

Ausschuss für Klima-, Umwelt- und Naturschutz, Stadtentwicklung, Energie und Verkehr

**Nahverkehrsplan**

**Universitätsstadt Gießen**

14.03.2023



# Tagesordnung

## TOP 1 | Der NVP im Kontext des VEP

- Nahverkehrsplan? Verkehrsentwicklungsplan?

## TOP 2 | Die Analysen zum ÖPNV

- Stärken/Schwächen des Gießener ÖPNV

## TOP 3 | Qualitätsvorgaben für den ÖPNV

- Betriebliche Anforderungen

## TOP 4 | Ein neues Liniennetz für Gießen

- Neue Takte, neue Linien, neue Haltestellen

## TOP 5 | Beteiligung

- Prüfung von Stellungnahmen und Hinweisen

## TOP 6 | Ihre Rückfragen





**TOP 1**

**Der NVP im Kontext des VEP**

## Leitziel aus dem Regionalen NVP (RMV)

- Regionale **Fahrgastzuwächse** treffen erkennbare **Kapazitätsgrenzen** der Infrastruktur
- Vom ÖPNV (Gesamtsystem) wird ein substanzieller Beitrag zur Verbesserung der **Luftqualität** und dem **Klimaschutz** erwartet
  - Strategisches Konzept „**RMV-Mobilität 2030**“



Die Zahl der Kundinnen und Kunden soll sich bis 2030 um 30 % erhöhen

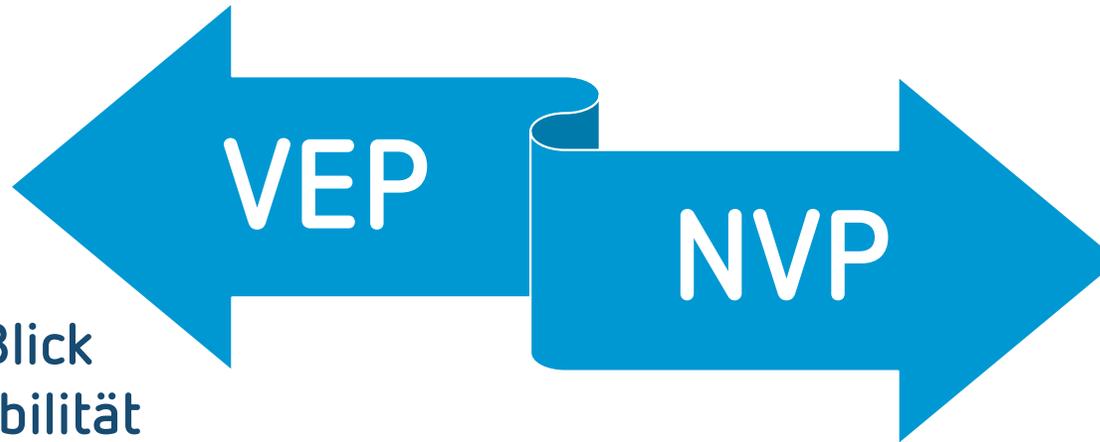
# Was sind die Aufgaben eines Nahverkehrsplans?

- **Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung** der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr
- **Definition von Anforderungen** an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie Vorgaben für verkehrsmittelübergreifende Vernetzung
- **Berücksichtigung der Belange von Menschen, die** sensorisch oder in ihrer Mobilität **eingeschränkt sind**



# Schnittstellen und Synergien zum Verkehrsentwicklungsplan

- Rahmen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung
- Analysen der Raumstruktur, Mobilitätsverhalten
- Maßnahmen und Empfehlungen mit Blick auf die gesamte Mobilität



- Grundlage für die Ausgestaltung des kommunalen Nahverkehrs
- Tiefergehende Analysen im ÖPNV
- Anpassung der Zielsetzungen in enger Abstimmung mit dem VEP

Strategisches Planwerk,  
Zeithorizont 10-15 Jahre

Enge Verzahnung, Abstimmung

Konkretes Planwerk,  
Zeithorizont 5 Jahre

## Der NVP im Kontext des VEP

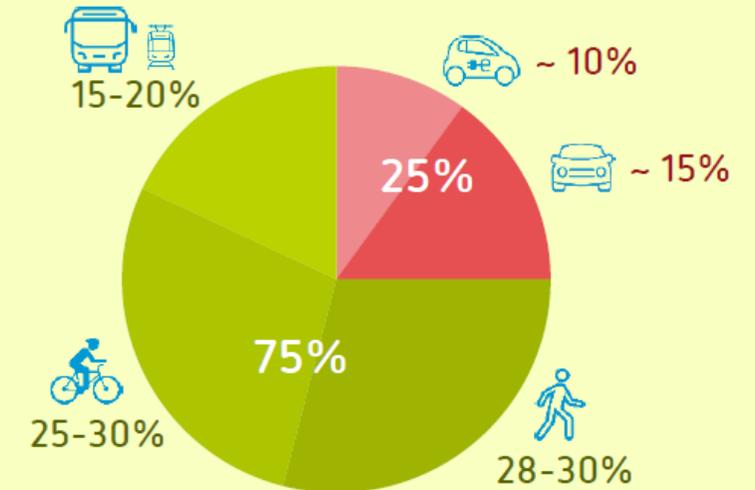
### Zieldimensionen des VEP Gießen

aktiv	innovativ	vielfältig
emissionsarm	effizient	regional vernetzt

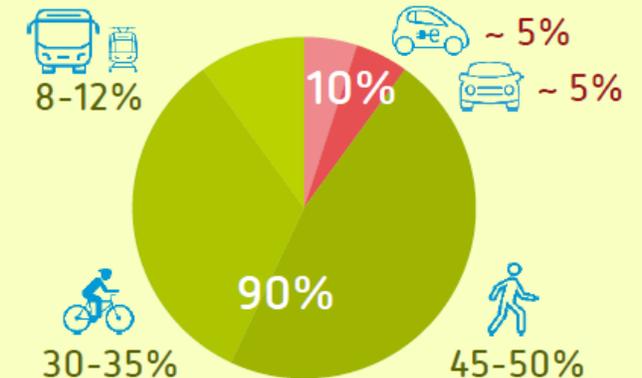
- Planungen des Nahverkehrsplan dienen dem Ausbau des ÖPNV und sind ein wichtiger Baustein für die Wirkungsziele des VEP
- Planwerke werden inhaltlich aufeinander abgestimmt
- Planungen dienen ebenso dem Verkehrsversuch Anlagenring als Grundlage

### Wirkungsziele für den VEP Gießen

#### Modal Split 2035



#### Modal Split 2035 <3 km



## Hinweise aus der Öffentlichkeit

- Online-Beteiligung im Rahmen des VEPs von Juli bis September 2020
- Über 685 Ideen, 191 Kommentare
- Davon 16% der Eingaben zu Bus und Bahn
- Weitere Anregungen durch Agenda-Gruppe Mobilität, Anregungen aus der Politik und der Bevölkerung, Akteursgesprächen, Rückmeldungen zum Zwischenbericht, ...

„Neue Haltestelle zwischen Wolfstr. und Berliner Platz“

„Stadtbusse für Petersweiher“

„Mehr Witterungsschutz für Haltestellen“

„Verbindung der Weststadt mit dem Bahnhof“

„Taktverdichtungen an Samstagen“

„Stadtbuslinie über die Marburger Straße“

„Anbindung der Lahnstr. durch Stadtbusse“

„Verbesserung des Umsteigens“

„Gießen fehlt eine S-Bahn oder Straßenbahn“

„Schließung der Taktlücken auf der Linie 1 nach Rödgen“

„Taktverdichtungen auf den Stadt-Umland-Linien (z.B. L11)“

„Dichterer Takt“

„Stichfahrt zur Westschule unattraktiv für Pendler aus Wettenberg“



TOP 2

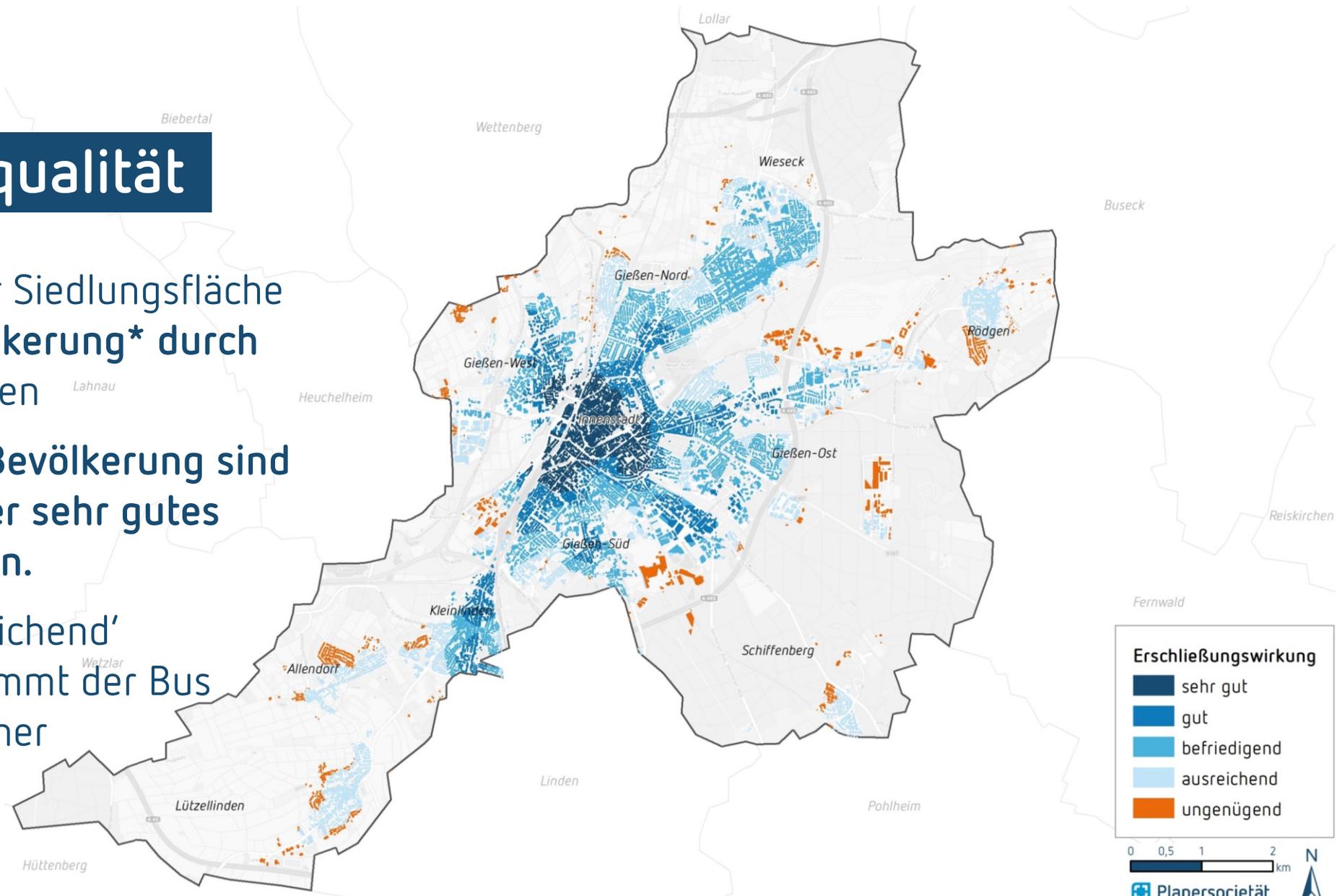
Analysen zum ÖPNV

# Analyse

## Erschließungsqualität

- Insgesamt 88 % der Siedlungsfläche und 95 % der Bevölkerung\* durch den ÖPNV erschlossen
- Qualität: 36 % der Bevölkerung sind durch ein gutes oder sehr gutes Angebot erschlossen.
- Ca. 21 % sind ‚ausreichend‘ erschlossen, hier kommt der Bus beispielsweise seltener

\* Zensus 2011



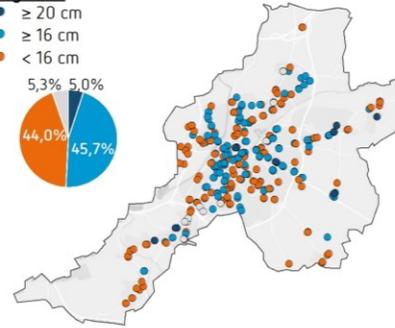
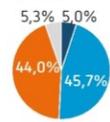
# Analyse

## Barrierefreiheit

- von insgesamt 321 Bussteigen sind ca. 50 % (bedingt) barrierefrei
- bislang nur ca. 10 % der Steige mit taktilen Leitelementen ausgestattet
- räumlich im gesamten Stadtgebiet verteilt

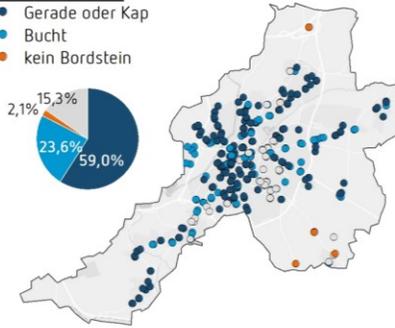
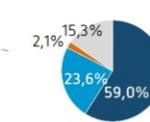
### Steighöhe

- $\geq 20$  cm
- $\geq 16$  cm
- $< 16$  cm



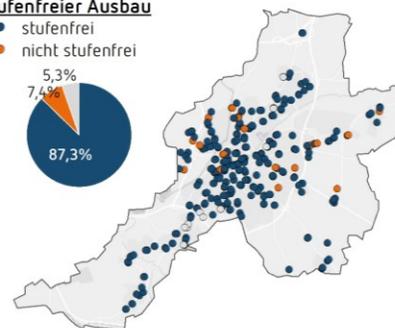
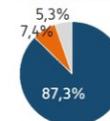
### Haltestellenform

- Gerade oder Kap
- Bucht
- kein Bordstein



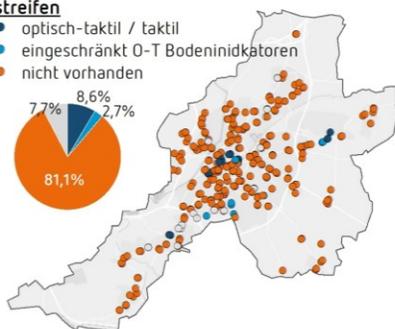
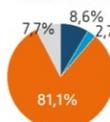
### Stufenfreier Ausbau

- stufenfrei
- nicht stufenfrei

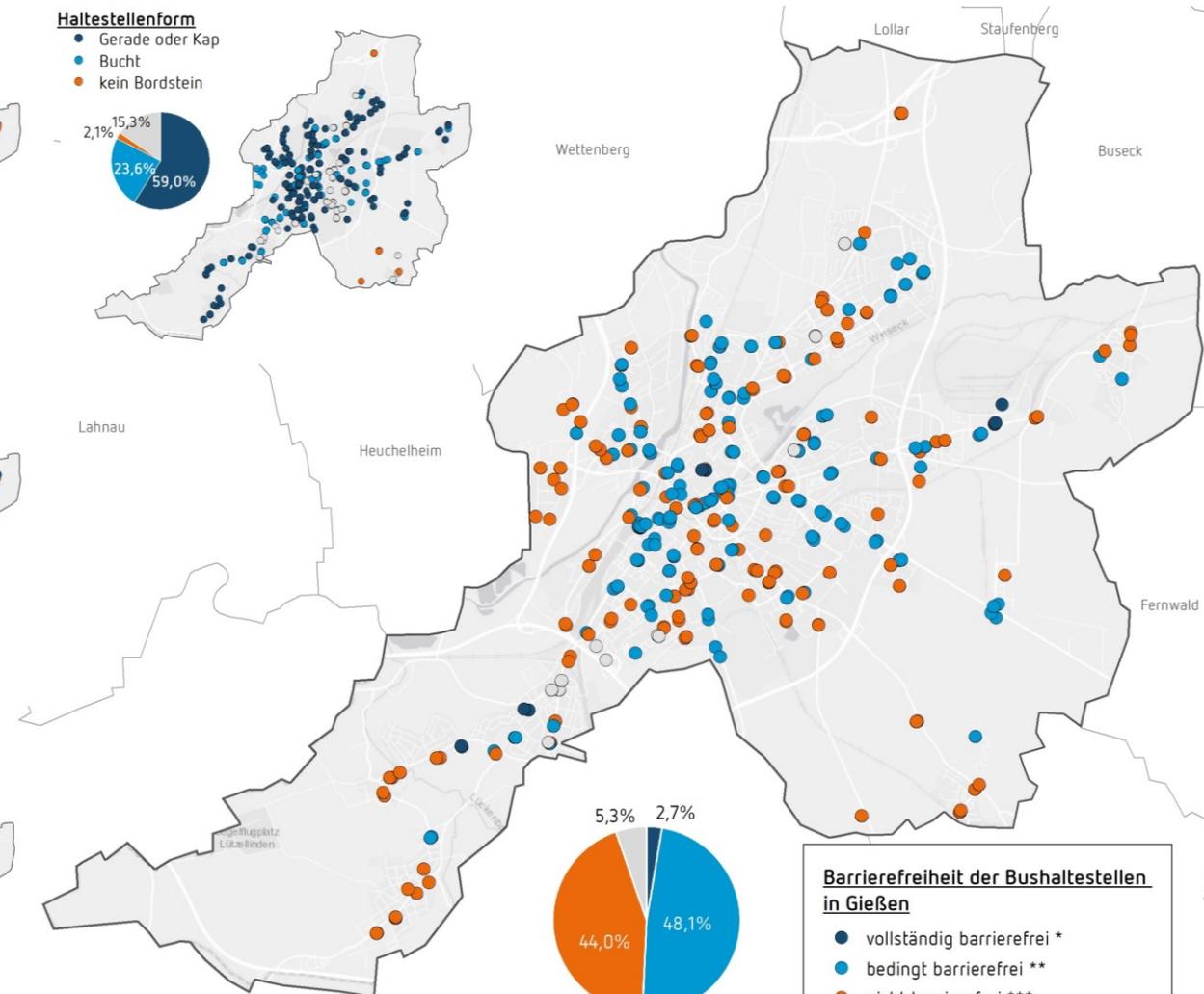


### Leitstreifen

- optisch-taktil / taktil
- eingeschränkt O-T Bodenindikatoren
- nicht vorhanden



Kartengrundlage: Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community



\* die Steighöhe beträgt mind. 20 cm und alle weiteren Kriterien sind erfüllt  
\*\* die Steighöhe beträgt mind. 16 cm, aber weitere Kriterien sind nicht oder nur teilweise erfüllt  
\*\*\* die Steighöhe liegt unter 16 cm

### Barrierefreiheit der Bushaltestellen in Gießen

- vollständig barrierefrei \*
- bedingt barrierefrei \*\*
- nicht barrierefrei \*\*\*
- keine Information

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog.



## Stärken- / Schwächenanalyse

Stärken	Schwächen	Ableitung für die Konzeption
Bereits hohe <b>Erschließungsqualität</b> im gesamten Stadtgebiet (95% der Bevölkerung)	<b>Erschließungsdefizite:</b> Wettenbergring, Gewerbegebiet Lützellinden, Margarethenhütte/Lahnstr., Gewerbegebiet Ursulum, Randbereiche der Stadtteile Rödgen, Allendorf und Lützellinden sowie Petersweiher	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Prüfung zusätzlicher Haltestellen,</b></li> <li>✓ <b>Taktverdichtungen</b> auf den Hauptrelationen und zu Einzelzielen</li> <li>✓ <b>durchgehende Takte von morgens bis abends</b></li> </ul>
Grundsätzlich gute <b>Bedienungsqualität</b> hinsichtlich Takten und Zeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überlastungen auf den Hauptrelationen;</li> <li>• unübersichtliche Angebote auf Teilabschnitten;</li> <li>• Taktausdünnungen vormittags</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Einbindung zusätzlicher Bereiche in das Stadtbusnetz,</li> <li>✓ klarere <b>Ordnung der Verkehre in Schwachverkehrszeiten</b></li> </ul>
Hohe <b>Verbindungsqualität</b> durch eine Vielzahl an Direktverbindungen und zentralen Knoten (Berliner Platz, Bahnhof, Marktplatz)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilweise umwegige und ineffiziente Fahrwege;</li> <li>• erschwerte Erreichbarkeit von Gießen-West an den Bahnhof,</li> <li>• Linientaxis als „Behelfsangebote“ mit hohem Nutzungshemmnis und geringer Attraktivität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Neukonzeption von Linien mit ineffizienten Fahrwegen,</b></li> <li>✓ Prüfung <b>weiterer Verbindungen zum Bahnhof oder Marktplatz,</b></li> <li>✓ <b>Vermeidung von Stichfahrten</b></li> </ul>



TOP 3

Qualitätsvorgaben für den ÖPNV

# Inhalte des Anforderungsprofils

Grundlegendes

Erschließung

Bedienung

Verbindungen

Ausrüstung

Service

Qualitätsmanagement

Bedienungszeit

Bedienungs-  
häufigkeit

Platzangebot

Störungen

Produkte

Pünktlichkeit

Reisezeiten

Beschleunigung

Direktheit und  
Anschlüsse

Vernetzung

Haltestellen-  
ausstattung

Barrierefreiheit

Fahrzeuge

Fahrten-  
organisation

Instandhaltung

Sicherheit

Sauberkeit

Personal

Vertrieb

Information &  
Kommunikation

# Bedienungsqualität – Bedienungszeit

Bedienungszeit	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit	Nachtverkehrszeit (in den Nächten auf Samstage/ Sonntage und Feiertage)
Montag- Freitag	Verkehrsspitzen, Berufs- und Ausbildungs- verkehr, morgens und nachmittags	ca. 6:00-20:00 Uhr	ca. 4:30-6:00 Uhr ca. 20:00-24:00 Uhr	ca. 24:00-5:30 Uhr
Samstag	/	ca. 8:00-20:00 Uhr	ca. 5:30-8:00 Uhr ca. 20:00-24:00 Uhr	ca. 24:00-5:30 Uhr
Sonntag	/	/	ca. 6:30-24:00 Uhr	/

- **Nachfragegerecht und linienbezogen: Abweichungen von bis zu 30 min. möglich, Wechsel des Produkts (z.B. Bedarfsverkehre zur Schwachverkehrszeit), Abweichungen zu besonderen Anlässen (Weihnachten, Silvester,...)**

## Bedienungsqualität – Bedienungshäufigkeit

Bedienungshäufigkeit	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit	Nachtverkehr
	je Stunde und Richtung			
Stadtbus Hauptrelation	Bedarfsgerechte Verdichtung	<b>6-8 Fahrten</b> (ca. 7,5-10 min. Takt)	<b>3-4 Fahrten</b> (ca. 15-20 min. Takt)	/
Stadtbus Nebenrelation		<b>2-4 Fahrten</b> (ca. 15-30 min. Takt)	<b>1-2 Fahrten</b> (ca. 30-60 min. Takt)	/
Regional-/ Lokalbus		<b>1-2 Fahrten</b> (ca. 30-60 min. Takt)	<b>1 Fahrt</b> (60 min. Takt)	/
Nachtbus	/	/	/	<b>1 Fahrt</b> (60 min Takt)

- Anforderungen an die Bedienungshäufigkeiten dienen einer **offenen Prüfung von Taktausweitungen**: 10/20/30/60 min.-Takt versus 7,5/15/30/60 min.-Takt.
- 20 min.-Takte sollten zur Gewährleistung von Umstiegen vermieden werden.
- **Gleichbleibendes, verlässliches Angebot den gesamten Tag** → Verdichtungen zur HVZ nachfrage- und linienbezogen.

# Weitere Anforderungen (Auszug)

- Erreichbarkeit aller Ziele mit max. einem Umstieg
- Anzustrebende Umsteigewartezeiten von unter 15 min. tagsüber
- Verstärkte Vernetzung von ÖPNV und anderer Mobilität, insbesondere Radverkehr
- Vorgaben zu Ausstattungsmerkmalen von Haltestellen, u.a. Witterungsschutz & Sitzgelegenheit, Barrierefreiheit, Fahrradabstellmöglichkeiten oder Dynamische Fahrgastinformationssysteme
- Vorgaben zu den Fahrzeugen, u.a. technische Ausstattung, Informationssysteme für Fahrgäste, Merkmale, die der Barrierefreiheit dienen



**TOP 4**

**Ein neues Liniennetz für Gießen**

**Zielkonzept Stadtbus 2023+**

# Ein neues Liniennetz für Gießen

## Zielkonzept Stadtbus 2023+

- Taktverdichtungen, die sich in der gesamten Stadt bemerkbar machen (Vorgaben Anforderungsprofil):
  - 7,5 min. Takte  
Grünberger Str.,  
Frankfurter Str.,  
Krofdorfer Str.,
  - 15 min. Takte  
Schiffenberger Weg, Ev.-  
Krankenhaus, Ludwigstr.
  - Mehr Fahrten pro Stunde  
nach Wieseck, zum  
Untershof, nach  
Petersweier und auf der  
Lahnstr.



# Ein neues Liniennetz für Gießen

## Zielkonzept Stadtbus 2023+

- Effiziente Linienumläufe durch Neukonzeptionierung bislang ineffizienter Verbindung
- Einbindung der heutigen Linientaxis 2 und 9 in das Stadtbusnetz
- Begradigung von Linien und Vermeidung von Umwegfahrten (Südstadt, Wieseck)



# Ein neues Liniennetz für Gießen

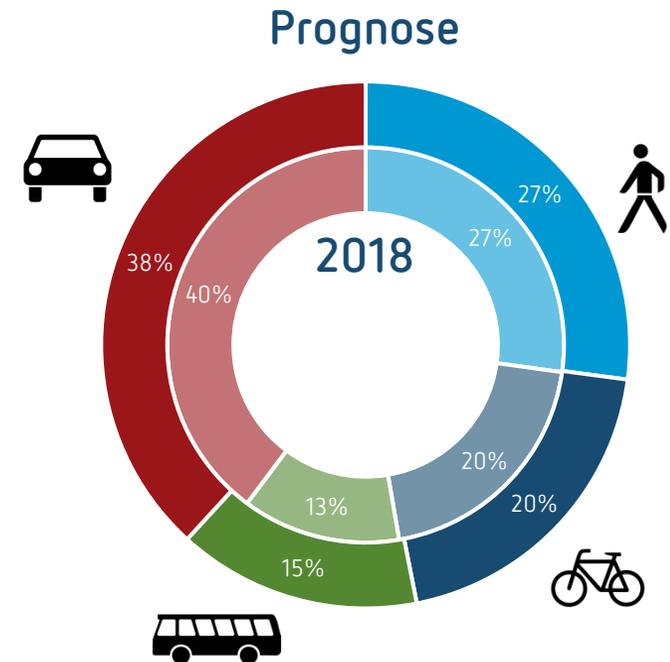
## Zielkonzept Stadtbus 2023+

- Verbesserung der Anbindung der West- und Südstadt sowie der Krankenhäuser an den Bf.,
- Neue Direktverbindungen, diverse neue Haltestellen, Einbindung von Regional- / Lokalbushaltestellen



## Welche Wirkungen ergeben sich?

- Nach den Prognosen des Verkehrsmodells können 4.900 Wege, die heute noch mit dem Pkw zurückgelegt werden, auf den ÖPNV verlagert werden
- Ein Großteil sind Pkw-Verkehr innerhalb der Stadt – der ÖPNV kann hier um 22 % wachsen, insgesamt um 16 %
- Somit ergeben sich nach Prognose ein Anteil von
  - 13 % ÖPNV innerhalb der Stadt
  - 15 % ÖPNV insgesamt (+ Stadt-Umland-Verkehr)
- Für weitere Verlagerungen ist die Verbesserung des Stadt-Umland-Verkehrs essentiell.



## Bis wann können die Optimierungen umgesetzt werden?

- Die Umsetzung erfordert einen erheblichen Vorlauf zur Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge und der Akquisition zusätzlichen Personals
- Konzeption soll daher in verschiedenen, möglichst jährlichen Stufen umgesetzt werden
  - Stufe 1 sieht zunächst die Umsetzung der Linien 2/12 sowie 3/13/14 vor und kann im günstigsten Fall **ab Dezember 2023** umgesetzt werden
  - Stufe 2 enthält die Leistungsausweitungen auf der Grünberger Str. sowie Frankfurter Straße (Linien 1, 4 und 16/17). Umsetzung im Idealfall **ab Dezember 2024**
  - Stufe 3 enthält ein **großes Umsetzungspaket** aus den Linien 6, 7, 8, 9/19/29, 10 und 18
  - In der letzten Stufe sind die Optimierungen für Wieseck enthalten (Linien 5, 15, 20)

## Was ist für die Umsetzung notwendig?

- Das Konzept sieht eine deutliche Ausweitung der Betriebszeiten und neue Verbindungen vor. Es ergeben sich insgesamt 52 % mehr Fahrplankilometer – von 2,6 Mio. im Status Quo auf 3,9 Mio.
- Hierfür sind 15 zusätzliche Busse notwendig, 28 % mehr als im Bestand (aktuell 50 + 4 Reservefahrzeuge)
- Eine Kostenprognose ist aufgrund der aktuellen Lage schwierig. Mit Preisstand Januar 2022 erhöht sich der Aufwand für den ÖPNV von 11,7 Mio. EUR pro Jahr (netto) auf 17,8 Mio. EUR pro Jahr netto (+6,1 Mio. EUR pro Jahr).
- Dieser Betrag wird voraussichtlich durch zusätzliche Erlöse gesenkt werden können, aufgrund der aktuellen Reformation der Tariflandschaft ist dies nicht abschätzbar.

## Weitere Themenfelder im NVP

Langfristige  
Prüfaufträge

Barrierefreiheit

Ausstattung  
von  
Haltestellen

Organisation

Fahrzeuge

ÖPNV-  
Infrastruktur

Information

Vernetzung

Mobilitäts-  
management



# Schritte der Beteiligung zum Entwurf

- Vorstellung der Konzeption in der politisch besetzten Lenkungsgruppe am 07.09.23
- Upload des Entwurfs im November 2022 mit Kommentierungsmöglichkeit auf giessen-direkt.de
- Veranstaltung einer öffentlichen, digitalen Informationsveranstaltung am 21.11.2023 mit zahlreichen Teilnehmer:innen und Beantwortung von Rückfragen
- Versand des Entwurfs an diverse Träger öffentlicher Belange
  - Rückmeldungen von insgesamt 24 Ämtern, Institutionen und Vereinen sowie diversen Einzelpersonen
  - ca. 683 konstruktive Anregungen, Korrekturhinweise und Prüfaufträge
  - Sorgfältige Abwägung und Prüfung sowie Beantwortung/Begründung sämtlicher Vorschläge
  - Einarbeitung, begründete Ablehnung oder Weiterleitung an Stadt bzw. Verkehrsunternehmen für Detailplanung

# Beispielhafte, häufige Nennungen und Umgang

- Verlängerung der Linie 1 nach Hüttenberg-Rechtenbach
  - Aufnahme als Prüfauftrag mit Darstellung alternativer Varianten,
  - Verlängerung Linie 1 umlauftechnisch nicht möglich.
  - Möglicher Alternativen:
    - Verlängerung Linien 312 oder 313
    - Verlegung Linie 310
    - Verlängerung neue Linie 6 vom Bachweg (erste Prüfungen positiv)
    - Neue Linie
  - Verbindung würde zusätzlich die gewünschte schnelle Verbindung von Lützellinden Richtung Stadtmitte schaffen
  - Gespräche mit den zuständigen Akteuren notwendig

# Beispielhafte, häufige Nennungen und Umgang

- **Direktverbindung aus dem Wohngebiet Schlangenzahl in die Stadtmitte**
  - Aus umlauftechnischen Gründen sind vorgeschlagene Verlängerungen oder Tausch von Linienästen nicht möglich.
  - Zum Marktplatz oder Berliner Platz werden an mehreren Haltestellen Umsteigemöglichkeiten möglich sein: Petruskirche (Linien 3/13, alle 15 Min.), Friedrichstr. (Linien 1/4, alle 7,5 Min.)
  - Die Haltestellen der Linien 14 oder 3 mit Fahrt zu Stadtmitte liegen in einer fußläufig zumutbaren Entfernung und bindet die Schulstandorte Liebigschule und Landgraf-Ludwig-Gymnasium besser und direkter an als im Status Quo
  - Die Detailplanung sieht eine Einzelschulbusfahrt Schlangenzahl – LLG vor.
  - Schlangenzahl wird insbesondere in der Schwachverkehrszeit (abends und sonntags) deutlich besser angebunden als jetzt

# Beispielhafte, häufige Nennungen und Umgang

- Taktverdichtungen auch Philosophenwald und Sandfeld
  - Beide Wohngebiete weisen eine vergleichsweise geringe Siedlungsdichte und aktuelle Nachfrage auf, die Potenziale sind gering. Aufgrund der Vielzahl der Maßnahmen in diesem NVP soll die Maßnahme zurückgestellt, aber nicht verworfen werden.
  - Prüfauftrag als Ideenspeicher für den nächsten NVP: Neue Buslinie Philosophenwald – Sandfeld als Taktverstärker
  - Die Detailplanung sieht in der morgendlichen Verkehrsspitze ein Verstärkerfahrzeug auf der Linie 7 vor

# Beispielhafte, häufige Nennungen und Umgang

- Erhalt der Schnellbuslinie 18 bzw. keine Verschlechterung des Takts am Philosophikum
  - Die neue Linie 8 verkehrt zu allen Zeiten, in beide Richtungen, bindet zusätzliche Potenziale an und ist nur 2 min. langsamer.
  - Zu Vorlesungszeiten werden an der Haltestelle Philosophikum identisch viele Abfahrten geboten (9 je Stunde), in der vorlesungsfreien Zeit sogar zwei mehr (8 statt 6 pro Stunde)
  - Die Detailplanung sieht auf der Linie 8 verbesserte Anschlüsse auf die Main-Weser-Bahn im Vergleich zur heutigen Linie 10 vor.

# Beispielhafte, häufige Nennungen und Umgang

- **Ambitionierterer Ausbau von barrierefreien Haltestellen mit weniger Ausnahmen**
  - Den Anregung wird gefolgt, auch wenn die personellen und finanziellen Ressourcen auch in Zukunft einen zeitnahen Ausbau aller Haltestellen erschweren
  - Reduzierung der Ausnahmenliste
  - In den nächsten Jahren soll die nachträgliche Ausrüstung mit taktilen Leitelementen bei Haltestellen mit bislang nur angehobener Steigkante geprüft werden.
- **Bessere Ausstattung der Haltestellen mit Liniennetzplänen**
  - Den Anregungen wird gefolgt, Liniennetzpläne sollen zukünftig auch Standard an Haltestellen mit weniger Ein- und Aussteigern sein (Voraussetzung: Vitrine, i.d.R. Wartehäuschen)

# Beispielhafte, häufige Nennungen und Umgang

- Stärkere Verzahnung und Optimierung des Stadt-Umland-Verkehrs
  - Grundsätzliche Zustimmung, aber begrenzte Spielräume des NVP
  - Das Anforderungsprofil enthält bereits im Entwurf Qualitäten für den Regional- und Lokalbusverkehr. Diese können aber nur als Empfehlung für die benachbarten Aufgabenträger gelten
  - Empfehlungen zur überregionalen Zusammenarbeit in einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft und Aufnahme der expliziten Empfehlung den NVP erneut als gemeinsames Planwerk von Stadt und Kreis(en) fortzuschreiben.

# Beschluss des neuen NVP

## Zielkonzept Stadtbus 2023+

- Über die Beteiligung haben zahlreiche Menschen, Institutionen und Interessensvertretungen die Möglichkeit genutzt, Anregungen für die Verbesserung des ÖPNV in Gießen vorzutragen.
- Viele dieser Hinweise konnten berücksichtigt werden.

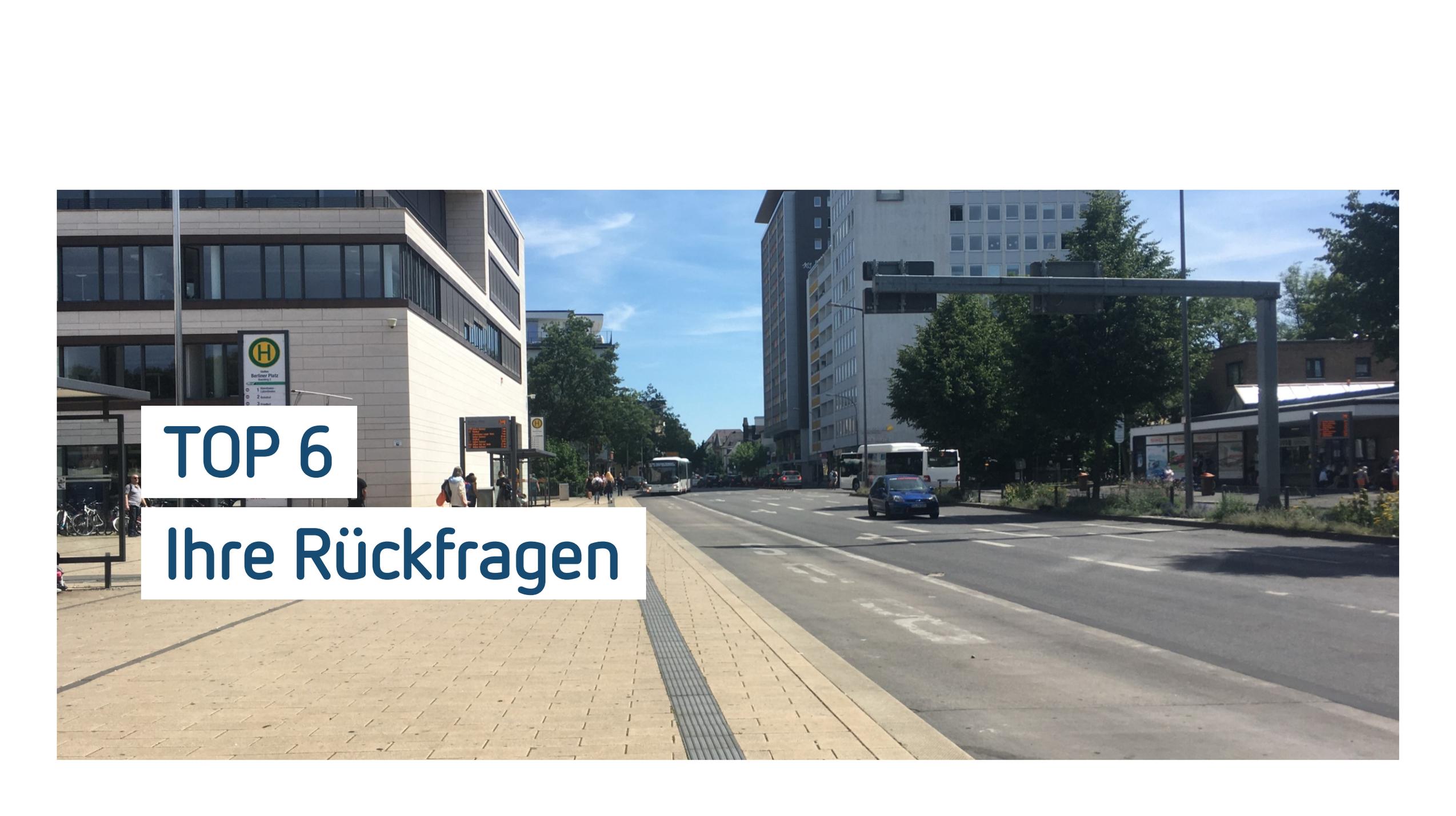


# Beschluss des neuen NVP

## Zielkonzept Stadtbus 2023+

- Der NVP 2023 zeigt eine klare Vision für einen zukunftsorientierten und nutzerfreundlichen Nahverkehr auf.
- Die geplanten Maßnahmen leisten bei erfolgreicher Umsetzung einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität in Gießen.





**TOP 6**

**Ihre Rückfragen**

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



**Vielen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit.**

**Planersocietät**

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

**Kontakt**

Gregor Korte

Fon 02 31 / 99 99 70-12

Fax 02 31 / 99 99 70-18

[korte@planersocietaet.de](mailto:korte@planersocietaet.de)