

Vorschläge der „Verkehrswende-Initiative“ Rödgen, Zusammenfassung zur Präsentation, im Ortsbeirat Rödgen, 22.9.2020

Der schienengebundene öffentliche Personennahverkehr bildet die Hauptachsen des öffentlichen Nahverkehrs. Regionalzüge sind laut des Nahverkehrsplans der ZOV 2020 der Anlage A Seite 2. Ordnungspunkt 1, das schnellste und leistungsfähigste Produkt im ÖPNV-System. Daher braucht es:

- 1. Die Einrichtung eines Bahnhaltdepunktes in Rödgen im Bereich des Burgwiesenwegs. Der Bahnhaltdepunkt sollte barrierefrei, überdacht und mit geeigneten Fahrradstellplätzen versehen sein.** In Rödgen hielt bis in das Jahr 1979 ein Zug, dieser wurde nicht nur von Rödgenern, sondern auch von Trohern und Alten-Buseckern genutzt. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Gießen hat dazu am 31.10.2019 einen Prüfantrag an den Magistrat zur Reaktivierung des Bahnhaltdepunktes gestellt. Zu finden ist dies in der Prüfvorlage unter dem Punkt Nr. 9. Die aktuellste Fundstelle ist im Bericht zur Erreichung eines klimaneutralen Gießens bis 2035 auf der Seite 100 (Anlage 4: Maßnahmen Stadt Gießen aktuell, b. Mobilität).
- 2. Den Ausbau der Vogelsbergbahn auf zwei Gleise, mindestens in dem Bereich zwischen dem Bahnübergang an der Rödgener Straße (L 3126) und dem Bahnübergang an der Troher Straße (und an weiteren Nadelöhren entlang der Strecke).** In dem genannten Bereich bei Rödgen wäre eine zweigleisiger Ausbau besonders einfach, da in diesem Bereich bereits in der Vergangenheit ein zweigleisiger Ausbau vorzufinden war, ein Teil des zweiten Gleises ist auch noch existent, zumindest liegt noch durchgehend das Schotterbett. Die weitgehende Eingleisigkeit der Vogelsbergbahn stellt den limitierenden Faktor in der Fahrplandichte dar, was sich auch negativ auf die Attraktivität auswirkt. Nach der Anlage A des Nahverkehrsplans des ZOV soll gemäß des Gliederungspunktes 4.5. auf der Seite 38, um Bahnen zuverlässiger und weniger anfällig für Verspätungen zu machen, eine Infrastruktur hergestellt werden, die eine gewisse Flexibilität im Betriebsablauf erlaubt, um beispielsweise außerplanmäßige Zugüberholungen und Zugkreuzungen zu ermöglichen. Dafür wäre die Zweigleisigkeit im genannten Bereich auch geeignet.

Das Rad ist nicht nur geeignet um innerhalb Rödgens zu verkehren, sondern auch um die umliegenden Gemeinden und Gießen zu erreichen. Dennoch verfügt das Rad oftmals über keine eigene Infrastruktur, sondern teilt sich diese mit dem Auto. Innerorts in Rödgen ist dies weitgehend unproblematisch, jedoch wenn man Richtung Annerod oder in östliche Teile Gießens möchte, ist dies mit dem Rad mit Schwierigkeiten und Gefahren verbunden. Daher fordern wir:

- 1. Eine Stärkung der Radachse die entlang der Bärnerstraße durch Rödgen führt.** Am Stadtrand von Gießen mündet die Route neben Canon nach Verlassen der Uderbornstraße auf die Rödgener Straße (L 3126) bzw. Udersbergstraße (K22). Um die Radachse zwischen Gießen und Buseck entlang der Bärner Straße zu stärken bräuchte es:
 - **Eine bauliche Änderung des Kreuzungspunktes (L3126/K22/Uderbornstraße), sodass Radfahrer sicherer in die Uderbornstraße einbiegen können oder aus dieser heraus fahren können.**

- **Die Weiterführung der Radachse ab dieser Stelle mit einem eigenen Radweg Richtung Gießen entlang der Rödgener Straße (L 3126) nach Gießen rein.** Der Koalitionsvertrag der Stadt Gießen von 2016 auf Seite 15 und der Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Gießen von 2010 auf der Seite 43 unter dem Gliederungspunkt 4.3.3. und der Anlage 11 sehen während dessen den Radwegbau entlang der L 3126 durchgehend bis nach Rödgen vor. Dies ist sogar weitaus umfangreicher als von uns vorgeschlagen. Im Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde) auf Seite 104 unter dem Gliederungspunkt 10.2.5.3. ist festgehalten, dass an der Rödgener Straße zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Sophie-Scholl-Schule eine Radverkehrsführung entstehen soll. **Hier könnte man darauf hinwirken, dass die Radverkehrsanlage nicht nur bis zur Sophie-Scholl-Schule sondern bis zur Uderbornstraße gebaut wird. Im Abschnitt von der Sophie-Scholl-Schule bis zur Uderbornstraße könnten beidseitig verlaufende Radschutzstreifen in Betracht kommen.**
 - **Die Weiterführung der Radachse in das Europaviertel entlang der K22, von wo man dann sicher und auf direktem Weg in südöstliche Teile Gießens gelangen kann.** Der Bau eines Radwegs ins Europaviertel entlang der K22 ist auch im Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Gießen von 2010 auf der Seite 43 unter dem Gliederungspunkt 4.3.3. und der Anlage 11 ähnlich unserer Forderung aufgeführt.
2. **Den Bau des Radwegs, welcher abgehend von dem Burgwiesenweg unterhalb der Vogelsbergbahn in das ehemalige US-Depot nach Gießen führen soll.** So in etwa wie es auf den Seiten 30, 31 unter dem Ordnungspunkt 5.6.1. in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. GI 03/09 „Am Alten Flughafen I“ vorgesehen ist. **Alternativ würde es sich anbieten, die Radwegverbindung von Rödgen hinein in das US-Depot weiter unterhalb entlang des bereits existierenden Wegs, durch das Tor zu führen,** da dies womöglich ein geringeren Eingriff in das FFH Gebiet bedeuten würde, und ein geringerer baulicher Aufwand wäre. Man müsste lediglich den Weg freischneiden, und an die Stelle des Tores ein Poller setzen.
 3. **Ein Anschluss von Rödgen an Annerod und dem demnächst durch „Hessen Mobil“ neu entstehenden Radweg entlang der B 49 an der Stelle wo der Seeweg auf die B49 trifft. Dazu ist eine bauliche sichere Querungshilfe erforderlich.** Auf der B49 Gilt Tempo 100, der Querungsbereich ist dreispurig, liegt in einer Kurve und ist daher schlecht einsehbar.

Ergänzend zu den Maßnahmen für den Rad und Bahnverkehr lassen sich noch einige Verkehrsberuhigungen vornehmen. Diese begünstigen in der Regel schwächere Verkehrsteilnehmer, erhöhen die Verkehrssicherheit und entlasten die Anwohnenden, unter anderem von lauten Geräuschpegeln. Daher möchten wir:

1. **Die weitgehend zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h in der Ortsdurchfahrt auf 30km/h herabzusetzen.** Eine Möglichkeit dies zu erreichen stellt der Weg über den Lärmschutz dar. Die Ortsdurchfahrt Rödgen wurde im Rahmen der Fortschreibung des Lärm-Aktionsplans Hessen (3. Runde) Lärm-kartiert. In der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Ortsdurchfahrt Rödgen als Lärmkonfliktpunkt dargestellt (vgl. Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde) Teilplan für den Regierungsbezirk Gießen S.94 Tabelle 26) und die Prüfung der Maßnahme von 30km/h zur Lärminderung wurde angeregt (vgl. S.364 Tabelle 197: Anregungen und

Vorschläge der „Verkehrswende-Initiative“ Rödgen

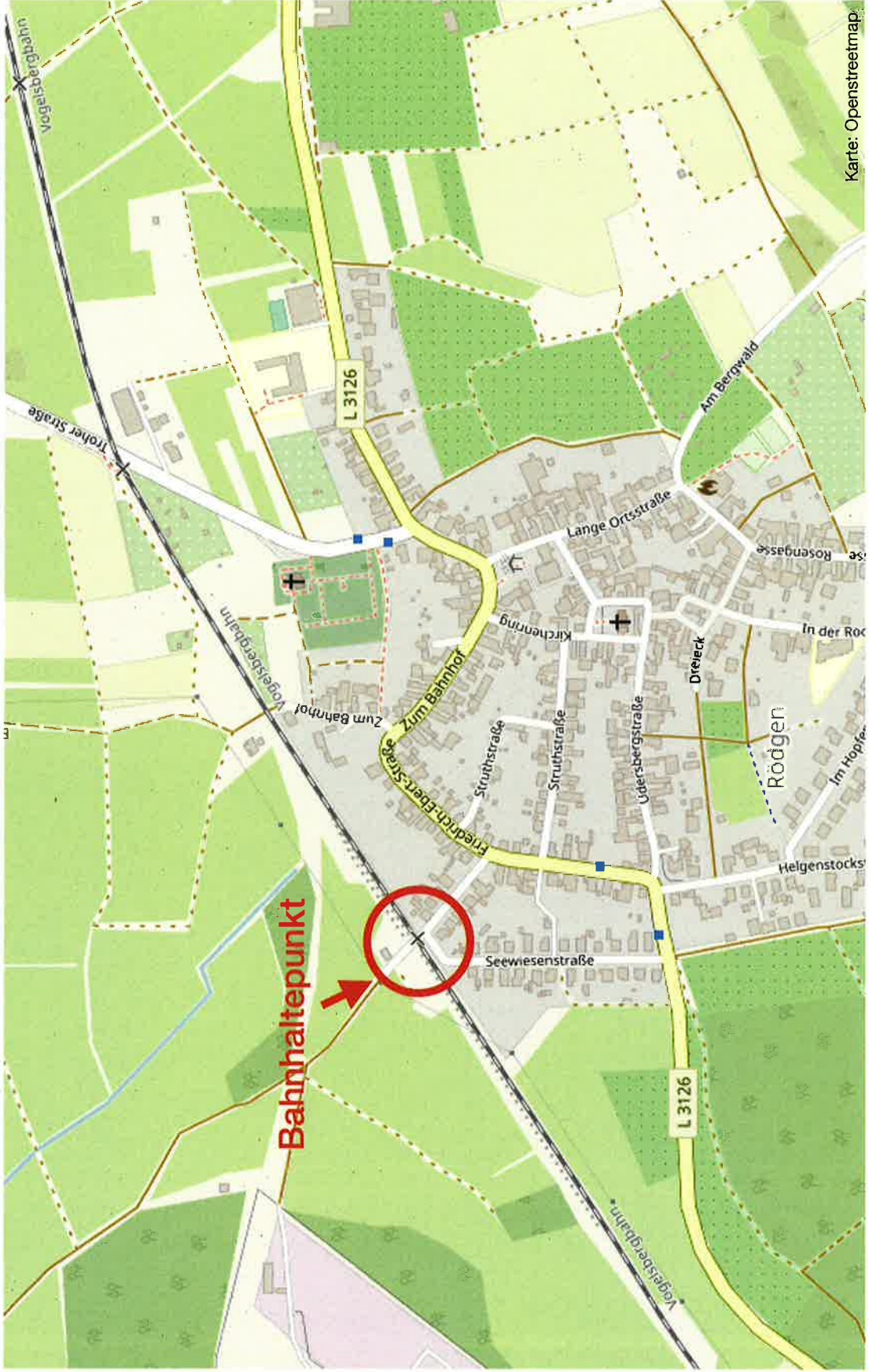
Bahnverkehr

Radverkehr

Verkehrsberuhigung

im Ortsbeirat Rödgen, 22.9.2020

Reaktivierung des Bahnverkehrs

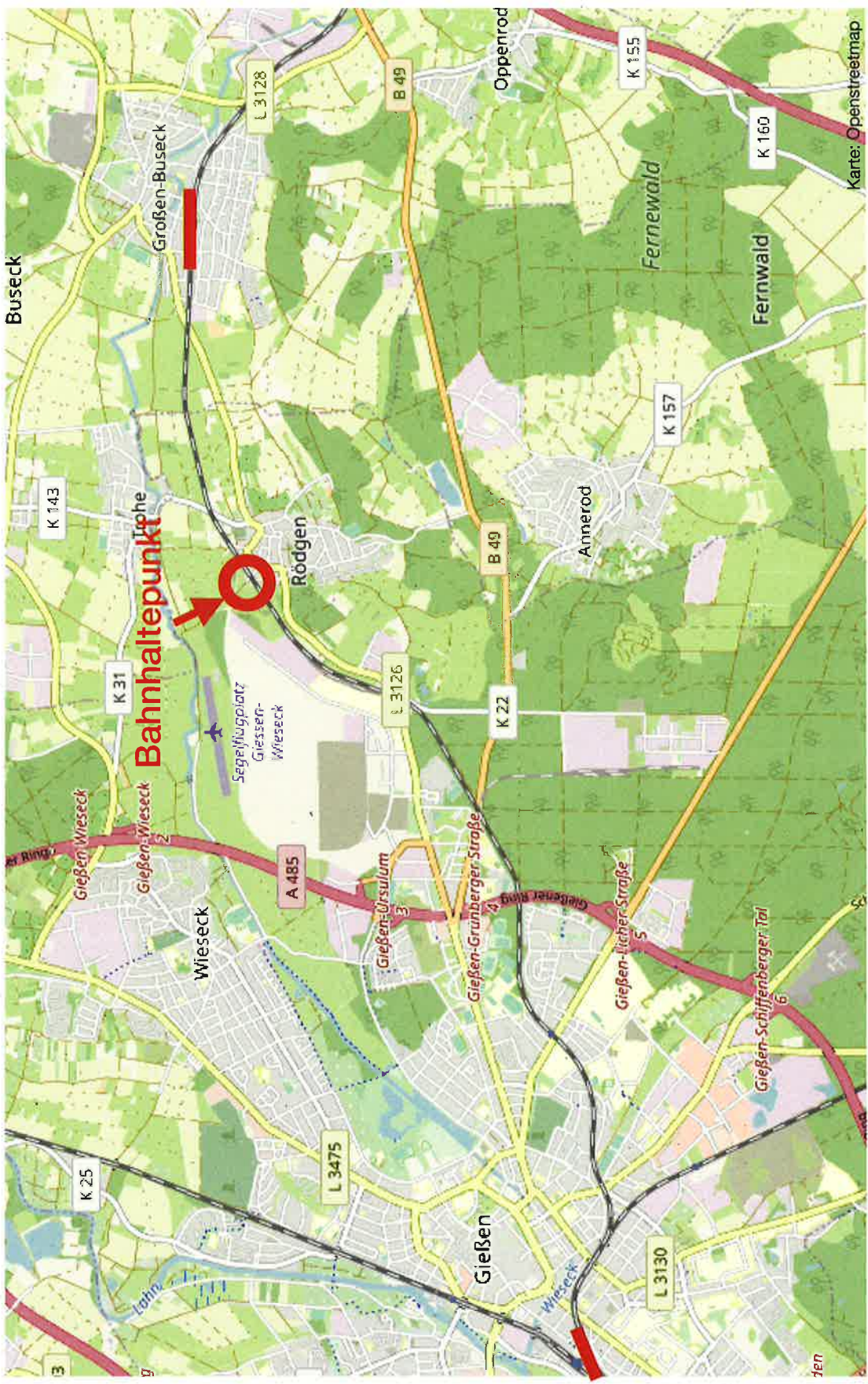


Bahnverkehr

Radverkehr

Verkehrsberuhigung

Reaktivierung des Bahnverkehrs

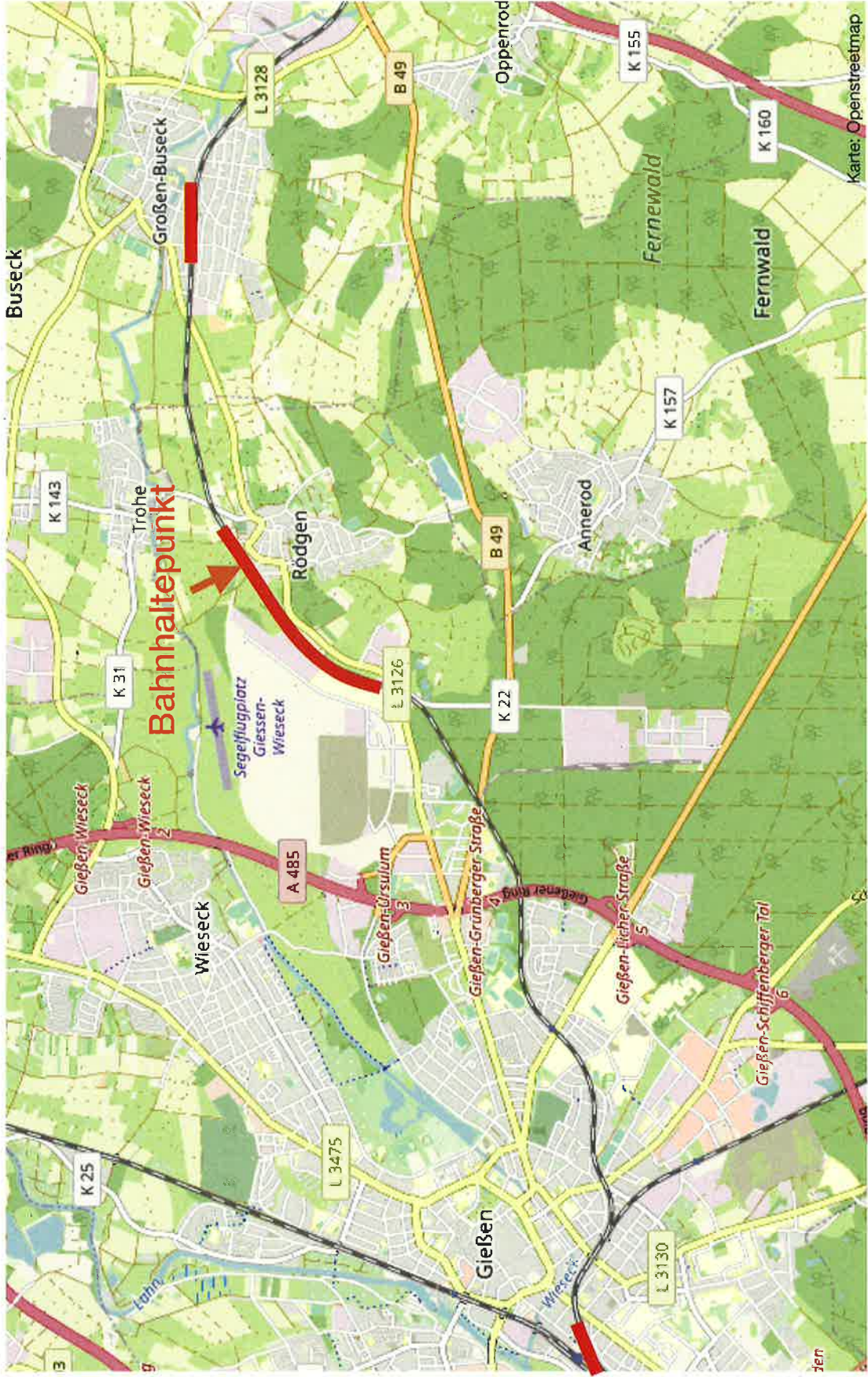


Bahnverkehr

Radverkehr

Verkehrsberuhigung

Reaktivierung des zweiten Gleises



Bahnverkehr

Radverkehr

Verkehrsberuhigung

Bahnhaltepunkt



Bahnverkehr

Radverkehr

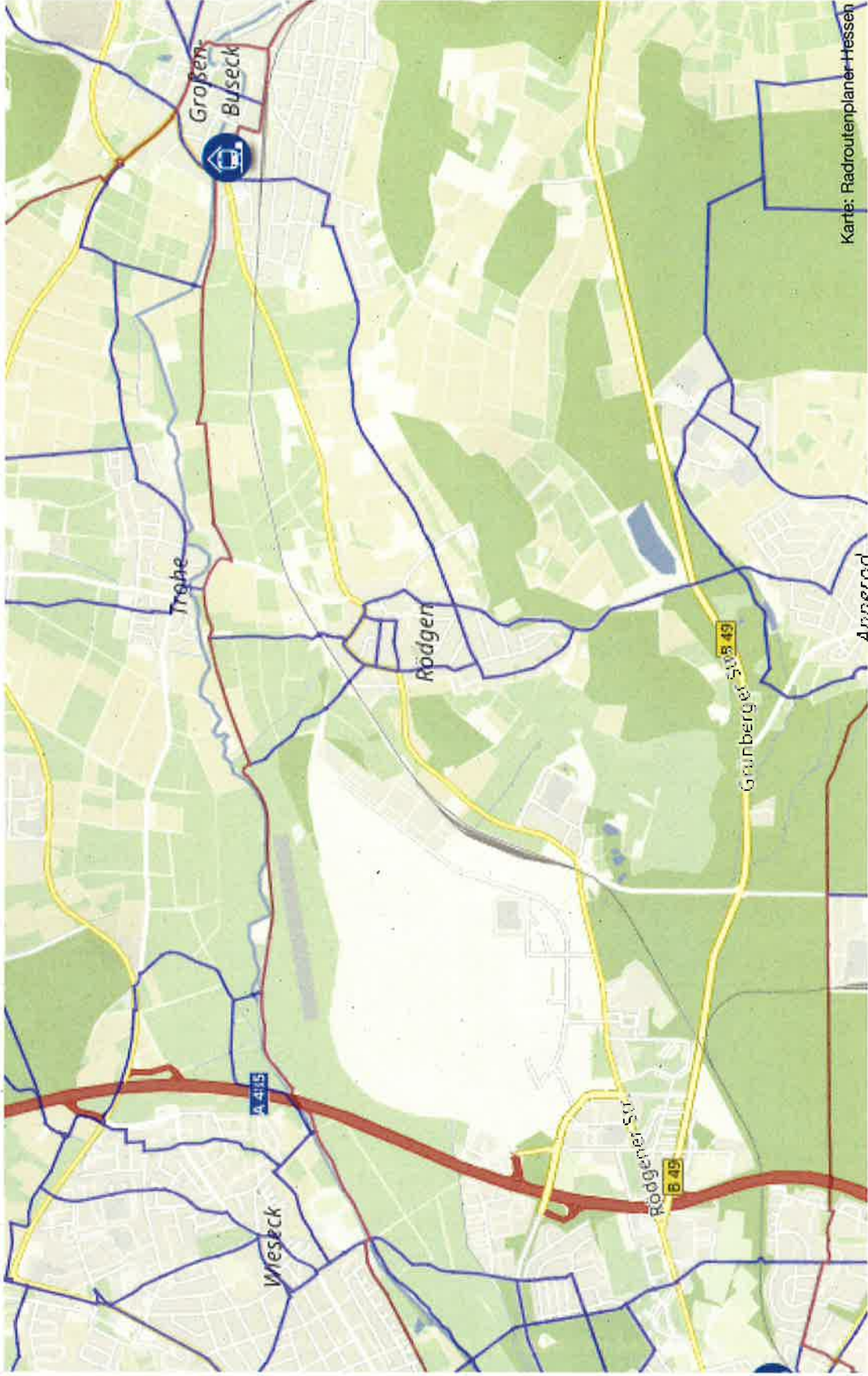
Verkehrsberuhigung

Verbesserung der Radwegeinfrastruktur

Bahnverkehr

Radverkehr

Verkehrsberuhigung



Bahnverkehr

Radverkehr

Verkehrsberuhigung

Verbesserung der Radwegeinfrastruktur

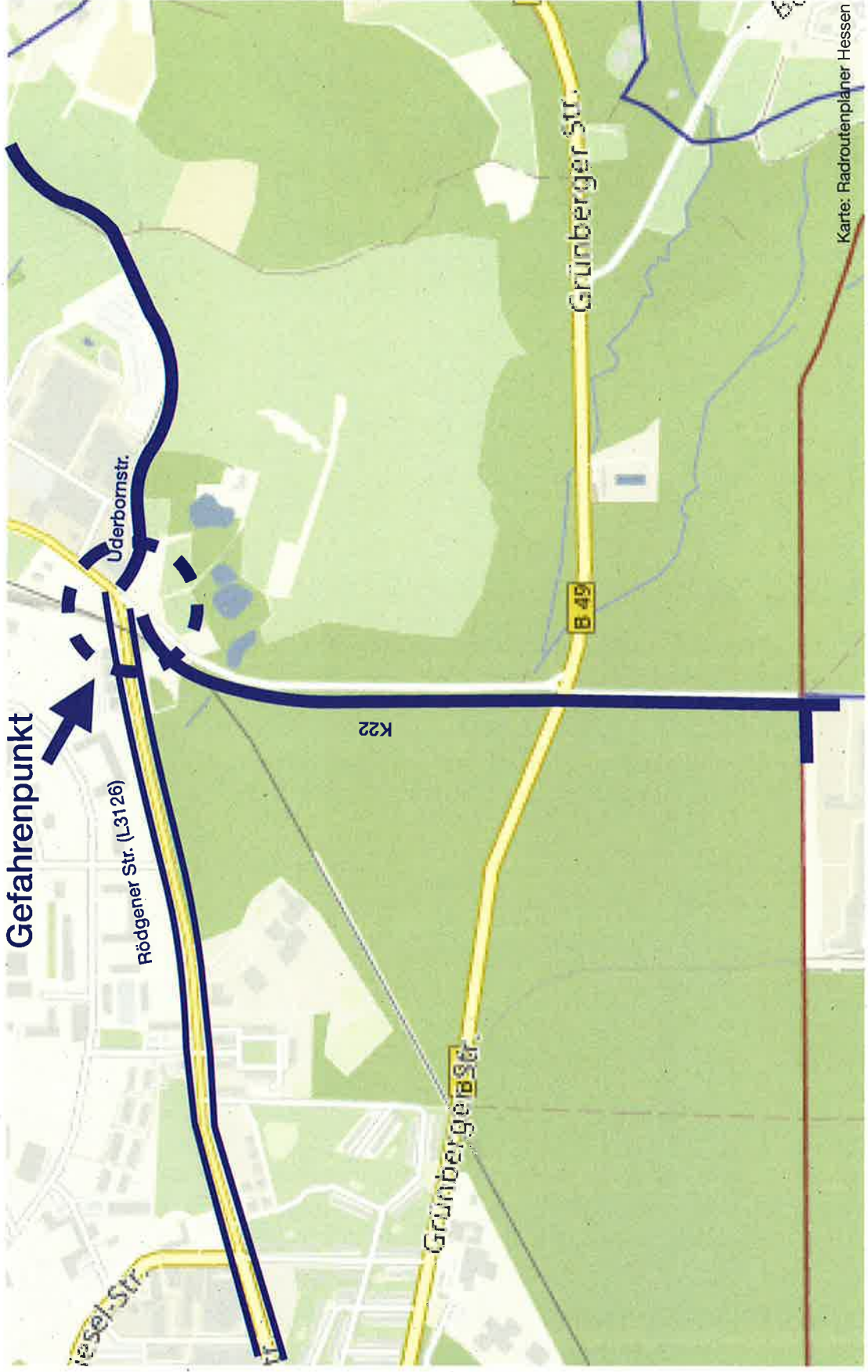


Bahnverkehr

Radverkehr

Verkehrsberuhigung

Radweg am Stadtrand von Gießen

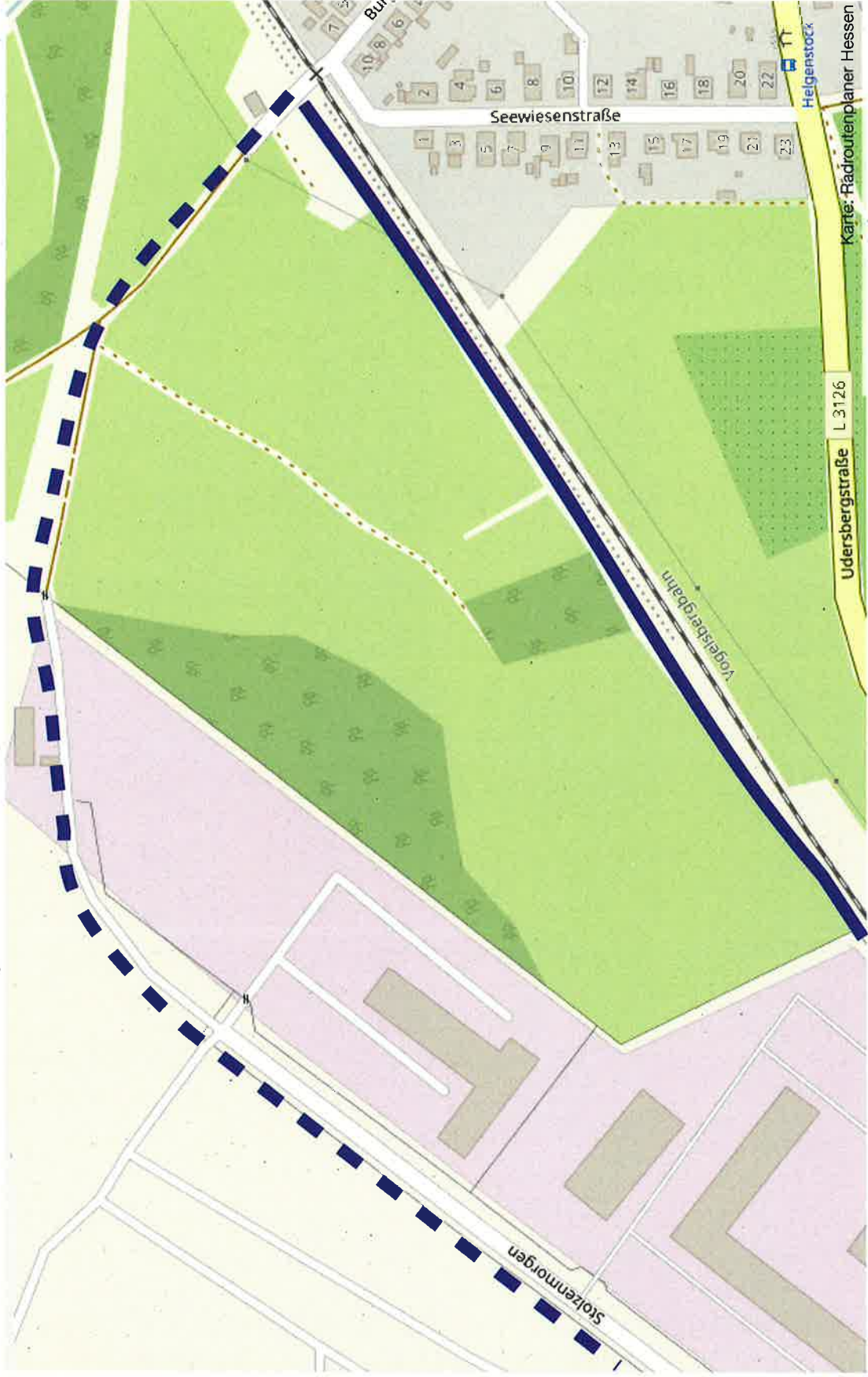


Bahnverkehr

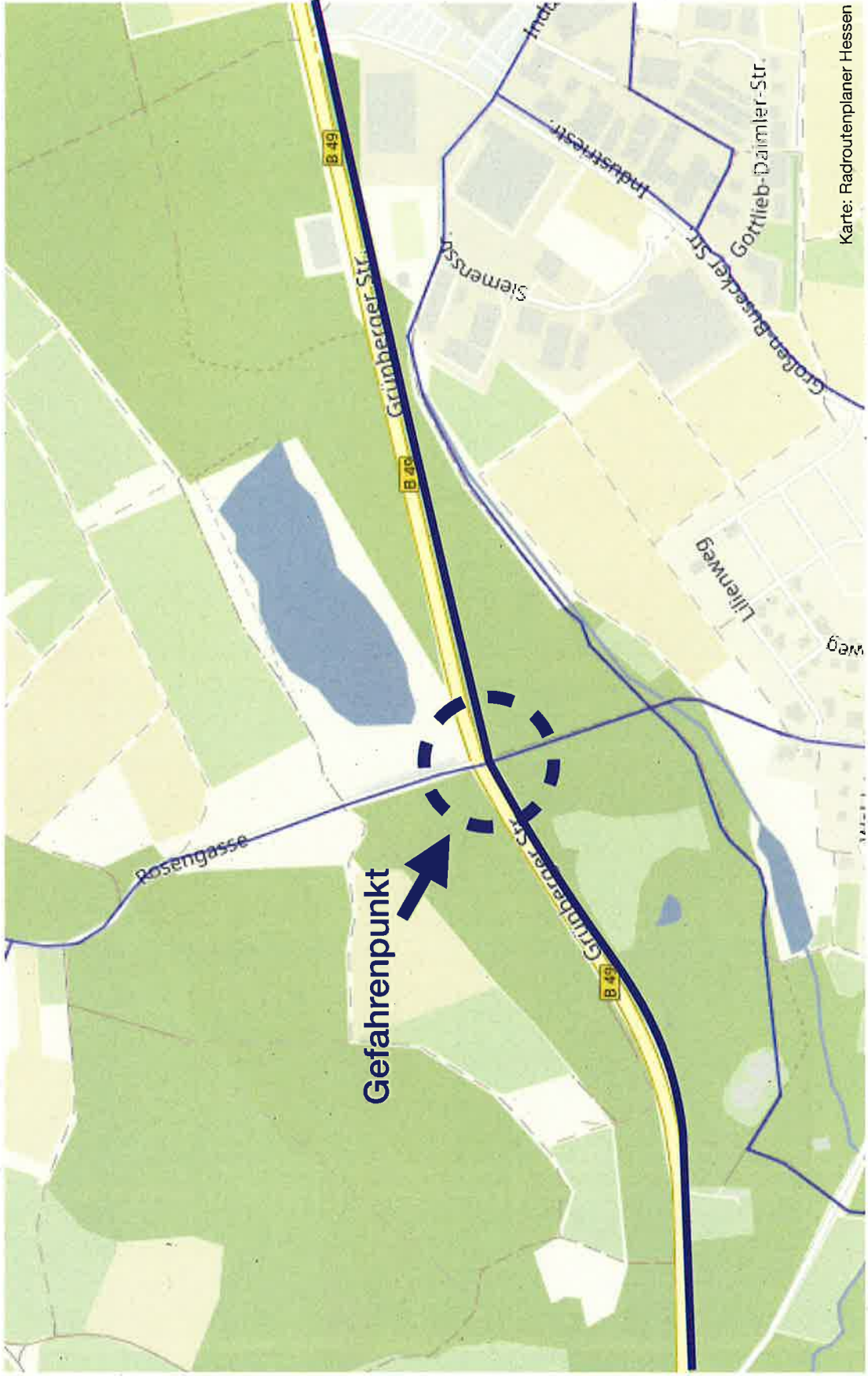
Radverkehr

Verkehrsberuhigung

Radweg ins ehemalige US-Depot



Querungshilfe nach Annerod



Bahnverkehr

Radverkehr

Verkehrsberuhigung

Bahnverkehr

Radverkehr

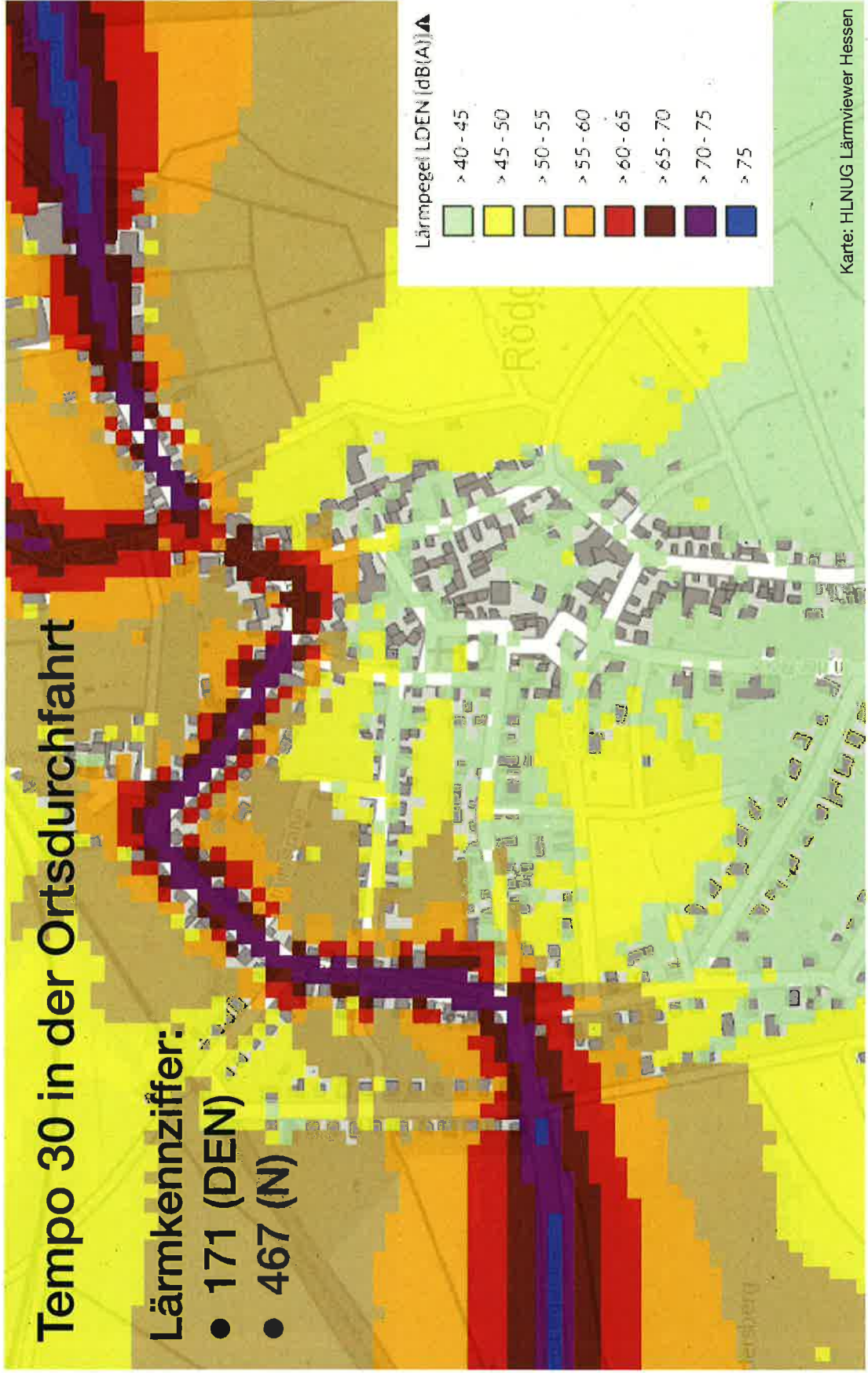
Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigung

Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt

Lärmkennziffer:

- 171 (DEN)
- 467 (N)



Bahnverkehr

Radverkehr

Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigung

