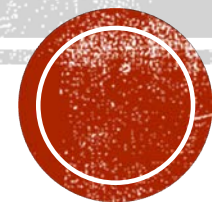


NACHHALTIGE MOBILITÄT IM WAHLKAMPF 2026

Sitzung der AG Mobilität am 2.3.2026

Reiner Mathar



DIE PARTEI – SATIRE ODER EINFACH NUR DUMM?

Die PARTEI

Kreisverband Gießen

Wahlprüfungs

Sehr geehrte,
anbei unsere Antworten auf die Fragen:

Wie wollen Sie als Partei / Wählergruppe die Vorgaben aus dem Klimaneutralitätsplan 2035 für Gießen im Bereich Verkehr erreichen?

Mit Klimagedöns gewinnt man doch keine Wahlen mehr. Unsere Verkehrspolitik senkt stattdessen die gefühlte Erderwärmung: mehr Autos, mehr Stau, mehr Standzeit. Wenn Motoren laufen und Menschen sitzen, entsteht Ruhe. Und wo Ruhe ist, fühlt sich das Klima automatisch neutral an.

Welche Pläne verfolgen Sie zur Verbesserung der Anbindung von Gießen an den ÖPNV aus dem Umland?

Der öffentliche Nahverkehr ist im wahrsten Sinne des Wortes ein totes Pferd. Es lohnt sich nicht hier zu investieren. Der motorisierte Individualverkehr mit hocheffizienten Verbrennern ist die Zukunft. Wir ermutigen die Bevölkerung (z.B. durch Kürzungen von Sozialleistungen) darauf umzusteigen.

Welche Pläne verfolgen Sie zur Verbesserung der Anbindung von Gießen an den Schienenfernverkehr?

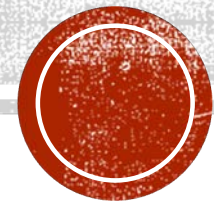
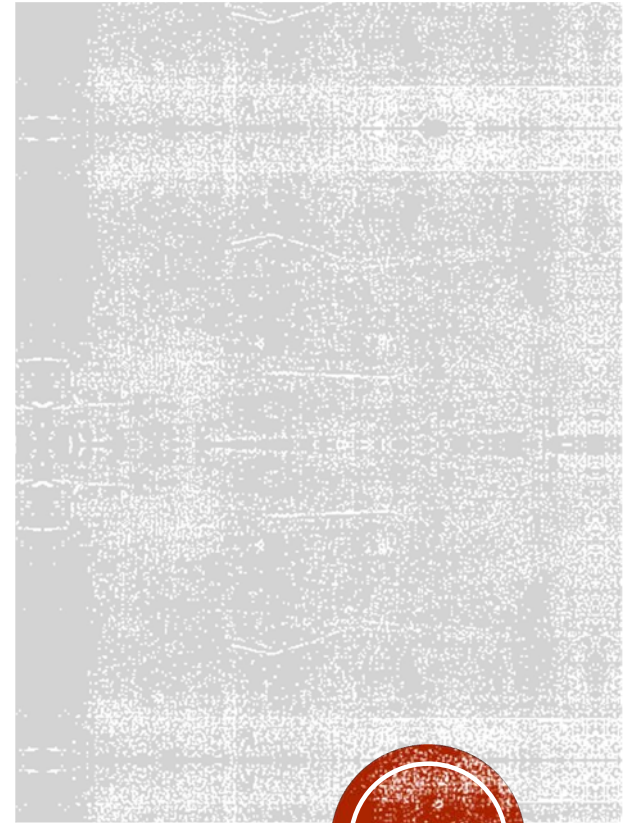
Ab einer Verspätung von 20 Minuten wird die Bahn verpflichtet, sich höflich über Lautsprecher zu entschuldigen.

Welche Pläne haben Sie, eine umfassende Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit einem ÖPNV-Ticket (wie am Beispiel Oslo) einzuführen?

Eine Parkraumbewirtschaftung lehnen wir entschieden ab. Dieses woke Gedöns aus Schweden mag zwischen Fjord und Bullerbü funktionieren, aber nicht zwischen Parklücke und Bäckerei.



**JETZT ABER
ERNSTHAFT! DIE
ANTWORTEN!**



UNSERE FRAGEN I

- Wie wollen Sie als Partei / Wählergruppe die Vorgaben aus dem Klimaneutralitätsplan 2035 für Gießen im Bereich Verkehr erreichen?
- Welche Pläne verfolgen Sie zur Verbesserung der Anbindung von Gießen an den ÖPNV aus dem Umland?
- Welche Pläne verfolgen Sie zur Verbesserung der Anbindung von Gießen an den Schienenfernverkehr?
- Welche Pläne haben Sie, eine umfassende Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit einem ÖPNV-Ticket (wie am Beispiel Oslo) einzuführen?



UNSERE FRAGEN II

- Wie gehen Sie mit dem Zielkonflikt „Stärkung der Innenstadt durch preiswerte innerstädtische Parkmöglichkeiten“ versus „Verminderung des Individualverkehrs in der Stadt“ um?
- Welche Verbesserungen für Fußgänger und Busfahrgäste streben Sie an?
- Welche konkreten Maßnahmen zur Barrierefreiheit wollen Sie umsetzen?
- Wie möchten Sie gemeinsame Mobilitätsangebote, wie z.B. CarSharing, Mitfahr-Apps etc., fördern?
- Inwieweit werden Sie sich einsetzen für den Bau einer weiteren Bahnstation (z.B. Ulner Dreieck oder US-Depot)?



WIE WOLLEN SIE ALS PARTEI / WÄHLERGRUPPE DIE VORGABEN AUS DEM KLIMANEUTRALITÄTSPLAN 2035 FÜR GIEßEN IM BEREICH VERKEHR ERREICHEN?

■ CDU

- Die Maßgabe, Gießen bis 2035 CO₂-neutral zu gestalten, ist für uns ein relatives Ziel. Wir verfolgen beim Thema Klimaneutralität im Verkehr einen pragmatischen und technologieoffenen Ansatz. Starre Jahreszahlen allein helfen nicht weiter – entscheidend ist, dass Maßnahmen wirksam, wirtschaftlich tragfähig und gesellschaftlich akzeptiert sind. Unser Ziel ist ein effizienter und intelligenter Mobilitätsmix: Wir setzen auf vernetzte Ampelschaltungen, ein besseres Baustellenmanagement und digitale Verkehrssteuerung, um Staus zu reduzieren und Emissionen zu senken. Gleichzeitig stärken wir den ÖPNV durch bessere Taktung, eine Stadtringbuslinie und Mobilitätsstationen sowie den Rad- und Fußverkehr durch sichere Infrastruktur und effiziente Radverkehrsachsen. Auch die Förderung von E-Mobilität durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur gehört dazu. Klar ist aber: Mobilität darf nicht ideologisch eingeschränkt werden – sie muss für alle funktionieren.



WIE WOLLEN SIE ALS PARTEI / WÄHLERGRUPPE DIE VORGABEN AUS DEM KLIMANEUTRALITÄTSPLAN 2035 FÜR GIEßEN IM BEREICH VERKEHR ERREICHEN?

■ SPD

- Im Klimaneutralitätsplan wird davon ausgegangen, dass das größte Potenzial zur Reduktion im PKW Bereich liegt. Dabei soll im Vergleich zu 2014 Verkehr vermieden (35Null 2025: -25,8 Mio Pkm/a) bzw. verlagert werden, darunter auf Fußverkehr (-2,7 Mio Pkm/a), auf Radverkehr (-13,5 Mio Pkm/a) und auf ÖPNV (-5,4 Mio Pkm/a). Ebenso wird von einer verbesserten Antriebstechnologie ausgegangen. Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gießen wird davon ausgegangen, dass die größte Reduktion an CO₂ im PKW Sektor durch Änderungen in der Fahrzeug- und Antriebstechnik und in einem veränderten Flottenmix kommen. Auf die Antriebstechnologie im Bereich des motorisierten Individualverkehrs hat Kommunalpolitik weniger Einfluss. Auf Verlagerung, Vermeidung (durch intelligente Stadtentwicklung im Sinne der Stadt der kurzen Wege), sowie auf die notwendige Infrastruktur für E-Mobilität hingegen schon. Folgende Punkte wollen wir umsetzen:



WIE WOLLEN SIE ALS PARTEI / WÄHLERGRUPPE DIE VORGABEN AUS DEM KLIMANEUTRALITÄTSPLAN 2035 FÜR GIEßEN IM BEREICH VERKEHR ERREICHEN?

▪ SPD

- In erster Linie: Alternativen zum PKW attraktiver machen, sodass Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn an Attraktivität gewinnen und stärker genutzt werden als heute. Dabei muss sichergestellt sein, dass die Optionen sicher, barrierefrei (zumindest im Bereich Fuß-, Bus- und Bahnverkehr), alltagstauglich, verlässlich und bezahlbar sind. Da zu den Bereich Fuß-, Bus- und Bahnverkehr nachfolgend noch ausgeführt wird, werden hier noch Maßnahmen für den Radverkehr beschrieben:
 - ein flächendeckendes Netz durchgängiger Radwege oder Schutzstreifen, vorzugsweise räumlich getrennt vom Autoverkehr, insbesondere auf Schul- und Kita-Wegen,
 - Schaffung eines sicheren, befestigten Radwegs zwischen Ursulum und Wieseck,
 - mehr und bessere Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum und an städtischen Liegenschaften,
 - Überdachungen, vorrangig an Schulen und anderen öffentlichen Standorten,
 - Ausbau des Fahrradverleihsystems – inklusive E-Lastenrädern für den Alltag (z. B. Einkäufe in Wohnquartieren),
 - Abstellanlagen mit Lademöglichkeiten für E-Bikes und E-Lastenräder,
 - wo sinnvoll: mehr konfliktarme Kreuzungslösungen, z. B. durch angepasste Abbiegeführungen und sogenannte geschützte Kreuzungen.
- Bereitstellung einer ausreichenden E-Ladeinfrastruktur bis in die Ortsteile hinein, um den Wandel des PKW Flottenmix zu begleiten
- Weitere Emissionsreduktion für den Busverkehr
- Für den Güterverkehr: Schienengüterverkehr wollen wir durch den Erhalt und Ausbau von Verladepunkten stärken.



WIE WOLLEN SIE ALS PARTEI / WÄHLERGRUPPE DIE VORGABEN AUS DEM KLIMANEUTRALITÄTSPLAN 2035 FÜR GIEßEN IM BEREICH VERKEHR ERREICHEN?

- **Grüne**

- Unser Ziel ist es weiterhin, den Verkehr klimaneutral und modern zu gestalten. Das bedeutet für uns, dass Gießen eine Stadt sein soll, in der sich Menschen sicher, schnell und bequem fortbewegen können.
- Mit uns Grünen erhalten die Bürger*innen nicht nur eine Verkehrswende, sondern auch lebenswerte Stadtquartiere.
- In der Innenstadt wollen wir weiterhin mehr Platz für Menschen, Begegnung und eine bessere Luftqualität schaffen. Daher möchten wir den Brandplatz in diesem Sinne umgestalten. Ein positives Beispiel dafür sind die Planungen zum Toni-Hämmerle-Platz, deren Umsetzung wir weiter vorantreiben wollen. Auch im Dönerdreieck und an weiteren Wohnbereichen in der Stadt wollen wir den Verkehr, der durchfährt begrenzen, die Erreichbarkeit aber erhalten – dadurch erhalten die Menschen vor Ort leisere Straßen und die Stadt bessere Möglichkeiten, den Raum attraktiver zu gestalten.
- Wir wollen, dass sich alle Menschen in Gießen sicher und barrierefrei bewegen können – egal ob zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Deshalb setzen wir uns für sichere Übergänge und gut ausgebaute Wege ein. An Kreuzungen sollen Fußgänger*innen auf allen vier Seiten sicher queren können. Für den Radverkehr brauchen wir ein gut verbundenes und sicheres Wegenetz. Wir wollen Hauptverbindungen ausbauen, Lücken schließen und mehr Fahrradabstellanlagen schaffen. An Ampeln sollen Radfahrende vorne warten können – dafür wollen wir mehr eigene Wartezonen einrichten. An konfliktträchtigen Punkten wollen wir rote Markierungen. Außerdem möchten wir das Fahrradverleihsystem ausweiten, damit es in allen Ortsteilen genutzt werden kann.



WIE WOLLEN SIE ALS PARTEI / WÄHLERGRUPPE DIE VORGABEN AUS DEM KLIMANEUTRALITÄTSPLAN 2035 FÜR GIEßEN IM BEREICH VERKEHR ERREICHEN?

- FDP

▪ *Eine realistische Betrachtung zeigt, dass dieses Ziel auch nach 15 Jahren rot-grüner Politik in Gießen nicht mehr erreicht werden kann. Aber auch losgelöst von dieser starren Zielvorgabe möchten wir weiterhin Alternativen zum motorisierten Individualverkehr in der Stadt stärken, indem wir durch die Schaffung von zeitlich befristet kostenfreien Park&Ride-Parkplätzen an den Stadträndern mit schneller ÖPNV-Taktung in die Innenstadt einen großen Teil des Berufspendlerverkehrs aus der Stadt heraushalten. Innerhalb der Stadt setzen wir zudem auf eine bessere Ampelschaltung und Maßnahmen, die den Verkehr besser fließen lassen, um unnötiges Stop&Go zu vermeiden. Zudem sollen Radwege weiter ausgebaut und sicherer gestaltet werden.*



WIE WOLLEN SIE ALS PARTEI / WÄHLERGRUPPE DIE VORGABEN AUS DEM KLIMANEUTRALITÄTSPLAN 2035 FÜR GIEßEN IM BEREICH VERKEHR ERREICHEN?

- Linke

- Der Verkehrssektor ist einer der größten Emittenten an klimaschädlichen Gasen. Um die Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen führt kein Weg daran vorbei, den Autoverkehr/motorisierten Individualverkehr deutlich zu reduzieren und stattdessen den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) deutlich zu stärken. Dazu möchten wir unter anderem den ÖPNV massiv ausbauen mit dichteren Takten (20-Minuten-Takt innerhalb der Stadt, 30-Minuten-Takt ins Umland) und diesen perspektivisch kostenfrei machen, ggf. finanziert über eine solidarische Nahverkehrsabgabe. Es braucht außerdem eine schrittweise Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb, mehr Busspuren und einen Ausbau der Ampelvorrangschaltung für Busse. Eine Regiotram sehen wir perspektivisch als Rückgrat einer Verkehrswende für Gießen. Es braucht autofreie Zonen (z.B. innerhalb des Anlagenrings), flächendeckend Tempo 30 sowie sichere Rad- und Fußwege und Vorrang von Fuß- und Radverkehr bei der Ampelschaltung. Auch kommunale, bezahlbare Carsharingangebote sowie eine Mitfahr-App können nützliche Schritte sein.



WIE WOLLEN SIE ALS PARTEI / WÄHLERGRUPPE DIE VORGABEN AUS DEM KLIMANEUTRALITÄTSPLAN 2035 FÜR GIEßEN IM BEREICH VERKEHR ERREICHEN?

- BSW

- Wir stehen zu verantwortungsvollem Klimaschutz. Was wir ablehnen, ist eine Klimapolitik, die von oben verordnet wird, die Menschen finanziell überfordert und die Kommunen mit unrealistischen Vorgaben allein lässt. Wir wollen die Vorgaben des Klimaneutralitätsplans im Verkehrsbereich erreichen, indem wir das Verkehrsaufkommen in der Stadt real reduzieren. Entscheidend dafür ist der Ausbau eines leistungsfähigen, verlässlichen und bezahlbaren öffentlichen Verkehrs, der den Menschen eine echte Alternative zum Auto bietet. Ein guter ÖPNV ist kein Kampf gegen das Auto, sondern eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Die Regiotram befürworten wir als sinnvolle Ergänzung eines zukunftsfähigen Nahverkehrs.



WIE WOLLEN SIE ALS PARTEI / WÄHLERGRUPPE DIE VORGABEN AUS DEM KLIMANEUTRALITÄTSPLAN 2035 FÜR GIEßEN IM BEREICH VERKEHR ERREICHEN?

- Volt

- **Unsere Maßnahmen:**

- **Verkehrswende durch ÖPNV-Zuverlässigkeit:** Wir setzen auf Qualitätsverträge 2.0 für die HLB mit klarem Bonus-Malus-System, Digitalisierung der Stellwerke und Stabilisierungsfahrpläne. Ohne verlässlichen ÖPNV gibt es keine Mobilitätswende.
- **Konkretes Etappenziel:** Bis 2027 wollen wir die ÖPNV-Pünktlichkeit auf 95% steigern und die Ausfallquote unter 2% drücken. Das ist die Voraussetzung, damit Menschen nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind.
- **Radverkehr als Rückgrat der Mobilität:** Wir planen Fahrradschnellwege entlang der Kühlachsen (z.B. Frankfurter Straße, Schiffenberger Weg) mit 3-3,5m Breite, baulich getrennt und beleuchtet. Durch diese Maßnahmen erwarten wir, dass der Radverkehrsanteil bis 2031 auf mindestens 20 % steigt.
- **Elektrifizierung von Verkehr und Wärme:** Wir fördern lokale Stromerzeugung (Solar, Wind) und netzdienlichen Verbrauch.
- **Parkraumbewirtschaftung:** Sozial gerechte, flächenbasierte Staffelung nach Fahrzeuggröße mit Anreizen für nachhaltige Mobilität.



WELCHE PLÄNE VERFOLGEN SIE ZUR VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON GIEßEN AN DEN ÖPNV AUS DEM UMLAND?

- **CDU**

- Wir wollen die Anbindung Gießens an das Umland deutlich verbessern und verlässlicher machen. Ziel ist, dass die Innenstadt von jeder Haltestelle aus in maximal 30 Minuten erreichbar ist. Dafür setzen wir auf einen dichteren Takt, insbesondere durch 15-Minuten-Verbindungen von Mobilitätsstationen am Stadtrand ins Zentrum sowie ergänzende On-Demand-Angebote für Randlagen und Nebenzeiten. Wichtig ist uns zudem die bessere Vernetzung mit dem Landkreis: Stadtteile wie Rödgen oder Wieseck und umliegende Kommunen sollen stärker angebunden werden – auch durch die Kombination von ÖPNV mit Park-and-Ride, Car- und Bike-Sharing. Ergänzend setzen wir auf digitale Echtzeitinformationen, damit der ÖPNV eine echte, alltagstaugliche Alternative wird.



WELCHE PLÄNE VERFOLGEN SIE ZUR VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON GIEBEN AN DEN ÖPNV AUS DEM UMLAND?

▪ SPD

- Ausbau und Verdichtung von Buslinien
- Für Pendlerinnen und Pendler setzen wir auf Kooperation mit dem Landkreis und Nachbarkommunen, um Park-and-Ride-Angebote auszubauen (aus dem Landkreis in die Stadt). In Abstimmung mit Hochschulen und Landkreis wollen wir außerdem testweise Park-and-Ride-Lösungen an großen Standorten prüfen – etwa bei besonderen Anlässen, wenn der Verkehrsdruck hoch ist und der ÖPNV typischerweise kostenlos genutzt werden kann.
- Prüfung einer schienenengebundenen Anbindung an das Umland im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Regiotram.



WELCHE PLÄNE VERFOLGEN SIE ZUR VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON GIEBEN AN DEN ÖPNV AUS DEM UMLAND?

■ Grüne

- Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr ist die Voraussetzung für eine nachhaltige Stadtmobilität. Wir setzen uns für häufigere und besser vernetzte Busverbindungen, eine bessere Anbindung in die Region und mehr barrierefreie Haltestellen ein. Daher werden wir uns auch weiterhin für die Umsetzung des aktuellen Nahverkehrsplans stark machen.
- Zusätzliche Bahnhaltepunkte und innovative Konzepte wie eine Regio-Tram könnten langfristig zur Entlastung der Innenstadt beitragen und die Verbindung in das Umland stärken. Gleichzeitig wollen wir mit dem Landkreis das Gespräch suchen, um im Kleinen schnelle Verbesserungen zu erreichen. Das Laubach-Shuttle, die zusätzlichen Verbindungen nach Fernwald und Reiskirchen am Wochenende und in den Abendzeiten zeigen, dass hier niederschwellig noch viel möglich ist.



WELCHE PLÄNE VERFOLGEN SIE ZUR VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON GIEßEN AN DEN ÖPNV AUS DEM UMLAND?

- FDP

Für die Linien zur Erreichung der Stadt aus den Umlandkommunen ist nicht die Stadt Gießen zuständig. Diese muss vielmehr darauf achten, dass Taktungen zwischen den Kreis- und den Stadtlinien besser aufeinander abgestimmt werden.



WELCHE PLÄNE VERFOLGEN SIE ZUR VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON GIEBEN AN DEN ÖPNV AUS DEM UMLAND?

■ Die Linke

- Das Auto darf im Landkreis nicht alternativlos sein. Wir sehen bei der Anbindung des Umlands die Prioritäten bei einer Takterhöhung im ÖPNV: Es braucht einen 30-Minuten-Takt in der Anbindung von der Stadt in den Landkreis und zurück – auch morgens früh und in den späteren Abendstunden. Die Schnellbuslinien in die Ortsteile und das Umland müssen deutlich ausgebaut werden und die Taktung von Bahnen und Bussen muss besser aufeinander angepasst sein – es braucht eine Anschlussgarantie bis 24 Uhr, um nicht am Gießener Hauptbahnhof zu stranden. Eine Reaktivierung und Integration von Bahnstrecken sind ebenfalls ein wichtiger Bestandteil unserer Strategie. Zentrale Aufgabe ist hier die Entwicklung eines Regiotram-Systems, das die Vogelsbergbahn, die Lumdatalbahn sowie andere bestehende Bahnstrecken einbezieht und durch die Schaffung weiterer Haltepunkte für Pendler*innen attraktiv macht. Für sehr dünn besiedelte Bereiche sehen wir On-Demand-Verkehre als Teil der Lösung.



WELCHE PLÄNE VERFOLGEN SIE ZUR VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON GIEßEN AN DEN ÖPNV AUS DEM UMLAND?

- **BSW**

- Wer täglich arbeitet und pendelt, darf nicht benachteiligt oder zusätzlich belastet werden, sondern braucht realistische und bezahlbare Angebote. Eine Entlastung der Innenstadt ist ohne eine bessere Anbindung des Umlands nicht möglich. Wir setzen uns für einen priorisierten Busverkehr aus dem Umland im Stadtgebiet, leistungsfähige und übersichtliche Umsteigepunkte an den Stadträndern sowie den gezielten Ausbau von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen ein. Pendler benötigen verlässliche Angebote, die einen Umstieg alltagstauglich machen.



WELCHE PLÄNE VERFOLGEN SIE ZUR VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON GIEßEN AN DEN SCHIENENFERNVERKEHR?

- **CDU**
- Die direkte Anbindung an den Schienenfernverkehr ist für den Standort Gießen von großer Bedeutung. Auch wenn konkrete Fernverkehrsmaßnahmen nicht allein auf kommunaler Ebene entschieden werden, setzen wir uns dafür ein, dass Gießen als Oberzentrum in Mittelhessen besser in überregionale Verkehrsnetze eingebunden wird. Unser Ansatz ist, die Voraussetzungen vor Ort zu stärken: durch eine bessere Verknüpfung von Bus, Bahn, Park-and-Ride sowie digitalen Mobilitätsangeboten, damit der Bahnhof Gießen optimal erreichbar ist und Umstiege zuverlässig funktionieren. Gleichzeitig wollen wir im Schulterschluss mit Land, Bund und Bahn darauf hinwirken, dass Taktung, Verlässlichkeit und Anschlussqualität im Fernverkehr verbessert werden.



WELCHE PLÄNE VERFOLGEN SIE ZUR VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON GIEßEN AN DEN SCHIENENFERNVERKEHR?

■ Grüne

- Schienenverkehr ist Rückgrat klimafreundlicher Mobilität. Wir setzen uns dafür ein, dass Gießen weiterhin verlässlich an den ICE-Verkehr angebunden bleibt und im Deutschlandtakt eine starke Rolle spielt. Wir unterstützen die Bestrebung wieder eine direkte und schnelle Verbindung Richtung Köln zu erhalten, um die Westanbindung deutlich zu verbessern und Pendler*innen wie Wirtschaft gleichermaßen zu stärken.
- Gleichzeitig wollen wir den Regionalbahnverkehr im Stadtgebiet ausbauen – mit zusätzlichen Haltepunkten etwa im Bereich neuer Wohn- und Entwicklungsgebiete wie dem Ulner Dreieck oder dem ehemaligen US-Depot. Mehr innerstädtische Halte bedeuten kürzere Wege, bessere Verknüpfung mit Umland, Bus, Rad und Fußverkehr und eine echte Alternative zum Auto.
- Bei den Nahverkehrsträgern, insbesondere beim Rhein-Main-Verkehrsverbund, setzen wir uns dafür ein, dass die Zuverlässigkeit des schienengebundenen ÖPNV, vor allem auf der Main-Weser-Bahn, erhöht und die Lumdatalbahn zügig reaktiviert wird.



WELCHE PLÄNE VERFOLGEN SIE ZUR VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON GIEßEN AN DEN SCHIENENFERNVERKEHR?

SPD

- Erhalt und Wiederaufnahme von ICE-Linien, wir wollen Verbesserungen im Fernverkehr, keine Streichungen mehr
- Reaktivierungen der Lumdatalbahn und der Horloffthalbahn

FDP

Dies kann nur in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn erfolgen. Wir setzen uns dafür ein, dass Gießen insbesondere auch als ICE-Bahnhof weiter ausgebaut wird und künftig auch mehr Fernziele hierdurch erreicht werden können.

Die Linke

Die Region Mittelhessen ist in Sachen Fernverkehr unterversorgt. Hier gibt es keinen ICE-Anschluss. Lediglich die IC-Linie 26 fährt in jede Richtung 7x täglich von Karlsruhe über Frankfurt/Main, Gießen, Marburg und Kassel-Wilhelmshöhe nach Hannover und Hamburg. Andere Fernverbindungen, früher als Interregio, wie z.B. über Wetzlar, Dillenburg und Siegen ins Ruhrgebiet, sind gestrichen worden. Alle diese ursprünglich bestehenden Verbindungen sollten wieder aufgenommen werden. Für eine bessere Anbindung von Gießen an den Fernverkehr der Bahn braucht es vor allem einen Ausbau der Schieneninfrastruktur und eine Einbindung in Taktverdichtungen im Rahmen des sogenannten Deutschlandtakts. Die Möglichkeiten der einzelnen Kommunen sind hier jedoch relativ begrenzt – wir sehen hier vor allem eine Chance in der Zusammenarbeit mit anderen Kommunen und einer stärkeren politischen Einflussnahme auf Land und Bund, um eine bessere Fernverkehrsanbindung von Gießen zu ermöglichen.



WELCHE PLÄNE VERFOLGEN SIE ZUR VERBESSERUNG DER ANBINDUNG VON GIEßEN AN DEN SCHIENENFERNVERKEHR?

BSW

Eine Vernachlässigung von Bahnangeboten trifft besonders Menschen mit kleinerem Geldbeutel. Der Bahnhof ist ein zentraler Mobilitäts- und Wirtschaftsstandort für Gießen. Wir werden uns politisch dafür einsetzen, bestehende Fernverkehrshalte zu sichern und jede Schwächung des Bahnangebots zu verhindern. Gleichzeitig wollen wir die Anbindung des Bahnhofs an den städtischen Busverkehr sowie die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad verbessern und konsequent barrierefrei gestalten.

VOLT

- Wir erkennen die Bedeutung einer guten Fernverkehrsanbindung für Gießen als Universitäts- und Wirtschaftsstandort an.
- **Unsere Position:**
- Während die konkrete Ausgestaltung des Schienenfernverkehrs primär in der Zuständigkeit des Bundes und der Deutschen Bahn liegt, setzen wir uns auf kommunaler Ebene für optimale Rahmenbedingungen ein:
- **Bessere Bahnhofsinfrastruktur:** Barrierefreie Zugänge, moderne Fahrgastinformation und Integration in das städtische Mobility-Hub-Konzept.
- **Digitale Stellwerke:** Durch politischen Druck auf Bund und DB wollen wir die Zuverlässigkeit auch im Fernverkehr verbessern.
- **Gemeinsame Resolution:** Wir fordern eine Resolution von Stadtverordnetenversammlung und Kreistag an Bundesverkehrsminister und DB-Vorstand zur Priorisierung der Gießener Strecken.
- Die Verbesserung des Fernverkehrs erreichen wir vor allem durch Lobbyarbeit auf Landes- und Bundesebene, während wir kommunal die Zugänglichkeit und Anschlussmobilität optimieren.



WELCHE PLÄNE HABEN SIE, EINE UMFASSENDE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN KOMBINATION MIT EINEM ÖPNV-TICKET (WIE AM BEISPIEL OSLO) EINZUFÜHREN?

■ CDU

- Ein kombiniertes Modell aus umfassender Parkraumbewirtschaftung und verpflichtender ÖPNV-Flatrate, wie in Oslo, verfolgen wir in dieser Form nicht. Unser Ansatz ist bürgerfreundlich und technologieoffen statt pauschal verpflichtend.
- Wir setzen auf attraktive Angebote statt Zwang: Parken soll bezahlbar bleiben – konkret wollen wir die Gebühren senken und die erste Stunde im Innenstadtbereich kostenfrei ermöglichen – dies stärkt auch wieder den Handel, die Gastronomie und die Dienstleistungen in der Innenstadt. Gleichzeitig stärken wir den ÖPNV durch bessere Taktung, On-Demand-Angebote und die Verknüpfung mit Park-and-Ride sowie Sharing-Angeboten. Ergänzend prüfen wir moderne Lösungen wie Mobilitätsstationen und integrierte Angebote (Bus, Car- und Bike-Sharing). Ziel ist ein vernetztes System, bei dem Bürger selbst entscheiden können, welches Verkehrsmittel sie nutzen – ohne zusätzliche Belastungen oder indirekte Zwangsmodelle.



WELCHE PLÄNE HABEN SIE, EINE UMFASSENDE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN KOMBINATION MIT EINEM ÖPNV-TICKET (WIE AM BEISPIEL OSLO) EINZUFÜHREN?

■ SPD

- Wir wollen, dass die Alternativen zum Auto attraktiver werden. Dafür muss der Busverkehr weiter ausgebaut werden. Im Sinne des Nahverkehrsplans geht es um höhere Takte und bessere Erreichbarkeit (z.B. mit möglichst wenig Umstiegen durch die Stadt zu kommen). Wir wollen Bus und Bahn dauerhaft bezahlbar halten und setzen auf eine verlässliche, prozentuale Förderung im Rahmen des Gießen-Pass.
- Durch Anpassungen der Parkgebührenordnung und des Bewohnerparkens, sind Parkplätze in der Innenstadt weitestgehend bewirtschaftet und können kostenpflichtig und von Anwohnerinnen und Anwohner mit Bewohnerparkausweis genutzt werden.
- Ob sich Großstadt-Modelle (mit U-Bahn) 1:1 auf Gießen übertragen lassen, wird man ausprobieren müssen. Wir stehen einem Pilotprojekt offen gegenüber, wenn es effizient umsetzbar ist.



WELCHE PLÄNE HABEN SIE, EINE UMFASSENDE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN KOMBINATION MIT EINEM ÖPNV-TICKET (WIE AM BEISPIEL OSLO) EINZUFÜHREN?

- **Grüne**
- Parkraumbewirtschaftung und ÖPNV-Angebote müssen sinnvoll zusammengedacht werden. Wir können uns vorstellen, bestehende Parkraummodelle weiterzuentwickeln und dabei stärker mit attraktiven ÖPNV-Angeboten zu verknüpfen – etwa durch Kooperationen mit RMV, Landkreis und Arbeitgebern. Ziel wäre es, Parksuchverkehr zu reduzieren und gleichzeitig einen echten Anreiz zum Umstieg auf Bus und Bahn zu schaffen.



WELCHE PLÄNE HABEN SIE, EINE UMFASSENDE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN KOMBINATION MIT EINEM ÖPNV-TICKET (WIE AM BEISPIEL OSLO) EINZUFÜHREN?

- FDP

- *Oslo hat beispielsweise auch die von uns geforderte Park-and-Ride-Strategie erfolgreich umgesetzt. Das kann Vorbild sein. In den vergangenen Jahren wurde bereits der öffentliche Parkraum in der Stadt massiv reduziert. Anders als Oslo lebt der Gießener Einzelhandel allerdings zu 80% von Kunden, die ihren Wohnsitz nicht in Gießen selbst haben. Wir möchten, dass die Innenstadt für diese Personen auch weiterhin mit dem Auto gut erreichbar und Gießen damit konkurrenzfähig auch im Wettbewerb mit anderen Städten bleibt.*



WELCHE PLÄNE HABEN SIE, EINE UMFASSENDE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN KOMBINATION MIT EINEM ÖPNV-TICKET (WIE AM BEISPIEL OSLO) EINZUFÜHREN?

■ Die Linke

- Wir halten eine umfassende Parkraumbewirtschaftung für notwendig. Unserer Ansicht nach muss diese jedoch vor allem beim Anwohner*innenparken sozial gestaffelt erfolgen und an den Ausbau von Mobilitätsalternativen gekoppelt sein. Öffentliche Stellplätze in der Innenstadt müssen reduziert werden. Stattdessen sollte es perspektivisch einen attraktiven und kostenfreien ÖPNV für die Bürger*innen geben – ggf. mitfinanziert aus den Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung und/oder eine solidarische Nahverkehrsabgabe.

■ BSW

- Eine umfassende Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit einem ÖPNV-Ticket kann nur dann sinnvoll eingeführt werden, wenn zuvor ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr aufgebaut wurde. Modelle wie in Oslo zeigen ein Zielbild, lassen sich jedoch nicht einfach imitieren, solange die grundlegenden Voraussetzungen vor Ort fehlen. Es ist nicht möglich, das Ziel zu übernehmen, während der notwendige Weg als Kommune übersprungen wird, insbesondere der Aufbau eines verlässlichen, bezahlbaren und leistungsfähigen ÖPNV, aus dem sich über Jahre schonend ein Zustand wie heute in Oslo entwickeln kann. Parkraumbewirtschaftung muss steuern und nicht bestrafen und darf keine sozialen Härten erzeugen. Wer steigende Mieten, hohe Energiepreise und knappe Löhne erlebt, kann nicht zusätzlich durch überhöhte Parkgebühren, Fahrverbote oder unausgereifte Verkehrsexperimente belastet werden.



WELCHE PLÄNE HABEN SIE, EINE UMFASSENDE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN KOMBINATION MIT EINEM ÖPNV-TICKET (WIE AM BEISPIEL OSLO) EINZUFÜHREN?

- **Volt**

- Wir haben hierfür ein differenziertes Konzept entwickelt, das soziale Gerechtigkeit mit Klimaschutz verbindet.

- **Unsere Maßnahmen:**

- **Flächenbasierte Gebührenstaffelung** nach Tübinger Modell:

- Kleinwagen (<4m): 60€/Jahr Kompaktklasse: 90€/Jahr

- Mittelklasse: 120€/Jahr SUV/Van: 240€/Jahr

- Alternative Antriebe: -30€

- **Soziale Abfederung:** 50% Rückerstattung für Wohngeldempfangende, Bürgergeld-Beziehende, Sozialpass- und BAföG-Empfangende.

- **ÖPNV-Kombi-Ticket "Mobil statt Parkplatz":**

- Wer auf den Parkausweis verzichtet, erhält ein RMV-Jahresticket für 450€ statt 700€ (Ersparnis 250€) Plus 100€ Car-Sharing-Guthaben Oder: Deutschlandticket-Besitzende fahren kostenlos auf Park+Ride-Plätzen.

- **Zweckbindung:** 100% der Einnahmen fließen in ÖPNV-Ausbau (40%), Radinfrastruktur (25%), Mobility-Hubs (20%), soziale Abfederung (10%) und Quartiersgaragen (5%).

- **Transparenz:** Jährlicher öffentlicher Bericht über Mittelverwendung.

- **Wichtig:** Wir koppeln Parkraumbewirtschaftung immer an echte ÖPNV-Alternativen. Niemand soll gezwungen werden, aufs Auto zu verzichten, bevor es Alternativen gibt. Das unterscheidet uns von Symbolpolitik.



WIE GEHEN SIE MIT DEM ZIELKONFLIKT „STÄRKUNG DER INNENSTADT DURCH PREISWERTE INNERSTÄDTISCHE PARKMÖGLICHKEITEN“ VERSUS „VERMINDERUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS IN DER STADT“ UM?

- **CDU**

- Wir sehen hier keinen unauflösbaren Widerspruch, sondern eine Frage der richtigen Steuerung. Eine lebendige Innenstadt braucht Erreichbarkeit – auch mit dem Auto. Deshalb setzen wir bewusst auf bezahlbares Parken und eine kostenfreie erste Stunde, um Handel, Gastronomie und Dienstleistungen zu stärken. Gleichzeitig wollen wir den Individualverkehr intelligenter organisieren statt verdrängen: durch vernetzte Ampelschaltungen, Parkleitsysteme und ein koordiniertes Baustellenmanagement, um Staus und unnötigen Suchverkehr zu vermeiden. Parallel bauen wir attraktive Alternativen aus – einen verlässlichen ÖPNV, sichere Rad- und Fußwege sowie Park-and-Ride-Angebote. Unser Ansatz ist klar: Wahlfreiheit statt Ideologie – gute Angebote schaffen, damit sich Menschen freiwillig für die beste Lösung entscheiden.



WIE GEHEN SIE MIT DEM ZIELKONFLIKT „STÄRKUNG DER INNENSTADT DURCH PREISWERTE INNERSTÄDTISCHE PARKMÖGLICHKEITEN“ VERSUS „VERMINDERUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS IN DER STADT“ UM?

- SPD

- Es gilt Parkmöglichkeiten in Innenstadt Nähe transparent zu bewerben (Standorte, Preise, Alternativen). Exemplarisch sind zu nennen:
 - Messeplatz (dort ist Parken günstig und mit entsprechenden Tickets auch über längere Zeiträume möglich (z.B. 24-Stunden-Ticket, Wochenticket, Monatsticket, ½ Jahresticket)).
 - Parkhäuser unmittelbar am Anlagenring (z.B. Parkhaus Rathaus oder am Kino. Dort ist parken für 1€ die Stunde oder max. 5€ am Tag möglich).
- Die vergleichsweise teureren Stellplätze an der Straße solle zu einer Lenkung in die Parkhäuser verhelfen.
- Eine Verbesserung des Parkleitsystems mit gut lesbarer, kontrastreicher Beschildung ist hierfür hilfreich.
- Zur Stärkung der Innenstadt ist aus unserer Sicht nicht in erster Linie entscheidend, direkt vor den einzelnen Läden parken zu können, sondern ein attraktives Angebot, Aufenthaltsqualität, Sauberkeit, die attraktive Gestaltung öffentlicher Flächen – Faktoren, die in die Innenstadt und zum Verweilen einladen – die entscheidenden Faktoren mit Blick auf das Parken sind in den obigen Punkten abgebildet
- Innerhalb des Anlagenrings sollte der begrenzte Parkraum für diejenigen genutzt werden, die am dringendsten darauf angewiesen sind (Behindertenparkplätze, Parkplätze an Arztpraxen, für mobilitätseingeschränkte Personen, Pflege- und Handwerksdienste und Anwohnerinnen und Anwohner). Zu beachten ist, welche Möglichkeiten die Straßenverkehrsordnung bietet.



WIE GEHEN SIE MIT DEM ZIELKONFLIKT „STÄRKUNG DER INNENSTADT DURCH PREISWERTE INNERSTÄDTISCHE PARKMÖGLICHKEITEN“ VERSUS „VERMINDERUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS IN DER STADT“ UM?

■ Grüne

- Wir sehen darin keinen Widerspruch. Je mehr Menschen in der Stadt sich entscheiden, mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs zu sein, umso mehr Platz entsteht auf den Straßen, sodass Menschen aus dem Umland, die auf ihr PKW angewiesen sind, besser in die Stadt kommen können.
- Die Entwicklung der letzten Jahre unterstützt dieses Bild. Die Stadt Gießen ist in den letzten 20 Jahren beständig gewachsen. In den letzten 20 Jahren sind knapp 20.000 Menschen dazu gekommen. Wenn sich in den letzten 20 Jahren der Verkehr nicht zu Gunsten ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr entwickelt hätte, würden wir heute sehr viel mehr Staus in der Stadt erleben.
- Im Bereich der Innenstadt und auch im innenstadtnahen Umfeld stehen über 6.500 Parkplätze
- in Parkhäusern, Tiefgaragen oder bewirtschafteten Parkplätzen zur Verfügung. Gerade unsere Parkhäuser bieten günstige Tarife an – die stadteigene Tiefgarage steht beispielsweise für 1€ die Stunde zur Verfügung (max. Betrag tagsüber: 5€, nachts: 2 €). Darum wollen wir die Parkhäuser noch besser ausweisen, damit Menschen, die mit dem PKW unterwegs sind, ohne Umwege und komfortabel einen Parkplatz finden.



WIE GEHEN SIE MIT DEM ZIELKONFLIKT „STÄRKUNG DER INNENSTADT DURCH PREISWERTE INNERSTÄDTISCHE PARKMÖGLICHKEITEN“ VERSUS „VERMINDERUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS IN DER STADT“ UM?

▪ FDP

Dieser Zielkonflikt besteht. Da jedoch beides wichtige Ziele sind, kann die Antwort nur in einem Interessenausgleich liegen. Wir sehen, dass unterschiedliche Verkehrsteilnehmer unterschiedliche Bedürfnisse haben. Daran muss sich die Mobilitätspolitik der Stadt orientieren. Während Berufspendler vor allem ein Interesse daran haben, kostengünstig zu ihrer Arbeitsstelle zu kommen und hierfür auch längere Wege in Kauf nehmen würden, möchten Kunden der Innenstadt bevorzugt nah am Seltersweg parken. Für die erste Gruppe können die Park-and-Ride-Parkplätze eine sinnvolle Lösung sein, sodass dieser hohe Anteil an Pkw-Verkehr schon zu großen Teilen aus der Stadt herausgehalten werden könnte. Kunden der Innenstadt sind durchaus bereit, auch angemessene Parkgebühren zu entrichten. Diese wurden zuletzt nicht unwesentlich erhöht. Eine weitere zeitnahe Erhöhung lehnen wir ab.



WIE GEHEN SIE MIT DEM ZIELKONFLIKT „STÄRKUNG DER INNENSTADT DURCH PREISWERTE INNERSTÄDTISCHE PARKMÖGLICHKEITEN“ VERSUS „VERMINDERUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS IN DER STADT“ UM?

- **Die Linke**

- Die Annahme „Stärkung der Innenstadt durch preiswerte innerstädtische Parkmöglichkeiten“ ist empirisch kaum haltbar (siehe z.B. „Der lokale Einzelhandel und die Verkehrswende, Dr. Weert Canzler, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 2024). Attraktive Innenstädte leben von Aufenthaltsqualität und nicht von Parkplätzen. Die Herausforderung für den lokalen Einzelhandel sehen wir an anderer Stelle, beispielsweise der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und dem Onlinehandel. Der motorisierte Individualverkehr muss reduziert werden. Eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit und sichere Rad- und Fußwege im Rahmen von autofreien Begegnungszonen mit Begrünung erhöhen stattdessen die Aufenthaltsqualität und stärken damit die Innenstadt.



WIE GEHEN SIE MIT DEM ZIELKONFLIKT „STÄRKUNG DER INNENSTADT DURCH PREISWERTE INNERSTÄDTISCHE PARKMÖGLICHKEITEN“ VERSUS „VERMINDERUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS IN DER STADT“ UM?

- **BSW**

- Eine Politik, die das Auto pauschal verdrängt, schadet dem Einzelhandel und den Arbeitnehmern. Zu einer vernünftigen und verantwortungsvollen Planung gehört, die Erreichbarkeit für Kunden, Beschäftigte, Handwerk und Lieferverkehr sicherzustellen und gleichzeitig Parksuchverkehr zu reduzieren. Preiswerte, klar geregelte Kurzzeitparkmöglichkeiten sowie die Verlagerung des Dauerparkens in Parkhäuser sind aus unserer Sicht der richtige Weg, um wirtschaftliche Erreichbarkeit und Verkehrsreduzierung miteinander zu verbinden.



WIE GEHEN SIE MIT DEM ZIELKONFLIKT „STÄRKUNG DER INNENSTADT DURCH PREISWERTE INNERSTÄDTISCHE PARKMÖGLICHKEITEN“ VERSUS „VERMINDERUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS IN DER STADT“ UM?

▪ VOLT

Wir sehen hier keinen unauflösbaren Widerspruch, sondern setzen auf intelligente Lösungen:

Unsere Position:

- **Innenstadt als Aufenthaltsort statt Parkplatz:** Eine lebendige Innenstadt entsteht nicht durch billige Parkplätze, sondern durch Aufenthaltsqualität, Gastronomie, Kultur und gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln.
- **Medizinische Versorgung und Mobilitätseinschränkungen:** Wir sorgen für geeignete Stellplätze für Arztbesuche und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in unmittelbarer Nähe, z.B. beim Brandplatz- Umbau.
- **Alternative Erreichbarkeit:** Durch zuverlässigen ÖPNV, sichere Radwege und Mobility-Hubs schaffen wir echte Alternativen zum Auto.
- **Frequenzbringer in die Innenstadt:** Wir siedeln medizinische Versorgungseinrichtungen, soziale Einrichtungen und Kitas gezielt im Innenstadtbereich an, damit wichtige Alltagswege wieder in die Stadt führen.
- **Quartiersgaragen am Stadtrand:** Mit ÖPNV-Anbindung für längeres Parken.

Das Beispiel Oslo zeigt: Eine Stadt wird attraktiver, wenn der öffentliche Raum Menschen Platz bietet.



WELCHE VERBESSERUNGEN FÜR FUßGÄNGER UND BUSFAHRGÄSTE STREBEN SIE AN?

- CDU

- Wir wollen Gießen für Fußgänger und Busfahrgäste spürbar sicherer, komfortabler und attraktiver machen. Für Fußgänger setzen wir auf barrierefreie Übergänge, breite Gehwege, sichere Querungen und den Abbau von Stolperfallen. Ergänzend sollen Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten und klar erkennbare Fußwegenetze verbessert werden, damit man sich in der Stadt gerne und sicher bewegt. Im ÖPNV ist unser Ziel ein verlässliches und alltagstaugliches Angebot: bessere Taktung, insbesondere eine schnellere Erreichbarkeit der Innenstadt, sowie On-Demand-Angebote für Randzeiten und weniger erschlossene Bereiche. Zudem wollen wir barrierefreie Haltestellen ausbauen und durch Sicherheitspersonal in Bussen für mehr Sicherheit sorgen.



WELCHE VERBESSERUNGEN FÜR FÜRGÄNGER UND BUSFAHRGÄSTE STREBEN SIE AN?

- SPD

- Zu Fuß gehen ist die einfachste der Mobilität – aber nur, wenn Wege sicher und gut nutzbar sind. Deshalb wollen wir den Fußverkehr stärken, insbesondere auf Schul- und Kitawegen und in Wohnquartieren. Dazu gehören:
- sichere Querungen: wo möglich Mittelinseln, Zebrastreifen oder klare
- Querungsstellen; Ampeln dort, wo andere Lösungen nicht möglich oder nicht wirksam sind,
- abgesenkte Bordsteine an Querungen und in Kreuzungsbereichen,
- Kreuzungen so gestalten, dass alle vier Richtungen sicher gequert werden können,
- ausreichend breite Gehwege im ganzen Stadtgebiet – auch für Rollstuhl, Kinderwagen oder Gehhilfen,
- durchgängig befestigte Gehwege – besonders auf Schul- und Kitawegen sowie in Wohnquartieren.
- Ein starker ÖPNV ist das Rückgrat klimafreundlicher Mobilität. Wir wollen, dass alle Quartiere gut angebunden sind – mit guten Takten, guter Erreichbarkeit und barrierefreien Haltestellen. Wir setzen uns ein für:
- neue und bessere Anbindungen – etwa für wachsende Bereiche und Stadtteile (z.B. Margaretenhütte/Lahnstraße, Europaviertel, Petersweiher),
- die Wiederanbindung einzelner Haltestellen an den städtischen Busverkehr (z.B. Ebelstraße, Finanzamt, Georg-Haas-Straße), bessere Taktung und Vernetzung der Buslinien entsprechend dem Nahverkehrsplan,
- Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen dort, wo durch Linienänderungen Direktverbindungen aus Wohnquartieren in die Innenstadt (Marktplatz) entfallen (bspw. bei der geänderten Linie 14 in der Nord- und Südstadt) durch geeignete Instrumente wie z.B. Fahrgastzählungen und Bürger*innenbefragungen,
- Prüfung, wie die Anbindung von Lützellinden sinnvoll verbessert werden kann (z.B. durch Linienführung/Verteilung über Allendorf),
- den Ausbau von Nachtverkehr als Beitrag zu Sicherheit und Teilhabe,
- barrierefreie Haltestellen – damit Bus und Bahn wirklich für alle nutzbar sind.



WELCHE VERBESSERUNGEN FÜR FUßGÄNGER UND BUSFAHRGÄSTE STREBEN SIE AN?

■ Grüne

- Fußgängerinnen und Fußgänger stehen für uns am Anfang jeder Mobilitätskette. Deshalb wollen wir sichere, breite und gut beleuchtete Gehwege, mehr sichere Quermöglichkeiten an stark befahrenen Straßen sowie kürzere Wartezeiten an Ampeln. Aufenthaltsqualität gehört dazu: Sitzgelegenheiten, Beschattung, Trinkwasserspender und weniger Lärm machen den öffentlichen Raum für alle Generationen attraktiver.
- Für unsere kleinsten wollen wir die Schulwege noch sicherer machen und sie attraktiver gestalten, beispielsweise, indem Kinder ihren Weg zu Schule selbst mitgestalten dürfen.
- Für Busfahrgäste setzen wir auf verlässliche Takte, barrierefreie Haltestellen und gute Umsteigebeziehungen. Digitale Echtzeitinformationen, Wetterschutz, sichere Fahrradabstellanlagen an Haltepunkten und eine bessere Anbindung neuer Wohn- und Gewerbegebiete sind zentrale Bausteine. Unser Ziel ist ein ÖPNV, der komfortabel, verständlich und alltagstauglich ist – damit mehr Menschen freiwillig umsteigen.



WELCHE VERBESSERUNGEN FÜR FUßGÄNGER UND BUSFAHRGÄSTE STREBEN SIE AN?

■ FDP

Für Fußgänger setzen wir auf barrierefreie Querungsmöglichkeiten und ausreichend ausgebaute Fußwege. Dazu gehören, die Breite der Bürgersteige und die Größe der Verkehrsinseln an den Fußgängerverkehr anzupassen und einen reibungslosen Begegnungsverkehr zu ermöglichen: Beispielsweise muss es möglich sein, dass auf einem Gehweg zwei Kinderwagen einander passieren können. Die Grünphasen von Fußgängerampeln sind so zu gestalten, dass ein Verweilen auf Verkehrsinseln grundsätzlich nicht erforderlich ist. Auch die stärkere Bepflanzung mit Bäumen zur Verbesserung der Luftqualität und als Schattenspender für die Fußwege und Straßen ist zu forcieren. Einfache Wegweiser für Fußgänger sind beizubehalten und nach Bedarf auszubauen. Wir treten dafür ein, dass über die Digitalisierung der klassische ÖPNV und die „On-demand“-Angebote miteinander verknüpft werden, so dass mit einem Buchungs- und Bezahlvorgang beispielsweise Bus-Ticket und Leihfahrrad, E-Scooter und andere Sharing-Dienste abgewickelt werden können. Da die



WELCHE VERBESSERUNGEN FÜR FUßGÄNGER UND BUSFAHRGÄSTE STREBEN SIE AN?

■ Die Linke

- Für Fußgänger*innen: längere Grünphasen an den Ampeln, Diagonalquerungen an Ampelkreuzungen mit viel Fußverkehr, konsequentes Vorgehen gegen Gehwegparken, breite sowie gut beleuchtete und barrierefreie Gehwege und sichere Schulwege („Laufbus“) sowie eine*n Fußverkehr-Beauftragte*n.
- Für Busfahrgäste: geschützte Busspuren und Ampelvorrang, um schneller ans Ziel zu kommen und Verspätungen zu vermeiden, bessere Anbindung der Buslinien aneinander und an die Bahn, eine bessere Anbindung der einzelnen Stadtteile untereinander, barrierefreie, überdachte und beleuchtete Bushaltestellen, stadtweit einen 20-Minuten-Takt, Ausbau des Nachtliniennetzes mit Sicherheitskonzept, Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Busfahrer*innen



WELCHE VERBESSERUNGEN FÜR FUßGÄNGER UND BUSFAHRGÄSTE STREBEN SIE AN?

- BSW
- Fußgänger und Busfahrgäste müssen im Stadtgebiet verlässlich Vorrang erhalten. Wir setzen uns für durchgehend nutzbare, sichere und barrierefreie Gehwege sowie für Querungen an den tatsächlichen Bedarfspunkten ein. Mehr Busse und somit mehr Fahrten und dichtere Takte sind unabdingbar. Busse müssen an Ampeln und auf Hauptachsen Vorrang erhalten. Ein ÖPNV, der im Stau steht, ist kein ernst gemeintes Angebot.



WELCHE VERBESSERUNGEN FÜR FÜBGÄNGER UND BUSFAHRGÄSTE STREBEN SIE AN?

▪ VOLT

Fußverkehr und ÖPNV sind für uns gleichwertige Säulen der Mobilität.

Für Fußgänger:

- **Sichere Querungen:** Fußgängerfreundliche Übergänge mit Zebrastreifen, Mittelinseln und verlängerten Grünphasen auf allen Fahrradschnellwegen.
- **Anpassung der Ampelschaltungen:** Ausreichende Grünphasen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – eine Sofortmaßnahme mit geringen Kosten und hoher Wirkung.
- **Barrierefreiheit:** Abgesenkte Bordsteine, taktile Elemente und durchgehende Beleuchtung.
- **Aufenthaltsqualität:** Mehr Sitzbänke, Verschattung durch Bäume, Trinkwasserbrunnen im öffentlichen Raum.



WELCHE KONKRETEN MAßNAHMEN ZUR BARRIEREFREIHEIT WOLLEN SIE UMSETZEN?

■ CDU

- Barrierefreiheit ist für uns ein zentraler Bestandteil einer lebenswerten Stadt. Wir wollen Gießen so gestalten, dass alle Menschen – unabhängig von Alter oder Einschränkungen – sich selbstständig und sicher bewegen können. Konkret setzen wir auf den konsequenten Ausbau barrierefreier Infrastruktur: Dazu gehören abgesenkte Bordsteine, barrierefreie Kreuzungen und Ampeln sowie sichere und gut erkennbare Übergänge im gesamten Stadtgebiet. Auch Haltestellen im ÖPNV sollen flächendeckend barrierefrei ausgebaut werden – inklusive Leitelementen und Sonderborden. Ergänzend schaffen wir mehr Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, verbessern die Orientierung durch klare Wegführung und achten bei allen Neu- und Umbaumaßnahmen konsequent auf Barrierefreiheit. Unser Anspruch ist klar: Barrierefreiheit wird von Anfang an mitgedacht – nicht erst nachträglich ergänzt.



WELCHE KONKRETEN MAßNAHMEN ZUR BARRIEREFREIHEIT WOLLEN SIE UMSETZEN?

■ SPD

- Wir wollen Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum weiter Schritt für Schritt herstellen. Dazu gehört vor allem der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen – mit stufenlosem Einstieg, ausreichender Breite und gut erreichbaren Sitzgelegenheiten. Darüber hinaus wollen wir Bushaltestellen schrittweise zu Smart-Haltepunkten weiterentwickeln. Digitale Echtzeit-Anzeigen, gut les- und hörbare Informationen und – wo sinnvoll – ergänzende digitale Angebote können die Orientierung erleichtern und die Nutzung des ÖPNV attraktiver machen.
- Ein besonderer Fokus liegt auf barrierefreien Querungsmöglichkeiten an stark frequentierten Straßen und wichtigen Verbindungen – etwa rund um den Anlagenring oder auf der Südanlage. Abgesenkte Bordsteine an Kreuzungen, Einmündungen, Querungsstellen und Behindertenparkplätzen sind dafür unverzichtbar. Gute Beleuchtung ist ein weiterer zentraler Baustein für Sicherheit und Nutzbarkeit. Bus- und Bahnhaltestellen, Querungen, Wege in Wohnquartieren sowie Schul- und Kitawege müssen gut ausgeleuchtet sein, damit sich Menschen auch in den Abend- und Nachtstunden sicher fühlen.
- Auch barrierefreie öffentliche Toilettenanlagen an hochfrequentierten Orten gehören für uns zu einer Stadt, in der sich alle frei bewegen können.



WELCHE KONKRETEN MAßNAHMEN ZUR BARRIEREFREIHEIT WOLLEN SIE UMSETZEN?

- **Grüne**

- Barrierefreiheit ist für uns kein Zusatz, sondern Grundvoraussetzung moderner Mobilität. Wir wollen den konsequenten Ausbau barrierefreier Haltestellen mit niveaugleichen Einstiegen, ausreichend breiten Warteflächen und gut erreichbaren Sitzmöglichkeiten vorantreiben. Abgesenkte Bordsteine, sichere Querungen und taktile Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen gehören ebenso dazu wie akustische Signale an Ampeln. Zusätzlich setzen wir auf klare, gut verständliche Beschilderung, digitale Fahrgastinformationen in einfacher Sprache und eine bessere Beleuchtung, damit sich alle Menschen – ob mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Einschränkungen – selbstständig und sicher im öffentlichen Raum bewegen können.



WELCHE KONKRETEN MAßNAHMEN ZUR BARRIEREFREIHEIT WOLLEN SIE UMSETZEN?

■ FDP

Wo immer sich Barrieren finden, sind diese Schritt für Schritt abzubauen. Die größte Barriere findet sich mit dem Elefantenklo nach wie vor im Herzen der Stadt. Dieses möchten wir abreißen und bevorzugt durch einen Kreisverkehr, hilfsweise durch eine Kreuzung wie am Berliner Platz oder Oswaldsgarten mit ebenerdiger Quermöglichkeit für Fußgänger ersetzen.

Die Linke

Barrierefreiheit: stufenlose Zugänge zu den Verkehrsmitteln, vollständig barrierefreie Haltestellen mit taktilen Leitsystem, Gehwege mit flächendeckendem taktilen Leitsystem, lückenlose Braille-Beschriftung, audiovisuelle Fahrgastinformation an allen Haltestellen, abgesenkte Bordsteine, Schulungen für das Personal im ÖPNV zu Barrierefreiheit und Antidiskriminierung; Laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) soll der ÖPNV seit Anfang 2022 weitgehend barrierefrei sein, wobei rund 80 % der Bahnhöfe bereits angepasst sind, aber im Detail (z.B. Einstiegsspalt) noch Verbesserungen nötig sind.



WELCHE KONKRETEN MAßNAHMEN ZUR BARRIEREFREIHEIT WOLLEN SIE UMSETZEN?

- **BSW**

- Haltestellen, zentrale Knotenpunkte und Umsteigebereiche müssen vollständig barrierefrei ausgebaut werden. Dies muss unseren kommunalen Standard darstellen. Auch bei Baustellen und Umleitungen ist sicherzustellen, dass keine neuen Barrieren entstehen und zuverlässige sowie planbare Mobilität für alle Menschen gewährleistet bleibt.

Volt

Barrierefreiheit ist für uns eine Querschnittsaufgabe in allen Bereichen.

Konkrete Sofortmaßnahmen:

- **Ampelschaltungen anpassen:** Ausreichende Grünphasen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.
- **Stadttheater:** Endlich vollständig rollstuhlgerichten Zugang schaffen.

Verkehr & Mobilität:

- **ÖPNV-Offensive:** Systematische Bestandsaufnahme und priorisierter Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen, Ziel: *Um für Menschen mit Geh- oder Sehbehinderungen sowie ältere Menschen den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen, sind inzwischen mehr als 90 Prozent der Haltestellen im Stadtgebiet Offenbach barrierefrei ausgebaut worden*
- **Akustische und visuelle Informationssysteme** für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen.
- **Radwege:** Glatte, rutschfeste Oberflächen für Rollstühle, Handbikes und Lastenräder; abgesenkte Bordsteine.



WIE MÖCHTEN SIE GEMEINSAME MOBILITÄTSANGEBOTE, WIE Z.B. CARSHARING, MITFAHR-APPS ETC., FÖRDERN?

- CDU

- -----

- SPD

- Wir wollen außerdem sogenannte Smart-Mobility-Hubs schaffen: Orte, an denen verschiedene Verkehrsmittel praktisch ineinandergreifen – sichere Fahrradabstellung, Leihsysteme, Carsharing und möglichst eine Bus- oder Bahnanbindung.
- Wir wollen die Verzahnung unterschiedlicher Mobilitätsangebote vorantreiben – etwa Fahrradverleihsysteme, Carsharing, Bus- und Bahntickets – in einer einheitlichen digitalen Anwendung. Nutzerinnen und Nutzer sollen ihre Mobilität mit möglichst wenig Aufwand organisieren können: informieren, buchen, bezahlen und kombinieren – alles an einem Ort. Dabei setzen wir ausdrücklich auch auf die Weiterentwicklung bestehender Apps, statt neue Insellösungen zu schaffen. Ziel ist es, verschiedene Konten, Leihsysteme und Tickets in einer Anwendung zusammenzuführen. Auch aktuelle Informationen zu Parkhäusern – etwa Auslastung, Standorte und Preise – sollen dort transparent und leicht verständlich abrufbar sein. So können Wege besser geplant und unnötiger Suchverkehr vermieden werden.



WIE MÖCHTEN SIE GEMEINSAME MOBILITÄTSANGEBOTE, WIE Z.B. CARSHARING, MITFAHR-APPS ETC., FÖRDERN?

■ Grüne

- Wir haben in den letzten Jahren erfolgreich die Voraussetzungen geschaffen, dass die Stadt Car-Sharing-Angebote und das Fahrradverleihsystem ausbauen konnte. Und die Stadt hat diese Voraussetzungen genutzt: Im CarSharing haben wir einen Flottenzuwachs von 54 Prozent. Damit sind nun rund 44 Fahrzeuge an insgesamt 28 Stationen im Stadtgebiet verfügbar – vom Klinikviertel bis Wieseck.
- Zudem wurde das Leihrad-System mit Nextbike ausgebaut: mit etlichen neuen Stationen, auch in den Ortsteilen, mehr Fahrrädern, Lastenrädern und 20 Minuten kostenfreier Nutzung für Gießener*innen. Und das zeigt Wirkung: Die Nutzungszahlen kennen seit Jahren nur eine Richtung: Sie gehen beständig nach oben.
- Auch für Mitfahr-Apps haben wir uns erfolgreich für finanzielle Mittel im Haushalt eingesetzt. Hier möchten wir mit dem Umland, den Hochschulen und größeren Unternehmen in Kooperation gehen, um eine möglichst hohe Wirkung zu erzielen.



WIE MÖCHTEN SIE GEMEINSAME MOBILITÄTSANGEBOTE, WIE Z.B. CARSHARING, MITFAHR-APPS ETC., FÖRDERN?

- FDP

Wir treten dafür ein, dass über die Digitalisierung der klassische ÖPNV und die „On demand“- Angebote miteinander verknüpft werden, so dass mit einem Buchungs- und Bezahlvorgang beispielsweise Bus-Ticket und Leihfahrrad, E-Scooter und andere Sharing-Dienste abgewickelt werden können

- Die Linke

- Gemeinsame Mobilitätsangebote fördern: Integration von (kommunalem) Car-Sharing und Leihrädern in ein kommunales Mobilitätsticket, Mobilitätsstationen mit Zugang zum ÖPNV, Car-Sharing und Leihrädern in allen Stadtteilen, Ausbau des Lastenrad-Sharing-Systems, digitale Mitfahrplattform v.a. für Pendler*innen – ggf. integriert in eine bereits bestehende Mitfahr-App (z.B. goFlux)



WIE MÖCHTEN SIE GEMEINSAME MOBILITÄTSANGEBOTE, WIE Z.B. CARSHARING, MITFAHR-APPS ETC., FÖRDERN?

- BSW

- Gemeinsame Mobilitätsangebote wollen wir dort fördern, wo sie tatsächlich zur Reduzierung des Autoverkehrs beitragen. Voraussetzung dafür sind feste, gut sichtbare Standorte im öffentlichen Raum sowie eine Einbindung in Mobilitätsstationen. Diese Angebote sind eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr, nicht dessen Ersatz. Auch hier gilt: Angebote müssen bezahlbar, verlässlich und alltagstauglich sein.



WIE MÖCHTEN SIE GEMEINSAME MOBILITÄTSANGEBOTE, WIE Z.B. CARSHARING, MITFAHR-APPS ETC., FÖRDERN?

- **Volt**

- Geteilte Mobilität ist ein Schlüssel zur Verkehrswende.

-

- **Unsere Maßnahmen:**

- **Mobility-Hubs als zentrale Anlaufstellen:**

Pilot am Erdkauter Weg mit Car-Sharing-Zone, Bike-Sharing (NextBike), E-Ladesäulen Weitere Hubs an strategischen Orten (Hauptbahnhof, Westanlage, Licher Straße)

- **Regionale Mobilitäts-App:** Bündelt alle Angebote (ÖPNV, NextBike, Car-Sharing, Mitfahren) in einer Plattform mit einheitlichem Zugang und Bezahlung.
- **ÖPNV-Kombi-Ticket:** 100€ Car-Sharing-Guthaben für Verzicht auf Parkausweis.
- **Integration in Parkraumbewirtschaftung:** Car-Sharing-Stellplätze werden in allen neuen Quartieren und Gewerbegebieten mitgeplant.
- **Förderung in Neubaugebieten:** Im Flussstraßenviertel als Modellquartier werden Car-/Bikesharing und Lastenrad-Verleih von Anfang an mitgedacht.
- **Lastenrad-Förderung:** Raststationen mit sicheren Abstellplätzen alle 5km.

-



INWIEWEIT WERDEN SIE SICH EINSETZEN FÜR DEN BAU EINER WEITEREN BAHNSTATION (Z.B. ULNER DREIECK ODER US-DEPOT)?

■ **CDU** -----

■ **SPD**

- Der Schienenverkehr bietet Chancen. Wir wollen prüfen, wie vorhandene innerstädtische Gleise besser für den Nahverkehr nutzbar gemacht werden können, und setzen uns für zusätzliche Haltepunkte ein, wo sie verkehrlich sinnvoll sind (z. B. Ulner Dreieck, Alter Flughafen). Deshalb wurde beispielsweise frühzeitig die Ausbaumöglichkeit am Ulner Dreieck bauplanungsrechtlich gesichert. Wir wollen eine Art „Regio-S-Bahn“ für Gießen etablieren.



INWIEWEIT WERDEN SIE SICH EINSETZEN FÜR DEN BAU EINER WEITEREN BAHNSTATION (Z.B. ULNER DREIECK ODER US-DEPOT)?

- **Grüne**
- Wir wollen den Regionalbahnverkehr im Stadtgebiet ausbauen – mit zusätzlichen Haltepunkten etwa im Bereich neuer Wohn- und Entwicklungsgebiete wie dem Ulner Dreieck oder dem ehemaligen US-Depot. Mehr innerstädtische Halte bedeuten kürzere Wege, bessere Verknüpfung mit Umland, Bus, Rad und Fußverkehr und eine echte Alternative zum Auto.



INWIEWEIT WERDEN SIE SICH EINSETZEN FÜR DEN BAU EINER WEITEREN BAHNSTATION (Z.B. ULNER DREIECK ODER US-DEPOT)?

- Die Linke

- Wir unterstützen die Schaffung von neuen Bahnhaltepunkten ausdrücklich, beispielsweise am Ulner Dreieck. Weitere Bahnhaltepunkte binden einzelne Stadtteile sowie Orte im Landkreis besser an und entlasten den Busverkehr auf besonders stark genutzten Strecken. Zudem stellen weitere Bahnhaltepunkte einen Schritt in Richtung einer Regiotram dar.

- BSW

- Den Bau weiterer Bahnstationen unterstützen wir auf Grundlage klarer Kriterien wie Fahrgastpotenzial, Erreichbarkeit ohne Auto und tatsächlicher verkehrlicher Wirkung. Parallel setzen wir uns für eine Verbesserung der Zubringerverkehre zu bestehenden Stationen ein, da diese kurzfristig wirksamer zur Verkehrsentlastung beitragen können.



INWIEWEIT WERDEN SIE SICH EINSETZEN FÜR DEN BAU EINER WEITEREN BAHNSTATION (Z.B. ULLNER DREIECK ODER US-DEPOT)?

▪ Volt

- Wir unterstützen konkret die Prüfung von Haltepunkten am Ullner Dreieck und beim US-Depot. Unser Mobility-Hub Erdkauter Weg zeigt bereits, wie optimale Bahnanbindung funktioniert. Die laufende RegioTram-Machbarkeitsstudie wird zeigen, welche Standorte wirtschaftlich und verkehrlich am sinnvollsten sind. Wir setzen uns dafür ein, dass beide Optionen ergebnisoffen geprüft werden.
- **Mobility-Hub Erdkauter Weg als Pilotprojekt:** Dieser Hub liegt an der bestehenden Bahnhaltestelle im Schifflberger Tal und zeigt, wie eine optimale Verknüpfung von Bahn, Bus, Rad und Car-Sharing aussieht. Er entlastet bereits das überlastete Ullner Dreieck.
- **RegioTram-Vorbereitung:** Der Hub wird so geplant, dass eine zukünftige RegioTram problemlos integriert werden kann – Oberleitung-Trasse unterirdisch vorbereitet, Halteposition gekennzeichnet.
- **Systematische Prüfung:** Wir unterstützen die laufende RegioTram-Machbarkeitsstudie der Stadt und setzen uns dafür ein, dass neue Haltepunkte im Rahmen dieser Gesamtplanung bewertet werden.
- **Vernetzung Stadt-Land:** Neue Bahnstationen machen nur Sinn, wenn sie in ein Gesamtkonzept mit Bike+Ride, Park+Ride und Busanbindung eingebettet sind.
- Konkrete Standorte wie Ullner Dreieck oder US-Depot müssen im Rahmen der RegioTram-Studie und in enger Abstimmung mit RMV, Land und DB auf Wirtschaftlichkeit, Fahrgastpotenzial und Netzintegration geprüft werden. Wir unterstützen diesen Prozess aktiv.

