freizeit stellt einen wichtigen Wegezweck dar und führt entsprechend insbesondere an Wochenenden oder in den Abendstunden zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen – Zeiten, in denen das ÖPNV-Angebot i. d. R. dünner ausfällt.

Die Freizeit- und Kultureinrichtungen in Gießen sind insbesondere in der Kernstadt verortet. Das Angebot umfasst z. B. das Drei-Sparten Stadttheater, das English Theatre, ein Kindertheater sowie mehrere kleine Bühnen. Darüber hinaus bietet das Multiplex-Kino mit insgesamt 8 Sälen Platz für Besucher\*innen. Weitere Einrichtungen der Kultur- und Kreativwirtschaft sind u. a. die Kongresshalle, der Konzertsaal, die Kunsthalle, der Kunstverein und Galerien. Darüber hinaus sind verschiedene Museen in Gießen angesiedelt.

## Sporteinrichtungen

Im Stadtgebiet gibt es ca. 100 Turn- und Sportvereine, welche in über 30 Sport-, Turn- und Gymnastikhallen, auf 23 Fußballplätzen oder einer der sechs Freizeit- Multifunktions-Sportanlagen trainieren können. Außerdem gibt es fünf Hallen- und Freibäder in den Stadtteilen Lützellinden, Kleinlinden und der Kernstadt. Mehrere Leichtathletikanlagen sowie eine Rollschuhbahn und ein Skatepark sowie Fitnessstudios komplettieren das Angebot. All diese Einrichtungen gehen mit einer hohen Bedeutung für den Verkehr und ÖPNV einher, da nahezu alle Altersgruppen zu unterschiedlichen Tageszeiten die Standorte aufsuchen (Universitätsstadt Gießen 2019b). Alle zentral gelegenen Quell- und Zielorte sind in Abbildung 3 zu sehen (sämtliche Karten sind nochmals im Anhang enthalten).

Abbildung 3: Quell- und Zielorte in Gießen



Quelle: eigene Recherchen

## 3.2 ÖPNV-Angebot

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt in der Universitätsstadt Gießen im Mobilitätsmix eine zentrale Rolle und stellt, stetig verkehrend, das Rückgrat der Mobilität für alle dar. Im Binnenverkehr werden rund 13 Prozent aller Wege der Gießener Wohnbevölkerung mit dem ÖPNV zurückgelegt (vgl. TU Dresden 2018).

Der ÖPNV in Gießen verfügt über ein dichtes Netz von Regional-Express-Linien, Regionalbahnen, Regionalbussen, Buslinien des überörtlichen Lokalverkehrs sowie Stadtbussen und Linientaxis.

### 3.2.1 Organisation

Die Planung und Ausgestaltung des ÖPNV obliegt unterschiedlichen Aufgabenträgern. Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), also Regionalexpress- und Regionalbahnlinien, sowie für übergeordnete regionale Buslinien ist der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zuständig. Der Busverkehr im Kreisgebiet unterliegt in der Regel dem Landkreis Gießen bzw. in dessen Vertretung dem Verkehrsbereich des Zweckverbands Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV). Es bestehen hinsichtlich der Bedienungsgebiete Überschneidungen. Die Universitätsstadt Gießen ist als lokaler Aufgabenträger verantwortlich für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit dem ÖPNV und somit zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets. Hierbei wird sie von den Stadtwerken Gießen (SWG) unterstützt, die für den Betrieb der Stadtbuslinien die Konzession (einstweilige Erlaubnis) trägt. Gefahren werden die Stadtbusleistungen durch das Tochterunternehmen MIT.BUS GmbH, an dem die SWG 100 % der Anteile hält. Darüber hinaus verkehren auf dem Stadtgebiet Gießen noch eine eigenwirtschaftlich betriebene Buslinie (371) und Buslinien (11, 310), deren Aufgabenträgerschaft bei der Stadt Wetzlar bzw. der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) liegt. Die Linie GI-24 obliegt dem Zuständigkeitsbereich der vier Aufgabenträger Stadt Gießen, Landkreis Gießen bzw. ZOV, VLDW und Stadt Wetzlar.

### 3.2.2 Verbindungen

#### Schienenpersonen- und Busfernverkehr

Die Universitätsstadt Gießen ist derzeit zweistündlich über die ICE-Linie 26 an den Fernverkehr der Deutschen Bahn angeschlossen und verfügt damit über schnelle Verbindungen u. a. nach Hamburg, Hannover, Kassel und Frankfurt. Einmal täglich wird der ICE zudem durch die IC-Linie 26 auf dieser Relation verstärkt.

Tabelle 7: Schienenpersonenfernverkehr in Gießen

| Linie  | Verlauf                                                                                                                             |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ICE 26 | (Stralsund – Rostock –) Hamburg – Celle – Hannover – Göttingen – Kassel – Gießen – Frankfurt (– Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe) |
| IC 26  | Hamburg – Celle – Hannover – Göttingen – Kassel – Gießen – Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe                           |

Quelle: eigene Recherchen

Fernverkehr mit Bussen wird in Gießen aktuell (Stand Juni 2021) von FlixBus, BlaBlaCar und Eurolines mit dem Betreiber Deutsche Touring GmbH angeboten. Es bestehen zwei Fernbushaltestellen. Von der Liebigstraße 8 (Mathematikum) bietet FlixBus 81 buchbare Verbindungen an. Hier kann z. B. nach Frankfurt (Main), Münster, Aschaffenburg, Kiel oder Reutlingen gefahren werden. Auch Ziele in den Niederlanden (z. B. Den Haag) oder Polen (z. B. Kattowitz) werden angesteuert. Auch der Anbieter BlaBlaCar steuert die Liebigstraße an und fährt dabei z. B. nach Frankfurt (Main), Göttingen, Hannover und Hamburg. Durch die Nähe zum Gießener Hauptbahnhof und die Haltestelle *Liebigstr.* (u. a. Linien 1, 17, 371, GI-24, GI-41) sind die Fernbusangebote gut durch den Nahverkehr erreichbar. Die Fahrten der Eurolines starten ab der Licherstraße (Anschlussstelle 5 der Autobahn 485) in Höhe der Haltestelle *An der Automeile*. Eurolines bietet neben Fahrten in deutsche Städte auch viele Fahrtziele nach Europa an. Es werden u. a. Ziele in Spanien, Frankreich, Italien, den Benelux-Staaten, Rumänien, Polen, der Ukraine und sogar Russland angefahren. Über den Nahverkehr ist diese Fernbushaltestelle bislang nur über die Regionalbuslinie GI-22 und das Linientaxi 2 angebunden.

#### Regionaler Schienenpersonennahverkehr

Die Universitätsstadt Gießen ist ein wichtiger Knotenpunkt im hessischen Bahnnetz. Vom Gießener Bahnhof gehen fünf Bahnstrecken aus. Besonders bedeutend ist dabei die Main-Weser-Bahn, die sich vom Frankfurter Bahnhof über Gießen nach Kassel erstreckt. Die Linien RE 30 und 98 bedienen die Strecke dabei in voller Länge jeweils im Zweistundentakt. Verdichtet werden diese Linien durch die Linie RB 41 im Stundentakt. Die sogenannte Dillstrecke beginnt in Gießen und führt über Wetzlar und Dillenburg weiter nach Siegen. Die Züge der Linien RE 98 und 99 (Zweistundentakt) sowie RB 40 und 41 (Stundentakt) kommen gemeinsam von Frankfurt nach Gießen und fahren nach einer Zugteilung weiter über die nördliche Main-Weser-Bahn Richtung Treysa (RE 98/RB 41) oder über die Dillstrecke Richtung Dillenburg (RE 99/RB 40). In Wetzlar zweigt zudem die Lahntalbahn ab, auf der Züge der Linien RE 25 (Zweistundentakt) und RB 45 (Stundentakt) von Gießen

über Limburg nach Koblenz fahren. Des Weiteren beginnen in Gießen die Vogelsbergbahn nach Fulda (RB 45, Stundentakt) und die Lahn-Kinzig-Bahn (RB 46, Stundentakt). Die Linie RB 49 schafft alle zwei Stunden eine Querverbindung nach Hanau über Nidderau, indem sie ab Friedberg die Main-Weser-Bahn verlässt.

Abbildung 4: Schienenpersonennahverkehr im Raum Gießen



Tabelle 8: Schienenpersonennahverkehr in Gießen

| Linie | Verlauf                                                                       | Betreiber            | Vertragsdauer |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------|
| RE 25 | Gießen – Wetzlar – Limburg – Bad-Ems – Koblenz                                | DB Regio             | bis 12/2030   |
| RE 30 | Kassel – Treysa – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt                    | DB Regio             | bis 12/2024   |
| RE 98 | Kassel – Treysa – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt                    | Hessische Landesbahn | bis 12/2025   |
| RE 99 | Siegen – Dillenburg – Wetzlar – Gießen – (Friedberg – Frankfurt)              | Hessische Landesbahn | bis 12/2025   |
| RB 40 | Frankfurt – Friedberg – Butzbach – Gießen – Wetzlar – Herborn – Dillenburg    | DB Regio             | bis 12/2023   |
| RB 41 | Frankfurt – Friedberg – Butzbach – Gießen – Marburg – Stadtallendorf – Treysa | DB Regio             | bis 12/2023   |
| RB 45 | Limburg – Weilburg – Wetzlar – Gießen – Fulda                                 | Hessische Landesbahn | bis 12/2023   |
| RB 46 | Gießen – Lich – Nidda – Gelnhausen                                            | Hessische Landesbahn | bis 12/2022   |
| RB 49 | Gießen – Butzbach – Friedberg – Nidderau – Hanau                              | DB Regio             | bis 12/2023   |

Quelle: eigene Recherchen

### Regionalbusverkehre

Das Oberzentrum Gießen wird neben dem Bahnverkehr durch verschiedene Buslinien an das Umland angeschlossen. Hierbei wird zwischen Verbundbus bzw. regionalen Busverkehren, die in der Verantwortung des RMV liegen, sowie lokalen Verkehren unterschieden. Die lokalen Verkehre liegen dabei vorrangig in der Zuständigkeit des ZOV. Eine Ausnahme bilden hier die von Gießen nach Wettenberg verkehrenden 800er-Linien, die in der Zuständigkeit der Universitätsstadt Gießen liegen und in das Stadtbusnetz integriert sind, sowie die Linie GI-24, die von Gießen über Heuchelheim und Lahnau nach Wetzlar verkehrt. Für diese Linie teilen sich, unter Federführung der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW), die Universitätsstadt Gießen, die Stadt Wetzlar und der ZOV die Zuständigkeit. Auch die Linie 11 wird von der Stadt Wetzlar betrieben. Die Spätfahrten der Linien 378/379 und GI-22 werden sonntags als Anruflinientaxi bedient. Auf allen anderen Linien kommen Busse (Stadt- oder Regionalbusse) zum Einsatz. Die Linien und deren zuständige Aufgabenträger sind in Tabelle 9 und Tabelle 10 dargestellt. Zur Vereinfachung werden in diesem Nahverkehrsplan alle diese Linien, die Gießen mit dem Umland verbinden und nicht in der Aufgabenträgerschaft der Stadt liegen, als Regionalbusse bzw. Regionalbusverkehre bezeichnet. Es erfolgt keine weitere Differenzierung, wie oben beschrieben (z.B. nach lokalen Verkehren).

Abbildung 5: Regionalbusse im Raum Gießen

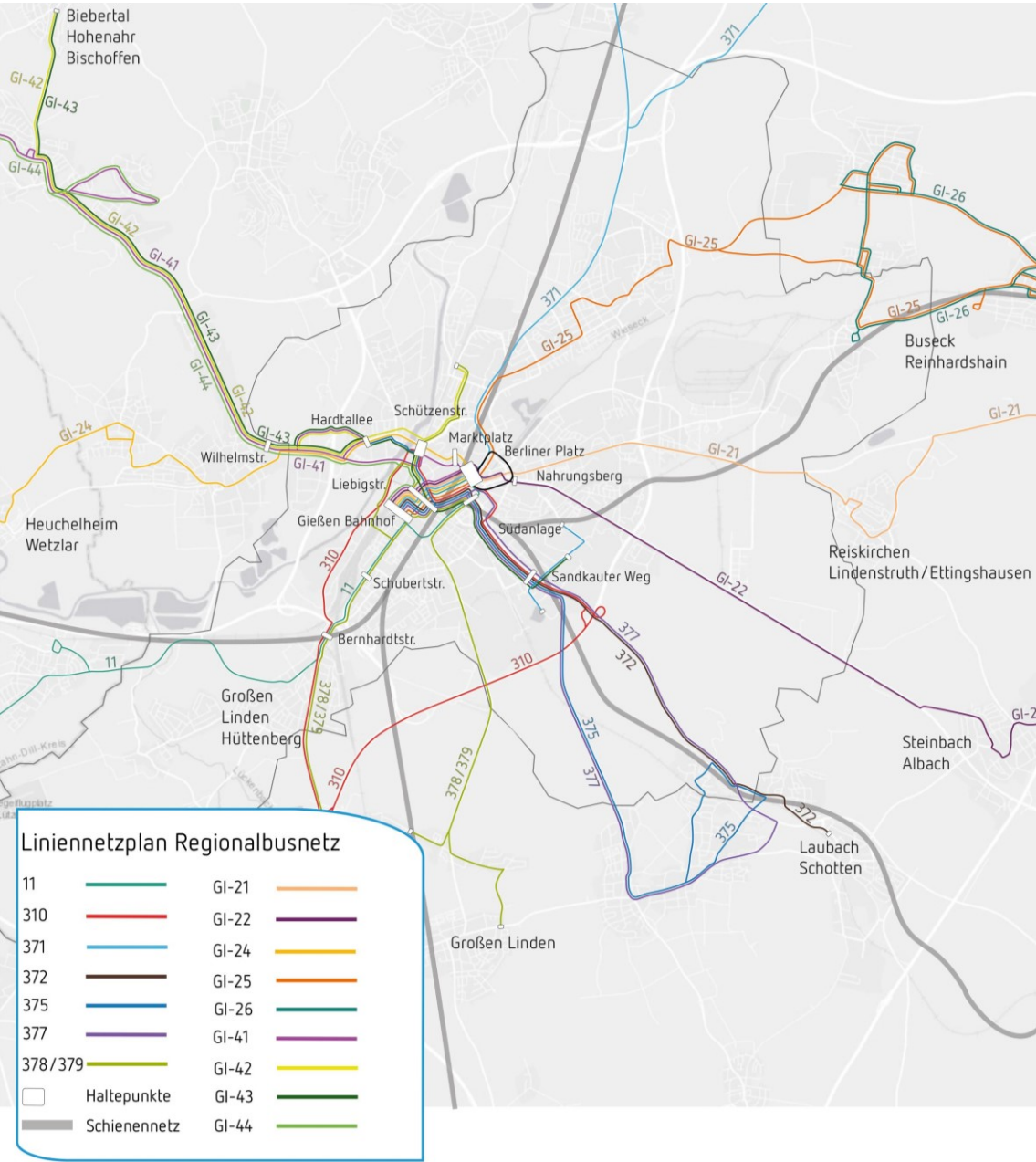


Tabelle 9: Regionalbusverkehr in Gießen

| Linie     | Verlauf                                                         | Zuständigkeit      | Linienbündel        | Betreiber                                | Konzession   |
|-----------|-----------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------|------------------------------------------|--------------|
| 11        | Gießen, Johanneskirche – Kleinlinden – Wetzlar                  | Stadt Wetzlar      | Eigenwirtschaftlich | Stadt Wetzlar                            |              |
| 310       | Gießen – Kleinlinden – Großen Linden – Hüttenberg – Rechtenbach | VLDW               | LDK-Hüttenberg      | Verkehrs-gesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH | bis 14.12.24 |
| 371       | Gießen – Lollar – Staufenberg – Allendorf – Rabenau – Grünberg  | RMV                | LGI-Lumdatal        | Erletz-Reisen GmbH                       | bis 09.12.23 |
| 372       | Gießen – Lich – Laubach – Schotten                              | RMV                | LGI-Südost          | Verkehrs-gesellschaft Gießen (VGG)       | bis 11.12.27 |
| 375       | Gießen – Lich – Hungen                                          | RMV                | LGI-Südost          | Verkehrs-gesellschaft Gießen (VGG)       | bis 11.12.27 |
| 377       | Gießen – Grünungen – Gambach                                    | RMV                | LGI-Südost          | Verkehrsgesellschaft Gießen (VGG)        | bis 11.12.27 |
| 378 / 379 | Rundverkehr Gießen – Leihgestern – Großen-Linden – Gießen       | RMV / Stadt Linden | LGI-Großen-Linden   | WEFRA-Bus GbR                            | bis 14.12.24 |

Quelle: eigene Recherchen

Tabelle 10: Regionalbusverkehr in Gießen - Fortsetzung

| Linie | Verlauf                                                                          | Zuständigkeit                          | Linienbündel                                                                                   | Betreiber                    | Konzession   |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------|
| GI-21 | Gießen – Annerod – Reiskirchen – Lindenstruth/Ettingshausen                      | ZOV                                    | Reiskirchen/ Fernwald                                                                          | VGO                          | bis 10.12.22 |
| GI-22 | Gießen – Steinbach – Albach                                                      | ZOV                                    | Reiskirchen/ Fernwald                                                                          | VGO                          | bis 10.12.22 |
| GI-24 | Gießen, Bahnhof – Liebigstr. – Marktplatz – Oswaldsgarten – Heuchelheim –Wetzlar | Stadt Gießen, Stadt Wetzlar, VLDW, ZOV | Ehemals eigenwirtschaftlich, derzeit Notvergabe, Wunsch nach Einbindung in Linienbündel (VLDW) | ESE Verkehrsgesellschaft mbH |              |
| GI-25 | Gießen – Buseck – Reinhardshain                                                  | ZOV                                    | Buseck/ Reiskirchen                                                                            | VGO                          | bis 11.12.27 |
| GI-26 | Alten-Buseck -Trohe – Rödgen – Großen-Buseck                                     | ZOV                                    | Buseck/ Reiskirchen                                                                            | VGO                          | bis 11.12.27 |
| GI-41 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal – Königsberg                                    | ZOV                                    | Biebertal/ Heuchelheim                                                                         | VGO                          | bis 09.12.23 |
| GI-42 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal – Hohenahr – Bischoffen                         | ZOV                                    | Biebertal/ Heuchelheim                                                                         | VGO                          | bis 09.12.23 |
| GI-43 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal – Kirchvers                                     | ZOV                                    | Biebertal/ Heuchelheim                                                                         | VGO                          | bis 09.12.23 |
| GI-44 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal                                                 | ZOV                                    | Biebertal/ Heuchelheim                                                                         | VGO                          | bis 09.12.23 |

Quelle: eigene Recherchen

## Stadtbusverkehre

Den Kern des ÖPNV-Netzes in Gießen bilden die zwölf durch die SWG betriebenen Linienverkehre (zzgl. der drei oben benannten Linien 800-802). Die Linie 6 verkehrt nur am Wochenende und dient vornehmlich dem Ausflugsverkehr, die Linie 9 und der Teilabschnitt der Linie 2 zum Europaviertel werden als Linientaxi (LT) betrieben. LT verkehren ohne Anforderung als Pkw oder 9-Sitzer auf dem Linienweg. Ergänzt wird das Netz durch die Nachtbuslinien Saturn und Venus.

### Abbildung 6: Stadtbusse in Gießen

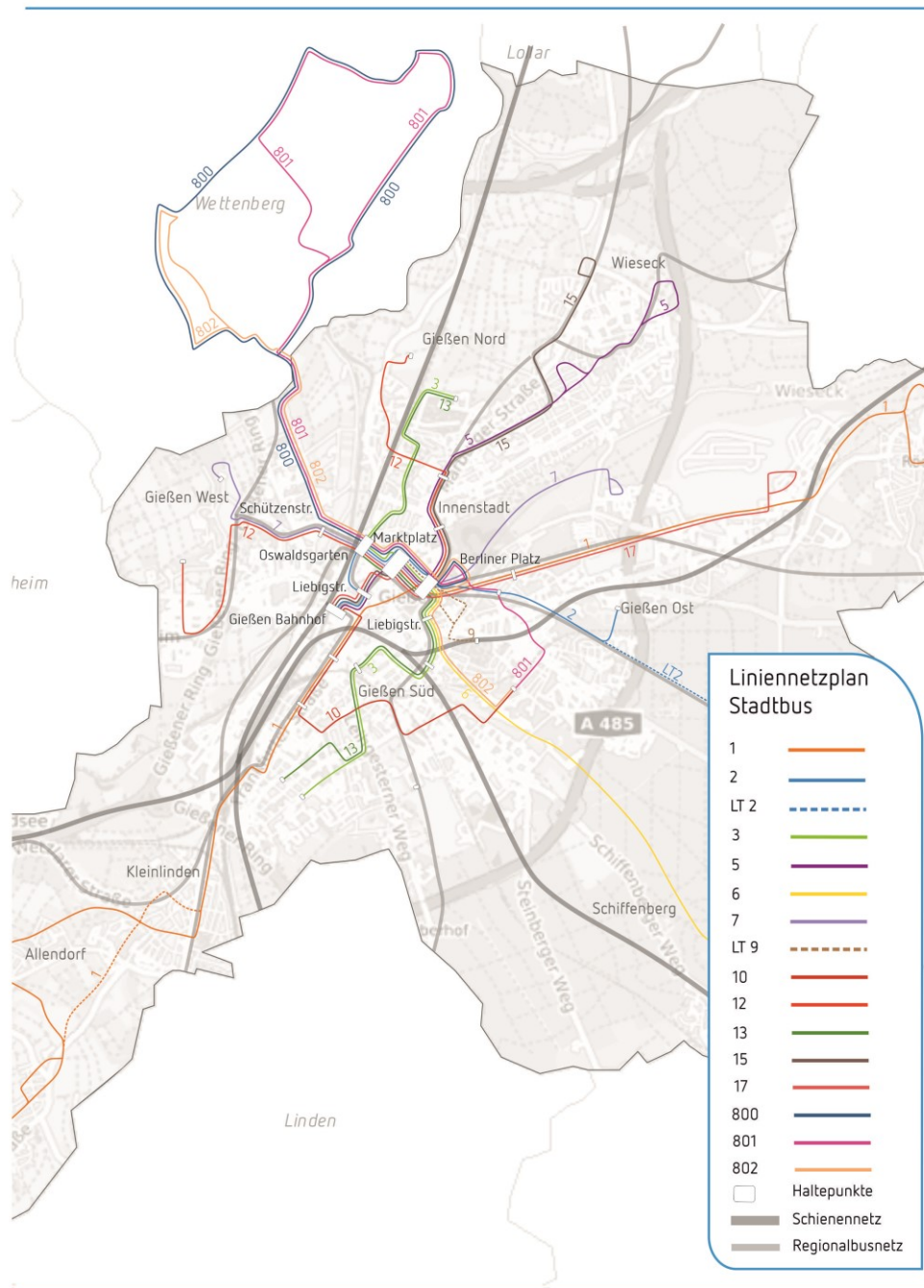


Tabelle 11: Stadtbusverkehr in Gießen

| Linie    | Verlauf                                                                                                                                                                                                                                             | Betreiber |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1        | Lützellinden, Langer Strich – Liebigstr. – Berliner Platz – Rödgen, Bürgerhaus                                                                                                                                                                      | SWG       |
| 2 / LT 2 | Bahnhof – Liebigstr. – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Eichendorffring – Europaviertel                                                                                                                                                | SWG       |
| 3        | Friedhof – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Schwarzsacker – Schlängenzahl                                                                                                                                                              | SWG       |
| 5        | Bahnhof – Liebigstr. – Marktplatz – Wieseck, Greizer Straße                                                                                                                                                                                         | SWG       |
| 6        | Berliner Platz – Schiffenberg                                                                                                                                                                                                                       | SWG       |
| 7        | Ev. Krankenhaus – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Philosophenwald                                                                                                                                                                     | SWG       |
| 9        | Marktplatz – Alfred-Bock-Str. (Linientaxi)                                                                                                                                                                                                          | SWG       |
| 10       | Bahnhof – Philosophikum                                                                                                                                                                                                                             | SWG       |
| 12       | Sandfeldschule – Marktplatz – Oswaldsgarten – Gewerbegebiet West                                                                                                                                                                                    | SWG       |
| 13       | Friedhof – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Dialysezentrum                                                                                                                                                                             | SWG       |
| 15       | Bahnhof – Liebigstr. – Marktplatz – Wieseck Burgenring                                                                                                                                                                                              | SWG       |
| 17       | Bahnhof – Liebigstr. – Johanneskirche – Berliner Platz – Am Alten Flughafen                                                                                                                                                                         | SWG       |
| 800      | Rundverkehr Gießen – Launsbach – Wißmar – Krofdorf-Gleiberg – Gießen                                                                                                                                                                                | SWG       |
| 801      | Gießen, Pistorstraße – Berliner Platz – Marktplatz – Oswaldsgarten – Launsbach – Wißmar                                                                                                                                                             | SWG       |
| 802      | Gießen, Philosophikum – Berliner Platz – Marktplatz – Weststadt – Krofdorf-Gleiberg                                                                                                                                                                 | SWG       |
| Saturn   | Berliner Platz – Klinikstraße – Kleinlinden, Bernhardtstraße, Waldweide – Aulweg – Unterhof – Naturwissenschaften – Uni Hauptgebäude – Berliner Platz – Aulweg – Graudenzer Straße – Eichendorffring – Studentendorf – Waldstadion – Berliner Platz | SWG       |
| Venus    | Berliner Platz – Bahnhof – Hessenhalle – Leimenkauter Weg – Westschule – Leimenkauter Weg – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Wieseck, Grabenstraße – Friedhof – Greizer Straße – Berliner Platz                                        | SWG       |

Quelle: eigene Recherchen

### Exkurs: Bevorrechtigung von Bussen an Lichtsignalanlagen in Gießen

Innerhalb Gießens besteht an den meisten Lichtsignalanlagen (LSA) eine Busbevorrechtigung<sup>3</sup>, die von den Stadtbusverkehren genutzt werden. Die Bevorrechtigung erfolgt durch Verlängerung, Vorziehen oder dem Tausch von Phasen. Nicht einbezogen ist derzeit noch die Fahrplanlage. Ebenso gibt es keine priorisierten Linien oder Fahrtrichtungen. Auf den regionalen Buslinien findet die Busbeschleunigung in der Regel keine Anwendung aufgrund fehlender Hardware.

<sup>3</sup> Das an vielen LSA in Gießen sichtbare „A“-Signal liefert den Hinweis, dass der Bus seine Anforderung abgesetzt hat und diese Anforderung beim Kreuzungsrechner angekommen ist. Eine Umsetzung dieser Anforderung wird damit in den Steuerungslogiken mit dem Ziel der Busbeschleunigung leider häufig nicht ausgelöst.

### 3.2.3 Bedienung

#### Bedienungszeitraum

Der SPNV verkehrt täglich von ca. 5:00 Uhr bis ca. 0:15 Uhr. In den Nächten vor Samstagen und Sonntagen wird bis gegen 1:00 gefahren. Im Regionalbusverkehr sind die Betriebszeiten deutlich weniger homogen. Auch hier existieren Linien, die in ihrem Angebot den SPNV-Linien entsprechen. Andere Buslinien fahren deutlich eingeschränkter. So ist das Angebot auf der Buslinie 11 zu Schwachverkehrszeiten deutlich eingeschränkt, die Linie 372 verkehrt nur montags bis freitags und andere Linien fahren nicht an Sonntagen. Eine Besonderheit sind die Linien GI-41 bis 44, die abhängig vom Zeitraum fahren. So ersetzt die Linie GI-44 die anderen drei Angebote an Sonntagen. Die Gießener Stadtbuslinien fahren in der Regel zwischen 5:00 und 24:00 Uhr. Davon weichen die Buslinien 10, 12 und 17 sowie die Angebote der Linientaxis 2 und 9 ab. Die beiden Wetztenberger Linien 801 und 802 werden zu Randzeiten durch die Ringlinie 800 ersetzt. Die Bedienungszeiträume aller Linien sind tabellarisch im Anhang enthalten. Die Nachtbuslinien Venus und Saturn verkehren zwischen 00.30 Uhr und 05:15 Uhr in Nächten vor Samstagen und Sonntagen und bedienen die südöstliche und nordwestliche Kernstadt Gießen sowie Wieseck. Die Weiterfahrt in die Stadtteile Allendorf, Rödgen und Lützellinden wird über Anmeldung beim Busfahrer durch Umstiege auf Kleinfahrzeuge ohne Preisaufschläge sichergestellt.

#### Bedienungshäufigkeit

Auf den RE-Linien wird ein 120-Minuten-Takt gefahren. Durch Linienüberlagerungen besteht hier ein angenäherter 60-Minuten-Takt auf den Strecken nach Wetzlar, Marburg und Frankfurt. Die RB-Linien fahren im 60-Minuten-Takt. Diese Angebote gelten in der Regel täglich. Lediglich auf der Linie RB 49 wird am Wochenende im 120-Minuten-Takt gefahren. Der regionale Busverkehr fährt in der Regel montags bis freitags im 30-Minuten-Takt, einzelnen Angebote auch im 60- oder 120-Minuten-Takt. Am Wochenende wird das Angebot zum Teil massiv eingeschränkt oder eingestellt. So wird die Linie 310 Mo-Fr alle 30 min., samstags alle 120 min. und sonntags gar nicht bedient.

Der Stadtbusverkehr verkehrt überwiegend von Montag bis Samstag im 15/30-Minuten-Takt, sonntags alle 30 oder 60 Minuten. Alle Viertelstunde fahren die Busse auf den Linien 1, 2 und 5. Der 15-Minuten-Takt auf der Linie 1 wird nur zeitweise bis Rödgen bzw. Allendorf/Lützellinden angeboten. Auch auf den Linien 3/13 ergibt sich ein 15-Minuten-Takt durch Linienüberlagerung auf einem Großteil der Strecke. Durch das ergänzende Angebot kommt es zu der Situation, dass die Linien 3/13 samstags morgens jeweils im 60-Minuten-Takt bedient werden, nachmittags die Linie 13 eingestellt und die 3 auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird. Auf den wichtigen Achsen der Linie 1 und 5 ergänzen die alle 30 Minuten fahrenden Linien 15 und 17 das Angebot. Die Nachtbuslinien verkehren im Stundentakt.

### 3.2.4 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

#### Park + Ride

Die Deutsche Bahn (DB Bahn Park) betreibt am Bahnhof Gießen drei bewirtschaftete Parkhäuser und einen Parkplatz. Insgesamt stehen 1.183 Stellplätze zzgl. 31 Behindertenstellplätze zur Verfügung. Die Parkhäuser sind dabei durchgehend geöffnet. Darüber hinaus verfügt die Universitätsstadt Gießen über keine Park-and-Ride-Anlagen.

#### Bike + Ride

Das Bike-and-Ride-Angebot konzentriert sich auf die SPNV-Haltepunkte in der Stadt, wie Tabelle 12 zeigt. Dabei steht an allen SPNV-Stationen ein überdachtes Abstellangebot zur Verfügung. Das Angebot ist sogar erheblich höher, als der RMV mit Stand 2019 angibt. Auf der Vorderseite des Bahnhofs stehen derzeit ca. 867 Stellplätze (davon 475 überdacht) und auf der Rückseite des Bahnhofs an der Lahnstraße noch einmal 125 Stellplätze (111 überdacht) zur Verfügung. Gesicherte Radabstellanlagen in Form von Fahrradboxen werden nur am Bahnhof Gießen angeboten. Die Jahresmiete für eine Box beträgt 100,- Euro. Die Mindestmietdauer beträgt sechs Monate (Halbjahresmiete 60,- Euro). Zusätzlich gibt es noch sieben Fahrradboxen mit Platz für je zwei Fahrräder auf der Rückseite des Bahnhofs, die vom Betreiber *Contipark* angeboten werden. Auch an allen weiteren SPNV-Haltestellen im Gießener Stadtgebiet findet sich ein gutes Angebot von Fahrradabstellanlagen. Ebenso sind auch an sehr vielen Bushaltestellen öffentliche Abstellbügel vorhanden. Am Bahnhof sollen zwischen Gleis 1 und Neuer Post neue Doppelstockparker mit Platz für 300 Fahrräder, 30 Fahrradboxen mit digitaler Buchungsmöglichkeit und Abstellplätze für Lastenräder installiert werden. Zusätzlich sollen am Alten Wetzlarer Weg neben der Fußgängerbrücke zehn weitere Fahrradboxen mit digitaler Buchungsmöglichkeit aufgestellt werden.

Tabelle 12: Bike + Ride im Raum Gießen

| Station                  | Anzahl Stellplätze                                         | davon überdacht | Fahrradboxen |
|--------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|
| Gießen Bahnhof (1)       | 985                                                        | 579             | 43           |
| Gießen Oswaldsgarten (2) | 56                                                         | 18              | 0            |
| Gießen Licher Straße (2) | 18 (ca. 24 weitere an der Bushaltestelle „Friedensstraße“) | 16              | 0            |
| Gießen Erdkauter Weg (2) | 22                                                         | 10              | 0            |
| Wätzenborn-Steinberg (2) | 10                                                         | 10              | 0            |
| Berliner Platz (1)       | 241                                                        | 0               | 0            |

(1) Quelle: Universitätsstadt Gießen 2021b

(2) Quelle: RMV 2021: S.5, 13

### Fahrradmietsystem

An 26 Leihradstationen mit insgesamt 360 Fahrrädern des Anbieters nextbike besteht in Gießen die Möglichkeit, ein Rad auszuleihen. Die Standorte konzentrieren sich auf die Kernstadt, in den Vororten gibt es keine Angebote. Die wenigsten Stationen sind an Haltestellen des ÖPNV zu finden, vielmehr dienen sie der Erschließung der im Stadtgebiet verteilten Standorte der Technischen Hochschule Mittelhessen (THM) und der Justus-Liebig-Universität (JLU). Eine Verknüpfung findet vorrangig an den Bahnhöfen (Gießen Bahnhof, Oswaldsgarten, Erdkauter Weg und Licher Straße) statt. Über 'das Allrad' können in Gießen, Wettenberg und Linden an 15 Stationen Lastenräder, Inklusionsräder, Handwagen und Fahrradanhänger geliehen werden. Darüber hinaus gibt es Fahrradgeschäfte in Gießen, bei denen Pedelecs ausgeliehen werden kann.

Tabelle 13: Leihradstationen in Gießen

| Station                                     | Nächste Haltestelle                                                          |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Bahnhof                                     | Gießen Bahnhof                                                               |
| Oswaldsgarten                               | Oswaldsgarten; Mühlstraße                                                    |
| Bahnhofstraße                               | City-Center                                                                  |
| Landgraf-Philipp-Platz                      | Landgericht                                                                  |
| THM D / Gutfleischstraße                    | Landgericht                                                                  |
| THM A / Wiesenstraße                        | Landericht,<br>Stadttheater/Behördenzentrum/Berliner Platz;<br>Schwanenteich |
| Rathaus                                     | Stadttheater/Behördenzentrum/Berliner Platz                                  |
| THM E / Bismarckstraße                      | Südanlage                                                                    |
| Johanneskirche / Südanlage                  | Johanneskirche; Südanlage                                                    |
| JLU Innenstadt / Universitätszentrum        | Liebigschule                                                                 |
| JLU Sport / Kugelberg                       | Volkshalle                                                                   |
| Licher Straße                               | Gießen Licher Straße                                                         |
| JLU Recht und Wirtschaft                    | Gießen Licher Straße                                                         |
| JUL Philosophikum I / GCSC                  | Ostschule; Philosophikum                                                     |
| JUL Philosophikum I / Haus A                | Ostschule; Philosophikum                                                     |
| JUL Philosophikum I / Haus F                | Ostschule; Philosophikum                                                     |
| Landkreis Gießen / Riversplatz              | Kreisverwaltung; An der Automeile                                            |
| JUL Philosophikum II / Haus F               | Philosophikum                                                                |
| JUL Philosophikum II / Karl-Glöckner Straße | Philosophikum                                                                |
| Day Night Sports                            | Pistorstraße                                                                 |
| Erdkrauter Weg                              | Gießen Erdkrauter Weg                                                        |
| JLU Seltersberg / Leihgesterner Weg         | Naturwissenschaften                                                          |
| JLU Seltersberg / HRZ                       | Naturwissenschaften                                                          |
| JLU Medizin / BFS                           | Finanzamt                                                                    |
| JLU Seltersberg / Veterinärmedizin          | Schubertstraße                                                               |
| Landkreis Gießen / Bachweg                  | Bachweg                                                                      |

Quelle: Nextbike 2021

### 3.2.5 Tarifstruktur

Die Universitätsstadt Gießen liegt im Verbundraum des RMV, der in diesem für die Festlegung einer einheitlichen Tarifstruktur zuständig ist. Zur Ermittlung der zu zahlenden Preisstufe ist das Verbundgebiet in Tarifgebiete (sogenannte A0- und A1-Tarifgebiete) unterteilt. Ein A0-Tarifgebiet entspricht in der Regel dem Gebiet einer Gemeinde bzw. Stadt. Zwei A1-Tarifgebiete decken den Landkreis Gießen ab. Eine Fahrt innerhalb eines A0-Tarifgebiets entspricht der Preisstufe 1, eine Fahrt in zwei A0-Tarifgebieten entspricht der Preisstufe 2. Für Fahrten innerhalb von zwei A1-Tarifgebieten, in diesem Fall also für Fahrten quer durch den Landkreis Gießen, muss maximal Preisstufe 4 gezahlt werden. Für Fahrten mit größerer Entfernung muss entsprechend der zusätzlich durchfahrenen A1-Tarifgebiete Preisstufe 5 und aufwärts gelöst werden; die Preisstufe 7 gilt als höchste Preisstufe im gesamten Verbundgebiet.

Welche Tarifgebiete berührt werden, ergibt sich nicht zwangsläufig aus der Lage zweier Tarifgebiete zueinander, sondern aus dem Linienweg der genutzten Verbindung. Im Fall der Universitätsstadt Gießen handelt es sich um eine Sonderstatusstadt. Hier gilt die Stadtpreisstufe 1. Das gesamte Stadtgebiet Gießen und das der Nachbargemeinde Heuchelheim bestehen aus einem Tarifgebiet (1501), sodass für alle Fahrten innerhalb der Stadtgrenze, zuzüglich Heuchelheim, die o. g. Stadtpreisstufe 1 gilt.

Der RMV bietet eine Auswahl an Tickets zum Bartarif, Zeitkarten sowie vergünstigten Zeitkarten für Schüler\*innen, Auszubildende, Senior\*innen oder für eine Nutzung ab 9 Uhr an. Mit *RMV smart* wird zudem ein entfernungsabhängiger Tarif, mit *RMV Prepaid* eine Alternative zu Einzelfahrkarten für Gelegenheitsnutzende angeboten. Des Weiteren gehören auch Jobtickets und ein Mobilitätsticket für Geflüchtete zum Angebot des RMV. Weiter gelten das Semesterticket und das Landesticket Hessen entsprechend auch im Stadtgebiet Gießen. In einigen Städten im RMV-Tarifgebiet wird zudem ein Kurzstreckenticket angeboten, nicht jedoch in Gießen. Bei Wochen-, Monats- und Jahreskarten gilt zudem die RMV-Mitnahmeregelung, mit der wochentags nach 19 Uhr sowie an Wochenenden ganztägig bis zu eine erwachsene Person und beliebig viele Kinder unter 15 Jahren mitfahren können.

Positiv festzuhalten ist, dass das Fahrrad in RMV-Verkehrsmitteln zu allen Tageszeiten grundsätzlich kostenlos befördert wird, sofern Platz vorhanden ist; dies gilt auch für die Mitnahme von zulassungsfreien Pedelecs. Zusammengeklappte Falträder gelten als Gepäckstück. Einzelne Verkehrsunternehmen können die Fahrradmitnahme allerdings ausschließen, im Stadtbusverkehr Gießen ist dies jedoch nicht der Fall.

### 3.2.6 Information und Service

Informationen zum Busliniennetz und zu den Fahrplänen des Stadtbusverkehrs sind auf der Website<sup>4</sup> der Stadtwerke Gießen verfügbar. Für eine Verbindungsauskunft sowie Fahrpläne der

---

<sup>4</sup> <https://www.swg-verkehr.de/fahrplaene>

Regionalbuslinien (z. B. 375) wird auf die Website<sup>5</sup> des RMV weitergeleitet, die alle Informationen zum regionalen ÖPNV sowie zu Tickets und Tarifen enthält.

Die Liniennetzpläne sowohl der Stadtwerke Gießen als auch des RMV sind optisch ansprechend gestaltet, entsprechen jedoch informativ keinen guten Standards. So fehlen beispielsweise im schematischen Netzplan Stadt- und Siedlungsbereiche zur Orientierung sowie Informationen zur Barrierefreiheit von Haltestellen. Ein geografischer Liniennetzplan des Stadtverkehrs existiert nicht. Der RMV-Gesamtlinienplan macht es aufgrund einer einheitlichen Farbdarstellung unmöglich, einzelne Linien und somit Verbindungen zu identifizieren. Beide Pläne sind zudem nicht barrierefrei. Der RMV stellt darüber hinaus einen digitalen, interaktiv nutzbaren Liniennetzplan zur Verfügung.

Der Erwerb von Fahrkarten ist in der RMV-Mobilitätszentrale Gießen (Marktplatz), in der RMV-Vertriebsstelle im Bahnhof, einer privaten Vorverkaufsstelle im Bahnhof, an Fahrkartenautomaten, in einzelnen Zügen der Hessischen Landesbahn und in allen Bussen möglich. Zeitkarten können auch online über die RMV-Website erworben werden. Der Kauf von Einzel- und Tagestickets ist zudem in die RMV-App integriert.

Informationen an den Haltestellen bestehen in der Regel aus einem Fahrplan, der zusätzlich die RMV-Servicehotline enthält. Ein Liniennetzplan oder Tarifinformationen gehören nicht zur Standardausstattung der Haltestellen. Ebenso stellen dynamische Fahrgastinformationssysteme in Gießen noch die Ausnahme dar und sind lediglich an den größten zentralen Haltestellen vorhanden.

## 3.3 Mobilität und Fahrgastnachfrage

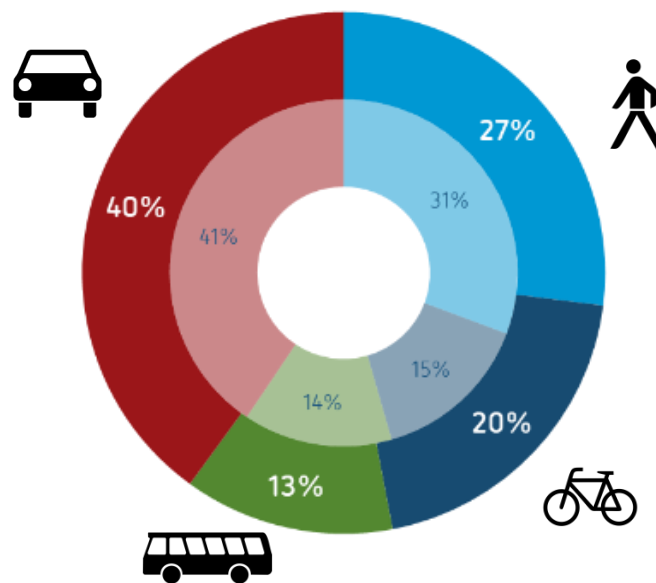
### 3.3.1 Mobilitätsverhalten

Die Mobilität der Gießener Bevölkerung wurde zuletzt 2018 über das System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) der TU Dresden erhoben, die regelmäßige repräsentative und vergleichbare Haushaltsbefragungen zur Mobilität durchführt. Demnach nutzen die Gießener\*innen für vier von zehn Wegen ein Kfz, für 20 % der Wege das Fahrrad und für 13 % der Wege den ÖPNV. Jeder vierte Weg wird zudem zu Fuß zurückgelegt (vgl. Abbildung 7). Gegenüber 2013 hat sich insbesondere der Radverkehrsanteil von 15 % auf 20 % gesteigert. Beim MIV und ÖPNV gab es kaum Veränderungen, der Fußverkehr ist anteilig etwas zurückgegangen. Demnach zeigen sich vor allem Verschiebungen innerhalb des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV). Der Kfz-Verkehr hat hingegen anteilig kaum abgenommen; es ist im Gegenteil anzunehmen, dass in absoluten Zahlen die Kfz-Wege in den vergangenen Jahren (zum Beispiel infolge der Pandemie) noch leicht zugenommen haben.

---

<sup>5</sup> [https://www.rmv.de/auskunft/bin/jp/query.exe/dn?L=vs\\_rmv&externalCall=yes](https://www.rmv.de/auskunft/bin/jp/query.exe/dn?L=vs_rmv&externalCall=yes)

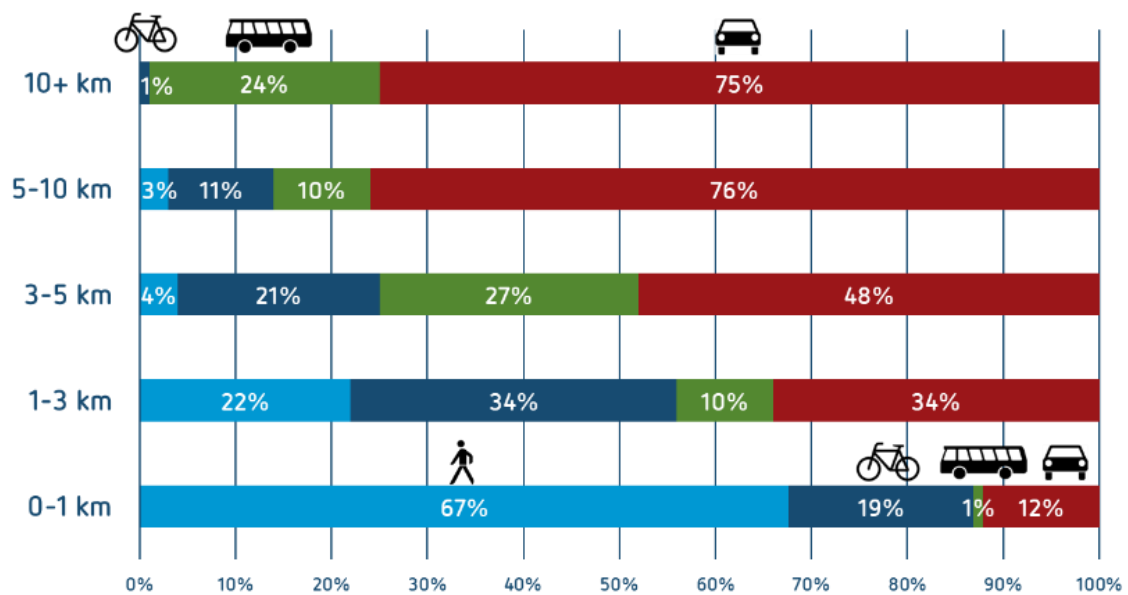
Abbildung 7: Modal Split der Bürger\*innen Gießens (2013 innen, 2018 außen)



Quelle: TU Dresden, SrV 2013/2018

Bereits bei Wegen ab 3 km Länge wird der Pkw zum dominierenden Verkehrsmittel, bei Wegen von 1-3 km Länge liegt er gleichauf mit dem Rad (vgl. Abbildung 8). Wege ab 5 km Länge werden zu drei Vierteln mit dem Pkw absolviert. Bei Wegen bis 1 km Länge dominiert der Fußverkehr, hier werden rund zwei Drittel der kurzen Wege zu Fuß zurückgelegt. Der ÖPNV spielt erst bei längeren Wegen eine gewisse Rolle, insbesondere bei innerkommunalen Wegen von 3-5 km Länge, die dann mit dem Stadtbus zurückgelegt werden, aber auch bei längeren Wegen ab 10 km Länge, bei denen überwiegend der SPNV genutzt wird. Der geringere ÖPNV-Anteil bei Wegen zwischen 5-10 km Länge weist darauf hin, dass ÖPNV-Verbindungen in das direkte Umland ausbaufähig sind und der Anteil bei entsprechendem Angebot auch hier höher sein könnte.

Abbildung 8: Modal Split der Bürger\*innen Gießens 2018 nach Wegelänge



Quelle: TU Dresden, SrV 2018

Insgesamt zeigt sich, dass durch verstärkte Investitionen insbesondere der Radverkehrsanteil gesteigert werden konnte, wobei jedoch anzunehmen ist, dass verstärkt Fußwege substituiert worden sind. Der ÖPNV-Anteil stagniert in den Erhebungen. Um hier deutliche Steigerungen zu erreichen, sind in der Regel jedoch auch umfangreiche Maßnahmen vor allem im Hinblick auf Kapazitäten und das Angebot notwendig. Der MIV-Anteil hat sich ebenfalls kaum verändert, da größere verkehrliche Veränderungen bzw. Einschränkungen in diesem Segment nicht vorgenommen worden sind und insbesondere bei längeren Wegen alternative Verkehrsmittel zum Teil nicht konkurrenzfähig erscheinen. Somit ist an unterschiedlichen Stellen Handlungsbedarf erkennbar. Weitere Mobilitätskennziffern deuten darauf hin, dass die Gießener\*innen einerseits ein hohes Maß an Mobilität aufweisen, andererseits der MIV nicht allein durch die Gießener\*innen, sondern auch durch Stadt-Umland-Verkehre verursacht wird. Im Binnenverkehr wird nur bei 31 % aller Wege der MIV genutzt.

- Die Pkw-Dichte in Gießen hat sich, nach einer Phase der Stagnation, von 2018 auf 2019 auf 424 Pkw je 1.000 Einwohner\*innen erhöht. Im Städtevergleich ist dies ein moderater Wert. 72 % der Haushalte besitzen mindestens einen Pkw, im RMV-Vergleich der niedrigste Wert<sup>6</sup>.
- 76 % der Gießener\*innen nutzen zumindest gelegentlich das Fahrrad. Je Haushalt sind in Gießen 1,9 Fahrräder vorhanden.
- 86 % der Gießener\*innen nutzen zumindest gelegentlich den ÖPNV, 48 % besitzen ein ÖPNV-Zeitticket. Letzteres ist Höchstwert im RMV-Vergleich.
- 8 % der Gießener\*innen nutzen zumindest gelegentlich Carsharing, 6 % sind zumindest gelegentlich Bikesharing-Nutzer\*innen.

<sup>6</sup> ausgewertet worden sind die Städte Wiesbaden, Offenbach, Darmstadt, Frankfurt am Main, Fulda, Gießen, Hanau, Marburg, Wetzlar, Hofheim am Taunus

### 3.3.2 Fahrgastnachfrage

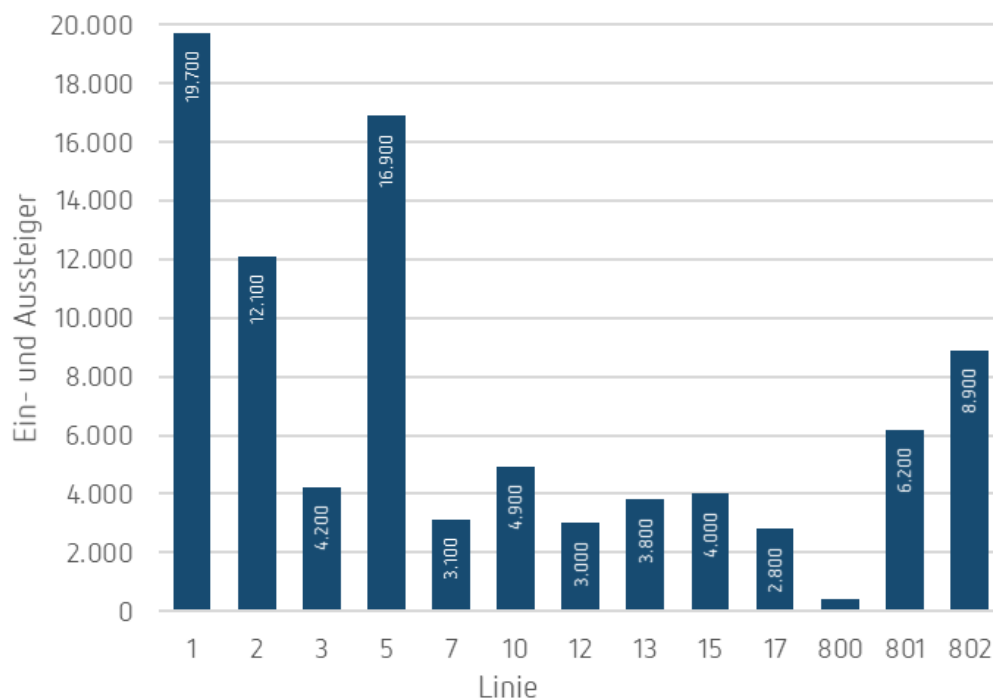
#### Nachfrage nach Linien

Die nachfolgende Darstellung (Abbildung 9) der linienbezogenen Nachfragedaten beruht auf Zähl-daten aus dem Jahr 2019. Die Erhebungen erfolgten in unregelmäßigen Abständen, da erst im Laufe des Jahres vermehrt Busse mit automatischen Zähleinrichtungen ausgerüstet wurden. Zu betonen ist daher an dieser Stelle, dass die Daten nur eine grobe Einschätzung und einfache Hochrechnung darstellen, da eine Korrektur des Ungleichgewichts nicht vorgenommen werden konnte. Aufgrund der schrittweisen Nachrüstung der Zählsysteme liegen nicht für alle Linien Zähl-daten vor. Ebenfalls keine Berücksichtigungen fanden etwaige Sonderfahrpläne und der Schienen-verkehr.

Die nachfragestärkste Buslinie ist die Linie 1, die das Stadtgebiet von Rödgen bis Lützellinden in nord-südlicher Richtung durchquert, mit ca. 19.700 Ein- und Aussteigern pro Tag. An zweiter Stelle der nachfragestärksten Linien steht mit ca. 16.900 Ein- und Aussteigern am Tag die Linie 5 mit dem Ziel Gießen Bahnhof bzw. Wieseck. Ebenfalls fünfstellige Zahlen am Tag verzeichnet die Linie 2 mit insgesamt etwa 12.100 Ein- und Aussteigern. Die Buslinien 802 und 801 werden von etwa 8.900 bzw. 6.200 Ein- und Aussteigern am Tag nachgefragt.

Im Vergleich dazu ist die Linie 10 mit 4.900 Ein- und Aussteigern deutlich schwächer nachgefragt. Ähnliche Ein- und Aussteigerzahlen verzeichnen die Linien 3 und 15. Weniger als 4.000 Ein- und Aussteiger am Tag werden auf den Linien 13, 7, 12 und 17 sowie als nachfrageschwächste Linie mit 200 Fahrgästen der Linie 800 gezählt.

Abbildung 9: Ein- und Aussteiger je Linie

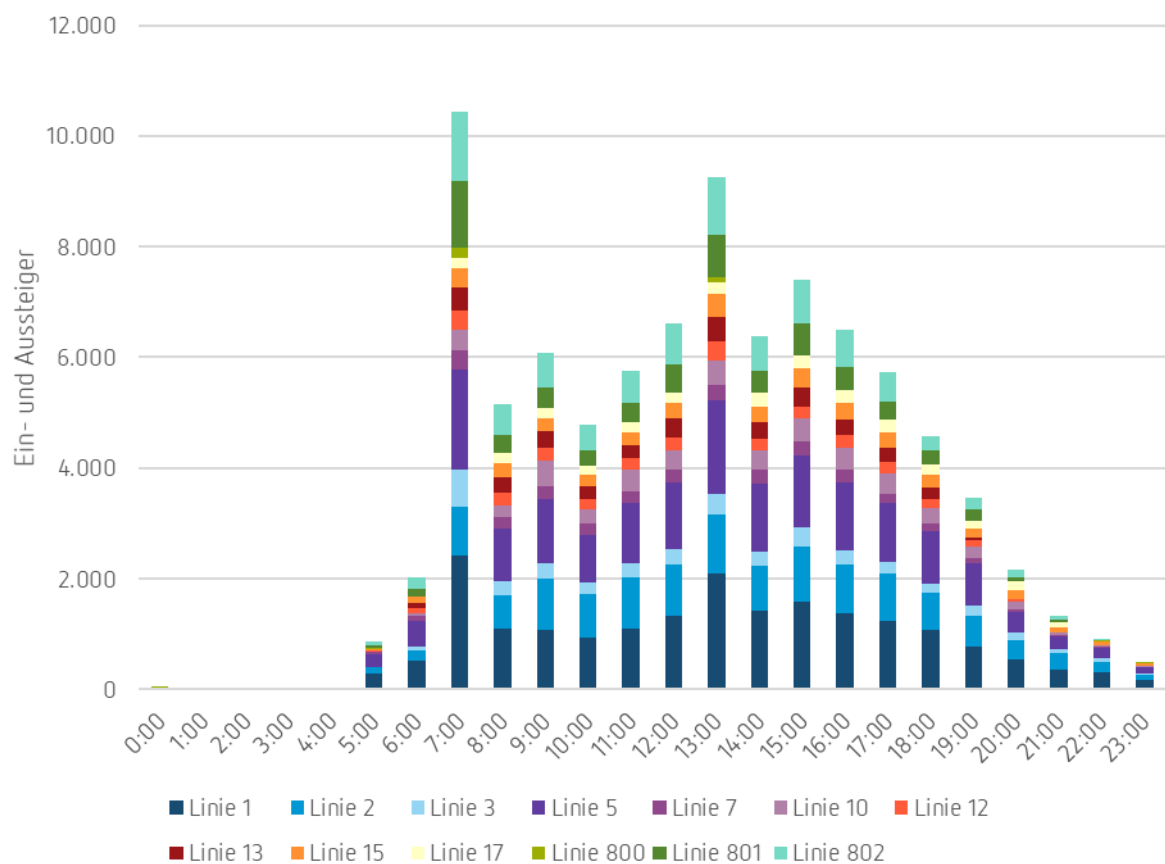


Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: SWG 2019)

## Nachfrage nach Tageszeit

Die Nachfrage in Tagesgang lässt eine deutliche Morgenspitze erkennen (vgl. Abbildung 10). In der Stunde um 7:00 Uhr nutzen knapp über 10.000 Fahrgäste den Busverkehr im Gießener Stadtgebiet. Bis zur Mittagszeit geht die Nachfrage zurück und liegt im Bereich zwischen ca. 4.790 und 6.620 Ein- und Ausstiegen. Um 13:00 Uhr steigt die Nachfrage dann wieder auf ca. 9.200 an. Ab 15 Uhr nimmt die Nachfrage kontinuierlich ab, sodass am Abend um 20:00 Uhr noch knapp über 2.000 Ein- und Aussteiger gezählt werden. Um 23:00 Uhr liegt der Nachfragewert bei knapp 500. Teilweise kommt es im Gießener Stadtbusnetz vor allem zur Hauptverkehrszeit zu Kapazitätsengpässen, auch auf dicht bedienten Abschnitten.

Abbildung 10: Ein- und Aussteiger Uhrzeit und Linie



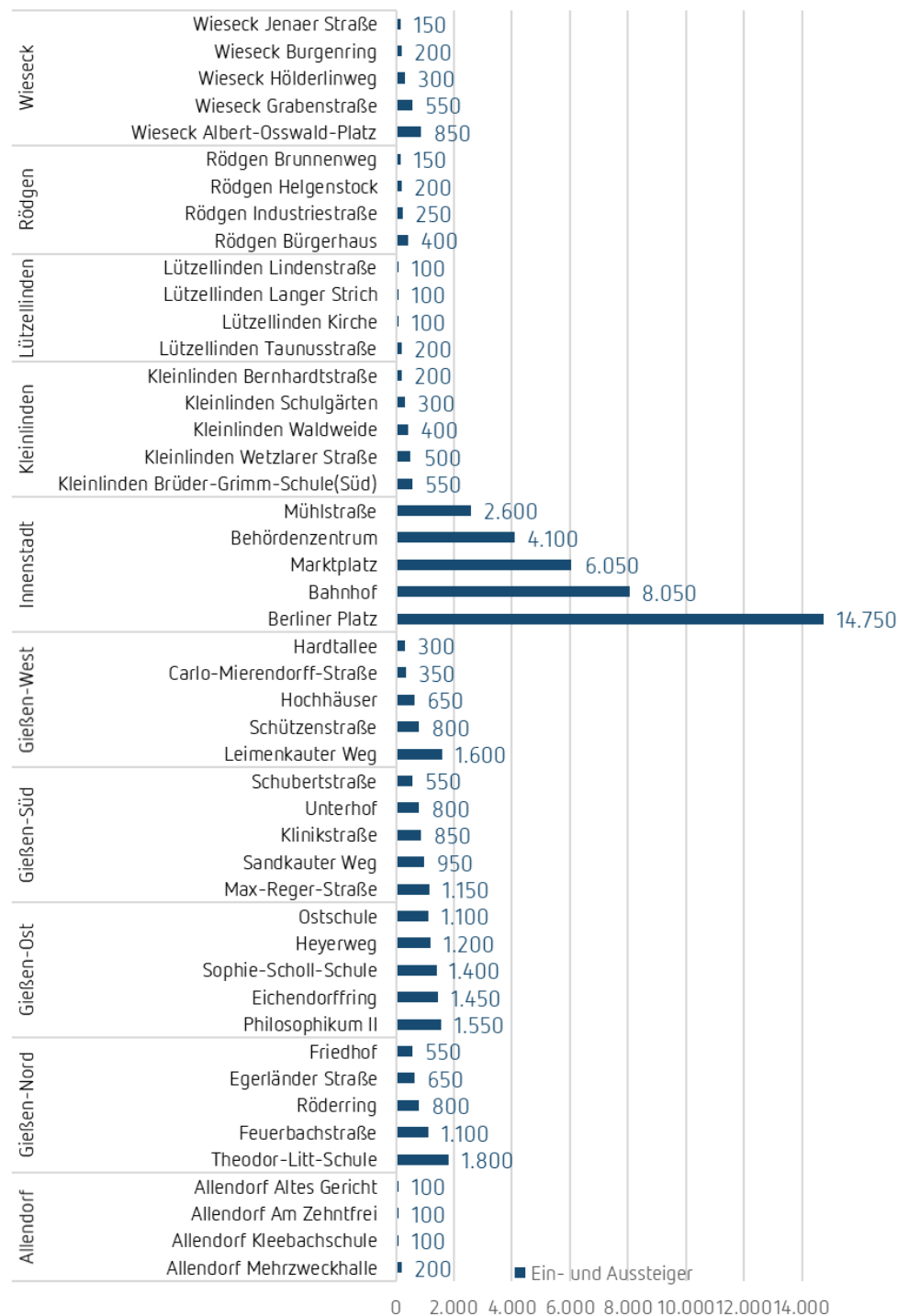
Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: SWG 2019)

## Nachfrage nach Haltestellen

Bezogen auf die Nachfrage an Haltestellen kommt der Haltestelle Berliner Platz in der Innenstadt eine besondere Bedeutung zu. Aufgrund der zentralen Lage bildet der Berliner Platz gemeinsam mit den Haltestellen Stadttheater und Behördenzentrum in direkter Nähe den ‚Dreh- und Angelpunkt‘ des Gießener Busverkehrs mit insgesamt über 18.000 Ein- und Aussteigern pro Verkehrstag. Ebenfalls bedeutend ist die Haltestelle Marktplatz mit ca. 6.000 Ein- und Aussteigern. Gießen Bahnhof als Anschlussstelle für den SPNV verzeichnet einen Nachfragewert von etwa 8.000 Fahrgästen pro Tag.

In den weiteren Teilen der Kernstadt sind die nachfragestärksten Haltestellen Theodor-Litt-Schule in Gießen-Nord (1.800 Ein- und Aussteiger), Leimenkauter Weg in Gießen-West (1.600 Ein- und Aussteiger), Philosophikum in Gießen-Ost und Eichendorffring in Gießen-Ost (jeweils ca. 1.500 Ein- und Aussteiger) sowie Max-Reger-Straße in Gießen-Süd (1.150 Ein- und Aussteiger).

Außerhalb der Kernstadt ist die Haltestelle Albert-Osswald-Platz (850 Ein- und Aussteiger) in Wieseck am stärksten nachgefragt. Alle weiteren Haltestellen, für die Zähldaten vorliegen, sind geringer nachgefragt (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Ein- und Aussteiger nach Stadtteilen (jeweils Top 5)<sup>7</sup>


Quelle: eigene Darstellung (Datengrundlage: SWG 2019)

<sup>7</sup> Die Auswertung der Fahrgastnachfrage erfolgte auf Grundlage des Verkehrsmodells, dass das Büro GGR im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Gießen erstellt. Dargestellt sind nur Haltestellen, für die Zählzeiten vorliegen. Im Jahr 2019 wurden umfangreiche Sanierungsarbeiten in der Straße Neustadt durchgeführt. Das hatte zur Folge, dass die Haltestelle „Oswaldsgarten“ in dieser Zeit gar nicht und die Haltestelle „Marktplatz“ deutlich seltener angefahren wurden. Während der Bauarbeiten wurde die Haltestelle „Mühlstraße“ ersatzweise auch von Stadtbussen bedient, die ansonsten nur von den Regionalbussen angefahren wird. Für den Bereich Innenstadt wird damit ein verzerrtes Bild gezeichnet.

## 4 Analyse der ÖPNV-Qualität

### 4.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungswirkung wurde mittels der in der Schweiz etablierte Methode der ÖV-Güteklassen bestimmt, die leicht modifiziert wurde. Bei dieser Vorgehensweise kann nicht nur eine Aussage über die Erschließung, sondern auch über deren Qualität getroffen werden, da auch die Art des Verkehrsmittels wie auch die Bedienungshäufigkeit einer Haltestelle als wesentliches Qualitätsmerkmal zugrunde gelegt wird. Es wird angenommen, dass die Bereitschaft, eine bestimmte Entfernung zu einer Haltestelle zurückzulegen, mit der Art und Dichte des Angebots zusammenhängt.

Abbildung 12: Schema der Erschließungsqualität



Quelle: eigene Darstellung nach ARE 2013: S. 7

So hat beispielsweise eine Bushaltestelle mit einem 40-60 min. Takt lediglich innerhalb einer Distanz von 300 m eine ausreichende Erschließungswirkung. Eine Haltestelle, die alle 5-10 Minuten von Bussen bedient wird, weist innerhalb von 300 m eine gute Erschließung, bis zu 500 m eine befriedigende Erschließung auf und kann bis zu 750 m eine ausreichende Erschließungswirkung entfalten.

Die Herleitung des jeweiligen Kursintervalls, sprich der Anzahl der Abfahrten an einer Haltestelle (Mo-Fr zwischen 6 und 20 Uhr), erfolgt über die zur Verfügung stehenden Fahrplandaten. Auf dieser Basis wird jeder Haltestelle entsprechend der Art der bedienenden Verkehrsmittel eine Kategorie zugewiesen, wobei die Qualität der Bedienung mit steigender Kategoriennummer abnimmt. Verdichtungen in den HVZ sind in den gezählten Abfahrten inbegriffen.

Tabelle 14: Ermittlung der Haltestellenkategorie

| Kursintervall<br>(Abfahrten pro Stunde,<br>Mo-Fr, 6-20 Uhr) | Art der Verkehrsmittel |     |
|-------------------------------------------------------------|------------------------|-----|
|                                                             | Bahnlinie              | Bus |
| ≤ 5 Minuten                                                 | I                      | II  |
| 5 bis < 10 Min.                                             | II                     | III |
| 10 bis < 20 Min.                                            | III                    | IV  |
| 20 bis < 40 Min.                                            | IV                     | V   |
| ≥ 40 Minuten                                                | V                      | V   |

Quelle: eigene Darstellung nach ARE 2013: S. 7

Ausgehend von der Bedienqualität einer Haltestelle wird dann im Anschluss die Erreichbarkeit über die Luftliniendistanz identifiziert. Diese konzentrischen Kreise bilden die Erreichbarkeit einer Haltestelle für den Fußverkehr ab. Aus den kombinierten Kriterien ergibt sich dann die Erschließungsqualität, abgestuft in vier Kategorien, durch den öffentlichen Verkehr:

- Qualitätsklasse A: sehr gute Erschließung
- Qualitätsklasse B: gute Erschließung
- Qualitätsklasse C: befriedigende Erschließung
- Qualitätsklasse D: ausreichende Erschließung
- Keine Qualitätsklasse: ungenügende Erschließung

Tabelle 15 zeigt die Ermittlung der Erschließungsqualität gemäß den Haltestellenkategorien und der Distanz zur Haltestelle. Keine Berücksichtigung in dieser Methode finden besondere topographische Eigenschaften wie Steigungen sowie räumliche Hindernisse (z. B. Flüsse, Autobahnen), welche den fußläufigen Zugang zu einer Haltestelle erschweren.

Tabelle 15: Ermittlung der Erschließungsqualität

| Haltestellen-<br>kategorie | Distanz zur Haltestelle |       |       |        |
|----------------------------|-------------------------|-------|-------|--------|
|                            | 300 m                   | 500 m | 750 m | 1000 m |
| I                          | A                       | A     | B     | C      |
| II                         | A                       | B     | C     | D      |
| III                        | B                       | C     | D     | -      |
| IV                         | C                       | D     | -     | -      |
| V                          | D                       | -     | -     | -      |

Quelle: eigene Darstellung nach ARE 2013: S. 8

Für die Analyse wurde mit Isochronen gearbeitet, sodass auch räumliche Barrieren wie die Lahn oder die Autobahn 485 entsprechend bei möglichen Fußwegen berücksichtigt werden. Die im NVP 2014 genutzten Radien als Einzugsbereiche der Haltestellen wurden somit weiterentwickelt. Der Ansatz der Erschließungsqualität beinhaltet neben der Abbildung über realistische Fußwege auch die Bedienqualität einer Haltestelle. Abbildung 13 zeigt die Ergebnisse der Analyse.

Insgesamt sind etwa 88 % der bebauten Siedlungsflächen und ca. 95 % der Bevölkerung<sup>8</sup> in Gießen durch den ÖPNV erschlossen. Eine Übersicht gibt Tabelle 16. Damit kann in Gießen insgesamt von einer guten bis befriedigenden Erschließungsqualität gesprochen werden. Insbesondere die Gießener Innenstadt weist ein sehr gutes und dichtes Netz an häufig frequentierten Haltestellen auf. Dennoch fällt dabei eine lediglich gute Erschließung in der nördlichen Innenstadt auf. Dort befindet sich keine zentrale Haltestelle (Höhe Walltorstraße). Die nach Norden verkehrenden Buslinien 3/13 und 5/15 werden über den Anlagenring um die nördliche Innenstadt herumgeleitet. Die Achsen zum Waldstadion und nach Kleinlinden (Linie 1), der Schiffenberger Weg (diverse Regionalbuslinien und Linie 10), zur Westschule (Linien 12, 801/802) und die Marburger Straße im Bereich der Haltestelle Studentenlandstraße (Linien 5/15) haben ein Angebot, was sich in einer guten Erschließung widerspiegelt. Während Wieseck insgesamt vorrangig befriedigend erschlossen wird, ist die Erschließungswirkung in Allendorf, Lützellinden und Rödgen ausreichend.

Tabelle 16: ÖPNV-Erschließung in Gießen nach Siedlungsfläche und Einwohnern

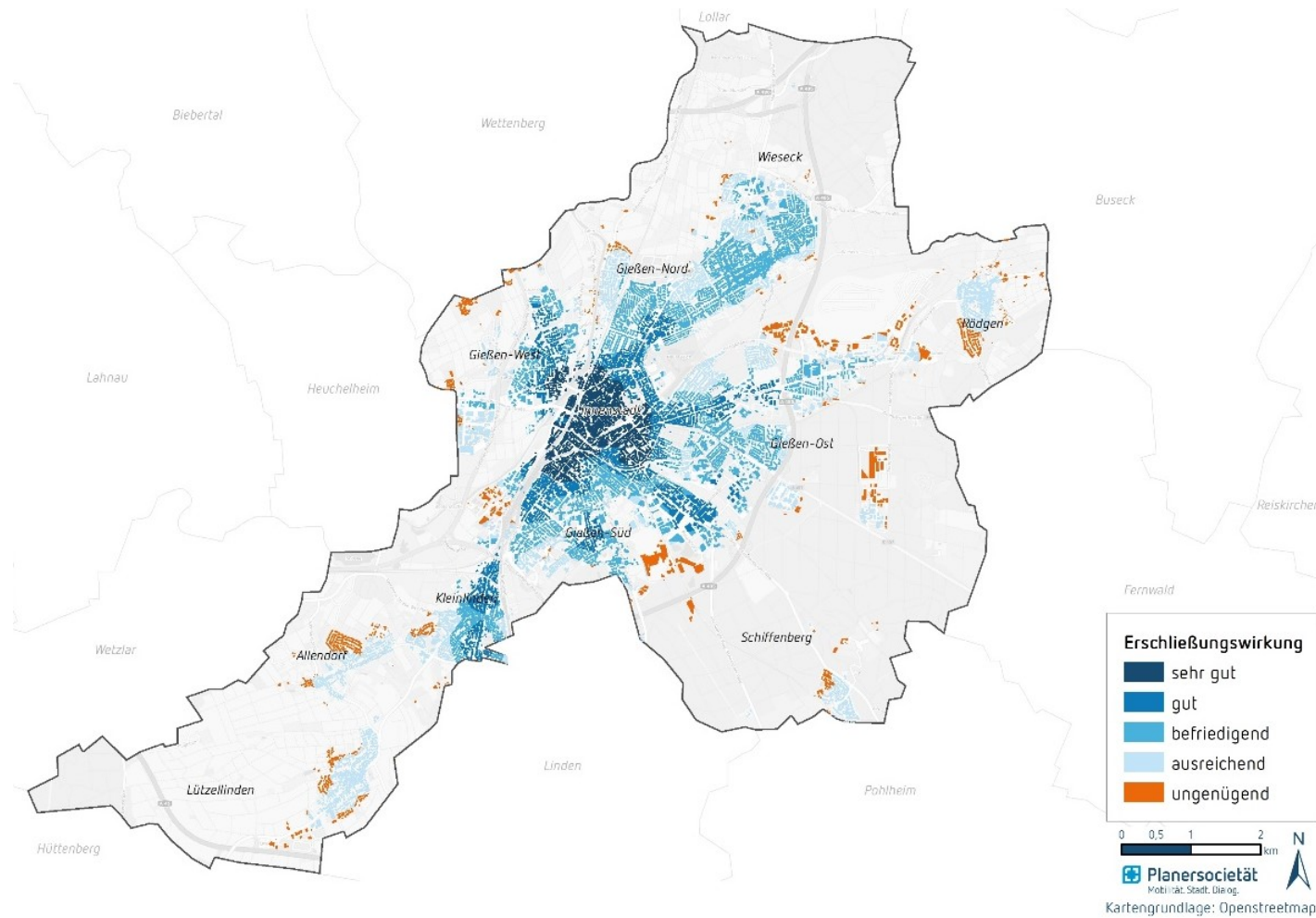
| Erschließungswirkung   | Sehr gut | Gut  | Befriedigend | Ausreichend | Ungenügend |
|------------------------|----------|------|--------------|-------------|------------|
| Siedlungsfläche        | 12 %     | 19 % | 32 %         | 25 %        | 12 %       |
| Einwohner <sup>3</sup> | 14 %     | 22 % | 38 %         | 21 %        | 5 %        |

Quelle: eigene Auswertung

Erschließungsdefizite ergeben sich vorrangig in Randlagen der Vororte. So sind der südliche Teil Rödgens wie auch Randbereiche in Allendorf, Lützellinden und Petersweiher nur ungenügend an den ÖPNV angeschlossen. Vorrangig handelt es sich hier allerdings um Einfamilienhausbebauung mit geringen Potenzialen. Erschließungsdefizite ergeben sich ebenso nördlich der Rudolf-Diesel-Straße in den dortigen Gewerbegebieten (Ursulum/Oberlachweg/Stolzenmorgen). Einzelne Erschließungsdefizite finden sich in Lützellinden in Höhe des Autohofs, auf der Lahnstraße zwischen den Haltestellen Bachweg und Margaretenhütte sowie in Wieseck zwischen den Haltestellen Lichtenauer Weg und Wellersburg. Hinzu kommt eine im Vergleich mit dem Umfeld geringe Erschließungsqualität der Haltestelle Dürerstraße in Wieseck. Ausgehend von der zeitweisen Führung der Linie 1 über die Allendorfer Straße in Kleinlinden ergeben sich zudem in diesem Ortsteil Defizite im Bereich Hermann-Löns-Straße/Heide.

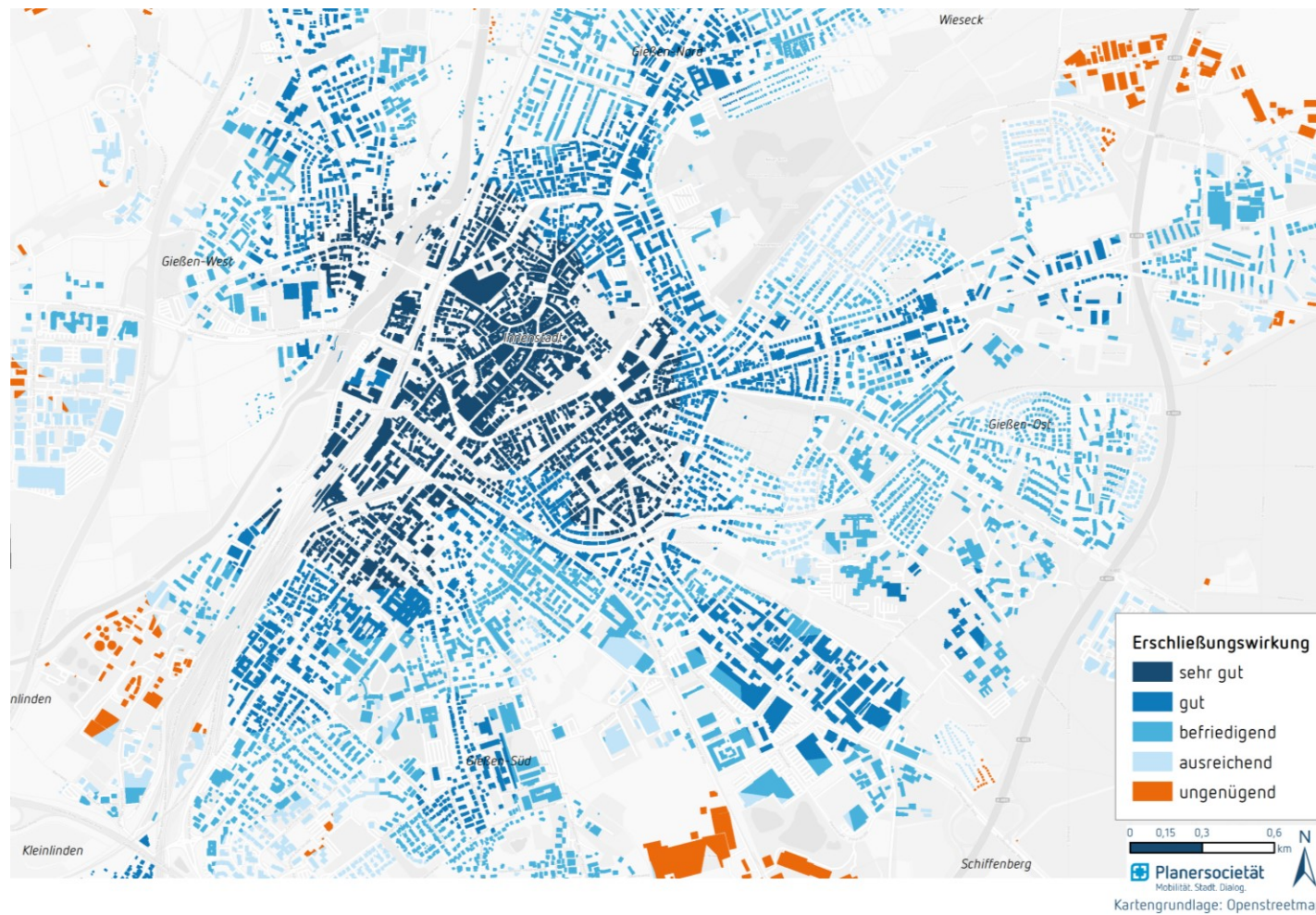
<sup>8</sup> gemessen an den Einwohnerdaten des Zensus 2011

Abbildung 13: Erschließungsqualität in Gießen - Gesamtstadt



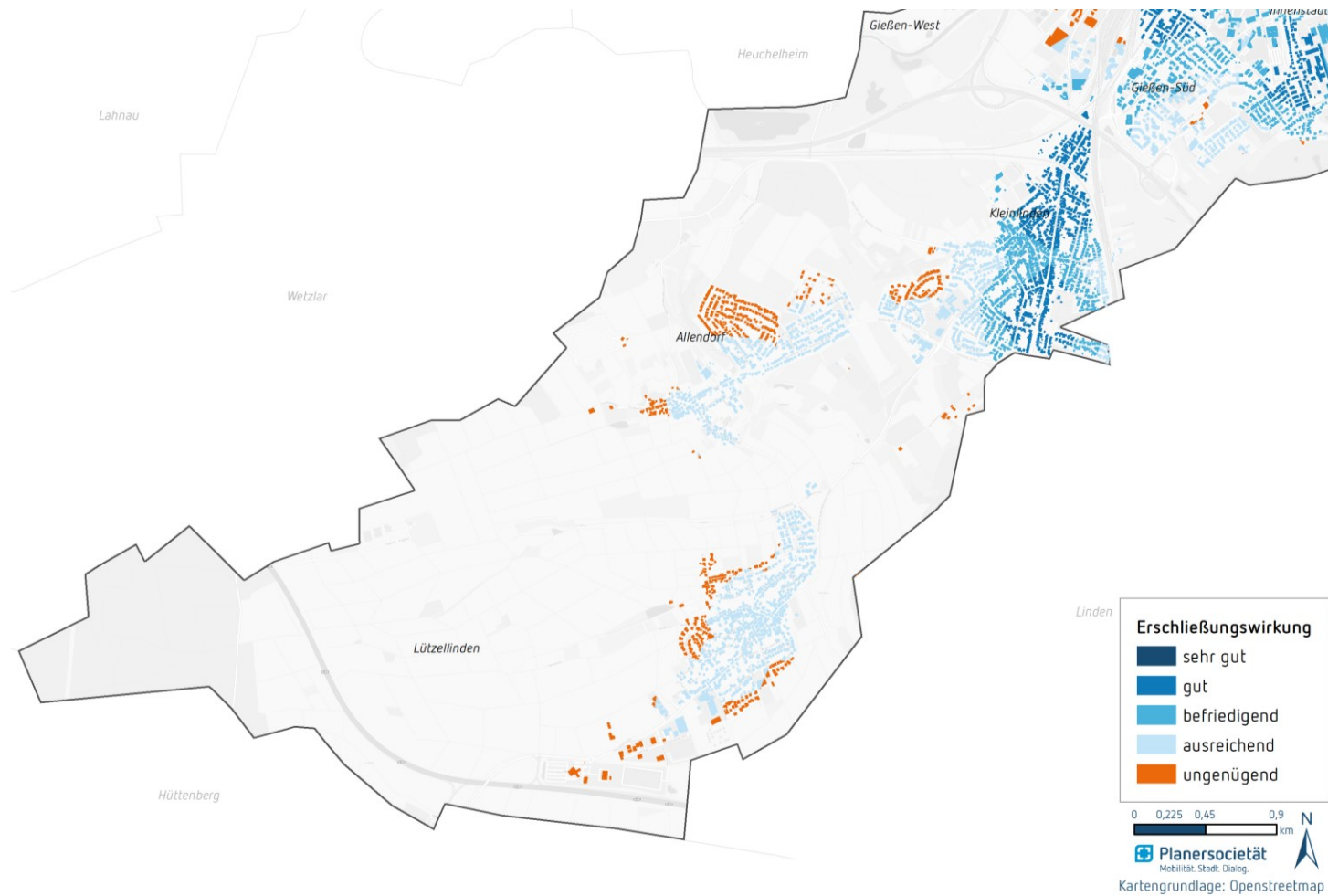
Quelle: eigene Auswertung

Abbildung 14: Erschließungsqualität in Gießen - Ausschnitt Innenstadt



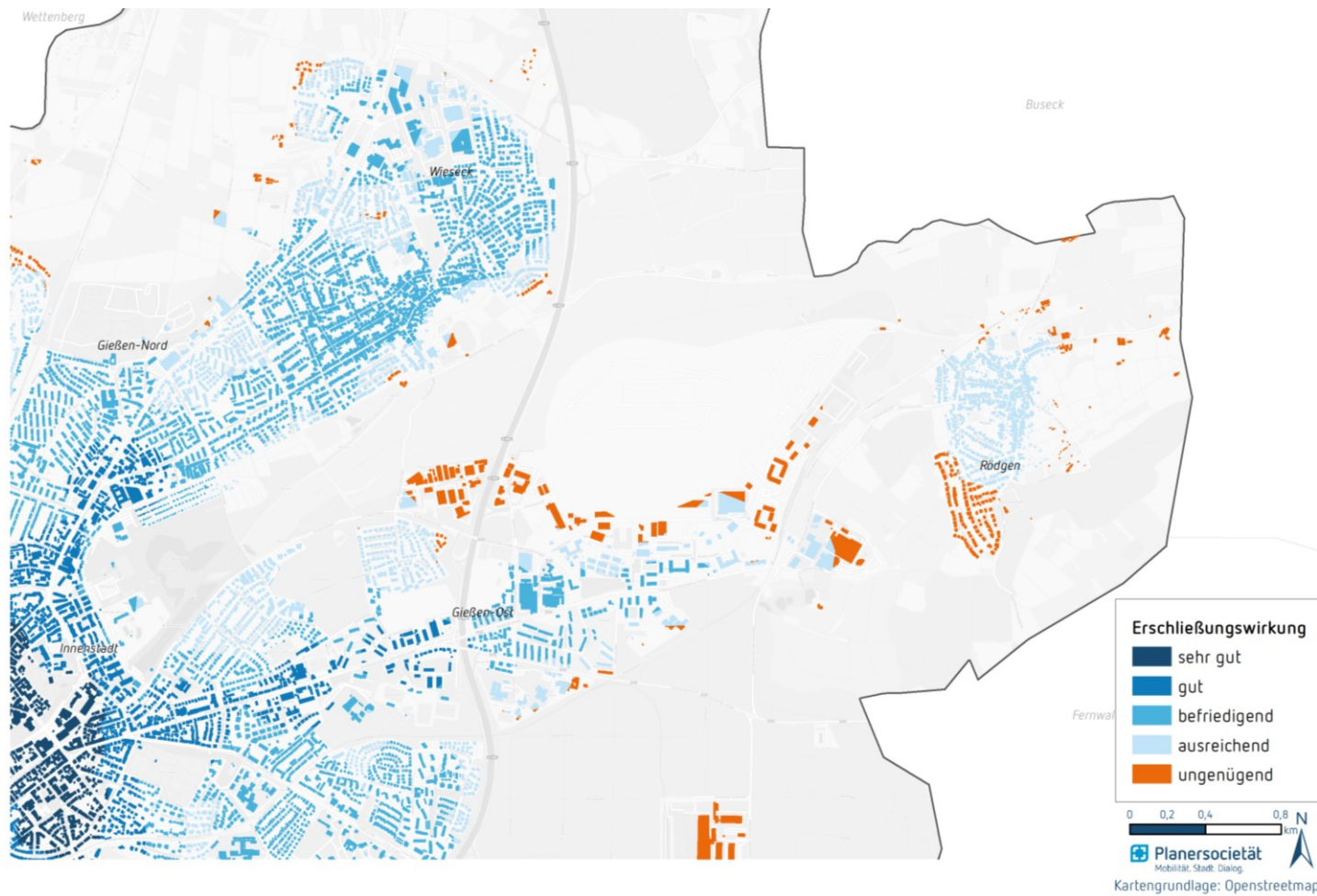
Quelle: eigene Auswertung

Abbildung 15: Erschließungsqualität in Gießen - Ausschnitt Allendorf



Quelle: eigene Auswertung

Abbildung 16: Erschließungsqualität in Gießen - Ausschnitt Wieseck/Rödgen

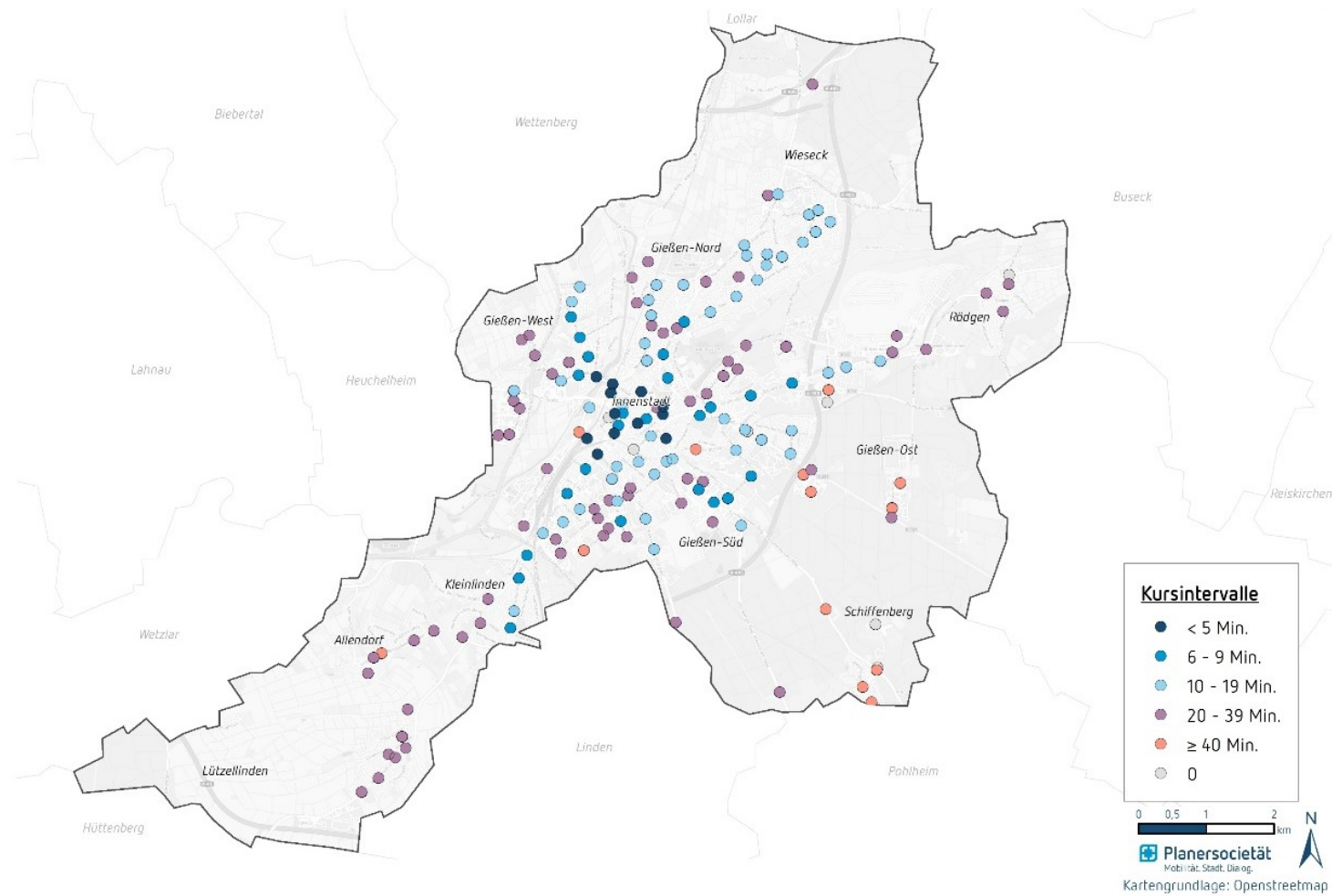


Quelle: eigene Auswertung

## 4.2 Bedienungsqualität

Die Analyse der Bedienungshäufigkeit ergibt sich aus den im Rahmen der Erschließungsqualität ermittelten und kategorisierten Kursintervalle je Haltestelle, wie Abbildung 17 zeigt. Als Ergebnis lässt sich die hohe Fahrtenhäufigkeit montags bis freitags von 6:00 bis 20:00 Uhr in der Innenstadt feststellen. Auch die Haltestellen auf den Achsen Frankfurter Straße, Krofdorfer Straße und Grünberger Straße sowie der Bereich rund um die Rathenaustraße/Schiffenberger Weg weisen mit einer durchschnittlichen Bedienungshäufigkeit von 6-9 Min. eine hohe Qualität auf. Je weiter es aus der Stadt hinaus geht, desto geringer wird die Bedienungsqualität. Lediglich auf den Linien 5 (Wieseck) und 801/802 (Westschule/Richtung Wettenberg) werden die dichten Takte von durchschnittlich 10-19 min. bis in die Ortsteile bzw. bis zur Stadtgrenze gefahren. In Richtung Rödgen bzw. Allendorf/Lützellinden enden die dichten Takte der Linie 1 bereits vorzeitig.

### Abbildung 17: Bedienungsqualität nach Haltestellen in Gießen



Quelle: eigene Auswertung

Tabelle 17 zeigt die Haltestellen im Gießener Netz, die täglich über 300 Abfahrten aufweisen. Klar an der Spitze steht der Gießener Bahnhof als zentraler Knoten, aber auch die reinen Bushaltestellen Berliner Platz / Behördenzentrum (separat ausgewertet) sowie Marktplatz sind wichtige Stationen im ÖPNV-Angebot. Diese werden ergänzt durch die im Bereich des Anlagenrings liegenden Haltepunkte. Weiter außerhalb weist die Haltestelle Siemensstraße (Nähe Philosophikum) die höchste Bedienungshäufigkeit auf.

Tabelle 17: Haltestellen mit der höchsten Bedienung an Werktagen<sup>9</sup>

| Haltestellenbezeichnung | Anzahl der Abfahrten in eine Richtung inkl. Regionalbusverkehr, Mo-Fr, 6:00-20:00 |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Gießen Bahnhof          | 609                                                                               |
| Berliner Platz          | 345                                                                               |
| Marktplatz              | 262                                                                               |
| Johanneskirche          | 316                                                                               |
| Liebigstraße            | 311                                                                               |
| Behördenzentrum         | 196                                                                               |
| Schützenstraße          | 213                                                                               |
| Landgericht             | 137                                                                               |
| Steinstraße             | 137                                                                               |
| Mühlstraße              | 150                                                                               |
| Oswaldsgarten           | 168                                                                               |
| Siemensstraße           | 133                                                                               |

Quelle: eigene Auswertung

Insbesondere für Gelegenheitsnutzer\*innen oder Neukund\*innen kann das Busnetz auf den ersten Blick unübersichtlich wirken. Es ist keine klare Systematik der angebotenen Produkte erkennbar, so wird z. B. anhand der Liniennummer nicht deutlich, ob es sich um eine ganztägig verkehrende Linie handelt, ob sie die Stadtteile untereinander verbindet, oder ob der Bus Aufgaben der Feinerschließung innerhalb eines Quartiers übernimmt. Außer der Gestaltung von Logo und Werbungen gibt es keine klare Unterscheidung zwischen städtischen und regionalen Buslinien. Dadurch, dass ein Teil der Regionalbusse auch innerstädtische Aufgaben übernimmt, kommt es zu Fahrzeitverlängerungen für Fahrgäste aus der Region mit dem Fahrtziel Innenstadt. Es besteht zwar ein einheitliches 15-/30-/60-Minuten-Taktschema, jedoch ist die Bedienungsqualität im Stadtgebiet

<sup>9</sup> Im Jahr 2019 wurden umfangreiche Sanierungsarbeiten in der Straße Neustadt durchgeführt. Das hatte zur Folge, dass die Haltestelle „Oswaldsgarten“ in dieser Zeit gar nicht und die Haltestelle „Marktplatz“ deutlich seltener angedient wurden. Während der Bauarbeiten wurde die Haltestelle „Mühlstraße“ ersatzweise auch von Stadtbussen bedient, die ansonsten nur von den Regionalbussen angefahren wird. Für den Bereich Innenstadt wird damit ein verzerrtes Bild gezeichnet.

unterschiedlich gut ausgeprägt. Insbesondere abseits der Hauptachsen verkehrt teilweise lediglich alle 30 Minuten ein Bus (z. B. Bereiche in Gießen-West, im Schiffenberger Tal oder im Bereich der Eichgärtenallee, vgl. Abbildung 17).

Eine vereinzelt unübersichtliche Situation stellt sich bei vom Busverkehr abweichenden Produkten Linientaxi (LT) und Anruflinientaxi (ALT) im Rahmen des Nachtverkehrs und Wochenendverkehrs dar. Teilweise verkehren Linien zu unterschiedlichen Tagen und Tageszeiten als Linientaxi oder Anruflinientaxi, auch in das Umland. Während LT in Gießen ohne Anforderung als Pkw oder 9-Sitzer auf dem bestehenden Linienweg verkehren, müssen ALT 60 Minuten vor Abfahrt telefonisch angemeldet werden. So fahren die Linien 3 und 7 in den Morgenstunden bis 8:35 Uhr als LT an Sonn- und Feiertagen. Die Linie GI-21 verkehrt unter der Woche ab 20:10 Uhr im Zwei-Stunden-takt sowie Samstag und Sonntag ganztägig als ALT zwischen Reiskirchen und Ettingshausen. Die Bedienung zwischen Gießen und Reiskirchen erfolgt durchgehend mit Bussen, womit ein Umstieg über Reiskirchen hinaus notwendig ist. Die Linie 371 bedient an Sonn- und Feiertagen den Streckenabschnitt zwischen Geilshausen und Allendorf (Lumda) nur als ALT. Abhängig von der gewünschten Fahrtverbindung wird dadurch ggf. ein Umstieg zwischen Bus und ALT an der Haltestelle Allendorf Treiser Straße erforderlich. Innerhalb Gießens verkehren zwei Spätfahrten der Linien 378/379 an Sonn- und Feiertagen als ALT.

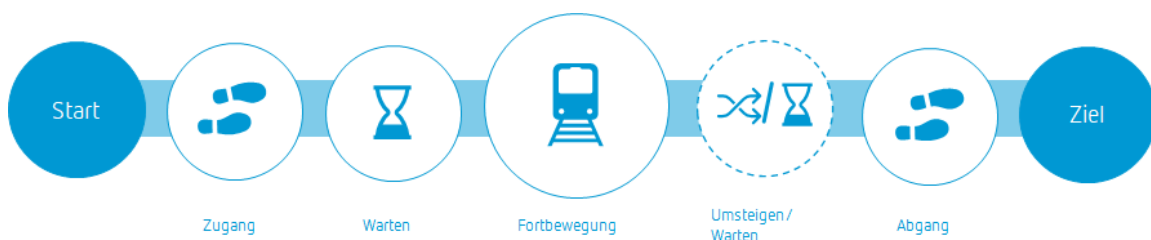
## 4.3 Verbindungsqualität

### 4.3.1 Reisezeitverhältnisse

#### Regional

Verbindungsqualität steht in einem sehr engen Verhältnis zur Reisezeit bzw. dem Zeitaufwand. Hierzu zählen beim ÖPNV die Zugangs-, Startwarte-, Beförderungs- und Abgangszeit, wie in Abbildung 18 dargestellt. Beim Umsteigen kommen weitere Aspekte wie eine zusätzliche Wartezeit oder eine potenziell notwendige Zeit zur Überbrückung von Entfernungen zwischen zwei Haltestellen hinzu. Die Zeit ist somit ein entscheidendes Kriterium zur Wahl des ÖPNV.

Abbildung 18: Wegekette im ÖPNV



Quelle: eigene Darstellung

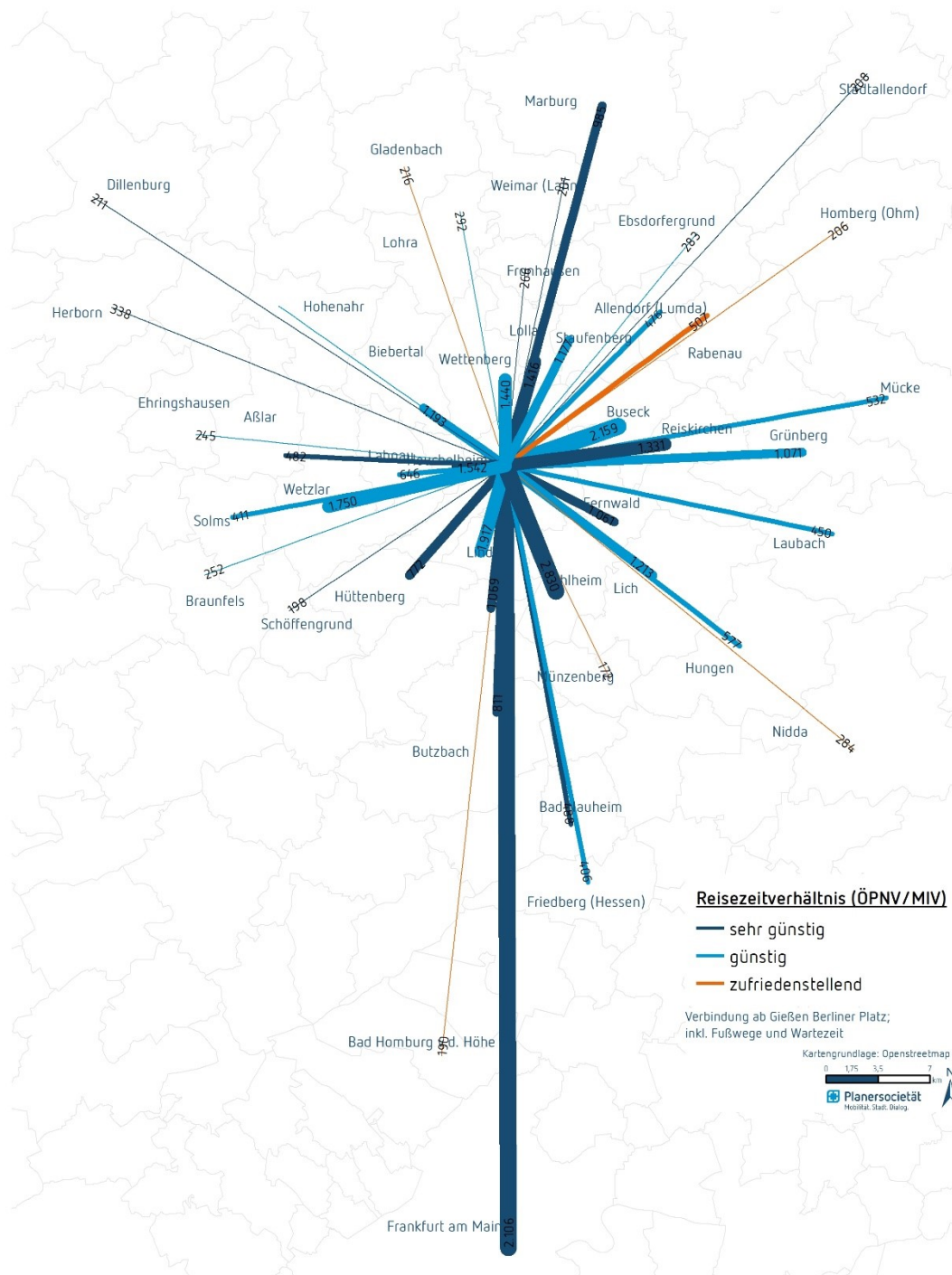
Der ÖPNV steht vor allem in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Dessen Reisezeit setzt sich neben der Zugangs- und Abgangszeit aus der Parksuchzeit zusammen. Das Reisezeitverhältnis ermöglicht einen Vergleich zwischen beiden Systemen. Die Werte des

Reisezeitverhältnis ergeben Qualitätsstufen der Verbindung, um die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw darstellen zu können. Dabei gilt zu beachten, dass die Qualitätsstufen A oder B (sehr günstiges oder günstiges Reisezeitverhältnis) erreicht werden sollten, damit sich wahlfreie Menschen für den ÖPNV entscheiden. Dazu gehören Personen, welche die Wahl zwischen der Nutzung des ÖPNV und des eigenen Autos haben. Mit einer Qualitätsstufe C (zufriedenstellendes Reisezeitverhältnis) ist der ÖPNV noch konkurrenzfähig zum MIV, bietet für wahlfreie aber nur bedingt eine Alternative.

Problematisch wirkt sich der fehlende Durchstich des Personentunnels des Bahnhofs auf die Westseite (Lahnstraße) aus. Hier muss stattdessen die Überführung genutzt werden, die an das Parkhaus angeschlossen ist. Im Osten besteht über die Haltestelle Friedrichstraße und einem 250 m weiten Fußweg eine indirekte Anbindung an den Bahnhof. Eine direkte Andienung des Bahnhofs erfolgt durch die Bahnhofsstraße. Da diese am Bahnhof als Sackgasse endet ist die Bedienung nur als Stichfahrt oder als Linienende möglich. Der Durchstich des Personentunnels in Richtung Lahnstraße würde eine bessere Verknüpfung auf der Westseite ermöglichen. Hier könnten mehr Linien direkt am Bahnhof vorbei geführt werden und somit auch den Bahnübergang Frankfurter Straße umfahren.

Abbildung 19 zeigt die Pendlerverflechtungen Gießens in andere Gemeinden. Dabei ist als zusätzliche Information das Reisezeitverhältnis hinterlegt. Analysiert wurden Verbindungen ab dem zentralen Knoten Berliner Platz. Auf den wichtigsten Achsen bietet der ÖPNV eine konkurrenzfähige Alternative zum Pkw. Zu keiner Pendlerkommune wurde ein schlechteres Reisezeitverhältnis als die Qualitätsstufe C gemessen. Im Zusammenhang mit dem täglichen Pendler\*innen-Aufkommen weist die Verbindung nach Rabenau die schlechteste Qualität auf.

### Abbildung 19: Reisezeitverhältnisse der Pendlerkommunen



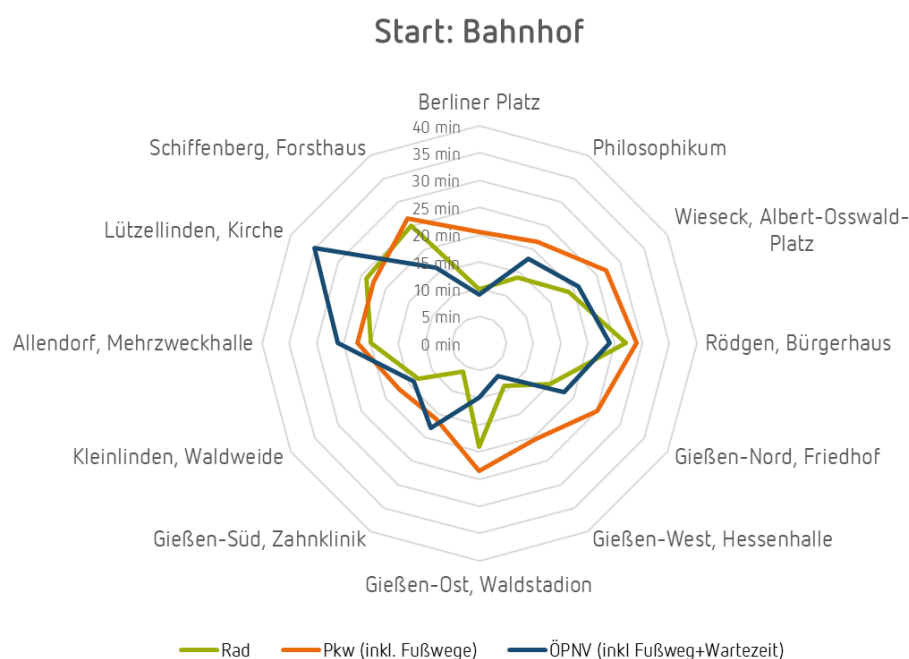
Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2016)

### Innerstädtisch

Innerhalb Gießens wurden die Reisezeiten ab den Haltestellen Bahnhof, Berliner Platz und Philosophikum zu jeweils zwölf wichtigen Zielhaltestellen gemessen und mit dem Pkw sowie dem Fahrrad verglichen.

Abbildung 20 zeigt die Reisezeiten ab Gießen Bahnhof. Dabei fällt auf, dass das Rad auf einigen innenstadtnahen Relationen (Zahnklinik, Philosophikum), aber auch auf Verbindungen in die Ortsteile schneller ist als der ÖPNV. Gegenüber dem Pkw sind die Busse vor allem nach Rödgen, Wieseck, zum Berliner Platz oder zur Hessenhalle schneller. Auf Relationen in die Ortsteile Allendorf, Kleinlinden oder Lützellinden ist der Pkw allerdings das schnellere Verkehrsmittel.

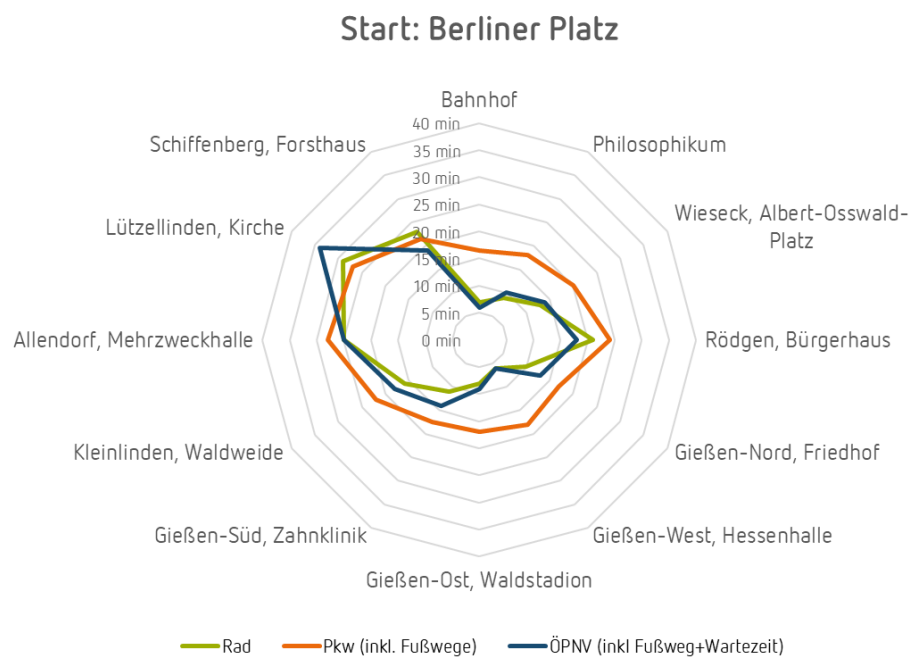
Abbildung 20: Reisezeiten ab Gießen Bahnhof



Quelle: eigene Auswertungen

Auf der Abbildung 21 startet der Reisezeitvergleich am zentralen Knoten Berliner Platz. Von hier lassen sich Reisezeitvorteile des ÖPNV gegenüber dem Pkw nach Allendorf, Kleinlinden, Gießen-Nord und nach Wieseck feststellen. Auf Fahrten nach Lützellinden ist der Pkw das schnellere Verkehrsmittel. Auch hier ist das Fahrrad eine, auf die Geschwindigkeit bezogen, konkurrenzfähige Alternative, insgesamt sind die ÖPNV-Verbindungen ab Berliner Platz aber als gut zu bewerten.

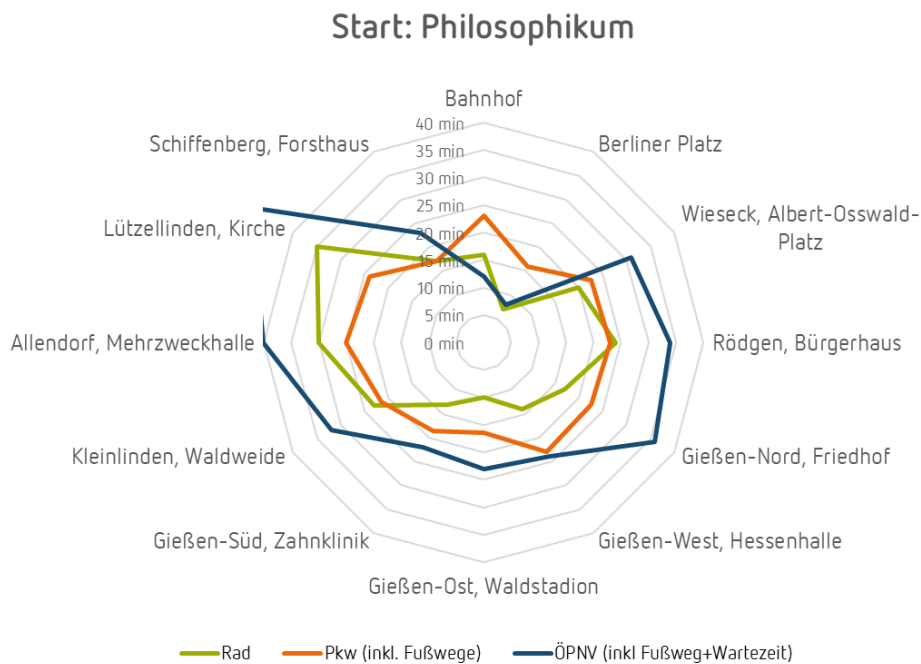
Abbildung 21: Reisezeiten ab Berliner Platz



Quelle: eigene Auswertungen

Zuletzt lassen sich aus Abbildung 22 die Reisezeiten ab Philosophikum mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln erkennen. Der ÖPNV ist hier mit Ausnahme zum Berliner Platz auf allen Verbindungen das langsamste Verkehrsmittel. Nach Lützellinden, Kirche beträgt die Fahrzeit knapp 50 Minuten. Vor allem zu innenstadtnahen Zielen ist eine Fahrt mit dem Fahrrad schneller als mit dem Pkw. (mit Ausnahme der Fahrt zum Bahnhof).

Abbildung 22: Reisezeiten ab Philosophikum



Quelle: eigene Auswertungen

Die Reisezeit (und der Vergleich) der verschiedenen Verkehrsmittel kann maßgeblich für die endgültige Verkehrsmittelwahl sein. ÖPNV und Radverkehr müssen in diesem Kontext als gemeinsame Alternative zum Pkw gedacht und gefördert werden. Dabei ist es essentiell, dass sie nicht gegeneinander ausgespielt werden. Für den ÖPNV kann die Attraktivität durch eine hohe Erreichbarkeit (ausgewogene Haltestellendichte<sup>10</sup>, hohe Bedienungsqualität, direkte und umwegfreie Verbindungen) entschieden erhöht werden. Dabei gilt es nicht nur die Angebote des Umweltverbundes zu beachten, sondern auch die Erreichbarkeit der Pkw-Infrastrukturen damit zu vergleichen und ggf. aktiv zu steuern. Ein Schlüssel zur Beschleunigung des ÖPNV liegt in ÖPNV-Infrastrukturen, wie Bussonderfahrstreifen oder die fahrzeugseitige Beeinflussung der Lichtsignalanlagen (LSA).

<sup>10</sup> Bei der Dichte des Haltestellennetzes ist immer eine Abwägung zwischen Erschließung (kurze Fußwege zu den Haltestellen und damit viele Haltestellen) und Verbindung (möglichst schnell, also möglichst wenig Haltestellen) zu treffen.

### 4.3.2 Umsteigehäufigkeit

Die Umsteigehäufigkeit ist die Anzahl der notwendigen Umstiege zwischen Fahrzeugen auf einer Verbindung. Dies kann beispielsweise auch intermodales Verhalten beinhalten, also die Fahrt mit dem Kfz oder Fahrrad zu einer Haltestelle des ÖPNV.

Umsteigevorgänge können erhebliche Einflüsse auf die Reisezeit haben, abhängig davon, wie gut eine Verbindung ist. Dies hängt mit vielfältigen Faktoren zusammen, wie infrastrukturellen Aspekten (Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion, deren Lage und Zuwegung) oder Bedienungsaspekten (Bedienungshäufigkeit, Regelmäßigkeit, Betriebszeit). Hieraus ergeben sich Wartezeiten oder Zugangs- und Abgangszeiten. Die Anforderungen an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion sind daher vielfältig. Hierzu gehören unter anderem „direkte, umwegfreie, barrierefreie und kurze Umsteigewege [...], möglichst keine Querungen [...], im Idealfall die Zusammenführung der zu verknüpfenden Verkehrsmittel in den Hauptlastrichtungen am selben Bahnsteig bzw. direkt gegenüber“ (FGSV 2013: 73).

In Bezug auf das Bedienungsangebot sollte die wichtigste Umsteigebeziehung einer Strecke bei der Berücksichtigung der Fahrplangestaltung einer Linie maßgebend sein. Bei Takten von mehr als 10 Minuten ist ein Anschluss herzustellen. Knappe Umsteigezeiten verbessern dabei die gesamte Reisezeit (vgl. VDV 2019: 29). „Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln ist hergestellt, wenn für die Fahrgäste ohne Berücksichtigung der Umsteigewege die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel fahrplanmäßig nicht mehr als 5 Minuten beträgt. Die Umsteigezeit muss die Wegezeit zwischen den Umsteigehaltestellen und eine Ausgleichszeit für Verspätungen berücksichtigen. Bei der Festlegung der Wegezeiten ist nicht nur die reine Strecke zu beachten, sondern auch die Beschaffenheit der Umsteigewege (Treppen, Aufzugsbenutzung, LSA-gesicherte Überwege etc.)“ (VDV 2019: 30).

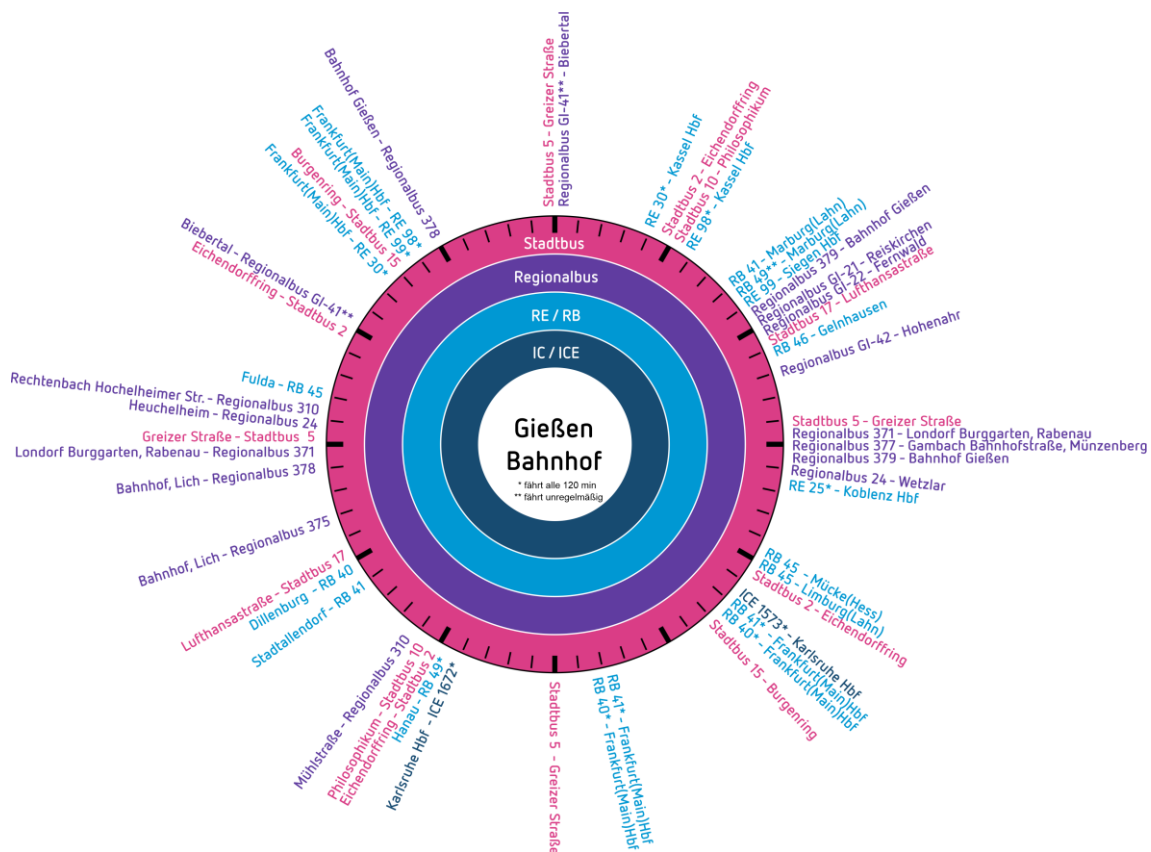
Die betriebliche Organisation des Umsteigens ist komplex. Neben der idealerweise identischen Taktfamilie<sup>11</sup> können mehrere Anschlüsse in der Regel nur mit Zwischenaufenthaltszeiten erreicht werden. Dies führt allerdings im Zweifel zu Einbußen der Verbindungsqualität durch Verlängerung der Reisezeit für nicht umsteigende Fahrgäste (vgl. VDV 2019: 30f.).

Ein Beispiel für diese Komplexität zeigt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..** Hier sind am Beispiel des Bahnhofs Gießens alle Angebote des SPNV sowie der Regional- und Stadtbusse mit ihren Abfahrtszeiten an einem Montag im Zeitraum 8:00-10:00 Uhr abgebildet. Die Darstellung zeigt, welche Vielzahl an möglichen Umsteigerelationen an diesem Knoten bestehen und dass es kaum möglich ist, alle Angebote aufeinander abzustimmen.

---

<sup>11</sup> beispielsweise 15/30 oder 10/20-Minuten-Takte

Abbildung 23: Abfahrten ab Gießen Bahnhof, montags 8:00-10:00 Uhr



Quelle: eigene Auswertungen

Über das Verkehrsmodell, das als Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Gießen erstellt wird, wurden Analysen der Erreichbarkeit von zehn Gießener Haltestellen in Abhängigkeit von der Reisezeit durchgeführt. Dies erfolgte jeweils umsteigefrei und mit einem Umstieg. Die entsprechenden Karten sind im Anhang zu finden. Im Ergebnis zeigt sich, dass vor allem die Gießer Innenstadt mit der Haltestelle Marktplatz sowie Wieseck (Haltestelle Albert-Osswald-Platz), die Grünberger Straße (Heyerweg), Gießen-West (Leimenkauter Weg), die Frankfurter Straße (Klinikstraße), Kleinlinden (Waldweide) sowie das Philosophikum eine hohe Erreichbarkeit aufweisen. Auffällig für die Haltestelle Leimenkauter Weg ist, dass von hier Ziele in Wetttenberg trotz größerer Entfernungen erreichbarer als Ziele in Gießen Nord, Ost oder Süd sind. Demgegenüber ‚eingeschränkt‘ ist neben den Ortsteilen Lützellinden (Kirche) und Rödgen (Bürgerhaus) auch die Erreichbarkeit des Gießener Bahnhofs anzusehen, von dem die umsteigefreien und schnellen Verbindungen sich in einem engeren Umfeld bewegen. Bei Fahrten mit max. einem Umstieg ist die Qualität der Erreichbarkeiten insgesamt als gut einzuschätzen. Vor allem der zentrale Halt Marktplatz bietet schnelle Verbindungen in die meisten Richtungen. Dabei bestehen vor allem nach Osten und Westen zügige Fahrtmöglichkeiten, in Richtung Wieseck im Norden zeigt sich dagegen der ‚Umweg‘ der Linien 5/15 über den Berliner Platz, in Richtung Süden die fehlende Direktverbindung nach Kleinlinden, Allendorf und Lützellinden. Insbesondere aus den Ortsteilen ändert sich die Erreichbarkeit im Vergleich zu den Direktverbindungen nur marginal. Für Allendorf und Lützellinden zeigt sich die vergleichsweise geringe Erreichbarkeit der nahe gelegenen Kleinstadt Linden (Hessen) und der Ortsteile Dutenhofen (Wetzlar) und Rechtenbach (Hüttenberg) aufgrund fehlender

Direktverbindungen. Ausgehend von Rödgen bestehen nur unzureichende /keine Verbindungen nach Annerod (Fernwald).

## 4.4 Ausrüstungsqualität

### 4.4.1 ÖPNV-Infrastruktur

Zum Gewährleisten einer hohen Verfügbarkeit sowie einer ausreichenden Flexibilität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV wird eine quantitativ wie qualitativ angemessene Infrastruktur benötigt. Die Buslinien in Gießen profitieren zwar einerseits von gut ausgebauten Hauptverkehrsstraßen, andererseits befahren sie auch viele stauanfällige Abschnitte, die sich negativ auf die Pünktlichkeit und Verbindungsqualität auswirken. Insbesondere in Lastrichtung zur Hauptverkehrszeit sowie bei Sonderereignissen (Baustellen, Unfälle), auch auf dem Gießener Ring, kann es vermehrt zu Stauungen kommen. Demgegenüber werden die Busse der Stadtwerke Gießen zumindest an vielen LSA im Stadtgebiet bevorzugt, z. B. durch verlängerte oder frühzeitige Grünphasen. Weitere besondere ÖPNV-Infrastrukturen, beispielsweise in Form von Bussonderfahrstreifen oder eigenen Trassen, welche die Schnelligkeit, Pünktlichkeit oder Betriebsqualität des Busverkehrs erhöhen würden, sind in Gießen nur wenig vorhanden (Bsp. Wiesecker Weg / Marburger Straße). Positiv ist zu erwähnen, dass der Busverkehr den direkten Innenstadtbereich über den Marktplatz erschließt und so eine Bevorrechtigung in der Erreichbarkeit des Zentrums und der Fußgängerzonenbereiche gegenüber dem MIV besteht. Nachteilig wirkt sich hier, wie im Zuge der Erschließungsqualität erläutert, die fehlende direkte Erschließung der nördlichen Gießener Innenstadt im Bereich Walltorstraße aufgrund der Führung der Buslinien über den Anlagenring aus. Hier ist die Erreichbarkeit mit dem Pkw höher als mit dem ÖPNV.

### 4.4.2 Barrierefreiheit der Haltestellen

Neben der Infrastruktur ist auch die Ausstattung der Zugangspunkte zum ÖPNV, die Haltestellen, ein wichtiger Faktor, da diese i. d. R. der erste Berührungspunkt des Kunden mit dem System sind. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen in Gießen ist dabei eine große Herausforderung der nächsten Jahre. Wie bereits beschrieben schreibt das PBefG eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 vor. Ausnahmen müssen in den Nahverkehrsplänen benannt und begründet werden (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG).

Barrierefreiheit dient insgesamt mobilitätseingeschränkten Menschen. Dazu zählen im engeren Sinne Menschen mit Behinderungen, u. a. gehbehinderte, sehgeschädigte oder hörbehinderte Personen. Im weiteren Sinne werden auch reisebedingt oder altersbedingt mobilitätseingeschränkte Menschen dazu gezählt, beispielsweise Fahrgäste mit Gepäck, Fahrrädern oder Kinderwagen, aber auch ortsunkundige Menschen. In diesen Zusammenhang ist ein ‚Design für Alle‘ anzustreben, was einen Gestaltungsprozess meint, „der darauf abzielt eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst viele Menschen zu erreichen“ (Leidner et al. 2009: 2). Barrierefreiheit ist dabei umfassend zu verstehen und umfasst nach dem Behindertengleichstellungsgesetz „bauliche

und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche“ (§ 4 BGG). Diese sind dann barrierefrei, wenn sie „für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“ (§ 4 BGG). Die Barrierefreiheit umfasst somit nicht nur die Haltestelle, sondern auch die Zuwegung.

Folgende Grundsätze sollen dabei nach den Regelwerken der FGSV 2013 gelten:

- Mindestens ein barrierefreier Zugang muss vorhanden sein.
- Wichtige Ziele sollten von der Haltestelle aus barrierefrei erreichbar sein.
- Haltestellen sollten über sichere Querungsstellen erreichbar sein. [...]
- Die Haltestellenausstattung und deren Anordnung muss auf die Anforderungen Mobilitätsbehinderter und Sehbehinderter ausgerichtet sein. [...]

Basis für barrierefreie Ausbauten ist das Zwei-Sinne-Prinzip, mit dem die Wahrnehmung über mindestens zwei Sinne ermöglicht werden soll. Dazu gehören visuelle, taktile, haptische sowie auditive Elemente.

Insbesondere an Umsteigehaltestellen und Verknüpfungsstellen ist die Auffindbarkeit von hoher Bedeutung. Orientierung bieten u. a. Beschilderungen, dynamische Fahrgastinformationssysteme und insbesondere für sehbehinderte Menschen Bodenindikatoren, die nach DIN-Norm 32984 auszuführen sind. Hierzu gehören verschiedene Elemente wie Auffinde-/Leitstreifen oder Einstiegs- und Aufmerksamkeitsfelder. Diese werden mit Rippen- oder Noppenstrukturen fühlbar und durch eine kontrastreiche Gestaltung auch visuell erkennbar, wie Abbildung 24 zeigt.

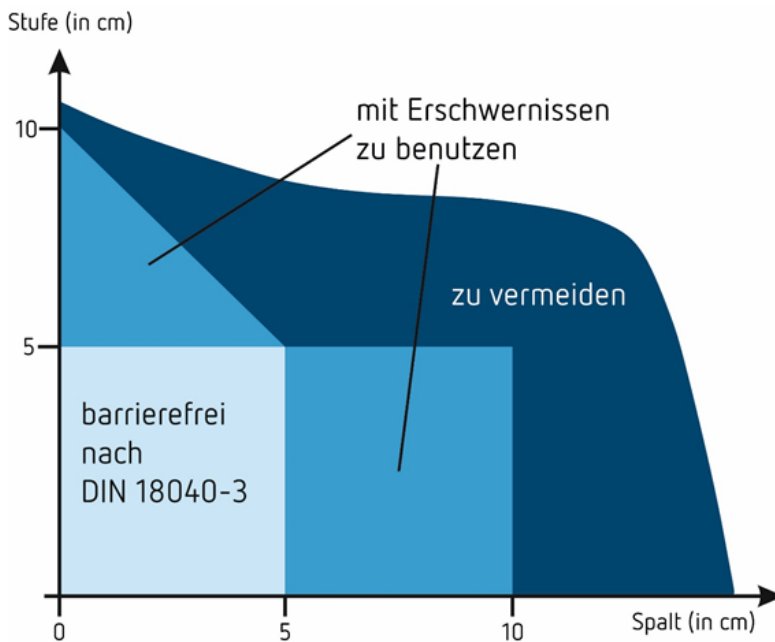
Abbildung 24: Rippenpflaster als Auffinde-/Leitstreifen und Noppenpflaster als Einstiegs- und Aufmerksamkeitsfelder



Quelle: Planersocietät

Für Haltestellen sind ausreichende Bewegungsflächen vorzusehen, dazu gehören eine Steigtiefe von mind. 2,5 m und mind. 1,5 m x 1,5 m nutzbaren Raum entlang der gesamten Steigkante. Insbesondere für den Zugang von Bussen und Bahnen ist die Überwindung einer Reststufe oder eines Restspaltes zu beachten, bei der es bereits bei einem Unterschied von 10 cm zu deutlichen Einschränkungen kommen kann, wie Abbildung 10 zeigt. Maßgeblich ist hier die Normierung über DIN 18040-3. Im Busbereich sollte die Steighöhe zwischen 20 und 24 cm liegen, Steighöhen ab 18 cm sind in Verbindung mit ausklappbaren, ausfahrbaren oder mobilen Rampen nutzbar.

Abbildung 25: Barrierefreiheit in Bezug auf Restspalt und -stufe



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Rebstock u. Sieger 2015: 146

Neben der optimalen Steighöhe und ausreichend vorzusehenden Bewegungsflächen ist auch die gerade Anfahrbarkeit von hoher Bedeutung. Dabei sind folgende Entwicklungslängen für einen barrierefreien Einstieg bei Bushaltestellen nach dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 2012 zu berücksichtigen:

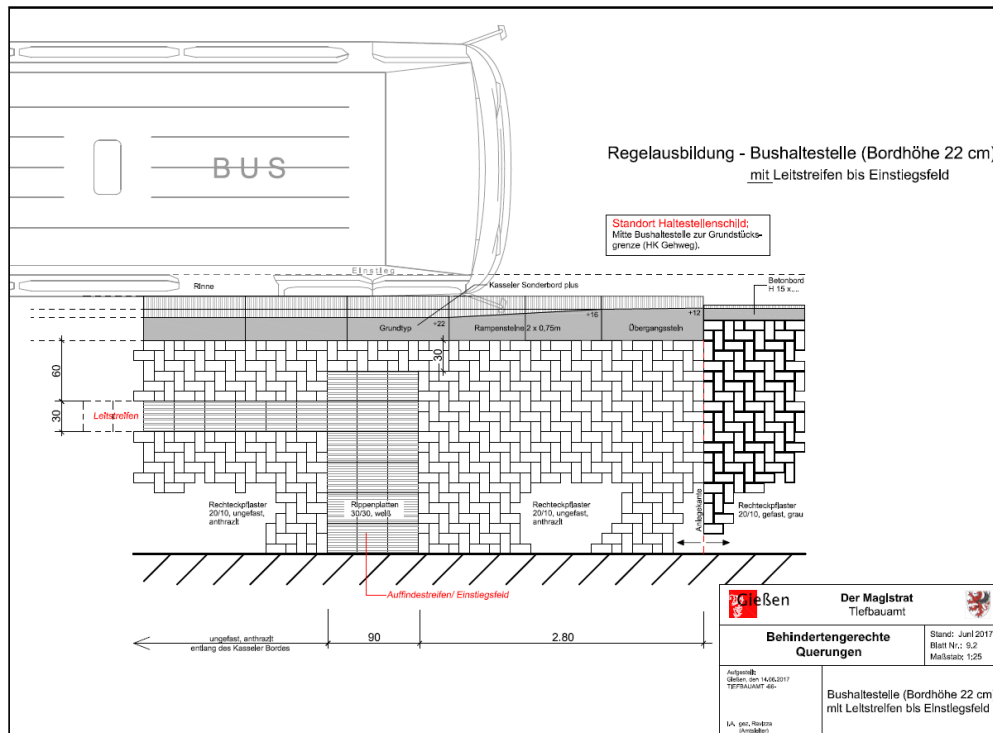
- Fahrbahnrandhaltestelle: Buslänge + 20 m
- Haltestellenkap:  $\geq 20$  m
- Busbucht (Standardbus): 88,70 m

Busbuchten sind auf Grund des enormen Platzbedarfs dann sinnvoll, wenn länger gehalten werden muss, also beispielsweise bei End- oder Umsteigehaltestellen. Ansonsten hat diese Haltestellenform eher Nachteile.

Für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen in Gießen kommt in Regelausbildung ein Kasseler Sonderbord plus mit einer Steighöhe von 22 cm zum Einsatz. Mit weißen Rippenplatten wird ein Leitstreifen entlang der Steigkante und ein Auffindestreifen angelegt. Diese werden in ein anthrazitfarbenes Rechteckpflaster verlegt, womit sich eine kontrastreiche Gestaltung ergibt. Die aktuelle Norm ist Abbildung 26 zu entnehmen. Busbuchten kommen nur im Einsatz, wenn sie

zwingend benötigt werden. Der barrierefreie Ausbau orientiert sich derzeit an der Einstiegshöhe. Ein Nachrüstprogramm für Haltestellen mit fehlendem taktilem Leitsystem existiert nicht. Bei Ausbauten werden die Haltestellen für den Einsatz von Gelenkbussen ausgelegt, sofern die Platzverhältnisse dies ermöglichen.

Abbildung 26: Regelausbildung barrierefreier Bushaltestellen in Gießen



Quelle: Stadt Gießen, Tiefbauamt

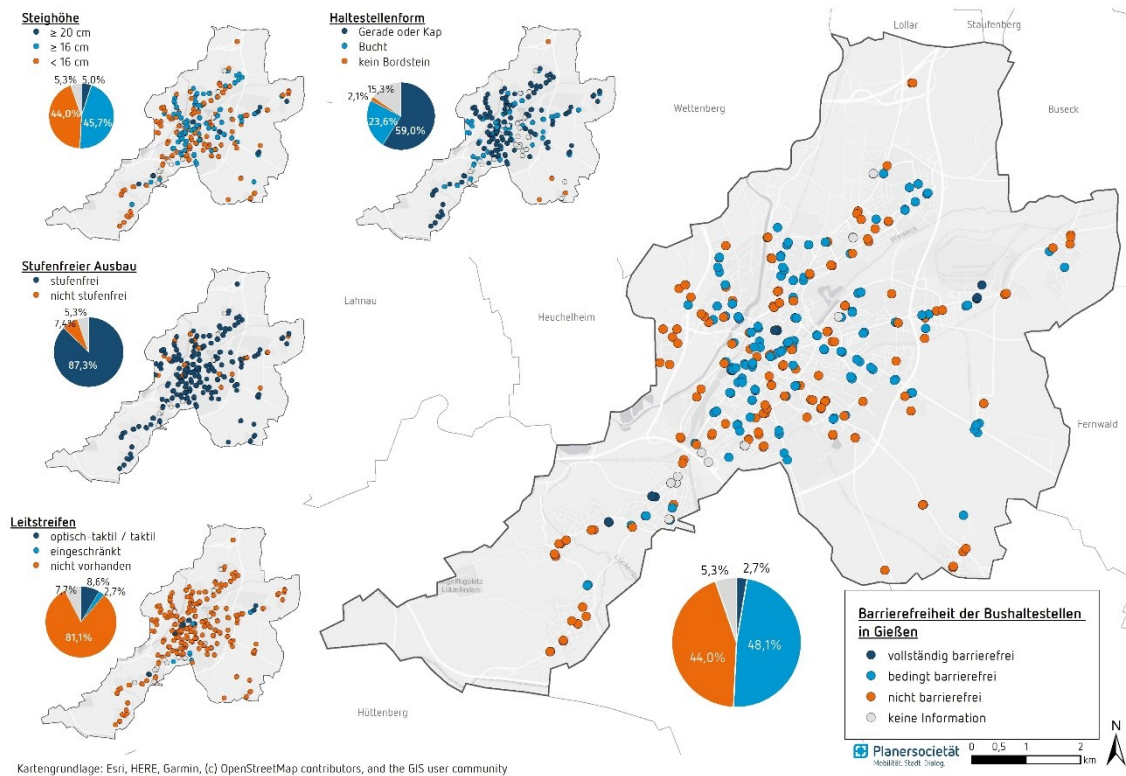
Die Fahrzeuge im Stadtverkehr Gießen sind ausschließlich moderne Niederflurfahrzeuge und entsprechen den aktuellen Standards im Stadtbusverkehr. Überwiegend ist dies auch im Regionalbusverkehr der Fall.

Für die Analyse der Barrierefreiheit wurden für Gießen die Steighöhen, die Haltestellenform, die stufenfreie Erreichbarkeit und das Vorhandensein von taktilen Leitelementen bewertet. Als vollständig barrierefrei gilt eine Haltestelle, die eine Steighöhe von mind. 20 cm aufweist und bei der alle anderen Kriterien erfüllt sind (Beispiel: Marktplatz). Bedingt barrierefrei ist eine Haltestelle, die mind. eine Steighöhe von 16 cm aufweist und bei denen die anderen Kriterien nicht oder nur teilweise erfüllt sind. Auch eine Busbucht wird aufgrund der problematischen geraden Anfahrbarkheit als bedingt barrierefrei eingestuft. Liegt die Steighöhe einer Haltestelle unter 16 cm gilt sie in dieser Analyse als nicht barrierefrei.

Insgesamt weist Gießen mit 48,1 % bedingt barrierefreien Haltestellen von insgesamt 321 Steigen bereits ein sehr gutes Ergebnis vor. 44,0 % der Haltestellen haben derzeit noch keine ausreichende Steighöhe. Der Anteil der vollständig barrierefreien Haltestellen liegt mit 2,7 % allerdings niedrig. Dies liegt an dem hohen Anteil von Haltestellen (81,1 %) die nicht über taktilen Leitelemente verfügen. Räumlich verteilen sich die entsprechenden Ausbauförm über die gesamte Stadt, wobei ein Schwerpunkt der bedingt barrierefreien Haltestellen an den Achsen der Linien 1 (Frankfurter Straße), 2 und 3/13 feststellbar ist. Ein Großteil der nicht barrierefreien Haltepunkte

befindet sich beispielsweise auf der Linie 1 in Lützellinden oder auf der Linie 12 im Bereich des Gewerbegebiets West.

Abbildung 27: Barrierefreiheit der Haltestellen



Quelle: eigene Auswertung (Datengrundlage: Universitätsstadt Gießen, Tiefbauamt)

Die SPNV-Haltestellen im Gießener Stadtgebiet weisen deutlich unterschiedliche Qualitäten auf. Der Bahnhof Gießen hat moderne Bahnsteige und ist barrierefrei nutzbar, auch der Haltepunkt Oswaldsgarten ist barrierefrei gestaltet. Der Haltepunkt Licher Straße ist zwar ebenfalls in den letzten Jahren modernisiert worden, weist jedoch nach wie vor eine rudimentäre Ausstattung und Qualität auf (lediglich Wetterschutzhäuschen, unsanierte Bahnsteigkante), ähnliches ist beim Haltepunkt Erdkauer Weg festzuhalten; dieser wird derzeit barrierefrei gestaltet.

#### 4.4.3 Benennung der Haltestellen

Im Zusammenhang mit der Analyse des Netzes fällt auf, dass die Haltestellenbenennungen in Gießen wenig benutzungsfreundlich und insbesondere für Ortsfremde irritierend sind. So existieren Haltestellenbezeichnungen im Stadtgebiet häufiger (z. B. Friedhof, Linien 3/13 und Friedhof (Wie-seck), Linie 5) oder sind nicht eindeutig verortbar (z. B. Mehrzweckhalle, Schwimmbad, Kirche, alle Linie 1). Zudem haben zentrale Umsteigeknoten je nach Lage des Steigs unterschiedliche Bezeichnungen. Besonders deutlich wird dies am zentralen Knoten Berliner Platz: Hier liegen an drei Knotenarmen der dortigen Kreuzung Neue Bäume/Ostanlage/Berliner Platz/Südanlage Haltestellen, die jeweils einen eigenen Namen haben (Berliner Platz, Behördenzentrum und Stadttheater). Auch im Liniennetzplan der SWG wirkt die Darstellung, als würde es sich um räumlich getrennte

Haltestellen handeln. Weitere Beispiele: Sternmark/Ulner Dreieck, Paul-Meimberg-Straße/Ludwig-Uhland-Schule oder Gießen Licher Str./Friedensstraße. Ebenso kreuzen sich Linien, ohne haltestellenbezogen Umsteigemöglichkeiten zu bieten, wie beispielsweise am Knoten Studentenlandstraße / Egerländer Straße / Asterweg. Die Linie 12 hält unmittelbar in der Nähe des Knotens, die Linien 3/13 ca. 150 m entfernt in der Reichenberger Straße.

## 5 Ausblick

Mit diesem Zwischenbericht zum Nahverkehrsplan der Universitätsstadt Gießen ist die grundlegende Bestandsaufnahme des Ist-Zustandes abgeschlossen. Die durchgeführten Analysen und Erkenntnisse darauf dienen im weiteren Prozess als fundierte und wichtige Grundlage.

Die nächsten Schritte umfassen:

- Formulierung eines Anforderungsprofils (Qualitätsstandards) und Bewertung dieser
- Zusammenfassung Stärken und Schwächen
- Entwicklung eines Zielkonzeptes
- Entwicklung von konkreten Maßnahmen in den einzelnen Themenfeldern

Die bisher zur Prüfung für die Netzkonzeption aus den Analysen sowie auf Anregung der SWG und der Universitätsstadt Gießen abgeleiteten Maßnahmen werden dabei berücksichtigt.

## 6 Literaturverzeichnis

- Bundesamt für Raumentwicklung (Schweiz, ARE) (2013): Reisezeiten und ÖV-Güteklassen: Aktualisierung der Geodaten und Karten. Bern: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
- Bundesagentur für Arbeit (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Ein- und Auspendler nach Gemeinden, Stichtag 30.06.2016
- Bundesagentur für Arbeit (2021): Statistik der Bundesagentur für Arbeit. Tabellen, Arbeitsmarkt kommunal, Nürnberg, Januar 2021.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin: Hausdruckerei BMVI
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Zielfahrplan Deutschlandtakt. Informationen zum dritten Gutachterentwurf. Abgerufen von: <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>; letzter Abruf 26.05.2021
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Zielfahrplan Deutschlandtakt. Netzgrafik 3. Entwurf Hessen. Abgerufen von: <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>; letzter Abruf 26.05.2021
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Köln: FGSV Verlag GmbH
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf (2013): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln: FGSV Verlag GmbH
- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) (2011): Gutachten zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt. [https://www.giessen.de/media/custom/684\\_16199\\_1.PDF?direct](https://www.giessen.de/media/custom/684_16199_1.PDF?direct); letzter Abruf 27.05.2021
- Landkreis Gießen (2019): Landkreis-Prognosen Demografieatlas (2019). [https://www.lkgi.de/images/dateien/Demografieatlas\\_fuer\\_den\\_Landkreis\\_Giessen.pdf](https://www.lkgi.de/images/dateien/Demografieatlas_fuer_den_Landkreis_Giessen.pdf); letzter Abruf 25.06.2021
- Landkreis Gießen (2021): Landkreis verlängert Pilotprojekt Laubach-Shuttle. <https://www.lkgi.de/verkehr-sicherheit-und-ordnung/3690-landkreis-verlaengert-pilotprojekt-laubach-shuttle>; letzter Abruf 10.11.2021
- Leidner, Rüdiger; Neumann, Peter; Rebstock, Markus (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Eine Einführung. In: Leidner, Rüdiger; Neumann, Peter; Rebstock, Markus 2009: Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. 2. Auflage. Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e. V., Heft 38. Münster: Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e. V. 1-9
- Messe Giessen GmbH (2018): Allgemeine Informationen. <https://www.messe-giessen.de/standort/hessenhallen/allgemeine-informationen/>; letzter Zugriff 28.05.2021

- Nextbike (2021): Standorte Radverleihstationen Gießen. Abgerufen von: <https://www.nextbike.de/de/standorte/>; letzter Abruf 26.05.2021
- Rebstock, Markus; Sieger, Volker (2015): Barrierefreies Bauen. Band 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Kommentar zu DIN 18040-3. Berlin, Wien, Zürich: Beuth Verlag GmbH
- Regierungspräsidium Gießen, Geschäftsstelle der Regionalversammlung Mittelhessen (2011): Regionalplan Mittelhessen 2010. Beschlossen durch die Regionalversammlung Mittelhessen am 22. Juni 2010, genehmigt durch die Hessische Landesregierung am 13. Dezember 2010.
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) (2020): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, 2. Fortschreibung 2020-2030. Schlussfassung.
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) (2021): Bike and Ride im RMV-Gebiet. Abgerufen von: <https://www.rmv.de/c/de/fahrplan/flexible-mobilitaet/bike-ride-carsharing-und-mehr/fahrrad/bike-ride-fahrradstellplaetze>; zuletzt aktualisiert am 14.06.2019; letzter Abruf am 26.05.2021
- Rhön Klinikum AG (2018): Uniklinikum Gießen und Marburg. Über Uns. [https://www.ukgm.de/ugm\\_2/deu/105.html](https://www.ukgm.de/ugm_2/deu/105.html); letzter Abruf 28.05.2021
- Universitätsstadt Gießen (2015): Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Gießen. Fortschreibung 2014. Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und der Universitätsstadt Gießen. Gießen: Universitätsstadt Gießen
- Universitätsstadt Gießen (2018): Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität. Gießen: Universitätsstadt Gießen
- Universitätsstadt Gießen (2020): Klimaneutrales Gießen 2035. Analysen und Szenarien zur Entwicklung einer klimaneutralen Stadt. Gießen: Universitätsstadt Gießen
- Universitätsstadt Gießen (2019): Zahlen und Fakten. Einwohner nach Wohngebiet. <https://www.giessen.de/Rathaus/Stadtinfos/Zahlen-und-Fakten/>; letzter Abruf 21.05.2021.
- Universitätsstadt Gießen (2019b): Gießen in Zahlen. Kennzahlen und Fakten 2019/2020.
- Universitätsstadt Gießen (2021a): Gewerbegebiete. <https://www.giessen.de/Wirtschaft/Gewerbeimmobilien/Gewerbegebiete/>; letzter Abruf 25.05.2021
- Universitätsstadt Gießen (2021b): Fahrradparken. <https://www.giessen.de/Leben/Verkehr-und-Mobilit%C3%A4t/Fahrrad/Fahrradparken/>; letzter Abruf 21.05.2021
- Stadtwerke Gießen (SWG) 2019: Zählzeiten Stadtbusse 2019
- Stadt Wetzlar, Lokale Nahverkehrsorganisation (2014): 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Wetzlar: Stadtverwaltung Wetzlar
- Technische Universität Dresden (2013, 2018): System repräsentativer Verkehrserhebungen. Mobilität in Städten 2018/2013
- Lahn-Dill-Kreis (2021): Nahverkehrsplan Lahn-Dill-Kreis 2020FF. Bericht. Wetzlar: Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbh
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV); VDV-Förderkreis e.V. (2012): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage. Düsseldorf: Alba Fachverlag GmbH

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Allgemeiner Ausschuss für Planung (2019):  
Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV. VDV-Schrift 4, 01/2019.  
Köln: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) (2020): Nahverkehrsplan für den Bereich  
des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV). Fortschreibung 2020.  
Friedberg: ZOV-Verkehr

### Rechtsquellen

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt  
durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S. 1117) geändert worden ist

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai  
2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 9.  
Dezember 2020 (BGBl. I S. 2873) geändert worden ist

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Ja-  
nuar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020  
(BGBl. I S. 1328) geändert worden ist

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) vom 01. Dezember 2005  
(GVBl. I 2005, 786), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 04. September 2020  
(GVBl. S. 573) geändert worden ist

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990  
(BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822)  
geändert worden ist

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober  
2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung  
der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/698 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

## 7 Anhang

### 7.1 Bestandsanalyse und Ausbauplan Bahnstationen RMV

Anhang 1: Barrierefreiheit der für Gießen relevanten SPNV-Stationen

| Station              | Ein-, Aus- und Umsteiger 2018 | Stand Barrierefreiheit | Bahnsteighöhe                             | Zielkonzept                                  | Priorisierung vom Vorplatz zum Bahnsteig                  | Priorisierung Bahnsteighöhe                    | Ausbauplan Stationen 2030                                      |
|----------------------|-------------------------------|------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Gießen Bahnhof       | > 30.000                      | barrierefrei           | Unterschiedliche Bahnsteighöhen, ab 55 cm | Station mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen | Anforderungen erfüllt                                     | III b<br>1 Stufe Bahnsteig – Fahrzeug (R-Bahn) | Anforderungen erfüllt                                          |
| Gießen Oswaldsgarten | 1.000 bis < 5.000             | barrierefrei           | 76 cm                                     | 76 cm                                        | Anforderungen erfüllt                                     | Anforderungen erfüllt                          | Empfehlung mit Dringlichkeit (bezieht sich auf Bahnsteiglänge) |
| Gießen Licher Straße | 1.000 bis < 5.000             | barrierefrei           | 38 cm                                     | 55 cm                                        | Anforderungen erfüllt                                     | II b<br>1 Stufe Bahnsteig – Fahrzeug (R-Bahn)  | Empfehlung                                                     |
| Gießen Erdkauter Weg | 300 bis < 1.000               | mit Hilfe barrierefrei | < 38 cm                                   | 55 cm                                        | Geringe Priorität (barrierefrei ohne taktilen Leitsystem) | II<br>2 Stufen Bahnsteig – Fahrzeug            | Empfehlung                                                     |
| Watzenborn-Steinberg | < 100                         | mit Hilfe barrierefrei | < 38 cm                                   | 55 cm                                        | Mittlere Priorität (barrierefrei mit Hilfe)               | II<br>2 Stufen Bahnsteig – Fahrzeug            | Empfehlung                                                     |

Quelle: RMV 2020

## 7.2 Stellungnahme zum RMV-NVP und Abwägung

| Anregung Gießen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Abwägung RMV                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Der 10-Jahres-Planungszeitraum des RNVP (bis 2030), abweichend vom gemäß § 14 (8) ÖPNVG vorgegebenem 5 Jahres-Zyklus, wird unzureichend begründet. Da eine General-Fortschreibung vorgesehen ist, kommt offensichtlich auch nicht die Revisionsklausel des Abs. 8 zur Anwendung. Angesichts des aus verschiedenen Gründen im Planungszeitraum zu erwartenden Veränderungsdruckes mit in der Folge generell zu erwartenden höheren Anforderungen an das ÖPNV-Angebot einerseits und der tatsächlich aufgeführten (wenigen und überwiegend den „Kernraum“ betreffenden) Verbesserungen andererseits, ist die Festlegung auf einen 10-Jahres-Planungszeitraum kontraproduktiv. Auch das im § 14 (6) ÖPNVG verankerte Gegenstromprinzip wird durch den erheblich von den (5-jährigen) Fortschreibungszyklen der lokalen NVP erschwert. Die Universitätsstadt Gießen wird beispielsweise ab April dieses Jahres und bis etwa Herbst 2021 ihren NVP fortschreiben; auch der Landkreis-NVP befindet sich gerade in der Fortschreibung. Eine gemäß § 14 (6) erforderliche Berücksichtigung der Inhalte unserer lokalen NVP könnte dann auf RMV-Ebene erst nach 2030 erfolgen.</p> <p>Der RNVP soll im Jahr 2025 dahingehend überprüft und ggf. in den relevanten Teilen fortgeschrieben, um die bis Anfang 2025 vorliegenden fortgeschriebenen lokalen NVP-Inhalte mit Bezug zur RNVP-Elementen zu berücksichtigen.</p> | <p>Nach dem HÖPNVG ist eine Überprüfung der Nahverkehrspläne nach fünf Jahren vorgesehen.</p>                                                                                                                                   |
| <p>Für das Zieljahr 2030 der RNVP-Fortschreibung ist nach derzeitigem Planungsstand auch der Zukunftsfahrplan des Deutschlandtaktes, insbesondere in den Knotenbahnhöfen mit Fernverkehrsanbindung, zu</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>Der Deutschlandtakt ist ein im Auftrag des Bundes erarbeitetes idealisiertes Bedienungskonzept, das Infrastrukturausbauten bedingt, die über den Umfang des BVWP-Bedarfsplans 2030 hinausgehen. Bislang liegt für den D-</p> |

| Anregung Gießen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Abwägung RMV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>berücksichtigen. Da zum D-Takt und aus sonstigen Aussagen der DB zum künftigen Fernverkehrsangebot heraus bereits relativ konkrete Fahrplankonzepte vorliegen, muss der RNVP hierzu ein kompatibles SPNV-Angebot entwickeln. Eine uns vorliegende vergleichende Überprüfung der diesbezüglichen Zielangaben zum Zielfahrplan hat deutliche Abweichungen und Defizite insbesondere bei den RE- und RB-Konzepten ergeben. Somit erfüllt der RNVP die Anforderungen des D-Taktes nicht.</p> <p>Die Angebotskonzeption des RNVP wird um ein Kapitel ergänzt, in dem die Umsetzung des Deutschlandtaktes im regionalen Schienenverkehr exemplarisch an Hand mindestens 3 Knotenbahnhöfen, darunter auch Gießen, und dortiger Zielfahrpläne oder alter nativ flächendeckend für das RMV-Gebiet konkretisiert und somit nachgewiesen wird.</p>                                                                                | <p>Takt nur ein Arbeitsstand vor, eine Investitionsbedarfsliste und Finanzierungsgrundlagen dafür fehlen. Für das Jahr 2030 entwickelt der RMV sein Betriebsprogramm deshalb aus dem Bestand heraus.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p>Für die Region Mittelhessen und das Oberzentrum Gießen wird eine „Verbesserung des Verkehrsangebotes auf den Zulaufstrecken“ (zum Kernraum) versprochen, aber tatsächlich nicht nachvollziehbar erläutert bzw. konzeptionell umgesetzt. Die 2019 gefahrene Betriebsleistung wird streckenbezogen in jährlichen Zugkilometern dargestellt, der Zukunftsfahrplan der Angebotskonzeption aber nur grob in Produkten mit jeweiligen Grundtakten angegeben. Bei der Einführung des Hessenexpress-Konzeptes als Ergänzung oder teilweise auch Ersatz von RE-Linien sowie auch im Zusammenhang mit der neuen IC-Linie Frankfurt-Dortmund/Hagen (ohne Halt in Gießen) besteht Unklarheit ob die neue Linie HE 4 Siegen-Wetzlar-Frankfurt (oder 99?) überhaupt regelmäßig in Gießen hält.</p> <p>Anhand eines konkreten Zukunftsfahrplanes für die Main-Weser-Bahn und das Zieljahr 2030 soll nachgewiesen werden, wie eine</p> | <p>Der RNVP bildet mit dem Zielhorizont das Angebotskonzept ab, das mit dem bis zu diesem Zeitpunkt erwarteten Infrastrukturausbau auch realisierbar ist. Für die Main-Weser-Bahn entsteht mit der Separierung der S6 die Möglichkeit, des HessenExpress stündlich in der schnelleren Taktlage nach Frankfurt zu fahren. Die RB-Lage zwischen Gießen und Friedberg wird dann ebenfalls stündlich bedient. Somit wurde die Bedienungshäufigkeit außerhalb der HVZ zu einem ganztägig dichterem Angebot ausgeweitet.</p> |

| Anregung Gießen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Abwägung RMV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>nachhaltige Verbesserung des Angebotes auf der Relation Gießen-Friedberg-Frankfurt gegenüber dem heutigen Status (mit bis zu 7 Fahrten GI-FB und 4 Fahrten GI-F in der Spitzen- – 3 – stunde) und bezogen auf die (veraktete) Fahrten-Anzahl sowie die Transportkapazitäten erreicht werden kann.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <p>Unsere bereits mehrfach vorgetragene Anregung zur Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltepunkte im Zulauf auf Gießen, insbesondere auf der Vogelsberg- sowie der Lahn-Kinzig-Bahn, wird mit der nicht nachvollziehbaren Begründung vorabgewogen, dass wir als lokaler Aufgabenträger zum Nachweis der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit verpflichtet wären. Die von den LNO eingeforderte Auswirkungsanalyse zusätzlicher Haltestellen erwarten wir grundsätzlich im Rahmen eines Prüfungsauftrages und des Gesamtzusammenhanges auf der Ebene des RNVP. Wir weisen auf die Absprache mit ihrem Hause und zusammen mit dem ZOV aus dem November 2019 hin, dass zumindest für die Vogelsbergbahn in 2020 eine entsprechende Machbarkeitsstudie erstellt werden soll.</p> <p>Hiermit melden wir (nochmals, jedoch aktualisiert) die Prüfung und Einplanung (zur mittel- bzw. langfristigen Realisierung) folgender zusätzlichen oder geänderten Haltestellen an:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gießen-Nord (Main-Weser-Bahn/Höhe Rodtbergstraße/Wißmarer Weg, Bedienung durch RB 41 und RBneu 43),</li> <li>• Ulner Dreieck (früher: „Aulweg“, Vogelsberg- und Lahn-Kinzig-Bahn/Gleisdreieck, Bedienung durch RB 45+46),</li> <li>• Alter Flugplatz/Rödgen (Vogelsbergbahn/Höhe ehem. Stammgleise des US-Depots, Bedienung durch RB 45),</li> <li>• GI-Erdkauter Weg, verlegter Standort (Lahn-Kinzig-Bahn, Verschiebung um ca. 250m nach Süden im Zuge der Realisierung einer Bahnunterführung mit neuer Buslinienführung und Radwegeanbindung bis 2030, Bedienung durch RB 46),</li> </ul> | <p>Der RMV stellt Machbarkeitsstudien zu regionalen SPNV-Maßnahmen grundsätzlich nur in Kooperation mit den jeweiligen lokalen Aufgabenträgerorganisationen. Lokale Verkehrsprojekte wie Straßenbahnnetze sind auf lokaler Ebene federführend zu planen. Der RNVP führt Ergebnisse von Machbarkeitsstudien zum regionalen Verkehrsangebot, soweit diese vorliegen, zusammen bzw. weist auf Untersuchungsbedarfe hin.</p> |

| Anregung Gießen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Abwägung RMV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>GI-Licher Straße, verlegter Standort (Vogelsbergbahn, Verschiebung um ca. 250m nach Südwesten zwischen Licher Straße/B 457 und Alter Steinbacher Weg, mit beidseitigen Zugangsmöglichkeiten, Bedienung durch RB 45).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Da in der Abb. 119 die Gießener Haltstelle „Licher Straße“ mit dem Sanierungsstatus „in Vorbereitung“ angegeben wird, regen wir die Prüfung einer Verlegung dieser Station auf die Südseite der Licher Straße, mit Zugang auch zum Alten Steinbacher Weg, an. Hierdurch können die am Alten Steinbacher Weg vorhandenen Schulen und universitären Einrichtungen als Haupt-Zielorte der Bahnkunden/-innen deutlich besser und sicherer erreicht werden.</p>                                                                                                                                                                                                         | <p>In der Anlage 5 B ist für Gießen Licher Straße „Empfehlung“ angegeben. Der Bahnsteig ist barrierefrei zugänglich und verfügt über ein taktiles Leitsystem. Lediglich beim Zugang ins Fahrzeug ist eine Stufe zu überwinden. Dies entspricht der Prioritätsstufe III und steht daher zurzeit nicht im Umsetzungsprozess. Eine Stationsverlegung muss von der jeweilig zuständigen Kommune beantragt werden. Dann ist eine Reihe von Studien durchzuführen, um eine Verlegung zu untersuchen. Erst, wenn die Prüfung ein positives Ergebnis hat, können die erforderlichen Planungsschritte angestoßen werden.</p> |
| <p>Bezüglich der derzeit oder sinnvollerweise in RMV-Verantwortlichkeit liegenden regionalen bzw. überörtlichen, auf Gießen ausgerichteten Buslinien gibt es einen erheblichen Verbesserungsbedarf im Fahrplanangebot, was bei der nächsten (jeweiligen) Ausschreibung der diesbezüglichen Verkehrsleistungen und im Sinne einer Verkehrswende beim vom MIV dominierenden Gießener Einpendlerverkehr berücksichtigt werden muss. Wir regen daher für die folgenden Buslinien, neben den in den Anlagen 4b+c definierten Planungszielen und Mindeststandards hinaus gehend, eine Erhöhung des Fahrtenangebotes sowie tlw. auch einen geänderten Linienverlauf auf.</p> | <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Die Beantwortung erfolgt zu den nachfolgend aufgeführten Einzelmaßnahmen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <p>der Linie 371, mit einer Inbetriebnahme der Lumdataltbahn berücksichtigende Linienänderung und gegenläufigem Rundverkehr ab Allendorf (Winnen-Rüddingshshn.-Weitershausen/Climbach-Allertshausen-</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>Mit einer Inbetriebnahme der Lumdataltbahn wird das Busnetz im Einzugsbereich überarbeitet. Die Details werden zu gegebener Zeit mit den lokalen Aufgabenträgerorganisationen abgestimmt.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

| Anregung Gießen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Abwägung RMV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Geilshausen-Odenhausen) und 34/17 Fahrten- paaren sowie Verdichtung in den Spitzenzeiten;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| der Linie 372, mit weitgehender Vermeidung von Parallelverkehr zur (mit Zusatzfahrten vorgesehenen) Lahn-Kinzig-Bahn und 14 Fahrtenpaaren bis Laubach bzw. 28 bis Lich;                                                                                                                                                                                                                                                         | Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgt eine Prüfung der Erforderlichkeit auf Basis von Nachfragedaten.                                                                                                                                                                                                                               |
| der Linie 375, mit weitgehender Vermeidung von Parallelverkehr zur (mit Zusatzfahrten vorgesehenen) Lahn-Kinzig-Bahn und 24 Fahrtenpaaren bis Lich;                                                                                                                                                                                                                                                                             | Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgt eine Prüfung der Erforderlichkeit auf Basis von Nachfragedaten.                                                                                                                                                                                                                               |
| und der Linie 377, mit weitgehender Vermeidung von Parallelverkehr zur (mit Zusatzfahrten vorgesehenen) Lahn-Kinzig-Bahn, 24 Fahrtenpaaren bis Watzenborn-Steinberg und danach gegenläufigem Rundverkehr mit 16 Fahrtenpaaren bis Eberstadt bzw. Gambach.                                                                                                                                                                       | Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgt eine Prüfung der Erforderlichkeit auf Basis von Nachfragedaten.                                                                                                                                                                                                                               |
| Zur derzeit eigenwirtschaftlich betriebenen, durch die Zuständigkeitsbereiche von 4 verschiedenen Aufgabenträgern verlaufende und durch erhebliche Angebots- /Qualitätsdefizite gekennzeichneten Linie 24 Gießen-Heuchelheim-Lahnau-Wetzlar regen wir dringend die Übernahme in die (RMV-)Verantwortlichkeit als regionaler Busverkehr sowie eine deutliche Verbesserung des Fahrplan- und Fahrzeug-Angebotes an.               | Die regional bedingte Verkehrsnachfrage wird zwischen Gießen und Wetzlar durch den SPNV mit einem Angebot von bis zu fünf Fahrten pro Stunde (HVZ) mehr als ausreichend abgedeckt. Die Buslinie 24 nimmt dem gegenüber eher lokalen Funktionen der Flächenerschließung wahr. Eine „Regionalisierung“ dieser Linie wäre deshalb nicht zielführend. |
| Der Entwurf lässt eine deutliche Schwerpunktsetzung in der Betrachtung und bei den Umsetzungsmaßnahmen im Kernraum der Region Rhein-Main erkennen. Dies ist aus Sicht eines Oberzentrums außerhalb des Kernraumes inakzeptabel, wenn für die Zentren im weiteren Umland und deren verkehrliche Verknüpfung mit den umgebenden ländlichen Regionen gleichzeitig die Sicherung des angemessenen ÖV-Angebots relativiert wird. Die | Die Sicherung des angemessenen Angebots wird nicht relativiert. Im Nahbereich liegt die Zuständigkeit dafür bei den lokalen Aufgabenträgern. Die Aussagen hierzu trifft nicht der RNVP, sondern der jeweilige lokale Nahverkehrsplan                                                                                                              |

| Anregung Gießen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Abwägung RMV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Argumentationsbasis mit erwartetem Nachfrageanstieg im Verdichtungsraum und erwartetem Nachfragerückgang in der Region lässt den Vorsorgeaspekt der Verkehrsversorgung vermissen.</p> <p>Die mit einem großräumigen Verkehrsverbund zu verfolgende benutzerfreundliche Verknüpfung lokaler und regionaler Verkehre erscheint damit, z.B. durch Konzentration auf "Hauptlinien" nicht mehr deutlich. Die Vorteile der Kombination von lokalen und regionalen Linien sollten stärker herausgestellt und weiterverfolgt zu werden</p> <p>Zu ergänzen sind die Wohnstandorte als wesentliches "Hauptziel".</p> <p>Im Parallelverkehr können versetzte Taktlagen eine sinnvolle Angebotsergänzung bilden und ebenso einen ergänzenden Beitrag zur Flächenerschließung.</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p>Die Weiterentwicklung der Tarifstrukturreform begrüßen wir. Eine konkretere Darstellung der praktischen Umsetzung und der Kosten sind zu ergänzen. Wir erwarten als Ergebnis eine ausgewogene Verhältnismäßigkeit von Fahrstrecke und Fahrpreis.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>Auf eine konkrete Darstellung der Umsetzung uns insbesondere der Kosten wird bewusst verzichtet, da der RNVP nicht als Roadmap mit konkreten Zwischenschritten dient, sondern den Horizont skizziert. Die konkreten Schritte können immer nur auf zwei bis drei Jahre im Voraus geplant werden, da eine Reihe von Faktoren immer wieder zu Änderungen und Umpriorisierungen führen können. Auch die Kosten hängen an zu vielen Faktoren, um hier eine seriöse Einschätzung abgeben zu können.</p> |
| <p>Für den Vertrieb muss dauerhaft die einfache, "barrierefreie" Benutzbarkeit des ÖV sichergestellt sein, d.h. als Barzahler (Einzelfahrschein) ohne Benutzungsvoraussetzungen bzw. – vorleistungen und Kosten durch z.B. ein betriebsbereites Mobiltelefon (einschl. Mobilfunkvertrag), "Geldkarte" o.Ä.. Ebenso ist die Kostentransparenz zu gewährleisten, die Fahrkosten müssen vor bzw. bei Fahrtantritt</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <p>Die Fortschreibung der Tarifstrategie erfolgt in enger Abstimmung mit dem Vertrieb. Ziel ist die zunehmende Ausschöpfung der digitalen Vertriebskanäle, allerdings selbstverständlich unter Berücksichtigung der Kundenanforderungen und der genehmigungsrechtlichen Fragestellungen. Ein reiner Vertrieb per Smartphone ist auf absehbare Zeit nicht realistisch / angedacht.</p>                                                                                                                |

| Anregung Gießen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Abwägung RMV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| dem Benutzer angezeigt sein und die Erfordernisse des Datenschutzes (Aufzeichnung von Bewegungsprofilen) müssen geprüft und geklärt sein.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Mobilitätsziel 2030: 30 % mehr RMV-Kunden/-innen: Hier sollte im weiteren Verlauf eine räumliche Differenzierung, u.a. auch für den mittelhessischen „Kernraum“ GI/MR/WZ erfolgen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Für eine räumlich differenzierte Betrachtung ist die Entwicklung der lokalen Verkehrsangebote einzubeziehen.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Einordnung des Stadttypus/der Region; Demografische Entwicklung bis 2030/2035: Auch hier sollte differenziert und an Mittelhessen gedacht werden; Auch Gießen ist, als Stadt mit dem niedrigsten Altersdurchschnitt (38,5) in Hessen, als Schwarmstadt zu bezeichnen; unser Umland hat ebenfalls weiterhin Wachstumstendenz; wir gehen in der Stadtentwicklung von einem Bevölkerungswachstum bis 2030 von ca. 9,3 % aus; insofern wäre die Abb. 7 mindestens zu differenzieren oder auch zu korrigieren. | In der Datengrundlage der Abb. 7 sind Sonderstatusstädte nicht separat ausgewiesen. In den Landkreisen ist eine heterogene Entwicklung in Abhängigkeit von Wirtschaftskraft, Arbeits- und Ausbildungsplätzen und auch der Verkehrserschließung der jeweiligen Städte und Gemeinden aber durchaus gegeben.                                                                                  |
| Netzzustandsanalyse Main-Weser-Bahn: Wir sehen für die Main-Weser-Bahn trotz der offenkundig erfolgten Reduzierung der Baustellen und angesichts des künftig weiter wachsenden Fahrtenaufkommens (z.B. zusätzliche Güterzüge von der Rheinschiene) den Prüfbedarf für einen dreigleisigen Ausbau zwischen Friedberg und Gießen, ggf. bis Marburg, auch um die Fahrplanstabilität und –Flexibilität zu verbessern                                                                                          | Für Ausbauerfordernisse, die durch den Güterverkehr induziert sind, ist der RMV als Aufgabenträgerorganisation für den ÖPNV nicht federführend.                                                                                                                                                                                                                                            |
| Expressbus-Linien oder Schnellbusfahrten: Im Stadt-Umland-Verkehr der Einpendler-Stadt Gießen ist derzeit keine Expressbuslinie vorhanden und auch keine Neueinrichtung vorgesehen, obwohl die Grundanforderungen vorliegen. Wir regen die Einführung der beiden Linienführungen – Herborn-Aßlar-WZ/Niedergirmes-Lahnau-Heuchelheim-Gießen und – Bad Endbach-Gladenbach-Lohra-Biebertal-                                                                                                                  | Im Vorfeld der Erstellung des RNVP wurden die lokalen Aufgabenträgerorganisationen hinsichtlich der Vorschläge zu neuen X-Bus-Achsen abgefragt. Die aufgeführten X-Bus-Achsen wurden von Ihnen nicht benannt. Dennoch werden wir, nach den im RNVP festgelegten Kriterien, auch diese Vorschläge mittelfristig im Rahmen einer ergebnisoffenen Prüfung untersuchen. In den RNVP soll diese |

| Anregung Gießen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Abwägung RMV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gießen als Express- oder Schnellbusangebot an.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | aufgrund der nachgeordneten Priorität jedoch zunächst nicht aufgenommen werden.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Reisezeiten zum Oberzentrum: Das in Abb. 78 dargestellte Analyseergebnis ohne signifikante Defizite in der Erreichbarkeit des Oberzentrums Gießen trifft nach unserer Einschätzung nicht auf die meisten Relationen zu Kommunen des östlichen Landkreises Gießen und des westlichen Bereiches des Vogelsbergkreises zu; die Bewertungskriterien sind auch nicht transparent dargestellt; Hier bitten wir um nachvollziehbare Darstellung der auf diese Relationen bezogenen Analyseergebnisse. | Es erfolgt einer Textergänzung im Abschnitt 4.2.1                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Kapazitätsengpässe auf der Main-Weser-Bahn: Auch im Zusammenhang mit der Netzzustandsanalyse sehen wir aufgrund der erwarteten und auch im Zuge einer Verkehrswende erforderlichen deutlichen Zunahme der Zugfahrten auf der Main-Weser-Bahn einen Ausbaubedarf für ein drittes Gleis zwischen Friedberg und GI                                                                                                                                                                                | Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Weitere Haltepunkt(wünsch)e aus lokalen NVPs (Gießen): Die Begründung der Differenzierung neuer Haltepunkt-Wünsche seitens der Kommunen bzw. aus lokalen NVP ist unserer Auffassung nicht schlüssig. Es kann nicht Aufgabe einer LNO sein, eine Auswirkungsanalyse zu erstellen, wenn eine Gesamtbeurteilung aller betrieblich-wirtschaftlichen Effekte neuer Haltestellen nur auf RMV-Ebene erfolgen kann.                                                                                    | Die Aussage des NVP der Stadt Gießen wurde zur Kenntnis genommen: „Für die künftige Optimierung des Nahverkehrsangebots im Stadtgebiet und der Verknüpfung mit dem SPNV wird (...) die Neuerstellung weiterer Haltepunkte empfohlen: (...)“ Für eine kooperative Durchführung von entsprechenden Machbarkeitsstudien steht der RMV bereit. |
| Vision 2030+ (in der Region): Die allgemeinen Aussagen bezüglich einer langfristig anzustrebenden systematischen Angebotsverdichtung sind genauso löblich wie abstrakt. Hierzu regen wir an,<br><br>a) auch im Zusammenhang mit den für den Zeitraum nach 2030 erwarteten Baumaßnahmen im Kernraum zusätzliche Zugverbindungen auf der Main-Weser-Bahn zu prüfen, die                                                                                                                          | Entsprechende Machbarkeitsstudien sind nur in Kooperation mit den einzubeziehenden lokalen Aufgabenträgerorganisation möglich und sinnvoll, da nur so die lokalen Spezifika umfassend eingebracht werden.                                                                                                                                  |

| Anregung Gießen                                                                                                                                                                                                                                                                       | Abwägung RMV |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <p>über die RTO und ggf. auch den Fernbahntunnel direkt weitere wichtige Zielbereiche Frankfurts erreichen und</p> <p>b) für das mittelhessische Städtetz GI-MR-WZ auch auf RMV-/RNVP-Ebene Lösungsansätze für ein deutlich verbessertes Stadt-Umland-SPNV-Angebot zu entwickeln.</p> |              |

### 7.3 Stellungnahme zum ZOV-NVP und Abwägung

| Anregung Gießen                                                                                                                                                               | Abwägung ZOV                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ausbau der Beförderungskapazität (GI-22)                                                                                                                                      | Die Schulfahrten der Linie GI-22 verkehren ab dem 06.07.2020 auch in den Ferien.                                                                                                                                                                                    |
| Bedienung der Haltestellen Königgrätzer Straße und Versailler Straße (GI-22)                                                                                                  | Anregung wird abgelehnt, da sich Reisezeitverluste ergeben würden.                                                                                                                                                                                                  |
| Veränderter Linienverlauf der GI-25 über Haltestelle Dürerstraße                                                                                                              | Prüfung wurde gemeinsam mit der Stadt Gießen vorgenommen.                                                                                                                                                                                                           |
| Neue Haltestelle im Bereich der Kreuzung Grünberger Straße/Heyerweg (GI-21)                                                                                                   | Anregung wird abgelehnt, da sich Reisezeitverluste ergeben würden. Erschließung sollte durch Stadtbusse erfolgen.                                                                                                                                                   |
| Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrgastzähl-systemen                                                                                                                           | Der Anregung wird gefolgt.                                                                                                                                                                                                                                          |
| Emissionsfreie Antriebe für die regelmäßig in Gießen fahrenden Regionalbusse                                                                                                  | Im Zuge der jeweiligen Ausschreibungen wird der Einsatz von alternativen Antriebsarten je Linienbündel untersucht.                                                                                                                                                  |
| Neue SPNV-Haltepunkte in Gießen                                                                                                                                               | Eine Untersuchung wird unterstützt. Fahrzeitverlängerungen dürfen sich für weiter anreisende Fahrgäste nur eingeschränkt ergeben.                                                                                                                                   |
| Ausweitung des Angebots und Einrichtung von Schnellbusfahrten (nicht zwingend Schnellbuslinien) in der HVZ und in Abhängigkeit von den Entfernung zu Gießen                   | Prüfung                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Einrichtung von Expressbus oder Schnellbus-Linien in den Relationen Herborn-Aßlar-WZ/Niedergirmes-Lahnau-Heuchelheim-Hießen und Bad Endbach-Gladenbach-Lohra-Biebertal-Gießen | Gute Erreichbarkeit von Gießen im Schnellverkehr über die Schiene, z. B. von und nach Lich. Eine Neuordnung der Zuständigkeiten der regionalen Buslinien im Gießener Land steht noch aus. Dabei können auch weitere Expressbuslinien Betrachtungsgegenstand werden. |
| Abstimmung bzgl. der Linie GI-24 und Prüfung der Überführung in ein Linienbündel des VLDW bzw. ZOV (Linienbündel Biebertal/Heuchelheim)                                       | Eine Abstimmung wird befürwortet. Das vorgeschlagene Linienbündel hat bereits heute ein großes Leistungsvolumen und wird durch die Integration des Linienbündels Wettenberg zusätzlich erweitert. Die Dimensionierung sollte mittelstandsfreundlich bleiben.        |

## 7.4 Bedienungshäufigkeiten & Zeiträume

### Bedienungszeitraum - SPNV

#### Anhang 2: Bedienungszeitraum - SPNV

| Linie | Verlauf                                                                                  | Bedienungszeitraum |                |                |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|
|       |                                                                                          | Mo-Fr              | Samstag        | Sonntag        |
| RE 25 | Gießen – Wetzlar – Limburg<br>– Bad-Ems – Koblenz                                        | 7:00-20:15 Uhr     | 7:00-20:15 Uhr | 8:00-20:15 Uhr |
| RE 30 | Kassel – Treysa – Marburg<br>– Gießen – Friedberg –<br>Frankfurt                         | 5:00-23:15 Uhr     | 5:15-23:15 Uhr | 5:15-23:15 Uhr |
| RE 98 | Kassel – Treysa – Marburg<br>– Gießen – Friedberg –<br>Frankfurt                         | 7:00-23:00 Uhr     | 7:00-23:00 Uhr | 8:00-23:00 Uhr |
| RE 99 | Siegen – Dillenburg – Wetz-<br>lar – Gießen – (Friedberg –<br>Frankfurt)                 | 5:30-23:45 Uhr     | 6:00-23:45 Uhr | 7:30-23:45 Uhr |
| RB 40 | Frankfurt – Friedberg –<br>Butzbach – Gießen –Wetzlar<br>– Herborn – Dillenburg          | 5:00-23:30 Uhr     | 6:00-1:00 Uhr  | 5:30-23:30 Uhr |
| RB 41 | Frankfurt – Friedberg –<br>Butzbach – Gießen – Mar-<br>burg – Stadtallendorf –<br>Treysa | 5:00-0:15 Uhr      | 6:45-0:45 Uhr  | 6:45-0:15 Uhr  |
| RB 45 | Limburg – Weilburg – Wetz-<br>lar – Gießen – Fulda                                       | 5:30-22:45 Uhr     | 7:45-22:45 Uhr | 7:45-22:45 Uhr |
| RB 46 | Gießen – Lich – Nidda –<br>Gelnhausen                                                    | 6:30-22:15 Uhr     | 7:45-22:15 Uhr | 7:45-22:15 Uhr |
| RB 49 | Gießen – Butzbach – Fried-<br>berg – Nidderau – Hanau                                    | 5:00-18:15 Uhr     | 5:15-22:30 Uhr | 6:45-22:30 Uhr |
|       |                                                                                          |                    |                |                |

## Bedienungszeitraum - Regionalbusse

### Anhang 3: Bedienungszeitraum - Regionalbusse

| Linie | Verlauf                                                                          | Bedienungszeitraum                      |                |                 |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|----------------|-----------------|
|       |                                                                                  | Mo-Fr                                   | Samstag        | Sonntag         |
| 11    | Gießen, Johanneskirche – Kleinlinden – Wetzlar                                   | 6:15-20:15 Uhr                          | 6:15-18:45 Uhr | 14:00-18:15 Uhr |
| 310   | Gießen – Kleinlinden – Großen Linden – Hüttenberg – Rechtenbach                  | 6:00-20:30 Uhr                          | 8:00-17:30 Uhr | Kein Angebot    |
| 371   | Gießen – Lollar – Staufenberg – Allendorf – Rabenau – Grünberg                   | 5:00-23:00 Uhr                          | 7:00-23:00 Uhr | 9:30-21:00 Uhr  |
| 372   | Gießen – Lich – Laubach – Schotten                                               | 7:45-17:00 Uhr                          | Kein Angebot   | Kein Angebot    |
| 375   | Gießen – Lich – Hungen                                                           | 5:15-23:15 Uhr                          | 5:45-23:00 Uhr | 8:30-20:00      |
| 377   | Gießen – Grünungen – Gumbach                                                     | 6:15-19:15 Uhr                          | Kein Angebot   | Kein Angebot    |
| 378   | Rundverkehr Gießen – Leihgestern – Großen-Linden – Gießen                        | 6:15-23:30 Uhr                          | 7:45-21:45 Uhr | 9:45-22:15 Uhr  |
| 379   | Rundverkehr Gießen – Großen-Linden – Leihgestern – Gießen                        | 5:30-22:15Uhr                           | 4:45-23:00Uhr  | 11:45-23:15Uhr  |
| Gl-21 | Gießen – Annerod – Reiskirchen – Lindenstruth/Ettingshausen                      | 5:15-22:15 Uhr                          | 7:00-22:15 Uhr | 11:00-19:15 Uhr |
| Gl-22 | Gießen – Steinbach – Albach                                                      | 5:30-23:15 Uhr                          | 7:00-23:15 Uhr | 11:30-23:15 Uhr |
| Gl-24 | Gießen, Bahnhof – Liebigstr. – Marktplatz – Oswaldsgarten – Heuchelheim –Wetzlar | 5:00-23:45 Uhr                          | 5:45-0:45 Uhr  | 7:00-23:45 Uhr  |
| Gl-25 | Gießen – Buseck – Reinhardshain                                                  | 5:15-21:15 Uhr                          | 6:45-21:15 Uhr | 9:15-19:15 Uhr  |
| Gl-26 | Alten-Buseck –Trohe – Rödgen – Großen-Buseck                                     | Einzelfahrten<br>Rödgen – Großen-Buseck | Kein Angebot   | Kein Angebot    |
| Gl-41 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal – Königsberg                                    | 5:15-11:30 Uhr                          | 8:15-11:45 Uhr | Kein Angebot    |
| Gl-42 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal – Hohenahr – Bischoffen                         | 6:15-12:15 Uhr                          | 7:45-23:15 Uhr | Kein Angebot    |

| Linie | Verlauf                                      | Bedienungszeitraum                    |              |                |
|-------|----------------------------------------------|---------------------------------------|--------------|----------------|
|       |                                              | Mo-Fr                                 | Samstag      | Sonntag        |
| Gl-43 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal – Kirchvers | Einzelfahrten Gießen – Weipoltshausen | Kein Angebot | Kein Angebot   |
| Gl-44 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal             | Kein Angebot                          | Kein Angebot | 7:45-22:00 Uhr |

### Bedienungszeitraum - Stadtbusse

#### Anhang 4: Bedienungszeitraum - Stadtbusse

| Linie | Verlauf                                                                                              | Bedienungszeitraum |                |                 |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------|-----------------|
|       |                                                                                                      | Mo-Fr              | Samstag        | Sonntag         |
| 1     | Lützellinden, Langer Strich – Liebigstr. – Berliner Platz – Rödgen, Bürgerhaus                       | 5:00-23:45 Uhr     | 5:00-23:45 Uhr | 5:30-23:45 Uhr  |
| 2     | Bahnhof – Liebigstr. – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Eichendorffring – Europaviertel | 5:00-23:30 Uhr     | 5:00-23:30 Uhr | 6:15-23:30 Uhr  |
| LT 2  | Graudenzstr. – Versailler Str.                                                                       | 8:45-18:00 Uhr     | Kein Angebot   | Kein Angebot    |
| 3     | Friedhof – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Schwarzacker – Schlangenzahl                | 6:00-23:45 Uhr     | 6:15-23:45 Uhr | 6:30-23:45 Uhr  |
| 5     | Bahnhof – Liebigstr. – Marktplatz – Wieseck, Greizer Straße                                          | 5:00-23:45 Uhr     | 5:15-23:45 Uhr | 5:15-23:45 Uhr  |
| 6     | Berliner Platz – Schiffenberg                                                                        | Kein Angebot       | Kein Angebot   | 13:00-18:00 Uhr |
| 7     | Ev. Krankenhaus – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Philosophenwald                      | 5:15-23:30 Uhr     | 5:15-23:30 Uhr | 5:45-23:30 Uhr  |
| LT 9  | Marktplatz – Alfred-Bock-Str.                                                                        | 8:00-17:30 Uhr     | 8:00-14:15 Uhr | Kein Angebot    |
| 10    | Bahnhof – Philosophikum                                                                              | 6:15-23:45 Uhr     | 7:45-23:30 Uhr | 11:45-23:30 Uhr |
| 12    | Sandfeldschule – Marktplatz – Oswaldsgarten – Gewerbegebiet West                                     | 6:00-23:30 Uhr     | 5:45-23:30 Uhr | 9:00-23:15 Uhr  |

| Linie | Verlauf                                                                                 | Bedienungszeitraum                                          |                             |                             |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|       |                                                                                         | Mo-Fr                                                       | Samstag                     | Sonntag                     |
| 13    | Friedhof – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Dialysezentrum                 | 5:45-18:45 Uhr                                              | 6:00-13:30 Uhr              | Kein Angebot                |
| 15    | Bahnhof – Liebigstr. – Marktplatz – Wieseck Burgenring                                  | 5:45-23:15 Uhr                                              | 6:15-23:15 Uhr              | 6:15-23:15 Uhr              |
| 17    | Bahnhof – Liebigstr. – Johanneskirche – Berliner Platz – Am Alten Flughafen             | 7:00-21:30 Uhr                                              | Kein Angebot                | Kein Angebot                |
| 800   | Rundverkehr Gießen – Launsbach – Wißmar – Krofdorf-Gleiberg – Gießen                    | Vier Fahrten zu Randzeiten mit zwei unterschiedlichen Wegen | Zwei Fahrten im Spätverkehr | Zwei Fahrten im Spätverkehr |
| 801   | Gießen, Pistorstraße – Berliner Platz – Marktplatz – Oswaldsgarten – Launsbach – Wißmar | 5:30-21:15 Uhr                                              | 5:30-21:15 Uhr              | 7:45-21:15 Uhr              |
| 802   | Gießen, Philosophikum – Berliner Platz – Marktplatz – Weststadt – Krofdorf-Gleiberg     | 5:15-21:15 Uhr                                              | 5:15-21:45 Uhr              | 6:15-20:45 Uhr              |

### Bedienungshäufigkeit - SPNV

#### Anhang 5: Bedienungshäufigkeit - SPNV

| Linie | Verlauf                                                          | Grundtakt / (Takt in Tagesrandlagen) |         |         |
|-------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------|---------|
|       |                                                                  | Mo-Fr                                | Samstag | Sonntag |
| RE 25 | Gießen – Wetzlar – Limburg – Bad-Ems – Koblenz                   | 120                                  | 120     | 120     |
| RE 30 | Kassel – Treysa – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt       | 120                                  | 120     | 120     |
| RE 98 | Kassel – Treysa – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt       | 120                                  | 120     | 120     |
| RE 99 | Siegen – Dillenburg – Wetzlar – Gießen – (Friedberg – Frankfurt) | 120                                  | 60-120  | 120     |

| Linie | Verlauf                                                                       | Grundtakt / (Takt in Tagesrandlagen) |         |         |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------|---------|
|       |                                                                               | Mo-Fr                                | Samstag | Sonntag |
| RB 40 | Frankfurt – Friedberg – Butzbach – Gießen – Wetzlar – Herborn – Dillenburg    | 60                                   | 60      | 60      |
| RB 41 | Frankfurt – Friedberg – Butzbach – Gießen – Marburg – Stadtallendorf – Treysa | 30*-60<br>*bis Marburg               | 60      | 60      |
| RB 45 | Limburg – Weilburg – Wetzlar – Gießen – Fulda                                 | 60                                   | 60      | 60      |
| RB 46 | Gießen – Lich – Nidda – Gelnhausen                                            | 60                                   | 60      | 120     |
| RB 49 | Gießen – Butzbach – Friedberg – Nidderau – Hanau                              | 60                                   | 120     | 120     |

### Bedienungshäufigkeit - Regionalbusse

#### Anhang 6: Bedienungshäufigkeit - Regionalbusse

| Linie | Verlauf                                                         | Grundtakt / (Takt in Tagesrandlagen) |              |               |
|-------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------|---------------|
|       |                                                                 | Mo-Fr                                | Samstag      | Sonntag       |
| 11    | Gießen, Johanneskirche – Kleinlinden – Wetzlar                  | 30                                   | 60           | Einzelfahrten |
| 310   | Gießen – Kleinlinden – Großen Linden – Hüttenberg – Rechtenbach | 30                                   | 120          | Kein Angebot  |
| 371   | Gießen – Lollar – Staufenberg – Allendorf – Rabenau – Grünberg  | 30                                   | 60           | 180           |
| 372   | Gießen – Lich – Laubach – Schotten                              | 120                                  | Kein Angebot | Kein Angebot  |
| 375   | Gießen – Lich – Hungen                                          | 60                                   | 60           | 180           |
| 377   | Gießen – Grüningen – Gumbach                                    | 60                                   | Kein Angebot | Kein Angebot  |
| 378   | Rundverkehr Gießen – Leihgestern – Großen-Linden – Gießen       | 60                                   | 120          | 240           |
| 379   | Rundverkehr Gießen – Großen-Linden – Leihgestern – Gießen       | 60                                   | 120          | 240           |

| Linie | Verlauf                                                                           | Grundtakt / (Takt in Tagesrandlagen) |              |              |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------|--------------|
|       |                                                                                   | Mo-Fr                                | Samstag      | Sonntag      |
| GI-21 | Gießen – Annerod – Reiskirchen – Lindenstruth/Ettingshausen                       | 30                                   | 60           | 120          |
| GI-22 | Gießen – Steinbach – Albach                                                       | 30                                   | 60           | 120          |
| GI-24 | Gießen, Bahnhof – Liebigstr. – Marktplatz – Oswaldsgarten – Heuchelheim – Wetzlar | 30                                   | 60           | 60           |
| GI-25 | Gießen – Buseck – Reinhardshain                                                   | 60                                   | 60           | 120          |
| GI-26 | Alten-Buseck – Trohe – Rödgen – Großen-Buseck                                     | Einzelfahrten                        | Kein Angebot | Kein Angebot |
| GI-41 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal – Königsberg                                     | 60                                   | 120          | Kein Angebot |
| GI-42 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal – Hohenahr – Bischoffen                          | 60                                   | 120          | Kein Angebot |
| GI-43 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal – Kirchvers                                      | Einzelfahrten                        | Kein Angebot | Kein Angebot |
| GI-44 | Gießen – Heuchelheim – Biebertal                                                  | Kein Angebot                         | Kein Angebot | 120          |

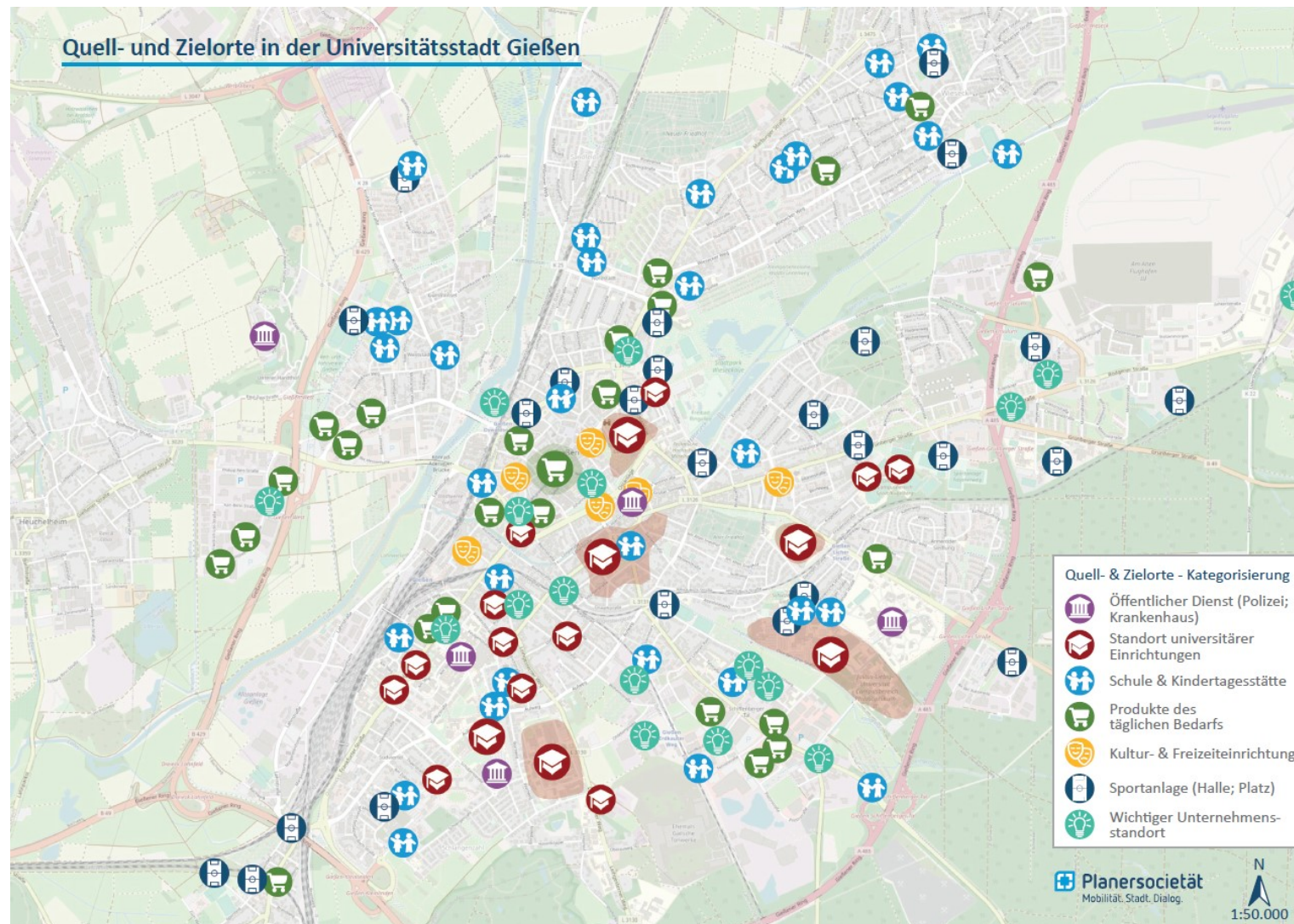
## Bedienungshäufigkeit – Stadtbusse

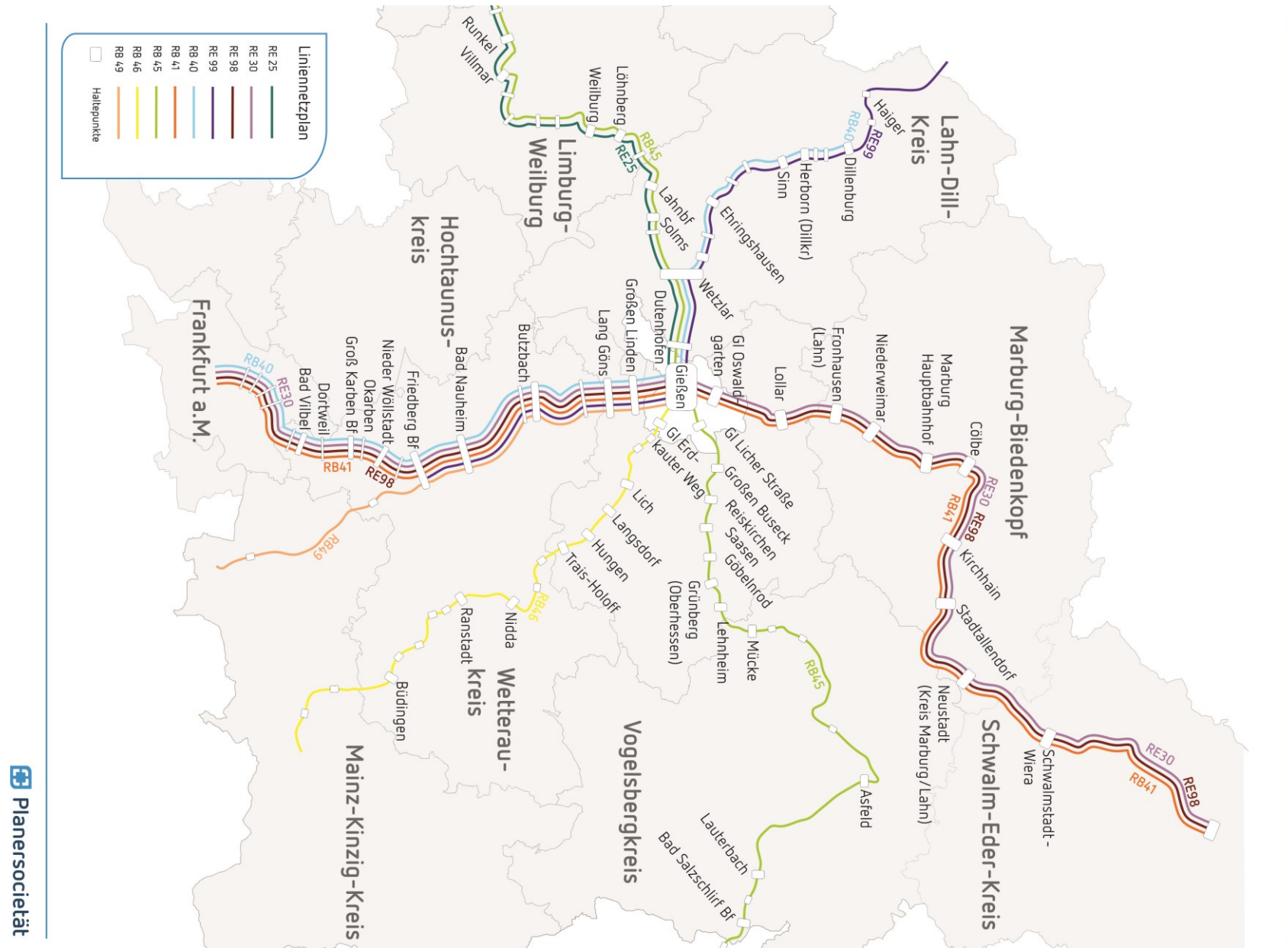
### Anhang 7: Bedienungshäufigkeit – Stadtbusse

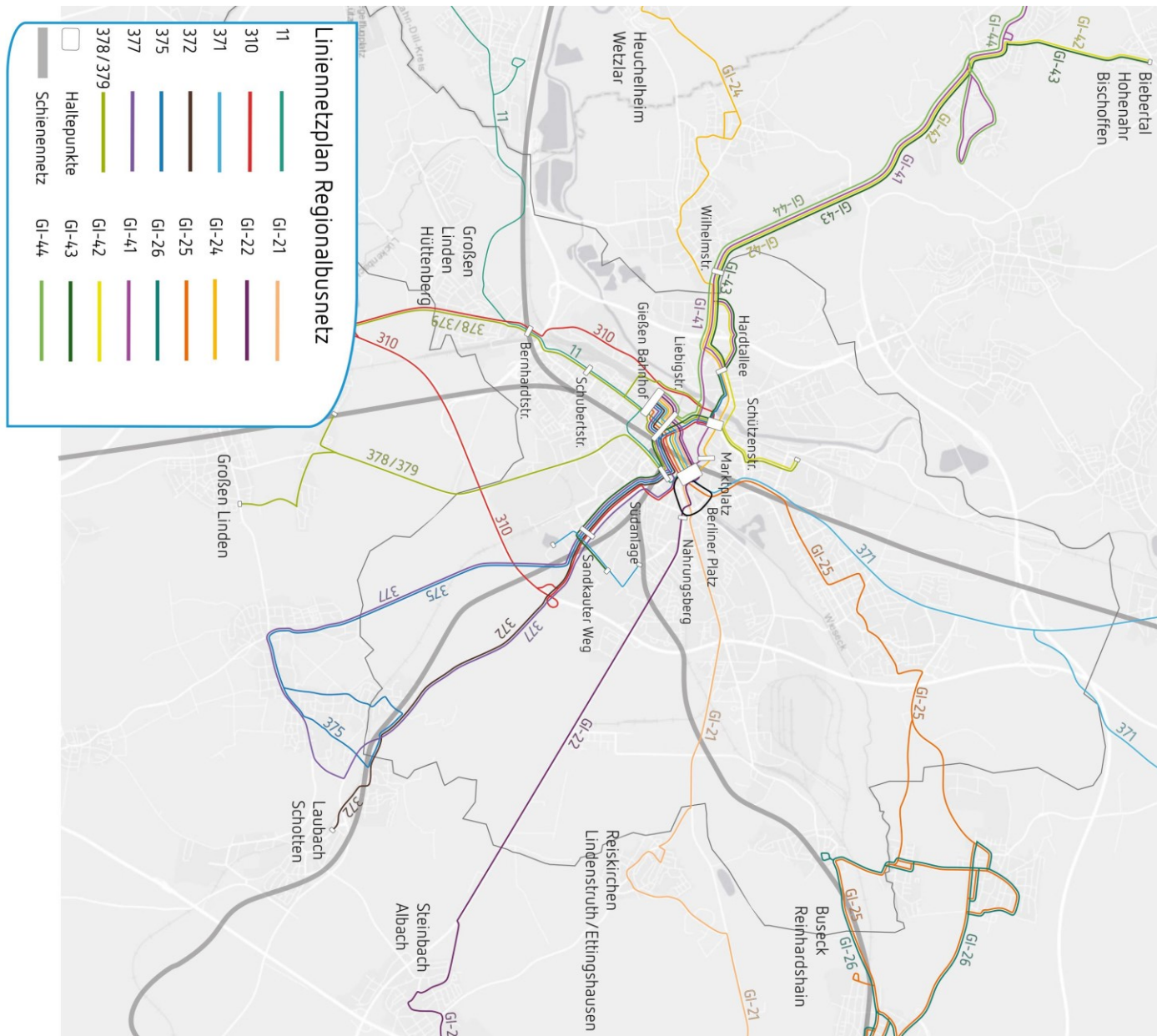
| Linie | Verlauf                                                                                              | Grundtakt / (Takt in Tagesrandlagen)                  |              |              |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------|--------------|
|       |                                                                                                      | Mo-Fr                                                 | Samstag      | Sonntag      |
| 1     | Lützellinden, Langer Strich – Liebigstr. – Berliner Platz – Rödgen, Bürgerhaus                       | 15* / (30)<br>*zw. Waldweide und Sophie-Scholl-Schule | 15* / (30)   | 30 / (60)    |
| 2     | Bahnhof – Liebigstr. – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Eichendorffring – Europaviertel | 15 / (30)                                             | 15 / (30)    | 30           |
| LT 2  | Graudenzstr. – Versailler Str.                                                                       | 30 / (60)                                             | Kein Angebot | Kein Angebot |
| 3     | Friedhof – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Schwarzsacker – Schlangenzahl               | 30 / (30)                                             | 60 / (30)    | 30 / (30)    |

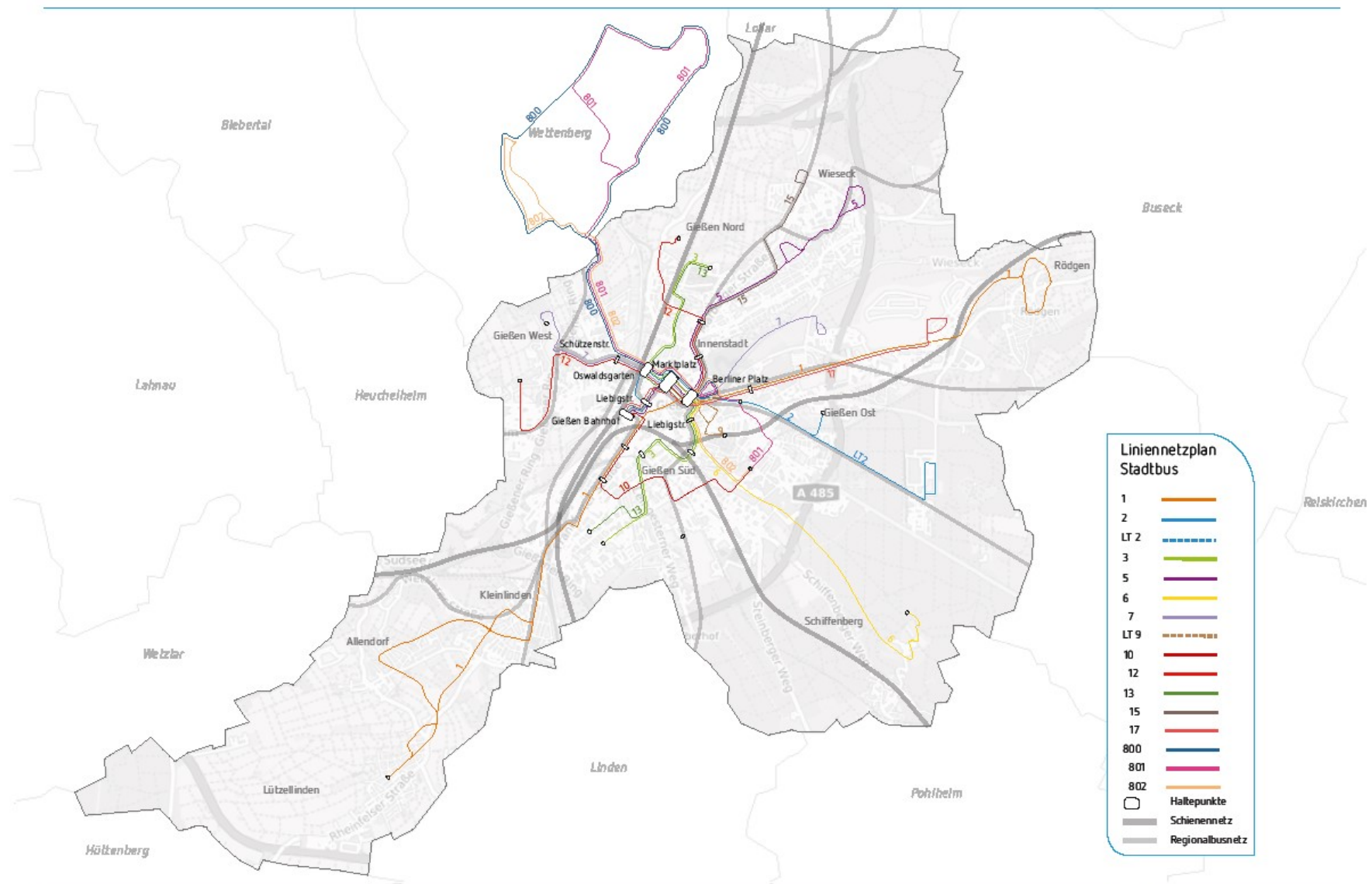
| Linie | Verlauf                                                                                 | Grundtakt / (Takt in Tagesrandlagen) |                                                                                         |                     |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|       |                                                                                         | Mo-Fr                                | Samstag                                                                                 | Sonntag             |
| 5     | Bahnhof – Liebigstr. – Marktplatz – Wieseck, Greizer Straße                             | 15 / (30)                            | 30 / (30)                                                                               | 30 / (30)           |
| 6     | Berliner Platz – Schiffenberg                                                           | Kein Angebot                         | Kein Angebot                                                                            | 60 / (kein Angebot) |
| 7     | Ev. Krankenhaus – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Philosophenwald         | 30 / (60)                            | 30 / (60)                                                                               | 60 / (60)           |
| LT 9  | Marktplatz – Alfred-Bock-Str.                                                           | 120 / (kein Angebot)                 | 120 / (kein Angebot)                                                                    | Kein Angebot        |
| 10    | Bahnhof – Philosophikum                                                                 | 30 / (60)                            | 60 / (60)                                                                               | 60 / (60)           |
| 12    | Sandfeldschule – Marktplatz – Oswaldsgarten – Gewerbegebiet West                        | 30 / (60)                            | 30 / (60)                                                                               | 60 / (60)           |
| 13    | Friedhof – Oswaldsgarten – Marktplatz – Berliner Platz – Dialysezentrum                 | 30 / (kein Angebot)                  | 60 / (kein Angebot)                                                                     | Kein Angebot        |
| 15    | Bahnhof – Liebigstr. – Marktplatz – Wieseck Burgenring                                  | 30 / (60)                            | 60 / (60)                                                                               | 60 / (60)           |
| 17    | Bahnhof – Liebigstr. – Johanneskirche – Berliner Platz – Am Alten Flughafen             | 30 / (60)                            | Kein Angebot                                                                            | Kein Angebot        |
| 800   | Rundverkehr Gießen – Launsbach – Wißmar – Krofdorf-Gleiberg – Gießen                    | Einzelfahrten                        | Einzelfahrten                                                                           | Einzelfahrten       |
| 801   | Gießen, Pistorstraße – Berliner Platz – Marktplatz – Oswaldsgarten – Launsbach – Wißmar | 30                                   | 30 (60)                                                                                 | 120                 |
| 802   | Gießen, Philosophikum – Berliner Platz – Marktplatz – Weststadt – Krofdorf-Gleiberg     | 30                                   | 30 zw. Philosophikum und Westschule<br>30 (60) zw. Berliner Platz und Krofdorf-Gleiberg | 120                 |

## 7.5 Karten

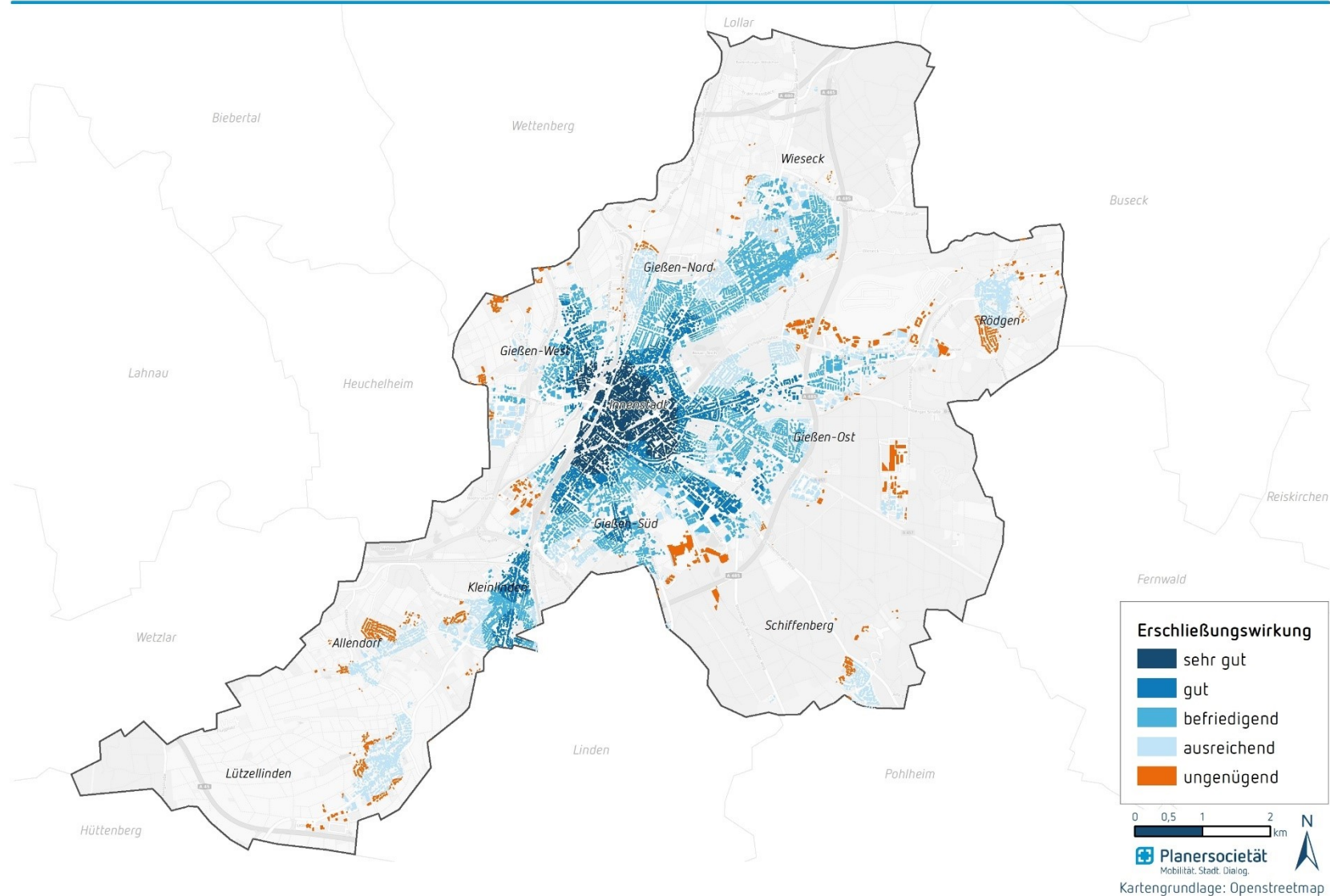




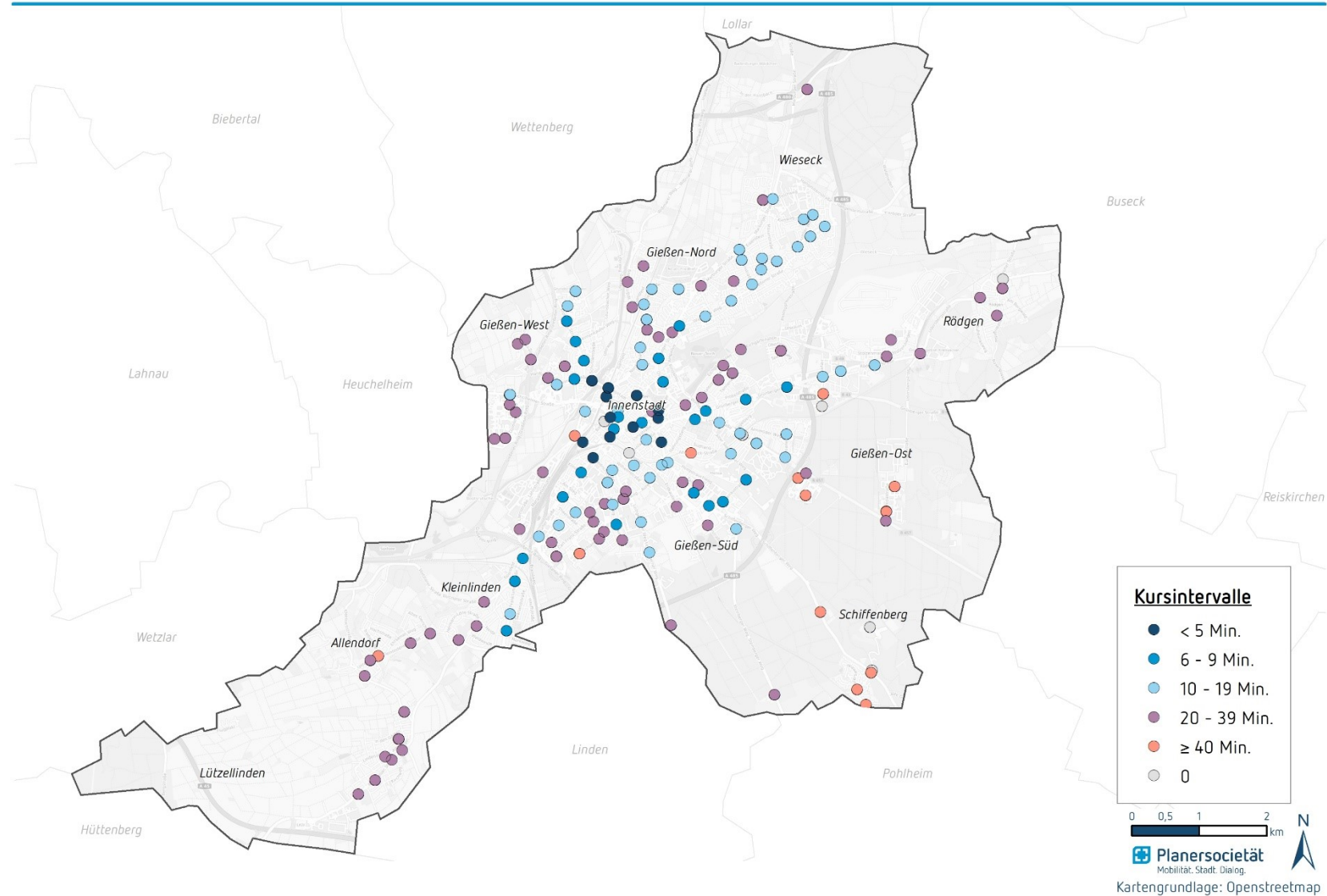


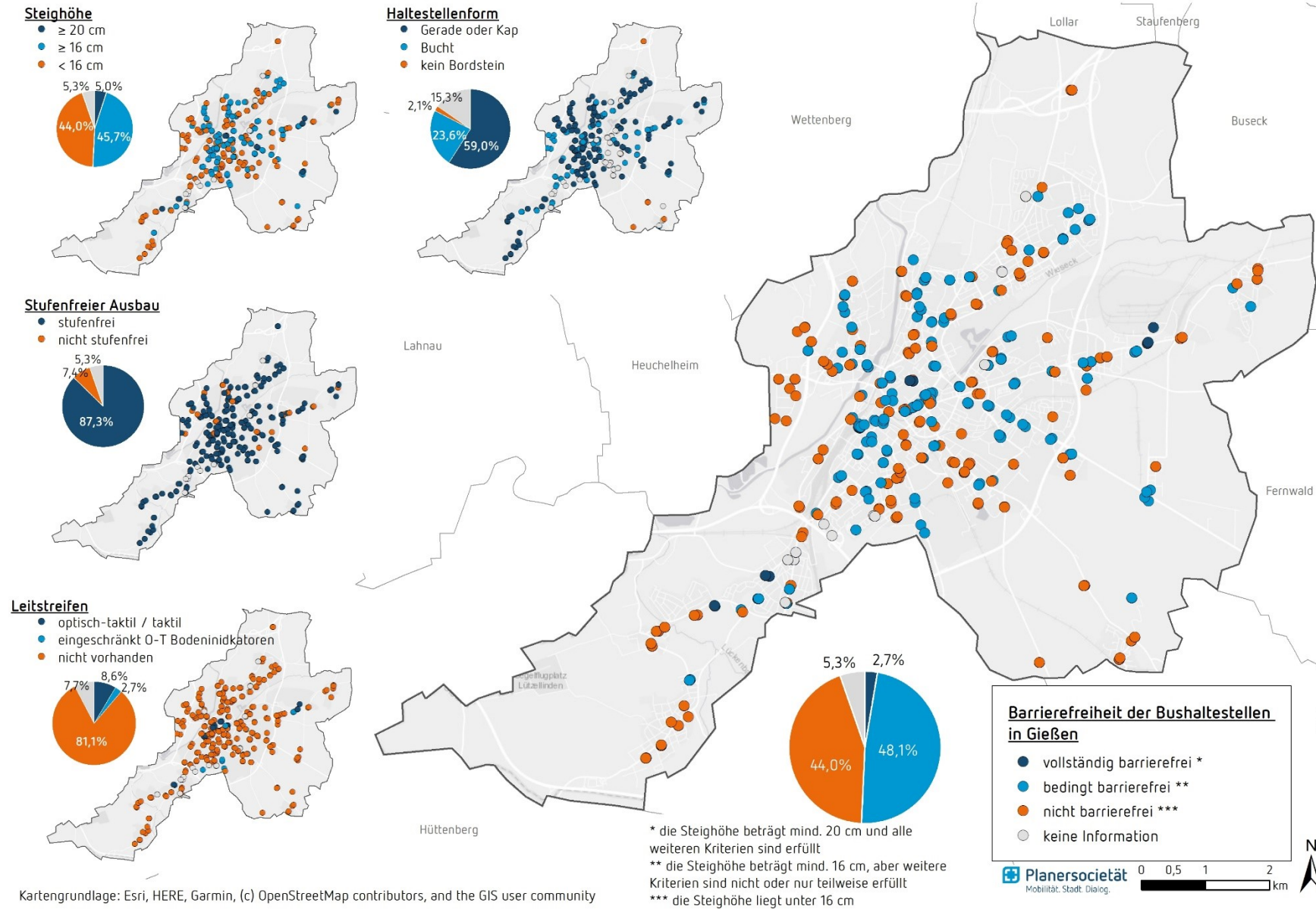


### Erschließungsqualität durch den ÖPNV in der Universitätsstadt Gießen



## Kursintervalle





## 7.6 Erreichbarkeiten

