

Behandlung der Anregungen und Hinweise im Anhörungsverfahren zum Nahverkehrsplan 2023 der Universitätsstadt Gießen

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
Amt für soziale Angelegenheiten	21.1.	Bedienung der Haltestelle Alfred-Bock-Straße	Vorgesehen sind werktags acht Fahrten, an Samstagen vier und an Sonntagen keine. Das bedeutet in der Praxis, unter der Woche ab 18 Uhr zuhause sein zu müssen, ebenso am Samstagnachmittag und am Sonntag. Der Wunsch der Anwohner*innen ist eine engere Taktung, möglicherweise auch eine bessere Anbindung als lediglich Berliner Platz und Marktplatz.	Die Anregung wurde in der Konzeption berücksichtigt. Die neue Linie 18 bindet die Haltestelle Alfred-Bock-Str. täglich mind. im 60 min. Takt an. Mo-Sa ist ein 30 min. Takt vorgesehen.
	21.2.	Kapazität von Kleinbus und Linientaxi	Der Bus dort (Senior*innentreff Alfred-Bock-Straße) ist ein Linientaxi. Durch die coronabedingten Einschränkungen können maximal drei Fahrgäste gleichzeitig befördert werden. Alleine in der Hausnummer 19 sind 84 Wohnungen für alte und bewegungseingeschränkte Menschen. Im Kleinbus können maximal drei Rollatoren befördert werden, Rollstuhlfahrer*innen können nur mitfahren, wenn sie in der Lage sind, sich in das Fahrzeug umzusetzen. Berichte der Betroffenen schildern, dass sie immer wieder morgendliche Arzt-, Massage- oder Physiotherapietermine kurzfristig absagen müssen, da der Bus Verspätung hat oder das Taxi kaputt ist. Als Ersatz werden dann z.B. zwei Caddys geschickt, in denen noch weniger Platz ist. Durch die seltenen Fahrten ist es die Regel, dass entweder die Hin- oder die Rückfahrt mit dem Taxi oder Minicar erfolgen muss, da die Wartezeiten zu lang sind. Es handelt sich um öffentlich geförderte Sozialwohnungen, also durchgehend Menschen mit geringem Einkommen. Dafür ist ein Fahrzeug erforderlich, das ausreichend Platz bietet für mehrere Rollatoren, Gepäck und Einkäufe und in dem auch Rollstuhlfahrer*innen mitfahren können.	Die Anregung wurde in der Konzeption berücksichtigt. Die konzipierte Linie 18 wird durch klassische Niederflurbusse bedient.
Reinhard Bayer (ehem. Verkehrskordinator der Stadt Gießen)	3.1.	Bahnhaltelpunkt Oswaldsgarten	Die Verlängerung der Bahnsteige wird erwähnt, jedoch der Nordzugang aus der Dammstraße nicht, obwohl diese Zuwegungen durch die Baumaßnahme der Verlängerung de facto bereits geschaffen werden	Die Anregung wird aufgegriffen. Das Kapitel enthält eine nachrichtliche Übersicht der im NVP des RMV vorgesehenen Maßnahmen. Ein Nordausgang Dammstr. ist in diesem Planwerk nicht enthalten. Der Nordausgang Dammstr. wurde im Kapitel 8.1 aufgenommen.
	4.1.			
	3.2. 4.2.	Grundsätzliche Rückfragen zu Systemanschlüssen und Verwendung von Umstiegsanzeigen	Welche Buslinien werden auf welche Züge an welchen Bahnstationen Anschluss geben und haben? Welche Buslinien haben an welchen Haltestellen untereinander Systemanschlüsse? - tagsüber - im Rendezvous-Verkehr der SVZ Kann dies im NVP auf Basis des Liniennetzplanes und wenn möglich im Schema der auch vom RMV verwendeten ITF-Grafik dargestellt werden?	Die Anregung wird zu Kenntnis genommen. Funktionalisierende Anschlüsse stellen ein wichtiges Qualitätsmerkmal für den ÖPNV dar. Durch die verschiedenen Umsetzungsstufen ist die Fahrplangestaltung sehr dynamisch. Als Grundlage der Fahrplangestaltung gilt die Anforderung in der NVZ die QS B, in der SVZ die QS D zu erreichen. Das Kapitel „Direktheit und Anschlüsse“ enthält die entsprechenden Umsteigehaltestellen, an denen Übergänge zwischen den dort verkehrenden Linien ermöglicht

Organisa- tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>Welche geeignete Darstellungsformen gibt es, regelmäßige System-Anschlüsse in gedruckten wie in Web-Fahrplänen darzustellen? Werden in den Bussen Umstiegsanzeigen für die Fahrgäste angebracht, wie sie anderenorts in Bussen und Zügen zunehmend installiert werden? Sichert die Leitstelle die Anschlüsse? Können Fahrgäste beim Buspersonal die Anschlusssicherung anmelden und wird diese dann auch weitergegeben - nicht nur im eigenen Betrieb sondern auch zu Umlandbussen?</p> <hr/> <p>Systemanschlüsse im Stadtgebiet seit 1992 (nur nachrichtlich) Mein Vorschlag, alle Bushaltestellen am Berliner Platz auf die Rat- hausseite zu verlegen, um die Querung von 4 Fahrspuren und 2 Rad- spuren zu vermeiden, wurde vom Magistrat nicht angenommen. Standard NVZ: Linie 5 /801-2 am Marktplatz über Eck zur Sicherung des Umstiegs Wettenberg – Bahnhof (beide Richtungen) Liebigstr. stadteinwärts: Linie 1 nimmt Linie 5 vom Bf. auf (Gegen- richtung nicht möglich) 24 Ri. Bf gibt an Johanneskirche A. auf 1 Kl, Gegenrichtung 24 nimmt A. von 1 aus Kl auf. Schützenstr.: über Eck 80x Wettenberg/Weststadt – zu 7,12 und 24 teilweise ungeordnet und zudem nicht zuverlässig, da FSA seit ihrem Bestehen extrem überlange Wartezeiten verursacht, so dass Umsteiger zum Rotgehen genötigt werden. Linien 1 und 801-2 am Berliner Platz beide Richtungen Richtungs- anschlüsse untereinander, was in der Praxis leider so aussah/aussieht, dass der stehende Bus abfuhr, um dem nachfolgend einfahrenden Bus „Platz zum machen“ anstatt den Fahrgästen den Umstieg zu ermögli- chen. Wetzlarer Straße (seit 2015): über Eck 1 aus Lüli zur 11 nach WZ mit 9 Min, GgR: mit 2 Min. knapp Rendezvous SVZ: Alle Linien am B-Platz / Beh.-Z., ergänzend Richtungsanschlüsse am Marktplatz (der hier verkehrenden Linien) mit 24 als Nachläufer Ri. Heu/WZ.</p>	<p>werden sollen. Ein Rendezvous-Verkehr soll nicht mehr angeboten werden, als Kompensation sieht der NVP dichtere Takte auch zur SVZ vor.</p> <p>Wenn die Leistelle besetzt ist, übernimmt diese die Aufgaben der Anschlusssicherung. Zu anderen Zeiten kommuniziert das Fahrpersonal per Funk. Die Aufgaben der Leitstellen wurden geschärft und ein Prüfauftrag formuliert.</p> <p>Aufgrund der Vielzahl von Anschlüssen und zur Be- wahrung der Übersichtlichkeit wird von einer Dar- stellung von Anschlüssen in Fahrplänen abgesehen. Die digitale Fahrplanauskunft gängiger Apps (z.B. RMV oder DB Navigator) geben ausreichend Aus- kunft über mögliche Umstiege und zeigen diese in Echtzeit an. Der NVP sieht als Ausstattungsmerkmal der Fahr- zeuge als optionales Merkmal auch die Anzeige der Anschlüsse an der jeweils nächsten Haltestelle vor.</p>
	3.3. 4.3.	Anschlüsse Bus – Bahn am frühen Morgen	Ein Früh-Bus-Stern zum Bf. soll geprüft und eingerichtet werden in Form von Direktbussen aus dem meisten Stadtteilen (Wieseck, Rödgen, Eichendorffring, Lützellinden und Weststadt) zu den Zugabfahrten	Die Anregung wird zu Kenntnis genommen. Der NVP sieht auf den meisten Linien einen Be- triebsbeginn ab 4:30 Uhr unter der Woche vor und

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>- 5.36 bis 5.44 Uhr nach F, GN, Treysa, DIL, HU, LM - 6.02 bis 6.09 Uhr nach WZ/DO, F, KS, SI - 6.22 bis 6.34 Uhr ICE, RE und RB nach F - 6.52 Uhr nach F und SI</p> <p>Direkt- (auch Umsteige-) Verbindungen zur Uni-Klinik Schichtbeginn um 6 Uhr (SWG / MitBus haben die Daten) sollen (nach obigem Schema) beibehalten, geprüft und ggf. verbessert werden.</p>	damit nicht näher umrissene Fahrplanausweitungen vor. Der Bedarf für Direktfahrten abweichend vom Tagesliniennetz wird als gering eingeschätzt und trägt zudem nicht einem übersichtlichen Liniennetz Rechnung. Weitere Erfordernisse an Verkehren können aus dem Prüfauftrag Nachtverkehr entstehen, der auch den Übergang zum Tagesverkehr mitberücksichtigen sollte. Diese könnten ggf. auch durch flexible Bedienungsformen angeboten werden. Der Prüfauftrag ist Aufgabe der Detailplanung.
	3.4. 4.4.	Sicherheit und Nachvollziehbarkeit durch Videoüberwachung	Die Video-Überwachung und -aufzeichnung im Bus muss lückenlos vorgenommen werden, wie die Ursachenforschung des beim Aussteigen schwer verunglückten Stadtverordnetenvorstehers a.D. Burkhard Schirmer ergab.	Die Anregung wird zu Kenntnis genommen. Das Anforderungsprofil sieht eine Videoüberwachung im Fahrgastbereich der Fahrzeuge als Ausstattungsmerkmal vor.
	3.5. 4.5.	Einrichtung von Familienbereichen an Umsteigepunkten	Um das Warten mit Kindern beim Umsteigen stressfreier zu machen, schlage ich die Einrichtung von kleinen Kinder-Familien-Bereichen an Umsteige-Haltestellen mit sehr hoher Frequenz und systembedingten Wartezeiten – Gießen Hbf, Berliner Platz /Behördenzentrum, Marktplatz, Johanneskirche/Südanlage, Oswaldsgarten – je in angemessener Form vor. Geeignete Elemente lassen sich sicherlich aus diesem Bericht aus Dresden herauslesen: Im Hauptbahnhof Dresden eröffnet erste bunte Spielewelt für Kinder Deutsche Bahn AG Die Haltestellen Behördenzentrum ggü. Kino und Johanneskirche an der Kirche eignen sich möglicherweise für einen Versuch, z.B. Spielgeräte neben der Wartehalle aufzustellen.	Die Anregung wird zur Prüfung an die Stadtverwaltung weitergeleitet. Denkbar sind solche Familienbereiche vorrangig bei angrenzenden Grünanlagen. Die Sicherheit des Straßenverkehrs und damit der Fahrgäste hat die größte Priorität.
	3.6. 4.6.	Beklebte Fahrzeugscheiben	Jede Beeinträchtigung der Durchsehbarkeit der Scheiben z.B. durch Werbung beeinträchtigt die Fahrgäste sehr, auch wenn die Hersteller dieser Klebefolien immer von einer „Lochfolie“ sprechen, durch die man angeblich durchsehen könnte. Fahrgästen sollte die freie volle Rundumsicht gewährt werden. Ich bitte eindringlichst, keine Gefängnisgefühle zu erzeugen! Zudem: Fahrgäste werden u.U. mit der Werbung auf der Außenfläche identifiziert, über der sie im Bus zu erkennen sind. Diese Debatte ist bereits zu den Werbetafeln in den Buswartehallen geführt worden, wenn dort abstoßend, anzüglich oder gendereinseitig geworben wurde.	Das Anforderungsprofil sieht lediglich eine Beklebung von 1/3 der Scheiben vor. Eine Vollbeklebung ist nicht zulässig.
	3.7 4.7	Bedienung und Endhaltestelle Lützellinden	Bitte Wende und Endhaltestelle am Kreisverkehr vor dem Autohof Lützellinden anlegen. Bedienung mindestens im 30-min-Takt – bzw. Durchbindung bis Hüttenberg-Rechtenbach	Die ermittelten Fahrzeitprofile (52/55 Min.) erlauben keine Verlängerung nach Hüttenberg-Rechtenbach ohne erhebliche Fahrzeugmehrung.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
				<p>Als neuer Endpunkt ist das Gewerbegebiet Rechtenbacher Hohl vorgesehen. Hier besteht dann eine fußläufige Möglichkeit, um zum Autohof zu gelangen.</p> <p>Ein Endhalt Autohof Lützellinden ist zeitlich nur möglich, wenn das Gewerbegebiet Rechtenbacher Hohl - hier ist das größere Fahrgastpotenzial zu sehen - dann nicht direkt angedient wird.</p> <p>Eine Endhaltestelle im Bereich des Autohofs wäre zudem ungleich aufwändiger und teurer herzustellen. Rechtenbach liegt außerhalb des Aufgabengebietes für den Gießener Stadtbusverkehr. Entsprechend sind hier auch Initiativen vom Aufgabenträger im Lahn-Dill-Kreis notwendig. Die Verbindung wird als Prüfauftrag in Kap. 8.1 aufgenommen.</p>
	3.8. 4.8.	Haltestelle Am Brennofen	Die erwogene Haltestelle Brennofen kann eventuell auch vor Hausnummer Grünberger Str. 27 (Senioreneinrichtung) und gegenüber eingerichtet werden.	Die Haltestellenabstände (Wolfstraße - Berliner Platz) wären dort ungünstiger (Erschließungswirkung) und könnte nur von den Linien 1, 16 und 17 und nicht von den Linien 1, 2, 8, 12, 16 und 17 bedient werden kann. Der Vorschlag wird bei der Detailplanung erneut geprüft.
	3.9. 4.9.	FSA Neue Bäume/Schulstraße/Sonnenstraße	Die FSA Neue Bäume / Schulstraße (beide Fahrradzonen) / Sonnenstraße stellt für die Busse (wie auch für den Zu-Fuß-Verkehr) ein ständiges Hindernis dar, nicht nur aufgrund der häufig gestörten Bus-Anforderungen. Der Anteil der Rotgeher-innen überwiegt. Da der durchgängige Gehweg vom Brandplatz via Kanzleiberg in der Sonnenstraße ohnehin auf der Nord-West-Seite verläuft, sollte die FSA und die Gesamtsituation an dieser Kreuzung busfreundlich überdacht werden.	Kenntnisnahme
	3.10. 4.10.	Südliche Endhaltestelle der Linie 4	Bitte den südlichen Endpunkt an Wendeplatte BGS-Süd (Einkaufsmarkt, AWO Tagespflege) prüfen, ebenso Führung durch Heide.	Bei den schulrelevanten Fahrten ist die Durchbindung zur BGS Süd vorgesehen. Für eine durchgehende Verlängerung wird das vorgesehene Fahrzeitprofil (23/24 Min.) als zu knapp angesehen und daher nicht weiterverfolgt.
	3.11. 4.11.	Führung Linie 5 in Wieseck	Kann die verkürzte Linie 5 in Wieseck die Schleife durch den Gustav-Stresemann-Ring befahren? Im Bereich vor Haus Gustav-Stresemann-Ring 35 war mal Platz für eine Haltestelle freigehalten worden.	Das Fahrzeitprofil (26/26 Min.) ist für diese wünschenswerte Feinerschließung leider zu knapp bemessen und daher mit Sprungkosten verbunden.
	3.12. 4.12.	Linienführung der Linie 6 im Süden	Im Süden möge die Durchbindung bis Haltestelle Bernhardtstraße mit Wende über Wilhelm Jung Str. - Sportfeld – Bernhardtstraße geprüft werden. (Umstiegsmöglichkeit von und zu den Linien	Das Fahrzeitprofil der Linie 6 (26/26 Min.) erlaubt keine Verlängerung der Linie ohne Verdopplung

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			1,4,11,310, 378/379). Ersatzweise kann bei ausreichender Linienfahrzeit auch die Wende Waldweide angefahren werden.	des Fahrzeugbedarfs von einem auf dann 2 Fahrzeuge (Sprungkosten).
	3.13. 4.13.	Schülerverkehr der Linie 6 zur Goetheschule	Frage: Falls mit dieser Linie Schulfahrten zwischen Wohngebiet Margarethenhütte und Goetheschule durchgeführt werden (sollen), empfehle ich die Anlage von Haltestellen im Bereich der Goetheschule zu prüfen.	Eine zusätzliche Haltestelle wäre in diesem Bereich vsl. schwierig umzusetzen. Für die Linie 6 ist ein 60-Minuten-Takt vorgesehen. Eine Anpassung an die Schulstunden ist daher kaum möglich, zumal die Zeitlagen der Linie 310 und RB 46 in den parallelen Abschnitten beachtet werden müssen.
	3.14. 4.14.	Anbindung Neubaugebiet Philosophenhöhe	Zwischenzeitlich war mit dieser Linie die Anbindung des Neubaugebietes Philosophenhöhe vorgesehen. Ich bat vormals, statt der dortigen Anlage einer neuen Wendeschleife die Weiterfahrt bis zur Wendeplatte Waldstadion (Verknüpfung mit 1,16,17,25 sowie Einkaufszentrum) zu prüfen. In der SVZ sollten alle Linien als Grundangebot mindestens im 30-Minuten-Takt verkehren. Im Wohngebiet Tannenweg ist zudem die größte Seniorenwohnanlage Gießens, zu der auch oder gerade an Wochenenden ein reger Besuchsverkehr besteht auch von Besucherinnen, denen man nicht mehr unbedingt eine Autofahrt abverlangen sollte. Daher empfehle ich zumindest eine Linientaxi-Durchbindung mit der Linie 14 zum Sandfeld, falls in das Linientaxi auch Rollstühle hineingelangen können.	Aufgrund des aktuell geplanten Fahrzeugprofils (26/26 Min.) ist eine Verlängerung sowohl zum Neubaugebiet als auch zur Haltestelle Waldstadion nur mit Sprungkosten möglich und wird daher nicht weiterverfolgt. Die Fahrgastpotenziale im Bereich Philosophenhöhe und Sandfeld sind vergleichsweise gering. Die im NVP vorgesehenen erheblichen Ausweitungen sind daher prioritär dort vorgesehen, wo sich ein erhöhter Bedarf ergibt. Die Prüfung einer Linie Sandfeld – Philosophenhöhe als taktverdichtendes Angebot wird als langfristiger Prüfauftrag in Kapitel 8.1 aufgenommen. Eine Realisierung wird allerdings erst langfristig nach Umsetzung der skizzierten Umsetzungsstufen gesehen.
	3.15. 4.15.	Verlegung Haltestelle Pistorstraße	Erkenne ich richtig, dass die Haltestelle Pistorstraße in die Ferniestraße verlegt wird und der Linienweg bis zur Fertigstellung der Bahnunterführung Ferniestraße durch die Ernst-Leitz-Straße verläuft?	Die Annahme ist richtig. Im Anhang wurden zur besseren Verständlichkeit Linienkarten auf Basis des Stadtplans ergänzt.
	3.16. 4.16.	Gehwegabsenkung an der Stephanstraße	An der neuen Haltestelle Liebigschule (stadtauswärts) mit Kasseler Bord ist die Gehwegabsenkung im Kreuzungsbereich Stephanstraße noch nicht nachgerüstet worden	Die Anregung wird an die Stadtverwaltung weitergeleitet.
	3.17. 4.17.	Fahrten an der Westschule	2-3 frühe Fahrten sollen abweichend an der Westschule beginnen und zur Uni-Klinik führen. Begründung: Der NVP vernachlässigt die Personale im Klinikum, dem größten AG Gießens, die in den großen Wohngebieten Weststadt und östliche Nordstadt/Wieseck wohnen.	Durch die vorgesehenen Angebotsausweitungen werden auch Fahrtrelationen wie z.B. Weststadt nach Klinikum deutlich gestärkt. Mit den neuen Linien 19 und 29 entsteht ein Angebot zum Bahnhof Gießen womit das Uniklinikum auch fußläufig erreichbar wird. Innerhalb der Stadt Gießen wird ein Umstieg als zumutbar betrachtet. Die Hemmnisse zur direkten Anbindung des Uni-Klinikums sind beschrieben.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	3.18. 4.18.	Veränderung des Linienwegs der Linie 15	Ab Behördenzentrum soll die Linie via Ludwigstraße zur Petruskirche Uni-Klinik führen und kürzestmöglich an der Wendeplatte Wartweg wenden. (Auch andere Endpunkte können gewählt bzw. mit anderen Linienästen getauscht werden.) Begründung: Der NVP vernachlässigt die Personale im Klinikum, dem größten AG Gießens, die in den großen Wohngebieten Weststadt, und östliche Nordstadt/Wieseck wohnen. 2. Begründung: Warum müssen alle 3 Linien aus Wieseck zum Bahnhof fahren, wenn auch Bewohner-inne-n anderer Stadtteilen ein Liniensplitting zugetraut wird?	Durch die vorgesehenen Angebotsausweitungen werden auch Fahrrelationen wie z.B. Wieseck nach Klinikum deutlich gestärkt. Innerhalb der Stadt Gießen wird ein Umstieg als zumutbar betrachtet. Die vorgeschlagene Linienführung würde zudem Mehrfahrzeuge notwendig machen. Grundsätzlich wäre es wünschenswert, wenn nicht alle Wieseck bedienenden Linien das Fahrtziel Bahnhof hätten. Die anderen zu erfüllenden verkehrlichen Aufgaben im Zusammenhang mit den Fahrzeitprofilen Linie 5 (26/26 Min.), Linie 15 (25/25 Min.) und Linie 20 (26/26 Min.) standen dem entgegen.
	3.19. 4.19.	Führung der Linien 16 und 17 über Albert-Schweitzer-Schule	Können beide Linien via Albert-Schweitzer-Schule geführt werden?	Das Fahrzeitprofil (25/24 Min.) der Linie 16 ist dafür nicht ausreichend. Zudem erhält der Bereich Albert-Schweitzer-Schule durch die Linie 18 eine weitere Bedienung.
	3.20. 4.20.	Neue Haltestelle für Linie 21	Trotz neuer Ausschreibung zum 11.12.2022 wird die zentrale Umsteigehaltestelle Berliner Platz stadtauswärts immer noch nicht angefahren. Ich wiederhole meine Anregung, für die Linie 21 in Höhe Heyerweg eine Haltestelle einzurichten. Fahrgäste aus Fernwald-Annerod müssen ohne diese Haltestelle ab Waldstadion zurücklaufen oder auf die Linie 17 oder 18 warten.	Durch die Umbaumaßnahmen an der Kongresshalle wurde die Standfläche für die Busse verknappt. Hier wäre zu prüfen, ob diese Haltestelle nach allen Angebotsausweitungen noch diese lokale Linie zusätzlich aufnehmen könnte. Eine zusätzliche Haltestelle wurde bereits in der Vergangenheit angeregt. Insbesondere für Schüler aus dem Bereich Fernwald wäre diese interessant. Für diese Maßnahme wäre entsprechend auch die VGO einzubinden. Hier wurde in der Vergangenheit eine zusätzliche Haltestelle kritisch gesehen.
	3.21. 4.21.	Verzögerungen durch wartende Linie 24	Die Linie 24 (Fahrplan ab 11.12.2022) verkehrt im Rendezvous-Verkehr ab Stadttheater zur Min. 22 und reiht sich am Marktplatz vor den Stadtbussen ein, wo sie bis zur Abfahrtszeit zur Min. 26 die anderen Linien blockiert, die zur Minute 23 abfahren sollen. Konzipiert war die 24 (ehemals 4, siehe oben) seither als Nachläufer des Knotens. In der Ausschreibung wurde dies leider nicht korrigiert. Kann dies durch Vorgaben korrigiert oder im Einzelfall durch die Leitstelle gemanagt werden? Eventuell kann der Linie 24 einen Halt (Warteposition) im Rendezvous-Verkehr in der Schulstraße zugewiesen bzw. die Abfahrtszeiten anderweitig entzerrt werden.	Ein Rendezvous-Verkehr (Blockverkehr) ist mit Umsetzung des neuen Linienkonzepts nicht mehr vorgesehen. Mit den Angebotsausweitungen entfällt der zugrundeliegende Beweggrund. Ausschlusskriterium sind zudem die dann unzureichenden Standflächen für die Fahrzeuge insbesondere an der Haltestelle Berliner Platz.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	3.22. 4.22.	Verlängerung der Linie 82 bis zur Sandfeldschule	Ich empfehle, ein Angebot an die Gemeinde Wettenberg zu formulieren, dass das Wettenberger Bussi (Linie 82) von Wißmar bis zur Sandfeldschule mit Anschluss auf die Linie 14 probeweise verlängert werden kann.	Die Verbindung wird als Beispiel bei den „Flexiblen Bedienungsformen“ mit aufgenommen. Der Vorschlag ist voraussichtlich nur durch ein zusätzliches Fahrzeug möglich.
	3.23. 4.23.	Kliniknahe Haltestelle auf der Linie 378/379	Die Rundlinie 378/379 ist im Lindener Ast mit der Haltestelle Klinikstraße an die Uni-Klinik angebunden, daher bitte ich auch für den Leihgesterner Ast eine kliniknähere Haltestelle, nämlich Petruskirche vorzusehen. So können Personale des Klinikums aus Linden und Leihgestern diese Ringlinie mit dem vollen Fahrplanangebot beider Äste nutzen.	Aus Richtung der Stadt Linden wurde dieser Wunsch für die Linien 378/379 des RMV auch geäußert. Die Anregung wird an den Aufgabenträger weitergegeben.
	3.24. 4.24.	Nachtbusse	Die konzipierten 4 Nachtlinien können – wie beschrieben – je nach Interesse und finanzieller Beteiligung der Nachbargemeinden angepasst werden.	Bei den 4 Nachtbuslinien handelt es sich um die heutigen Linien Saturn und Venus, die zu Gunsten einer besseren Verständlichkeit in vier Linien gesplittet wurden. Je zwei Nachtbuslinien sind daher auch weiterhin betrieblich mit einem Fahrzeug geleistet geplant. Angebotsausweitungen bedeuten Fahrzeugmehrbedarfe und sind im Rahmen der Nachtverkehrskonzeption zu prüfen.
	3.25. 4.25.	Taktung Stadtbusverkehr	10-Min-Takt für die derzeitigen Linien im 15-Min-T. /20-Min-T. für die 30-Min-TaktLinien Normalverkehrszeit NVZ: 6 – 20 Uhr, mittelfristig bis 21 Uhr ausdehnen, Sa. Bis 18 Uhr Spätverkehrszeit SVZ bis 0.30 Uhr ausdehnen, Ziel 2 Uhr – zudem Sa. ab 18 Uhr, So.+F ganztägig	Im Vorfeld der Linienkonzeption wurde intensiv das künftige Taktschema diskutiert. Das Anforderungsprofil wurde mit diesem Hintergrund flexibel formuliert, um die Varianten 10/20/30/60 und 7,5/15/30/60 zu ermöglichen. Aufgrund der vielfältigen Angebote des SPNV und Stadt-Umland-Verkehrs in 30-Minuten-Takten (20 und 30-Minuten-Takte erschweren passende Umsteigezeiten) sowie dem Konzept durch Linienüberlagerungen dichte Takte auf den Hauptachsen zu erreichen wurde entschieden, den Fokus auf den Erhalt des 7,5/15/30/60-Minuten-Taktrasters zu legen. Ausgehend von der Nachfrage (Ein- und Aussteigerzahlen) sowie den Potenzialen (Siedlungsdichten, Einzugsbereiche) liegt der Fokus auf den zentralen Korridoren. → Die Normalverkehrszeit Mo-Fr (6-20 Uhr) entspricht der Anregung. Die Normalverkehrszeit Sa - 18 Uhr wird übertroffen (8-20 Uhr) Die Schwachverkehrszeit entspricht der Anregung („Nachfragegerecht und linienbezogen ist eine Abweichung von bis zu 30 Minuten von den definierten Zeiträumen

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
				möglich.“) Für den Nachtverkehr (das betrifft auch die Übergangszeit zum Tagesverkehr) wird auf S. 128 ein Nachverkehrskonzept angeregt.
	3.26. 4.26.	Taktung Regionalbusverkehr	Nebenverkehrszeit 30-Min-Takt auf allen Linien, die in den Landkreis führen, zu anderen Zeiten und Tagen mindestens 1-Stundentakt im gesamten Kreisgebiet	Die Anforderung wird für den Regional- und Lokalverkehr angeregt (siehe S.92 und 130f.) Innerhalb des Nahverkehrsplans liegt der (beauftragte) Fokus auf den Stadtbussen.
	3.27. 4.27.	Veränderte Vorlesungszeiten	Zeitliche Entzerrung von Schulbeginn und Hochschulbeginn, um Schulbusse zu entlasten: Prüfung durch Stadtwerke/MITBUS, JLU und THM	Der Auftrag zur Erarbeitung des NVP umfasst den Alltagsverkehr. Schulverkehre waren nicht Teil der Untersuchung oder Konzeption. Die zeitliche Entzerrung kann Teil eines Mobilitätsmanagements sein, dass in Kapitel 8.9 angeregt wird. Die positiven Effekte wären für den Stadtbusverkehr vermutlich geringer als für den regionalen bzw. lokalen Busverkehr: Schulbeginn ist i.d.R. um 7:45 Uhr und Vorlesungsbeginn um 8:15 Uhr. Dieser zeitliche Abstand ist im Bereich des Stadtbusverkehrs mit seinem mindestens halbstündigen Takt in dieser Zeit weitestgehend ausreichend, um die Ströme der Schüler und Studierenden zu entzerren.
	3.28. 4.28.	Akku-Fahrzeuge	Sukzessive Umstellung auf E-Busse mit Akku – analog Marburg: zurückgestellt, bis Studie aus Marburg vorliegt	Die langfristige Entwicklung der Antriebsarten wird in Kapitel 8.3 skizziert, zudem enthält das Kapitel 8.2.2 eine Anregung, wie die Thematik interkommunal angegangen werden kann.
	3.29. 4.29.	Anschlusssicherung	Leitstelle zur Überwachung und Sicherung der Rendezvous-Anschlüsse am Berliner Platz und an anderen Systemumstiegen. Fahrplananpassungen zur Anschlusssicherung Umlandbusse – Stadtbusse am Berliner Platz und an anderen Umstiegsstellen.	Die Rendezvous-Anschlüsse am Berliner Platz sollen zu Gunsten eines dichteren Taktes entfallen. Das Anforderungsprofil enthält auf S. 96 konkrete Ziele zu Anschlusswartezeiten.
	3.30. 4.30.	Nachtangebot	Langfristig mindestens 2-stünd. Nachtangebot im Stadt- und Kreisgebiet – täglich	Für den Nachtverkehr wird auf S. 128 ein Nachverkehrskonzept angeregt, das den Einbezug des Stadt-Umlandverkehrs enthält.
	3.31. 4.31.	Linienetzpläne	Linienpläne im Bus und an Haltestellen auf Stadtplanbasis incl. Umlandbusse und Bahn	Ein Liniennetzplan ist für Haltestellen ab 1.000 Ein- und Aussteigenden als Mindestausstattung, darunter als optionales Ausstattungsmerkmal vorgesehen. Ein Liniennetzplan ist für den Fahrgastbereich der Fahrzeuge als Ausstattungsmerkmal vorgesehen. In Kapitel 8.72 werden sowohl ein neuer

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
				schematischer Liniennetzplan sowie ein topographischer Liniennetzplan angeregt. Letzter soll alle Verkehre darstellen.
	3.32. 4.32.	Linienweg der Linie 5	Linie 5 soll stadtauswärts via Gießener Str., stadteinwärts durch Kornblumenstr. verkehren, da die Haltestelle Lichtenauer Weg der neuen Linie 15 in beiden Richtungen die Haltestelle Am Eichelbaum ersetzt.	Die Linie 5 wird in der Konzeption über die benannten Straßen geführt, allerdings „umgedreht“, da so die bestehende Haltestelleninfrastruktur auf der Kornblumenstraße in Fahrtrichtung Wieseck weiter genutzt werden kann. Die Linie 20 bedient die Kornblumenstraße in beide Fahrtrichtungen.
	3.33. 4.33.	Neue Linie 14	neue Linie 14 Gew-Geb.West bis Markt-Platz wie heute Linie 12, dann ab Berliner Platz weiter wie heute die Linie 801 zur Pistorstr.	Der Abschnitt entspricht der Linie 12. Als Verstärker zur Linie 2 vernetzt diese zukünftig die beiden Gewerbegebiete. So kann betrieblich auf die fehlende Nachfrage an Sonntagen reagiert werden und die Linie gesamt entfallen, anstatt nur in Teilabschnitten.
	3.34. 4.34.	Linienweg L25	L25 aus Buseck-Beuern soll bis Bahnhof fahren oder es soll eine Durchbindung mit der Linie 310 via Haltestelle Parkhaus am Bahnhof hergestellt werden, damit beide Linien sowohl den Bahnhof wie den Berliner Platz anbinden.	Innerhalb des Nahverkehrsplans liegt der (beauftragte) Fokus auf den Stadtbussen. Die Führung des Stadt-Umland-Verkehrs war nicht Teil der Konzeption (bzw. Beauftragung)
	3.35. 4.35.	Taktung und Linienweg Linie 22	Linie 22 im 30-Min-Takt – jeder 2. Bus via Europaviertel und Annerod ergibt einen 30-MinRhythmus im Wechsel mit der Linie 21 sowohl für Annerod wie auch für Fernwald (ehem. SWG-Konzept kombiniert mit Linie 2) Die vom Landkreis/ZOV demnächst startende Schnellbuslinie Laubach – Landratsamt hat hierauf keinen Einfluss	Anforderungen für die Bedienungshäufigkeit der Regional- und Lokalverkehre werden angeregt (siehe S.92 und 130f.) → Die Anbindung des Europaviertels erfolgt im 30.Minuten-Takt durch die Linie 12
	3.36. 4.36.	Verlängerung Linie 7	Linie 7 wird verlängert bis Motorpool mit neuer Wendeplatte. Da die Wendeplatte Waldstadion nur 200m entfernt ist, soll diese genutzt werden. Hierdurch ergibt sich zusätzlich die Verknüpfung mit den Linien 1, 17 und 21	Die Anregung wurde geprüft. Aufgrund des knappen Fahrzeitprofils der Linie 7 wäre die (kurze) Verlängerung mit deutlichen Sprungkosten (ein zusätzliches Fahrzeug) verbunden, die zusätzlichen Potenziale sind sehr gering. → Alternativ wurde eine Verlängerung der Linie 18 zum Philosophenwald von der Grünberger Str. und eine Verbindung über den Philosophenweg nach Wieseck geprüft, die aufgrund von Restriktionen und der Abwägung von Potenzialen nicht weiterverfolgt wurden.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	3.37. 4.37.	Linie 21 am Wochenende	Linie 21 Der zu dünne Sonntagsfahrplan in Kombination mit einem Anruftaxi und 60-minütiger Vorbestellpflicht wird als unpraktikabel kritisiert.	Der Kritik wird zugestimmt. S.128f. enthält die Anregung zur Weiterentwicklung flexibler Bedienungsformen, die von der Stadt in Kooperation mit dem Kreis umgesetzt werden könnten. Anforderungen für die Bedienungshäufigkeit der Regional- und Lokalverkehre werden angeregt (siehe S.92 und 130f.). Innerhalb des Nahverkehrsplans liegt der (beauftragte) Fokus auf den Stadtbussen.
	3.38. 4.38.	Verbindung Bahnhof - Philosophikum	Vordringlich ist eine dicht getaktete Busverbindung Bahnhof – Philosophikum	Das Philosophikum wird alle 30 min. direkt vom Bahnhof bzw. vom Haltepunkt Erdkauter Weg angefahren (Linie 8), alle 15 min. aus der Innenstadt und dem Haltepunkt Oswaldsgarten durch die Linie 9
	3.39. 4.39.	Vertaktung Schnellbus 18 und Linie 12	Der neue Schnellbus Linie 18 soll mit neuer Linie 12 kombiniert / vertaktet werden	Die Zweifel werden von gutachterlicher Seite geteilt, die Zeitersparnis ist vergleichsweise gering. Teil der Konzeption war daher die neue Linie 8, die zu allen Zeiten die Relation bei geringfügigen Fahrtverlängerungen in beide Richtungen bedient und zudem weitere Fahrgastpotenziale anbindet.
	3.40. 4.40.	Takt nach Schlangenzahl	CP-Linie 3,13 Friedhof – Berliner Platz wie heute, dann Ludwigstr. - Wartweg Linie 3 bis Schwarzacker, Linie 13 bis Schlangenzahl. Magerer 30-Minuten-Takt bis Schlangenzahl unzureichend.	Die Anregung ist Teil des Konzepts. Abweichend fährt die Linie 13 zum Unterhof und die neue Linie 10 bis Schlangenzahl, um hier weitere Direktverbindungen bieten zu können. → Die Potenziale im Bereich Schlangenzahl sind aufgrund der niedrigen Siedlungsdichte gering. → Verbesserungen ergeben sich durch eine neue Direktverbindung zum Bahnhof.
	3.41. 4.41.	GCP-Linie 14	GCP-Linie 14 Gewerbegebiet West bis Marktplatz wie heute die Linie 12, dann ab Berliner Platz weiter wie heute die Linie 801 zur Pistorstr. Magerer 30-Minuten-Takt unzureichend.	Der Abschnitt entspricht der Linie 12. Als Verstärker zur Linie 2 vernetzt diese zukünftig die beiden Gewerbegebiete. So kann betrieblich auf die fehlende Nachfrage an Sonntagen reagiert werden und die Linie gesamt entfallen, anstatt nur in Teilabschnitten. → Die wesentlichen Abschnitte werden durch dichter vertaktete Linienverkehre (Linien 9 und 2, jeweils alle 15 Minuten) abgedeckt. → Der Abschnitt Richtung Pistorstr. wird durch die

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
				Linie 9 im 15-Min. Takt und zudem die Linie 6 im 60-Min. Takt bedient, die (verlegte) Haltestelle Pistorstr. durch die neue Linie 8 alle 30 min
	3.42. 4.42.	Verlängerung Linie 11	Linie 11 soll ab Berliner Platz weitergeführt werden z.B. bis Waldstadion oder Rathenastr. oder Juridikum	Innerhalb des Nahverkehrsplans liegt der (beauftragte) Fokus auf den Stadtbussen. Die Führung des Stadt-Umland-Verkehrs war nicht Teil der Konzeption (bzw. Beauftragung). Hierzu gehört auch die Linie 11.
	3.43. 4.43.	Endhaltestelle der Linie 10	Die Linie 10 soll den Endpunkt am Alten Wetzlarer Weg/Friedrichstr. zur Vermeidung der zweimaligen Querung Bahnübergangs Frankfurter Str. erhalten. Der GCP sieht mit derselben Begründung den Endpunkt der Linie 10 alternativ am neuen Fernbushof Lahnstraße auf der Westseite des Bahnhofes vor.	Für die neue Linie 10 ist als langfristiger Prüfauftrag die Verlegung der Linie auf die Lahnstr. und Führung via Brücke Klinikstr. enthalten. Diese Maßnahme ist abhängig vom Durchstich des Bahnhofstunnels auf die Lahnstr. und dem Ausbau der Haltestelle Parkhaus Lahnstr.
	3.44. 4.44.	Doppelaufzug Bahnhofsvorplatz zur Brücke zur Friedrichstraße	Die Oberbürgermeisterin hatte einen Doppelaufzug vom Bahnhofsvorplatz zum Steg zur Friedrichstraße versprochen, andere Dezernenten sagten gar die Fertigstellung oder wenigstens den Baubeginn bis zum 1.10.2020 zu.	Maßnahme ist nicht Teil des NVP
	3.45. 4.45.	Anbindung von Hüttenberg-Rechtenbach	Eine Busverbindung zwischen Hüttenberg-Rechtenbach (über 4000 Einwohner) und Gießen-Lützellinden soll errichtet werden, sei es mit der Linie 1 oder 310.	Die Anregung wird grundsätzlich unterstützt. Aufgrund des Fahrzeitprofils der Linie 1 und der Planung der neuen Endhaltestelle Rechtenbacher Hohl im Gewerbegebiet Lützellinden entsteht hier ein Zielkonflikt. → Die Verlängerung wird als Szenario in Kapitel 8.1 (Verbesserung der Verbindungen nach Allendorf und Lützellinden) beschrieben. → Der Prüfauftrag Flexible Bedienungsformen (S.128f.) enthält die Relation als Beispiel für ein Verbindungsdefizit. In Kapitel 8.1 wurde ein Prüfauftrag ergänzt.
	3.46. 4.46.	Verlängerung Linie 12 nach Heuchelheim	Eine Verlängerung der Linie 12 vom Gewerbegebiet West nach Heuchelheim (Süd-Ost) scheitert an der nicht geeigneten Heuchelheimer Goethestraße und der geringen Tragfähigkeit der Brücke über den Kropbach. Stattdessen wird angeregt, den südlichen Teil Heuchelheims mit dem dortigen Gewerbegebiet von Heuchelheim aus mit dem ÖV zu erschließen.	Der Bereich liegt nicht im Untersuchungsraum des NVP

Organisa-tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	3.47. 4.47.	Buslinien nach Biebertal	Die Buslinien nach Biebertal 41-42 sollen auch am Wochenende mindestens im Stundentakt verkehren. Bei Buslinien von Biebertal 41-42 L 41 sollen an der Haltestelle Mühlstraße die Anschlüsse von und zu den Zügen am Bahnhofepunkt Oswaldsgarten Richtung Marburg hergestellt werden und am Gießener Bahnhof von und nach Richtung Frankfurt verbessert werden.	Die Anforderung wird für den Regional- und Lokalverkehr angeregt (siehe S.92 und 130f.) → Innerhalb des Nahverkehrsplans liegt der (beauftragte) Fokus auf den Stadtbussen. Das Anforderungsprofil enthält auf S. 96 konkrete Ziele zu Anschlusswartezeiten. Diese hängen wiederum mit den Taktezeiten zusammen. Die Anforderung für die Takte des Regional- und Lokalverkehr wird angeregt (siehe S.92 und 130f.) → Innerhalb des Nahverkehrsplans liegt der (beauftragte) Fokus auf den Stadtbussen.
	3.48. 4.48.	Taktergänzung Gießen-Wetzlar	Bei der Linie 24 soll unter Einschluss der Wetzlarer Linie 240 ein gemeinsamer Umlauf hergestellt werden, woraus sich ein ganztägiger 30-Min-Takt zwischen Gießen und Wetzlar ergibt und ein 15-Minuten-Takt zwischen Gießen und Heuchelheim-Kinzenbach-Kirche.	→ Die Anforderung wird für den Regional- und Lokalverkehr angeregt (siehe S.92 und 130f.) → Innerhalb des Nahverkehrsplans liegt der (beauftragte) Fokus auf den Stadtbussen.
	3.49. 4.49.	Wiederinbetriebnahme der Haltestelle KGRZ	Für alle Busse der Linien 800-801-802 wird die Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Haltestelle KGRZ gefordert, um das neue Wohngebiet am Werner Gleim Deich anzubinden und um den früheren 15-Minuten-Takt wieder herzustellen. Hierfür soll die Wilhelm-Leuschner-Straße Richtung Wetttenberg wieder für Busse befahrbar gemacht werden	Für die Linien 19/29 (801 und 802) ist als langfristiger Prüfauftrag eine Führung via Wilhelm-Leuschner-Str. und Anbindung des Gewerbegebiets Katzenfeld vorgesehen (siehe Liniensteckbriefe im Anhang)
	3.50. 4.50.	Neue Wendeplatte am Alten Krofdorfer Weg	Es soll geprüft werden, ob die an der Einmündung Alter Krofdorfer Weg, Carlo-Mierendorff-Str., W-Leuschner-Straße eine Wendeplatte für Busse hergestellt werden kann, die in der Weststadt enden bzw. wenden. Die Umfahrungsmöglichkeit von der Carlo-Mierendorff-Straße über die Wilhelm-Leuschner-Straße zur Westschule ist zugebaut worden und die Wendeplatte vor der Westschule ist zu klein.	Der Anregung wird gefolgt. Mittelfristig soll eine Prüfung erfolgen, ob eine Wendemöglichkeit durch den Bau eines Kreisverkehrs an der vorgeschlagenen Stelle weiterverfolgt wird oder die Linie 9 an einem der im Zuge des Gewerbegebiets Katzenfeld geplanten Kreisverkehre wenden kann.
	3.51. 4.51.	Separate Schienentrasse	Der allgemeine Hinweis, dass Schienenfahrzeuge nur auf eine eigener Fahr-Trasse schneller als Busse, wird für die Erneuerung der Grünberger Straße und die dort mögliche Regiotram vorgemerkt.	Die Prüfung eines hochwertigen ÖPNV (Straßenbahn, Regiotram, aber auch Busse auf Eigentrasse) werden in Kapitel 8.1 empfohlen. Da die Prüfung ergebnis- und verkehrsträgeroffen sein soll, ist ein entsprechender Hinweis nicht vorgesehen. Auch hochwertige Busverkehre (BRT bzw. BHNS) können auf Eigentrasse höhere Geschwindigkeiten erzielen.
Behinder-tenbeauf-tragter der Stadt Gießen	8.1.	Definition Barrierefreiheit	Obwohl die Definition der Barrierefreiheit aus den korrekten Gesetzen/ Verordnungen entnommen ist, wird in Abb. 24, Seite 83 eine Abstufung vorgenommen, die nach BGG, HBO und DIN 18040-3 nicht so vorgesehen ist. Lösungsvorschlag: Verweisen auf die unterschiedlichen Planungsvorgaben Hessen Mobil, Stadt Gießen, aber auch RMV?	Bei Abbildung 24 handelt es sich um eine schematische Darstellung, welche die Relevanz der Reststufe und des Restspalts darstellt. Die Abbildung wird seit vielen Jahren in der ÖPNV-Branche (u.a.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
				durch den VDV) genutzt, um diese Herausforderung zu skizzieren. Es handelt sich nicht um eine rechtliche Vorgabe.
	8.2.	Taktile Leitsysteme	Zu S. 85: Nachrüstbarkeit mit taktilen Leitsystemen erhöhen. Lösungsvorschlag: Externe Investitionsprogramme, nicht durch Stadt oder Land (Aktion Mensch?)	Die Anregung wird aufgegriffen und ein Prüfauftrag formuliert.
	8.3.	Barrierefreiheit von SPNV-Haltestellen	Zu S. 86: Aufzüge am Gießener Bahnhof unzuverlässig	Nicht Teil des Nahverkehrsplans
	8.4.	Türöffner an Bussen	Zu 4.5.2: Türöffner an Bussen brauchen stärkeren Kontrast zum Umfeld, um für Blinde und Sehbehinderte benutzbar zu sein. Lösungsvorschlag: Konkrete Absprachen mit MIT.BUS, evtl. Lösungen über QR-Codes oder Apps	Kapitel 5.5.3 sieht hierfür „Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung, insbesondere der Türbereiche (Anforderungstaster, Türöffnungen, Einstiegskanten, Haltegriffe und -stangen, Podeste und Sitzflächen)“ vor.
Blinden- und Sehbehindertenverbund	1.1.		Rückmeldung erfolgt über Fahrgastbeirat	Kenntnisnahme
Fahrgastbeirat	13.1.	Anbindung des Landgraf-Ludwigs-Gymnasiums mit der Linie 3	Es existiert keine direkte Anbindung der Schüler/innen aus den Gebieten Schlangenzahl und Musikerviertel an das Landgraf-Ludwigs-Gymnasium (LLG). Bitte prüfen, ob eine direkte Anbindung aus den Bereichen Schlangenzahl und dem Musikerviertel an das LLG während der Schulzeit möglich ist.	Der Entwurf des NVP sieht mit der Linie 14 eine direkte Verbindung aus dem Musikerviertel zur Haltestelle Ederstraße vor. Damit ist die Anbindung zum LLG unmittelbar gegeben. Die Detailplanung sieht eine einzelne Zusatzfahrt der Linie 3 vor, die schon an der Haltestelle Schlangenzahl startet und damit zur 1. Schulstunde eine direkte Verbindung zum LLG aus dem Bereich Schlangenzahl bietet. Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet.
	13.2.	Führung der Linien 4 und 14 über den Marktplatz	Der Marktplatz ist eine zentrale Haltestelle in der Innenstadt. Bitte prüfen, ob die Linien 4 und 14 über den Marktplatz geführt werden können.	Die ermittelten Fahrzeitprofile der Linien 4 (23/24 Min., bei einigen Fahrten länger da bis Brüder-Grimm-Schule Süd) und 14 (26/25 Min.) erlauben keine Bedienung des Marktplatzes ohne Fahrzeugmehrung. Zudem wäre zu prüfen, ob der Marktplatz noch zwei weitere Linien aufnehmen kann. Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet.
	13.3.	Tausch der Linienäste von Linie 10 und 13 südlich der Haltestelle Petruskirche	Der Fahrgastbeirat schlägt vor, südlich der Haltestelle Petruskirche die Äste der Linien 10 und 13 tauschen. Vom Unterhof gibt es so eine Verbindung zum Bahnhof (Linie 13) und zum Berliner Platz (Linie 8). Vom Schlangenzahl kommt man in die Innenstadt, zur Liebigsschule	Der vorgeschlagene Tausch der Linienäste der Linien 10 (Fahrzeitprofil 26/26 Min.) und 13 (26/26 Min.) ist verkehrlich durchaus interessant. Die ermittelten Fahrzeitprofile sehen für den Abschnitt Petruskirche nach Schlangenzahl einen Zeitbedarf

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme																																							
			(Haltestelle Universitäts-Hauptgebäude) und mit Umstieg am Berliner Platz schneller zur - dort sehr beliebten - Ostschule. Die 13 hätte dann einen stärkeren tangentialen Charakter. Der Nachteil einer entfallenden Verbindung Schlangenzahl <-> Bahnhof könnte durch einen kurzen Richtungsanschluss an der Petruskirche aufgewogen werden.	von 7 Minuten und für den Abschnitt Petruskirche nach Unterhof von 5 Minuten vor. Daraus würden Fahrzeitprofile für die Linie 10 von 24/24 Min. und für die Linie 13 von 28/28 Min. resultieren. Damit würde sich der Fahrzeugbedarf der Linie 13 von 2 auf 3 Busse erhöhen, die zudem lange Standzeiten an den Endhaltestellen hätten. Ursachen: Der Abschnitt Petruskirche nach Schlangenzahl ist ca. 100m länger als der Abschnitt Petruskirche nach Unterhof. Ab Petruskirche nach Schlangenzahl sind noch 6 Haltestellen zu bedienen (Petruskirche nach Unterhof: 3 Haltestellen) und die Straße Schlangenzahl ist eine Tempo-30-Zone. Somit ist der Vorschlag nicht ohne Fahrzeugmehrung umsetzbar und hätte Sprungkosten zur Folge.																																							
	13.4.	Linienübersicht	Wünschenswert wäre eine kompakte Übersicht aller Linien mit Linienverlauf (textlich) und Taktungen NVZ/SVZ (analog Anhang 7 Seite 168).	Die Linienübersicht wurde ergänzt und im Anhang (10.8) aufgenommen.																																							
	13.5.	Anbindung Philosophikum	Die Anbindung des Philosophikums sollte mindestens auf dem aktuellen Niveau erfolgen, insbesondere während der Vorlesungszeiten.	<p>Der Bereich Philosophikum wird auch mit dem Entwurf des NVP während der Vorlesungszeit auf dem Niveau des Status Quo bedient:</p> <p>Haltestelle Philosophikum - Abfahrten pro Stunde</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Status Quo</th> </tr> <tr> <th>Linie</th> <th>Vorlesungszeiten</th> <th>Vorlesungsfreie Zeiten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>801</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>802</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verstärker</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <p>Haltestelle Philosophikum - Abfahrten pro Stunde</p> <p>Entwurf NVP: Zielkonzept 2023+</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Linie</th> <th>Vorlesungszeiten</th> <th>Vorlesungsfreie Zeiten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Verstärker</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>9</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table> <p>Hintergrund: Bei der neuen Linie 8 ist zu beachten, dass hier bei dem 30-Minuten-Takt 4 Abfahrten je Stunde anzusetzen sind, da die neue Linie 8 über zwei verkehrlich relevante Fahrtrichtungen verfügt (Bahnhof und Unterhof).</p>	Status Quo			Linie	Vorlesungszeiten	Vorlesungsfreie Zeiten	10	3	2	18	1	0	801	2	2	802	2	2	Verstärker	1	0	Gesamt	9	6	Linie	Vorlesungszeiten	Vorlesungsfreie Zeiten	8	4	4	9	4	4	Verstärker	1	0	Gesamt	9	8
Status Quo																																											
Linie	Vorlesungszeiten	Vorlesungsfreie Zeiten																																									
10	3	2																																									
18	1	0																																									
801	2	2																																									
802	2	2																																									
Verstärker	1	0																																									
Gesamt	9	6																																									
Linie	Vorlesungszeiten	Vorlesungsfreie Zeiten																																									
8	4	4																																									
9	4	4																																									
Verstärker	1	0																																									
Gesamt	9	8																																									

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
				Dies ist bei der alten Linie 801 nicht der Fall: Die Fahrtrichtung Pistorstraße mit nur zwei Haltestellen hatte für die Studierenden verkehrlich keine Bedeutung. In der vorlesungsfreien Zeit sowie in der SVZ und am Wochenende verbessert sich das Angebot deutlich.
	13.6.	Verbesserung des Angebots an Wochenenden und Feiertagen	Der Fahrgastbeirat wünscht eine durchgängige Erreichbarkeit aller Wohngebiete auch in der SVZ mindestens im 1/2-Stunden-Takt. Dies betrifft insbesondere folgende Wohngebiete: Linie 6: Anbindung Margaretenhütte und Petersweiher Linie 7: Anbindung Eichgärtenallee/Philosophenwald Linie 14: Anbindung Sandfeld	Auf den Achsen des Primärnetzes wird in der SVZ dieser Wunsch erfüllt. Im Sekundärnetz (Feinerschließung) wird im Anforderungsprofil in der SVZ ein 60-Min.-Takt als angemessen angesehen. Grundsätzlich wäre ein 30-Min.-Takt auch im Sekundärnetz ohne Fahrzeugmehrung umsetzbar. Auszunehmen wäre davon die Linie 6, die schon in der NVZ nur im 60-Min.-Takt bedient wird. Allerdings wären durch diese Angebotsausweitung nur geringe Fahrgastzuwächse bei hohem Personaleinsatz zu erwarten. Häufig bestehen im Stadtgebiet Gießen zudem Fahrtalternativen des Primärnetzes.
	13.7.	Umsteigeanschlüsse in der SVZ	Gerade in Schwachverkehrszeiten ist es wichtig, Umsteigeanschlüsse zu gewährleisten. Die Ausführungen hierzu auf Seite 94 f. sind zwar richtig, allerdings noch unzureichend. Der Fahrgastbeirat bittet, konkret zu definieren, welche Linien an welchen Haltestellen systematische Anschlüsse erhalten sollen. Um diese Anschlüsse auch in der Praxis für Fahrgäste zu sichern, sollte ein System zur Anschlusssicherung eingeführt werden. Nach Möglichkeit sollten auch Regional- und Bahnverkehre einbezogen werden.	Ein NVP ist ein Rahmenplan. Die genannten Fragestellungen beziehen sich auf die Detailplanung. So führen beabsichtigte "Systemanschlüsse" an einer Stelle dazu, dass sie ggf. an anderer Stelle nicht mehr möglich sind. Die Anschlusssicherung für einen Fahrgast (also das Warten eines Verkehrsmittels auf das Andere mit der Erzeugung der entsprechenden Verspätung) bedeutet für andere Fahrgäste ggf. den Verlust ihrer Anschlüsse oder bei weiterer Anschlusswahrung als Dominoeffekt, dass alle Verkehrsmittel immer weiter verspätet verkehren auch mit den entsprechenden betrieblichen Auswirkungen und dem Verlust von pünktlichen Verkehren. Ziele der Anschlusssicherung sind im Anforderungsprofil beschrieben und sind Grundlage für die Detailplanung.
	13.8.	Vernetzung von Stadt- und Regionalverkehr	Zu S. 97: Verknüpfungen und Synergien zwischen Stadt- und Regionalverkehr werden im vorliegenden Entwurf nicht ausreichend untersucht und weiterentwickelt. Es ist zu definieren, wo angemessene Anschlüsse zwischen Regionalverkehr und Stadtverkehr systematisch hergestellt werden sollen (z.B. GI-41/GI-42 <-> Stadtbus Richtung Innenstadt; RB45 <-> Linien 2, 12. Bei Linienüberlagerung zwischen	Das Kapitel 5.4.3 enthält Zielvorgaben zur Anschlusssicherung. Die genaue Ausgestaltung ist Aufgabe der Detailplanung und geht über die Rahmenplanung des NVP hinaus.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			Regional- und Stadtverkehr ist möglichst auf zeitliche Versetzung zu achten, so dass sich für die Fahrgäste faktisch eine bessere Taktung ergibt (z.B. Linie 12 und Linie GI-22, Linien 6 und 310).	
	13.9.	Haltestellenausstattung	Es ist eine weitestmögliche Ausstattung der Haltestellen mit beleuchteten Wartehallen anzustreben. Bei Haltestellenpositionen, die weit überwiegend von aussteigenden Fahrgästen genutzt werden, kann auf die Ausstattung verzichtet werden. Liniennetzpläne und nach Möglichkeit auch Umgebungspläne sollten bereits bei Haltestellen ab 50 Ein- und Aussteigern zur Mindestausstattung gehören.	Das Anforderungsprofil sieht bereits ab 100 Ein-/Aussteigern einen Witterungsschutz vor. Die Anforderung dient vorrangig den Einstiegshaltestellen. Eine Umsetzung soll im Rahmen des barrierefreien Ausbaus und des Tagesgeschäfts angegangen werden. Die Anforderung für die Ausstattung mit Liniennetz- und Umgebungsplänen wurde verschärft und gilt nun auch ab 100 Ein- und Aussteigenden.
	13.10	Barrierefreiheit	6.1 Umfassender, schnellstmöglicher barrierefreier Ausbau der Haltestellen gemäß Personenbeförderungsgesetz! Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist zwingend zu beschleunigen, und nicht nur bei ohnehin anstehenden Tiefbau-/Straßenbauarbeiten umzusetzen! Die Nachrüstung von Haltestellen mit taktilen Leitsystemen ist auch mit vorhandenem Hochbord so schnell wie möglich zu realisieren. Der Aufwand hierfür ist wesentlich geringer als ein kompletter Umbau und sollte deshalb unabhängig davon umgesetzt werden.	Die Anregung wird aufgegriffen und ein Prüfauftrag formuliert. Der barrierefreie Ausbau ist an finanzielle und personelle Ressourcen gebunden. Eine Nachrüstung von taktilen Leitelementen wurde als Prüfauftrag integriert.
		Informationen Busse	Grundsätzlich ist bei den Außenanzeigen der Fahrzeuge weiße Schrift auf schwarzem Hintergrund zur besseren Wahrnehmung für Sehbehinderte sowie für Seniorinnen und Senioren zu nutzen. Türöffner an Bussen brauchen einen stärkeren Kontrast zum Umfeld – insbesondere bei Werbebeklebungen, optisch und taktil gut erfassbar und am gleichen Ort, um für Blinde und Sehbehinderte benutzbar zu sein.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Lesbarkeit der weißen Schrift im Vergleich zur weit verbreiteten orangen Schrift ist nicht hinreichend untersucht. Hier ergeben sich auch je nach Tageszeit unterschiedliche Qualitäten.
	13.11.	Bahnhaltepunkte	Die zusätzlichen Bahnhalte im Stadtgebiet sollen zügig geplant und realisiert werden.	Kenntnisnahme
	13.12.	Weiterentwicklung der Tarifstruktur	Es fehlt jegliche Aussage zur Weiterentwicklung der Tarifstruktur. Der Fahrgastbeirat bittet um Prüfung der Einführung eines Kurzstreckentarifs sowie der Verankerung eines Sozialtarifs (Gießen-Pass) im Nahverkehrsplan. Zur Erhöhung der Attraktivität, Gewinnung von Neukundinnen und Neukunden sowie Reduktion des Autoverkehrs schlägt der Fahrgastbeirat vor, ein Neubürgerinnen/Neubürger-Ticket einzuführen sowie nach Vorbild zahlreicher umliegender Städte Aktionsvergünstigungen wie zum Beispiel ein kostenloses Adventsticket oder ein Stadtfestticket umzusetzen.	Die Weiterentwicklung der Tarifstruktur ist abhängig vom RMV, der die Tarifhoheit inne hat. Durch das aktuell geplante Deutschland-Ticket und den vorgeschlagenen Hessen Pass befindet sich die Tariflandschaft derart im Wandel, dass es nicht sinnvoll erscheint, hier Vorfestlegungen zu treffen. Der Vorschlag von Aktionstickets wird begrüßt, allerdings als Tagesgeschäft eingestuft und daher nicht aufgenommen.
	13.13.	Gemeinsamer NVP von Stadt und Landkreis Gießen	Zu S. 133: Den nächsten Nahverkehrsplan als gesamten Plan für den Stadt- und den Umlandverkehr gemeinsam von den Aufgabenträgern	Die Anregung wird aufgegriffen und eine entsprechende Empfehlung in Kap. 8.2.1 aufgenommen.

Organisa-tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			Stadt Gießen und dem Zweckverband Oberhessischer Versorgungsbetriebe (für den Landkreis Gießen) aufstellen! Schon die mangelhafte Vernetzung des Stadtverkehrs mit dem Verkehr aus dem Gießener Umland ist eine der Folgen der getrennten Aufstellung von zwei Nahverkehrsplänen für die Stadt Gießen und für das Umland. Die Optimierung des Nahverkehrs in der Stadt Gießen schafft aber noch keinen leistungsfähigen Stadt-Umland-Verkehr. Denn was nutzt die Verbesserung des Nahverkehrs in Gießen, wenn die Bevölkerung des Umlandes die Stadt Gießen wegen nicht abgestimmter und mangelnder Verbindungen schlecht erreichen kann? Ein leistungsfähiger Stadt-Umland-Verkehr kann erst mit einem gemeinsamen Nahverkehrsplan sowie mit steigenden Finanzmitteln des Landkreises Gießen entstehen.	
Gemeinde Hüttenberg	18.1. 22.1.	Anbindung der Gemeinde Hüttenberg mit Linie 1	Die Gemeinde Hüttenberg wünscht sich eine Anbindung der Gemeinde an die Buslinie 1 (Verlängerung ab Lützellinden. Bitte um Prüfung dieses Vorschlags	Das ermittelte Fahrzeitprofil für die Linie 1 (52/55 Min.) ermöglicht keine Verlängerung der Linie ohne entsprechende Fahrzeugmehrung. Rechtenbach liegt außerhalb des Aufgabengebietes für den Gießener Stadtbusverkehr. Entsprechend sind hier auch Initiativen vom Aufgabenträger im Lahn-Dill-Kreis notwendig. Die Verbindung wird als Prüfauftrag in Kap. 8.1 aufgenommen.
Gießen DIREKT / Anregungen von Privatpersonen	23.1.	Busverkehr in der unteren Bahnhofstraße	Als Anwohner der unteren Bahnhofstraße begrüße ich die Anbindung der Haltestelle City-Center an weitere Stadtbus-Linien sehr. Allerdings verkraftet die untere Bahnhofstraße kein Mehr an motorisiertem Verkehr. Die Ausweitung des Stadtbusverkehrs müsste daher zwingend durch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs flankiert werden - auch um das zügige Vorankommen des ÖPNV, das derzeit von vielen PKW erschwert wird, zu ermöglichen. Möglich wäre das bspw. durch ein Einfahrtsverbot für MIV samt Anlieger & Linienverkehr-frei-Regelung, sowie durch die Einrichtung eines Shared Space zwischen Reichensand und Neustadt. Dort kommt es durch die erfreuliche Ausweitung des gastronomischen Angebots zu erhöhtem Fußverkehraufkommen, für das die aktuelle Gehwegbreite häufig nicht mehr ausreicht, wodurch Fußgänger:innen häufig auf die Fahrbahn ausweichen müssen, um hindurchzukommen. Ein Shared Space würde der veränderten Realität dieser wünschenswerten Entwicklung Rechnung tragen. Klarstellung: Gemeint war eine Einfahrtsverbotregelung, mit Anleger-frei- und Linienverkehr-frei-Regelung	Die Anregung wird an die Stadtverwaltung weitergeleitet.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	23.2.	Bedienung der Haltestellen Nordanlage/Wetzsteinstraße	Um die Stadtbusse besser nutzen zu können, folgenden Hinweis: Die Haltestelle Nordanlage ist aus Richtung Friedhof in Richtung Innenstadt gut erreichbar. Die Haltestelle Nordanlage gegenüber wird leider nur von der Linie 25 angefahren, die Linien 3/13 halten leider erst im Asterweg, so daß es im Asterweg kurz hintereinander 2 Haltestellen gibt. Eine zusätzliche Haltestelle Wetzsteinstraße wäre genau so ungünstig. Dann wären im übrigen auch 2 Haltestellen kurz hintereinander (Haltestelle Wetzsteinstraße und Haltestelle Galerie/Neustadt). Wir (Eheleute, 80J., gehbehindert, Rollator) fänden dies keine gute Lösung. Warum wird die eigentliche Haltestelle Nordanlage nicht kunden- bzw. anwohner- und behindertengerecht auch von den Linien 3/13 angefahren? - Hier sollte man auch an ältere und behinderte Anwohner denken.	Die Haltestelle Nordanlage in der Straße Nordanlage kann in Fahrtrichtung Friedhof von den Linie 3 und 13 leider nicht mitgenutzt werden: Von dieser Haltestelle könnten die Busse aufgrund des Verkehrsaufkommens die Links-Abbiegespur zum Asterweg nur unter großem Zeitverlust und Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs erreichen. Für andere Kunden mag auch die derzeit in dieser Fahrtrichtung genutzte Haltestelle vorteilhafter gelegen sein.
	23.3.	Gelenkbusse in Kleinlinien	Keine Gelenkbusse mehr durch Kleinlinien	Die Linie 1 soll – da sie auf ihrem Kernabschnitt durch die Linie 4 verdichtet wird – zunächst teilweise mit Solobussen gefahren werden. Sollte es zu Kapazitätsengpässen kommen, kann der Einsatz von Gelenkbussen nicht ausgeschlossen werden.
	23.4.	Verlängerung der Linie 3 zum Unterhof	In einer Stadt wie Gießen sollte es möglich sein, von allen bewohnten Gebieten ca. im 15-Min.-Takt zu den wichtigsten Orten zu gelangen. Dazu wäre Folgendes schön: - Erweiterung der Linie 3 über den Schwarzacker hinaus bis zum Unterhof (d. h. gemeinsam mit Linie 13 alle Viertelstunde). Dazu müssten nur die Poller in der Straße Schwarzacker weg und ggf. ein Parkverbot oder Gehwegparken her. Da die Gesamtstrecke der neuen Linien 3 und 13 jeweils über eine halbe Stunde dauert, könnte am Unterhof Pause gemacht werden und ggf. als Linie 8 weitergefahren werden und umgekehrt. Da die Linie 8 die stark nachgefragte Relation von den Wohnheimen Unterhof u. Legoland zum Philosophikum übernimmt, sollte es auch dort wieder wie bisher schon Verstärkerfahrten zur Vorlesungszeit geben, am Besten alle 15 Min. Die durch die neuen Linienführungen entfallene Direktverbindung zwischen Unterhof und Bahnhof könnte durch passende Umstiegszeiten an der Petruskirche (Linie 3 <> Linie 10) und am Riegelpfad (Linie 13 <> Linie 18) aufgefangen werden. Wichtig ist hierbei, dass es endlich möglich wird, alle Züge der Main-Weser-Bahn zu erreichen. Bisher werden diejenigen nach Marburg/Kassel gut erreicht, aber die nach Friedberg/Frankfurt um wenige Minuten verpasst.	Abweichend zur Aussage in der Stellungnahme liegen die ermittelten Fahrzeitprofile der Linie 3 und 13 nicht jeweils über eine halbe Stunde, sondern jeweils darunter: Linie 3 Fahrzeitprofil 24/24 Min. und Linie 13 Fahrzeitprofil 26/26 Min. Eine Verlängerung der Linie 3 in der beschriebenen Form bedeutet damit eine Fahrzeugmehrung und lange, ineffiziente Standzeiten an den jeweiligen Endhaltestellen. Es besteht ein negatives Verhältnis von Aufwand (Kosten) zu Ertrag (Angebotsausweitung). Auch darüber hinaus kann eine umlauftechnische Verknüpfung der Linien 3 bzw. 13 mit der Linie 8 nicht empfohlen werden: Die Linien 3 und 13 sollen über das ganze Jahr jeweils mit Solowagen betrieben werden. Die Linie 8 soll je nach Vorlesungszeit bzw. vorlesungsfreier Zeit bedarfsorientiert mit Gelenkwagen oder Solowagen gefahren werden. Auf der Linie 8 sind in der Detailplanung Verstärkerfahrten zur Vorlesungszeit vorgesehen, nicht aber im 15-Minuten-Takt. Die Bedienhäufigkeit für den Bereich Philosophikum ist in der vorlesungsfreien Zeit deutlich erhöht und liegt in der

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
				Vorlesungszeit auf dem Level des Status-Quo. Ein erster Fahrplanentwurf zur neuen Linie 8 sieht gegenüber der alten Linie 10 längere Fahrzeiten zwischen Unterhof und Bahnhof, aber dafür passende(re) Anschlüsse mit der Main-Weser-Bahn vor.
	23.5.	Anbindung Philosophenwald/Sandfeld	Zusätzliche Busse in den Wohngebieten Philosophenwald und Sandfeld. Die bereits geplanten Linien 7 und 14 könnten zusätzlich zu ihren regulären 30-Min.-Takten durch zwei Busse ergänzt werden, die am Berliner Platz die Linie wechseln und in das jeweils andere der beiden Wohngebiete weiterfahren.	Eine Verknüpfung der Linienäste Sandfeldschule bis Behördenzentrum/Berliner Platz und Berliner Platz bis Philosophenwald ergäbe ein effizientes Fahrzeitprofil von unter 30 Minuten. Für einen 30-Min.-Takt auf dieser zusätzlichen neuen Linie wären somit 2 zusätzliche Fahrzeuge mit der entsprechenden Mehrleistung erforderlich. Damit diese zusätzliche Linie das Angebot im jeweiligen Linienast der Linien 7 und 14 zu einem 15-Min.-Takt verdichten könnte, müssten auch die Linien 7 und 14 entsprechend miteinander vertaktet werden. Ob dies im Zusammenspiel mit den weiteren Linien möglich ist, wäre in einer Detailplanung zu klären. Heute zeigen die beschriebenen Linienabschnitte keine Nachfrage, die ein Zusatzangebot wie vorgeschlagen nahe legt. Die Anregung wird als langfristiger Prüfauftrag in Kap. 8.1. aufgenommen.
	23.6.	Verlängerung der Linie 6 nach Kleinlinden	Die Linie 6 sollte von vornherein im 30-Min.-Takt verkehren und über den Bachweg hinaus bis nach Kleinlinden zum Bürgerhaus geführt werden. Somit wären auch die Wohngebiete an der Wetzlarer Straße besser angebunden, die bisher nur alle 30-60 Min. mit der WVB-Linie 11 erreicht werden. Die Margaretenhütte erhielte mit den Linien 6, 310 und 378/379 vier Fahrten die Stunde, ebenso Petersweiher mit den Linien 6, 375 und RB46.	Die Verdichtung des 60-Min.-Takts auf einen 30-Min.-Takt würde ein zusätzliches Fahrzeug mit der entsprechenden Mehrleistung erfordern. Das Fahrzeitprofil (26/26 Min.) erlaubt keine Verlängerung der Linie ohne weitere Steigerung des Fahrzeugbedarfs bei Erzeugung von ineffizienten Umläufen (lange Standzeiten). Die neue Linie 6 lässt keine Nachfrage erwarten, die die vorgeschlagene Taktverdichtung nahe legt.
	23.7.	Anbindung von Rechtenbach über die Linien 1/4	Die Aufteilung der Linie 1 bzw. die Verlängerung der neuen Linie 4 ggf. auch bis nach Rechtenbach zur Anbindung an das dortige Versorgungszentrum sollte früher erwogen werden. Dabei kann auch eine Expressvariante zielführend sein in Zusammenarbeit mit dem LK Lahn-Dill, um Rechtenbach und andere Dörfer schnell an den Gießener Bahnhof anzubinden. Die aktuelle Reisezeit der Linie 310 könnte durch eine direkte Führung über Lützellinden und wenige Halte mehr	Die ermittelten Fahrzeitprofile für die Linie 1 (52/55 Min.) und Linie 4 (23/24 Min. bei einigen Fahrten länger da bis Brüder-Grimm-Schule Süd) ermöglichen keine Verlängerung der Linien ohne entsprechende Fahrzeugmehrung und Leistungssteigerung.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			als halbiert werden. Auch für die Bewohner:innen von Lützellinden würden sich so konkurrenzfähige Reisezeiten zum MIV ergeben.	Eine direktere Verbindung von Rechtenbach nach Gießen und Lützellinden nach Gießen wäre wünschenswert. Das Nahversorgungszentrum in Rechtenbach (Rewe, Aldi) ist für dieses Vorhaben für Lützellindener zu vernachlässigen, da entsprechende Nahversorgung in Kleinlinden (Rewe, Norma) ebenfalls ansässig ist und damit mit der bestehenden Linie 1 leicht erreicht werden kann. Rechtenbach liegt außerhalb des Aufgabengebietes für den Gießener Stadtbusverkehr. Da Rechtenbach nicht ohne Mehrfahrzeuge in die Bedienung der Linien 1 oder 4 aufgenommen werden kann, sollte eine direktere Verbindung bzw. Expressbusverbindung vom Aufgabenträger im Lahn-Dill-Kreis vorangetrieben werden. Die Verbindung wird als Prüfauftrag in Kap. 8.1 aufgenommen.
	23.8.	Werbung auf Fahrzeugscheiben	Die Werbung auf den Busscheiben stört den Durchblick aus dem Bus. Sie soll deshalb entfernt werden.	Das Anforderungsprofil sieht lediglich eine Beklebung von 1/3 der Scheiben vor. Eine Vollbeklebung ist nicht zulässig.
	23.9.	Linie 7 im Schülerverkehr	Ich möchte nochmal auf die schlechte Anbindung eines Innenstadtbusses, der 7, hinweisen. Wenigstens bitte zu den Stoßzeiten zwischen 6:30 und 8:00 Uhr vermehrt, damit Schüler auch in die Schule befördert werden können. Immer mehr junge Familien wohnen hier, die Schüler, die die Pestalozzischule verlassen haben werden zuhauf mit Autos in weiterführende Schulen gebracht. Das kann ja nicht Sinn und Zweck des ÖPNV sein. Und auch für Berufstätige wäre das sicherlich hilfreich. Dann steigt auch die Auslastung, die im Berufsverkehr übrigens gegeben ist.	Die Bedienung des Abschnitts Philosophenwald nach Berliner Platz/Behördenzentrum der Linie 7 wird als ausreichend angesehen. Der Abschnitt Ev. Krankenhaus nach Schützenstraße wird durch die neue Linie 10 verstärkt. Die Detailplanung für die Linie 7 sieht weiterhin ein Verstärkerfahrzeug in der morgendlichen Verkehrsspitze vor. Hier ergibt sich vsl. für die Schüler eine günstigere Zeitlage. Der Vorschlag wird in Form einer Prüfung einer taktverdichtenden Linie Sandfeld – Philosophenwald in Kap. 8.1 aufgenommen.
	23.10.	Anmerkungen zum Bestandsnetz	Ist es möglich, auch vor den geplanten Änderungen des "neuen" Stadtbusnetzes schon Verbesserungen im Bestandsnetz vorzunehmen? Insbesondere folgende sind m. E. unerlässlich: - 30-Minuten-Takt auf der Linie 10 an Samstagen (am besten auf der gesamten Strecke, mind. aber zwischen Unterhof und Philosophikum). Dann lässt sie die Linie auch zum samstäglichen Einkaufen und Reisen nutzen. Weiterhin ein früher einsetzender 60-Minuten-Takt an Sonn- u. Feiertagen (ggf. als Linientaxi, wie bereits auf den Linien 3 und 7 praktiziert)	Die vorliegenden Fahrgastzahlen zur Linie 10 an Samstagen legen keine Verdichtung auf einen 30-Min.-Takt nahe. Ein früherer Beginn der Bedienung an Sonn- und Feiertagen ist möglich und wird im Rahmen der Detailplanung geprüft. Der angeregte Takt auf den Linien 801 und 802 an Sonn- und Feiertagen wäre wünschenswert (insbesondere wegen des am Sonntag geringem Angebots im Schifberger Tal) und mit dem bestehenden Fahr-

Organisa- tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>- jeweils 60-Minuten-Takt auf den Linien 801 und 802 mind. zwischen Westschule und Philosophikum. Die Weststadt wäre halbstündlich erreichbar und das Schiffenberger Tal bekäme endlich ein anständiges Sonntagsangebot (Wohnhäuser, Unibibliothek und Schnellrestaurants sollten gemeinsam genügend Fahrgastpotenzial bieten). Alternativ könnte im Schiffenberger Tal auch ein sonntäglicher Ringbusverkehr (wie bei den Regionalbuslinien 378/379) eingerichtet werden (Berliner Platz <> Sternmark <> Sandkauter Weg <> Philosophikum <> Ostschule <> Nahrungsberg <> Berliner Platz). Schon ein einzelner Bus reicht aus, um alle Stationen 2x pro Stunde anzufahren</p>	<p>zeugbestand umsetzbar. Hinweis: Die Zeitlagen ermöglichen keinen reinen 30-Min.-Takt mit dem bestehenden Angebot der Linien 801 und 802 am Sonntag. Die Anregung an Sonn- und Feiertagen einen Ringbusverkehr einzurichten wäre wünschenswert (insbesondere wegen des am Sonntag geringem Angebots im Schiffenberger Tal) und mit dem bestehenden Fahrzeugbestand umsetzbar. Eine Prüfung erfolgt im Rahmen der Detailplanung.</p>
	23.11. 2.1.	Fehlende Verbindung zwischen Schlangenzahl und der Innenstadt mit der Linie 10	<p>Wir haben zur Kenntnis genommen, dass unser Gebiet (Schlangenzahl) zwar nun mit einer direkten Verbindung mit der Linie 10 an den Bahnhof angeschlossen werden soll, jedoch soll, laut Ihrer Planung, weder von der Siegmund-Heichelheim-Straße oder Georg-Haas-Straße ein Bus direkt zum Berliner Platz, respektive in die Innenstadt, wohin meine Frau und ich jeden Tag fahren, verkehren. Da ich an der THM arbeite, fahre ich jeden Tag zum Berliner Platz. Für mich mag die Strecke von der Walter-Süskind-Straße bis zur Bushaltestelle Zahnklinik, um in die Innenstadt zu fahren, mit dem Rollstuhl überwindbar sein, für meine Frau als Gehbehinderte mit ihrem Rollator wird jedoch eine wichtige Anbindung von den Bushaltestellen Siegmund-Heichelheim-Straße bzw. Georg-Haas-Straße in die Innenstadt genommen, sodass sie einen körperlich viel anstrengenderen Aufwand betreiben muss, um sich mit ihrem Rollator zur Haltestelle Zahnklinik zu begeben, um in die Innenstadt fahren zu können. Zwar trägt die Stadt Gießen den Bedürfnissen von Bahnhofspendlern des Wohngebietes Schlangenzahl mit der neuen Nahverkehrsplanung Rechnung, jedoch auf Kosten von mobilitätseingeschränkten Menschen, die jeden Tag in die Innenstadt zu ihrer Arbeitsstelle pendeln müssen. Wichtig zu erwähnen ist mir, dass ich auf keinen Fall die Wichtigkeit der Anbindung an den Bahnhof des Wohngebietes Schlangenzahl in Frage stellen möchte, jedoch behaupte ich, dass eine Mehrzahl der Bewohner aus unserem Wohngebiet Schlangenzahl regelmäßig in die Innenstadt Gießens fährt und im Übrigen auch auf diese Anbindung angewiesen ist. Nicht zuletzt möchte ich mir auch die Bemerkung erlauben, dass an den Bushaltestellen der Siegmund-Heichelheim-Straße sowie Georg-Haas-Straße auch viele Schüler Morgens die Busse in die Innenstadt besteigen, um zu ihren Schulen zu gelangen.</p>	<p>Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet. Die entsprechende Umstiegshaltestelle wäre in diesem Falle Universitätsklinikum/Petruskirche. Von hier verkehren die Linien 3/13 im dichten Takt in die Innenstadt. Ein Tausch der Linienäste von Petruskirche nach Schlangenzahl und Petruskirche nach Unterhof bzw. Petruskirche nach Schwarzacker wurde geprüft und ist aufgrund der ermittelten Fahrzeitprofile nicht ohne Fahrzeugmehrung möglich.</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	23.12.	Bedienung des Wohngebiets Schlangenzahl durch die Linie 3	Als blinder Anwohner der Schlangenzahl begrüße ich die im Nahverkehrsplan vorgesehene direkte Anbindung der Haltestelle Siegmund-Heichelheim-Straße an den Bahnhof. Jedoch sollte die Linie 3 unbedingt auch weiterhin die Haltestellen "Siegmund-Heichelheim-Straße" und "Schlangenzahl" bedienen, um eine umstiegsfreie Anbindung an die Gießener Innenstadt zu gewährleisten. Dies betrifft neben älteren und (schwer)behinderten Anwohner*innen auch viele Schüler. Insbesondere morgens ist zu beobachten, dass die Busse bereits an der Haltestelle Schlangenzahl voll mit Schüler*innen besetzt sind.	Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet. Die entsprechende Umstiegshaltestelle wäre in diesem Falle Universitätsklinikum/Petruskirche. Von hier verkehren die Linien 3/13 im dichten Takt in die Innenstadt. Ein Tausch der Linienäste von Petruskirche nach Schlangenzahl und Petruskirche nach Unterhof bzw. Petruskirche nach Schwarzacker wurde geprüft und ist aufgrund der ermittelten Fahrzeitprofile nicht ohne Fahrzeugmehrung möglich.
	23.13.	Verbesserungen im Bestandsnetz auf den Linien 5/15	Verbesserungen im Bestandsnetz auf der Linie 5/15 sollten zeitnah umgesetzt werden: - Linie 15: Taktverdichtung auf <30min wochentags und <60min am Wochenende. - Kein Einsatz von Kurzbussen zwischen Bahnhof und Wieseck am Wochenende (insbesondere abends), diese sind generell überfüllt. - Anschlussverbindung Linie 15 zur Linie 1 am Berliner Platz aufeinander abstimmen.	Die Linie 15 verkehrt schon heute in der NZV zu den angegebenen Takten. Der angeregte Einsatz von Gelenkbussen am Wochenende wurde bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 umgesetzt. Eine Umsetzung des angeregten Anschlusses ist wegen Auswirkung auf die Anschlussverbindung Linie 5 mit Linie 1 und anderen Wechselwirkungen nicht möglich.
	23.14.	Verlängerung der Linie 1 nach Hüttenberg	Um die Verkehrsanbindung auch aus den umliegenden Kommunen möglich zu machen, sollte die Linie 1 bis nach Hüttenberg verlängert werden.	Das ermittelte Fahrzeitprofil für die Linie 1 (52/55 Min.) ermöglicht keine Verlängerung der Linie ohne entsprechende Fahrzeugmehrung.
	23.15	Anbindung Schlangenzahl an die Gesamtschule Gießen-Ost	Im Rahmen des neuen Nahverkehrsplans ist eine größere Veränderung/Verlegung der Buslinien von Schlangenzahl aus geplant. Mit dieser Änderung würde sich für die vielen Kinder und Jugendlichen des Viertels, die die Gesamtschule Gießen-Ost besuchen, die viel genutzte Möglichkeit entfallen, bis zur Haltestelle „Ulner Dreieck“ zu fahren, um von dort den Fußweg zur Schule anzutreten. Auch in umgekehrter Richtung wird diese Möglichkeit heute sehr rege genutzt. Ich würde Sie bitten, diesen Sachverhalt dringend nochmals zu bewerten und würde es begrüßen, wenn es hier noch eine Anpassung gäbe, da die Umsetzung der jetzigen Planung spätestens bei Einführung sicherlich sehr großen Unmut nach sich ziehen würde.	Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet. Eine Fahrt zur Haltestelle Ulner Dreieck ist weiterhin über die Haltestellen Dialysezentrum und Haydnstr. der Linie 14 direkt erreichbar, die ca. 7 min. Fußweg von den Haltestellen Schlangenzahl bzw. Siegmund-Heichelheim-Straße entfernt liegen. Mit Umstieg an der Liebigstr. in die Linien 8 (Haltestelle Ostschule) oder 18 (Haltestelle Adalbert-Stifter-Str.) ist die Ostschule sogar direkt bzw. deutlich näher zu erreichen als vom Ulner Dreieck.
	23.16	Anbindung Schlangenzahl an die Gesamtschule Gießen-Ost	Wir haben Kenntnis über den neuen Busplan bekommen und dabei festgestellt, dass unsere beiden Kinder, die im Baugebiet Schlangenzahl wohnen, nach diesem Plan nicht mehr die Haltestelle Siegmund-Heichelheim-Straße nutzen können, um an die Gesamtschule Gießen-Ost (Ulner Dreieck; Rest Fußweg) zu kommen. Im Baugebiet Schlan-	Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet. Eine Fahrt zur Haltestelle Ulner Dreieck ist weiterhin über die Haltestellen Dialysezentrum und Haydnstr. der Linie 14 direkt erreichbar, die ca. 7 min. Fußweg von den Haltestellen Schlangenzahl bzw. Siegmund-

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>ganzahl findet sich nach diesem Plan keine für unsere Kinder nutzbare Bushaltestelle, um zu der Haltestelle Ulner Dreieck zu kommen. Damit ist das Baugebiet Schlangenzahl komplett von der Gesamtschule Gießen-Ost abgeschnitten. Uns ist nicht klar warum unser Baugebiet von den gerade eingerichteten Buslinien 3 und 13 abgehängt wurde.</p> <p>Wir möchten Sie daher bitten zu prüfen, inwieweit vor diesem Hintergrund eine Revision und Anpassung des Busplans möglich ist.</p>	<p>Heichelheim-Straße entfernt liegen. Mit Umstieg an der Liebigstr. in die Linien 8 (Haltestelle Ostschule) oder 18 (Haltestelle Adalbert-Stifter-Str.) ist die Ostschule sogar direkt bzw. deutlich näher zu erreichen als vom Ulner Dreieck.</p>
	23.17	Anbindung Schlangenzahl an die Gesamtschule Gießen-Ost und die Liebigschule	<p>Wir wohnen im Wohngebiet Schlangenzahl und unsere Kinder nutzen täglich die Linien 3 und 13, um unproblematisch zur Schule oder in die Stadt zu gelangen (Dies gilt natürlich auch für den Rückweg). Die Liebigschule wird derzeit fast direkt angefahren. Die Kinder der Ostschule fahren bis Ulner Dreieck und laufen die restlichen Meter zu Fuß. Auch die Kinder, die das LLG besuchen, können derzeit bis dort vor die Tür fahren.</p> <p>Da die Schulkinder einen doch nicht unerheblichen Teil der Fahrgäste ausmachen, sollten diese Gedanken auch in Betracht gezogen werden. Durch die geplante Änderung wird der Schulweg für alle genannten 3 Schulen erschwert. Hierbei ist zum einen der zeitliche Faktor (weitere Fußwege ohne Anbindung - auch morgens allein im Dunklen; insgesamt längere Dauer von Haustür zu Schule), als auch ein erschwerter, unsicherer Schulweg (Umsteigen am Berliner Platz (Ostschule), Wechsel der Straßenseite beim Grünabbieger und längere Schulwege bei Dunkelheit zu erwähnen.</p> <p>Ich würde Sie daher bitten, diesen Sachverhalt dringend nochmals zu bewerten und würde es begrüßen, wenn es hier noch eine Anpassung gäbe, da die Umsetzung der jetzigen Planung spätestens bei Einführung sicherlich sehr großen Unmut nach sich ziehen würde.</p>	<p>Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet. Eine Fahrt zur Haltestelle Ulner Dreieck ist weiterhin über die Haltestellen Dialysezentrum und Haydnstr. der Linie 14 direkt erreichbar, die ca. 7 min. Fußweg von den Haltestellen Schlangenzahl bzw. Siegmund-Heichelheim-Straße entfernt liegen. Ebenso ist die Liebigschule über die gleichnamige Haltestelle direkt mit der Linie 14 erreichbar. Mit Umstieg an der Liebigstr. in die Linien 8 (Haltestelle Ostschule) oder 18 (Haltestelle Adalbert-Stifter-Str.) ist die Ostschule sogar direkt bzw. deutlich näher zu erreichen als vom Ulner Dreieck. Das Landgraf-Ludwigs-Gymnasium ist von den Haltestellen Zahnklinik und Schwarzacker der Linie 3 weiterhin direkt erreichbar (9 min. Fußweg ab der Haltestelle Schlangenzahl). Mit der Linie 10 ist zudem die Haltestelle Petruskirche zu erreichen, von wo die die Linien 3/13 im Viertelstundentakt direkt zum LLG verkehren.</p>
	23.18	Anbindung Schlangenzahl an die Gesamtschule Gießen-Ost	<p>Im Rahmen des neuen Nahverkehrsplans ist eine größere Veränderung der Buslinien von Schlangenzahl aus geplant. Die Anbindung an den Bahnhof ist sehr gut, aber mache geplanten Änderung würde sich für viele Kinder und Jugendlichen des Viertels, die die Gesamtschule Gießen-Ost besuchen, die viel genutzte Möglichkeit entfallen, bis zur Haltestelle „Ulner Dreieck“ zu fahren, um von dort zur Schule zu laufen.</p> <p>Ich würde Sie bitten, diesen Sachverhalt nochmals zu bewerten und würde es begrüßen, wenn es hier noch eine Anpassung gäbe.</p>	<p>Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet. Eine Fahrt zur Haltestelle Ulner Dreieck ist weiterhin über die Haltestellen Dialysezentrum und Haydnstr. direkt erreichbar, die ca. 7 min. Fußweg von den Haltestellen Schlangenzahl bzw. Siegmund-Heichelheim-Straße entfernt liegen. Mit Umstieg an der Liebigstr. in die Linien 8 (Haltestelle Ostschule) oder 18 (Haltestelle Adalbert-Stifter-Str.) ist die Ostschule sogar direkt bzw. deutlich näher zu erreichen als vom Ulner Dreieck.</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	23.19	Wohngebiet Wißmarer Weg und weitere	Wunsch, das Wohngebiet im verlängerten Wißmarer Weg (217-227), Felsen-, unterer Lichtenauer- und Inselweg an den städtischen Busverkehr anzuschließen. Konkrter Vorschlag Linie 12, zumindestens teilweise, bis zum Lichtenauer Weg zu verlängern oder eine Erweiterung der 800er-Linie nach Wißmar.	Zur Anbindung des Gebiets wurde die Verlängerung der Linie 12 geprüft. Hier würde sich die Fahrzeit verlängern, sodass sich ein Fahrzeugmehrbedarf von einem Bus ergibt. Die derzeitige sehr geringe Siedlungsdichte lässt allerdings kein Potenzial für eine ausreichende Nachfrage erkennen. Die Kosten lägen damit deutlich über dem zu erreichenden Nutzen. Auch nur einzelne Fahrten pro Tag erfordern entsprechende Fahrzeuge und stellen aufgrund der schlechten Bedienung ein noch unattraktiveres Angebot dar. Eine Anbindung des Wohngebiets Wißmarer Weg/Inselweg/unterer Lichtenauer Weg/Felsenweg an den Stadtbusverkehr ist daher aus ökonomischen und ökologischen Gründen nicht sinnvoll. Eine mögliche Alternative sind flexible Bedienungsformen. Diese werden in Kapitel 8.1 beschrieben und das Wohngebiet Wißmarer Weg als möglicher Einsatzort beispielhaft benannt.
Gießener Arbeitskreis für Behinderte e.V.	5.1.	Fahrzeugeinsatz auf Linie 1	Betrifft hauptsächlich Linie 1- Hier wird dringend der Einsatz mehrerer Busse gefordert. Da auch in der Grünberger Str. die Schulen, Kitas und weitere Einzelhandelsgeschäfte berücksichtigt werden müssen.	Der Linienverkehr auf der Grünberger Straße wird durch Linienüberlagerungen der Linien 1, 16 und 17 zu 8 Fahrten je Stunde und Richtung tagsüber und 4 Fahrten pro Stunde und Richtung in Tagesrandlagen verdichtet. Zudem stellt die neue Linie 18 weitere attraktive Verbindungen her.
	5.2	Haltestelle Grünberger Straße	Des Weiteren wird noch einmal darauf hingewiesen, dass grundsätzlich an allen Haltestellen möglichst Sitzgelegenheiten aufgestellt werden sollten, möglichst mit Überdachung. Hier ganz besonders im Hinblick auf soziale Einrichtungen für Senioren. dazu zählt auch die die Haltestelle Grünbergerstr. (Nähe Autohaus Michel) Hier hat bereits vor Jahren die Cloosche stiftung den für den Haltepunkt explizit Grund und Boden zur Verfügung stellt. Hier ist dringend Handlungsbedarf. -Auf beiden Straßenseiten fehlen bei diesen stark frequentierten Haltestellen Sitzgelegenheiten und Überdachungen. -Das Seniorenzentrum in der Curtmannstr. 38 ist 150 m von der Haltestelle entfernt.- -in 150 m Umkreis befinden sich 170 Wohnungen, bei denen das Mindestalter der Mieter*innen 60 Jahre ist (Seniorenresidenz)	Das Anforderungsprofil sieht für Haltestellen einen Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten ab 100 Ein- und Aussteigenden vor. Die Anregungen werden an die Stadtverwaltung weitergeleitet.

Organisa- tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>-die Heinrich Cloos Stiftung zu Gießen hat für das Haus Grünberger Str. 69 eine Fläche für die Bushaltestelle Richtung Innenstadt bereitgestellt.</p> <p>-der Gießener Arbeitskreis für Behinderte hat bereits vor 5 Jahren die Stadt auf diese Dringlichkeit hingewiesen,.</p> <p>-der Ausbau der Bundesstraße 49 ist eine Angelegenheit des Landes Hessen. Die Stadt Gießen hat mit dem Land Hessen einen Vertrag abgeschlossen, der beinhaltet, dass nach Abschluss der Bauarbeiten des Gießener Rings die Bundesstraßen , die durch Gießen führen, vom Land Hessen in einen ordnungsgemäßen Zustand übergeben werden müssen. Die Marburger Str. und die Frankfurter Str. in Gießen wurden bereits entsprechend umgebaut. Der Ausbau der Grünberger Str. steht noch aus.</p> <p>-Wir bitten dringend diese Strasse mit auf die Prioritätenliste zu setzen.</p>	
Hessen Mobil	15.1.	Finanzierungskonzept	<p>Allerdings fehlt ein vollständiges Finanzierungskonzept, welches Mindestinhalt gemäß ÖPNVG § 14 Abs. 4 Punkt 8 ist („[...] ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.“). Kapitel 7.2. ist ein guter Ansatz und könnte für andere Maßnahmen(-bündel) in dieser Form weiterentwickelt werden. Wir regen an, eine tabellarische Übersicht der Maßnahmen innerhalb des Gültigkeitszeitraums des NVP mit entsprechender Zuordnung geschätzter Kosten (sofern abschätzbar) zu integrieren. Ggf. sollte zur Erläuterung ein Hinweis auf die nur überschlägigen Kostenschätzungen und etwaige Finanzierungsvorbehalte ergänzt werden.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt und eine Investitionsliste mit Kostenschätzungen auf Basis von pauschalen Ansätzen integriert.</p>
	15.2.	Aufbau und Umfang des NVP	<p>Der Umfang und die inhaltliche Schwerpunktsetzung sollten sich an den Zielen eines Plans orientieren, der als Rahmenkonzept wahrgenommen und genutzt wird. Wir regen daher an, den Text in seiner Gesamtheit zu straffen. Ferner empfehlen wir, Kapitel 2 „Rahmenvorgaben“ auf die relevanten Aussagen zu reduzieren und thematische Verknüpfungen ggf. an anderen Stellen des NVP herzustellen (z. B. Fördermöglichkeiten im Rahmen eines Finanzierungskonzeptes). Wir regen an, Anhang und Textteil noch stärker miteinander zu verknüpfen. Ein einleitender Satz mit Verweis auf die jeweilige Textstelle bzw. das dazugehörige Kapitel könnte diese Verknüpfung möglicherweise bereits in ausreichendem Maße herstellen.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine bessere Verknüpfung von Textteil und Anhang wird aufgegriffen. Eine Anpassung der Rahmenvorgaben ist aus verschiedenen Gründen nicht vorgesehen.</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	15.3.	Ausführungen zu Gesetzen	Wenngleich die Ausführungen und Erläuterungen der gültigen Gesetze sehr sorgfältig ausgearbeitet sind, regen wir an, Auszüge aus Gesetzen wörtlich zu zitieren (wie z.B. in Kapitel 2.1.3) und sich hier ebenfalls auf die relevanten Aussagen zu beschränken.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Anpassung ist aus verschiedenen Gründen nicht vorgesehen.
	15.4.	Kapitel 2.1.8, S. 15	„Dafür stehen seit 2019 Fördermittel in Höhe von 100 Millionen jährlich zur Verfügung.“ Bitte folgendermaßen anpassen: „Dafür stehen seit 2019 Fördermittel in Höhe von mindestens 100 Millionen Euro jährlich zur Verfügung.“	Angepasst
	15.5.	Kapitel 2.2.2, S. 19	„Auf Landesebene besteht das Programm Mobiles Hessen 2020, [...]“ Bitte folgendermaßen anpassen: „Auf Landesebene besteht das Programm Mobiles Hessen 2030, [...]“	Angepasst
	15.6.	Kapitel 3.1.1 und 3.1.2, S. 33 f.	Die genannten Anzahlen der Einwohner:innen sollten abgeglichen und vereinheitlicht werden. Auf S. 33 findet sich aktuell die Angabe „knapp 90.400“, während auf S. 34 „etwa 88.600“ angegeben werden.	Angepasst
	15.7.	Kapitel 4, S. 62 ff.	Die Analyse der ÖPNV-Qualität, besonders die Einführung und Umsetzung der Güteklassen, ist sehr gut gelungen. Aufgrund des Umfangs regen wir an, Teile der Analyse in den Anhang zu verschieben und diese an entsprechender Stelle (z. B. als Beleg für die Notwendigkeit einer Maßnahme) zu verknüpfen.	Der Anregung wird gefolgt.
	15.8.	Kapitel 4.5.1, S. 84	„Hessen Mobil sieht aktuell Bordhöhen von 22 bis 25 cm über Fahrbahnniveau vor. Mindestziel sind 20 cm, eine Steighöhe von 18 cm sollte zur Abhilfe unter Ausnahmefällen zum Einsatz kommen (vgl. Hessen Mobil 2019: 7f).“ Maßgebend ist die Einhaltung der DIN 18040-3 sowie der aktuelle Stand der Technik, der gängigen Regelwerken zu entnehmen ist (z.B. ÖGSV). Dies entspricht den Vorgaben von Hessen Mobil.“ „[...] chvollziehbar - erfüllt Voraussetzungen der Förderung, ist förderfähig – allerdings ist hierfür der Stand der Technik, insbesondere die Einhaltung der DIN 18040-3, maßgebend (s.o.).“	Angepasst
	15.9.	Kapitel 4.5.1, S. 84 und Literaturverzeichnis	Bitte Verweise auf „Informationsblatt für Bushaltestellen 2019“ entfernen. Dieses gilt seit Ende 2021 nicht mehr.	Angepasst
	15.10.	Kapitel 6, S. 107	Dieses Kapitel bildet einen guten Übergang zu den Maßnahmen (Kapitel 7 u. 8). Wir empfehlen, den Titel „Stärken- und Schwächen-Analyse“ zu überprüfen und ggf. den Text aus Kapitel 6 als Einleitung oder übergeordneten Rahmen in die folgenden Maßnahmenkapitel zu integrieren.	Der Titel wurde angepasst. Eine Integration in Kapitel 7 und 8 erfolgt nicht, da der Text zwar als Brücke gut funktioniert, nicht jedoch als Einleitung, da er für beide Kapitel dient. Eine Zusammenlegung der Kapitel 7 und 8 erscheint nicht erstrebenswert.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	15.11.	Kapitel 8.4.1, S. 136	„Die regelmäßige Überprüfung der Standards entsprechend den aktuellen Empfehlungen, Vorgaben und technischen Standards zum barrierefreien Haltestellenbau von Hessen Mobil, der FGSV und der DIN EN 15194 (DIN-Norm 32984) sowie die in der DIN 180 40-3 sowie der aktuelle Stand der Technik, der gängigen Regelwerken zu entnehmen ist (s.o.).“	Angepasst
	15.12.	Kapitel 8.4.1, S. 138	Verknüpfung zu Anhang 10.10 sollte noch deutlicher hergestellt werden. Bestenfalls werden in Anhang 10.10 Fahrgastzahlen bzw. Ein- und Aussteigende je Haltestelle genannt, damit die (temporäre) geringe Nachfrage transparent belegt ist. Ebenfalls sollte definiert werden, wie „überdurchschnittlich selten“ in Bezug auf die Bedienungsqualität zu verstehen ist.	Die Anhangsnummer wurde ergänzt. Auf die Angabe von konkreten Zahlen soll verzichtet werden, da die Liste in den kommenden Jahren zur Fortschreibung vorgesehen ist und sich durch die Linienkonzepktion Anpassungen ergeben können.
	15.13.	Einbindung von Hessen Mobil	Sollten Bushaltestellen an klassifizierten Straßen, die in der Baulastträgerschaft von Hessen Mobil liegen, neu- oder umgebaut werden, bittet Hessen Mobil grundsätzlich um frühzeitige Einbindung.	Die Anregung wird an die Stadtverwaltung weitergeleitet.
IHK	6.1.	Vergabe von Betriebsleistungen an mittelständische Unternehmen	Wir würden es begrüßen, wenn zukünftig mittelständischen Unternehmen mehr Möglichkeiten zur Übernahme des Linienverkehrs in Gießen eröffnet werden. Die Vergabe von Betriebsleistungen hätte zudem den Vorteil, dass eine Erweiterung des Busdepots in Gießen möglicherweise nicht erforderlich machen würde. In Kapitel 8.3.2 (Seite 135) wird zwar mit einem Satz die Eröffnung der Möglichkeit für das Verkehrsunternehmen zur Vergabe von Verkehrsleistungen erwähnt. Eine Konkretisierung oder die Festlegung einer Quote ist hingegen im Entwurf nicht zu finden.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Vergabe ist Teil des Tagesgeschäfts und wird daher nicht im Detail im NVP ausgearbeitet. Angestrebt wird die Vergabe des Stadtbusverkehrs in einem Linienbündel. Dabei ist beispielsweise auch eine Vergabe an Subunternehmen möglich.
	6.2.	Haltestellenüberdachung mit PV-Anlage	Wir begrüßen, dass neue Haltestellen eingerichtet werden sollen. Bei den Haltestellen, die mit einem überdachten Wartebereich ausgestattet werden, sollte geprüft werden, inwieweit diese mit einer wirtschaftlich zu betreibenden Photovoltaik-Anlage ausgestattet werden können. Damit könnte ein Beitrag zur regenerativen Energieversorgung der Region geleistet werden.	Eine Photovoltaik-Anlage eignet sich aus wirtschaftlichen Gründen nur dort, wo die Haltestelle sich selbst durch die Installation versorgen kann. Der Hinweis wird im Anforderungsprofil aufgenommen.
	6.3.	Park & Ride	In dem Entwurf wird angeführt, dass in der Stadt Gießen neben den Parkhäusern und dem Parkplatz am Bahnhof keine Park-and-Ride-Anlagen gibt (Seite 50). Eine Kernforderung aus dem Positionspapier der IHK Gießen-Friedberg vom 20.04.2021 „Zukunft der Mobilität in Gießen“ ist mittelfristig die Schaffung von Parkraum außerhalb des Innenstadtbereichs mit aktiver Anbindung an den ÖPNV. Dieser Gedanke sollte grundsätzlich bei der Erstellung des NVP mitgedacht	Die Einrichtung von P+R-Anlagen wird, wie in Kap. 8.8. beschrieben innerhalb des VEP Gießens bewertet. Zudem enthält Kapitel 5.5.1 dein Prüfauftrag, entsprechenden Knoten zu prüfen. P+R-Anlagen funktionieren aus gutachterlicher Sicht vorrangig an Stationen des Schienenverkehrs und dort, wo erhebliche Vorteile durch den Umstieg zu erwarten sind. Bei komfortablen Parkangeboten in der In-

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			werden, zumal in dem Entwurf des NVP bereits auf die Förderfähigkeit solcher Umsteigeparkplätze nach §3 S.1 Nr. 2h MobFÖG HE hingewiesen wird (Seite 16).	nenstadt ist kaum von einer großen Nachfrage auszugehen. Das Thema muss daher gesamtheitlich im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen betrachtet werden.
	6.4.	Leitfarben und Haltestellenbenennung	Zu 7.1.1: Die Verbesserung der Orientierung durch die künftige Zuordnung von Leitfarben ist zu begrüßen. Ebenso die eindeutige Benennung von Haltestellen und die Einrichtung neuer Haltestellen zur Behebung von Erschließungslücken.	Kenntnisnahme
	6.5.	Ausbau der Verkehrsleistung	Zu 7.2.1: Der Ausbau der Verkehrsleistung des ÖPNV ist zu begrüßen.	Kenntnisnahme
	6.6.	Verbindungsqualität auf regionalen Korridoren	Zu 8.1: Die Verbindungs- und bedienqualität auf den regionalen Korridoren sollte schnellstmöglich gesteigert werden. Hierzu sollte das Gespräch mit den benachbarten Aufgabenträgern gesucht werden. Ein Angebot im vorhandenen 120-, 180- oder gar 240-Minuten-Takt ist unzureichend. Zudem ist das Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) im Gießener Umland ungenügend.	Der Anregung wird zugestimmt. Kap. 8.2 enthält weitergehende Ansätze zur Verbesserung des Stadt-Umland-Verkehrs durch mehr Kooperationen.
	6.7.	Überregionale Zusammenarbeit	Zu 8.2: Die Weiterentwicklung des ÖPNV über benachbarte Kreise bzw. Aufgabenträger hinweg ist für die Akzeptanz und den Erfolg von essentieller Bedeutung. Diese sollte kurzfristig deutlich ausgebaut werden.	Der Anregung wird zugestimmt.
	6.8.	Busbeschleunigung	Zu 8.6: Die Busbeschleunigung sollte möglichst digitalisiert und den über die Stadtgrenzen hinausgehenden Busverkehren zur Verfügung gestellt werden.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Einbindung der Regional- und Lokalbusverkehre wird berücksichtigt.
Kreishandwerkerschaft	30.1.	Verbindungen ins Stadtumland	Aus Sicht des regionalen Handwerks ist für die Qualität des Nahverkehrsplans neben der innerstädtischen Mobilität wesentlich, dass das ÖPNV-Angebot der Stadt sinnvoll mit dem Umland verbunden ist. Bisher bestehen erhebliche Erschließungslücken zum Gießener Umland. Pendler und Besucher haben keine wirkliche Alternative zur Nutzung eines Kfz, da vielerorts keine Schienenanbindung existiert oder die Taktung des Busnetzes ungenügend ist. Eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Umlandbevölkerung, die für das Oberzentrum Gießen eine wesentliche Rolle spielt, wird insbesondere im interkommunalen Bereich nur dann gelingen, wenn tatsächlich ein leistungsfähiges und attraktives Angebot sowohl im Nah- als auch im Regionalverkehr besteht. Hierzu ist eine deutlich bessere Vernetzung zwischen den benachbarten Kreisen und Aufgabenträgern erforderlich. Die Gründung kommunaler sowie interkommunaler Arbeitsgemeinschaften, wie sie im Berichtsentwurf empfohlen werden, erachten wir als sinnvolle Maßnahme und regen diese mit Nachdruck an.	Kenntnisnahme

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	30.2.	Anbindung von Gewerbegebieten	Bereits der Zwischenbericht zum Verkehrsentwicklungsplan (?) analysierte Schwächen des ÖPNV bei der Erschließung der Gießener Gewerbegebiete. In viele Gewerbegebiete gelangt man durch den öffentlichen Personennahverkehr nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand. Hier besteht ein erheblicher Handlungsbedarf, um insbesondere eine adäquate zeitliche Erreichbarkeit der Arbeitsplätze der Arbeitnehmer und Auszubildenden in den niedergelassenen Handwerksbetrieben durch den Personennahverkehr zu gewährleisten. Konkret fordern wir im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine deutlich stärkere Anbindung der Gewerbegebiete an den ÖPNV als bisher vorgesehen.	Mit dem Zielkonzept Stadtbus 2023+ wird die Anbindung von vielen Gewerbegebieten deutlich verbessert (z.B. Am Alten Flughafen, Europaviertel, Ursulum, Lahnstraße, Rechtenbacher Hohl).
JLU	25.1.	Ausstattung von Haltestellen, S. 81 und 84	Als ein wichtiger Baustein des öffentlichen Verkehrs gilt die qualitativ hochwertige Ausstattung von Bushaltestellen. Die JLU fordert, dass möglichst alle stärker frequentierten Haltestellen mit Wartehallen, sowie Sitzgelegenheiten, einem barrierefreien Zugang (nach DIN 18040-3) und einem dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet werden. Dabei sollten auch besonders Haltestellen Betrachtung finden, die im Bezug zur JLU stehen, um mögliche Barrieren bei der ÖPNV-Nutzung weiter abzubauen	Das Anforderungsprofil sieht entsprechende Qualitätsstandards für alle Haltestellen, abhängig von der Zahl der Nutzenden, vor.
	25.2.	Integration von Campusstandorten in die Haltestellennamen, S. 81, 108, 109	Die JLU begrüßt die geplanten Neuerungen der ortsbezogenen Umbenennung der Bushaltestellen, sowie die bereits erfolgten und geplanten Integrationen der Campusbereichsbezeichnungen in die Haltestellennamen. Weitergehend möchte die JLU anregen, dass die Stadt Gießen, in Rücksprache mit der JLU, die Integration der Namen von nahe liegenden Campusstandorte der JLU in die Benennung der Haltestellen, sowie der Haltestellenansagen, intensiviert und möglichst vollumfänglich umgesetzt.	Aufgrund der Anforderung Haltestellennamen möglichst kurz zu halten ist eine Ergänzung aller – wenn auch sinnvoller Ziele – bei der Benennung nicht möglich. Hinweise, z.B. auf Standorte der JLU, sollen verstärkt durch die akustische Fahrgastinformation in den Fahrzeugen erfolgen.
	25.3.	Stärken-Schwächen-Analyse, S. 106	Die Stärken- und Schwächenanalyse des Berichts ist recht knapp verfasst. Insgesamt lässt sich feststellen, dass der ÖPNV in Gießen auf den Kurzdistanzen kaum attraktiv ist (fehlende Querverbindungen und damit einhergehende Umstiegsnotwendigkeiten). Ebenso werden auch die Potentiale oberhalb der 10 km-Grenzen noch nicht vollständig ausgeschöpft. Dies könnte möglicherweise optimiert werden, indem zum einen die Stadtbuse auch über die Stadtgrenze hinweg geführt werden oder die Busse von ZOV/VGO und RMV ein häufigeres Angebot bieten würden (Fahrplananpassungen zwischen ÖPNV und überregionalem SPNV). Der Nahverkehrsplan sieht hierfür leider bisher keine Maßnahmen vor.	Der Nahverkehrsplan ist für den Stadtbusverkehr der Stadt Gießen. Verbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr sind zu begrüßen und werden an verschiedenen Stellen angeregt. Die Zuständigkeit liegt hierbei bei anderen Aufgabenträgern, mit denen zukünftig ein intensiverer Austausch stattfinden soll.
	25.4.	Ersatz der Schnellbuslinie 18, S. 107	Die momentane Schnellbuslinie 18 soll durch die Linie 8 ersetzt werden und damit zukünftig entfallen. Die Linie 8 weist allerdings zwölf	Die momentane Schnellbuslinie 18 benötigt in der Richtung Bahnhof zum Philosophikum 13 Minuten

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			Halte, anstatt der drei Halte der heutigen Schnellbuslinie 18, auf. Die Fahrhäufigkeit und Fahrgeschwindigkeit wird damit deutlich reduziert. Aus der Sicht der JLU sollte die Schnellbuslinie 18, als wichtige Schnellverbindung zwischen dem Bahnhof, dem Berliner Platz und dem Philosophikum, unbedingt erhalten bleiben. Wir möchten darum bitten den Fortbestand der Expressbuslinie 18 in den weiteren Planungen eingehend zu prüfen.	und in der Richtung Philosophikum zum Bahnhof 16 Minuten. In der neuen Linie 8 sind in der Richtung Bahnhof zum Philosophikum und in der Richtung Philosophikum zum Bahnhof jeweils 15 Minuten vorgesehen. In Richtung Bahnhof zum Philosophikum werden somit 2 Minuten mehr und in Richtung Philosophikum zum Bahnhof 1 Minute weniger benötigt. Hierin wird keine spürbare Schlechterstellung der Studierenden gesehen. Durch die Bedienung aller Unterwegshaltestellen werden dagegen Vorteile für andere Fahrgäste erreicht. Die neuen Linie 8 verkehrt in der NVZ im 30-Min.-Takt statt der heutigen Linie 18 im 60-Min.-Takt und wird in der HVZ noch verstärkt. Die Fahrhäufigkeit verbessert sich somit gegenüber der heutigen Linie 18 deutlich. Zudem verkehrt die neue Linie 8 nicht nur zu Vorlesungszeiten sondern auch in der vorlesungsfreien Zeit.
	25.5.	Verbindung Naturwissenschaften – Bahnhof, S. 107	Nach dem Planstand wird zukünftig von der Haltestelle Naturwissenschaften keine direkte Verbindung zu Bahnhof mehr angeboten werden, wie dies derzeit durch die Linie 10 gewährleistet ist. Aus der Sicht der JLU ist eine direkte Bahnverbindungs am Campusbereich Seltersberg unbedingt notwendig. Diese könnte in den jetzigen Planungen bspw. durch den Tausch der Linien 3 und 10 gewährleistet werden. Ebenso stellen die neuerlichen Planungen leider eine Reduzierung der Busfahrten und der Anbindung des Campusbereichs Seltersberg dar. Die JLU bittet darum die derzeitigen Planungen bezüglich einer komfortablen und direkten Umlandverknüpfung am Campusbereich Seltersberg erneut zu prüfen.	Zwischen der Haltestelle Naturwissenschaften gibt es weiterhin eine umsteigefreie Verbindung über die neue Linie 8. Diese hat jedoch eine 11 Minuten längere Fahrzeit. Über die Linien 378/379 bestehen zwischen Unterhof und Bahnhof weiterhin Verbindungen in der gewohnten Geschwindigkeit. Für den Campus Seltersberg/Medizin verbessert sich über die neue Linie 10 mit den Haltestellen Uniklinikum/Petruskirche, Paul-Meimberg-Straße und Haydnstraße die Verbindung zum Bahnhof. Aufgrund der ermittelten Fahrzeitprofile für die neuen Linien 3 und 10 ist kein Tausch der Linienäste möglich. Im Bereich Seltersberg/Naturwissenschaften bleibt das Fahrangebot mit dem Zielkonzept Stadtbus 2023+ etwa auf dem bestehenden Niveau.
	25.6.	Zielkonzepte, S. 107ff.	Die derzeitigen Zielkonzepte der einzelnen Linien geben bisher keine spezifische Auskunft über die einzelnen Ankunfts- resp. Abfahrzeiten an den einzelnen Haltestellen. Für die Detailplanung der linienspezifischen Haltezeiten ist es aus JLU-Sicht notwendig, die typischen Vorle-	Die Fahrplangestaltung ist Teil der Detailplanung und übersteigt die Aufgaben des NVP als Rahmenplan. Die Möglichkeit eines bilateralen Austauschs wird begrüßt und an die Verkehrsunternehmen herangetragen.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			sungszeiten (Beginn und Ende der Vorlesungsblöcke) zu berücksichtigen. Dies könnte bspw. durch einen bilateralen Austausch zwischen dem beauftragten Planungsunternehmen und der JLU erfolgen. Die JLU möchte darum bitten, im Zusammenhang der Zeitplanung, die zeitrelevanten Bedürfnisse der Studierenden und Beschäftigten der JLU bei der Planung der Taktung der Linien zu berücksichtigen.	
	25.7.	Anbindung des Philosophikums durch die Linie 29, S. 117	Die Verbindung Gießen - Krofdorf-Gleiberg, mit der Umbenannten Linie 29 (heute 802), soll nach den neuen Planungen nicht mehr das Philosophikum anbinden. Aus JLU-Sicht ist zu prüfen, ob die nun wegfallende Direktanbindung und die damit einhergehenden notwendigen Umstiege, die Bedienqualität nicht zu sehr einschränkt.	Die Detailplanung sieht kurze Umstiegszeiten von den neuen Linien 19 und 29 auf die neue Linie 9 vor. Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet.
	25.8.	Digitalisierung der Mobilität, S. 140f.	Auch die JLU strebt eine Digitalisierung der Mobilität an und möchte ein Konzept im Bereich Mobility-as-a-Service erstellen. Aus Sicht der JLU ist eine direkte fachliche Integration in die digitalen Mobilitätsbestrebungen der Stadt Gießen sehr wünschenswert. Daher bittet die JLU darum in die anstehenden Planungen als Partner integriert zu werden.	Der Vorschlag wird an Stadtverwaltung und Verkehrsunternehmen weitergeleitet.
	25.9.	Intermodale Wegeketten, S. 141ff.	Die JLU erkennt die Wichtigkeit intermodaler Wegeketten an und unterstützt damit die dargestellten Ambitionen zu der Intensivierung intermodaler Wegeketten und den Ausbau standardisierter Mobilitätsstationen. Ebenso Unterstützt die JLU die Bestrebungen der Errichtung von Leihfahrradsandorten in Haltestellennähe.	Kenntnisnahme
JLU Gießen - AStA	9.1.	Mobilitäts-App	Die Stadt Gießen möge die Entwicklung einer eigenen Mobilitäts-App vorantreiben. In ihr werden verschiedenste Angebote abgebildet und Verknüpfungsmöglichkeiten dargestellt. Neben dem städtischen Busangebot und dem des Landkreises sowie dem regionalen SPNV, sind auch das Leihradsystem, P+R Möglichkeiten sowie Carsharing o.Ä. in die App zu integrieren.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Das Vorgehen – auch weswegen eine eigene App nicht angestrebt wird – ist Kapitel 8.7.3 zu entnehmen.
	9.2.	Einspeisung aktueller Informationen	Einspeisung aktueller Informationen, wie Beispielsweise aktuell der krankheitsbedingte Ausfall von Fahrten der Linien 10, 18, 801 und 802 sollten in Zukunft unbedingt in die eigene App erfolgen und, bis zu deren Entwicklung, in die Apps von RMV und DB. Bisher sind nur fahrplanunspezifische Hinweise auf der Website zu finden.	Die Weiterleitung von Informationen im Störfall soll optimiert werden. Hierzu wurde ein Prüfauftrag (Kapitel 8.2.4) ergänzt.
	9.3.	Expressbuslinie Bahnhof - Philosophikum	Besonders wichtig ist uns der Erhalt der Expressbuslinie vom Bahnhof zum Philosophikum.	Die momentane Schnellbuslinie 18 benötigt in der Richtung Bahnhof zum Philosophikum 13 Minuten und in der Richtung Philosophikum zum Bahnhof 16 Minuten. In der neuen Linie 8 sind in der Richtung Bahnhof zum Philosophikum und in der Richtung Philosophikum zum Bahnhof jeweils 15 Minuten

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
				ten vorgesehen. In Richtung Bahnhof zum Philosophikum werden somit 2 Minuten mehr und in Richtung Philosophikum zum Bahnhof 1 Minute weniger benötigt. Hierin wird keine spürbare Schlechterstellung der Studierenden gesehen. Durch die Bedienung aller Unterwegshaltestellen werden dagegen Vorteile für andere Fahrgäste erreicht.
	9.4.	Anbindung des Philosophikums an die Vogelsbergbahn	Perspektivisch fordern wir das Philosophikum besser an die Vogelsbergbahn anzubinden. Dazu ist eine eigene Haltestelle hinter der Mensa „Otto-Behagel-Straße“ mit in die Prüfung neuer Haltestellen aufzunehmen. Falls diese negativ ausfällt, ist zu prüfen, inwieweit die Anbindung an die Haltestelle „Licher Straße“ verbessert werden kann.	Der Bereich um die Mensa "Otto-Behagel-Straße" ist nicht für die Einrichtung einer Haltestelle geeignet. Die Verlegung des Bahnhaltepunktes Licher Straße an den Campus Recht und Wirtschaft wird bereits von der Stadt Gießen gefordert. Damit wäre auch die Verbindung zum Campus Philosophikum stark verbessert.
	9.5.	Anbindung der Linien 11 und 310 an den Stadtbusverkehr	Für die Linien 11 und 310 ist eine bessere Anbindung an den Stadtbusverkehr wünschenswert. So verkehren beispielsweise keine Stadtbusse an den Haltestellen der Linie 310.	Mit der neuen Linie 6 ergeben sich gemeinsame Abschnitte mit der Linie 310. Die Linie 11 hat zukünftig noch mehr gemeinsame Haltestellen mit dem Stadtbusnetz.
	9.6.	Bessere Anbindung der Wohnheime am Unterhof bzw. dem Leihgesterner Weg	Eine bessere Anbindung der Wohnheime am Unterhof bzw. dem Leihgesterner Weg soll im Rahmen des neuen NVP priorisiert werden. Gerade an den Wochenenden erachten wir eine Steigerung der Taktung als notwendig. Damit einhergehend sollte auch eine gute Anbindung der Wohnheime sowie der Naturwissenschaften unter der Woche gewährleistet werden.	Die Wohnheime Unterhof bzw. Leihgesterner Weg erfahren durch die neuen Linien 8 und 13 eine verbesserte Bedienung (auch an den Wochenenden).
Stefan Karl	16.1.	Lob	Mit Freude habe ich mir das Liniennetz 2023+ angeschaut und jede Linie verfolgt, neue Haltestellen gesucht und bin vom dem Design, der klareren Liniendarstellung mit wenig scharfen Winkeln wie heute, Bündelung, Nummerierung und Linienführung begeistert. Ich würde gerne hiermit mein Lob an die Planer aussprechen :)	Kenntnisnahme
Landkreis Gießen	29.1.	Schnellbuslinien aus dem Umland, S. 94, 96, 132	Der Kreisausschuss sieht weiteren Handlungsbedarf für Schnellbuslinien. Hier verweist er z.B. auf die Regionallinie 372 (ehemals Laubach-Shuttle), die derzeit Fahrzeiten nicht immer korrekt einhält und deshalb auch bei der Umsteigequalität Handlungsbedarf aufweist.	Kenntnisnahme
	29.2.	Verbindungs- und Bedienqualität Umland, S. 131	Der erste Satz „Eine grundsätzliche Neuordnung...“ wird nicht unterstützt, sondern durch den Kreisausschuss ersetzt durch:	Kenntnisnahme

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			„Wir halten eine bessere Verzahnung des öffentlichen Verkehrs zwischen Stadt und Landkreis Gießen für notwendig und begrüßen deshalb auch grundsätzliche Neuordnungen von Stadt-Umland-Verkehren.“	
	29.3.	Anbindung Petersweier, S. 64	Der Kreisausschuss sieht eine bessere Anbindung des Stadtteils Petersweier positiv, hält es jedoch für sinnvoll, im Sinne eines abgestimmten Einsatzes von Stadt-Umland-Verkehren nach einiger Zeit eine Überprüfung vorzunehmen.	Die Maßnahmen aus dem Zielkonzept 2023+ sollen nach drei Jahren evaluiert werden.
	29.4.	Regiotram, S. 132f.	Im Gegensatz zum ZOV stimmt der Kreisausschuss den Vorstellungen der Stadt Gießen im SPNV (Stichwort Regiotram oder S-Bahn Mittelhessen) zu. Dass dies einen erheblichen Streckenausbau erfordern würde, wird gesehen. Trotz dieser Erfordernisse sollten zukunftsfähige Ansätze weiterverfolgt werden. Der Kreisausschuss vertritt die Ansicht, dass die Klimawende nur mit einem weiteren Ausbau des ÖPNV erreicht werden kann. Die geplante Machbarkeitsstudie zur Vogelsbergbahn darf nicht nur unter dem Aspekt einer schnellen Verbindung zwischen Alsfeld und Frankfurt verfolgt werden, sondern sollte auch weitere Halte – auch im ländlichen Raum – einschließen. Der Kreisausschuss unterstützt grundsätzlich den Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Verkehrsangebote auf der Schiene.	Kenntnisnahme
	29.5.	Überregionale Zusammenarbeit, S. 134	Der Kreisausschuss begrüßt den regelmäßigen Austausch und die enge Zusammenarbeit zwischen den beiden AGNV'en. Der Kreisausschuss empfiehlt deshalb – ähnlich wie von der Stadt Gießen empfohlen – sich darüber hinaus auf ein geeignetes Format zu verständigen, indem sich Aufgabenträger, lokale Nahverkehrsorganisationen und Verkehrsunternehmen (Stadtwerke, VGO, ZOV, RMV) sowie Vertretungen des Landkreises Gießen und der Stadt Gießen regelmäßig zu aktuellen Entwicklungen, Konzepten und Zielen zum gesamten ÖPNV austauschen, um Projekte gemeinsam entwickeln zu können. Dies sollte nicht nur eine projektorientierte Zusammenarbeit sein, sondern der Austausch sollte in regelmäßigen Zeitabständen stattfinden.	Kenntnisnahme
Ortsbeirat Allendorf/Lahn	17.1.	Linienweg der Linie 1 durch Allendorf/Lahn	Die Bustaktung für die Gießener Stadtteile (viertelstündlich in Hauptverkehrszeiten, ansonsten halbstündlich) ist ein Garant für den hohen Wohnwert in Allendorf/Lahn. Um die wertvolle Bustaktung aufrecht zu erhalten, ist es aber grundsätzlich unabdingbar, dass die Busse der Linie 1 durch die Untergasse und die Hüttenbergstraße in den Stadtteil Lützellinden fahren. Diese Linienführung ist durch die Straßensituation derzeit alternativlos, da alle anderen Varianten eine wesentliche Verschlechterung (schlechtere Bustaktung, längere Fahr-	Linienverlauf der Linie 1 wird in Allendorf/Lahn beibehalten und der Takt verbessert.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			zeiten) für Allendorf/Lahn bedeuten würden. Allerdings sollten intelligente Lösungen gefunden werden, die die gute Busanbindung erhalten und die Belastung der Anwohner/innen minimieren.	
	17.2.	Einsatz von Gelenkbusen	<p>Große Gelenkbusse, die durch die Engstellen von der Hüttenbergstraße und der Untergasse fahren, stellen jedoch vor allem im Kreuzungsbereich ein Problem dar. Der Ortsbeirat bittet darum zu prüfen, ob hier künftig schwerpunktmäßig Monobusse (kleine Busse) fahren könnten. Dies könnte durch eine Neustrukturierung des Busliniensystems (z.B. die Teilung der Linie 1) erfolgen. Zusätzlich müssen weitere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit getroffen werden. Dies können z.B. Vorrangregelung, Pfosten, Markierungen, Parkplatzregelungen usw. sein. Eine ampelgesteuerte Lösung, durch die der Kreuzungsbereich und die Engstellen einseitig freigehalten werden sollen, ist dabei zu prüfen. Hierzu müssten die vorhandenen Fußgängerampeln in der Untergasse und in der Hüttenbergstraße zu Anforderungsampeln erweitert werden.</p> <p>Bzgl. des Punktes 17.2. weist Ortsvorsteher Euler darauf hin, dass mit der Teilung keine Teilung zwischen Allendorf/Lahn und Lützellinden gemeint ist, sondern eine Teilung in der Länge dieser längsten Buslinie der Stadt.</p>	In der Detailplanung wird auf der Linie 1 der weitestgehende Ersatz von Gelenkwagen durch Solowagen angestrebt. Dies wird durch die Entlastung dieses Linienastes durch die neue mit Gelenkwagen gefahrene Linie 4 ermöglicht. Zeigen sich jedoch Kapazitätsengpässe in Richtung Innenstadtbereich Gießen, so kann eine Rückkehr zum vollständigen Betrieb der Linie 1 mit Gelenkwagen nicht ausgeschlossen werden. Wie bereits vom Ortsbeirat beschrieben, besteht derzeit mangels Wendemöglichkeit keine Option die Linie 1 zu teilen. Eine Teilung der Linie 1 zum Zwecke eines Einsatzes unterschiedlicher Fahrzeuge wird nicht unterstützt. Diese Teilung brächte durch den Umsteigezwang deutlich Qualitätsminderungen und Fahrgastverluste sowie eine im Kontext des negativen Nutzens nicht finanzierbare Fahrzeug- und Personalmehrung mit sich. Eventuelle Maßnahmen im Kreuzungsbereich Untergasse/Hüttenbergstraße sind so zu gestalten, dass sich die Fahrzeit der Linie 1 nicht verlängert.
	17.3.	Neue Haltestelle der Linie 11	Das Einrichten einer Haltestelle der Linie 11 zwischen dem o.g. Einmündungsbereich und der Einmündung der Hoppensteinstraße soll in Verhandlungen mit HessenMobil und Verkehrsbetrieben Wetzlar erreicht werden. Damit wäre gewährleistet, dass eine Busanbindung für die Anwohner/innen der Mühlen im Außenbereich und eine Busanbindung nach Wetzlar und Gießen geschaffen wird.	Die Haltestelle wurde in Kapitel 7.1.2 aufgenommen.
	17.4.	Umgestaltung der K21 in Kombination mit einer Haltestelle der Linie 11	Die Entschärfung der Einmündung der Kleebackstraße (Kreisstraße K 21) in die Wetzlarer Straße (Landesstraße L 3451) soll in Verhandlungen mit HessenMobil erreicht werden, z.B. durch die Schaffung von Linksabbiegerspuren oder eines Kreisverkehrsplatzes. Zum sicheren Überqueren für Radfahrer und Fußgänger sind Verkehrsinseln auf der Landesstraße L 3451 zu schaffen. Auch dadurch könnte der Anschluss an den überregionalen Lahntalradweg R 7 erreicht werden, denn das südliche Radwegenetz sollte hier nicht enden, sondern weitergeführt werden.	Die Anregung wird an die Stadtverwaltung weitergeleitet.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			Der Magistrat wird gebeten, gemeinsam mit HessenMobil die Planungen für eine Entschärfung der Einmündung der Kreisstraße K21 in die Landesstraße L3451 vorzustellen und darzustellen, wie dieses mit einer Rad-/Gehwegquerung und nahegelegenen Bushaltestellen für die Linie 11 (Gießen –Wetzlar) kombinierbar ist.	
	17.5.	Vorrangschaltung für Busse an der Kreuzung Backhaus	In letzter Zeit begegnen sich immer häufiger die Gelenkbusse der Stadtwerke Gießen im Kreuzungsbereich Backhaus, wenn die Linie 1 von Lützellinden Richtung Gießen und Gießen Richtung Lützellinden fährt. Um hier die Sachlage zu entzerren, sollte man ein System einführen (Ampelschaltung oder GPS), welches den erstankommenden Bus an der Haltestelle Mehrzweckhalle oder Schule den Vorrang gewährt und dem späteren Bus erst nach passieren der Backhauskreuzung die Weiterfahrt freigibt. So würden sich die Fahrzeuge dort nicht mehr begegnen.	Die Anregung wird an die Stadtverwaltung weitergeleitet.
Ortsbeirat Lützellinden	18.6.	Verkürzung der Reisezeiten nach Lützellinden	Laut Bestandsaufnahme des Nahverkehrsplans sind die Reisezeiten der Busse nach Lützellinden im Vergleich zu anderen Verbindungen in die Ortsteile unverhältnismäßig länger, gerade im Vergleich zu den Zeiten des Radverkehrs und des Pkw-Verkehrs. Diese Situation ist durch die geänderte Linienführung der Linie 11 und der Führung der Linie 1 über Allendorf erst eingetreten. Vorteile hierbei ergaben sich durch höhere Kapazitäten und eine Verdichtung in Stoßzeiten. Aufgrund des politischen Ziels der Verkehrswende und der damit notwendigen Taktverdichtung und Beschleunigung des ÖPNV sollte auch Lützellinden wieder eine attraktive Verbindung erhalten. Je nach Variante können dabei die Vorteile der Fahrzeitverkürzung die Nachteile eines weniger dichten Takts überwiegen. Im NVP sollte sowohl die Neueinrichtung einer Linie, die Aufteilung der Linie 1 in Kleinlinden sowie eine bislang recht schwierige Linienführung mit Durchbindung bis nach Rechtenbach (hier insbesondere Einkaufs-/Gewerbegebiet) erwogen werden.	Eine direktere Verbindung von Rechtenbach nach Gießen und Lützellinden nach Gießen wäre wünschenswert. Das Nahversorgungszentrum in Rechtenbach (Rewe, Aldi) ist für dieses Vorhaben für Lützellindener zu vernachlässigen, da entsprechende Nahversorgung in Kleinlinden (Rewe, Norma) ebenfalls ansässig ist und damit mit der bestehenden Linie 1 leicht erreicht werden kann. Rechtenbach liegt außerhalb des Aufgabengebietes für den Gießener Stadtbusverkehr. Da Rechtenbach nicht ohne Mehrfahrzeuge in die Bedienung der Linien 1 oder 4 aufgenommen werden kann, sollte eine direktere Verbindung bzw. Expressbusverbindung vom Aufgabenträger im Lahn-Dill-Kreis vorangetrieben werden. Die Verbindung wird als Prüfauftrag in Kap. 8.1 aufgenommen.
Rhenus Logistics	12.1.	Zusätzliche Haltestelle in der Europastraße	Der Nahverkehrsplan, der am 28.11.2022 zur Diskussion stand, beinhaltet unter anderem die Linie 12 die bis zum Europaviertel fährt. Diese endet allerdings an der Licher Straße. Von diesem Punkt aus benötigen unsere Mitarbeitenden ca. 30 Minuten zu Fuß bis Sie auf unser Firmengelände gelangen. Diese Strecke ist in der Vergangenheit bei neuen gewerblichen Mitarbeitern nicht sonderlich gut angenommen worden, so dass wir hier einige Verluste an Arbeitskraft in Kauf nehmen mussten. Unsere Bitte ist daher: Eine zusätzliche Haltestelle	Abweichend von der Angabe sieht das Zielkonzept Stadtbus 2023+ die Führung der Linie 12 bis zur bestehenden Haltestelle Versailler Straße und damit in das Europaviertel hinein vor. Von dieser Haltestelle wurde für den Fußweg bis zum Firmenter ein Zeitbedarf von 7 Minuten (Entfernung 650 Meter) gegenüber einem Fußweg von 16 Minuten ab der Haltestelle Europastraße

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			in der Europastraße 15 einzuplanen, um unseren Mitarbeitern die langen Laufzeiten zu ersparen.	(an der B457 gelegen, Entfernung 1.300 Meter) ermittelt. Eine zusätzliche Haltestelle im Bereich der Firmenzufahrt ist aufgrund des ermittelten Fahrzeitprofils der neuen Linie 12 (26/26 Minuten) ohne Fahrzeitmehrung nicht umsetzbar. Aus diesem Grund wurde auch keine Feinerschließung des Bereichs Rivers Automeile vorgesehen. Ggf. wäre es möglich, den notwendigen Fußweg (deutlich) zu reduzieren: Schaffung eines Zugangs für Fußgänger am südlichen Rand des Rhenus Firmengeländes mit Verlegung der Haltestelle Versailleser Straße.
	12.2.	Anpassung der Linienfrequenz	Weiterhin beschäftigen uns die Fahrzeiten der Busse. Die Mitarbeiter erreichen mit den aktuellen Ankunftszeiten das Unternehmensgelände ca. 45 Minuten vor Schichtbeginn. In vielen Fällen wurden Absprachen zum späteren Schichtbeginn getroffen, damit die Mitarbeiter nicht unnötig lange in der Früh aushalten müssen, da unser Gelände auch erst kurz vor dem Schichtstart öffnet. Eine ähnliche Situation finden unsere Mitarbeiter der Spätschicht an der Bushaltestelle vor. Unsere Bitte ist daher: Eine Anpassung der Frequenz der Buslinie zu Stoßzeiten: - stadtauswärts Richtung Europaviertel zwischen 5:30 Uhr – 10 Uhr - stadteinwärts Richtung Gießen zwischen 16 Uhr - 20:30 Uhr	In der NVZ ist auf der neuen Linie 12 durchgängig ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Das ist eine deutliche Verbesserung gegenüber dem heutigen Angebot des LT der Linie 2 (hier nur Angebot Mo-Fr von 7 bis 18 Uhr etwa im 60-Min.-Takt).
RMV	14.1.	Kap. 2.1.1 Verordnung (EG) 1370 / 2007, S. 11	Wir weisen darauf hin, dass der RMV nicht „Aufgabenträger“, sondern „Aufgabenträgerorganisation“ ist bzw. die Formulierung sollte lauten, dass der RMV hier mit der Aufgabenträgerschaft betraut ist. Aufgabenträger sind weiterhin die kreisfreien Städte, Sonderstatusstädte und Landkreise. Weiterhin ist der RMV auch zuständig für die Bestellung der regionalen Busverkehre.	Angepasst
	14.2.	Kapitel 2.1.4 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, S. 12	Wir regen eine textliche Ergänzung an, die aussagt, dass es auch Schwellenwerte gibt, die mindestens erreicht werden müssen, damit das GVFG greift.	Angepasst
	14.3.	Kap. 2.1.6 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge, S. 14	Hinsichtlich der Gruppe der „emissionsfreien Fahrzeuge“ gem. Saub-FahrzeugBeschG schlagen wir auch für das bessere Verständnis im Zusammenhang mit Kapitel 8.3.1 folgende Ergänzung vor dem letzten Satz vor:	Ergänzt

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			„Ferner muss die Hälfte der beschafften Busse für den Anteil der saubereren Busse der Kategorie emissionsfreie Fahrzeuge (Elektrobusse bzw. Brennstoffzellenbusse) entsprechen.“	
	14.4.	Kap. 2.1.7 ÖPNV-Gesetz Hessen, S. 14 f.	In diesem Kapitel sollte nochmals präzisiert werden, dass der RMV als Aufgabenträgerorganisation die Zuständigkeit für „Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs“ für den regionalen Schienen- und Busverkehr hat.	Ergänzt
	14.5.	Kap. 3.2.1 Organisation, S. 39	Wir schlagen folgende textliche Ergänzung vor: Der lokale Busverkehr im Kreisgebiet unterliegt in der Regel dem Landkreis Gießen bzw. in dessen Vertretung dem Verkehrsbereich des Zweckverbands Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV).	Ergänzt
	14.6.	Kap. 3.2.2 Verbindungen - Schienenpersonen- und Busfernverkehr, S. 40	Wir schlagen folgende textliche Anpassungen vor: Die Universitätsstadt Gießen ist derzeit zweistündlich über die ICE-/IC-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. In Wetzlar hält zudem die Intercitylinie 34, die im Zwei-Stunden-Takt ins Ruhrgebiet verkehrt. Einzelne Fahrten werden nach Münster (Westf.) durchgebunden, einmal pro Tag besteht eine Direktverbindung an die Nordseeküste.	Angepasst
	14.7.	Kap. 3.2.2 Verbindungen - Regionaler Schienenpersonennahverkehr, S. 40 f.	Wir schlagen folgende textliche Anpassungen vor: 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, wodurch sich ein stündliches Expressangebot ergibt. Verdichtet werden diese Linien zwischen Treysa und Frankfurt durch die Linie RB 41 im Stundentakt. Im Abschnitt zwischen Marburg und Gießen besteht zudem über einen Großteil des Tages ein halbstündliches Regionalbahnangebot durch einen zusätzlichen RB41 Pendelverkehr.	Angepasst

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>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).</p> <p>Verdichtet wird das Angebot auf der Dillstrecke durch einen RE99 Pendelverkehr (Zweistundentakt) zwischen Siegen und Gießen, welcher zwischen Siegen und Dillenburg alle Halte bedient.</p> <p>In Wetzlar zweigt zudem die Lahntalbahn ab, auf der Züge der Linien RE 24 (Zweistundentakt), RE 25 (Zweistundentakt) und RB 45 (Stundentakt) verkehren. von Gießen über Limburg nach Koblenz fahren. Stündlich erreicht man mit der Regionalbahn alle Unterwegshalte bis Limburg, der zweistündliche RE 24 verkehrt bis Weilburg und die um eine Stunde versetzte Linie RE 25 ist über Limburg bis Koblenz durchgebunden.</p> <p>Des Weiteren beginnen in Gießen die Vogelsbergbahn nach Fulda (RB 45, Stundentakt) und die Lahn-Kinzig-Bahn (RB 46, Stundentakt). Die Linie RB 45 (Stundentakt) aus Limburg ist auf die in Gießen beginnende Vogelsbergbahn durchgebunden und bedient die Strecke bis zu ihrem Ende in Fulda.</p> <p>Auf der Lahn-Kinzig-Bahn, welche ebenfalls in Gießen beginnt, verkehrt die Linie RB 46 (Stundentakt) in Richtung Gelnhausen.</p> <p>Die Linie RB 49 schafft alle zwei Stunden eine Querverbindung nach Hanau über Nidderau, indem sie ab Friedberg die Main-Weser-Bahn verlässt.</p> <p>In der Hauptverkehrszeit werden alle Linien durch Taktverstärker bedarfsgerecht ergänzt.</p>	
	14.8.	Kap. 3.2.2 Verbindungen - Regionaler Schienenpersonennahverkehr (Abbildung 5: Schienenpersonennahverkehr im Raum Gießen), S. 42	<p>Zu dieser Abbildung haben wir folgende Hinweise: Die Linien RB40/41 verkehren, wie textlich beschrieben, zwischen Frankfurt und Gießen vereinigt. Wenn diese getrennt dargestellt werden, dann müsste dies bei den Linien RE98/99 ebenfalls so dargestellt sein. Die Linie RE99 wird südlich von Gießen allerdings überhaupt nicht dargestellt. Die Linien RE 30 und RE 98/99 halten in der Regel</p>	Angepasst

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			nicht in Bad Vilbel. Die Linien RE 24 und RE25 bedienen, anders als die Linie RB45, zwischen Gießen und Weilburg nur den Bahnhof Wetzlar. Der über Weilburg hinausgehende RE25 hält erst wieder in Limburg.	
	14.9.	Kap. 3.2.2 Verbindungen – Regionaler Schienenpersonennahverkehr (Tabelle 8: Schienenpersonennahverkehr in Gießen), S. 43	Zu dieser Tabelle haben wir folgende Hinweise: Hessenbahn = Hessische Landesbahn Der Betreiber Hessenbahn ist durch die Hessische Landesbahn zu ersetzen bzw. wenn hier anstelle der Hessischen Landesbahn die „HLB Hessenbahn GmbH“ als Betreiber genannt werden soll, dann sollte der Betreiber bei den alten und neuen Verkehrsverträgen immer gleich betitelt werden. Der RE 24 wird im Teilnetz Lahntal-Vogelsberg-Rhön betrieben, dementsprechend sollten die letzten beiden Spalten den gleichen Inhalt wie auch die RB 45 beinhalten.	Angepasst
	14.10.	Kap. 3.2.2 Verbindungen – Regional- und Lokalbusverkehre (Tabelle 9: Regional- und Lokalbusverkehr in Gießen), S. 45	Wir weisen darauf hin, dass die Konzession für die Linie 371 zwischenzeitlich an die Fa. Erletz neu erteilt wurde, sodass die Konzessionslaufzeit anzupassen ist. Diese läuft jetzt bis 08.12.2029.	Angepasst
	14.11.	Kap. 3.2.3 Bedienung – Bedienungszeitraum, S. 48	Wir schlagen folgende textliche Ergänzung vor: 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. Auf der Main-Weser-Bahn ist der Bedienungszeitraum darüber hinaus um einige Spätverbindungen ausgeweitet und an den Wochenenden besteht ein annähernd durchgehender Nachtverkehr.	Angepasst
	14.12.	Kap. 3.2.3 Bedienung – Bedienungshäufigkeit, S. 49	Wir schlagen folgende textliche Anpassungen vor: 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 Frankfurt, Kassel, Dillenburg, und Weilburg. 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. Lediglich die direkte Verbindung nach Hanau wird nur zweistündlich angeboten. Hinweis: Der Grundtakt der RB49 fährt sowohl an Wochenenden als auch unter der Woche nur im 120 Minuten-Takt. Unter der Woche werden die RB-Linien, insbesondere in der Hauptverkehrszeit um bedarfsgerechte zusätzliche Leistungen ergänzt.	Angepasst

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	14.13.	Kap. 3.2.4 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln – Bike + Ride, S. 50	Wir bedanken uns für den Hinweis über die Anzahl der Fahrradstellplätze am Bahnhof Gießen und haben die geänderten Angaben in unsere Auflistung für eine nachfolgende Veröffentlichung der Angaben übernommen. Ebenso begrüßen wir die Herstellung weiterer Fahrradabstellungen beim Bahnhof Gießen. Sobald diese hergestellt sind, freuen wir uns über entsprechende Informationen, sodass wir diese auch in die Stationspläne zur Fahrgastinformation aufnehmen können. https://www.rmv.de/auskunft/bin/jp/stboard.exe/dn?	Kenntnisnahme
	14.14.	Kap. 3.2.5 Tarifstruktur, S. 53	Es gibt keine A1-Tarifgebiete mehr. Die Aufteilung erfolgt inzwischen in Tarifgebiete, die sich zu Ober-Tarifgebieten zusammensetzen. Wir weisen darauf hin, dass diese Veränderung bisher noch nicht durchgehend in die Kommunikation eingearbeitet ist. Ein Tarifgebiet entspricht nicht „in der Regel“ einer Gemeinde. Es gibt ausreichend Beispiele, in denen mehr als eine Gemeinde, oder auch nur Teile von Gemeinden enthalten sind. A1-Tarifgebiete sind im Text durch Obertarifgebiete zu ersetzen. Der LK Gießen besteht aus zwei Obertarifgebieten. Die Preisstufen größer gleich 4 richten sich nicht nach der Anzahl durchfahrener Obertarifgebiete. Es besteht ein Relationstarif. Der verwendete Begriff „Bartarif“ meint wahrscheinlich Gelegenheitsverkehr. Auch Monatskarten können bar gezahlt werden. RMVsmart wirkt nur im SPNV und auf der U-Bahn entfernungsabhängig. Mit dem Begriff „RMV Prepaid“ ist vermutlich der RMV Prepaid-Rabatt gemeint.	Angepasst
	14.15.	Kap. 3.2.6 Information und Service, S. 53 f.	Hinweis zu Absatz 2: Der topografische Gesamtlinienplan des RMV enthält auch die Stadtbuslinien. (https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Linien_und_Netze/RMV_Gesamtlinienplaene/Ausschnitt_Gesamtlinien/Linienplan_Giessen.pdf)	Die Formulierung wurde präzisiert. Der topografische Gesamtlinienplan des RMV ist in seiner Darstellungsform schwer lesbar und ermöglicht durch keine farblichen Differenzierungen nicht die Verfolgbarkeit einzelner Linienverläufe.
			Wir schlagen folgende textliche Anpassung vor: Der Erwerb von Fahrkarten ist in der RMV-Mobilitätszentrale Gießen (Marktplatz), in der RMV-Vertriebsstelle im Bahnhof, an Fahrkartenselbstautomaten an den Bahnhöfen, in einzelnen Zügen der Hessischen Landesbahn und in allen Bussen (Stadtbusse ohne Zeitkartenverkauf) möglich.	Angepasst
	14.16.	Kap. 4.5.1 Haltestellen, S. 82 ff.	Wir weisen darauf hin, dass mit dem bereits fertiggestellten Bau einer Zugangsrampe an der Station Gießen Erdkauter Weg alle Gießener Stationen barrierefrei zugänglich sind (Wattenborn-Steinberg mit	Der Querverweis wurde aufgenommen und der Hinweis auf die Stationskategorie ergänzt.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			Hilfe barrierefrei). Die Angabe, dass die Station Gießen Licher Straße eine unsanierte Bahnsteigkante habe, können wir nicht nachvollziehen. Die Ausstattungselemente wie zum Beispiel Wetterschutzhäuschen werden entsprechend der Stationskategorie der DB für die einzelnen Bahnhöfe festgelegt. Sofern ergänzende Ausstattungen an Stationen gewünscht sind, ist eine weitergehende Ausstattung bei kommunaler Kostenträgerschaft möglich. Wir schlagen vor, in Kapitel 4.5.1 einen textlichen Verweis zu den Angaben in Anhang 1 aufzunehmen.	
	14.17.	Kap. 4.5.2 Fahrzeuge bzw. 5.5.3 Fahrzeuge, S. 85/86 bzw. S. 100/101	Wir weisen darauf hin, dass zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit als Gesamtsystem von Fahrzeug und Bordhöhen zwischen 20 und 24 cm an der Haltestelle (vgl. 4.5.1) eine entsprechende Absenkvorrichtung (Kneeling) im Fahrzeug mit zu berücksichtigen ist. So sieht die UN ECE 107 eine Absenkung an nur einer Tür eine Einstiegshöhe von 25 cm oder an zwei Türen eine Einstiegshöhe von jeweils 27 cm vor. Durch die Auftrennung des Einstiegs von Sehbehinderten (Einstiegfeld an Tür 1) und Rollstuhlfahrern auf zwei Türen, kommen im Stadtbusbereich vermehrt Fahrzeuge, welche die Einstiegshöhe auf 27 cm verringern können, zum Einsatz. Ferner wird unabhängig von der Regelung der UN ECE 107 bei einem 22 cm Bord in jedem Fall ein vollständig barrierefreier Einstieg mit einer Reststufe von 5 cm realisiert. (vgl. RMV-Mindeststandard für Busse im Rhein-Main-Verkehrsverbund).	Kenntnisnahme. Das Anforderungsprofil enthält für Busse als allgemeine Merkmale Kneeling-Funktionen.
	14.18.	Kap. 5.3.5 Produkte des ÖPNV, 93 f.	Im Zusammenhang mit den Ausführungen zu den verschiedenen ÖPNV-Produkten regen wir hinsichtlich einer möglichst weitgehenden Einheitlichkeit im Verbundgebiet im Sinne des „Gegenstromprinzips“ die Berücksichtigung der Ausführungen im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV (RNVP) an (siehe Kap. 3.2.3 ÖPNV-Standards für den straßengebundenen ÖV ff. und Baustein 5 „Klassifizierung lokaler Busverkehre“).	Ein Hinweis auf die Berücksichtigung der RMV-Ausführung wurde ergänzt.
	14.19.	Kapitel 5.5.1 Haltestellenausstattung / 5.5.2 Barrierefreiheit / 8.4.1 Haltestellen, S. 97 ff. / S. 100 / S. 135 ff.	Wir möchten insbesondere im Zusammenhang mit den Themen Barrierefreiheit und Corporate Design auf die Veröffentlichung des RMV-Maßnahmenplans „Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr“ hinweisen. Der zweiteilige Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr" gibt im ersten Band Entscheiderinnen und Entscheidern einen strategischen Überblick und zeigt Best-Practice-Beispiele. Der Planungsleitfaden im zweiten Teil richtet sich an die umsetzenden	Der Hinweis auf den Maßnahmenplan und die Gestaltungsrichtlinie wurden in Kapitel 8.4.1 ergänzt. Toiletten wurden als Ausstattungsmerkmal von Haltestellen in Kapitel 5.5.1 aufgenommen.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>Akteure und umfasst wichtige rechtliche Rahmenbedingungen, Empfehlungen des RMV zur konkreten Umsetzung sowie Aspekte zur Finanzierung.</p> <p>Ergänzt wird der Maßnahmenplan durch Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen im dritten Band "Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet". https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/massnahmenplan-barrierefreie-haltestellen</p> <p>Bezüglich Tabelle 22: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen regen wir weiterhin für den NVP Gießen an, die Berücksichtigung von öffentlichen Toilettenanlagen als Element der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV aufzunehmen.</p>	
	14.20.	Kapitel 7.1.1 Linienbezeichnungen, Farbkonzept, Haltestellenbezeichnungen (Tabelle 24: Haltestellenbezeichnungen im Zielkonzept Stadtbus 2023+), S. 108 f.	Für die Benennung der Bushaltestellen regen wir an, keine abweichende Bezeichnung gegenüber dem einheitlichen Haltestellennamen der RMV-Auskunft zu verwenden. Daher wird gebeten, auf die vorgeschlagene Bezeichnung „Bahnhalt“ in Ergänzung zum Stationsnamen zu verzichten. Auf Umsteigemöglichkeiten zum Schienenverkehr kann mit Ansagen in den Fahrzeugen und/oder Piktogrammen in den Fahrgastinformationsmedien und Anzeigetafeln hingewiesen werden.	Die Benennung der Haltestellen sind zunächst Arbeitstitel. Insbesondere bei Umsteigemöglichkeiten zu Schienenverkehr wird eine Relevanz gesehen, die Haltestellen klar zu kennzeichnen. Beispiel: Die ausschließliche Bezeichnung „Licher Straße“ ist für die Haltestelle nicht zielführend, da die Licher Str. sehr lang ist.
	14.21.	Kap. 8.1 Langfristige Prüfaufträge im Liniennetz - Nachtverkehrskonzept, S. 128	Wir regen an, dass bei einer Neukonzeption des Nachtverkehrskonzeptes insbesondere auch eine verbesserte Anbindung der Nachtbuslinien an den Gießener Bahnhof berücksichtigt werden und der Fahrplan auf das am Wochenende bis in die Nacht ausgedehnte Angebot des Zugverkehrs abgestimmt werden sollte.	Kenntnisnahme
	14.22.	Kap. 8.1 Langfristige Prüfaufträge im Liniennetz – Flexible Bedienungsformen, S. 130	Wir regen an, den letzten Absatz wie folgt zu ergänzen: „Der RMV und die Verkehrsunternehmen sind einzubeziehen und die bereits im Verbund geschaffenen Standards für On-Demand-Verkehre sind zu berücksichtigen.“	Angepasst
	14.23.	Kap. 8.1 Langfristige Prüfaufträge im Liniennetz – Prüfung hochwertiger ÖPNV, S. 131	Wir schlagen folgende textliche Anpassungen vor: Innerhalb der Universitätsstadt Gießen wurden die sieben potenziellen Stationen Nordstadt, Universitätszentrum, Marshall-Siedlung, US-Depot, Monroestr. (als Kombination von Marshall-Siedlung und US-Depot) sowie Rödgen und Kleinlinden durch den RMV untersucht und generell als technisch machbar eingestuft. gemeinsam mit dem RMV untersucht und als grundsätzlich technisch machbar eingestuft. In Kleinlinden stehen durch die bestehenden Bahnanlagen jedoch erhebliche Erschwernisse einem solchen Vorhaben entgegen.	Der Hinweis auf die gemeinsame Untersuchung wurde übernommen. Die Detailaussagen zu Kleinlinden werden nicht übernommen, da der NVP nur den grundsätzlichen Rahmen aufzeigen soll.

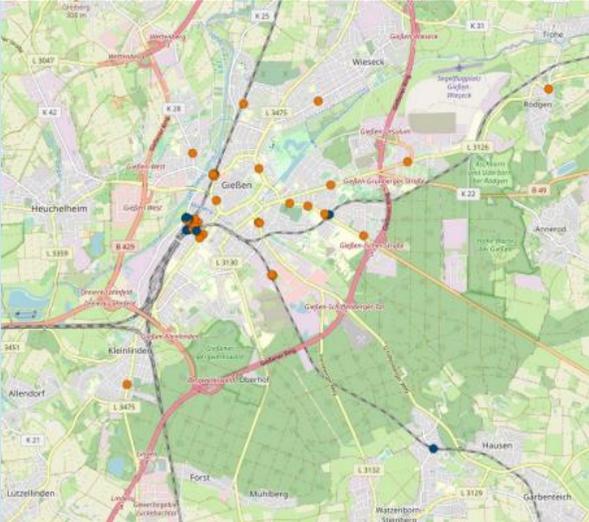
Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	14.24.	Kap. 8.2.2 Überregionale Infrastruktureinheit, S. 133	Aus Sicht des RMV begrüßen wir den interkommunalen Dialog zur Umstellung auf alternative Antriebe im Busverkehr und der Möglichkeit hier Synergien beim Hochlauf der Umstellung auf alternative Antriebe zu erhalten. Gerne kann hier auf die ersten Erfahrungen des Projektes „Lernwerkstatt Brennstoffzellen Busse im Landkreis Gießen“ sowie die RMV-Machbarkeitsstudie zur Dekarbonisierung des Regionalen Busverkehrs in Aufgabenträgerschaft des RMV zurückgegriffen werden	Kenntnisnahme. Das Angebot wird begrüßt und an die Stadtverwaltung und Verkehrsunternehmen weitergeleitet.
	14.25.	Kapitel 8.8 Vernetzung, S. 141 ff.	Im Zusammenhang mit dem Thema Vernetzung möchten wir auf den „Baustein 14 - Der Bahnhof als Verknüpfungspunkt und Mobilitätsstation“ des RNVP hinweisen. Bezüglich Park and Ride möchten wir anregen, einen Verweis dahingehend aufzunehmen, dass im RMV Maßnahmenplan Park+Ride für die P+R-Anlage am Bahnhof in Gießen keine Maßnahmenempfehlung besteht. An den Stationen Gießen Licher Straße und Gießen Erdkauter Weg empfiehlt der Maßnahmenplan, die Schaffung eines Grundangebotes an P+R-Stellplätzen zu prüfen.	Der Verweis wurde aufgenommen
	14.26.	Kap. 10 Anhang Kap. 10.1 Bestandsanalyse und Ausbauplan Bahnstationen RMV (Anhang 1: Barrierefreiheit der für Gießen relevanten SPNV-Stationen), S. 150	Haltepunkt Gießen Licher Straße, Priorisierung Bahnsteighöhen (Spalte 7): III b Der Hp. Gießen Licher Straße hat die Priorisierung III b Haltepunkt Watzenborn-Steinberg, Ein-, Aus- und Umsteiger 2018 (Spalte2): 100 bis < 300 Der Hp. Watzenborn-Steinberg hat nach RNVP Ein-, Aus- und Umsteiger von 100 bis < 300.	Angepasst
Stadt Wetzlar	19.1.	Haltestelle Allendorf Mühle	Schon in unserer Stellungnahme vom Dezember 2021 hatten wir auf eine fehlende Haltestelle im Linienverlauf unserer Linie 11 (Wetzlar-Dutenhofen-Gießen) an der L3451 im Bereich Allendorf-Mühle hingewiesen. Seit der Neukonzeption unserer Linie 11 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 ist der Bereich Allendorf-Mühle nicht mehr an den Busverkehr angeschlossen. Seinerzeit hatten die dortigen Bewohner (es gab dort eine größere Anzahl von Studenten-Appartments) den Wegfall der Busanbindung beklagt. In den diesbezüglichen Abstimmungen vor 2014 zwischen uns und dem Planungsamt der Stadt Gießen (Herr Richter) herrschte Einigkeit darüber, dass eine Haltestelle an der L 3451 im Bereich Mühle sinnvoll sein könnte, um die dortige Wohnbebauung (entlang der K 21) an die Linie 11 wieder anzuschließen. Hier ist auf die aktuell im Auftrag von Hessen Mobil in Arbeit befindliche Planung zur Schaffung einer Radverkehrsverbin-	Die Haltestelle wurde in Kapitel 7.1.2 aufgenommen.

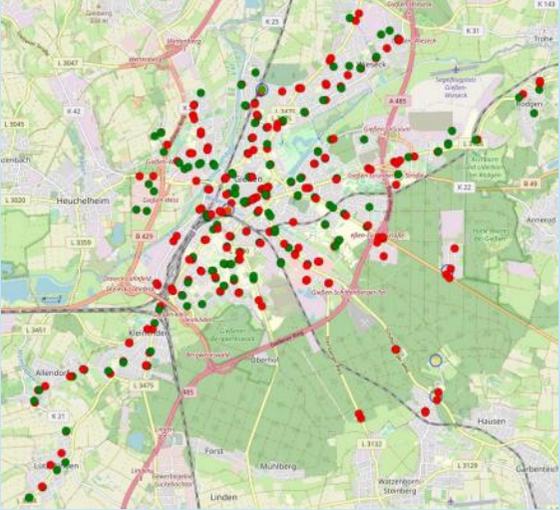
Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			dung entlang der L 3451 zwischen Wetzlar-Dutenhofen (Gewerbegebiet Industriestraße) und der Einmündung L 3359 (nach Heuchelheim) hinzuweisen. In dem uns in 2020 vorgelegten Planentwurf ist auch eine Umgestaltung der Einmündung L 3451/K 21 und eine Anlegung einer beidseitigen Haltestelle östlich der Einmündung an der L 3451 vorgesehen. Die Planung müsste dem Tiefbauamt der Stadt Gießen vorliegen. Wir empfehlen nochmals, dass diese Maßnahmenplanung im neuen NVP erwähnt wird.	
	19.2.	Verbindungen von Lützellinden nach Hüttenberg-Rechtenbach	Die genannte Prüfung von Verbindungen von Lützellinden nach Hüttenberg-Rechtenbach und von Allendorf nach Dutenhofen wird ausdrücklich begrüßt. In diesbezügliche Gespräche sollte auch die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH eingebunden werden, da eine Linienführung für die genannten Verbindungen noch um die Verbindung zwischen Lahnau und Dutenhofen (Bahnhof) erweitert werden könnten.	Linienweiterungen nach Dutenhofen oder Rechtenbach können nicht ohne Mehrfahrzeuge und entsprechende Leistungssteigerungen umgesetzt werden. Dutenhofen und Rechtenbach liegen außerhalb des Aufgabengebietes für den Gießener Stadtbusverkehr. Entsprechend sind hier auch Initiativen vom Aufgabenträger im Lahn-Dill-Kreis notwendig. Die Verbindung wird als Prüfauftrag in Kap. 8.1 aufgenommen.
	19.3.	Ausweitung des Angebots der Linie 11	Der aktuell in der Endbearbeitung befindliche Entwurf des Nahverkehrsplans für die Stadt Wetzlar sieht eine Verstärkung des Verkehrsangebots in den Abendstunden und einen 120-Minuten-Takt sonntags für die Linie 11 vor.	Kenntnisnahme. Eine Taktverdichtung auf 60-Minuten wird angeregt.
Studentenwerk	11.1.	Wegfall der alten Linie 10	Zu S. 108ff.: Durch den Wegfall der alten Linie 10 gibt es: - keine direkte Verbindung mehr zwischen Biomedizinischem Forschungszentrum (Haltestelle Haydnstraße) und dem Campus Naturwissenschaften (Haltestelle Naturwissenschaften). - keine direkte Verbindung mehr zwischen dem Biomedizinischen Forschungszentrum (Haltestelle Haydnstraße) und dem Campus Philosophikum (Haltestelle Philosophikum). Aus Sicht des Studentenwerks sind diese direkten schnellen Verbindungen der verschiedenen Campusbereiche für den Transfer der Studierenden gerade auch im Hinblick der begrenzten Pausenzeiten sehr wichtig.	Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet. Die Verbindung vom Biomedizinischen Forschungszentrum nach Campus Naturwissenschaften ist über die neuen Linien 3, 10, 13, 14 durch Umstiege an den Haltestellen Uniklinik/Petruskirche oder Arndstraße gegeben. Die Verbindung vom Biomedizinischen Forschungszentrum zum Campus Philosophikum ist über die neuen Linien 14 und 9 an den Haltestellen Ulmer Dreieck und Sternmark mit kurzem Fußweg gegeben.
Technische Hochschule Mittelhessen	10.1	Fahrzeugauslastung zu Spitzenzeiten	Problematisch dürfte allerdings die Auslastung zu den Zeiten von Vorlesungsbeginn und - Ende sein, welche bei THM und JLU ähnlich sind. Die Linie 8 bedient auch viele Bereiche der JLU, sodass die Busse vor allem im entsprechenden Abschnitt Berliner Platz bis Bahnhof sehr stark ausgelastet sein werden. Dazu kommt, dass die Johanniskirche	Die Linie 8 soll je nach Vorlesungszeit bzw. vorlesungsfreier Zeit bedarfsorientiert mit Gelenkwagen oder Solowagen gefahren werden. Auf der Linie 8 sind in der Detailplanung Verstärkerfahrten zur Vorlesungszeit vorgesehen.

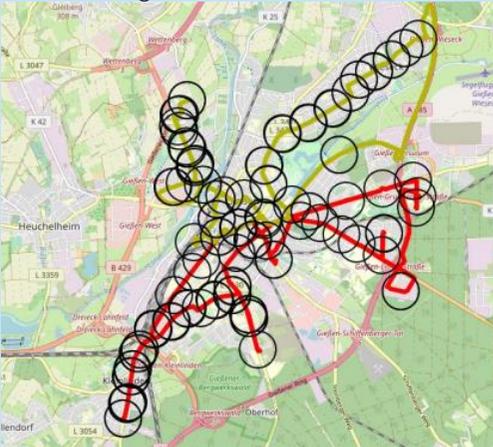
Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			angefahren wird, sodass diese Linie zum Bahnhof die beste Verbindung für den überwiegenden Großteil aller Studierenden in Gießen ist, die vom bzw. zum Bahnhof wollen.	
	10.5.	Attraktivität der Linie 4	Die Linie 4 ist aufgrund des fehlenden Anschlusses an den Bahnhof ebenfalls unattraktiv, die Haltestelle Friedrichstr./Bahnhof ist wohl zu weit ab vom Bahnhof um daran etwas zu ändern. Dazu kommt, dass die neue Haltestelle Bäder/THM auf die Ringallee im Bereich des Schwimmbades liegen wird, dies ist ebenso zeitlich unattraktiv für wohl alle Studierenden. Je nach exakter Lage der Haltestelle ist es sogar unabhängig von der Relation vom Bahnhof immer schneller am Berliner Platz oder sogar am Landgericht auszusteigen.	Eine direktere Anbindung der THM an die Linie 4 wäre nur mit einer Freigabe der Wiesenstraße für den ÖPNV umsetzbar: Neuer Verlauf von Behördenzentrum über Wiesenstraße mit neuer Haltestelle im zentralen Campusbereich der THM, weiter über Straße Ringallee bis zur neuen Endhaltestelle in Parkschleife am Messeplatz (hier auch Buswende und zurück). Dort befinden sich ebenfalls Standorte der THM. Damit wären fast alle Standorte der THM an einer Buslinie aufgereiht.
	10.6.	Zusätzliche Haltestelle der Linie 5/15	Die komfortabelste Lösung für THM-Student:innen und Mitarbeiter:innen wäre wahrscheinlich die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle z.B. der Linien 5/15 am Platz der Deutschen Einheit. Diese Maßnahme sollte im Zuge der Umgestaltung des Platzes der Deutschen Einheit geprüft werden. Etwaige Nachteile der Routenführung und Taktung gegenüber der Fahrt ab Berliner Platz könnten durch kürzere Fußwege ausgeglichen werden. In diesem Zusammenhang sollte die Haltestelle einen deutlichen Verweis auf die THM im Namen tragen. Eine Benennung der Haltestelle in Form: „Bäder/THM“ halten wir für nicht für zielführend, ggf. sogar irreführend. Besser wäre aus unserer Sicht „THM/Bäder“.	Eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Platz der Deutschen Einheit wird aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht angestrebt. Die Bezeichnung "Bäder/THM" ist nur ein Arbeitstitel. Über die genaue Haltestellenbezeichnung wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.
	10.7.	Linienführung über die Südanlage	Da sich unter der, in der Informationsveranstaltung vom 21.11.2022 genannten Bedingung, dass der Bahnhof nicht durch mehr Linien anfahrbar ist keine weiteren Anbindungen zum Bahnhof realisieren lassen, könnte darüber nachgedacht werden, weitere 1-2 Linie ab Bereich Berliner Platz über die Südanlage zu führen, um die Linie 8 zu entlasten.	Zusätzliche Angebote ab Berliner Platz über die Südanlage werden über die Linie 4 (15-Min.-Takt in NVZ) realisiert, auch wenn die neue Linie 17 (30-Min.-Takt in NVZ) dann über den Marktplatz verkehrt.
	10.8.	Darstellung der Regionalbusse auf Gießener Stadtgebiet	Die Linie 8 könnte für nicht-ortskundige Reisende auch dadurch entlastet werden, dass die Regionalbusse auf Gießener Stadtgebiet auch im Liniennetzplan dargestellt werden. Aufgrund der großen Anzahl der Linien könnte eine Darstellung gewählt werden, bei welcher alle Regionalbusse zu einer z.B. grauen Linie zusammengefasst werden, je nach Platz auf dem Plan zumindest mit teilweiser Nennung der Liniennummern. Diese Darstellung ist relativ gängig und würde auch die Übersichtlichkeit für das derzeit bestehende Busangebot z.B. ab Bahnhof deutlich verbessern. Diese Maßnahme sollte ebenfalls auch	Eine verbesserte Darstellung der Linienführungen in Kartenmaterialien wird sehr begrüßt. Mit dem Zielkonzept Stadtbus 2023+ werden viele Bereiche, in denen bislang nur regionale oder lokalen Linien verkehrten in das Stadtbusangebot einbezogen (z.B. Petersweiher, Lahnstraße, Marburger Straße, Europaviertel).

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			unabhängig von der Problematik der Hochschulanbindung realisiert werden, da sich hier mit geringen Mitteln große Verbesserungen herbeiführen lassen. Darüber hinaus machen die Regionalbusse in manchen Bereich der Stadt Gießen bereits heute schon einen nennenswerten Teil des Gesamtangebotes aus und bieten auf einigen Verbindungen sogar ein größeres Angebot als der Stadtbus an, wie z.B. in Petersweiher/Schiffenberg.	
	10.9.	Laufende Umfrage zum Mobilitätsverhalten	Die THM führt aktuell eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten Ihrer Student:innen und Mitarbeiter:innen durch. Die Ergebnisse werden Anfang 2023 analysiert und können ebenfalls wertvolle Erkenntnisse für die optimale Gestaltung des NVP liefern. Die THM ist gerne bereit, mögliche Lösungsansätze gemeinsam mit den Akteuren des NVP zu diskutieren.	Das Angebot wird begrüßt und an Stadtverwaltung und Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Grundsätzlich soll an allen Haltestellen, die von mehreren Linien bedient werden, kurze Umsteigewartezeiten zwischen diesen erreichen. Hier ist zu beachten, dass kurze Umsteigewartezeiten an einer Haltestelle zumeist kurze Umsteigewartezeiten an einer anderen Haltestelle ausschließen. Die Bestimmung der Zeitlagen der Linien ist daher auch in dieser Fragestellung eine wichtige Aufgabe der Detailplanung.
VCD/ADFC	26.1./27.1.	Fahrzeiten und -geschwindigkeiten der RB46, S. 23	Im Text heißt es: „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.“ Diese Darstellung gibt angemessen wieder, was im RNVP steht. Die Aussage im RNVP ist aber sachlich falsch. So hat die RB 46 Gießen-Gelnhausen eine Streckenlänge von 70 km und die Züge brauchen dafür 1:44 h bis 1:35 h. Dies ergibt eine Streckengeschwindigkeit von 40 bis 44 km/h und unterschreitet den RMV-Mindeststandard von 50 km/h um 6 bis 10 km/h. Es sollte zumindest darauf hingewiesen werden, dass die Analyse des RMV falsch ist.	Das Kapitel beschreibt die Inhalte des RMV-NVP und hinterfragt nicht die dort verwendete Methodik zur Ermittlung der Reisezeiten. Die Formulierung wurde abgeschwächt und darauf verwiesen, dass sie keine eigene Aussage ist.
	26.2./27.2.	Gutachten zu möglichen SPNV-Haltestellen	Es fehlt eine Einordnung des „Gutachtens zu möglichen SPNV-Haltestellen“ des RP Gießen. Die angelegten Kriterien sind absurd. Beispielsweise wird die Anbindung ans Radverkehrsnetz als schlecht bewertet, wenn es keine Radwege in der Nähe des Bahnhofes gibt. Wenn aber der Bahnhof in einer Tempo-30-Zone liegt, ist ein Anschluss als Radnetz dennoch gegeben. Auch kommt das Gutachten zu schlechten Ergebnissen für die Bahnhofshaltepunkte Hausen und Garbenteich, obwohl die NKU einen Wert von 5,7 ergeben hat. Dies zeigt die mangelnde Expertise des Auftraggebers und des Auftragnehmers und zeigt, dass das Gutachten unbrauchbar ist. Dies sollte mindestens auch so eingeordnet werden.	Die verhältnismäßig schlechten Bewertungen der zwei angesprochenen Haltepunkte lassen sich mit der recht hohen Gewichtung des Kriteriums des Abstands zur nächsten Station erklären. Außerdem muss beachtet werden, dass Potenzialanalyse und NKU gerade in solchen Fällen sehr unterschiedliche Ergebnisse liefern können. Aufgabe des NVP ist es nicht, bestehende Gutachten und Studien fachlich zu bewerten. Für den NVP sind vor allem die möglichen SPNV-Stationen auf Gießener Gemarkung relevant, die aktiv weiterverfolgt werden.

Organisa- tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	26.3./27.3.	Tabelle 5, S. 31	Die Tabelle 5 sollte auf das Jahr 2022/2023 aktualisiert werden.	Die Bestandsaufnahme ist abgeschlossen.
	26.4./27.4.	Begrünung von Haltestellen, S. 32	Die in Tabelle 5 aufgeführte Begrünung von Buswartehallen wurde nie beschlossen. Vielmehr wurde der Antrag der CDU („Der Magistrat der Universitätsstadt Gießen wird dazu aufgefordert, bei Umbauten, Sanierung oder Nachrüstungen von Bushaltestellen diese mit Wartehäuschen und Dachbegrünung ausstatten zu lassen.“) laut Niederschrift der Stadtverordnetenversammlung vom 17.02.2022 abgelehnt: „Mehrheitlich abgelehnt (Ja: CDU, FDP, AfD, FW; Nein: GR, SPD, LINKE; StE: G/V, PAR).“ Entsprechend ist dieser Punkt aus der Tabelle zu streichen.	Angepasst
	26.5./27.5.	Studentenwohnheim „Westside“, S. 39	Das Studentenwerk „Westside“ sollte in den Plan aufgenommen werden. Es wird derzeit als autofreies Wohnheim im Bereich Bernhard-Itzel-Straße errichtet und soll 351 Wohnheimplätze haben.	Angepasst
	26.6./27.6.	Abbildung SPNV-Linien, S. 43	Die Abbildung 5 ist fehlerhaft: Der RE 30 hält nicht in Schwalmstadt-Wiera. Auf der RB 41 fehlen die Halte Anzefahr, Bürgeln, Marburg Süd, Niederwalgern und Friedelhausen. RE 24 und RE 25 halten zwischen Gießen und Limburg nur in Wetzlar und Weilburg. RE 98/RE 99 werden zwischen Gießen und Frankfurt nicht korrekt dargestellt. Sinnvollerweise sollten sie als vereinigte Linie aufgeführt werden. Bei getrennter Darstellung muss die RE 99 bis Frankfurt verlängert werden. Für die RB 40/RB 41 sollte eine entsprechende Darstellung gewählt werden. Der Halt Bad Vilbel sollte nur für die RB 41 dargestellt werden. Der korrekte Name des Haltepunkts in Gießen lautet Oswaldsgarten. Auf der Vorgelsbergbahn muss es korrekt Alsfeld heißen.	Angepasst
	26.7./27.7.	Abbildung 7, S. 48	Die Abbildung 7 stimmt der Verlauf der Linie 7 nicht, da die Linie in weiten Teilen nicht über die Eichgärtenallee fährt. Die direkte Linienführung der 1 zwischen Lützellinden und Kleinlinden sollte nicht oder allenfalls gepunktet dargestellt werden, da diese nur auf einzelnen Fahrten im Schülerverkehr bzw. Sonntag früh bedient wird.	Angepasst
	26.8./27.8.	Radabstellanlagen an Haltestellen, S. 51	Die Aussage „Ebenso sind auch an sehr vielen Bushaltestellen öffentliche Abstellbügel vorhanden.“ teilen wir nicht. Es ist richtig, dass an einigen wenigen Bushaltestellen Fahrradbügel in der Nähe sind. Von „sehr vielen“ kann jedoch keine Rede sein. Die folgende Karte zeigt alle Bike-&-Ride-Anlagen in Gießen (orange: nicht überdacht, blau: überdacht):	Die Aussage wurde von „an sehr vielen“ zu „vereinzelten“ geändert.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			 <p>https://overpass-turbo.eu/s/1pCg</p>	
	26.9./27.9.	Fahrradverleihsysteme, S. 52	Die Angabe zum Verleihsystem stimmt so nicht. Über das ALLrad kann außerhalb von Gießen in Linden, Lollar, Buseck und Reiskirchen ein Lastenrad ausgeliehen werden. In Wetttenberg gibt es keine Leihräder (mehr).	Angepasst
	26.10./27.10.	Digitaler Liniennetzplan, S. 55	Im Text heißt es: „Der RMV stellt darüber hinaus einen digitalen, interaktiv nutzbaren Liniennetzplan zur Verfügung.“ Es fehlt jedoch die sonst in diesem Kapitel übliche Bewertung des Liniennetzplanes: Nach unserer Ansicht ist der interaktive Plan schlecht lesbar. Besser sind beispielsweise die Pläne in Wiesbaden https://www.netzplan-wiesbaden.de/ oder Groß-Gerau: https://liniennetz-gg.de/ Der interaktive Liniennetzplan des RMV weist auch nach wie vor diverse Fehler in der Linienführung auf.	Eine Bewertung wurde ergänzt.
	26.11./27.11.	Ausstattung von Haltestellen, S. 55	Die Aussage „Ein Liniennetzplan oder Tarifinformationen gehören nicht zur Standardausstattung der Haltestellen.“ mag formal richtig sein. Liniennetzpläne sind aber bei 140 von 325 Haltepositionen verfügbar. Tarifinformationen sind hingegen nach unserem Wissen an keiner Haltestelle verfügbar. Daher sollten die sehr unterschiedlichen Verfügbarkeiten nicht in einem Satz zusammengeworfen werden. Die folgende Karte zeigt, bei welchen Haltestellen es Liniennetzpläne gab/gibt (grün) und wo	Angepasst

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>Kapitel Seite Stellungnahme diese nicht vorhanden sind (rot):</p>  <p>https://overpass-turbo.eu/s/1oDU</p>	
	26.12./27.12.	Abbildung 8, S. 56	<p>Bei Abbildung 8 sollte erwähnt werden, dass die Jahre 2013 und 2018 nicht gut vergleichbar sind, weil 2013 als Stichtag „alle Wochentage“ genutzt wurde und 2018 der Stichtag ein mittlerer Werktag war. Die Unterschiede zwischen 2013 und 2018 stellen somit keinen Trend dar, sondern sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass 2018 die Wege des Wochenendes nicht berücksichtigt wurden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Da die vorrangig relevanten Vergleichswerte ÖPNV und MIV sich lediglich um einen Prozentpunkt unterscheiden wird auf einen Hinweis verzichtet.</p>
	26.13./27.13.	Untersuchung Fahrgastnachfrage, S. 58	<p>Die Nachfrage wurde leider nur unzureichend untersucht. Wir empfehlen, dass eine Karte mit der Fahrgastnachfrage nach Linienabschnitten erstellt wird. Diese würde zeigen, in welchen zum Teil nur kurzen Abschnitten die Nachfrage besonders hoch ist. Außerdem sollte eine Analyse gemacht werden, welche einzelnen Fahrten der Busse überlastet waren. Die Auflösung nach Stunden mittelt über leere wie übervolle Busse und kann kaum Rückschlüsse geben, wann Busse überlastet sind. Insbesondere im Schülerverkehr und zu und von den Hochschulstandorten traten vor der Coronapandemie starke Überlastungen einzelner Fahrten auf. Immer wieder wurden Fahrgäste stehengelassen oder kamen nicht mehr in den Bus. Gerade diese Engpässe gilt es zu beheben.</p>	<p>Zum Zeitpunkt der Erhebung waren die Zählgeräte noch nicht soweit verbaut, dass die vorgeschlagene Analyse repräsentative Ergebnisse liefern könnte. Dies wird sich durch die zukünftigen Messungen ändern. Die Bestandsaufnahme ist abgeschlossen.</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	26.14./27.14.	Analyse der Erschließungsqualität, S. 62	<p>Wir begrüßen sehr, dass die Erschließungsqualität nicht nur die Entfernung zur Haltestelle, sondern auch die Häufigkeit der Abfahrten berücksichtigt. Leider ist diese Herangehensweise bisher nicht üblich gewesen, obwohl dies immer wieder gefordert wurde.</p> <p>Wir bitten darum, dass für den Nachtverkehr auch eine Analyse der Erschließungsqualität durchgeführt wird. Diese würde auch bei Berücksichtigung der 600-Meter-Radien deutliche Erschließungsdefizite aufzeigen. Wir haben eine grobe Analyse mit ca. 600 m messenden Radien durchgeführt.</p>  <p>https://overpass-turbo.eu/s/1py</p> <p>Es wird deutlich, dass gewisse Bereiche, durch die sogar ein Nachtbus fährt, nicht vom Nachtbus erschlossen werden, weil die Busse in diesen Bereichen nicht halten. Hier sollte der Nahverkehrsplan die Defizite benennen und Vorschläge machen, wie diese behoben werden. Beispielsweise sollten Bushaltestellen an der Ecke Eichgärtenallee/Jahnstraße, Eichgärtenallee/Zinzendorfsweg und am Kreisverkehr Colemannstraße/Oberlachweg (Erschließung Admiral Music-Lounge) eingerichtet werden. Dies sollte nicht erst mit dem langfristigen Prüfauftrag Nachtverkehr (Kapitel 8,1, Seite 129) erfolgen.</p>	<p>Der Nachtverkehr ist nicht Teil der inhaltlichen Bearbeitung des Nahverkehrsplans und muss gesondert über eine Nachtverkehrskonzept (siehe 8.1) begutachtet werden.</p> <p>Die Anregungen zur kurzfristigen Einrichtung von Nachtbushaltestellen werden an die Stadtverwaltung und Verkehrsunternehmen mit der Bitte um Prüfung weitergeleitet.</p>
	26.15./27.15.	Erschließungslücken, S. 64	<p>Im Text werden vor allem die Erschließungslücken in den Einfamilienhausgebieten der Stadtteile (im Text mit dem in Gießen nicht üblichen Begriff „Vororte“) genannt. Richtig wird ausgeführt, dass das Fahrgastpotential dort gering ist. Völlig übersehen und</p>	<p>Auch wenn nicht alle Erschließungslücken namentlich genannt wurden, sind sie dennoch in die Linienkonzepktion miteingeflossen. So wird das Studentendorf Grünberger Straße im Linienkonzepktion durch die neue Linie 18 direkt und durch einen Schwenk</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>im Text nicht erwähnt wird, dass das Studierendenwohnheim Grünberger Straße nicht erschlossen ist. Dort leben 426 Studierende, die zu über 90% kein Auto besitzen und auf den ÖPNV angewiesen sind. Das Fahrgastpotential dieses Wohnheims dürfte damit größer sein als das Potential des Stadtteils Rödgen (ca. 1.900 Einwohner). Dies sollte im Text aufgenommen werden und bei der Planung des ÖPNV-Angebots berücksichtigt werden, denn nur weil die Studierenden, die in der Regel nur kurz in der Stadt leben, keine Lobby (z.B. keinen Ortsbeirat) haben, sollten sie nicht wie seit Jahren übersehen werden.</p> <p>Leider wird auch nicht in den Blick genommen, dass auch das geplante, autofreie Studierendenwohnheim „Westside“ in der Bernhardltzel-Straße mit 351 Wohnheimplätzen genau dort gebaut wird, wo die Erschließungswirkung ungenügend bis ausreichend ist.</p> <p>Nicht aufgegriffen wird, dass die Hauptmensa in der OttoBehaghel-Straße 27 eine nur ausreichende Erschließungswirkung hat. Auch dort liegt ein großes Fahrgastpotential, weil dorthin täglich mehrere Tausend Menschen zum Essen gehen.</p> <p>Generell sollten noch einmal ein Abgleich mit Abbildung 4 vorgenommen werden und für die dort identifizierten Ziele geschaut werden, welche Ziele nicht mindestens „gut“ erschlossen werden.</p>	<p>der Linie 17 ergänzend an den ÖPNV angeschlossen.</p> <p>Das Studierendenwohnheim Westside ist durch die Haltestellen Schlangenzahl der Linie 10 und Dialysezentrum der Linie 14 angeschlossen. Beide Endhaltestellen erhalten durch die neuen Bedienungskonzepte einen deutlich besseren Anschluss, vor allem zur Schwachverkehrszeiten.</p> <p>Der Bereich um die Mensa "Otto-Behagel-Straße" ist nicht für die Einrichtung einer Haltestelle geeignet, auch wenn eine solche dort begrüßenswert wäre.</p>
	26.16./27.16.	Analyse der Erschließungsqualität, S. 68	Die Analyse der Erschließungsqualität scheint im Bereich der Bushaltestelle „Lufthansastraße“ (zukünftig „Am Alten Flughafen“) fehlerhaft. Direkt neben der Haltestelle wird die Erschließung als ungenügend ausgewiesen, obwohl die Haltestelle schon seit 2019 existiert.	Die Auswertung der Fahrgastnachfrage erfolgte auf Grundlage des Verkehrsmodells, dass das Büro GGR im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Gießen erstellt und durch die SWG zur Verfügung gestellt wurden. In der verwendeten Datengrundlage war die Haltestelle noch nicht eingerichtet und ist daher nicht korrekt dargestellt.
	26.17./27.17.	Abbildung 18, S. 70	In Abbildung 18 scheint die Auswertung für die Bushaltestelle „Im Nordkreuz“ fehlerhaft. Derzeit fahren von dort 4 Fahrten pro Tag in Richtung Gießener Zentrum. Ebenso scheint die Auswertung für die Bushaltestellen an der Lahnstraße (z.B. Bachweg) fehlerhaft zu sein. Am Bachweg fährt nur stündlich eine Regionale Buslinie. An der Haltestelle Parkhaus Lahnstraße fahren mit den Linien 310 und 379 zwei Linien, die häufig einen annähernden 30-Minuten-Takt ergeben. An der Haltestelle Waldweide halten außer der Buslinie 1 im 15-Minuten-Takt noch die stündlichen Buslinien 310 und 378/379, so dass	Die Auswertung der Fahrgastnachfrage erfolgte auf Grundlage des Verkehrsmodells, dass das Büro GGR im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Gießen erstellt und durch die SWG zur Verfügung gestellt wurden. In der verwendeten Datengrundlage sind bestimmte Haltestellen des Regional- und Lokalbusverkehrs durch fehlende Daten nicht korrekt erfasst, wodurch sich tatsächlich einer verzerrte Darstellung ergibt.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			sich insgesamt 6 Abfahrten ergeben und max. ein 10-Minuten-Intervall anzusetzen ist. Die Haltestellen Siegmund-Heichelheim-Straße und Schlängenzahl werden in derselben Häufigkeit bedient und müssten dieselbe Farbe (hellblau?) tragen.	
	26.18./27.18.	Tabelle 17, S. 71	Die Sortierung in Tabelle 17 sollte so geändert werden, dass entweder nach Anzahl der Fahrgäste absteigend sortiert wird oder nach alphabetisch nach Haltestellenname.	Angepasst
	26.19./27.19.	Reisezeitenverhältnis, S. 74	Zu Abbildung 19 fehlt eine Erläuterung, wie das Reisezeitverhältnis gebildet wurde und ab welchem Verhältnis dieses als gut, günstig, zufriedenstellend und gerade noch akzeptabel angesehen wird. Hier sollte zumindest auf Kapitel 5.4.1 verwiesen werden. Es fehlen auch Aussagen, welche Haltestelle in den Umlandkommunen gewählt wurde. Derzeit ist nicht nachvollziehbar, warum das Reisezeitverhältnis Gießen-Mücke schlechter ist als Gießen-Grünberg, obwohl die Reisen alle über die Vogelsbergbahn stattfinden. Auch ist unklar, warum die Reisezeit Gießen-Reiskirchen so gut sein soll, während Gießen-Buseck so schlecht sein soll, obwohl Buseck wie Reiskirchen über die Vogelsbergbahn erschlossen werden.	Methodik und Quotient-Werte wurden ergänzt. Bei der Analyse wurden zentrale Haltestellen gewählt. Für Mücke wurde der Bahnhof Mücke-Nieder-Ohmen als Referenz gewählt. Durch die Nähe zur A5 ergibt sich hier für den MIV ein besseres Ergebnis als für Grünberg. In Buseck wurde Alten-Buseck gewählt, dass nicht an der Vogelsbergbahn liegt. Da im Fokus des NVP der Stadtbusverkehr liegt, wurde im Rahmen des NVP keine vollumfängliche Analyse der Verbindungen von und in die Region durchgeführt.
	26.20./27.20.	Betriebszeiten an Feiertagen, S. 89	Die Aussage, dass zu Ostern Betriebsruhe sei, sollte dahingehend präzisiert werden, dass sich dies auf die Nachtbuslinien bezieht und nicht auf den gesamten Stadtbusverkehr (wie an Heiligabend nach 17 Uhr).	Die Formulierung bezieht sich hier auf das Nachtangebot.
	26.21./27.21.	Umstiegstellen, S. 96	Neben den genannten Umstiegstellen sollten kurze Umsteigewartezeiten auch an diesen Umstiegstellen angestrebt werden: 1) Uniklinikum/Petruskirche 2) Lutherberg 3) Am Brennofen 4) Lutherberg 5) ggf. Adalbert-Stifter-Straße 6) Naturwissenschaften 7) Pater-Delp-Straße 8) Gewerbepark Ost 9) ggf. Richard-Wagner-Straße Wieso auch an der Haltestelle Waldweide kurze Umsteigezeiten vorliegen sollen, erschließt sich uns nicht. Zumindest in die Linie 1 sollte eine lange Umsteigezeit angestrebt werden, damit diese beiden Linien einen bestmöglichen Takt ergeben. Ggf. ist gemeint, dass die Umsteigezeiten zu Regionalbushaltestellen optimiert werden. Das sollte	Grundsätzlich soll an allen Haltestellen, die von mehreren Linien bedient werden, kurze Umsteigewartezeiten zwischen diesen erreichen. Hier ist zu beachten, dass kurze Umsteigewartezeiten an einer Haltestelle zumeist kurze Umsteigewartezeiten an einer anderen Haltestelle ausschließen. Die Bestimmung der Zeitlagen der Linien ist daher auch in dieser Fragestellung eine wichtige Aufgabe der Detailplanung.

Organisa-tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			dann auch so benannt werden. Die genannte Haltestelle „Schützenstraße“ muss im Text in „Sachsenhäuser Brücke“ umbenannt werden. Die Haltestelle Oswaldsgarten sollte um „inkl. Mühlstraße“ ergänzt werden.	
	26.22./27.22.	Übergangszeiten, S. 96	Es sollten für die jeweiligen Haltestellen Übergangszeiten „[1/3]“ definiert werden, so dass ersichtlich ist, wie viele Minuten Mindestumsteigezeit vorgesehen ist, wenn vom gleichen Bussteig auf den gleichen Bussteig umgestiegen wird und wie viel Zeit erforderlich ist, wenn von einem Bussteig zu einem anderen Bussteig umgestiegen wird. Insbesondere beim Umstieg am Bahnhof bzw. zwischen Parkhaus am Bahnhof und Bahnhof sind diese Zeiten wichtig, um Anschlüsse zu erreichen. Durch transparente Darstellung und Festlegung im Nahverkehrsplan wird somit auch transparent, was Planungsgrundlage für Umstiege ist und wo Umstiege somit nicht erreicht werden bzw. wo Umstiege mit zu langen Wartezeiten vorliegen. Zudem sollte festgelegt werden, wo und wann gesicherte Anschlüsse eingerichtet werden, die üblicherweise abgewartet werden.	Dies ist Aufgabe der Detailplanung. Es wurde der Hinweis ergänzt, dass Umsteigewege einzubeziehen sind.
	26.23/27.23.	Darstellung von Umsteigehaltestellen, S. 96	Teilweise fahren Buslinien über längere Strecken parallel. Dem Fahrgast ist dann unklar, an welcher Haltestelle es genug Zeit zum Umsteigen gibt. Beispielsweise gibt es Fahrgäste, die von den Buslinien 2/8/12 in die Linien 1,16,17 in gleicher Fahrtrichtung umsteigen wollen. Dann haben diese Fahrgäste die Möglichkeit an drei Haltestellen (Am Brennofen, Berliner Platz, Marktplatz) in ein Fahrzeug, welches zur gleichen Zeit in die gleiche Richtung fährt, umzusteigen. Nicht an allen dieser drei Haltestellen ist die Standzeit an der Bushaltestelle so lang, dass man es schafft, vom vorderen Bus in den hinteren Bus oder gar umgekehrt umzusteigen. Hier sollte sowohl im Fahrzeug, als auch in der Fahrplanauskunft sowie im Liniennetzplan dargestellt werden, an welcher der drei Haltestellen man umsteigen soll. Nur so ist sichergestellt, dass nicht nach dem Aussteigen der Bus, in den man umsteigen will, bereits abfährt.	Der Hinweis auf Umsteigemöglichkeiten soll vorrangig durch die akustische Ansage in den Bussen erfolgen. Eine entsprechende Zielsetzung wurden in Kap. 7.1.1 ergänzt.
	26.24./27.24.	Bikesharing, S. 97	Die Aussagen zum Thema Bike-Sharing sind zu defensiv. Es ist natürlich wünschenswert, das Bike-Sharing zusammen mit dem RMV auszubauen. Der Wunsch der Stadt Gießen, das Bike-Sharing zusammen mit den SWG auszubauen (was inhaltlich sinnvoll gewesen wäre), hat aber dazu geführt, dass über viele Jahre der Auftrag der Stadtverordneten, ein Bike-Sharing anzubieten, nicht angegangen wurde. Erst als die Hochschulen ohne die Stadt das Bike-Sharing etabliert hatten und dann die Studierendenschaften das Bike-Sharing weitergeführt haben, ist die Stadt zögerlich eingestiegen. Es ist zu erwarten, dass der RMV	Kenntnisnahme. Der NVP setzt hier eine erste Grundlage, die Themen multimodal zu betrachten.

Organisa-tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			als Partner das Bike-Sharing eher behindert als voranbringt. Eine Integration in Apps ist sicherlich sinnvoll, da die Stadt Gießen laut Koalitionsvertrag aber einführen will, dass die ersten 60 Minuten des Bike-Sharing für alle Bürger kostenlos ist, sollte das Projekt nun zeitnah von der Stadt ohne RMV vorangebracht werden. Der RMV wird sich auf ein erfolgreich laufendes Projekt ohnehin draufsetzen bzw. tut das schon mit seiner App.	
	26.25./27.25.	Radabstellanlagen, S. 97	An Haltestellen im „Außenbereich“ des Stadtgebiets sollten nicht nur überdachte Fahrradbügel aufgestellt werden, sondern gerade an Endhaltestellen des Stadtbusbereichs (z.B. Rechtenbacher Hohl, Waldweide, Petersweiher, Rödgen-Bürgerhaus, WieseckGreizer Straße, Wieseck Burgenring, Wieseck Poart) auch Fahrradboxen angeboten werden, so dass Personen aus dem Umland die Stadtbusse nutzen können.	Die Priorität liegt zunächst bei zentraleren Haltestellen und SPNV-Stationen. Der NVP setzt hier keine Grenzen. Die Thematik ist außerhalb des NVP – in Bezug auf den Aufbau eines Netzes von Mobilstationen – vertieft zu betrachten und zu konzeptionieren.
	26.26./27.26.	Bike&Ride-Ausbau, S. 97	Es sollte ein klarer Zeitplan zum Ausbau des Bike-&-Ride Ausbaus festgelegt werden. Dabei sollten mindestens gewisse Mindestausbauzahlen pro Jahr definiert werden oder gleich ein Konzept mit Nennung der Haltestellen und der Ausbaupriorität und dem gewünschten Ausbaustandard dem Nahverkehrsplan angefügt werden. Andernfalls ist davon auszugehen, dass kaum Maßnahmen umgesetzt werden.	Ein Zeitplan ist aufgrund der fehlenden personellen Ressourcen nicht realistisch abschätzbar. Der Ausbau der Vernetzung soll sukzessive vorangebracht werden.
	26.27. 27.27.	Zuständigkeiten für Haltestellenausstattung, S. 99	Die Bündelung der Zuständigkeiten bei der Haltestellenausstattung sollte nicht nur geprüft werden, sondern innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollte das Thema auch abschließend geklärt werden. Insbesondere ist kritisch zu prüfen, inwiefern der Vertrag mit dem Werbeunternehmen noch marktgerecht ist, welches ohne Einnahmen für die Stadt die City-Light-Plakate an Werbende vermieten darf und dafür als Gegenleistung nur die (seltene) Reinigung der Wartehallenerbringt. Hier sollte geprüft werden, wann der Vertrag gekündigt und wann die Leistung neu ausgeschrieben werden kann, so dass Einkünfte für den ÖPNV generiert werden können. Es ist auch zu klären, ob nicht (wie bei allen neu geschaffenen Haltestellen) gänzlich auf Werbung in den Wartehallen verzichtet werden kann. Dies erhöht insbesondere die Einsehbarkeit der Wartehallen und damit die gefühlte Sicherheit.	Die Thematik wird bereits aktiv von den Akteuren bearbeitet. Das Kapitel wurde gemäß aktuellem Arbeitsstand ergänzt.
	26.28. 27.28.	Ausbaustandard von Haltestellen, S. 99	Nicht alle neuen Haltestellen sollten drei Jahre lang evaluiert werden, bevor sie in hohem Standard ausgebaut werden. Beispielsweise sind die neuen Haltestellen Rechtenbacher Hohl, Colemanstraße, Gefahrenabwehrzentrum, in jedem Fall sinnvoll, auch wenn sie nur schwach angenommen werden. Diese Haltestellen sollten in jedem Fall in hohem Standard ausgebaut werden, so wie das	Der NVP ist ein Rahmenplan und setzt nicht für jede einzelne Haltestelle die Erfordernisse fest. Das Ausmaß des Ausbaubedarfs ist bei der Stadtverwaltung bekannt und wird entsprechend berücksichtigt.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>von der Stadt zum Teil auch schon gehandhabt wird. Es sollte daher hier differenziert werden, welche Haltestellen evaluiert werden sollen (z.B. „Alfred-Bockstraße“, „Am Brennofen, Brumlikweg,...) und welche Haltestellen in jedem Fall in hohem Standard auszubauen sind (z.B. Colemanstraße, Rechtenbacher Hohl, Wettenbergring,...). Dies gilt besonders für Haltestellen, wo es derzeit noch nicht einmal einen Bürgersteig gibt (Adalbert-Stifter-Straße (Richtung Studentendorf), Wettenbergring (beide Richtungen)) oder wo der Gehweg zu schmal ist (Alfred-Bock-Straße in Richtung Studentendorf) und wo daher auf jeden Fall erst ein Ausbau stattfinden muss, bevor ein Bus halten kann.</p>	
	26.29. 27.29.	Differenzierung von Ein- und Aussteigerzahlen, S. 100	<p>In Tabelle 20 wird nicht nach der Zahl der Ein- und Aussteiger unterschieden. Es gibt Richtungshaltestellen ohne Einsteiger, aber mit nennenswerten Aussteigern, wie z.B. an diesen Richtungshaltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Albert-Schweitzer-Schule • Allendorf Triebstraße • Lützellinden Bitzenstraße • Robert-Bosch-Straße • Tulpenweg • Lützellinden Lindenstraße • Wieseck Turnstraße • Wieseck Weimarer Straße <p>Ebenso gibt es Richtungshaltestellen ohne Aussteiger, aber mit nennenswerten Einsteigern, wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sandfeld • Siegmund-Heichelheim-Straße • Karl-Benz-Straße • Wieseck Wellersburg • Lützellinden Kirche • Wieseck Am Eichelbaum • Wieseck Weidigstraße <p>Auch wenn im Text vor der Tabelle ausgeführt wird, dass bei Ausstiegshaltestellen von den Mindestvorgaben abgewichen werden kann, sollte bei bestimmten Merkmalen die Ausstattung gleich von der Anzahl der Einsteiger abhängig gemacht werden und nicht von der Summe der Ein- und Aussteiger. Konkret regen wir folgende Änderungen an:</p> <p>1) Witterungsschutz ist bei allen Haltestellen mit mehr als 25 Einsteigern pro Tag als Mindestausstattung vorzusehen. Sofern nur ausgestiegen wird, ist kein Witterungsschutz vorzusehen, auch wenn sehr viele Personen aussteigen.</p>	<p>Der NVP ist ein Rahmenplan. Die genaue Priorisierung und Umsetzung ist Teil der Detailplanung. Hier wird dann auch konkret zwischen Ein- und Aussteigenden unterschieden. Die Anforderungen für Liniennetz- und Umgebungspläne wurden geschärft.</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>2) Sitzgelegenheiten sind bei allen Haltestellen mit mehr als 25 Einsteigern pro Tag als Mindestausstattung vorzusehen.</p> <p>3) An Haltestellen in Wald und Flur (z.B. Im Nordkreuz, Forstgarten, ggf. Stadtgärtnerei) kann auf Beleuchtung verzichtet werden.</p> <p>4) Ein Liniennetzplan sollte an allen Haltestellen mit mehr als 25 Einsteigern vorgesehen werden – gerade wenn sich in den nächsten Jahren das Liniennetz jährlich erweitert und ändert. An reinen Ausstiegshaltestellen (also ohne Umstiegsmöglichkeiten) ist ein Liniennetzplan hingegen nicht am Ausstieg erforderlich.</p> <p>5) Ein Umgebungsplan sollte an allen Haltestellen mit mehr als 50 Aussteigern angeboten werden.</p> <p>6) Bike-&-Ride-Anlagen sollten an allen Haltestellen mit mindestens 50 Ein- und Aussteigern Mindestausstattung sein.</p>	
	26.30. 27.30.	Tabellendarstellung, S. 100	In der Tabelle können wir keine Unterschiede in der letzten und vorletzten Spalte erkennen. Daher sollten die beiden Spalten zu einer Spalte zusammengefasst werden, so dass die Tabelle übersichtlicher ist.	Der Anregung wird grundsätzlich zugestimmt. Durch die nachträgliche Aufnahme des Ausstattungsmerkmal Toilette ist jedoch ein Unterschied hinzugekommen.
	26.31. 27.31.	Fahrgastzählsysteme, S. 101	Fahrgastzählsysteme sind nicht in 50% der Fahrzeuge nötig. Wenn nur zu statistischen Zwecken gezählt wird, reicht es aus, dass 10% der Fahrzeuge so ausgestattet sind und die Fahrzeuge dann auf unterschiedlichen Linien eingesetzt und die Zahlen hochgerechnet werden. Selbst für eine Echtzeitauskunft reicht es, aus den Zählraten von wenigen Fahrzeugen hochzurechnen.	Eine hohe Ausstattung der Fahrzeuge gewährleistet einen betrieblich freizügigeren Einsatz. Zudem soll die hohe Anzahl an Fahrgastzählgeräten dazu dienen, den Fahrgästen auf Basis von Echtzeitdaten Informationen über die Belegung der Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Die SWG haben hierzu am Forschungsvorhaben „Prognose und Visualisierung von Belegungsdaten auf Basis KI-gestützter Analyse und Echtzeitdaten im ÖPNV – NV-ProVi des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr teilgenommen. Die gewonnenen Daten dienen dabei der verbundweiten Information im RMV.
	26.32. 27.32.	Fahrzeugkapazitäten, S. 101	Die Vorgabe, dass jeder Bus mindestens 25 Sitzplätze haben soll, erscheint nicht sinnvoll. Beispielsweise sind auch kleinere Busse denkbar, wenn die Nachfrage auf bestimmten Linien zu bestimmten Zeiten oder auch ganztags sehr gering ist. Dies könnte z.B. für die zukünftige Linie 6 gelten. Auf den bestehenden Linien 6 und 7 (am Sonntag-Morgen) werden schon heute Fahrzeuge mit weniger Sitzplätzen eingesetzt. Zumindest sollte klar gestellt werden, dass sich die Vorgaben auf Standardlinien- und Gelenkbusse beziehen.	Angepasst

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	26.33. 27.33.	Anzeigen zur Fahrgastinformation, S. 101	Zur visuellen Fahrgastinformation sollte die notwendige Anzahl der Anzeigen unter Berücksichtigung der einschlägigen Normen für die Lesbarkeit definiert werden. Hierbei ist auch die Sichtbarkeit entgegen der Fahrtrichtung, z. B. vom Rollstuhlfahrer:innen-Platz zu berücksichtigen.	Die Anforderung, dass die Anzeigen auch gegen die Fahrtrichtung von den Multifunktionsflächen lesbar sein müssen, wurde ergänzt.
	26.34. 27.34.	Anzeige von Anschlüssen, S. 102	Die Anschlüsse an der nächsten Haltestelle (in Echtzeit) sollten (mindestens bei Neufahrzeugen, am besten aber auch im Bestand) nicht nur optional, sondern stets angezeigt werden. Alle Stadtbusse verfügen in wenigen Monaten über W-LAN, so dass diese Information leicht einspielbar sein sollte.	Die Anzeige der Anschlüsse ist konkretes Ziel, aber abhängig von den aktuellen Planungen und daher noch als optional gekennzeichnet.
	26.35. 27.35.	Einheitliches Fahrzeugdesign, S. 102	Das äußere Erscheinungsbild der Fahrzeuge sollte wie bei VGO/ZOV nicht in das Belieben des Verkehrsunternehmens fallen, sondern einheitlich durch die LNO (Stadt Gießen) vorgegeben werden. Dies gilt insbesondere, falls der Fall eintreten sollte, dass mehrere Verkehrsunternehmen in Gießen Stadtbusse betreiben.	Die LNO hat durch die Anforderung Einflussmöglichkeiten auf das Design. Daher wird die Vorgabe als ausreichend angesehen.
	26.36. 27.36.	Werbung auf Windschildern, S. 102	Die Vorgabe, dass auf bis zu einem Drittel Werbung von außen auf Scheiben geklebt werden darf, ist für Fahrgäste eine nicht akzeptable Zumutung. Dies widerspricht auch der Vorgabe, dass ein Corporate Design der Busse angestrebt wird, was bedeutet, dass alle Busse selbst im lackierten Bereich ohne Scheiben gleich aussehen müssten und dass demnach keine Busse mit unterschiedlicher Werbung fahren dürfen. Aus unserer Sicht mag akzeptabel sein, dass Werbung außerhalb der Scheiben angebracht wird, insbesondere auf der Rückseite der Busse. Die Scheiben selbst sollten werbefrei bleiben. Bestenfalls kann ca. 5% jeder einzelnen Scheibe mit Werbung versehen werden. Die bisher praktizierte Plakatwerbung, die gesamte Scheiben flächig mit Werbung versieht, darf nicht mehr möglich sein. In jedem Fall ist zu präzisieren, worauf sich der Wert „z.B. 1/3“ bezieht. Soll dies bedeuten, dass jede dritte Scheibe flächig mit Werbung versehen werden darf? Soll dies bedeuten, dass jede einzelne Scheibe bis zu einem Drittel der Fläche mit Werbung versehen sein darf? Erhöht sich dieser Wert noch wenn Lochfolie verwendet wird? Hier ist eine Präzision erforderlich. Aus unserer Sicht ist es außerdem sinnvoll, dass die Busse Werbung für den ÖPNV machen, dass also auf Eigenwerbung gesetzt wird. Dabei sollte weniger für die Stadtwerke (Schwimmbäder, Energie,...) geworben werden, sondern in erster Linie für die Nutzung der Stadtbusse.	Es wurde präzisiert, dass sich die 1/3 auf ALLE Scheiben beziehen. Dieser Wert erhöht sich nicht durch den Einsatz von Lochfolie. Der ÖPNV ist ein Zuschussgeschäft. Durch die sich abzeichnende (positive) Entwicklung der Tariflandschaft werden voraussichtlich weitere Finanzierungslücken entstehen. Durch die Möglichkeit an Bussen zu werben, besteht eine der wenigen Möglichkeiten zusätzliche Einnahmen zu erzielen. Hier ist daher ein sorgfältiger Kompromiss zu finden. Durch die aktuelle Anforderung wird dieser erzielt. Eine Vollverklebung (auch durch Lochfolie) wird ausgeschlossen.
	26.37. 27.37.	Besetzung der Leitstelle, S. 102	Die Leitstelle sollte auch sonntags sowie täglich ab Betriebsbeginn und nicht erst um 6.30 Uhr besetzt sein. Gerade zu Betriebsbeginn ist zu gewährleisten, dass Probleme (z.B. winterbedingte	Wenn die Leitstelle besetzt ist, übernimmt diese die Aufgaben der Anschlusssicherung. Zu anderen Zeiten kommuniziert das Fahrpersonal per Funk. Die

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			Einschränkungen, Ausfälle aufgrund kurzfristigen Ausfalls des Fahrpersonals) behoben und vor allem auch kommuniziert werden können. Es sollte noch einmal geprüft werden, ob es nicht sinnvoll ist, dass die Leitstelle an Samstagen und Sonntagen sowie an Feiertagen auch nach 0:30 Uhr arbeitet, da es besonders im Nachtbusverkehr wichtig ist, dass Anschlüsse am Bahnhof und Berliner Platz erreicht werden und die Koordination mit den Taxis nach Rödgen, Allendorf und Lützellinden stets reibungslos funktioniert.	Aufgaben der Leitstellen wurden geschärft und ein Prüfauftrag formuliert.
	26.38. 27.38.	Weiterleitung von Störungsmeldungen, S. 102	Die Leitstelle sollte Informationen im Störfall nicht nur über die dynamische Fahrgastinformation geben, sondern auch an die verfügbaren Kanäle des RMV (App, Internetseite, Servicetelefon, Socialmedia) weiterleiten.	Die Aufgaben der Leitstellen wurden geschärft und ein Prüfauftrag formuliert. Zudem wurde die Weiterleitung auf die RMV-Servicehotline, wenn die entsprechenden Stellen in Gießen nicht besetzt sind, zur Sicherstellung einer 24/7-Erreichbarkeit aufgenommen.
	26.39. 27.39.	Videoüberwachung, S. 103	Die Aussage, dass die Einführung von Videoüberwachung eine Maßnahme sei, wenn die Sicherheit nicht in ausreichender Weise gewährleistet ist, steht im Widerspruch zur Vorgabe in Kapitel 5.5.3, dass alle Busse eine Videoüberwachung haben müssen.	Der Widerspruch wird nicht gesehen. Der Text bezieht sich auf die Videoaufzeichnung, also die Sicherung des Materials, nicht das generelle Vorhandensein einer Videoüberwachung.
	26.40. 27.40.	Reinigung der Fahrzeuge, S. 104	Eine tägliche Reinigung ist sinnvoll. Es bedarf aber der Entfernung von Müll aus dem Fahrgastraum nach jedem Fahrtende an der Endhaltestelle, um eine ausreichende Sauberkeit zu erreichen. Bei feuchtem Wetter sollten auch die Drückknöpfe außen am Fahrzeug regelmäßig gereinigt werden	Dies liegt in der bedarfs- und fahrgastorientierten Planung und Umsetzung der Verkehrsunternehmen.
	26.41. 27.41.	Schulungen des Fahrpersonals, S. 104	Das Fahrpersonal sollte zusätzlich auch regelmäßig zu Fragen der Verhinderung von Verkehrsunfällen sowie Neuerungen der StVO geschult werden. Dies findet nach unserem Wissen bereits heute regelmäßig statt, was dazu führt, dass die Fahrer*innender Stadtbusse z.B. deutlich öfter die vorgeschriebenen Überholabstände gegenüber Radfahrenden einhalten als die Fahrer*innen der übrigen Buslinien	Eine entsprechende Ergänzung wurde aufgenommen.
	26.42. 27.42.	Information über barrierefreie Haltestellen, S. 105	In der Aufzählung fehlen Informationen zur Barrierefreiheit und Ausstattung der Haltestellen. Eine entsprechende Datenbank betreibt der RMV und Fahrgäste können in der barrierefreien Auskunft auch darauf zugreifen. Leider pflegen die LNO im Kreis Gießen diese Daten aber nicht in ausreichendem Maße. Wenn Haltestellen barrierefrei ausgebaut wurden, wird dies oftmals noch immer nicht eingestellt. Das Problem zeigt sich auch in Abbildung 26, wo für bis zu 15,3 Prozent der Haltestellen keine Daten vorliegen.	Eine entsprechende Ergänzung wurde aufgenommen.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	26.43. 27.43.	Erreichbarkeitszeiten der Servicenummer, S. 105	Für die Servicenummer sollten Erreichbarkeitszeiten festgelegt werden, am besten 24/7, ggf. durch (teilweise) Weiterleitung an das RMV-Servicetelefon.	Die Anregung wird aufgegriffen – einerseits als Prüfauftrag das bisherige Verfahren bedarfsorientiert zu evaluieren, andererseits die Weiterleitung an die RMV-Hotline in Zeiten zu sichern, in denen die Gießener Service-Nummer nicht besetzt ist.
	26.44. 27.44.	Zukünftige Qualitätserhebung, S. 106	Es ist unklar, ob in Kapitel 5.7 das bisherige Verfahren beschrieben wird oder ob ein Standard für die zukünftige Qualitätserhebung beschrieben wird. Dies sollte deutlicher formuliert werden. Außerdem sollte sichergestellt werden, dass das Qualitätsmanagement nicht vom Verkehrsunternehmen durchgeführt wird, sondern von der LNO bei der Stadt Gießen. Es sollte auch festgelegt werden wie oft welches Verfahren durchgeführt wird und dass die Ergebnisse und Schlussfolgerungen aus dem Qualitätsmanagement veröffentlicht werden (z.B. öffentlicher Bericht an die Stadtverordnetenversammlung), damit die politisch Verantwortlichen daraus Rückschlüsse, insbesondere bei der Finanzierung des ÖPNVs ziehen können.	Es wird allgemein beschrieben, mit welchen Verfahren ein QM durchgeführt werden kann. Das Kapitel wurde weiter geschärft und ein konkreter Umsetzungsauftrag formuliert.
	26.45. 27.45.	Benennung Tabelle, S. 106	Tippfehler „Tabelle 1“ über der Tabelle 23.	Angepasst
	26.46. 27.46.	Stärken-Schwächen-Analyse, S. 107	Die Stärken- und Schwächenanalyse ist deutlich zu knapp verfasst. Zentrale Schwächen, die zuvor bekannt wurden, werden nicht erneut aufgeführt. 1) Die zentralste Schwäche des ÖPNV in Gießen ist, dass er auf Distanzen von 5 bis 10 Kilometern kaum attraktiv ist und auch seine Potentiale über 10 Kilometern noch nicht voll nutzt. Dies zeigen die SRV-Daten deutlich und auch Auswertungen der JLU zur Mobilität zeigen dies immer wieder. Dies kann nur geändert werden, wenn zum einen die Stadtbusse auch über die Stadtgrenze hinweg geführt werden oder alternativ die Busse von ZOV/VGO und RMV ein häufigeres Angebot bieten würden. Der Nahverkehrsplan sieht hierfür leider bisher keine Maßnahmen vor. 2) Eine weitere Schwäche des ÖPNV in Gießen ist, dass die Fahrzeiten zu zentralen, nachfragestarken Orten bisher nicht immer attraktiv sind oder die Umsteigezeiten von dem SPNV in die Busse zu den zentralen Nachfrageorten zu lang sind, so dass die Gesamtreisezeit des ÖPNVs unattraktiv ist. Eine Lösung des Problems könnte in besserer Abstimmung der Busabfahrtszeiten auf die Züge sein. Hier sieht der Nahverkehrsplan bereits Verbesserungen vor, da deutlich mehr Direktfahrten zum Bahnhof vorgesehen sind. Für den Campus Naturwis-	Die Stärken- und Schwächen-Analyse sollte wesentliche Aspekte zusammenfassen und nicht alle Inhalte der vorangegangenen Kapitel nochmals vortragen. Die Bedeutung der Stadt-Umland-Verkehre werden an vielen Stellen aufgegriffen. Dieser NVP hat zum Inhalt allerdings den Stadtbusverkehr und damit nur begrenzt Einflussmöglichkeiten auf die Regional- und Lokalverkehre. Das Anforderungsprofil enthält Ziele für die angestrebten Angebote, sowohl in Bezug auf Zeiten, als auch Bedienungshäufigkeiten. Die genauen Anschlüsse an den SPNV sind Aufgabe der Detailplanung – die Anforderungen und Ziele an attraktive Umsteigeverbindungen sind enthalten. Vom Campus Seltersberg ist mit einem Fußweg die Haltestelle Paul-Meimberg-Str. der Linie 10 zum Bahnhof zu erreichen. Von der Haltestelle Naturwissenschaften kann die Linie 13 genutzt und an

Organisa- tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>senschaften fallen aber hingegen sogar nach dem Zielkonzept Busfahrten weg, so dass dieses Defizit in der Campuserschließung benannt und behoben werden muss. Eine weitere Lösung des Problems wäre, dass die Buslinien besser auf die Zugabfahrtszeiten insbesondere an den Bahnhöfen Erdkauter Weg, Licher Straße und Watzenborn-Steinberg abgestimmt werden. Dies kann theoretisch auch bei dem oft nur halbstündigen Stadtbusverkehr an den Haltestellen Erdkauter Weg und Watzenborn-Steinberg gelingen. Eine Analyse, wie dies genau gelingt, fehlt, obwohl sowohl die Linie 6, als auch die Linie 8 sehr davon profitieren, wenn Bahn-Umsteiger die Linie nutzen. Es ist zu erwarten, dass die Linienäste nahe der beiden Bahnhöfe ohne gute Umsteigezeiten zur Bahn kaum ausgelastet sein werden, weil z.B. in Petersweiher wenig Personen wohnen. Wir bitten auch darauf einzugehen, warum auf bestimmten Relationen die Leihräder von Nextbike so stark genutzt werden. Auf Seite 52 des Entwurfs wurde ausgeführt, dass auf folgenden Relationen die Leihräder stark genutzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • JLU Seltersberg – Bahnhof • JLU Philosophikum - JLU Hauptgebäude und • JLU Hauptgebäude - Bahnhof. <p>Es fällt auf, dass auf all diesen Relationen das ÖPNV-Angebot relativ schlecht ist. Während im Zielkonzept 2023+ zumindest die Verbindung JLU-Philosophikum – JLU-Hauptgebäude gleich bleibt, verschlechtert sich sogar noch die Verbindung JLU Seltersberg – Bahnhof nach dem Zielkonzept, indem die derzeitige, umwegige, aber zumindest existierende Direktverbindung wegfällt. Die neue Linie 8 ist keine brauchbare Verbindung zwischen Bahnhof und JLU-Seltersberg, weil sie einmal quer durch die Stadt führt. Auch auf der Relation JLU Hauptgebäude – Bahnhof ergeben sich keine Verbesserungen im Zielkonzept. Dies ist mindestens als Defizit aufzuführen, auch wenn dafür vorerst keine Lösung gefunden wird.</p>	<p>der Petruskirche oder am Riegelpfad in eine der Linien zum Bahnhof umgestiegen werden. Grundsätzlich wird in Gießen ein Umstieg als zumutbar erachtet.</p> <p>Die Verbindung JLU Hauptgebäude – Bahnhof wird zukünftig durch die Linie 18 mit der 5 min. vom Hauptgebäude entfernt liegenden Haltestelle Riegelpfad angeboten. Ein Defizit wird hier nicht gesehen.</p> <p>Leider ist es nicht möglich, alle Linienäste zum Bahnhof und in die Innenstadt zu führen.</p>
	26.47. 27.47.	Liniennetzplan, S. 108	<p>Liniennetzplan Zielkonzept 2023+:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Es sollten im Liniennetzplan klarer die Umsteigemöglichkeiten kenntlich gemacht werden (z.B. Ulner Dreieck/Sternmark; Petersweiher/Bahnhalt Watzenborn-Steinberg; FriedrichstraßeBahnhof/Bahnhof; Pistorstraße/Sandkauter Weg) 2) Die Bushaltestelle „Bahnhofstraße“ sollte in der Plandarstellung dichter an die Haltestelle „Selterstor“ verlegt werden. Ggf. sollten beide Haltestellen den gleichen 	<p>Die Anregungen wurden geprüft und zum Teil umgesetzt. Es wird darauf verwiesen, dass es sich nicht um einen offiziellen Liniennetzplan handelt, sondern lediglich um eine Plandarstellung im NVP.</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>Haltestellennamen z.B. „Reichensand“ erhalten, auch wenn sie leicht versetzt zueinander liegen. In jedem Fall liegt die Haltestelle „Bahnhofstraße“ östlich des Linienbündels der Bahnhofstraße und sollte im Liniennetzplan nicht westlich dargestellt werden, auch wenn es nur eine schematische Darstellung ist.</p> <p>3) Die Farben der Linien 6 und 3 sind sehr ähnlich. Es ist schwer, den Linienverlauf im Bereich Berliner Platz zu verfolgen. Ggf. gibt es besser unterscheidbare Farbtöne. Denkbar wäre sonst auch, dass die Linien 6 und 13 ihre Farbtöne tauschen, da die Linien 3 und 13 fast identischen Fahrtverlauf haben.</p> <p>4) Im Liniennetzplan ist die Bushaltestelle Bernhardstraße nördlich der Main-Weser-Bahn dargestellt. Sie liegt aber südlich der Main-Weser-Bahn. Dies sollte korrigiert werden, auch wenn der Plan nur eine schematische Darstellung ist.</p> <p>5) Im Liniennetzplan ist der Bahnhof Oswaldsgarten südlich der Rodheimer Straße dargestellt, obwohl er nördlich liegt. Das mag ggf. sinnvoll sein, damit erkannt wird, dass von der Haltestelle Mühlstraße und nicht von der Haltestelle Sachsenhäuser Brücke zum Oswaldsgarten umgestiegen wird. Zu überlegen wäre aber, ob das nicht in anderer Weise deutlich gemacht werden könnte. Platz geschaffen werden im Liniennetzplan könnte z.B. dadurch, dass die Linien zwischen Marktplatz und Sachsenhäuser Brücke waagrecht verlaufen und nicht schräg. Ggf. gibt es auch andere Möglichkeiten, z.B. dass die Haltestellen zeichnerisch zusammengefasst werden.</p> <p>6) Die Linie 10 hält laut Liniennetzplan an der Liebigstraße. Dort ist aber real kein Halt möglich, wenn nicht neue Bussteige in der Liebigstraße angelegt werden.</p>	
	26.48. 27.48.	Kapazität der Haltestelle Bahnhof, S. 108	<p>Es sollte detailliert geprüft werden, ob am Bahnhof ausreichend Platz ist, damit dort die Linien(gruppen)</p> <p>a) [5,15,20] (Abfahrt alle 7,5 Minuten)</p> <p>b) [16,17] (Abfahrt alle 15 Minuten)</p> <p>c) [2] (Abfahrt alle 15 Minuten)</p> <p>d) [8] (Abfahrt alle 30 Minuten)</p> <p>e) [18] (Abfahrt alle 30 Minuten) und</p> <p>f) [19,29] (Abfahrt alle 30 Minuten)</p> <p>g) [10 nach ev. Krankenhaus] (Abfahrt alle 30 Minuten)</p> <p>h) [10 nach Schlängenzahl] (Abfahrt alle 30 Minuten)</p>	<p>Prüfung ist erfolgt.</p> <p>In der Stellungnahme wird von unzutreffenden Voraussetzungen ausgegangen: Der Gießener Bahnhof bündelt 5 Schienenstrecken mit 6 verschiedenen Richtungen. Es existiert kein halbstündiger Taktknoten zwischen allen Verbindungen. Es ist (damit) auch keine Standzeit von 12 Minuten für jede Linie vorgesehen. Wegen der dichten Takte im Stadtbusverkehr sind auch keine gebündelten Abfahrten und Ankünfte gewünscht bzw. vorgesehen. Auf Seite 117 im Entwurf des NVP ist bereits beschrieben, dass der Bussteig 6 für die Nutzung</p>

Organisa- tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>abfahren können. Da die Linien a) bis f) dort ihre Endhaltestelle haben, müssen sie Standzeiten haben, damit sie nicht die Verspätung in die nächste Fahrt übertragen.</p> <p>Wenn alle Linienbündel mit 30-Minuten-Takt auf den halbstündigen Taktknoten optimiert werden, so dass sie kurz vor den Zügen ankommen und kurz nach den Zügen abfahren, dann würde dies bedeuten, dass die oben aufgezählten Linien(gruppen) d, e und f zur Knotenzeit am Bahnhof für mindestens 12 Minuten stehen. Zu dieser Zeit fahren dann aber auch zwangsläufig Busse der Linienbündel a), b) und c) ein. Wie mit der Linie 10 verfahren wird, ist uns unklar. Nimmt man an, dass die Linien [2] und [16,17] sich ca. alle 7,5 Minuten ergänzen und diese Linien nur 7 Minuten stehen, so ergeben sich 5 Haltepositionen (zuzüglich Linie 10). Derzeit stehen dort aber am Bussteig 1 nur vier Haltepositionen zur Verfügung. Es müsste auch der Bussteig 6 mit genutzt werden oder die Linien [19/20] müssten Bussteige der Regionalbuslinien mitnutzen, die aber wohl zu bestimmten Zeiten auch alle belegt sind. Linien des 30-Minuten-Taktes zu Zeiten an- und abfahren zu lassen, wenn keine Züge erreicht werden, ist hingegen nicht sinnvoll. Dann ist es besser, diese Linien zu einer anderen Endhaltestelle fahren zu lassen.</p> <p>Wir bitten, in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob nicht eine oder einzelne Linien die Westseite des Bahnhofs (Parkhaus Lahnstraße) auch vor Eröffnung der Unterführung anfahren können. Die Westseite ist barrierefrei erreichbar, die Fußwege sind zwar länger als zum Vorplatz, aber durchaus akzeptabel. Die Linienführung über die Lahnstraße umgeht ggf. den Bahnübergang Frankfurter Straße und kann hier auch Fahrtzeitvorteile bewirken.</p>	<p>durch die Linien 19 und 29 freigegeben werden muss. Die Nutzung der Westseite des Bahnhofs bietet ohne Zugang zur Gleisunterführung wenig Vorteile für die Kunden.</p> <p>Betrieblich fehlt ohne Busbahnhof auf dieser Seite die Wendemöglichkeit für die Fahrzeuge.</p>
	26.49. 27.49.	Benennung von Haltestellen, S. 109	<p>Wir begrüßen, dass eine Reihe von Bushaltestellen umbenannt werden sollen. Insbesondere die Vereinheitlichung der Benennung an den Bahnhöfen ist sinnvoll. Folgende Benennungen sehen wir jedoch kritisch:</p> <p>1) Dass die Haltestelle „Friedhof (Wieseck)“ umbenannt wird, begrüßen wir. Der Name „Poart“ ist aber nicht geläufig. Er findet sich in keinem Stadtplan. Der Gedenkstein an der „Poart“ trägt die Überschrift „Wiesecker Pforte“. Ortsunkundige werden die Haltestelle schwer verorten können. Es sollte daher der Name „Steinerne Brücke“ oder „Rabenauer Straße“ verwendet werden, ggf. auch Badener Hohl.</p> <p>2) Die Haltestelle Lufthansastraße sollte nicht in „Am alten Flughafen“ umbenannt werden, da das ganze ehemalige US-Depot als „Am alten</p>	<p>Bei den Haltestellen handelt es sich zunächst um Arbeitstitel. Die Anregung werden an die Stadtverwaltung weitergeleitet.</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>Flughafen“ benannt wurde und auch der VGP-Park den Namen „Am Alten Flughafen“ trägt (https://www.vgpparks.eu/de/properties/germany/vgppark-giessen-am-alten-flughafen/), die Bushaltestelle Colemanstraße aber den VGP-Park erschließt. Die Straße „Am alten Flughafen“ ist auch von der Bushaltestelle weiter entfernt als die Lufthansastraße.</p> <p>3) Der Name „Sport- und Kulturhalle“ für die Mehrzweckhalle Allendorf ist ungeeignet, weil es viele Sporthallen in Gießen gibt und die Menge der Kulturveranstaltungen in der Halle überschaubar sind. Daher sollte die Haltestelle „Im Kleefeld“ oder „In der Lache“ heißen.</p> <p>4) Die Haltestelle „Studentendorf“ sollte anders benannt werden, weil es mehrere Studentendörfer in Gießen gibt: Es gibt diese am Eichendorffring, an der Grünberger Straße und am Unterhof. So kann es zu Verwechslungen kommen. Abgesehen davon nennt das Studentenerk Gießen das Studentendorf nicht mehr Studentendorf, sondern „Studentenwohnheim“.</p> <p>5) Die Haltestelle Nahrungsberg sollte ihren Namen behalten, da es mehrere alte Friedhöfe in Gießen gibt und nicht alle Ortsunkundigen wissen, dass dort der einzige Friedhof ist, der „Alter Friedhof“ heißt.</p> <p>6) Die Haltestelle Freibad sollte anders benannt werden, weil es in Gießen drei Freibäder gibt (Ringallee, Kleinlinden und Lützellinden) (siehe auch Problembeschreibung in Kapitel 4.4.3 auf Seite 82 sowie die Benennungsgrundsätze in Kapitel 5.5.1 auf Seite 99).</p> <p>Es sollte geprüft werden, ob auch die Haltestelle Kantstraße in Humboldtstraße umbenannt werden kann, da die Humboldtstraße näher an der Haltestelle ist als die Kantstraße und die Kantstraße nur 4 Häuser hat, die Humboldtstraße hingegen aber 14 Reihenhäuser. Ebenso sollte geprüft werden, ob die Haltestelle City-Center umbenannt wird (z.B. in Reichensand oder Schanzenstraße), da das Gebäude City-Center auf keinem Stadtplan verzeichnet ist.</p>	
	26.50. 27.50.	Tabelle 25, S. 110	In der Tabelle 25 fehlt die Verlegung der Bushaltestellen Pistorstraße aus der Pistorstraße in die Fernierstraße sowie die Verlegung der Bushaltestelle „Am Eichelbaum“.	Angepasst
	26.51. 27.51.	Gewerbe- und Wohngebiet Brauereigelände Wieseck, S. 110	Bei der Entwicklung des Gewerbe- und Wohngebietes Brauereigelände Wieseck sollte ggf. auch die Linie 20 in dieses Gebiet geführt werden, wenn dort in hoher Dichte Arbeitsplätze (Bürostadt) und rund 200 Wohnungen entstehen. Ein Takt von 60/30/60 erscheint für diese hohe Siedlungsdichte deutlich zu gering, zumal das Gebiet am Stadtrand liegt und Wege in die Stadt per Fahrrad aufgrund der langen Strecke eher unattraktiv sind.	Die Anregung wird grundsätzlich begrüßt. Das Fahrzeitprofil der Linie 20 ist für eine Verlängerung nicht ausreichend bemessen. Alternativ steht für das Brauereigelände auch die Haltestelle Wellersburg zur Verfügung, ggf. muss mit dem benachbarten Aufgabenträger über eine neue Haltestelle

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
				der Linie 371 auf der Marburger Straße, nördlich der Haltestelle Wellersburg nachgedacht werden
	26.52. 27.52.	Sortierung Tabelle 25, S. 112	Die neue Bushaltestelle Krummstück ist in Tabelle 25 falsch alphabetisch einsortiert.	Angepasst
	26.53. 27.53.	Linien 1, 4, 16 und 17, S. 114	<p>A) Die Linien 1 und 4 sind mit den Linien 19, 20 und 29 nicht mit einem Umstieg verknüpft. Durch einen anderen Verlauf der Linie 4 ließe sich das ggf. verbessern (siehe Punkt D).</p> <p>B) Da die Linie 4 ab Berliner Platz nur noch einen kurzen Linienverlauf hat und daher eine hohe Reisegeschwindigkeit nicht so wichtig ist, sollte geprüft werden, ob die Linie die verschiedenen Campusteile der THM kleinteiliger erschließen könnte. Zusätzlich zum Halt Bäder/THM sollten Haltestellen an der Ringallee in Höhe Wiesenstraße (Gebäude A10) und an der Ostanlage in Höhe Wiesenstraße (Gebäude A20) geprüft werden. Diese Haltestellen führen zwar zu längeren Reisezeiten. Da die Linie aber ohnehin kurz vor/nach ihrer Endhaltestelle ist und ca. die Hälfte der Fahrgäste diese neuen Haltestellen nutzen würde, haben die Haltestellen aus unserer Sicht deutlich mehr Vor- als Nachteile. Dies gilt besonders, weil die Linie 4 in diesem Abschnitt voraussichtlich nur wenig ausgelastet ist und so gezielt THM Studierende in die Linie 4 und aus den Linien 5 und 15 gelockt werden. Kurze Wege zum Hörsaal sind besonders für das weniger fahrradaffine Klientel der THM-Studierenden wichtig, damit diese den ÖPNV und nicht das Auto nutzen.</p> <p>C) Ebenso sollte geprüft werden, ob die Linie 4 nicht auch an der Haltestelle „Am Brennofen“ halten kann, so dass dort in die Linien in Richtung stadtauswärts (Licher Straße/Rödgener Straße) umgestiegen werden kann. Das Problem der Linie 7 (dass stadtauswärts die Linksabbiegespur nicht erreicht werden kann, wenn am Fahrband gehalten wurde) liegt bei Linie 4 nicht vor, da die Linie 4 dort nur stadteinwärts fährt.</p> <p>D) Ggf. wäre es auch sinnvoll, die Linie 4 mit einer der Linien 5, 15 und 20 zu verknüpfen und nach Wieseck zu führen oder sie über den Marktplatz zu führen.</p>	<p>Die neue Linie 4 ist im Abschnitt zwischen Behördenzentrum - Bäder/THM - Berliner Platz als Ringlinie aufgebaut. An der Haltestelle Bäder/THM sind Standzeiten vorgesehen.</p> <p>Eine zusätzliche Haltestelle am Gebäude A10 würde dazu führen, dass die Linie für Kunden in jeweils eine Richtung unattraktiv wird, da an einer Haltestelle eine Standzeit vorgesehen werden muss.</p> <p>Beispiel A: Standzeit wird an Bäder/THM vorgesehen. Studierende mit Fahrtziel Haltestelle Gebäude A10 müssen Standzeit an Bäder/THM abwarten.</p> <p>Beispiel B: Standzeit wird an Haltestelle Gebäude A10 vorgesehen. Badegäste ab Bäder/THM müssen Standzeit an Haltestelle Gebäude A10 abwarten.</p> <p>Eine Haltestelle im Bereich Gebäude A20 wäre wünschenswert, aber an attraktiver Stelle aus Sicherheitsgründen kaum umsetzbar, da ansonsten der Verkehr an der Kreuzung Platz der Deutschen Einheit aufgestaut werden würden.</p> <p>Weiter in Richtung Gutfleischstraße ist dann bereits die Haltestelle Landgericht gelegen.</p> <p>Bei Freigabe der Wiesenstraße für den ÖPNV wäre eine interessante Variante der Linie 4 umsetzbar: Neuer Verlauf von Behördenzentrum über Wiesenstraße mit neuer Haltestelle im zentralen Campusbereich der THM, weiter über Straße Ringallee bis zur neuen Endhaltestelle in Parkschleife am Messeplatz (hier auch Buswende und zurück). Dort befinden sich ebenfalls Standorte der THM. Damit wären fast alle Standorte der THM an einer Buslinie aufgereiht. Eine zusätzliche Haltestelle direkt bei den Bädern wäre dann möglich (da kein Ringverkehr mehr).</p>

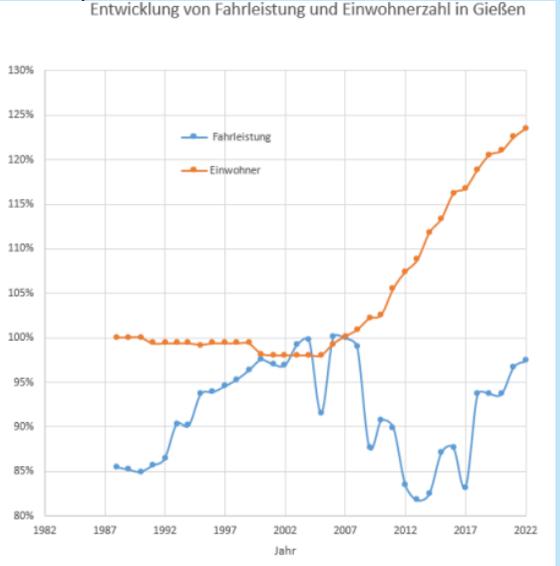
Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
				<p>Nach Angabe des Tiefbauamts lässt sich eine Haltestelle Am Brennofen in Richtung Berliner Platz nur für ein Fahrzeug dimensioniert und aufgrund der Hofeinfahrten nur nah nach dem Kreuzungsbereich Grünberger Straße/Licher Straße/Moltkestraße einrichten.</p> <p>Ebenso wie die Linie 7 sollte daher die Linie 4 nicht die Haltestelle Am Brennofen bedienen:</p> <p>Bei belegter Haltestelle Am Brennofen entstehen ansonsten Gefährdungslagen durch Aufstauen der Rechtsabbieger von der Moltkestraße in die Grünberger Straße.</p> <p>Aufgrund des ermittelten Fahrzeitprofils für die Linie 4 (23/24 Minuten mit einigen Verlängerungen zur Brüder-Grimm-Schule Süd) ist eine Führung der Linie 4 über den Marktplatz ohne Fahrzeugmehrung nicht möglich.</p> <p>Die Linie 4 ist in der NVZ zur Verstärkung der Linie 1 (im südlichen Abschnitt) im 15-Min.-Takt vorgesehen.</p> <p>Eine sinnvolle Verknüpfung ergibt sich bei einer Linie, die im gleichen Takt verkehrt.</p> <p>Im 15-Min.-Takt verkehrt von den neuen Linien 5, 15 und 20 nur die Linie 5, deren Fahrtziel Bahnhof zwingend beibehalten werden sollte.</p>
	26.54. 27.54.	Linien 2, 7 und 12, S. 115	<p>A) Die Linie 2 hat zwischen Bahnhof und Marktplatz einen recht umwegigen Verlauf (vermutlich um Umstiege in Züge am Oswaldsgarten und in die Linie 6 sicherzustellen). Hier sollte geprüft werden, ob ein direkterer Linienverlauf vertretbar ist (z. B. wenn die Taktlage der Linie 2 dann so wäre, dass die selben Züge am Bahnhof wie am Oswaldsgarten ohne Zeitverlust erreicht werden könnten).</p> <p>B) Die neue Bushaltestelle Ursulum der Linie 7 hat nur ca. 100 Meter Abstand zur bestehenden Bushaltestelle Philosophenwald. Ggf. könnte die Haltestelle Philosophenwald etwas weiter nach Süden verlegt werden oder die neue Haltestelle Ursulum an die Eichgärtenallee. Dies hätte den Vorteil, dass dann auch eine Bushaltestelle für den Nachtbus vorhanden wäre, so dass das Gebiet der evangelischen Siedlung an den Nachtbus angeschlossen wäre.</p>	<p>Langfristig ist vorgesehen, dass die Linie 2 die Westseite des Bahnhofs in der Lahnstraße ansteuert. Dann stellt diese Linienführung keinen Umweg mehr dar.</p> <p>Mit dem Tiefbauamt ist bereits abgestimmt, dass die Haltestelle Philosophenwald nach Süden verlegt werden soll. Dort soll dann auch ein Wetterchutz und ein WC für die Fahrpersonale Platz finden. Zudem verbessert sich die Erschließungswirkung in dem Viertel.</p> <p>Wünschenswert wäre die Verortung der neuen Haltestelle Ursulum an der Eichgärtenallee. Voraussichtlich lässt sich aber nur ein Standort im Zinsendorfweg zwischen August-Hermann-Francke-Weg und Oberlinweg realisieren.</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	26.55. 27.55.	Linien 3, 10, 13 und 14, S. 116	<p>A) Sofern möglich sollte die Linie 10 statt der Linie 3 von Uniklinikum/Petruskirche zum Schwarzacker fahren und die Linie 3 statt der Linie 10 von Uniklinikum/Petruskirche bis Schlangenzahl fahren. So erhielte der Campus Naturwissenschaften wie bisher einen Anschluss an den Bahnhof, was zwingend ist, da die Fahrzeit der Linie 8 vom Campus zum Bahnhof zu groß ist.</p> <p>B) Die Linie 3 (bzw. die Linie 10) sollte vom Schwarzacker bis zum Unterhof verlängert werden. Dies lässt sich durch Einbau einer Schranke in der Straße Schwarzacker erreichen. Die Umlaufzeiten der Busse sollten dies möglich machen. Sofern dies mit der Linie 10 realisiert wird, bekäme das Studierendenwohnheim Unterhof so wieder eine Anbindung an den Bahnhof, was insbesondere am Wochenende wichtig ist.</p> <p>C) Es ist für uns unklar, wie die Linie 10 in den Taktknoten des Bahnhofs integriert werden soll. Da sie am Bahnhof keine Endhaltestelle hat, können die Busse dort nicht sehr lange stehen, ohne für Durchreisende unattraktiv zu werden. Insofern kann sie bestenfalls in eine der beiden Richtungen Anschlüsse zu den Zügen anbieten. Sofern die Linie 10 am Bahnhof länger (ca. 12 Minuten) stehen soll, so wäre es besser, die Linie in zwei Linien aufzuteilen, damit niemand auf die Idee kommt, sie auf der Gesamtstrecke zu nutzen, da über den Bahnhof 15 Minuten Fahrzeit verloren würden.</p>	<p>Der vorgeschlagene Tausch der Linienäste der Linien 10 (Fahrzeitprofil 26/26 Min.) und 3 (24/24 Min.) ist verkehrlich durchaus interessant. Die ermittelten Fahrzeitprofile sehen für den Abschnitt Petruskirche nach Schlangenzahl einen Zeitbedarf von 7 Minuten und für den Abschnitt Petruskirche nach Schwarzacker von 3 Minuten vor.</p> <p>Daraus würden Fahrzeitprofile für die Linie 10 von 22/22 Min. und für die Linie 3 von 28/28 Min. resultieren.</p> <p>Das ist ohne Fahrzeugmehrung nicht umsetzbar und wäre nicht effizient.</p> <p>Ursachen: Der Abschnitt Petruskirche nach Schlangenzahl ist deutlich länger als der Abschnitt Petruskirche nach Schwarzacker. Ab Petruskirche nach Schlangenzahl sind noch 6 Haltestellen zu bedienen (Petruskirche nach Schwarzacker: 3 Haltestellen) und die Straße Schlangenzahl ist eine Tempo-30-Zone.</p> <p>Die Verlängerung der neuen Linie 3 zum Unterhof wäre wünschenswert.</p> <p>Das ermittelte Fahrzeitprofil liegt bei 24/24 Min. Mit der Verlängerung käme die Linie 3 von der Fahrzeit in eine Zone von etwa 27/27 Minuten. Da ein Fahrzeugmehrbedarf vermieden werden sollte, ist die Umsetzung nicht zu empfehlen.</p> <p>Bei einer Schrankenlösung müssten im übrigen alle (Solo-)Fahrzeuge mit einer entsprechenden Steuerung ausgestattet werden.</p> <p>Für die Linie 10 ist eine Standzeit von 1 Minute am Bahnhof Gießen für Fahrgastwechsel vorgesehen. Mit den Haltestellen Sachsenhäuser Brücke bzw. Mühlstraße wird mit der neuen Linie 10 ein weiterer Bahnhaltepunkt angebunden.</p>
	26.56. 27.56.	Linien 5, 15 und 20, S. 117	<p>A) Derzeit ist vorgesehen, dass alle Linien 5/15/25 bis zum Bahnhof Gießen fahren. Diejenige der drei Linien, die zu einer Zeit am Bahnhof ankommen/abfahren würde, wenn ohnehin</p>	<p>A) Die ermittelten Fahrzeitprofile der neuen Linien 5 (26/26 Min.), 15 (25/24 Min.) und 20 (26/26 Min.) erlauben keine Verlängerung bis zum Uniklinikum ohne Fahrzeugmehrbedarf mit ineffizienten Standzeiten.</p>

Organisa-tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme																											
			<p>kaum Züge abfahren, sollte in der Frankfurter Straße verlängert werden und nicht zum Bahnhof fahren. Denkbar wäre z. B. dass diese Linie bis zum Haupteingang des Uniklinikums fährt und dort wendet. So würde von einem der größten Wohngebiete eine direkte Verbindung bis zum größten Arbeitgeber Gießens hergestellt. Sofern das Klinikum es ablehnt, dass eine Linie über deren Grundstück fährt, könnte die Linie auch bis zum Finanzamt fahren oder die Linie 4 bis Waldweide oder Brüder-Grimm-Schule ergänzen oder sogar ersetzen.</p> <p>B) Es erschließt sich für uns nicht, warum die Linie 20 in Richtung Burgenring über die Grabenstraße und in der Gegenrichtung über den Lichtenauer Weg geführt wird. Hier sollte nach Möglichkeit ein fester Linienweg für Hin- und Rückrichtung gewählt werden (z. B. unter Wegfall der Haltestelle Am Eichelbaum). Sofern Parkverbote im Lichtenauer Weg geschaffen werden, sollte dort auch Begegnungsverkehr möglich sein und die LSA an der Marburger Straße könnte den Bus bei Erneuerung der LSA sogar beschleunigen.</p> <p>C) Die Linie 20 ist mit den Linien 1, 4 und 6 nur über Bahnhofsbrücken oder andere, längere Fußwege in der Innenstadt verknüpft. Auch wenn es Alternativen durch die Linien 5 und 15 gibt, sollte noch einmal geprüft werden, ob der Verlauf über die Nordanlage und dann direkt zum Bahnhof sinnvoll ist. Diese Schnellbus-Verbindung erscheint nur sinnvoll, wenn so der Taktknoten der Bahn zur vollen und halben Stunde erreicht wird, der ab 2026 existieren wird, wenn Stuttgart 21 eröffnet ist und sich ein neues Taktsystem auf der Main-Weser-Bahn ergibt.</p> <p>D) Die Haltestelle Rinn'sche Grube sollte auf die Nordostseite der Ludwig-Richter-Straße verlegt werden, so dass diese Haltestelle auch von der Linie 15 angefahren werden kann.</p>	<p>Mit der neuen Linie 10 besteht neu am Bahnhof eine Umstiegsmöglichkeit zur Haltestelle Uniklinik/Petruskirche.</p> <p>Grundsätzlich wird innerhalb der Stadt Gießen ein Umstieg als zumutbar betrachtet.</p> <p>B) Grundsätzlich ist es in der Kundenkommunikation vorteilhaft, wenn beide Fahrtrichtungen einer Linien den gleichen Verlauf nehmen.</p> <p>Leider ist es von der Schleppkurve der Busse her nicht möglich von der Marburger Straße rechts in den Lichtenauer Weg einzubiegen.</p> <p>Wie bereits angegeben bestehen hier gute Alternativen über die Linie 5 und 15.</p> <p>C) Die neue Linie 20 nimmt über Nord- und Westanlage einen Fahrweg, der ansonsten von keiner anderen lokalen, regionalen oder Stadtbuslinie in beiden Fahrtrichtungen angeboten wird.</p> <p>D) Durch die geplante wird auch ein Bereich gestärkt, der gegenüber der Angebotsfrequenz auf der Ost- und Südanlage bislang deutlich unterrepräsentiert ist.</p> <p>Hieraus ergäbe sich ein geringer Abstand zur bestehenden Haltestelle Holbeinring.</p> <p>Zudem würde die Haltestelle Rinn'sche Grube dann statt von der Linie 20 und ggf. der 371 nur von der Linie 15 bedient werden können.</p>																											
	26.57. 27.57.	Linien 9, 19 und 29, S. 118	<p>Es sollte geprüft werden, ob die Kapazitäten der Linie 9 (und 8) ausreichend sind, um die Menge an Studierenden zum und vom Philosophikum zu transportieren.</p>	<p>Der Bereich Philosophikum wird auch mit dem Entwurf des NVP während der Vorlesungszeit auf dem Niveau des Status Quo bedient:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Haltestelle Philosophikum - Abfahrten pro Stunde</th> </tr> <tr> <th colspan="3">Status Quo</th> </tr> <tr> <th>Linie</th> <th>Vorlesungszeiten</th> <th>Vorlesungsfreie Zeiten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>801</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>802</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verstärker</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Haltestelle Philosophikum - Abfahrten pro Stunde			Status Quo			Linie	Vorlesungszeiten	Vorlesungsfreie Zeiten	10	3	2	18	1	0	801	2	2	802	2	2	Verstärker	1	0	Gesamt	9	6
Haltestelle Philosophikum - Abfahrten pro Stunde																															
Status Quo																															
Linie	Vorlesungszeiten	Vorlesungsfreie Zeiten																													
10	3	2																													
18	1	0																													
801	2	2																													
802	2	2																													
Verstärker	1	0																													
Gesamt	9	6																													

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme															
				<p>Haltestelle Philosophikum - Abfahrten pro Stunde</p> <p>Entwurf NVP: Zielkonzept 2023+</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Linie</th> <th>Vorlesungszeiten</th> <th>Vorlesungsfreie Zeiten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Verstärker</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>9</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table> <p>Hintergrund: Bei der neuen Linie 8 ist zu beachten, dass hier bei dem 30-Minuten-Takt 4 Abfahrten je Stunde anzusetzen sind, da die neue Linie 8 über zwei verkehrlich relevante Fahrrichtungen verfügt (Bahnhof und Unterhof). Dies ist bei der alten Linie 801 nicht der Fall: Die Fahrtrichtung Pistorstraße mit nur zwei Haltestellen hatte für die Studierenden verkehrlich keine Bedeutung. In der vorlesungsfreien Zeit sowie in der SVZ und am Wochenende verbessert sich das Angebot deutlich.</p>	Linie	Vorlesungszeiten	Vorlesungsfreie Zeiten	8	4	4	9	4	4	Verstärker	1	0	Gesamt	9	8
Linie	Vorlesungszeiten	Vorlesungsfreie Zeiten																	
8	4	4																	
9	4	4																	
Verstärker	1	0																	
Gesamt	9	8																	
	26.58. 27.58.	Linien 6, 8 und 18, S. 119	<p>A) Die Linie 6 sollte an der bestehenden Bushaltestelle „Forstgarten“ halten, auch wenn dort die Nachfrage eher gering ist. Die Haltestelle hat insbesondere am Wochenende Relevanz im Freizeitverkehr (Wanderungen zum Schiffenberg), aber auch in der Woche, wenn der Schiffenberg nicht von der Linie 6 angefahren wird. Auch die Studierenden der Uni Gießen nutzen den Uni-Forstgarten, so dass regelmäßig eine gewisse Nachfrage besteht. Da die Haltestelle gut einsehbar ist, kann die Linie 6 auch mit hohem Tempo ohne Stopp durchfahren, wenn keine Person an der Haltestelle wartet. Die Haltestelle wirkt sich somit kaum auf die Fahrzeit aus.</p> <p>B) Die Linie 6 nach Petersweiher wird vermutlich kaum ausgelastet sein. Es sollte daher besonders auf die Verknüpfung mit der Lahn-Kinzig-Bahn geachtet werden, um Fahrgäste zu gewinnen. Ggf. mag es dafür sinnvoll sein, statt zur Haltestelle Lausköppel zum Bahnhof Watzenborn-Steinberg zu fahren, wenn so optimale Anschlüsse an die Bahn realisiert werden können. Mittelfristig ist eine Weiterführung mit Erschließung von Pohlheim wünschenswert.</p> <p>C) Die Linie 6 sollte vom Bachweg bis zur Bernhardtstraße verlängert werden, da die Unterführung Lahnstraße inzwischen keine Maximalbreite von 2,2 Meter mehr aufweist und Linienbusse inzwischen passieren können. So würden sich Umsteigemöglichkeiten in</p>	<p>A) Die Bedienung der Haltestelle "Forstgarten" wäre zu begrüßen, wenn dem von Seiten der Polizei (Gefährdungslage) zugestimmt wird.</p> <p>B) Die Einschätzung, dass es sich bei der neuen Linie 6 nicht um eine Hauptlinie handelt wird geteilt. Daher ist für sie in der NVZ auch nur ein 60-Min.-Takt vorgesehen.</p> <p>Die Linie 6 ist von Mo-Fr im Linienabschnitt Petersweiher als Fahrtalternative für die Einwohner Petersweihers gedacht (Preisstufe 1) und soll daher nach Möglichkeit zeitlich versetzt zur RB46 (Preisstufe 2) verkehren.</p> <p>Das ermittelte Fahrzeitprofil der neuen Linie 6 liegt bei 26/26 Minuten. Eine Verlängerung zum Bahnhof Watzenborn-Steinberg ist daher nicht ohne Fahrzeugmehrung möglich. Zudem fehlt am Bahnhof Watzenborn-Steinberg eine geeignete Wendemöglichkeit.</p> <p>C) Das Fahrzeitprofil (26/26 Min.) erlaubt keine Verlängerung der Linie ohne weitere Steigerung des Fahrzeugbedarfs bei Erzeugung von ineffizienten Umläufen (lange Standzeiten).</p>															

Organisa- tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>die Linien 1 und 4 ergeben. Sollte das nicht möglich sein, sollte zumindest überlegt werden, ob die Haltestelle Bachweg nicht dichter an die Haltestelle Bernhardtstraße verlegt werden kann. Dann sollte im Liniennetzplan deutlich gemacht werden, dass zwischen Bachweg und Bernhardtstraße mit kleinem Fußweg umgestiegen werden könnte.</p> <p>D) Warum die Linie 6 über die Südanlage fährt und nicht über den Marktplatz, erschließt sich uns nicht. Der Weg über den Marktplatz würde nicht nur die Innenstadt besser erreichbar machen, sondern am Oswaldsgarten auch einen Anschluss an die Bahn herstellen. Wenn vom Bachweg in die Innenstadt über die nördliche Lahnstraße gefahren würde, würden zwei Ampeln weniger passiert (geht aber nur in Fahrtrichtung Innenstadt) und in Höhe Lahnstraße 23 könnte noch eine Haltestelle zur Erschließung dieses Wohn- und Arbeitsschwerpunkts entstehen. Bei der aktuellen Führung der Linie 6 kann in folgende Linien nicht gut umgestiegen werden, was bei Führung über den Marktplatz gewährleistet wäre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 10 (Umstieg von Mühlstraße zu Oswaldsgarten) - Linie 19 (Umstieg von Parkhaus Lahnstraße zu Bahnhof) - Linie 20 (Umstieg von Mühlstraße zu Oswaldsgarten) - Linie 29 (Umstieg von Parkhaus Lahnstraße zu Bahnhof) <p>E) Die Linie 6 sollte auch in Fahrtrichtung Lausköppel am Forsthaus halten, damit Personen werktags zum Schiffenberg gelangen können und Fahrgäste (Bike&Ride) aus Hausen gewonnen werden können. Dazu sollte in der Pohlheimer Straße eine provisorische Haltestelle angelegt werden, die bei hoher Nachfrage dann später ggf. auch an der Rechtsabbiegerspur der L3131 dauerhaft ausgebaut werden kann.</p> <p>F) Die Linie 18 hat in der bisherigen Planung das Problem, dass es rund um die derzeitige Bushaltestelle Alfred-Bock-Straße außer dem Seniorenwohnheim kaum Ziele gibt. Es spricht daher viel dafür, die Bushaltestelle etwas weiter an den Tunnel zum Altenfelsweg zu verlegen und in Höhe Alfred-Bock-Straße 20 eine weitere Haltestelle zu schaffen und einen Bahnübergang zum Altenfelsweg zu schaffen, so dass die Ostschule, die Osthalle, das Philosophikum und die Hauptmensa erreichbar wären. Die Linie 18 würde so auch die Erschließungslücke an der Osthalle schließen und würde so auch in der Hauptverkehrszeit stark nachgefragte Linien entlasten. Es sollte geprüft werden, ob die Kapazitäten der Linie 8 ausreichend sind, um die Menge an Studierenden zum und vom Philosophikum zu transportieren.</p>	<p>Der angesprochenen Verlegung der Haltestelle Bachweg könnte zugestimmt werden, solange die Wendemöglichkeit vor den Eisenbahnbrücken erhalten bleibt. Hier ist jedoch vom Tiefbauamt eine Umgestaltung vorgesehen.</p> <p>D) Das Fahrzeitprofil (26/26 Min.) erlaubt aus zeitlichen Gründen keine Führung der Linie über den Marktplatz ohne weitere Steigerung des Fahrzeugbedarfs bei Erzeugung von ineffizienten Umläufen (lange Standzeiten). Zudem wäre zu prüfen, ob der stark frequentierte Marktplatz noch eine weitere Linien aufnehmen könnte.</p> <p>E) Die Einrichtung einer entsprechenden Haltestelle und die Aufnahme in die Linie 6 wird begrüßt. Allerdings läge eine Position an der Pohlheimer Straße schon recht nahe an der bestehenden Haltestelle Petersweiher. Die Einrichtung der Haltestelle an der L3131 dürfte sich als sehr aufwändig darstellen.</p> <p>F) Einen Bahnübergang auf Höhe der Adalbert-Stifter-Straße mit Einrichtung einer passenden beidseitigen Haltestelle auf der Alfred-Bock-Straße wird begrüßt. Es wird jedoch befürchtet, dass es hierfür von Seiten der Bahn keine Zustimmung erteilt wird. Der Vorschlag wird in der Detailplanung geprüft.</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	26.59. 27.59.	Ausweitung der Fahrleistung, S. 121	<p>Wir begrüßen ausdrücklich die Ausweitung der Fahrleistung der Busse um 52%. Damit wird der Rückgang der Fahrleistung, der von 2007 bis 2017 stattfand, obwohl die Einwohnerzahl deutlich gestiegen ist, nicht nur gestoppt, sondern über das Nachholen der Einwohnerentwicklung hinaus, ein echter Zuwachs von rund einem Viertel im Vergleich zur Einwohnerzahl angestrebt. Wir empfehlen, dass die untenstehende Grafik mit eigenen Daten der SWG in den Nahverkehrsplan aufgenommen wird, so dass die politischen Entscheider auch erkennen können, wie dringend eine Erhöhung des Busangebots ist. (Die untenstehende Grafik arbeitet für wenige Jahre mit Schätzdaten, weil in einzelnen Jahren der letzten Zeit keine Daten veröffentlicht wurden.)</p>  <p style="text-align: center;">Entwicklung von Fahrleistung und Einwohnerzahl in Gießen</p>	<p>Die Anregung wird grundsätzlich begrüßt, allerdings ist nicht klar, auf welche Zahlen Bezug genommen wird. Darüber hinaus erfordert die fachgerechte Interpretation der vorliegenden Daten aufgrund des langen Zeitraumes vorhandenes Hintergrundwissen über die Verkehrsleistung und bestehende Zusammenhänge in der Stadtpolitik. Die Interpretationshürden und die Aussagekraft der vorliegenden Grafik halten wir daher für nicht zielführend. Zumal die Datenverfügbarkeit über die Jahre nicht gewährleistet werden kann. Auch die Datenbasis aus unterschiedlichen Quellen wäre problematisch und würde dem Erklärungsgehalt der Grafik nicht gerecht.</p>
	26.60. 27.60.	Wirkungsanalyse, S. 123	<p>Die Wirkungsanalyse ist deutlich zu knapp verfasst. Es fehlen konkrete Darstellungen, wie sich das Zielkonzept 2023+ auswirkt. 1) Es sollte eine Karte ergänzt werden, wie gut die Erschließungsqualität nach Umsetzung des Zielnetzes ist. Zusätzlich sollte eine Karte zeigen, in welchen Stadtgebieten sich die Erschließungsqualität verbessert und um welche „Schulnote“ es besser wird. So kann auch geprüft werden, welche Siedlungsbereiche</p>	<p>1) Die Analyse der Erschließungsqualität ist methodisch sehr aufwendig. Dafür wird das Verkehrsmodell benötigt. Im aktuellen Prozess befindet sich der VEP und die damit verbundene Verkehrsmodellierung noch nicht auf dem entsprechend notwendigen Stand. Die Analyse kann daher nicht für das Zielnetz wiederholt werden.</p>

Organisa-tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
			<p>weiterhin schlecht erschlossen bleiben werden, selbst wenn das Zielkonzept 2023+ umgesetzt sein wird. Dies hilft den Entscheidern auch zu beurteilen, was der Nutzen der Angebotsausweitung ist.</p> <p>2) Auch sollte geprüft werden, ob sich durch das Zielkonzept 2023+ Veränderungen bei den Reisezeiten (vgl. Abbildung 19, 20, 21) ergeben. Wir erwarten, dass sich diese nur ergeben, wenn beim Zielkonzept auch auf einen integrierten Taktfahrplan mit kurzen Umsteigezeiten geachtet wird. Dem Zielkonzept ist aber nicht zu entnehmen, an welchen Verknüpfungshaltestellen kurze Umsteigezeiten vorliegen und wo die Umsteigezeiten aus dem Kapitel 5.4.3 erreicht werden.</p> <p>3) Es wird nicht untersucht, ob die Ziele (z.B. nicht mehr als ein Umstieg innerhalb der Stadt Gießen) mit dem Zielkonzept erreicht werden. Die folgende Tabelle zeigt, wo mehr als ein Umstieg nötig ist („2“) oder wo lange Wege beim Umsteigen zurückzulegen sind („1“ gelb oder orange hinterlegt):</p> <p>Wie viele Umstiege bedarf es von Linie zu Linie? Welche Linie hat Bahnanschluss?</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> <th>12</th> <th>13</th> <th>14</th> <th>15</th> <th>16</th> <th>17</th> <th>18</th> <th>19</th> <th>20</th> <th>29</th> <th>Bahn</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>1</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>2</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>3</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>4</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>5</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>6</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>7</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>8</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>9</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>10</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>12</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>13</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>14</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>15</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>16</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>17</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>18</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>19</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>20</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>29</th> <td>1</td> </tr> <tr> <th>Bahn</th> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	16	17	18	19	20	29	Bahn	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	29	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Bahn	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	<p>2) Ein NVP ist ein Rahmenplan. Die entsprechenden Reisezeiten lassen sich erst nach abgeschlossener Detailplanung ermitteln.</p> <p>Kurze Umsteigezeiten an einer Haltestelle haben zumeist ungünstigere Umsteigezeiten an anderen Haltestellen zur Folge.</p> <p>Insgesamt sollten sich jedoch die Reisezeiten durch die vorgesehenen Takt- und Linienausweitungen verbessern</p> <p>3) Das Ziel, dass innerhalb der Stadt Gießen nicht mehr als ein Umstieg erforderlich ist, wurde geprüft.</p> <p>Entscheidend dafür ist, dass der Fahrgast vom Einzugsbereich der Starthaltestelle (Stadtgebiet Gießen) zum Einzugsbereich der Zielhaltestelle (Stadtgebiet Gießen) mit nicht mehr als einem Umstieg gelangt.</p> <p>Eine Untersuchung, wie vieler Umstiege es von Stadtbuslinie zu Stadtbuslinie bedarf, bildet dieser Fragestellung nur eingeschränkt ab, ist aber dennoch interessant.</p> <p>So zeigt es sich z.B. (wie in der Tabelle rot hervorgehoben), dass um von der Linie 7 zur Linie 18 zu gelangen 2 Umstiege benötigt werden.</p> <p>Befindet sich das Startgebiet des Kunden z.B. im Abschnitt der Linie 7 zwischen Ev. Krankenhaus und Schützenstraße, so kann dieser auch die Linie 10 nutzen und erreicht dann mit nur einem Umstieg die Linie 18.</p> <p>Die Linie 18 hat den Charakter einer Tangentiallinie.</p> <p>Ein Kunde mit Startgebiet im Abschnitt der Linie 7 zwischen Oswaldsgarten und Philosophenwald erreicht alle Fahrtzielbereiche der Linie 18 auch mit nur einem Umstieg auf andere Linien: z.B. Studentendorf (Grünberger Straße) über Umstieg auf Linie 17 an Marktplatz oder Berliner Platz, Zielbereich Grünberger Straße über Umstieg auf Linien 1, 16, 17, Zielbereich Licher Straße Umstieg auf 2, 12, Zielbereich Alfred-Bock-Straße Umstieg Linie 8</p>
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	16	17	18	19	20	29	Bahn																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
17	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
19	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
29	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Bahn	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>Auffallend ist, dass die Linien 1, 4, 6, 14, 19, 20 und 29 schlecht untereinander verknüpft sind, wobei dies für die Linien 19 und 29 vertretbar erscheint, da diese eher Stadt-Umland-Linien sind.</p> <p>4) In Abbildung 34 sollte angegeben werden, ob sich die Zahlen auf Wege oder Fahrleistung beziehen, ob es sich um Werktage oder alle Tage der Woche handelt, ob es sich um die Wege der Gießener oder alle Wegeabschnitte in den Stadtgrenzen handelt (auch Einpendler). Nur dann kann erkannt werden, welche Wirkung sich ergibt.</p>	<p>(Haltestelle Adalbert-Stifter-Straße) oder Linie 9 (Haltestelle Sternmark oder Liebigschule), Zielbereich Aulweg über Umstieg auf Linie 14, Zielbereich Ludwigstraße über Umstieg auf Linien 3 oder 13 und Zielbereich Bahnhof über Umstieg über diverse Linien.</p> <p>Da nicht im Stadtgebiet Gießen gelegen, müssen die Start- und Zielbereiche der Linien 19 und 29 in Wettenberg diese Bedingung nicht erfüllen.</p>
	26.61. 27.61.	Umsetzungskonzept, S. 124	<p>Das Umsetzungskonzept ist an sich ambitioniert und wird von uns in diesen Zeiträumen begrüßt. Es sollten aber schon vorab Ausweitungen von Fahrtenhäufigkeiten auf bestehenden Linien insbesondere am Wochenende stattfinden. Beispielsweise ist es erforderlich, dass die bestehende Linie 17 mit Betriebsaufnahme der Logistiker (also in 2023) auch am Wochenende regelmäßig zur Colemanstraße fährt. Hier sollte bereits frühzeitig Personal eingeplant werden, um diese Zusatzverkehre zu fahren.</p>	<p>Kenntnisnahme, die Anregung wird an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</p>
	26.62. 27.62.	Prüfung Hochwertiger ÖPNV, S. 132	<p>Prüfung hochwertiger ÖPNV</p> <p>1) Die möglichen neuen Bahnhalte sollten in einer Karte dargestellt werden. Dies erhöht die Verbindlichkeit und die Klarheit über die Lage der Bahnhalte. Wie im Zuge der Erstellung des RNVP zu erkennen war, wurden die Wünsche der Stadt vom RMV nicht ernst genommen und der RMV hat zum Teil die Halte an den falschen Bahnlinien verortet. Durch eine Kartendarstellung steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die Stadt Gießen den RMV von der Sinnhaftigkeit des Vorhabens überzeugen kann.</p> <p>2) Es sollten Aussagen aufgenommen werden, dass/ob die Bahnhaltestellen Erdkauter Weg (zur Fernierstraße) und Licher Straße (in Richtung Alter Steinbacher Weg) verlegt werden sollen und dass die Bahnhalte Oswaldsgarten und Licher Straße möglichst an beiden Enden eine Anbindung an das Straßennetz der Stadt erhalten sollen. Nur wenn dies zumindest im Nahverkehrsplan erwähnt wird, setzt sich der RMV damit (hoffentlich) auseinander. Ansonsten verweist der RMV stets darauf, dass er von derartigen Wünschen nichts wisse oder dass die Wünsche nur Einzelmeinungen sind, die man übergehen könne.</p>	<p>Zu 1) Stadtverwaltung und RMV befinden sich mittlerweile zum Thema der Bahnhalte in intensivem Austausch miteinander, weswegen die Lage geklärt ist.</p> <p>Zu 2) Die Maßnahmen wurden in Kap. 8.1 integriert.</p>
	26.63. 27.63.	Haltestellenausstattung, S. 134	<p>Es sollten auch die Verträge mit dem Unternehmen der Werbewirtschaft überprüft werden. Nach unserem Kenntnisstand hat das Unternehmen zugesagt, dass es deutlich mehr Haltestellen mit</p>	<p>Kenntnisnahme, die Anregung wird an Stadtverwaltung und Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</p>

Organisa- tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			Wartehallen ausstattet. Es hat dann aber schwerpunktmäßig die Haltestellen ausgestattet, wo es gute Gewinne mit Werbung machen kann. Abgelegene Standorte wurden nicht ausgestattet. Es stellt sich auch die Frage, ob Jahrzehnte nach Aufstellen der Wartehallen, eine marktgerechte Vergütung an SWG/Stadt für die Nutzung der Werbevitri- ninen erfolgt. Die Hallen sind längst abgeschrieben, so dass ein höheres Entgelt an die Stadt erfolgen muss. All dies ist mit zu prüfen. Zu prüfen ist auch, in wie fern die Stadt die Werbevitri- ninen zeitweise unentgeltlich für ÖPNV-Werbung nutzen kann.	
	26.64. 27.64.	Barrierefreier Ausbau, S. 136	Der Koalitionsvertrag der Ampel-Koalition im Bund sieht vor, dass bis 2026 alle Ausnahmeregelungen, die in Nahverkehrsplänen zum barrierefreien Haltestellenausbau gemacht werden, komplett gestrichen werden. 2026 müssen dann also wirklich alle Haltestellen barrierefrei sein. Der Nahverkehrsplan trägt dem nicht Rechnung und tut so, also ob noch Jahrzehnte Zeit wäre. Der Nahverkehrsplan sollte daher so geändert werden, dass die Stadt Gießen 2026 nahezu alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut hat. Ausnahmen sollte es nur an Wald- und Wiesenhaltestellen außerorts ohne zuführende Gehwege geben.	Der Nahverkehrsplan möchte keine unrealistischen Aussagen treffen. Der vollständige barrierefreie Ausbau ist absehbar bis 2026 nicht möglich. Es wurde ein Ziel gesetzt, pro Jahr 5-15 Richtungshaltestellen barrierefrei auszubauen. Dies wird von den verantwortlichen Akteuren als realistisch eingeschätzt. Bei passenden finanziellen und personellen Ressourcen können auch mehr Ausbauten umgesetzt werden. Sollten die Aussagen des Koalitionsvertrags umgesetzt werden, muss an dieser Stelle nachgeschärft werden.
	26.65. 27.65.	Taktile Leitelemente, S. 137	Die Nachrüstung mit taktilen Flächen sollte auch für Bestandshaltestellen durchgeführt, die in der Vergangenheit barrierefrei ausgebaut wurden und die in absehbarer Zeit (nächste 10 Jahre) nicht mit noch höherem Bord umgebaut werden. In der Regel liegt an diesen Haltestellen im Auffindebereich schon Kopfsteinpflaster, welches einfach durch taktiles Pflaster ersetzt werden kann. Für den Leitstreifen muss lediglich übliches Gehwegpflaster ersetzt werden. Diese Maßnahme kann ohne hohen Planungsaufwand durch ein privates Bauunternehmen durchgeführt werden.	Die Anregung wird aufgegriffen und ein Prüfauftrag formuliert.
	26.66. 27.66.	Kriterien für den barrierefreien Ausbau, S. 138	Die Ausschlusskriterien Platzbedarf und Topographie überzeugen nicht, denn beim barrierefreien Ausbau geht es nicht nur um Rollstuhlfahrer, sondern auch um Sehbehinderte, Menschen mit Rollator oder Personen, die schlecht Stufen steigen können.	Barrierefreiheit ist grundsätzlich als ‚Design für Alle‘ und damit für alle Gruppen mobilitätseingeschränkter Personen umzusetzen. Dennoch müssen Prioritäten gesetzt werden. Hier werden zunächst Haltestellen vom Ausbau ausgenommen, bei dem der Ausbau räumlich schwierig ist und nur wenigen Gruppen nutzt. Das Ziel bleibt, langfristig alle Haltestellen auszubauen.
	26.67. 27.67.	Leihangebote, S. 145	Derzeit wird zu wenig erwähnt, dass die Leihfahrräder insbesondere Lücken der ÖPNV-Erschließung im tangentialen Verkehr schließen	Die Anregung wird begrüßt und das Beispiel tangentialer Verkehre in Kap. 8.8 aufgenommen.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>können. Leihradstationen sollten sich daher nicht nur an der Anzahl der Ein- und Aussteiger orientieren, sondern auch die Bushaltestellen in den Blick nehmen, von denen nicht gut tangential gefahren werden kann. Hier sind insbesondere folgende Haltestellen wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Colemanstraße (zum Philosophenwald, nach Wieseck) - Philosophenwald (nach Wieseck, zum Waldstadion, zum Eichendorffring, zum Philosophikum) - Fasanenweg (nach Norden und zum Philosophikum) - Hochhäuser (Richtung Nordstadt) - Ederstraße/Egerländer Straße (Richtung Weststadt) 	
	26.68. 27.68.	Barrierefreie Haltestellen, S. 120	<p>1) Die Liste der Haltestellen ohne barrierefreien Ausbau überzeugt nicht. Sie wurde erstellt, bevor das Zielkonzept 2035+ vorlag und ist somit veraltet. Es fällt auf, dass viele Haltestellen in der Liste sind, die derzeit kaum genutzt werden, weil dort das Fahrtenangebot schlecht ist. Mit dem Zielkonzept 2023+ wird sich aber das Angebot an vielen Stellen verbessern (z.B. Studentendorf, Liebig-Center, Riegelpfad) und damit auch die Nachfrage steigen. Insofern ist eine Neubewertung aufgrund aktueller Fahrgastzahlen in jedem Fall vorzunehmen.</p> <p>2) Es fällt auf, dass in der Liste mehrere Schulen enthalten sind (z.B. August-Hermann-Francke-Schule, Christian-Rick-Straße (Martin-Buber-Schule; Förderschule!), Kleebachschule, Pestalozzischule, Paul-Meimberg-Straße (Uhlandschule)). Auch ist die Haltestelle August-Messer-Straße (Seniorenwohnheim!) enthalten sowie Leihgesterner Weg (Uniklinikum für Regionalbuslinie). Es ist nicht verständlich, dass Schulen und Seniorenwohnheime und Kliniken barrierefrei gebaut werden, aber vor den Schulen, Kliniken und Seniorenwohnheimen die Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut werden sollen. Wir bitten hier um eine Neubewertung und deutliche Kürzung der Liste. Nur Wald- und Wiesenhaltestellen sollten vom barrierefreien Ausbau ausgenommen werden, so wie dies auch im Nahverkehrsplan des ZOV der Fall ist.</p>	<p>Das Ziel ist es nach wie vor den vollständigen barrierefreien Ausbau langfristig zu erreichen. Durch die begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen wird dieses Ziel erst langfristig erreichbar sein. Aus diesem Grund muss einerseits priorisiert, andererseits von der Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht werden. Hier nur Wald- und Wiesenhaltestellen von auszunehmen wäre wünschenswert, aber derzeit nicht realistisch.</p> <p>Das Zielkonzept Stadtbus 2023+ ist zunächst als Konzept zu verstehen, dass bei positivem politischen Beschluss in die Umsetzung gehen kann. Neue Haltestellen – dazu gehören in diesem Fall auch jene, bei denen sich das Angebot verbessert – sollen nach drei Jahren evaluiert werden und dann entsprechend kategorisiert werden.</p> <p>Generell soll die Prioritätenliste fortlaufend fortgeschrieben und die Ausnahmenliste spätestens zur Fortschreibung des NVP erneut geprüft werden.</p>
	26.69. 27.69.	Bahnhalte	<p>Im Entwurf des Nahverkehrsplans konnten wir keinen Aussagen finden, welche Ziele die Stadt Gießen bezüglich der bestehenden Bahnhalte verfolgt. Hier sollten folgende Maßnahmen erwähnt werden, damit der RMV wahrnimmt, dass dies Ziele der Stadt Gießen sind und damit er diese im nächsten RNVP aufnimmt bzw. schon vorher in seinen Planungen berücksichtigt.</p>	<p>Zu 1) → Die Maßnahme wurde in Kap. 8.1 integriert Zu 2) → Die Maßnahme wurde in Kap. 8.1 integriert Zu 3) → Die Maßnahme wurde in Kap. 8.1 integriert</p>

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>1) Die Bahnsteige des Bahnhofs Oswaldsgarten sollten nicht nur wie vom RMV vorgesehen, nach Norden verlängert werden, sondern am nördlichen Ende in der Nähe der Dammstraße auch Treppenabgänge erhalten. So verkürzen sich nicht nur die Wege zur Bahn, sondern es erhöht sich auch die gefühlte und objektive Sicherheit, weil eine zweite Fluchtmöglichkeit entstehen würde.</p> <p>2) Der Bahnhof Erdkauter Weg sollte zur geplanten Straßenunterführung Ferniestraße verlegt werden, so dass weiterhin eine Verknüpfung mit der Buslinie 10 (heute) bzw. 8 (zukünftig) besteht, wenn der Bahnübergang Erdkauter Weg für Kfz geschlossen wird.</p> <p>3) Der Bahnhof Licher Straße sollte auf die Seite des Campus Recht- und Wirtschaft verlegt werden, so dass sich zur Gesamtschule Ost, zum Campus Recht- und Wirtschaft und zum Philosophikum die Fußwege verkürzen. Sofern keine Verlegung realistisch oder gewünscht ist, sollte in Höhe der Friedenstraße 32 ein Fußweg von der Friedenstraße zum Bahnsteig angelegt werden. Die Stadt hat dort Zugriff auf das Grundstück, weil das Grundstück der städtischen Wohnbau gehört und diese sicher bereit sein wird, einen schmalen Streifen des Grundstücks an die Stadt zu verkaufen oder ein Gehrecht zu gewähren, wenn die Stadt den Weg baulich herstellt.</p> 	<p>Zu 4) → Der Vorschlag ist zu begrüßen. Ein Hinweis wurde in Kap. 7.1.1 aufgenommen. Notwendig sind Gespräche mit dem RMV bzw. der DB.</p> <p>Zu 5) → Die Vorschläge werden begrüßt, werden allerdings nicht als NVP-relevant angesehen. Die Anregungen werden an die Stadtverwaltung weitergeleitet und nach Absprache in den VEP integriert.</p>

Organisa- tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			<p>4) Der Bahnhof „Gießen“ sollte in „Gießen Hauptbahnhof“ umbenannt werden.</p> <p>5) Am Bahnhof Gießen sollte vom Bahnsteig der Gleise 14/15 ein direkter Zugang zum Alten Wetzlarer Weg entstehen. Denkbar wären zum Beispiel diese Varianten:</p> <p>Variante 1: Eine Treppe (ggf. mit Aufzug, der auch als Ersatz dienen kann, wenn der geplante Aufzug an Gleis 9 defekt ist) zum bestehenden Steg über den oberhessischen Bahnhof.</p> <p>Variante 2: Ein neuer Zugang in Höhe Alter Wetzlarer Weg 30.</p> <p>Variante 3: Ein neuer Zugang am südlichen Ende des Bahnsteigs der Gleise 14/15 über das Gelände des AK44 (Alter Wetzlarer Weg 44). In jedem Fall sind Unter- oder Überführungen über Gleis 15 erforderlich.</p> <p>Derartige Zugänge verkürzen nicht nur die Wege deutlich von den Bahnsteigen ins Klinikviertel, sondern sie können auch die Hol- und Bringverkehre von Taxis und Minicars sowie Privat-PKW in der Sackgasse Bahnhofstraße reduzieren und es entstehen so weitere Möglichkeiten, um bahnhofsnahe Bike- & Ride-Stellplätze anzubieten (z.B. im Straßenraum des Alten Wetzlarer Weges). Dies gilt umso mehr, da nur wenig Platz für weitere Bike-&-Ride-Anlagen am neuen Bahnhofoausgang Lahnstraße eingeplant ist.</p> <p>In der folgenden Karte sind drei Varianten dargestellt.</p>	

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			 <p>Der geplante Aufzug an der historischen Treppe von Gleis 9 zum Alten Wetzlarer Weg sollte im Nahverkehrsplan erwähnt werden, damit die Bushaltestellen und der Bahnhof barrierefrei aus dem Klinikumsgebiet erreicht werden kann. Die bestehende Rampe an der historischen Treppe ist zu steil.</p>	
	26.70. 27.70.	Nachtbushalt an der Jahnstraße	<p>Es sollte für den Nachtbus die Bushaltestelle Jahnstraße eingerichtet werden, da zwischen den Haltestellen Kantstraße und Schwanenteich über 1.200 Meter Abstand sind. Auch wenn dort keine Wartefläche ist, kann aus dem Bus zumindest an der Stelle ausgestiegen werden, wo der Gehweg zum Gehweg der Kastanienallee von der Fahrbahn abgeht. Eine nicht barrierefreie Haltestelle ist allemal besser als keine Haltestelle. Gerüchten zufolge würden die Busse an der Stelle schon heute halten. Es hilft aber niemandem, wenn dieser Halt nur auf Nachfrage gewährt wird, nicht aber im Fahrplan zu finden ist</p>	Die Anregung wird an die Stadtverwaltung und die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.
VLDW	20.1.	Anpassungen zu Linie 24	<p>Wir verweisen auf unsere erste Stellungnahme vom 23.12.2021 und bitten nochmals um Aktualisierung des Textes zur Linie 24, da der Sachverhalt und die Zuständigkeiten sich geändert haben. Am 11.12.2022 ist zum Fahrplanwechsel Betriebsaufnahme des neuen Betreibers und die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) ist als lokale Nahverkehrsorganisation verantwortlich für die Linie 24.</p>	Angepasst

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
ZOV	7.1.	Schnellbusverbindungen aus dem Umland	Zu S.94, 96, 132: Ein schnelleres Angebot nach Gießen wird für die meisten Kommunen des Landkreises durch den SPNV abgedeckt. Beschleunigte wurden zu aufkommensstarken Zeiten aus Richtung Lumdatal, Lahнау-Heuchelheim und Laubach eingerichtet. Auf den Prüfauftrag einer RMV-X-Linie aus Richtung Gladenbach wurde hingewiesen (S. 27). Ansonsten wird hier im Allgemeinen zunächst kein weiterer Handlungsbedarf gesehen – dies ist freilich aber auch abhängig von der Entwicklung der Nachfrage.	Kenntnisnahme
	7.2	Verbindungs- und Bedienqualität im Umland	Zu S. 131: Eine grundsätzliche Neuordnung der Stadt-Umland-Verkehre erscheint nicht erforderlich. Im Zuge der Untersuchung wurden die Ansatzpunkte, die sich für Maßnahmen im Stadt-Umland-Verkehr identifizieren ließen, gemeinsam mit der LNO Gießen im Zuge unserer Nahverkehrsplan-Fortschreibung 2014 für den lokalen Verkehr geprüft und grundlegend bewertet. Als Ergebnis dieser Prüfung mussten einige potenzielle Ansätze als nicht zweckmäßig verworfen werden. Andere bedürfen einer Prüfung im Detail, um die Realisierbarkeit sowie das durch sie erschließbare Potenzial abschließend bewerten zu können. Dies ist in konkreten Einzelfällen auch bereits geschehen (z. B. für den Bereich Wieseck)	Eine grundsätzliche Neuordnung ist auch nicht vorgesehen. Vielmehr sind ggf. Möglichkeiten zu evaluieren, wie bestimmte Linien attraktiver ausgebaut werden können.
	7.3.	Geplanter Westausgang des Bahnhofs	Der Durchstich des Personentunnels Gießen Bahnhof auf die Westseite wird unsererseits ebenso begrüßt, wie die geforderte Prüfung nach einer Ausweitung der Stellflächen durch eine Radstation bzw. ein Fahrradparkhaus und den Bau einer Haltestellenanlage. Hierdurch würde die Attraktivität und Erreichbarkeit des Bahnhofs für die Fahrgäste erheblich verbessert und der Busverkehr entzerrt. Es entstünden neue Möglichkeiten für den lokalen und regionalen Busverkehr. Zu berücksichtigen sind hinsichtlich der Haltestellenanlage auch ausreichend Stellplätze für Busse (zur Verbringung der Pausenzeiten) und Toilettenanlagen (für das Fahrpersonal).	Kenntnisnahme
	7.4	Busbeschleunigung	Um die Betriebsqualität insbesondere im Hinblick auf die Gewährleistung eines pünktlichen Betriebsablaufs sicherstellen zu können, befürworten wir die Auslotung der Möglichkeiten, den Lokal- und Regionalverkehr bei Busbeschleunigungsmaßnahmen mit einzubeziehen. Im Rahmen des Verkehrsversuchs ist zwingend darauf zu achten, dass der Busverkehr keine Benachteiligung durch infrastrukturelle Einschränkungen erfährt.	Kenntnisnahme
	7.5.	Dynamische Fahrgastinformation	Zu S. 98: Die Anforderung der diesbezüglichen Ausrüstung nachfragestarker Haltestellen wird begrüßt. Die Einbindung der Busse aus der Region ist sicherzustellen. Für die Möglichkeit der Mitbenutzung der	Ergänzt in Fußnote: „Die Einbindung der Busse aus der Region ist sicherzustellen (ggf. durch fahrzeugtechnische Voraussetzungen).“

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			durch die Stadt vorgehaltenen Ausstattung sind im Gegenzug die fahrzeugtechnischen Voraussetzungen zu schaffen.	
	7.6.	Anbindung Petersweier	Zu S. 64: Petersweier wird derzeit durch die Buslinie 375 und über die RB46 am Bahnhof Watzenborn-Steinberg erschlossen. In der morgendlichen HVZ fährt die Buslinie 375 in einem 15-30-Minuten-Takt, auch in der Ferienzeit. Über die Haltestelle Forsthaus besteht zusätzlich die Möglichkeit, die regionale Buslinie 372 zu nutzen. In der Umsetzungsstufe 3 des NVP soll die Linie 6 Petersweier zusätzlich zu, bestehenden Wochenendangebot zum Schiffenberg im Stundentakt bedienen. Aufgrund der geringen Einwohnerzahl Petersweiers und dem bestehenden ÖPNV-Angebot bleibt eine hinreichende Auslastung der neuen Linie unmittelbar an der Stadtgrenze zu Pohlheim u. E. fraglich.	Die Einschätzung, dass es sich bei der neuen Linie 6 nicht um eine Hauptlinie handelt wird geteilt. Daher ist für sie in der NVZ auch nur ein 60-Min.-Takt vorgesehen. Die Linie 6 ist von Mo-Fr im Linienabschnitt Petersweier als Fahrtalternative für die Einwohner Petersweiers gedacht (Preisstufe 1) und soll daher nach Möglichkeit zeitlich versetzt zur RB46 (Preisstufe 2) verkehren. Eine Evaluation wird 3 Jahre nach Einführung angestrebt.
	7.7.	Anbindung Wettenberg	Zu S. 69, 73, 79: Wettenberg wird derzeit überwiegend durch die Buslinien 801 und 802 an Gießen angebunden. Zusätzlich werden Fahrten in Tagesrandzeiten durch die Buslinie 800 angeboten. In der Umsetzungsstufe 3 sollen die Linien 19 und 29 Wettenberg im Stunden- bzw. Halbstundentakt erschließen. Die Stärkung der Anbindung Wettenbergs – insbesondere die Streckenführung zum Bahnhof – wird begrüßt.	Kenntnisnahme
	7.8.	Anbindung Kreisverwaltung Gießen	Zu S. 115: Die Kreisverwaltung Gießen wird zukünftig über die Linie 12 an der Haltestelle „An der Automeile“ angebunden. Die vielfach geforderte Verbesserung für die Erschließung der örtlich ausgelagerten Kreisverwaltung wird bereits mit der Umsetzungsstufe 1 angestrebt, was zu begrüßen ist. Offen bleibt im Liniensteckbrief, ob die Haltestellen „Kreisverwaltung“ und „Automeile Süd“ ebenfalls mitbedient werden.	Die genannten Haltestellen werden nicht angefahren, da hierfür das Fahrplanprofil der Linie 12 nicht ausreicht. Da sich im Bereich Automeile Süd wenig ÖPNV-affine Betriebe befinden, wird der Fußweg zur Haltestelle auf der Licher Straße als ausreichend zur Erschließung angesehen.
	7.9.	Spät- und Sonntagsangebot auf lokalen Umlandlinien	Zu S. 131f.: Das Angebot der Linien GI-21 und GI-22 entspricht den Vorgaben unseres Nahverkehrsplans. Das Angebot der Linie GI-25 entspricht weitergehend den Vorgaben unseres Nahverkehrsplans. Das Angebot der Linie GI-41, GI-42, GI-43 und GI-44 entspricht derzeit teilweise dem Bedienstandard des gültigen Nahverkehrsplans des ZOV. Ab dem Fahrplanjahr 2023/2024 wird unser Nahverkehrsplan erfüllt. Siehe auch „Punkt Seite 47“ zum Linienbündel „Gleiberger Land“.	Kenntnisnahme. Angeregt werden weiterhin verbesserte Takte/Bedienungszeiten auf den genannten Linien.
	7.10.	Regiotram	Zu S. 132f.: Wir sehen die Vorstellung der Stadt Gießen, zusätzliche Produkte im SPNV in die vorhandene Schieneninfrastruktur zu integrieren, eher kritisch, da die schon bestehenden Zielvorstellungen zur Aufstockung des Regionalzugangebots und Einrichtung zusätzlicher Bahnhalte, insbesondere auf den beiden oberhessischen Bahnen	Die Abschätzung des Potenzials sowie potenzielle Infrastrukturbedarfe erfolgt bei politischem Willen über eine eigenständige Untersuchung, bei der auch Ergebnisse vorhandener Gutachten Berücksichtigung finden müssen.

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
			(RB45 + RB46), einen erheblichen Streckenausbau erfordern. Überlegungen für einen zusätzlichen Vorortverkehr würden eine durchgängige Zweigleisigkeit bis zu den jeweiligen Endbahnhöfen bedingen. Ob für einen solchen kombinierten Ansatz (Regionalzüge + Tram) das Potenzial hinreicht, steht in Frage. Die aktuell geplante und bereits abgestimmte Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Vogelsbergbahn zwischen Gießen und Fulda sollte u. E. nicht inhaltlich überfrachtet werden.	
	7.11.	Überregionale Zusammenarbeit	Zu S. 134: Die angemahnte enge Zusammenarbeit bei Projekten und der regelmäßige Austausch in Form geeigneter Formate wird nicht nur begrüßt, sondern auch vielfach praktiziert. So tagen nicht nur regelmäßig die beiden AGNV'en Vogelsbergbahn und Lahn-Kinzig-Bahn, sondern wurde die gemeinsame Vorgehensweise (Planung) bei der anstehenden Lokalisierung des regionalen Linienbündels Linden zwischen den Aufgabenträgern abgestimmt.	Kenntnisnahme. Die Zusammenarbeit wird begrüßt und nur die AGNV'en als Beispiele genannt. Teil der Anregung ist ein regelmäßiger, nicht projektbezogener Austausch.
	7.12.	Barrierefreiheit	Zu S. 82ff.: Wir begrüßen die Ziele zur Erlangung der Barrierefreiheit im NVP. Die DIN 18040 befindet sich derzeit in Überarbeitung, da sie bis August 2024 an die neu veröffentlichte DIN EN 17210 angepasst werden muss. Die DIN 17210 befasst sich mit der Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt. Bei der Erfordernis der Rampennutzung an den Haltestellen ist der Bewegungsraum von 1,5 x 1,5m der Länge der Klapprampe hinzuzufügen. Gemäß DIN 18040-3 ist ein maximales Spalt- und Stufenmaß von 5 x 5 cm an mindestens einer Fahrzeugtür zu gewährleisten.	Der Nutzbare Raum von 1,5 m*1,5m ist in Kap. 4.5.1 enthalten. Spaltmaß und Reststufe wurden nochmals konkretisiert: „Zu erreichen sind ein maximales Spaltmaß und eine Reststufe von jeweils max. 5 cm“
	7.13.	Bezeichnung der Buslinien	In vielen Darstellungen wird nur die Ziffer der Liniennummer benannt, nicht jedoch die vollständig konkrete Bezeichnung inkl. Zuordnung des Landkreises	Es konnte nicht verifiziert werden, welche Darstellungen gemeint sind. Für die Übersicht in den Darstellungen wird die Ziffer als die wesentliche Bezeichnung gesehen, die tabellarischen Übersichten geben hier weitere Informationen.
	7.14.	Ganzheitlicher Linienetzplan	Wir begrüßen es, wenn eine zweite Kartengrundlage entwickelt wird, welche nicht nur Stadtbushlinien, sondern auch Regional- und Lokalbuslinien umfasst, um ein ganzheitliches ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste darzustellen.	Kenntnisnahme
	7.15.	Harmonisierung der Linienwege	Aufgrund der Umstrukturierung des Stadtbusnetzes in Etappen bedarf es einer Abstimmung mit den lokalen und regionalen Akteuren, um eine Harmonisierung der Linienwege zu erreichen. Dies betrifft insbesondere den Bereich Wieseck, sodass Stadt- und Lokalverkehre weiterhin dieselben Korridore benutzen, um Anwohner zu entlasten und möglichen Beschwerden zuvorzukommen.	Zustimmung und Kenntnisnahme
	7.16.	Abkürzungsverzeichnis	Im Verzeichnis fehlt die Erläuterung für CVD.	Ergänzt

Organisation	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	7.17.	Angebote im SPNV	Zu S. 42: Die Bedienangebote der RB45, RB46 und RB49 sind nicht richtig bzw. vollständig dargestellt. So verkehrt die RB45 nur von Limburg (nicht Koblenz) nach Fulda und erhält zahlreiche Verstärkerfahrten zwischen Gießen und Grünberg bzw. Mücke. Die RB46 weist Verstärkerangebote bis Hungen bzw. Nidda auf und die RB49 verkehrt künftig nur noch zwischen Friedberg und Hanau. Stattdessen wird die neue RB37 von Gießen bis Friedberg mit durchgebundenen Zügen nach Frankfurt (Main) eingeführt.	Der Text wurde angepasst. Zukünftige Angebote sind nicht Teil der Bestandsaufnahme.
	7.18.	Darstellung des SPNV-Angebots	Zu S. 43: Die grafische Darstellung hat sich ggü. dem Zwischenbericht verbessert. Die Bezeichnung RB46 ist jedoch immer noch schwer lesbar. Der Bahnhof Bad Salzschlirf ist in der Grafik im Vogelsberg verortet, er gehört jedoch zum Landkreis Fulda.	Angepasst
	7.19.	Grafische Darstellung S. 45/46	Siehe bitte Punkt 7.13. Zu S. 45: Die Grafik selbst ist gut gelungen, sie ist in ihrer Größe jedoch schwer lesbar. Linie 310 ist in der Grafik dargestellt, jedoch nicht im Text erwähnt.	Angepasst
	7.20.	Regional- und Lokalverkehr	Zu S. 47: In der Tabelle sind nur Lokalbusverkehre aufgeführt, im Titel heißt es jedoch Regional- und Lokalverkehr – Fortsetzung. In diesem Fall müsste es sich auf beiden Seiten um Tabelle 9 handeln. Des Weiteren sollten die Zeiten der Konzessionen zum Schluss noch einmal aktualisiert werden. Insbesondere GI-21 und GI-22, GI-41, GI-42 und GI-43. Das Linienbündel der Buslinien GI-41 bis GI-43 heißt in Zukunft „Gieberger Land“ und nicht mehr Biebertal/Heuchelheim. Die Linie GI-44 wird ab 2023 in die Linie GI-41 integriert.	Die Tabellen 9 und 10 gehören zusammen, sind in der aktuellen Version zusammengefügt worden. Änderung: „In den Nächten vor Samstagen und Sonntagen wird bis gegen 1:00 gefahren, abhängig von der Richtung auch deutlich länger.“
	7.21.	Betriebszeiten im SPNV	Zu S. 49: Die Betriebszeiten sind im SPNV am Wochenende länger als angegeben.	Angepasst
	7.22.	Darstellung von Lokalbuslinien	Zu S. 79: In der Abbildung sind Lokalbuslinien als Regionalbus gekennzeichnet.	Angepasst
	7.23.	Niederflurfahrzeuge	Zu S. 87: Nach den Anforderungen vom ZOV sind moderne Niederflurfahrzeuge Standard im lokalen Busverkehr. „Überwiegend“ kann somit entfallen.	Änderung: „Die Fahrzeuge im Stadt- sowie Regional- und Lokalbusverkehr sind ausschließlich moderne Niederflurfahrzeuge und entsprechen den aktuellen Standards.“
	7.24.	Lokalbus in Gießen	Zu S. 94: Anmerkung: Der Lokalbus hält auch auf dem direkten Weg nicht immer an allen Haltestellen innerhalb Gießens. Die Kennzeichnung GI-xx ist im lokalen Verkehr von ZOV/VGO realisiert.	Änderung: „Er hält auf seinem Weg linienbezogen an allen oder ausgewählten Haltestellen“
	7.25.	Freigabe des Bussteigs 6	Zu S. 118: Eine Freigabe des für den SEV vorgesehenen Bussteigs 6 sehen wir ohne die Ausweisung von Alternativen kritisch, da es auf allen Linien jederzeit zu Schienennotverkehren kommen kann und noch umfangreicherer Schienenersatzverkehr zukünftig zu erwarten ist.	Kenntnisnahme, SWG, alternative Lösung nur auf Bahnhofswestseite vorhanden

Organisa- tion	Lfd. Nr.	Bezug im NVP	Inhalt	Umgang mit der Stellungnahme
	7.26.	Darstellungen im Anhang	<p>Zu S. 161f.: Bessere Darstellung unserer Linien, teilweise nur Darstellung von S-Fahrten auf GI-41 oder nur Wochenendverkehr. Es liest sich, als würde kein Angebot da sein. Dabei ist das gar nicht vorgesehen.</p> <p>Zu S. 164: Siehe bitte Punkt 7.13.</p> <p>Zu S. 167: Linie 372 verkehrt auch sonntags, jedoch ohne Anbindung von Gießen.</p> <p>Zu S. 170: Kreisverwaltung ist nicht in der Karte mit Symbol „Öffentlicher Dienst“ gekennzeichnet.</p> <p>Zu S. 172: Linie GI-25 in Karte falsch eingezeichnet im Bereich Gießen-Wieseck -> zwei unterschiedliche Fahrtwege folgend der SWG-5 Linie 310 falsch eingezeichnet -> Endhaltestelle in Hüttenberg-Rechtenbach</p> <p>Zu S. 215: Die Grafiken der Projektsteckbriefe sind sehr verpixelt und dadurch schwer lesbar. Hier sollte geprüft werden, ob alternativ Vektorgrafiken verwendet werden können.</p>	Angepasst