

Stellungnahme des VCD Kreisverbandes Gießen zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)

Gießen, 11.12.2023

Vorbemerkung, Zusammenfassung

Der VCD-Kreisverband Gießen begrüßt den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans als „Schritt in die richtige Richtung“, nicht weniger – aber leider auch nicht mehr.

Das Konzept und die enthaltenen Maßnahmen unterstützen überwiegend das Ziel der Erreichung der Klimaneutralität. Viele, auch kleinere Maßnahme sind auch geeignet, einzeln und in der Summe, die Stadt nach und nach lebenswerter und attraktiver zu machen.

Andererseits sind leider viele vorgeschlagene Maßnahmen zu unkonkret bzw. nicht geeignet, zeitnah die gewünschten Wirkungen zu erzielen, denn häufig handelt es sich nur um Prüfaufträge, die aus unserer Sicht unnötig erscheinen, weil notwendige Erkenntnisse längst vorliegen. Die Folge wären unnötige zeitliche Verzögerungen, die wir uns als Gesellschaft und als Kommune nicht leisten können, wenn das Ziel der Klimaneutralität erreicht werden soll.

Auch wurden bei weitem nicht alle den Zielen dienlichen Instrumente in das Maßnahmekonzept aufgenommen.

Mit der so genannten „Vitos-Spange“ hat es zudem eine Maßnahme „in den VEP-Entwurf geschafft“, die für das Ziel der Klimaneutralität und eine den in Gießen lebenden Menschen dienliche Stadtentwicklung geradezu kontraproduktiv wäre, da durch sie zusätzlicher Verkehr vom Gießener Ring in das Stadtgebiet gelenkt würde.

Unabhängig von den Inhalten der Ziele und Maßnahmen ist bedauerlicherweise die Systematik des Ziel- und Maßnahmekonzepts in der Entwurfsfassung ungeeignet, die Maßnahmeerledigung effektiv nachzuhalten und eine die Umsetzung begleitende bzw. möglichst zeitnahe Evaluation sicherzustellen.

So ist es letztlich nicht verwunderlich, dass unter „Fazit und Ausblick“ (S.150), lapidar festgestellt wird, *„dass das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 von der Stadt Gießen unter den absehbaren Rahmenbedingungen und innerhalb ihrer derzeitigen Gestaltungsmöglichkeiten nicht allein mit eigenen Maßnahmen erreicht werden kann“*, statt weitere zielführende Handlungsansätze und Maßnahmen zu entwickeln und für eine straffe Umsetzung zu sorgen.

Den Stadtverordneten muss klar sein, dass Sie bei Beschluss des VEP in der vorliegenden Entwurfsfassung das von ihnen beschlossene Ziel, Gießen bis 2035 klimaneutral zu machen, unwiderruflich aufgeben.

Dieser Anspruch sollte aber aus unserer Sicht unbedingt aufrechterhalten werden, selbst dann wenn verständliche Zweifel an seiner Erreichbarkeit bestehen. Im Hinblick auf den Klimawandel und seine Folgen sind ambitionierte, also ehrgeizige Ziele zwingend notwendig. Das gilt global, national, aber auch lokal, denn nur alle Anstrengungen zusammen können die schlimmsten Folgen des Klimawandels noch abwenden.

Wir als ehrenamtlich bzw. gemeinnützig Engagierte haben uns bemüht, die aus unserer Sicht wichtigen Punkte anzusprechen, was aus Zeitgründen nur begrenzt möglich war. Unsere sehr zahlreichen Hinweise bitten wir trotz der enthaltenen Kritik unvoreingenommen und systematisch zu prüfen und als konstruktive Beiträge und Unterstützung wahrzunehmen.

Fehleinschätzungen oder nicht berechtigte Kritik bitten wir ggf. zu entschuldigen und wären auch in diesen Fällen für entsprechendes Feedback dankbar.

1. Umfang und Struktur des VEP-Endberichts

1.1. Umfang des VEP

Mit 141 Seiten Text (ohne Inhaltsverzeichnis und Anhänge) ist der VEP-Endbericht so lang, dass er als Arbeitsmittel und Referenz in Verwaltung, Politik und für interessierte Bürgerinnen und Bürger nach Verabschiedung *nur mit großem Aufwand nutzbar* sein wird. Wir regen daher an, den Text im Rahmen des Beteiligungsverfahrens durch **Streichung von Redundanzen und „Füllsätzen“** ohne wesentlichen Erkenntnisgewinn zu straffen. Hier drei Beispiele:

- Der Beteiligungsprozess wird unter 2.1 ab S.10 dargestellt, in Grundzügen aber auch schon in der Einleitung (S.9 Absatz 4). Hierauf sollte verzichtet werden.
- S.17,18: In der Einleitung zu Handlungsfeld A (Fußverkehr und Aufenthaltsqualität) wird eine längere Passage auf die Feststellung verwendet, dass und wie eine Kommune von „guten Fußverkehrsqualitäten“ lebt. Satz vier kehrt mit anderen Worten („Mehr-Wert“) wieder zum ersten Satz zurück.
- S.134 (6. Wirkungen des VEP): Der einleitende Text sollte dringend auf Redundanzen geprüft werden. Was an anderer Stelle bereits als Ziel formuliert ist, findet sich hier teils gleichlautend nochmals als (gewünschte) Wirkung wieder.

Wir empfehlen weiter, *nach Beschluss des VEP* eine **Kurzfassung für den praktischen Einsatz** bei der Umsetzung von Maßnahmen sowie für die Nachhaltigkeit und Evaluation zur Verfügung zu stellen. Diese Kurzfassung sollte sich auf die Inhalte beschränken, die hierfür benötigt werden, insbesondere also Erläuterungen und Interpretationshilfen zur Maßnahmetabelle.

1.2 Struktur des VEP

Um insbesondere längere Textabschnitte zu strukturieren und Inhalte besser auffindbar zu machen, empfehlen wir, **Kernaussagen oder Stichworte hervorzuheben** (z.B. durch Fettdruck).

2. Systematik des Ziel- und Maßnahmenkonzepts

2.1 Unterscheidung von Zielen und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen müssen deutlich unterschieden und korrekt zugeordnet werden. Maßnahmen müssen hinreichend konkret sein, damit sie in Arbeitsaufträge umgesetzt werden können, was wiederum Voraussetzung für die Nachhaltung ihrer Erledigung ist. Die Unterscheidung zwischen Zielen und Maßnahmen ist auch Voraussetzung für die Evaluation (Wirkungskontrolle, Bewertung der Zielerreichung) - siehe auch unter 2.3.

Im VEP-Entwurf fehlt es zumindest punktuell an der insoweit notwendigen Klarheit. Wir haben das nicht vollständig geprüft, sind aber schnell auf Beispiele gestoßen, die erkennen lassen, dass es sich um ein systematisches Problem handeln dürfte. Beispiele:

- Handlungsfeld A – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität: A7.3 (Ausweitung der Möglichkeiten für Spiel, Sport, Ruhe und Bewegung im öffentlichen Raum) ist keine Maßnahme sondern ein Ziel. Eine mögliche erste Maßnahme wäre die Erstellung einer Soll-Definition, einer Bestandsaufnahme und deren Abgleich (weitere Maßnahmen wären anzuschließen). Auch als Ziel ist A7.3 aber noch nicht konkret genug (Was bedeutet „Ausweitung“? Welche Versorgungsdichte und welche Ausstattung sollen gelten?).

Diese Hinweise mögen zunächst kleinlich wirken. Das Problem ist jedoch: Ohne entsprechende Soll-Definitionen kann weder die Erledigung nachgehalten, noch kann die Zielerreichung evaluiert werden.

- Handlungsfeld A – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität: A1.3 (Sensibilisierung der Planung: Prüfung der Belange des Fußverkehrs bei städtebaulichen und verkehrlichen Projekten): Auch dies ist keine Maßnahme sondern ein (Teil-)Ziel. Eine mögliche Maßnahme wäre: Sicherstellung der regelhaften Beteiligung der Nahmobilitätsmanagerin/ des -managers durch Anpassung des Arbeitsablaufs (neudeutsch: Workflow).

2.2 Kategorisierung von Zielen

Die Bezeichnungen **Wirkungsziel** und **Umsetzungsziel** (Text S.15 und Schaubild S.16) existieren u.E. nicht (auch an relevanter Stelle im Netz nicht auffindbar). Mit Zielen wird ja *immer* eine Wirkung verfolgt, andererseits werden nicht Ziele umgesetzt sondern Maßnahmen. Ziele sind hingegen zu *erreichen*. Wir empfehlen daher dringend, beide Begriffe zu ersetzen. Denkbar wäre von Haupt- und Nebenzielen oder von Zielen erster und zweiter Ordnung zu sprechen (*nicht näher geprüft, vermutlich gibt es hierzu im Netz Vorgaben oder Empfehlungen*).

2.3 Nachhaltung der Maßnahmen, Evaluation der Ziele

Zur Unterscheidung s.o. unter 2.1 Absatz 1.

Mit der Nachhaltung und der Evaluation des VEP sollte eine **zentrale Stelle** beauftragt werden.

Die **Nachhaltung der Umsetzung von Maßnahmen** muss „zeitnah“ nach Beschluss des VEP durch Implementierung der notwendigen Strukturen und Erteilung konkreter Aufträge begonnen und in kurzen Zeitabständen verfolgt werden. Denkbar wäre hierfür auch ein **Online-Tool** (so etwas existiert sicher am Markt und muss nicht erfunden werden), in die die jeweils für eine Maßnahme Verantwortlichen den aktuellen Erledigungsfortschritt eigenverantwortlich sukzessive als Teil der Aufgabenerledigung eintragen (Nachhaltung durch o.a. zentrale Stelle).

Die Pflege eines solchen Tools hat folgende Vorteile: a) die Eintragung kann jeweils unmittelbar nach Erledigung eines Teilschritts erfolgen und muss nicht zu Stichtagen nachgearbeitet werden, b) bei entsprechender Berechtigung **kann der Erledigungsstatus (z.B. durch Dezernats- und Amtsleitung) nachverfolgt werden.**

Für die Nachhaltung der Maßnahmen sind **Erledigungsfristen** notwendig, in der Regel auch die Einteilung in **Meilensteine** (Teilschritte), die nachgehalten werden können (z.B. Veranlassung einer Ausschreibung, Auftragsvergabe usw.).

Je später mit der Nachhaltung der Maßnahmenerledigung begonnen wird, desto höher ist das **Risiko, dass die Ziele**, deren Evaluation wegen des benötigten Vorlaufs und des verzögerten Wirkungseintritts ja in deutlich größerem Zeitabstand erfolgt, aus dem Blick geraten und **nicht termingerecht erreicht werden.**

Für alle Wirkungsindikatoren sollten bereits im VEP möglichst **Zwischenziele** formuliert werden, um eine zeitnahe Evaluation sicherzustellen.

Ebenso müssen **Evaluationsberichte** in einem zeitlichen Abstand erstellt werden, der es ermöglicht, bei Zielverfehlungen **frühzeitig gegenzusteuern.** Bei identischem Aufbau der Berichte sind dann nur jeweils die Daten zu aktualisieren, so dass der Aufwand entsprechend begrenzt werden kann.

3 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

Ziel der Klimaneutralität im Verkehrssektor bis 2035 (zu S.17 und S.150)

Auftrag der Stadtverordnetenversammlung war es, Maßnahmen für einen klimaneutralen Verkehr in 2035 vorzusehen. In der Einleitung zum Maßnahmenkonzept heißt es auf S.17 nun: „Im Maßnahmenkonzept finden sich dahingehend verschiedene Handlungsansätze wieder, **die geeignet sind, die gesetzten Ziele** zu verfolgen und **langfristig auch zu erreichen.**“ Der Begriff „langfristig“ ist unkonkret und entspricht nicht dem erteilten Auftrag.

Gemeint ist offenbar aber nicht das Jahr 2035, heißt es doch unter „Fazit und Ausblick“ (S.150), dass „... festgestellt werden (muss), dass das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 von der Stadt Gießen unter den absehbaren Rahmenbedingungen und innerhalb ihrer derzeitigen Gestaltungsmöglichkeiten nicht allein mit eigenen Maßnahmen erreicht werden kann.“

Implizit gäbe die Stadt mit Beschluss dieses VEP das Ziel eines klimaneutralen Verkehrs im Jahr 2035 auf. Soll das Ziel hingegen Bestand haben, würde dies im VEP zwingend weitere Maßnahmen und Handlungsansätze erfordern (die auch durchaus möglich wären, s. unsere Vorschläge).

Handlungsfelder

Handlungsfeld A. Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

A2.1 Etablierung und Ausbau von Hauptfußwegeachsen mit einzuhaltenden Standards

zu Gehwegbreiten / S.22: 2,50 m ist innerorts der *Mindeststandard* für alle Gehwege. Entsprechend sind für Hauptfußwegachsen 4,00 m Breite anzustreben.

zu Straßenquerungen / S.22: Es ist zu definieren, was mit „gesicherten Straßenquerungen“ gemeint ist. Gewöhnlich werden darunter Fußgängerüberwege (FGÜ) und Fußgängersignalanlagen (FGSA) verstanden. Diese sind aus unserer Sicht im Zuge der Haupttrouten aber nicht immer sinnvoll. Vielmehr behindern gerade FGSA den Fußverkehr im Vorankommen, weil sie zu langen Wartezeiten führen. Sehr viel schneller und oft auch sicherer lassen sich auch ungesicherte Querungsstellen queren, wenn z.B. nur eine Mittelinsel vorhanden und / oder die Verkehrsmenge gering ist oder es durch Lichtsignalanlagen (LSA) an Nachbarknoten regelmäßig Lücken im Verkehr gibt. Beispielhaft sind hier die Querungen über die Moltkestraße oder die Ludwigstraße jeweils in Höhe der Wieseck. Eine feste Festlegung des VEP würde dazu führen, dass Haupttrouten nicht möglich werden, weil die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für FGSA oder FGÜ nicht vorliegen.

Abbildung S.23: Der abgebildete Gehweg an der Rodheimer Straße (Abb.4) ist vor allem auch wegen deutlich zu geringer Breite des Radwegs und des Gehwegs und wegen fehlender taktile Trennung unsicher und unattraktiv. Die Abbildung ist als Negativbeispiel geeignet, jedoch ist der Text zu ergänzen.

A2.2 Förderung des Fußverkehrs in Neben-/Wohnstraßen

zu Sicherheitstrennstreifen / S.24:

Sofern Sicherheitstrennstreifen neben Parkständen nach E-Klima angelegt werden, ist eine Kenntlichmachung der vorgezogenen Seitenräume nicht erforderlich. Generell gilt in Deutschland auch das Sichtfahrgebot und die Vorgabe, dass Verkehrszeichen nur im Einzelfall bei besonderem Erfordernis anzuordnen sind, so dass Baken in der Regel nicht erforderlich und damit auch nicht zulässig sind. Dies gilt besonders für das Nebenstraßennetz.

Zum Fußverkehrsnetz / S.24 unten, S.25 und Kartenband S.3-6:

Die Unterscheidung zwischen Hauptachsen und Querverbindungen für die Fußverkehrsrouten entspricht nicht dem Stand der Technik. Sie wird auch nicht erläutert und erscheint nicht sinnvoll: Was soll „quer“ bedeuten? Gibt es keine querenden Hauptfußwegachsen?

Die Netze im Kartenband sind fehlerhaft in der Analyse, den Maßnahmen und den Routen. Sie sind auch lückenhaft und offenbar nur exemplarisch (?). Die Routen ergeben kein geschlossenes Netz und sparen weite Teile des Stadtgebiets aus. Dies widerspricht den Vorgaben der FGSV in der Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung und der EFA 02.
<https://www.geh-recht.de/42-fussverkehrsanlagen/fussverkehrsanlagen/142-fa-fussverkehrsnetze-und-wegweisungen.html>

Die Netze sind daher zu überarbeiten.

A3 Prüfauftrag Einhaltung oder Herstellung angemessener Gehwegbreiten

zu rechtswidrigem Parken auf Gehwegen / S.27:

Kommunen sind **gesetzlich verpflichtet**, gegen illegales Gehwegparken vorzugehen. Es ist daher regelhaft flächendeckend vorzunehmen. Das Gehwegparken darf daher keinesfalls – wie ausgeführt – weiterhin nur „schrittweise betrachtet“ wird (was immer das heißt).

Die Aussage, die Stadt Gießen sei beim Vorgehen gegen illegales Gehwegparken sehr aktiv, widerspricht zudem unseren Erfahrungen. Sie duldet stattdessen in vielen Straßen das Gehwegparken und verhält sich so ihrerseits rechtswidrig.

Die konsequente Ahndung ist in das Maßnahmenkonzept des VEP aufzunehmen. Bei Bedarf ist entsprechendes **Kontrollpersonal** einzustellen, was möglicherweise auch wirtschaftlich wäre.

In der Gnauthstraße (die auf S.27 als positives Beispiel erwähnt wird) wird nach wie vor in zweiter Reihe auf den Gehwegen geparkt, ohne dass die Stadt dagegen vorgeht. Es handelt sich also im Ergebnis um ein Paradebeispiel dafür, dass **Parkverbote ohne Kontrolle und Ahndung weitgehend wirkungslos** bleiben.

Beim Runden Tisch Radverkehr wurde der Stadtverwaltung seitens der Verkehrsverbände bereits vor vielen Monaten eine **Bestandsaufnahme zum illegalen Gehwegparken** übergeben. Insofern bedarf es nicht noch einer weiteren Bestandsaufnahme, sondern des Vollzugs geltenden Rechts bis hin zum konsequenten Abschleppen von Falschparkern. Hier stattdessen weitere Analysen durchzuführen, wäre kein Beitrag zur Problemlösung sondern zu deren Verschleppung.

S.28: Die Aussage, dass 2,00 m Restbreite für einen Gehweg ausreichend wären, ist rechtswidrig, weil sich auf dieser Breite keine zwei Rollstuhlfahrenden begegnen können. Die RAST 06 ist in diesem Punkt überholt durch die E-Klima. Zudem sind nicht nur zu Hauswänden 0,20 m Abstand einzuhalten, sondern auch auf der anderen Seite zum ruhenden Verkehr. 2,50 m Gehwegrestbreite sind daher stets einzuhalten.

S.28: Abbildung 8 ist zu entfernen, weil die Gehwegrestbreite dort nur 1,40 m beträgt! Diese illegale Markierung in Karlsruhe kann kein Vorbild für Gießen sein.

A4.2 Reduzierung der Trennwirkung der Bahntrassen im Stadtgebiet

S.32: Die Aussage, “nach erster Einschätzung (sei) die Durchlässigkeit der Bahntrassen für den Fußverkehr ausreichend“ wird nicht begründet und ist falsch.

Was zuvor unter A4.1 zur Trennwirkung von Straßen ausgeführt wurde, dass nämlich Querungsmöglichkeiten im Abstand von 200 m notwendig sind, um ein ausreichend dichtes Fußverkehrsnetz zu bilden, muss grundsätzlich auch der Maßstab für die Querungsmöglichkeiten an Bahntrassen sein, auch wenn das Ziel möglicherweise nicht überall zu erreichen ist.

Handlungsbedarf besteht an vielen Stellen im Stadtgebiet (s. auch Hinweise aus der Bevölkerung).

Das betrifft unter anderem

- Querung der Vogelsbergbahn und Lahn-Kinzig-Bahn zwischen Essiggässchen (Bevölkerungsvorschlag mit den meisten Zustimmungen bei der Bürgerbeteiligung, diverse illegale Querungen über die Bahngleise)
- Querung der Vogelsbergbahn zwischen Friedrich-Schwarz-Straße und Adalbert-Stifter oder Ernst-Eckstein-Straße
- Querung der Vogelsbergbahn in Höhe 3. Schneise zum Studentenwohnheim Grünberger Straße (wo es ausgeprägte illegale Querungen der Bahnstrecke seit Jahrzehnten gibt)
- Querung der Vogelsbergbahn in Höhe Ferniestraße
- Querung der Main-Weser-Bahn durch Verlängerung des Bahnhofstunnels
- Querung der Main-Weser-Bahn in Höhe Tulpen- oder Nelkenweg im Zuge des Bahnhalts Gießen-Nord

A4.3 Sicherheitsempfinden stärken, Angsträume schwächen

S.32: Es wurden bereits „Angsträume“ mit dem Mängelmelder der Stadt Gießen erhoben. Statt einer erneuten Erhebung und hierdurch bedingter unnötiger Verzögerungen, sollten die sich aus der Erhebung ergebenden Maßnahmen umgesetzt werden. In einem ersten Schritt sind die Maßnahmen im Verkehrsentwicklungsplan zu benennen und mit einem Zeitplan für die Umsetzung zu hinterlegen.

A5 Fußverkehrsfreundliche Anpassung von Knotenpunkten

S.33: Die Aussagen in der Einleitung zu A5 zum Verhältnis zwischen der „Leichtigkeit des fließenden Verkehrs“ und der Verkehrssicherheit sind rechtlich unzulässig. **Die Verkehrssicherheit hat gemäß der Verwaltungsvorschrift zu den §§ 39 bis 43 StVO stets Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs, auch des Autoverkehrs.** In der VWV-StVO heißt es explizit: „Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“

Beschränkungen des querenden Fußgängerverkehrs dürfen somit nicht aus Gründen der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs vorgenommen werden, sondern **nur dann, wenn sich durch einen weniger flüssigen Kfz-Verkehr eine besondere Gefahrenlage nach § 45, Absatz 9 StVO ergeben würde.** Da dies generell nicht anzunehmen ist, sind entsprechende Planungsprämissen, die hier angedeutet werden, rechtswidrig. Entsprechend sind Änderungen vorzunehmen.

A5.1 Prüfung und Priorisierung der Verlängerung von Freigabezeiten und Sicherung aller Übergänge für den Fußverkehr an LSA-Knotenpunkten

S.33, 34: Auch hier wird unterstellt, dass Beschränkungen des fließenden Fußverkehrs vorgenommen werden dürften, um die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs zu optimieren (z.B. durch eine Grüne Welle). Selbstverständlich sind Grüne Wellen für den Autoverkehr vernünftig, doch kann dies allein rechtlich kein Grund für Einschränkungen der Flüssigkeit des Fußgängerverkehrs und damit *kein Planungsprinzip* sein. **Für die Schaltung von LSA gilt selbstverständlich die StVO.**

A5.2 Querungsmöglichkeiten an Knotenpunktarmen zentraler Kreuzungen herstellen

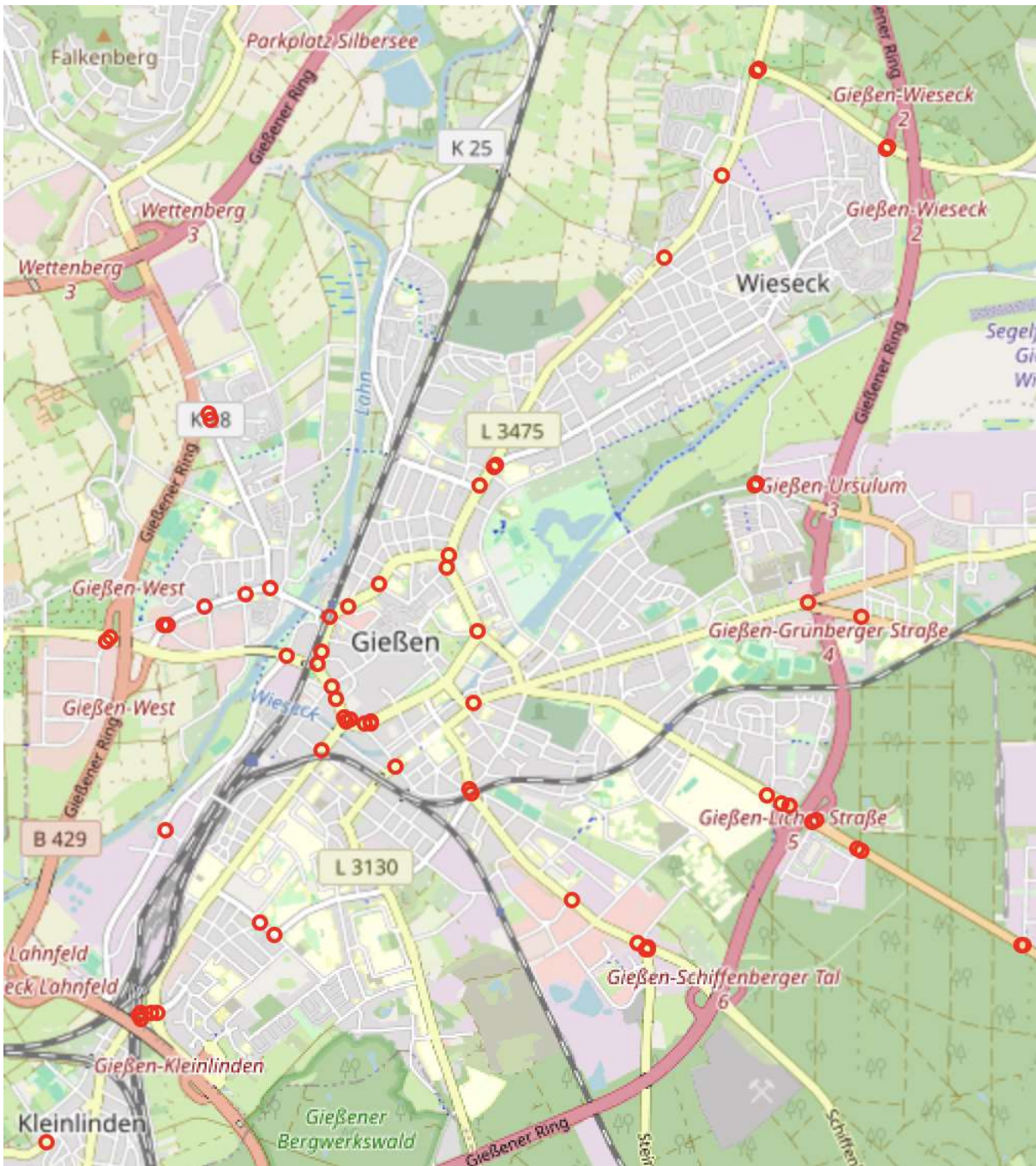
S.34: Es ist rechtlich vorgeschrieben, dass **Querungsmöglichkeiten an allen Knoten** angeboten werden. Ein beschränktes Ermessen, wie es in der Formulierung „soll ... geprüft werden“ zum Ausdruck kommt, ist nicht gegeben. Fehlende Fußgängersignale an einer LSA sind Beschränkungen des fließenden Fußgängerverkehrs und dürfen nicht mit der Leichtigkeit des fließenden Kfz-Verkehrs begründet werden, sondern nur mit einer besonderen örtlichen Gefahrenlage nach § 45, Absatz 9 StVO. **Wenn diese Gefahr nicht nachgewiesen wird, ist die Querung herzustellen.**

Hiergegen können weder Bestandsschutz noch fehlende Finanzmittel geltend gemacht werden. Auch die Stadt Gießen ist selbstverständlich verpflichtet, sich an Gesetze und Verordnungen zu halten und diese umzusetzen. Der Text ist entsprechend zu ändern.

Folgende weitere Knoten, an denen erforderliche Fußgängerquerungen fehlen, sind aufzuführen:

- Bismarckstraße/Gnauthstraße
- Frankfurter Straße/Brandweg (3 Arme)
- Frankfurter Straße/Robert-Sommer-Straße (2 Arme)
- Gabelsberger Straße/Lahnstraße
- Grünberger Straße/Georg-Elser-Straße
- Grünberger Straße/Heyerweg
- Heuchelheimer Straße/Gottlieb-Daimler-Szraße (2 Arme)
- Krofdorfer Straße/Carlo-Mierendorff-Straße (2 Arme)
- Lahnstraße/Henriette-Fürth-Straße
- Licher Straße/Fasanenweg (2 Arme)
- Licher Straße/Fasanenweg
- Licher Straße/Automeile
- Marburger Straße/Wellersburgring
- Marburger Straße/Lichtenauer Weg
- Nordanlage/Dammstraße
- Nordanlage/Steinstraße
- Ostanlage/Walltorstraße
- Ostanlage/Wiesenstraße
- Rodheimer Straße/Krofdorfer Straße
- Rodheimer Straße/Hardtallee
- Rodheimer Straße/An der Hessenhalle (2 Arme)
- Schiffenberger Tal/Sandkauter Weg
- Schiffenberger Tale/Karl-Glückner-Straße
- Schiffenberger Tal/Steinberger Weg (2 Arme)
- Schubertstraße/Aulweg
- Schubertstraße/Robert-Sommer-Straße
- Südanlage/Bleichstraße
- Westanlage/Bahnhofstraße
- Westanlage/Parkhaus Westanlage
- Westanlage/Reichensand
- Wetzlarer Straße/Zum Weiher

Diese Stellen mit fehlenden Fußgängerquerungen sind in der folgenden Karte dargestellt:



A7.1 „Aufbruch Innenstadt“: Aufwertung des Brandplatzes und weiterer Innenstadtplätze

Aufzählung S.39: Ein Toni-Hämmerle-Platz ist uns nicht bekannt. Es sollte beschrieben werden, welcher Platz dies sein soll.

Handlungsfeld B – Radverkehr

B2 Netzplanung und Routenentwicklung

B2.1 Entwicklung eines Radverkehrsnetzes

S.46: Es ist bedauerlich, dass im Rahmen des VEP kein Radverkehrsnetz konzipiert wurde, obwohl das den Verbänden ADFC und VCD wiederholt vor Beauftragung des VEP zugesagt wurde. Bereits zum RVEP wurde dies bemängelt und nun erneut nicht umgesetzt. Das ist nicht akzeptabel.

B3 Sofort- und Aktionsprogramme zur Förderung des Radverkehrs

S.50: Das unter B3 erwähnte „Sofort- und Aktionsprogramm für den Radverkehr“ ist bisher nicht veröffentlicht worden. Sofern es existiert, müssten u.E. die Verkehrsverbände hierüber informiert werden bzw. eigentlich informiert sein. Wir bitten um Aufklärung. Das Sofortprogramm wäre ggf. in den VEP aufzunehmen.

Auf Seite 50 werden auch solche Maßnahmen als Förderung des Radverkehrs dargestellt, zu denen die Stadt rechtlich verpflichtet ist. Maßnahmen wie die Entfernung von Hindernissen für den Radverkehr (Umlaufsperrn Wißmarer Weg, Achstattring, Philosophenstraße und Sportfeld) oder die Aufhebung von Radwegebenutzungspflichten sind kommunale Pflichtaufgaben. Bestehende rechtswidrige verkehrsrechtliche Anordnungen genießen selbstverständlich keinen Bestandsschutz, auch wenn sie quasi als Gewohnheitsrecht wahrgenommen werden.

Manche der genannten Maßnahmen (z.B. Entfernung von Umlaufsperrn, Freigabe von Einbahnstraßen) wurden von der Verwaltung zudem nur umgesetzt, weil sich Bürger bei der Fachaufsicht beschwert haben, da die Stadt die gesetzlichen Vorgaben über Jahre nicht umgesetzt hat. Hier nur zu reagieren, stellt keine systematische Förderung des Radverkehrs dar.

Dass an der Marburger Straße eine Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde, ist uns nicht bekannt.

B3.1 Umsetzung und Ausweitung des Sofortprogramms zur Stärkung des Radverkehrs

S.52 oben: Die Prüfung und Umsetzung aller **Rechtsabbiege-Grünpeile an Knotenpunkten** wurden von der Verwaltung bereits für Ende 2022 zugesagt. Hier bedarf es nicht einer erneuten Prüfung, sondern der längst überfälligen Umsetzung.

Die stadtweite **Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht** ist zu begrüßen. Dies ist aber eine kommunale Pflichtaufgabe, die schon vor 25 Jahren hätte erfolgen sollen. Hier wird nun dokumentiert, dass die Erledigung dieser Aufgabe weiter aussteht.

B3.3 Aktion Fahrradstraßen und Fahrradzonen

S.53 Abs.2: Es ist u.E. nicht erforderlich, die Gießener **Fahrradstraßen** zu evaluieren. Es gibt zu dieser Thematik ausreichende Evaluationen auf Bundesebene. Die Notwendigkeit einer zusätzlichen lokalen Evaluation müsste ggf. begründet werden. Unnötige Verzögerungen bei der Einrichtung weiterer Fahrradstraßen sind auszuschließen.

Es sollte auch deshalb keine Arbeitszeit auf unnötige Evaluationen verwendet werden, weil andere in dieser Stellungnahme erwähnte (Pflicht-)Aufgaben auf Erledigung warten.

B4 Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten

S.54: Die Ausführungen zu den sogenannten „**geschützten Kreuzungen**“, wie sie angeblich in den Niederlanden genutzt werden, sollte gestrichen werden. Es gibt bisher keine belastbaren empirischen Ergebnisse, dass diese Art von Kreuzungen sicherer wären als die Führungsformen in der ERA 2010.

In den Niederlanden gibt es eine deutliche Untererfassung von Unfällen in der offiziellen Unfallstatistik. Die Unfallforschung der Versicherer äußert daher deutliche Zweifel an den vermuteten Sicherheitsvorteilen und hat nachgewiesen, dass Abbiegeassistenten von LKW, Radfahrende bei diesem Kreuzungsdesign mit weit abgesetzten Radwegesurten nicht detektieren können. Auch führt das sogenannte niederländische Kreuzungsdesign, welches bis in die 80er Jahre auch in Deutschland üblich war (und dann aus Gründen der Verkehrssicherheit aus den Regelwerken gestrichen wurde) dazu, dass Radverkehr weit abgesetzt geführt wird und nach Interpretation einiger Juristen dadurch seinen Vorrang gegenüber abbiegenden Fahrzeugen verliert.

Sofern der Absatz im Text beibehalten werden soll, wären alle Aussagen mit Forschungsergebnissen (empirische Ergebnisse, nicht nur *Behauptungen* in der Literatur) zu belegen. Wir sind sicher, dass dies nicht gelingen wird.

S.55: Es ist nicht sinnvoll, alle Radwegesurten an LSA rot zu markieren. Dies ist bei Radwegesurten, die nicht in der gleichen Ampelphase von Kfz gekreuzt werden, unnötig. Radwegesurten sollten dort rot markiert werden, wo sich die Strecken von Rad- und Autoverkehr bei grün (oder auch ohne LSA) kreuzen.

Eine wesentliche Maßnahme, Radverkehr an LSA zu beschleunigen, ist, dass neben dem indirekten Linksabbiegen auch stets das **direkte Linksabbiegen** angeboten wird. Dies ist in Gießen an vielen Knoten bisher nicht der Fall. Außerdem sollten stets vorgezogene Haltelinien/ARAS angeboten werden, so dass auch unsichere Radfahrende das direkte Linksabbiegen nutzen können, wenn sie bei Rot ankommen und so nur mit einer zusätzlichen Ampelphase das indirekte Linksabbiegen nutzen könnten (z.B. von Grünberger Straße in Ludwigstraße).

B5.2 Förderung privater Abstellmöglichkeiten

S. 59: Es fehlt eine eindeutige Vorgabe an das städtische Wohnungsbauunternehmen, bis zu einem konkreten Stichtag an allen Gebäuden mindestens rahmenfestes Anschließen zu ermöglichen. Über die Wohnbau kann hier sehr viel direkt erreicht werden. Entsprechende Konzepte hat die Wohnbau bereits mit dem ADFC erstellt, dann aber kurz vor Förderzusage zurückgezogen.

S.59: Die Formulierung, dass bei der Gießener Stellplatzsatzung Handlungsbedarf bei der leichten Zugänglichkeit besteht, halten wir für falsch. Die Stellplatzsatzung enthält bereits konkrete und ausreichende Mindestbreiten zwischen Fahrradbügeln. **Nach unserer Erfahrung setzt aber die Stadt Gießen (hier das Bauordnungsamt) die eigenen Vorgaben nicht konsequent um.**

Die Stellplatzsatzung müsste stattdessen jedoch zusätzlich Vorgaben machen, zu welchem Anteil die **Abstellplätze auch von Besucherinnen und Besuchern genutzt** werden können müssen. So sind teilweise alle Fahrradstellplätze zugangsgeschützt nur von BewohnerInnen oder Beschäftigten mit Schlüssel nutzbar. BesucherInnen oder KundInnen haben dann keine Möglichkeit, ihr Rad sicher abzustellen, weil sie keinen Zugang zu diesen Flächen haben.

Hier sind Änderungen in der Stellplatzsatzung nötig. Ebenso sind Änderungen nötig beim Anteil der **überdachten Fahrradstellplätze**. Derzeit beträgt der Anteil nur 25%, was bei Gebäuden mit langer Aufenthaltsdauer viel zu gering bemessen ist.

B5.3 Großvolumiges Fahrradparken an Orten mit besonders hohem Radverkehrsaufkommen: Bahnhof und Innenstadt

S.60: Die Aussage, das **Fahrradparkhaus am Bahnhof** solle *östlich des Bahnhofs* entstehen, ist zu unpräzise. Richtig ist, dass es nicht an der Lahnstraße entstehen sollte, weil dort die Nachfrage gering ist.

Sofern aber mit „östlich“ der Alte Wetzlarer Weg gemeint sein sollte, ist **darauf hinzuweisen, dass der Großteil der Nutzenden über die Bahnhofstraße zum Bahnhof** fährt und nicht über den Alten Wetzlarer Weg. Wegen der Schrankenschließung an der Frankfurter Straße lässt sich der Radverkehr von der Innenstadt auch nicht zum Alten Wetzlarer Weg umleiten, denn der Deutschlandtakt sieht vor, dass 6 Minuten vor und nach dem Taktknoten die Schranken an der Frankfurter Straße geschlossen werden. Das sind genau die Zeiten, wo Radfahrende zum Bahnhof fahren oder vom Bahnhof wegfahren.

B5.4 neu Fahrradstellplätze an Schulen / im Anschluss an S.61:

Es sollte eine neue Maßnahme B5.4 aufgenommen, nach der **an allen Schulen der Stadt mindestens 80% der Fahrradstellplätze überdacht** werden. *Dafür gibt es Förderprogramme von Bund und Land.*

Das Gartenamt und der Magistrat wenden sich dem Thema aber seit Jahren leider nicht zu, obwohl dies eine wirksame Maßnahme der Radverkehrsförderung wäre und zugleich den ÖPNV in den Spitzenzeiten entlasten würde, so dass die Maßnahme sich auch finanziell lohnen würde.

B6 Erhöhung des Komforts und Servicelevels im Radverkehr

B6.1 Instandhaltung, Pflege & Winterdienst

S.62: Hier wird empfohlen, **Winterdienst und Pflege von Radwegen** entsprechend der Ausbaustufe und der Netzkategorie vorzunehmen. Die *bedarfsgerechte* Instandhaltung und Pflege sind Pflichtaufgabe und müssten nicht Gegenstand eines Verkehrsentwicklungsplans sein. Wenn allerdings ein solches Thema Eingang in einen VEP findet, weil das für die Stadt nicht

selbstverständlich ist, sollte konsequenterweise eine Karte mit Darstellung der Netzkategorien beigelegt sein.

B6.2 Beleuchtung wichtiger Radwege ...

S.63: Geprüft werden sollte lt. Entwurf „ an welchen weiteren wichtigen Radrouten der untersten Ausbaustufe eine Beleuchtung besonders wünschenswert wäre“. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden hierzu bereits konkrete Vorschläge gemacht (z.B. R7 im Bereich Wieseck).

Die Bedarfe sollten daher im VEP definiert und mit einem Zeitplan für die Umsetzung versehen werden, statt hier nur einen Prüfauftrag vorzuschlagen.

Handlungsfeld C – ÖPNV

C6 Weiterentwicklung SPNV im Raum Gießen

S.73: Im Kapitel C6 **fehlen weitere, sehr grundlegende Maßnahmen**, obwohl gerade der Umstieg vom PKW auf den Schienenpersonenverkehr sowie vom LKW auf den Schienengüterverkehr die **zentralen Teilziele zur Erreichung der angeblich angestrebten Klimaneutralität** wären.

Mindestens folgende Maßnahmen sind noch aufzunehmen:

- a) **Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Friedberg** von zwei auf vier Gleise. Hierzu ist eine Studie durch die Stadt beim RMV anzuregen, um zu prüfen, wie stark die Strecke belastet ist und wie ein Ausbau – insbesondere auch für den Güterverkehr erfolgen kann.
- b) **Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Kassel**, so dass deutlich kürzere Fahrzeiten im Personenfernverkehr und Personennahverkehr erreicht werden und die unattraktiven langen Standzeiten des ICE in Kassel bzw. Göttingen im Deutschlandtakt entfallen können. Die IHK hat diese Maßnahme schon vor Jahren angeregt. Die Stadt Gießen sollte eine entsprechende Studie über den RMV durchführen lassen.

C8 – Beschleunigung des Busverkehrs im Stadtgebiet

S.76: Das Potential zur **Einrichtung von Bussonderfahrstreifen** ist in Gießen entgegen der hier aufgestellten Behauptung bei Weitem nicht ausgeschöpft. Insbesondere an Nordanlage, Ostanlage, Südanlage und Westanlage besteht die räumliche Möglichkeit, Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr oder Radfahrstreifen mit Freigabe für den Busverkehr anzuordnen. Diese potenziellen Maßnahmen sollten in den Text aufgenommen werden.

C10 Weitere Entwicklung der Antriebsarten

S.77: Die Busse der Mit.Bus GmbH sind *nicht* lokal emissionsfrei. Sie mögen in der Bilanz nahezu klimaneutralen Kraftstoff verwenden. Bei der Verbrennung entstehen aber selbstverständlich Emissionen wie CO₂, gesundheitsgefährdende Luftschadstoffe und Lärm.

Handlungsfeld D – Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung, Wirtschaftsverkehr und Parken

D Einleitung / S.78:

Durchgangsverkehre sowie Schwerverkehr über den Gießener Ring werden hier als „weitgehend verträglich“ bezeichnet. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und des Ziels der Klimaneutralität im Jahr 2035 ist das eine Behauptung, die bei halbwegs kritischer Betrachtung fassungslos machen müsste, denn *vermutlich* wird mehr als die Hälfte des CO₂, das im Verkehrssektor auf dem Gebiet der Stadt Gießen entsteht, gerade durch diese Verkehre verursacht.

Es geht hier zunächst nicht um die Frage, wie dem begegnet werden kann, wohl aber **muss dieser Umstand zunächst einmal ehrlich festgestellt und bilanziert werden**. Die zitierte Aussage lässt am Problembewusstsein des Verfassers / der Verfasserin zweifeln.

Auch die **Lärmemissionen vom Gießener Ring** sind selbstverständlich für große Teile der Gießener Bevölkerung und der des Umlandes nicht verträglich, sondern stellen eine Belastung dar.

D1 – Kategorisierung des Straßennetzes

S.80: Die Aussage, dass in vorherigen Planwerken eine „**Netzhierarchie für den Kfz-Verkehr**“ definiert wurde, ist u.E. falsch. Im Weiteren sollte daher im künftigen VEP ein Vorbehaltssystem definiert werden, statt die unklaren und rechtlich nicht einzuordnenden Begriffe „Vorfahrtsstraßennetz“ (VS1 und VS2) zu verwenden.

Eine Karte aller Straßenkategorien (auch Sammelstraßen, Erschließungs- und Wohnstraßen) sollte im VEP dargestellt werden. Diese gibt es (teilweise und fehlerhaft) nur in der Analyse. Es fehlt aber eine in die Zukunft gerichtete Festlegung im VEP, der so seiner Funktion als grundlegendes Planungswerk nicht gerecht wird.

D1- Karte / S.81: Die abgebildete Karte D1 ist veraltet (vgl. Nordanlage).

D2.1 Ergänzung des städtischen Straßennetzes

S.82: Zur Verlängerung der Fernierstraße fehlen Aussagen, in welchem Ausmaß durch den Straßenbau neue Verkehre im MIV generiert werden. Kürzere Reisezeiten führen in der Regel zu Mehrverkehren, da Zeit im Verkehr eine Konstante ist.

S.83: Zu allen untersuchten Straßenneubauten sollten die **Ergebnisse des Verkehrsmodells in Kartenform** dargestellt werden. Ebenso sollten die Verkehrsmengen auf den Straßen dargestellt werden, da diese auch im Analyseteil fehlen bzw. unvollständig sind.

S.83:

Die **Maßnahme „Vitos-Spange“** ist klima- und umweltpolitisch wie auch im Hinblick auf eine verträgliche, an den Menschen in Gießen orientierten Stadtentwicklung der Tiefpunkt des VEP-Entwurfs.

Die Aufnahme dieses Projekt in den VEP ist für uns inakzeptabel und unverständlich, zumal ehrlicherweise schon im Entwurf festgestellt wird, es komme „... auch zu Verlagerungen vom

Gießener Ring zwischen den Anschlussstellen Schiffenberger Tal und Licher Straße auf die nun relativ durchgängige Verbindung über die Rathenaustraße und die neue Verbindungsspanne“.

Diese Spange würde demnach – was auch logisch ist - schon aufgrund des Verlagerungseffekts **zusätzlichen Verkehr in das Stadtgebiet** innerhalb des Gießener Rings hinein- und damit näher an die Menschen heranziehen. Zudem ist in der Verkehrswissenschaft unstrittig, dass es nicht bei einer Verlagerung bleibt, sondern **dass zusätzliche Straßen zusätzlichen Kfz-Verkehr generieren**, da dieser hierdurch erleichtert wird.

Es kann nicht Aufgabe eines Verkehrsentwicklungsplans sein, der doch gerade auch die Grundlagen für die Veränderung des Modal Split zu Lasten des Kfz-Verkehrs legen soll, diesem stattdessen den „roten Teppich auszurollen“.

Wenn es hingegen tatsächlich das Ziel der Stadt wäre, den Alten Steinbacher Weg und das Wohngebiet Südhang vom Autoverkehr zu entlasten, müsste sie **Maßnahmen nicht zu dessen Verlagerung, sondern zu dessen Reduzierung ergreifen**.

Andere negative Effekte (Rodungen auf dem Gelände der Vitos-Klinik) haben wir als Verkehrsverband erst einmal nicht betrachtet, weil die angedachte Verbindung unnötig ist, zumal auf dem Gießener Ring ja bereits eine leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden o.a. Anschlussstellen besteht. Wir setzen erst einmal darauf, dass diese Widersprüche noch erkannt und das Projekt aus dem VEP entfernt wird.

D2.2 Verkehrsführung in der Innenstadt

S.83: Auch über Walltorstraße und Dammstraße sowie über den Brandplatz lässt sich der Anlagenring teilweise umfahren. Es sind Maßnahmen zu entwickeln, dies zu verhindern.

S.84: In der **Bahnhofstraße zwischen Reichensand und Neustadt** sollte eine Teileinziehung der Verkehrsfläche erfolgen, so dass nur noch Bus-, Radverkehr und MIV-Anlieger die Strecke nutzen dürfen. Verkehrlich ist eine Durchfahrt nicht erforderlich.

Auch an anderen Stellen im Stadtgebiet sollten **Modalfilter** (per Teileinziehung) den Durchgangsverkehr verhindern, z.B. Robert-Sommer-Straße, Nahrungsberg, Alfred-Bock-Straße, Wolfstraße sowie diverse Fahrradstraßen.

D3 Parkraumstrategie

D3.1 Parkraummanagement in der Innenstadt

S.85: Alle Maßnahmen sind nachvollziehbar, die wichtigste fehlt jedoch, denn alle übrigen Instrumente (Parkgebührenerhöhung, Ausweisung von Ladezonen, Halteverbote etc.) entfalten kaum bzw. nicht ihre annähernd mögliche Wirkung, weil es an **wirksamen Kontrollen durch Ordnungspolizei und Polizei** fehlt. Uns fällt immer wieder auf, dass bestimmte Vergehen gar nicht kontrolliert werden.

Solange hierfür nicht mehr **Personal** bereitgestellt wird und dieses **effizienter kontrolliert**, lassen sich im Innenstadtbereich die erwünschten Wirkungen nicht erreichen.

Hier bedarf es einer zusätzlichen **Sensibilisierung und Fortbildung** des Personals, der Schärfung des Blicks, um Behinderungen und Gefährdungen zu erkennen. Die umfassende **Kenntnis der eigenen rechtlichen Möglichkeiten und Verpflichtungen** ist ebenso wichtig wie die **Motivation, diese auch einzusetzen**.

Zusätzliche Maßnahme: Verhinderung von Parksuchverkehr in der Innenstadt:

Private, kommerziell vermietete Parkflächen im Umfeld der Neuen Bäume (Fuhr-Parkplatz, Post), aber auch die öffentlichen Parkplätze an der Johannesstraße **ziehen unnötigen Parksuchverkehr in die Innenstadt innerhalb des Anlagenrings** und behindern in unerträglicher Weise den Fuß- und Radverkehr, aber auch den Busverkehr zwischen Berliner Platz und Marktplatz.

Diese Parkplätze konterkarieren das grundsätzlich sinnvolle Parkkonzept mit seiner Konzentration auf Parkhäuser und Großparkplätze am und außerhalb des Anlagenrings, die sich in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt befinden.

Die als Fahrradstraße ausgewiesene Neue Bäume wird bis zur Sonnenstraße weiterhin massiv durch den Pkw-Verkehr zweckentfremdet.

Wer auf den Parkplätzen Fuhr und Post nicht fündig wird, sucht im Umfeld und parkt in Seitenstraßen, die teilweise als **Fußgängerzone** (!) ausgewiesen sind. Hier ist eine intensivere Kontrolltätigkeit (die nach unseren Beobachtungen praktisch nicht stattfindet) erforderlich und alle in Betracht kommenden weitergehenden Maßnahmen zu prüfen, dies künftig auszuschließen.

Aktuell scheint die Stadt Gießen hier vor den Falschparkern zu kapitulieren.

D4.2 Verbesserung der Straßenraumgestaltung in den Ortsdurchfahrten

S. 87: Weiche Separation hat sich in Ortsdurchfahrten mit deutlich geringerer DTV im Landkreis *nicht* bewährt (vgl. Salzböden). Kfz fahren dann über Gehwege und gefährden den Fußgängerverkehr. Insofern ist das keine geeignete Maßnahme für die Ortsdurchfahrten in Gießen.

D5 Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz

S.89: In der Aufzählung am Ende der Seite fehlt insbesondere der Einsatz von Gehwegüberfahrten mit Sinusteinen statt Bordsteinen. Diese sind eine sehr wirksame Maßnahme, den Verkehr zu beruhigen und dem Fußgängerverkehr sicher Vorrang zu gewähren. Die Maßnahme sollte aufgenommen werden.

S.90: In der Aufzählung fehlt: „Straßen in Tempo-30-Zonen mit hoher DTV“

Für die aufgezählten Maßnahmen bedarf es keiner Pilotquartiere, da alle Maßnahmen wenig innovativ und in anderen Städten bereits ausreichend erprobt sind. Pilotprogramme führen in diesen Fällen zur unnötigen Verzögerung der flächendeckenden Umsetzung.

D6.1 Erfassung aktueller Verkehrsdaten

S.91: Nach unserer Kenntnis gibt es bereits seit mehr als 10 Jahren derartige Webcams im Stadtgebiet. Die Maßnahme wäre demnach bereits realisiert.

D7.4 Güterverkehr auf die Schiene

S.96: Zur Förderung des Schienengüterverkehrs sollten folgende Maßnahmen aufgenommen werden:

- a) Planerische Unterstützung der DB beim Neubau des Bahntunnels unter der A485 zwischen Gießen-Bergwald und Linden (3. Gleis zum niveaufreien Kreuzen der Main-Weser-Bahn) z.B. durch Bereitstellung von Grundstücken
- b) Einsatz für den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Friedberg

D8 Förderung alternativer Antriebstechnologien

S.97: Wir sehen die **Förderung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge** durch die Stadt Gießen kritisch. Der Markt dafür entwickelt sich dynamisch und derzeit werden ausreichend Lademöglichkeiten ohne Unterstützung der Stadt geschaffen. Es ist nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, den privaten Kfz-Verkehr noch zusätzlich zu fördern. Die Maßnahme sollte daher gestrichen werden.

Eine hingegen sinnvolle und kostenfreie Möglichkeit der Förderung der Elektromobilität ist es, **Parkplätze für Elektrofahrzeuge im Straßenraum zu Lasten von Fahrzeugen mit Verbrennermotor** auszuweisen.

Durch die Ausweisung der Stellplätze haben Elektrofahrzeuge eine größere Chance, einen freien Parkplatz zu erhalten. Kfz mit Verbrennermotor würden hingegen stärker in Parkhäuser und auf Großparkplätze gedrängt, was wegen ihrer Lärm- und Schadstoffemissionen zu bevorzugen wäre. Auch die Parkplätze für Elektrofahrzeuge sollten jedoch (mit Ausnahme von Parkplätzen an Ladesäulen) nur gegen Zahlung der üblichen Parkgebühren bereitgestellt werden, um **keine zusätzlichen finanziellen Anreize für den Kfz-Verkehr insgesamt** zu setzen.

F5 Integrierte Stadtentwicklung, Stadt- und Mobilitätsplanung

S.120: **Stellplatzsatzungen** wirken nur mittelfristig, dann aber dauerhaft. Die Ausführungen im VEP auf Seite 120 oben sind hierzu allenfalls eine oberflächliche Ideensammlung und zu allgemein, um Wirkung entfalten zu können. Was jetzt bei Bauprojekten versäumt wird, lässt sich später kaum noch nachholen.

Wir fordern daher, dass konkrete Maßnahmen jetzt benannt und innerhalb eines Jahres beschlossen werden.

Der Entwurf lässt hier leider den Eindruck entstehen, dass das Thema, das viel Gestaltungspotenzial bietet, nicht wirklich angegangen werden soll.

F6 Etablierung und Anwendung von Verkehrsversuchen, Pilotprojekten und Reallaboren

S.121: Es ist unklar, ob der Begriff „**Verkehrsversuch**“ hier umgangssprachlich verwendet wird oder im rechtlichen Sinne. Das Straßenverkehrsrecht bietet jedenfalls wenig Möglichkeiten irgendetwas einfach auszuprobieren. Der Text muss daher präzisiert werden, zumal der Abbruch des Verkehrsversuchs auf dem Anlagenring eindrucksvoll belegt, wie wichtig ein rechtlich korrekter Umgang mit diesem Instrument ist.

Die **Verfolgung „innovativer Ansätze“** über die kommunalen Pflichtaufgaben hinaus kann **nur mit entsprechender Personalausstattung** realisiert werden. (s. hierzu auch unter 5.2 Personal und Strukturen).

Die Stadt Gießen hat bei der **Beteiligung der Öffentlichkeit** einen hohen Anspruch und entsprechende Instrumente eingerichtet. Die Auswertung und Umsetzung der dort geäußerten Wünsche und Vorschläge wird dem aber nicht gerecht und sollte optimiert werden.

Exemplarisch hierfür ist, dass die Anregungen zum VEP über die Plattform Gießen Direkt nach unserer Einschätzung und Erfahrung kaum Eingang in den jetzt vorliegenden Entwurf gefunden haben.

Die **Qualität von Beteiligungsprozessen** manifestiert sich nicht im Umfang der Beteiligungsinstrumente und ihrer Frequenz sondern darin, dass Vorschläge und Wünsche ernst genommen, transparent abgewogen und ggf. umgesetzt oder mit nachvollziehbarer Begründung nicht umgesetzt werden.

F7 Partizipative Mobilitätsplanung intensivieren und Teilhabe stärken

S. 123: Dadurch, dass der Magistrat Vorhaben nach Belieben auf die Vorhabenliste setzen und auch wieder streichen kann, kann das **Akteneinsichtsrecht** leicht ausgehebelt werden. Durch **Anwendung des hessische Informationsfreiheitsgesetz** auf die Vorgänge der Stadt Gießen – so wie in anderen Kommunen in Hessen - würde dies ausgeschlossen, die Transparenz würde erhöht und Teilhabe gestärkt.

Nahmobilitäts- und Quartierschecks sowie Planungsspaziergänge und Planungsradtouren sind sinnvoll, jedoch nur wirksam, wenn sich hieraus ergebende Maßnahmen nicht an einem **Umsetzungsdefizit** scheitern, weil die personellen Ressourcen zur Umsetzung von Maßnahmen nicht erhöht werden.

Oft sind Problemlagen hinlänglich bekannt, werden seit Jahrzehnten immer wieder diskutiert, aber eben nicht umgesetzt. Der VEP steht auch hierfür beispielhaft, wenn statt konkreter Maßnahmen wiederholt unnötige Prüfaufträge erteilt werden.

Weitere Ergänzung des Maßnahmenkonzepts

Der VCD schlägt folgende weitere Maßnahmen vor und bittet um Aufnahme in das Maßnahmenkonzept des VEP beim jeweiligen Handlungsfeld.

Wir machen hiermit zugleich deutlich, dass über die schon umfangreichen Hinweise zu den im Maßnahmenkonzept enthaltenen Punkte hinaus noch **viele weitere sehr grundlegende Maßnahmen möglich** wären, um den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu verschieben.

Diese Maßnahmen sind angesichts der im VEP-Entwurf geäußerten Zweifel an der Erreichbarkeit des Klimaziels 2035 in den VEP aufzunehmen, möglichst verbunden mit einer Umsetzungsplanung, mindestens aber als Prüfauftrag.

Dabei sollten Restriktionen für den Kfz-Verkehr, um sie verträglich zu gestalten und ihre Akzeptanz zu erhöhen, mit möglichst passgenauen Angebotsverbesserungen für den Umweltverbund einhergehen. Es geht uns nicht um Einschränkungen des Kfz-Verkehrs „aus Prinzip“.

Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise

Das Bewohnerparken kostet in Gießen 30 bzw. 100 Euro pro Jahr. Diese Kosten decken bestenfalls die Verwaltungskosten für die Ausstellung des Ausweises. Sie decken aber nicht die Kosten eines Parkplatzes und schon gar nicht die hohen Kosten für die erforderlichen Kontrollen durch das Ordnungsamt, damit die Parkplätze nur von Berechtigten genutzt werden. Insbesondere die 100 Euro pro Jahr decken nicht ansatzweise die Einnahmeverluste, die der Stadt entstehen, weil die Parkplätze nicht für das gebührenpflichtige Parken bereitstehen. Die Subventionierung des Bewohnerparkens sollte daher beendet werden.

Andere Städte in Hessen haben die neue rechtliche Möglichkeit bereits genutzt und die Gebühren erhöht: So kostet das Bewohnerparken in Frankfurt 120 Euro, in Fulda 50 bis 90 Euro, in Offenbach 75 Euro pro Jahr. In Freiburg kostet das Bewohnerparken 200 Euro pro Jahr. In Karlsruhe 180 Euro pro Jahr. In Tübingen 120 bis 180 Euro je nach Masse des Fahrzeugs. Im Ausland kostet das Bewohnerparken z.B. in Amsterdam 535 Euro pro Jahr.

Bewirtschaftung der Parkplätze an den Hochschulen

Derzeit ist nur ein geringer Teil der Hochschulparkplätze bewirtschaftet. Die Parkplätze sind für Bedienstete und/oder Studierende alle kostenlos in der Nutzung. Dies bietet keinen Anreiz, den ÖPNV zu nutzen. Teilweise wird durch sehr günstige Tarife (z.B. Zeughaus-Parkplatz am Wochenende) Verkehr von hochschulfremden Personen in die Innenstadt gelockt, so dass die Parkhäuser nicht genutzt werden. Eine Parkraumbewirtschaftung reduziert diesen Verkehr und entlastet den Hochschulhaushalt.

Einführung einer City-Maut

Auch wenn derzeit eine City-Maut in Deutschland noch nicht rechtlich möglich ist, sollte diese Maßnahme angestrebt werden, sobald die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Eine City-Maut reduziert nachweislich den Kfz-Verkehr und führt zu flüssigerem Verkehr. Sie bietet Anreize zu Park-&-Ride oder die Nutzung des ÖPNVs auf der ganzen Strecke. Die sorgt dafür, dass nur Personen in die Innenstadt fahren, die wirklich auf das Auto angewiesen sind oder die aufgrund hohen Einkommens die Gebühr problemlos bezahlen können. Mit den Einnahmen kann der Umweltverbund gefördert werden, was wiederum allen nützt, die „finanzschwach“ sind und den Umweltverbund nutzen.

Geschwindigkeitsreduktion auf Hauptstraßen zum Zwecke des Lärmschutzes

Der Lärmaktionsplan des RP Gießen sieht für viele Straßen Tempo 30 aus Lärmschutzgründen vor. Die Stadt Gießen nutzt dieses Instrument erst seit kurzer Zeit. Es sollten daher eine Prioritätenliste und ein Zeitplan aufgestellt werden, für welche Straßen die Stadt Gießen (sofern rechtlich möglich) Tempo 30 aus Lärmschutzgründen einführen will und bis wann die jeweilige Lärmberechnung vorliegen wird. Derzeit scheitert die Umsetzung nämlich daran, dass die Gutachten (Lärmberechnungen) nur nach und nach von der Stadt beauftragt werden, obwohl große Teile der Bevölkerung unter gesundheitsschädlichem Straßenlärm leiden.

5 Handlungs- und Umsetzungsstrategie

5.2 Personal und Strukturen

S.130 ff. Der VCD begrüßt die Darstellung der Handlungsbedarfe im Bereich Personal und Strukturen und unterstützt die hier festgestellten Bedarfe nachdrücklich. Nachfolgend eine die Ausführungen im VEP-Entwurf ergänzende Zusammenstellung aus unserer Sicht:

1. Derzeit gelingt es der Stadt Gießen nicht, den ruhenden Verkehr in ausreichendem Maße zu überwachen, Behinderungen und Gefährdungen werden daher nicht beseitigt. Ebenso gelingt es der Straßenverkehrsbehörde nicht, die nötigen verkehrsrechtlichen Anordnungen in angemessener Zeit zu treffen. Teilweise sind neue Rechtslagen auch 25 Jahre nach Inkrafttreten nicht umgesetzt (z.B. Radwegebenutzungspflicht, Einbahnstraßenfreigabe, Beschränkungen des fließenden Fuß- und Radverkehrs nur bei besonderer örtlicher Gefahrenlage). Auch zugesagte Maßnahmen werden über Jahre geschoben.

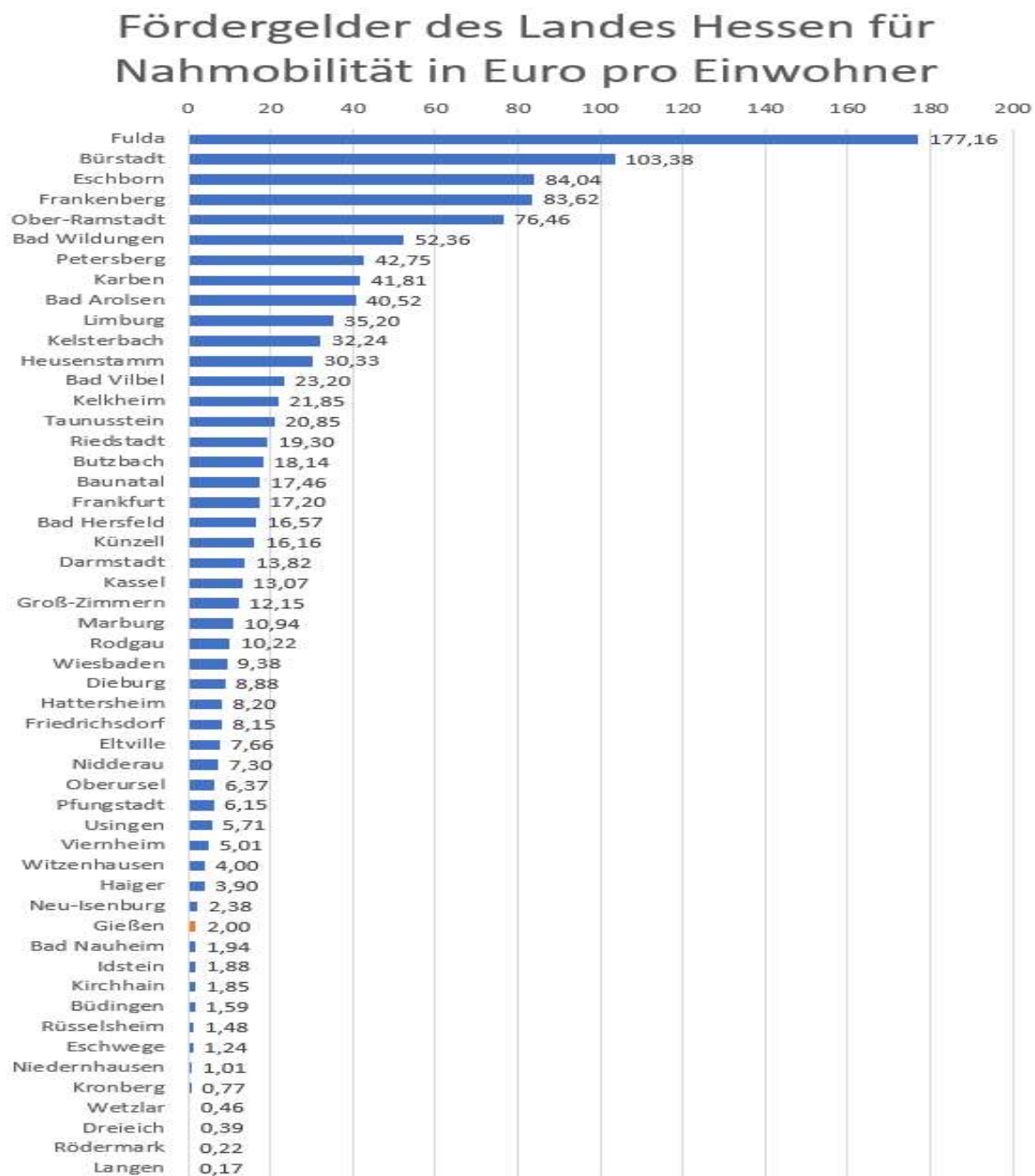
2. Auch das Tiefbauamt kann personell viele Aufgaben nicht bewältigen. Das Tempo beim barrierefreien Ausbau von Straßen und Bushaltestellen ist deutlich zu langsam. Jährlich werden weniger Straßen saniert und instandgesetzt, als es nötig wäre, um den Straßenbestand auch nur zu erhalten.

3. Es fehlt Personal zum Einwerben von Fördergeldern, was dazu führt, dass die Stadt seit Jahren Förderprogramme teilweise ungenutzt lässt (siehe zu 5.3).

4. Das Desaster um den Verkehrsversuch auf dem Anlagenring bzw. dessen Abbruch zeigt, dass die Verwaltung in die Lage versetzt werden muss, auch komplexe Projekte rechtssicher umzusetzen. Das betrifft nicht nur die Abdeckung aller rechtlichen Aspekte (bei Bedarf mit externer Unterstützung, die *rechtzeitig* heranzuziehen ist) sondern im Vorfeld auch die Fähigkeit zur Antizipation möglicher bzw. zu erwartender politischer und rechtlicher Einwände und Widerstände.

5.3 Finanzierung und Förderung

Tabelle S.128 und Text S.132: Wie die folgende Auswertung von Anfang des Jahres 2023 zeigt, nutzt die Stadt Gießen **Förderprogramme im Bereich Nahmobilität** bisher in deutlich geringerem Maße als viele andere, teils auch deutlich kleinere hessische Kommunen.



Wiederholt wurde dies vom Magistrat damit begründet, dass der „bürokratische Aufwand zu groß“ und die „personelle Decke zu gering“ sei. Dies ist für alle Gießener Bürgerinnen und Bürger ärgerlich, weil so die Steuern, die auf Bundes- und Landesebene gezahlt werden, nicht zur Verbesserung der Lebensbedingungen in Gießen genutzt und in Gießen insgesamt weniger Maßnahmen im Bereich der Nahmobilität umgesetzt werden können als anderswo.

Wenn der Einsatz von Fördermitteln richtigerweise Teil des Handlungskonzepts sein soll, wie unter 5.3 beschrieben, muss dieses Instrument künftig konsequent genutzt werden.

Ergänzung der Handlungs- und Umsetzungsstrategie

Nutzung des Straßenrechts

Bisher hat die Stadt Gießen fast immer versucht, verkehrspolitische Ziele mit Mitteln der StVO zu erreichen. Da die StVO aber reines Gefahrenabwehrrecht ist, ist dieses Mittel für die Sperrung von Straßen, Ausweisung von Fußgängerzonen, Installation von Modal-Filtern, Ausweisung von Fahrradstraßen mit Freigabe für Anlieger,... nicht geeignet.

Stattdessen sollte die Stadt Gießen (wie z.B. früher bei der Einrichtung der Sperrung der Goethestraße beim Uni-Hauptgebäude) die Mittel des Straßenrechts nutzen. So kann durch Widmung bzw. Teileinziehung von Verkehrsflächen die gewünschte Nutzung zugewiesen werden.

Dies ist ein rechtssicheres Verfahren, um juristische Niederlagen wie beim Verkehrsversuch Anlagenring zu vermeiden.

6 Wirkungen des VEP

6.2 Ergebnisse der Wirkungsabschätzung – Verkehrs- und Klimawirkungen des VEP

S.140: In Kapitel 6.2 bleibt unklar, wie die Wirkungsabschätzung vorgenommen wird. Teilweise wird nur auf das **Mobilitätsverhalten der Gießener Bevölkerung** abgestellt, obwohl z.B. der Großteil der Emissionen aus dem Durchgangsverkehr (Gießener Ring) und durch Personen aus dem Umland verursacht wird. Eine Bilanzierung nach BSKO-Standard sollte daher ergänzt werden.

6.3 Einordnung der Ergebnisse der Wirkungsabschätzung

S.142, 143: Die Bilanzierung zeigt, dass die Vorgaben der Stadtverordnetenversammlung, ein Konzept für einen klimaneutralen Verkehr zu entwickeln, auch nach den optimistischen Prognosen des VEP-Entwurfs mit den *vorgeschlagenen* Maßnahmen nicht realisiert werden kann.

Die Konsequenz hieraus kann u.E. nicht sein, dies so als Ergebnis stehen zu lassen. Vielmehr sind weitere Maßnahmen zu entwickeln und in den Plan aufzunehmen (s. unsere Vorschläge).

S.143 oben: Es ist irreführend, hier auf fehlende „*politische* Mehrheiten“ zu verweisen, da ja das Stadtparlament mehrheitlich das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2035 beschlossen hat. Wenn der Magistrat meint, dieses Ziel „kippen“ zu müssen, bedürfte es einer entsprechenden Vorlage an das Stadtparlament. Es ist hingegen absolut nicht sachgerecht und auch undemokratisch, diese Grundsatzentscheidung in einem Planwerk „zu verstecken“, das ja gerade dazu dienen soll, das Ziel zu erreichen.

Sofern Zweifel an der „*gesellschaftlichen*“ Mehrheit bestehen, muss selbstverständlich versucht werden, die Menschen zu überzeugen, vor allem durch **überzeugende Alternativen zum Kfz-Verkehr**, der ja auch keineswegs verboten, wohl aber verträglich gestaltet werden soll.

Der Verweis auf „fehlende politische und gesellschaftliche Mehrheiten“ ist daher aus dem Entwurf zu streichen.

S.143: Inwiefern der **Fahrleistungsanstieg im Güter- und Fernverkehr** durch weniger PKW-Fahrten im privaten Personenverkehr ausgeglichen werden kann, sollte anhand von Zahlen nachgewiesen werden. Auch sollte ausgeführt werden, ob dies eine Aussage für den Verkehr im Stadtgebiet (inklusive Autobahnen) ist oder eine Aussage für die Straßen abseits der Autobahnen.

S.143 unten: Die **Bevorzugung alternativer Antriebstechnologien beim Parken** wird hier im Kapitel Wirkungsabschätzung erstmals erwähnt. Eine entsprechende Maßnahme, auf die sich die Wirkungsabschätzung beziehen könnte, fehlt jedoch und sollte daher in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden. Es darf jedoch nicht das Ziel sein, generell E-Autos kostenloses Parken im Innenstadtbereich zu ermöglichen (s. auch unsere Ausführungen zu D8, S.97).

7 Evaluationskonzept

S.144: siehe hierzu unsere Ausführungen zur **Systematik des Ziel- und Maßnahmenkonzepts** ab Seite 2 dieser Stellungnahme

8 Fazit und Ausblick

S.148: Bis 2035 sind es 2024 noch 11 Jahre. In der Verkehrsplanung ist das kurz- bis mittelfristig. Insofern kann hier nicht von einem „langfristigen“ Zielfahrplan gesprochen werden.

Zum Kartenband:

Hierin findet sich eine Vielzahl von Fehlern, die zu korrigieren sind.

A1	<p>Die Karte Fußweg-Achsen-Nord enthält folgende Fehler:</p> <ol style="list-style-type: none">1) In Höhe Sudentenlandstraße/Marburger Straße fehlt die dritte Ampelquerung. Die Maßnahme ist aufzunehmen: https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/2272) In Höhe Marburger Straße/Wiesecker Weg fehlt die dritte Fußgängerquerung an der Ampel. Die Maßnahme ist aufzunehmen: https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/2293) In Höhe Bückingstraße fehlt eine Querungsstelle. Die Maßnahme ist aufzunehmen.4) Es fehlen Fußverkehrsverbindungen ins Sandfeld. Diese sind aufzunehmen.5) Es fehlt vom roten Weg zum Herkules-Supermarkt und zur KiTa Heinrich-Will eine Fußverkehrsverbindung. Ggf. sind dazu Straßen ohne Gehwege in verkehrsberuhigte Bereiche umzuwandeln.
A2	<p>Die Karte Fußweg-Achsen-Süd enthält folgende Fehler:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Es fehlt eine Weiterführung der Fußverkehrsachsen innerhalb des Anlagenrings. Diese sind aufzunehmen2) An der Ecke Westanlage/Bahnhofstraße fehlt die vierte Fußgängerquerung an der LSA. Diese ist aufzunehmen. https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/5113) Am Selterstor (Ecke Frankfurter Straße/Anlagenring) besteht das Problem nicht nur in fehlenden taktilen Elementen, sondern in fehlender Barrierefreiheit. Hier sind ebenerdige Fußgängerquerungen per Fußgängerampeln erforderlich über alle drei Arme. Diese Maßnahmen sind aufzunehmen.4) Entlang der Wieseck sind die beiden Treppen am Bahndamm und an der Bleichstraße durch Rampen zu ersetzen. Taktile Elemente lösen das Problem nicht. Die Maßnahme ist aufzunehmen.5) Das Piktogramm mit Fuß- und Radsymbol wird nicht in der Legende erläutert. Dies ist nachzuholen.6) Die Führung der Hauptroute von der Ludwigstraße zum Aulweg ist umwegig und entspricht nicht den Vorgaben der Straßenbaurichtlinien. Eine Führung über den Wartweg ist kürzer und wird besser angenommen. Diese Führung ist aufzunehmen.7) Eine Fußverkehrsachse vom Bahnhof zum Campus am Heinrich-Buff-Ring fehlt. Diese Route ist eine Hauptfußverkehrsachse.

	<ol style="list-style-type: none"> 8) Die Nebenroute über die Paul-Meimberg-Straße endet vor einer Betonwand ohne Zugang zum Kreisverkehr. Eine Route, die zu keinem Ziel führt, ist Unsinn. 9) An der Ecke Südanlage/Bleichstraße ist die dritte Ampelquerung als Maßnahme aufzunehmen. Die Kreuzung dürfte auch nicht barrierefrei ausgebaut sein. Obwohl sie hohe Bedeutung beim Zugang zu den Regionalbuslinien hat. 10) Es fehlt eine Verbindung über das Essiggässchen. Die Verbindung ist attraktiver, weil ampelfrei und frei von Verkehrslärm. Weitere Begründungen finden sich hier: https://hessen.vcd.org/themen/fuss-fahrrad/essiggaesschen-und-bahnunterfuehrung-vcd-giessen-will-option-auf-reaktivierung-gewahrt-sehen 11) Es fehlt eine Verbindung von der Veterinärmedizin zum Bahnhof über den Alten Wetzlarer Weg. 12) Die fehlende Querung des Anlagenrings in Höhe Bismarckstraße ist aufzunehmen. 13) Eine Fußwegeverbindung vom Philosophikum zum Bahnhof und zum Campus Naturwissenschaften fehlt. Diese sind aufzunehmen. 14) Der zukünftige Fernbusbahnhof ist nicht an das Fußwegenetz angeschlossen. Eine Verbindung nach Norden und Süden entlang der Lahnstraße ist aufzunehmen. 15) Auf der Verbindung entlang der Haydnstraße fehlen barrierefreie Querungen an allen Einmündungen der Tempo-30-Zone. 16) Es fehlt eine Verknüpfung der Routen entlang der Paul-Meimberg-Straße und des Aulwegs. Beide Treppen sind dort seit Jahren gesperrt. 17) Es fehlt die Maßnahme, dass der Tunnel unter den Bahnliesen in Höhe Stephanstraße/Ebelstraße nicht barrierefrei ist und eine Rampe erforderlich ist. 18) An der Ecke Stephanstraße/Bismarckstraße fehlte eine sichere Querungsmöglichkeit über die Bismarckstraße.
A3	<p>Die Karte Fußweg-Achsen-Süd enthält folgende Fehler:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Es fehlt eine Verbindung zwischen Schützenstraße und Werner-Gleim-Deich über den südlichen Teil des Alten Krofdorfer Weg. 2) Es fehlt eine Verbindung vom nördlichen Werner-Gleim-Deich zum Christoph-Rübsamen-Steg. 3) Es fehlt eine Fußgängerquerung über die Heuchelheimer Straße in die Gottlieb-Daimler-Straße. 4) Es ist unklar, warum eine Fußgängerverbindung die Heuchelheimer Straße in Höhe des Parkplatzes Hessenhallen quert und dann auf die Kraftfahrzeugstraße führt, wo keine Fußgänger bisher gehen dürfen. 5) Die Maßnahme „Fuß- und Radverkehr trennen“ an der Rodheimer Straße macht keinen Sinn, weil die Verkehrsarten bereits getrennt sind. Das Problem ist, dass die Stadt sich seit Jahren weigert, die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben, auch wenn die Benutzungspflicht rechtswidrig ist. 6) An der Ecke Hardtallee/Rodheimer Straße fehlt die dritte Ampelquerung. Die Maßnahme ist aufzunehmen.

	<p>7) Die Hauptachse an der Rodheimer Straße ist in Richtung Heuchelheim weiterzuführen.</p> <p>8) An der Ecke An der Hessenhalle/Rodheimer Straße fehlt die 3. Und 4. Ampelquerung.</p> <p>9) Es fehlen an diversen Stellen Ausbaubedarfe. Um die Barrierefreiheit zu realisieren.</p>
A4	<p>Die Karte Fußweg-Achsen-Süd enthält folgende Fehler:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Taktiler Ausbau/Doppelbord ist auch an folgenden Stellen nötig: <ul style="list-style-type: none"> - alle Einmündungen des Nahrungsbergs - Roonstraße/Gabelsberger Straße - Querung Löberstraße/Roonstraße/Ludwigsplatz - Moltkestraße/Roonstraße/Eichgärtenallee - Fröbelstraße/Wolfstraße - Ringallee/Wieseck 2) Es fehlt eine wichtige Verbindung von der Ringallee zur Roonstraße entlang der Wieseck. 3) Es fehlt eine Hauptfußwegeachse von der Innenstadt und dem Bahnhof zum Philosophikum 4) Die Fußwegeachse entlang der Fröbelstraße sollte weiter in Richtung Osten geführt werden. 5) Zwischen Mittermaierstraße und Jahnstraße sollte eine Fußwegeachse realisiert werden, auch wenn noch keine Grundstücke dafür erworben werden konnten. 6) Es sollte kenntlich gemacht werden, welche Achsen heute schon begehbar sind und welche noch nicht begehbar sind, weil dort noch keine Wege gebaut wurden.
B1	<ol style="list-style-type: none"> 1) Das Wunschliniennetz wurde nicht nach RIN erstellt. Dies ist zu ändern. Es sind die Kategorien der RIN zu verwenden (AR II bis AR IV bzw. IR II bis IR V). 2) Teilweise haben die Wunschlinien Knicke (z.B. vom Sandfeld zum Landgraf-Ludwig-Gymnasium; von Heuchelheim in die Weststadt, Heuchelheim-Biebertal,...) 3) Die Innenstadt als Einzelhandelsstandort und Häufung von Zielen fehlt als Ziel völlig und müsste ergänzt werden. 4) Vielfach fehlen Wunschlinien (z.B. zwischen Nordstadt und Schulen der Weststadt; zwischen Bahnhof und Heuchelheim/Weststadt, zwischen Kleinlinden und Allendorf, zwischen Allendorf und Lützellinden, zwischen Lützellinden und Wetzlar-Dutenhofen, zwischen Gewerbegebiet-West und Bahnhof...) 5) Die neuen Bahnhalte sind nicht berücksichtigt. 6) Der Begriff „Stadtteilzentrum“ ist wenig passend. So ist fraglich, ob das Sandfeld ein Stadtteil ist und ein Zentrum ist. Andere bevölkerungsreiche Gebiete werden im Vergleich zum Sandfeld nicht als Stadtteil aufgeführt. 7) Das Stadtteilzentrum der Weststadt ist zu weit südlich verortet. Im Norden der Weststadt gibt es keine Ziele.

	<p>8) Orte wie Petersweiher sind gar nicht angebunden.</p> <p>9) Es ist fraglich, die drei Schulen der Weststadt als drei Punkte aufzunehmen, die beiden Standorte des Philosophikums oder die Veterinärmedizin aber nicht spezifisch aufzulösen.</p> <p>10) Es ist unklar, warum z.B. eine Wunschlinie von Lützellinden ins Europaviertel verläuft, nicht aber vom Europaviertel nach Kleinlinden.</p> <p>11) Es ist unklar, warum eine Verbindung zwischen THM und Hochschulsport der JLU eine angeblich hohe Bedeutung haben soll und warum Wunschlinien zwischen Arbeitsstätten und Schulen verlaufen, obwohl Schüler in der Regel nicht berufstätig sind.</p> <p>12) Insgesamt erscheint die Karte wenig brauchbar.</p>
B2	<p>1) Die Bahnhalte Licher Straße und Erdkauter Weg haben für die Radschnell- und Raddirektverbindungen keine Bedeutung bei der Konstruktion von Wunschlinien.</p> <p>2) Es ist fraglich, warum erneut das Sandfeld als Stadtteilzentrum hervorgehoben wird, obwohl die dort wohnende Bevölkerungsanzahl gering ist und es keine weitere überörtliche Bedeutung hat und andere Stadtteilzentren wichtiger wären.</p> <p>3) Zentrale Bahnhalte, die für Nachbarkommunen eine Bedeutung haben (z.B. Dutenhofen für Lahnau; Lollar für Wetttenberg und Staufenberg, Linden für Lützellinden und Pohlheim, Garbenteich für Fernwald) fehlen in der Karte</p>
C2	<p>1) Es fehlt eine Legende für die gepunktete Linie nach Lahnau.</p> <p>2) Es ist unklar, wie bzw. ob die Pfeile der Straßenbahnlinien in Kleinlinden und der nördlichen Weststadt weitergehen sollen.</p> <p>3) Es sollte ein Halt zwischen Marktplatz und Bahnhof für die Straßenbahnlinie nach Kleinlinden ungefähr in Höhe Anlagenring vorgesehen werden.</p> <p>4) Es gibt Überlegungen den Bahnhof Licher Straße auf die andere Seite der Licher Straße am Campus Recht- und Wirtschaft zu verlegen und den Bahnhof Erdkauter Weg etwas weiter nach Süden an die Pistorstraße zu verlegen, um dort Busanschluss zu haben.</p> <p>5) Die Bahnhalte Hausen und Garbenteich (neu) sollten gemäß RNVP den Bahnhof Garbenteich (alt) ersetzen. Diese Planung des RMV sollte nachrichtlich übernommen werden.</p> <p>6) Der Bahnhof Langgöns fehlt</p> <p>7) Der Bahnhof Lollar-Ost (an der Lumdatalbahn) fehlt in Höhe Ostendstraße (Verknüpfung zur Gesamtschule). Ebenso fehlt der Bahnhof Staufenberg-Mainzlar an der Lumdatalbahn.</p> <p>8) Ein Regiotramhalt im Nordkreuz ist unsinnig, da dort keine Ziele sind.</p> <p>9) Im Süden von Lollar fehlen potenzielle Halte der Regiotram.</p> <p>10) Potentielle neue Halte an der Strecke nach Lahnau fehlen.</p>
D1	<p>1) Im Gewerbegebiet West ist kein Vorfahrtsstraßennetz erforderlich. Die Schleife hat für den überörtlichen Verkehr keine Bedeutung, so dass diese Straßen von der Verkehrsbedeutung keine Vorfahrtstraße sein müssen.</p>

	<p>2) Wie der Ortsbeirat Wieseck bereits empfohlen hat, sollte die Verbindung Gießener Straße/Alten-Busecker-Straße Teil einer großen Tempo-30-Zone sein, um den Durchgangsverkehr aus den Straßen herauszuhalten. Für den Busverkehr kann in der Tempo-30-Zone Vorfahrt beschildert werden, aber keine Vorfahrtsstraße.</p> <p>3) Auch die Verbindung von Allendorf nach Kleinlinden muss keine Vorfahrtstraße sein, sondern kann Teil einer Tempo-30-Zone sein mit Vorfahrt für den Buslinienverkehr.</p>
D2	<p>1) Der private Parkplatz der Firma Fuhr sollte aus der Karte herausgenommen werden. Er kann als Parkplatz natürlich erhalten bleiben, stellt aber wegen seiner Anfahrt über die Fußgängerzone und seiner geringen Kapazität keinen wesentlichen Parkplatz dar.</p> <p>2) Da der Brandplatz laut Koalitionsvertrag autofrei werden soll, ist dieser Parkplatz weiter nach Norden zu verschieben oder wegzulassen.</p> <p>3) Auch die Parkplätze in der Johannesstraße sollten nicht als zentrale Parkplätze beworben werden. Ziel sollte sein, dass das Parken in den Parkhäusern gebündelt wird, um den Parksuchverkehr zu reduzieren.</p> <p>4) Das Parkhaus-Symbol der Galerie Neustädter Tor sollte weiter nach Osten verschoben werden, um deutlich zu machen, dass dies ein Parkhaus ist, welches direkt neben dem Kirchenplatz liegt und die nördliche Innenstadt gut erschließt.</p> <p>5) Das Parkhaus Dern-Passage fehlt.</p> <p>6) Der unbedeutende Parkplatz der Commerzbank sollte in der Karte nicht dargestellt werden.</p> <p>7) Das Parkhaus am Kino sollte aufgenommen werden.</p> <p>8) Die untergeordnete Erschließung Wetzsteinstraße sollte gestrichen werden, so wie auch alle anderen verkehrsberuhigten Bereiche nicht als Erschließungsstraßen dargestellt sind.</p>
3-D6	Die Karten D3 bis D6 zur Verkehrsführung in der Innenstadt und am Anlagenring fehlen und sollten ergänzt werden, denn dies sind die wichtigsten Orte der Stadt.
D7	<p>Die Karte ist an vielen Stellen falsch:</p> <p>1) In der Ringallee ist seit 2013 kein LKW-Durchfahrtsverbot mehr beschildert. Einzig an der Bückingstraße steht noch ein vergessenes LKW-Verbot.</p> <p>2) In der Alfred-Bock-Straße ist das LKW-Verbot nur vom Nahrungsberg, aber nicht in Gegenrichtung beschildert.</p> <p>3) Die LKW-Verbote auf Privatflächen sollten aus der Karte entfernt werden.</p> <p>4) Die Nordanlage ist nicht VS1, sondern VS2.</p> <p>5) Die Bismarckstraße, der Kiesweg, der Teichweg, die Bänningerstraße, die Pistorstraße, die Fernierstraße, die Raiffeisenstraße, und die Wilhelmstraße sind nicht VS1.</p>

E1	<ol style="list-style-type: none">1) An den neuen Bahnhaltepunkten fehlen Mobilitätsstationen2) Die Beschriftung in der Karte und in der Legende ist eine Dopplung und macht die Karte unleserlich.3) Weitere Mobilitätsstationen QM sind erforderlich. Dies besonders an Standorten, wo viele Personen keinen PKW besitzen (z.B. Nordteil von Kleinlinden, Studierendenwohnheim Westside, Johann-Sebastian-Bach-Straße, Thielmannweg, Dürerstraße, östliche Liebigstraße, Steinstraße, Crednerstraße...)