Stadt Gießen
Stadtplanungsamt
Berliner Platz 1

35390 Gießen

VCD Gießen
c/o Dietmar Jürgens
An der Liebigshöhe 2
35394 Gießen

ADFC Gießen
c/o Dr. Walter Lenz
Waldweide 64
35398 Gießen

Gießen, den 2.1.2023

Nahverkehrsplan der Stadt Gießen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Nahverkehrsplan und die eingeräumte Verlängerung der Frist für die Einreichung von Anregungen.

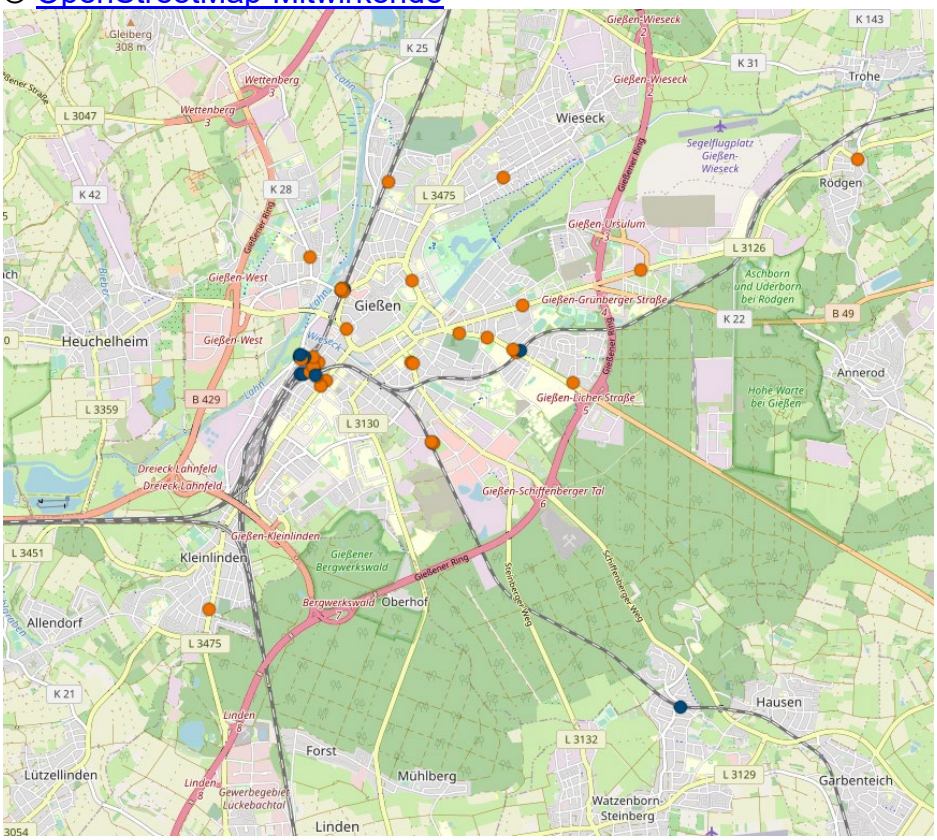
Als ADFC und VCD haben wir uns inhaltlich abgestimmt. Wegen der großen Schnittmenge haben wir uns schließlich zu einer gemeinsamen Stellungnahme entschlossen und hoffen, hiermit zugleich auch Ihren Arbeitsaufwand reduzieren zu können.

Wir begrüßen sehr, dass der Nahverkehrsplan eine Ausweitung des Busangebots mit neuen Linien und einer Ausweitung des Angebots und viele neue Haltestellen vorsieht. Wir freuen uns sehr, dass viele Anregungen aus der Vergangenheit aufgegriffen wurden und nun endlich umgesetzt werden. Von daher trifft der Entwurf des Nahverkehrsplan bei uns auf eine breite Zustimmung. Dennoch haben wir eine ganze Reihe von Anregungen im Detail.

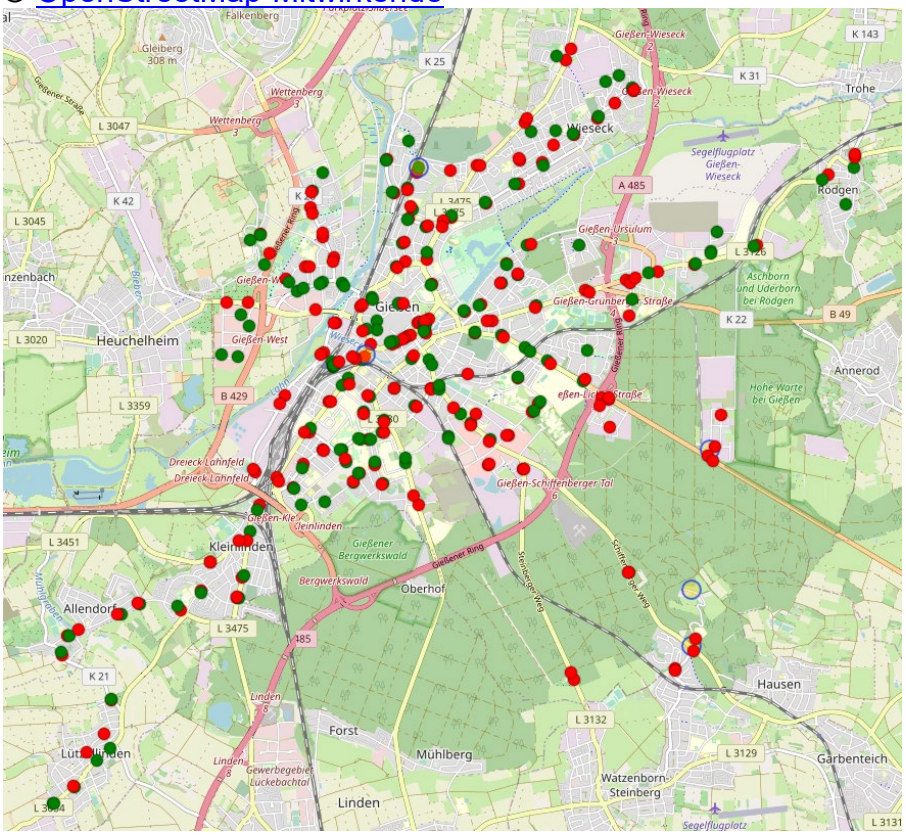
Bei der Präsentation des Entwurfs des Nahverkehrsplans war deutlich zu erkennen, dass das Planungsbüro sehr detailliert und intensiv am Nahverkehrsplan gearbeitet hat und dass diverse gute Gründe angeführt wurden, warum sich bestimmte Maßnahmen nicht so umsetzen lassen, wie man es auf den ersten Blick wünscht (z.B. fehlende Wendemöglichkeiten für Busse, Sprungkosten durch zusätzliche Busse,…). Leider sind diese Gründe für uns im Entwurf nicht immer sichtbar. Es wäre schön, wenn diese Gründe verstärkt im Text erwähnt worden wären. Nun wird es leider dazu führen, dass wir Anregungen einbringen, die ggf. nicht sinnvoll sind, wenn man mehr Hintergrundinformationen hätte. Wir bitten Sie dennoch, diese Anregungen zu prüfen.

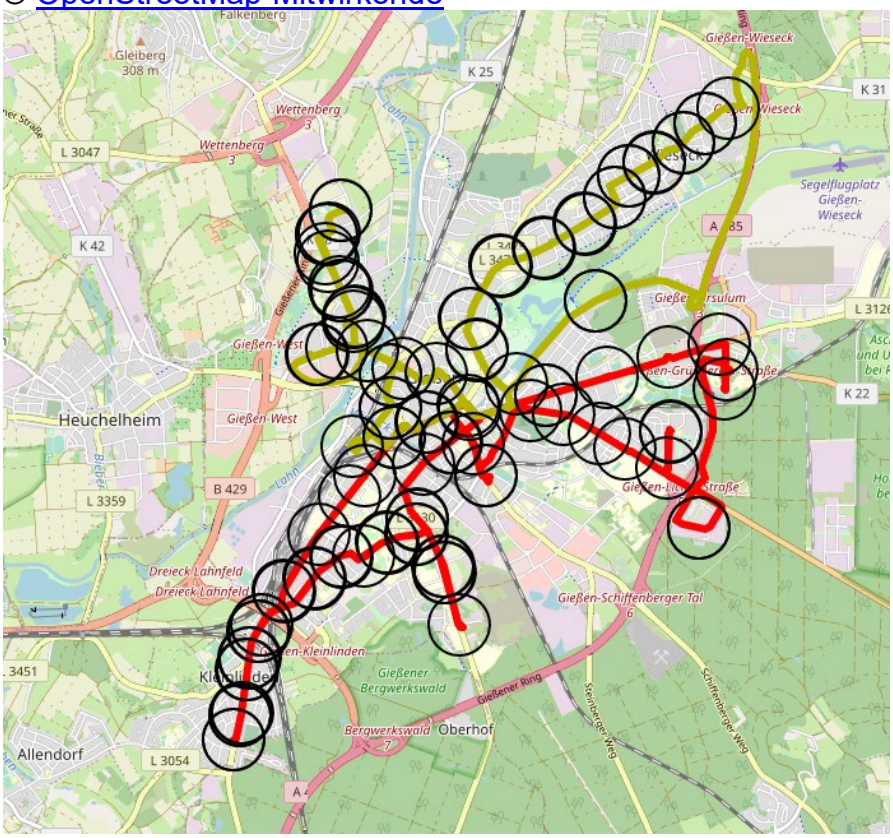
Kapitel	Seite	Stellungnahme
2.2.4	23	Im Text heißt es: „Lediglich auf der Linie RB 46 wird der Standard der Reisezeiten um bis zu 5 km/h unterschritten, alle anderen SPNV-Achsen halten die vom RMV gesetzten Standards ein.“

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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.
2.2.4	23/24	Es fehlt eine Einordnung des „Gutachtens zu möglichen SPNV-Haltepunkten“ 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 Bahnhaltes gibt. Wenn aber der Bahnhalt in einer Tempo-30-Zone liegt, ist ein Anschluss als Radnetz dennoch gegeben. Auch kommt das Gutachten zu schlechten Ergebnissen für die Bahnhaltepunkte 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.
2.2.5	31	Die Tabelle 5 sollte auf das Jahr 2022/2023 aktualisiert werden.
2.2.5	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.
3.1.4	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.
3.2.2	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 Oswald**s**garten. Auf der Vorgelsbergbahn muss es korrekt A**l**sfeld heißen.
3.2.2	48	Die Abbildung 7 stimmt der Verlauf der Linie 7 nicht, da die Linie

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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.
3.2.4	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): © OpenStreetMap-Mitwirkende  https://overpass-turbo.eu/s/1pCg
3.2.4	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 Wettenberg gibt es keine Leihräder (mehr).
3.2.6	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, wie die folgenden Beispiele zeigen:

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		Falscher Verlauf der Nachtbuslinie Venus: Falscher Verlauf der Buslinie 7:
3.2.6	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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		diese nicht vorhanden sind (rot): © OpenStreetMap-Mitwirkende  https://overpass-turbo.eu/s/1oDU
3.3.1	56	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.
3.3.2	58	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.
4.1	62	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.

Kapitel	Seite	Stellungnahme
4.1	62	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. © OpenStreetMap-Mitwirkende  https://overpass-turbo.eu/s/1pyJ 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/Zinzendorfweg 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.
4.1	64	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 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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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.
4.1	64	Leider wird auch nicht in den Blick genommen, dass auch das geplante, autofreie Studierendenwohnheim „Westside“ in der Bernhard-Itzel-Straße mit 351 Wohnheimplätzen genau dort gebaut wird, wo die Erschließungswirkung ungenügend bis ausreichend ist.
4.1	64	Nicht aufgegriffen wird, dass die Hauptmensa in der Otto-Behaghel-Straße 27 eine nur ausreichende Erschließungswirkung hat. Auch dort liegt ein großes Fahrgastpotential, weil dorthin täglich mehrere Tausend Menschen zum Essen gehen.
4.1	64	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.
4.1	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:
4.2	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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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 sich insgesamt 6 Abfahrten ergeben und max. ein 10-Minuten-Intervall anzusetzen ist. Die Haltestellen Siegmund-Heichelheim-Straße und Schlangenzahl werden in derselben Häufigkeit bedient und müssten dieselbe Farbe (hellblau?) tragen.
4.2	71	Die Sortierung in Tabelle 17 sollte so geändert werden, dass entweder nach Anzahl der Fahrgäste absteigend sortiert wird oder nach alphabetisch nach Haltestellenname.
4.3.1	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.
5.1	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).
5.4.3	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 dann auch so benannt werden. Die genannte Haltestelle „Schützenstraße“ muss im Text in

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		„Sachsenhäuser Brücke“ umbenannt werden. Die Haltestelle Oswaldsgarten sollte um „inkl. Mühlstraße“ ergänzt werden.
5.4.3	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.
5.4.3	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.
5.4.4	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 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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		seiner App.
5.4.4.	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, Wieseck-Greizer Straße, Wieseck Burgenring, Wieseck Poart) auch Fahrradboxen angeboten werden, so dass Personen aus dem Umland die Stadtbusse nutzen können.
5.4.4	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.
5.5.1	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 Wartehallen erbringt. 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.
5.5.1	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 von der Stadt zum Teil auch schon gehandhabt wird. Es sollte daher hier differenziert werden, welche Haltestellen evaluiert werden sollen (z.B. „Alfred-Bock-Straße“, „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.
5.5.1	100	In Tabelle 20 wird nicht nach der Zahl der Ein- und Aussteiger unterschieden. Es gibt Richtungshaltestellen ohne Einsteiger,

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		aber mit nennenswerten Aussteigern, wie z.B. an diesen Richtungshaltestellen: • Albert-Schweitzer-Schule • Allendorf Triebstraße • Lützellinden Bitzenstraße • Robert-Bosch-Straße • Tulpenweg • Lützellinden Lindenstraße • Wieseck Turnstraße • Wieseck Weimarer Straße Ebenso gibt es Richtungshaltestellen ohne Aussteiger, aber mit nennenswerten Einsteigern, wie: • Sandfeld • Siegmund-Heichelheim-Straße • Karl-Benz-Straße • Wieseck Wellersburg • Lützellinden Kirche • Wieseck Am Eichelbaum • Wieseck Weidigstraße 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: 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. 2) Sitzgelegenheiten sind bei allen Haltestellen mit mehr als 25 Einsteigern pro Tag als Mindestausstattung vorzusehen. 3) An Haltestellen in Wald und Flur (z.B. Im Nordkreuz, Forstgarten, ggf. Stadtgärtnerei) kann auf Beleuchtung verzichtet werden. 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 hingen nicht am Ausstieg erforderlich. 5) Ein Umgebungsplan sollte an allen Haltestellen mit mehr als 50 Aussteigern angeboten werden. 6) Bike-&-Ride-Anlagen sollten an allen Haltestellen mit mindestens 50 Ein- und Aussteigern Mindestausstattung sein.
5.5.1	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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		übersichtlicher ist.
5.5.3	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 Fahrzeige dann auf unterschiedlichen Linien eingesetzt und die Zahlen hochgerechnet werden. Selbst für eine Echtzeitauskunft reicht es, aus den Zähldaten von wenigen Fahrzeugen hochzurechnen.
5.5.3	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.
5.5.3	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.
5.5.3	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.
5.5.3	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.
5.5.3	102	Die Vorgabe, das 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?

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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.
5.6.1	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 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.
5.6.1	102	Die Leitstelle sollte Informationen im Störungsfall nicht nur über die dynamische Fahrgastinformation geben, sondern auch an die verfügbaren Kanäle des RMV (App, Internetseite, Servicetelefon, Socialmedia) weiterleiten.
5.6.3	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.
5.6.4	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.
5.6.5	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*innen der Stadtbusse z.B. deutlich öfter die vorgeschriebenen Überholabstände gegenüber Radfahrenden einhalten als die Fahrer*innen der übrigen Buslinien.
5.6.7	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.
5.6.7	105	Für die Servicenummer sollten Erreichbarkeitszeiten festgelegt

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		werden, am besten 24/7, ggf. durch (teilweise) Weiterleitung an das RMV-Servicetelefon.
5.7	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 wir 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.
5.7	106	Tippfehler „Tabelle 1“ über der Tabelle 23.
6	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 Naturwissenschaften 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 Bahnhalten 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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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 Bahnhalte 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: • JLU Seltersberg – Bahnhof • JLU Philosophikum - JLU Hauptgebäude und • JLU Hauptgebäude - Bahnhof. 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.
7.1	108	Liniennetzplan Zielkonzept 2023+: 1) Es sollten im Liniennetzplan klarer die Umsteigemöglichkeiten kenntlich gemacht werden (z.B. Ulner Dreieck/Sternmark; Petersweiher/Bahnhalt Watzenborn-Steinberg; Friedrichstraße-Bahnhof/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 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. 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. 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. 5) Im Liniennetzplan ist der Bahnhalt Oswaldsgarten südlich der

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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 waagerecht verlaufen und nicht schräg. Ggf. gibt es auch andere Möglichkeiten, z.B. dass die Haltestellen zeichnerisch zusammengefasst werden. 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.
7.1	108	Es sollte detailliert geprüft werden, ob am Bahnhof ausreichend Platz ist, damit dort die Linien(gruppen) a) [5,15,20] (Abfahrt alle 7,5 Minuten) b) [16,17] (Abfahrt alle 15 Minuten) c) [2] (Abfahrt alle 15 Minuten) d) [8] (Abfahrt alle 30 Minuten) e) [18] (Abfahrt alle 30 Minuten) und f) [19,29] (Abfahrt alle 30 Minuten) g) [10 nach ev. Krankenhaus] (Abfahrt alle 30 Minuten) h) [10 nach Schlangenzahl] (Abfahrt alle 30 Minuten) 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. 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. 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.

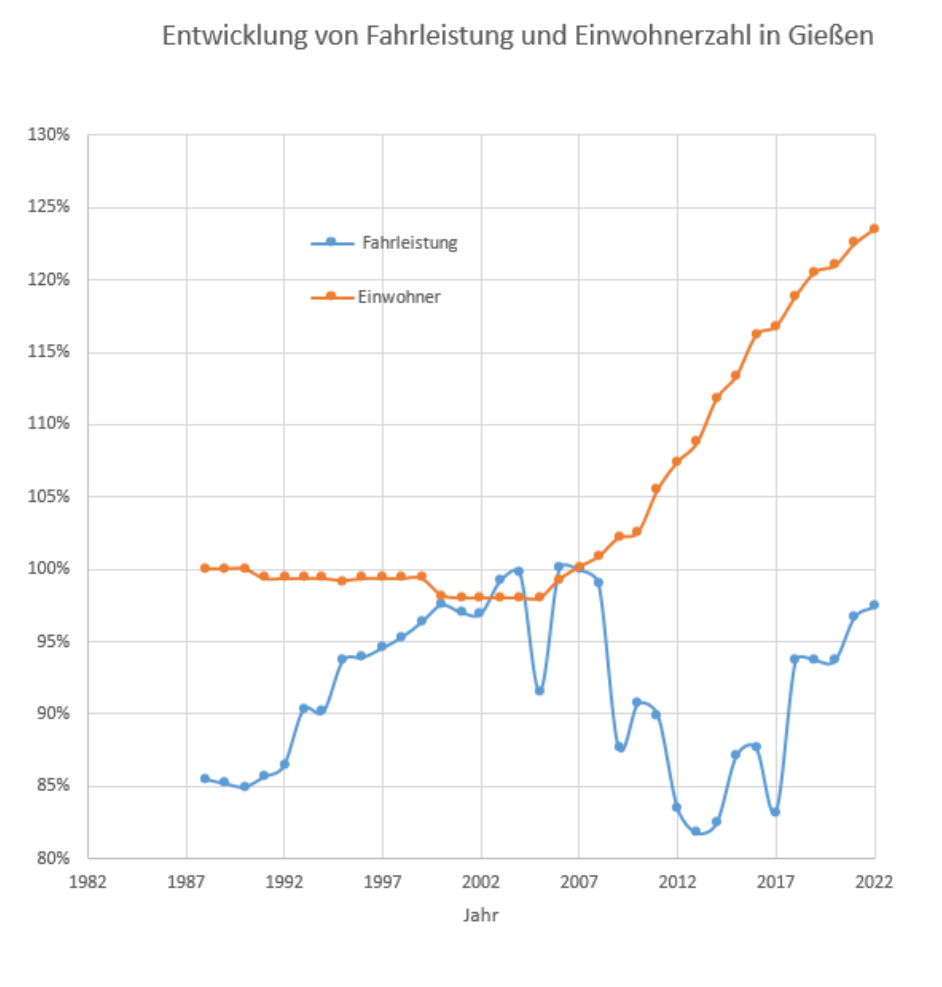
Kapitel	Seite	Stellungnahme
		Die Linienführung über die Lahnstraße umgeht ggf. den Bahnübergang Frankfurter Straße und kann hier auch Fahrtzeitvorteile bewirken.
7.1.1	109	Wir begrüßen, dass eine Reihe von Bushaltestellen umbenannt werden sollen. Insbesondere die Vereinheitlichung der Benennung an den Bahnhalten ist sinnvoll. Folgende Benennungen sehen wir jedoch kritisch: 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 Badenburger Hohl. 2) Die Haltestelle Lufthansastraße sollte nicht in „Am alten Flughafen“ umbenannt werden, da das ganze ehemalige US-Depot als „Am alten Flughafen“ benannt wurde und auch der VGP-Park den Namen „Am Alten Flughafen“ trägt (https://www.vgpparks.eu/de/properties/germany/vgp-park-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. 3) Der Name „Sport- und Kulturhalle“ für die Mehrzweckhall 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. 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 Verwechselungen kommen. Abgesehen davon nennt das Studentenwerk Gießen das Studentendorf nicht mehr Studentendorf, sondern „Studentenwohnheim“. 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. 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). 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.

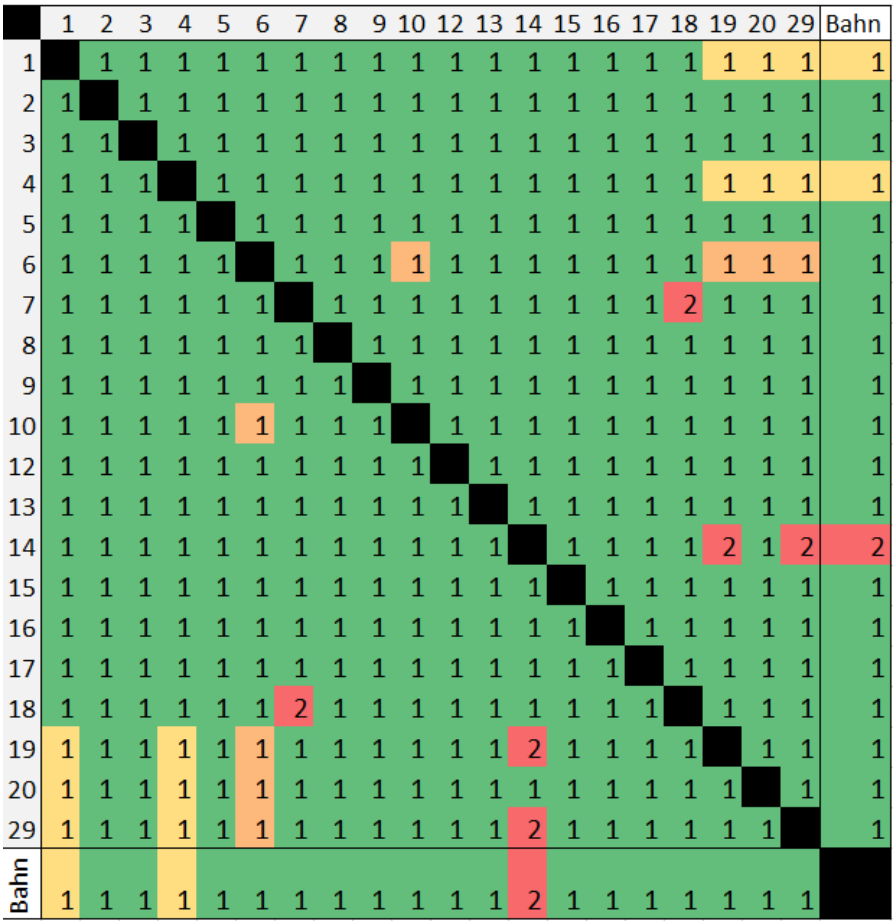
Kapitel	Seite	Stellungnahme
		Ebenso sollte geprüft werden, ob die Haltestelle City-Center umbenannt wird (z.B. in Reichensand oder Schanzenstraße), da das Gebäude City-Center auf keinem Stadtplan verzeichnet ist.
7.1.2	110	In der Tabelle 25 fehlt die Verlegung der Bushaltestellen Pistorstraße aus der Pistorstraße in die Ferniestraße sowie die Verlegung der Bushaltestelle „Am Eichelbaum“.
7.1.2	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.
7.1.2	112	Die neue Bushaltestelle Krummstück ist in Tabelle 25 falsch alphabetisch einsortiert.
7.1.3	114	Linien 1, 4, 16 und 17 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). 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. 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 Fahrbahnrand gehalten wurde) liegt bei Linie 4 nicht vor, da die Linie 4 dort nur stadteinwärts fährt. 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.
7.1.4	115	Linien 2, 7 und 12 A) Die Linie 2 hat zwischen Bahnhof und Marktplatz einen recht

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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). 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.
7.1.5	116	Linien 3, 10, 13 und 14 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. 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. 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.
7.1.6	117	Linien 5, 15 und 20 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 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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		fahren oder die Linie 4 bis Waldweide oder Brüder-Grimm-Schule ergänzen oder sogar ersetzen. 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. 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. 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.
7.1.7	118	Linien 9, 19 und 29 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.
7.1.8	119	Linien 6, 8 und 18 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. 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. 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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		Linienbusse inzwischen passieren können. So würden sich Umsteigemöglichkeiten in 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. 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: - 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) 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. 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.
7.2.1	121	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 dere Einwohnerentwicklung hinaus, ein echter Zuwachs von rund

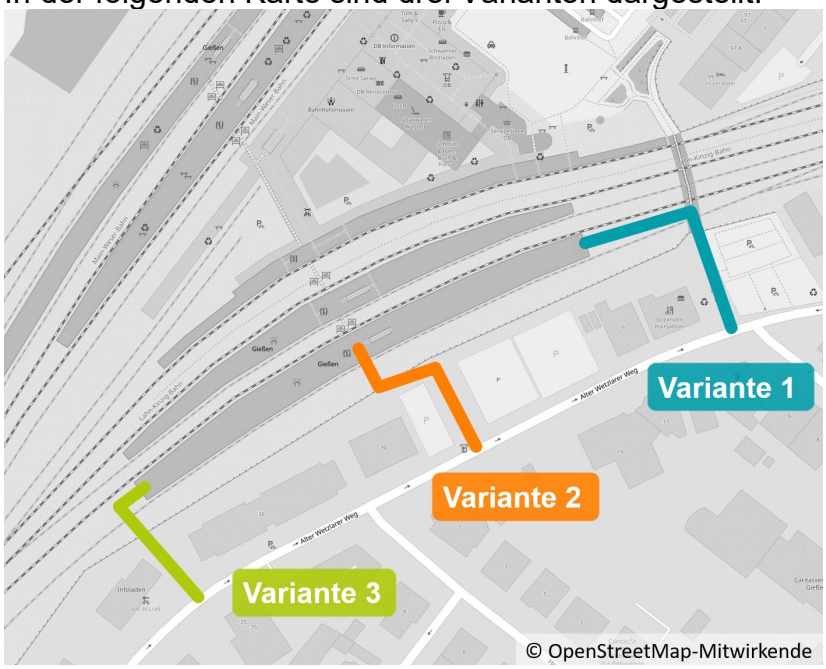
Kapitel	Seite	Stellungnahme
		einem Viertel im Vergleich zur Einwohnerzahl angestrebt. Wir empfehlen, dass die untenstehende Grafik mit eigenen Daten der SWG in den Nahverkehrsplan aufgenommen wird, so dass die politischen Entscheider auch erkennen können, wie dringend eine Erhöhung des Busangebots ist. (Die untenstehende Grafik arbeitet für wenige Jahre mit Schätzdaten, weil in einzelnen Jahren der letzten Zeit keine Daten veröffentlicht wurden.) 
7.3	123	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 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. 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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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. 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): Wie viele Umstiege bedarf es von Linie zu Linie? Welche Linie hat Bahnanschluss?  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. 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.
7.4	124	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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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.
8.1	132	Prüfung hochwertiger ÖPNV 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. 2) Es sollten Aussagen aufgenommen werden, dass/ob die Bahnhaltestellen Erdkauter Weg (zur Ferniestraße) 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.
8.2.3	134	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 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 Werbevitrinen 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 Werbevitrinen zeitweise unentgeltlich für ÖPNV-Werbung nutzen kann.
8.4.1	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.
8.4.1	137	Die Nachrüstung mit taktilen Flächen sollte auch für

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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.
8.4.1	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.
8.8	145	<u>Leihangebote</u> Derzeit wird zu wenig erwähnt, dass die Leihfahrräder insbesondere Lücken der ÖPNV-Erschließung im tangentialen Verkehr schließen 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. <u>Hier sind insbesondere folgende Haltestellen wichtig:</u> - 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)
10.10.1	120	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. 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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		des ZOV der Fall ist.
		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. 1) Die Bahnsteige des Bahnhalts 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. 2) Der Bahnhalt Erdkauter Weg sollte zur geplanten Straßenunterführung Ferniestraße verleget werden, so dass weiterhin eine Verknüpfung mit der Buslinie 10 (heute) bzw. 8 (zukünftig) besteht, wenn der Bahnübergang Erdkauter Weg für Kfz geschlossen wird. 3) Der Bahnhalt 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. 4) Der Bahnhof „Gießen“ sollte in „Gießen Hauptbahnhof“ umbenannt werden.

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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: 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. Variante 2: Ein neuer Zugang in Höhe Alter Wetzlarer Weg 30. 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. 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 bahnhofsnah Bike- & Ride-Stellplätze anzubieten (z.B. im Straßenraum des Alten Wetzlarer Weges). Dies gilt um so mehr, da nur wenig Platz für weitere Bike-&-Ride-Anlagen am neuen Bahnhofsausgang Lahnstraße eingeplant ist. In der folgenden Karte sind drei Varianten dargestellt.  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.
Ohne	Ohne	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

Kapitel	Seite	Stellungnahme
		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.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Jan Fleischhauer