

- Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung
- Mitglieder des Magistrats

Berliner Platz 1
35390 Gießen

■ Auskunft erteilt: Alexander Wright
Zimmer-Nr.: S02-022
Telefon: 0641 306-1017
Telefax: 0641 306-2004
E-Mail: alexander.wright@giessen.de

22. September 2023

Antworten zu den Fragen für die Sondersitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.09.23

zu dem Thema „Umgang mit der Entscheidung des Verwaltungsgerichts zum Verkehrsversuch am Anlagenring und Unterrichtung durch den Magistrat – insbesondere: Rückbau und Kosten“

Einleitung

Im Vorfeld der Stadtverordnetenversammlung am 11.09.2023 wurden von den Fraktionen der AFD, FDP, GiGG/Volt und CDU schriftlich Fragen eingereicht. Im Nachgang hat die CDU-Fraktion zudem weitere Fragen eingereicht, die sie während der Beratung mündlich gestellt hatte. Die Antworten auf die insgesamt 108 Fragen finden sich in diesem Dokument.

Teilweise haben sich die Fragen der verschiedenen Fraktionen geähnelt oder denselben Sachverhalt angesprochen. Diese wurden daher gemeinsam beantwortet. Damit die Fraktionen die Antworten zu ihren Fragen nachvollziehen können, ist zu Beginn einer Frage immer die fragstellende Fraktion, sowie die Fragennummer der ursprünglichen Anfrage dokumentiert. Die Fragen sind in fünf Themenblöcke unterteilt:

I.	Rechtliches	2
II.	Schreiben Polizei/RP	12
III.	Kosten	14
IV.	Nutzung	19
V.	Politisches	21
VI.	Sonstiges	24

I. Rechtliches

- 1) **AFD Frage 18: Ist mit weiteren Rechtsstreitigkeiten zu rechnen (z. B. aufgrund Beeinträchtigung des Handels- und des täglichen Geschäftslebens)?**

GiGG/Volt Frage 3: Welche weiteren rechtlichen Verfahren zum Verkehrsversuch Anlagenring oder weitere Anträge von Dritten in dem laufenden Gerichtsverfahren sind Ihnen bekannt?

CDU Frage 4 – Thema 2: Welche weiteren gerichtlichen oder behördlichen Verfahren sind rund um den Verkehrsversuch noch anhängig (bitte aufschlüsseln nach Behörde bzw. Gericht)?

Es sind derzeit zwei weitere Klagen beim Verwaltungsgericht anhängig, die den Verkehrsversuch betreffen.

- 2) **FDP Frage 6: Wie wurden die Stellungnahmen des Regierungspräsidiums und des Polizeipräsidiums zum Verkehrsversuch durch das Rechtsamt der Stadt Gießen bewertet? Wurden die Bedenken durch das Rechtsamt juristisch entkräftet und wenn ja, mit welcher Argumentation?**

FDP Frage 7: War das Rechtsamt der Stadt Gießen von der Rechtmäßigkeit des Verkehrsversuchs überzeugt oder gab es Warnungen an den Magistrat hinsichtlich einer befürchteten Rechtswidrigkeit?

Lennartz Frage 4: War das Rechtsamt der Stadt Gießen bei den Vorbereitungen und der Durchführungen der Gerichtsverfahren vor den Verwaltungsgerichten beteiligt?

Lennartz Frage 5: War das Rechtsamt der Stadt Gießen bei der Planung und der rechtlichen Beurteilung des Verkehrsversuchs beteiligt?

CDU Frage 7 – Thema 3: Wieso beruft sich Oberbürgermeister Becher in der Gießener Allgemeinen Zeitung vom 8.9. bei dem Verkehrsversuch, welches DAS Vorzeigeprojekt der Linkskoalition war, auf eine „interne Absprache“, dass das hauseigene Rechtsamt in Angelegenheiten des Ordnungsamts nicht prüfe, sondern das Ordnungsamt eigenständig prüfe? War der Verkehrsversuch für OB Becher und BGM Wright keine Angelegenheit, die ämterübergreifend juristisch geprüft werden müsste?

CDU Frage 4 – Thema 3: Welches Amt hat den Schriftsatz zur Antragsabweisung vor dem Verwaltungsgericht Gießen in der Erstinstanz verfasst? Straßenverkehrsbehörde oder Rechtsamt?

CDU Frage 5 – Thema 3: Wann wurde das Rechtsamt erstmals zur Prüfung des Verkehrsversuchs nach § 45 Abs. 1, Abs. 1 Satz 2 Nr. 6, Abs. 9 Satz 1 StVO einbezogen?

CDU Frage 6 – Thema 3: Wie lautete das Ergebnis der Prüfung durch das Rechtsamt?

CDU Frage 8 – Thema 3: Wie viele Juristen sind im Ordnungsamt eingesetzt?

Durch eine Organisationsverfügung mit Wirkung zum 01.01.2020 ist nach dem Aufgabengliederungsplan für die Ämter der Stadtverwaltung das Rechtsamt für die Beratung des Ordnungsamts nicht zuständig. Vielmehr werden im Ordnungsamt ausreichend personelle Kapazitäten mit volljuristischer Ausbildung vorgehalten, die es ihm erlauben, die Rechtsstreitigkeiten in seinem Zuständigkeitsbereich selbst zu führen und die Erfolgsaussichten eines Rechtsbehelfs selbst kompetent zu beurteilen, zumal es sich dabei im Fall des Verkehrsversuchs der Unterstützung eines fachkundigen Anwaltsteams bedient hat.

3) FDP Frage 8: Hat der Magistrat eine unabhängige juristische Prüfung der Rechtmäßigkeit des Verkehrsversuchs vornehmen lassen

Vor Einlegung der Beschwerde wurde nach internen Beratungen eine zweite Fachmeinung von der Kanzlei Becker Büttner Held in Berlin eingeholt mit dem Ergebnis, dass eine Beschwerde zum VGH in Kassel mit guten Erfolgsaussichten vorzutragen ist. Dies erfolgte entsprechend über die Kanzlei, die das Verfahren seitdem ergänzend zur permanenten ingenieurlichen Fachbegleitung intensiv flankiert. Getragen wurde die Beschwerde und der darin erhoffte juristische Erfolg von der Einschätzung, vom VG Gießen aufgeworfene Kritikpunkte eingehend zu würdigen und entsprechend zu verdeutlichen.

4) FDP Frage 8a: vor Beginn der Planungen?

CDU Frage 9 – Thema 3: Wann haben die Juristen des Ordnungsamts den Verkehrsversuch rechtlich geprüft und zu welchem Ergebnis kam diese Prüfung?

CDU Frage 10 – Thema 3: Wieso ist diese rechtliche Prüfung nicht in der verkehrsrechtlichen Anordnung inbegriffen?

Dem Verkehrsversuch zu Grunde lag eine verkehrsrechtliche Anordnung der Straßenverkehrsbehörde. Diese handelt hoheitlich und ist neben der Verkehrstechnik und der Verkehrssteuerung eins von 3 Sachgebieten in der Straßenverkehrsabteilung im Ordnungsamt.

Dort werden jährlich ca. 1.500 verkehrsrechtliche Anordnungen unterschiedlicher Dimension von entsprechend fach- und sachkundigen Bediensteten erstellt. Diese verfügen über eine Verwaltungsausbildung oder eine technische Ausbildung.

Freigegeben werden die verkehrsrechtlichen Anordnungen vom langjährigen und erfahrenen Abteilungsleiter, der Ingenieur für Verkehrswesen ist.

Für jede dauerhafte verkehrsrechtliche Anordnung ist die Polizei zu hören, das Regierungspräsidium kann als dienstvorgesezte Behörde eingebunden werden.

Bestehen nach der Abwägung beachtensrelevanter Eingaben noch Bedenken, wird die juristische Kollegin, die das Verkehrsrecht bearbeitet, eingeschaltet.

Solche Bedenken bestanden hier nicht.

Auch im Rahmen der Beratungs- und Planungsleistungen von GGR und Planersocietät wurden die aktuell geltenden Regelungen der StVO, VwV-StVO, ERA sowie der dem Planungsbüro bekannten diesbezüglichen Rechtsprechung zu Verkehrsversuchen, Fahrradstraßen und Radfahrstreifen berücksichtigt, sodass aus fachplanerischer Sicht die rechtlichen Voraussetzungen für einen Verkehrsversuch als gegeben angesehen werden.

Aufgrund der Erkenntnisse und Beobachtungen des Planungsbüros wurde die erforderliche einfache Gefahrenlage als eindeutig gegeben angesehen.

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie ist die gewählte Variante aus Sicht des Planers auch geeignet und angemessen, um die bestehende Gefahrenlage deutlich zu reduzieren. Die aufgezeigten etwaigen negativen Auswirkungen (Verkehrsverlagerungen, Konflikte mit dem Busverkehr) werden nach deren Abwägung als nicht so gravierend eingeschätzt, dass sie einem Verkehrsversuch entgegengestanden hätten. Es wäre aus Sicht des Fachplaners vielmehr auch Aufgabe des Versuchs gewesen, die letztlich ja nur vermuteten Konflikte/negativen Auswirkungen empirisch zu fundieren und ggf. Gegenmaßnahmen zu treffen.

5) FDP Frage 8b: nach Eingang der Stellungnahmen des Regierungspräsidiums und des Polizeipräsidiums zum Verkehrsversuch?

Siehe 4)

6) FDP Frage 9: Falls keine unabhängige juristische Prüfung vorgenommen wurde, wieso nicht?

Siehe 4)

7) FDP Frage 10: Falls eine unabhängige juristische Prüfung vorgenommen wurde, durch wen und zu welchem Ergebnis ist diese gelangt?

Die Kanzlei – Becker Büttner Held – hat die Stadt Gießen seit dem Beschluss des Verwaltungsgerichts Gießen (VG) rechtlich begleitet. Die Prüfung des VG-Beschlusses ergab, dass realistische Erfolgchancen für den Fall der Rechtsmitteleinlegung bestanden, da das VG nicht alle relevanten Punkte ausreichend gewürdigt hatte. Dies betraf insbesondere die Beurteilung der einfachen Gefahrenlage. So kann beispielsweise zur Beurteilung der Gefahrenlage aufgrund von Verkehrsstärken in Relation zu den gefahrenen Geschwindigkeiten auf die Kriterien der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zurückgegriffen werden, denen als fachlich anerkanntes Regelwerk ein entsprechender Sachverstand entnommen werden kann.

Hinsichtlich der nach der ERA eingeordneten Belastungsbereiche III und IV beispielsweise kann der obergerichtlichen Rechtsprechung entnommen werden, dass überwiegendes dafürspricht, dass das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen gefordert ist. Seitens der Stadt lag eine solche Einstufung in Belastungsbereiche für den Anlagenring vor, die fast durchgängig mindestens den Belastungsbereich III, teilweise IV, und nur in einem kleinen Teil den Belastungsbereich II auswies. Ebenso bestand die Möglichkeit, während des Verfahrens Ermessenserwägungen noch zu ergänzen.

- 8) **GiGG/Volt Frage 2: Welche Möglichkeiten gibt es für die Stadt Gießen, die aktuelle (beklagte) verkehrsrechtliche Anordnung im Hauptsacheverfahren noch zu ergänzen, und ist es zum jetzigen Zeitpunkt geplant diese Option zu nutzen?**

CDU Frage 19 – Thema 3: Ist der Stadt Gießen bewusst, dass ein Fortführen der anhängigen Klage keine Aussicht auf Erfolg beizumessen sein dürfte, weil der VGH Kassel mit seiner Entscheidung im einstweiligen Rechtsschutzverfahren sämtliche Argumente zur Gefahrenlage und Ermessensaspekte abschließend gewürdigt hat, mithin die Stadt Gießen in der anhängigen Klage (Hauptsache) nur noch Gründe „nachschieben“ könnte, was prozessual unzulässig wäre und damit das Fortführen der Klage (Hauptsache) nur weitere Kosten zulasten des Steuerzahlers verursacht?

Die Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (VGH) und die daraus folgenden Erwägungen und möglichen Folgen wurden mit den Vertretern der Stadt besprochen. Der VGH hat in seiner Entscheidung sehr klar seinen Maßstab für die Durchführung des Verkehrsversuchs definiert. Auf Grundlage der Entscheidung und des darin definierten hohen Maßstabes sind die Erfolgsaussichten in der Hauptsache gering. Zwar bestünde im Rahmen der Hauptsache die Möglichkeit, weitere Ergänzungen vorzunehmen. Uns liegen jedoch keine weiteren Informationen vor, die diesem Maßstab genügen würden. Der VGH bewertet den Verkehrsversuch zudem als „großen und schwerwiegenden Eingriff in den Straßenverkehr“, woraus sich komplexe Begründungserfordernisse ergeben. Auch im Falle einer Ergänzung könne somit nicht mit vollkommener Sicherheit eingeschätzt werden, ob das Gericht die Begründungen als tragend erachten wird.

Vor dem Hintergrund der bereits zuvor angesprochenen angestrebten StVO-Änderung bleibt darauf hinzuweisen, dass man mit dieser nicht sicher planen kann, da es auch bei den vorliegenden Entwürfen noch zu Änderungen im parlamentarischen Prozess kommen kann. Letztlich ist zudem festgehalten, dass die Entscheidung dennoch erneut beim VG bzw. beim VGH liegt. Vor diesem Hintergrund erfolgte die Entscheidung der Stadt das Hauptsacheverfahren nicht weiter zu betreiben.

9) **Auf Nachfrage 1 (Was wird konkret prozessual erwogen?):**

CDU Frage 18 – Thema 3: Wird die Stadt Gießen die vor dem Verwaltungsgericht weiterhin anhängige Klage in der Hauptsache anerkennen oder den Rechtsstreit weiterführen?

Konkret handelt es sich hier um die Frage der Erledigung.

10) **Auf Nachfrage 2 (Welche Auswirkungen hat die Entscheidung über Gießen hinaus?):**

Die Entscheidung des VGH macht deutlich, dass sehr hohe Anforderungen an die Durchführung von Verkehrsversuchen gestellt werden. Abzuwarten bleibt, inwieweit der VGH seine Rechtsprechung aber auf weitere Bereiche des Straßenverkehrsrechts ausweitet und ob die angestrebte StVO-Reform zu Handlungsspielräumen führt. Darüber hinaus sind straßenverkehrsrechtliche Anordnungen immer Entscheidungen zur Regelung an einem konkreten Ort. Sie sind daher von vielfältigen Umständen abhängig und damit Entscheidungen des Einzelfalls. Inwieweit die Entscheidung zu einem Verkehrsversuch dieser Größe Auswirkungen auf andere Entscheidungen hat, ist daher schwer abzuschätzen.

11) **GiGG/Volt Frage 4: Es gibt bereits Klageankündigungen von Gießener*innen gegen einen etwaigen Rückbau. Wie möchte der Magistrat verhindern, dass der Stadt im Falle des von Bürgermeister Wright angekündigten vorzeitigen Rückbaus und eines Erfolgs der Klagen gegen den Rückbau ein finanzieller Schaden entsteht?**

Mit dem Rückbau wird ein rechtskonformer Zustand hergestellt, da andernfalls ein rechtswidriger Zustand perpetuiert würde. Dies erschließt sich vor dem Hintergrund der VGH-Entscheidung. Der VGH hat die Grundlagen für den Verkehrsversuch verneint und die beklagte Anordnung als offensichtlich rechtswidrig angesehen. Dieser Hintergrund wäre bei möglichen Klagen zu berücksichtigen. Würden zudem konkrete Maßnahmen gefordert, müsste für einen Erfolg das Ermessen auf Null reduziert sein.

Auch wenn somit angesichts der Unkenntnis des konkreten Vorbringens möglicher Klagen ein Risiko verbleibt, ist somit festzuhalten, dass auch diese Klagen vor dem Hintergrund der VGH-Entscheidung zu bewerten sind.

12) **GiGG/Volt Frage 5: Ist dem Magistrat die STVO-Novellierung bekannt?**

Ja.

- 13) **GiGG/Volt Frage 5.1: Welche Chancen sieht der Magistrat dabei für eine rechtsichere Begründung des Verkehrsversuchs?**

GiGG/Volt Frage 5.2: Gedenken Sie zum jetzigen Zeitpunkt den Verkehrsversuch ggf. erneut auf den Weg bringen, wenn nach Novellierung von StVG/StVO auch die ergänzende Begründung „Beachtung von Aspekten des Klimaschutzes“ zur Verfügung steht und damit eine rechtskonforme Durchführung wesentlich erleichtert würde?

Das ist aus Sicht der Stadt derzeit nicht einzuschätzen. Es werden die Anordnungsgründe Klimaschutz und geordnete städtebauliche Entwicklung diskutiert. Es bleibt aber wohl bei der auch heute vorhandenen Ermessensentscheidung zu den Themen Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Somit wäre ein vergleichbares Urteil möglicherweise bei einer von der Ermessensentscheidung einer Verkehrsbehörde abweichenden Gerichtseinschätzung auch nach einer StVO-Novelle möglich.

- 14) **CDU Frage 1 – Thema 2: Welche Anwaltskanzlei und wie viele Anwälte hat die Stadt Gießen im verwaltungsgerichtlichen Verfahren beauftragt und zu welchem Honorar bzw. wie hoch war der Stundensatz?**

CDU Frage 2 – Thema 2: Wie hoch waren die Anwaltskosten auf Seiten der Stadt Gießen für das verwaltungsgerichtliche Verfahren insgesamt?

CDU Frage 3 – Thema 2: Wie hoch waren die Gerichtskosten und die von der Stadt Gießen zu übernehmenden Anwaltskosten für die obsiegenden beiden Antragsteller?

Die Kanzlei – Becker Büttner Held – hat die Stadt Gießen seit dem Beschluss des Verwaltungsgerichts Gießen (VG) rechtlich begleitet. In der öffentlichen Sitzung können keine Aussagen zum Honorar getroffen werden, zumal die juristische Unterstützung noch nicht abgeschlossen ist.

- 15) **CDU Frage 16 - Thema 3: Wieso hat die Stadt Gießen wie sich auf Seite 19 der Entscheidung nachlesen lässt widersprüchlich vorgetragen (vgl. auch S. 12 der Beschwerdebegründung der Stadt), wenn es dort heißt, dass die Stadt Gießen selbst mit keinem adhoc-Anstieg der Fahrradfahrer auf dem Anlagenring rechnet?**

Den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs – dessen Förderung besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist (Zu den §§ 39 bis 43 StVO Nr. 5 der VwV-StVO) – wurde ausreichend im Rahmen des Ermessens Rechnung getragen. Die Stadt Gießen rechnet erst zu einem späteren Zeitpunkt mit einem derart starken Anstieg des Radverkehrsanteils, dass relevante Fahrzeitverzögerungen auftreten könnten. Diese wird zudem als nicht signifikant angesehen. Derzeit liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit der Stadtbusse in Gießen zwischen 14-20 km/h.

Das bedeutet allerdings nicht, dass die Stadt Gießen nicht mit einer Steigerung des Radverkehrs gerechnet hat. Nur nicht in der Größenordnung, dass diese den Busbetrieb auf einen Schlag beeinträchtigt hätte.

16) CDU Frage 1 – Thema 3: Die verkehrsrechtliche Anordnung der Straßenverkehrsbehörde nennt nur an einer Stelle (ganz zum Schluss der Anordnung) den streitgegenständlichen § 45 StVO. In der Anordnung selbst wurde diese Rechtsgrundlage zum Verkehrsversuch, genau: § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6, Abs. 9 Satz 1 StVO, an keiner Stelle geprüft. Wieso wurde diese Rechtsgrundlage in der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung an keiner Stelle erwähnt und geprüft?

CDU Frage 2 – Thema 3: Wieso wurde in der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung keine ausführliche Prüfung am Maßstab des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6, Abs. 9 StVO vorgenommen?

CDU Frage 11 – Thema 3: Die CDU-Fraktion hat mehrmals politisch darum gekämpft, dass Ziele und Kriterien des Verkehrsversuchs explizit benannt werden. Dies wurde nicht getan. Auch in der verkehrsrechtlichen Anordnung der Straßenverkehrsbehörde fehlt ein solches Ziel. Der VGH Kassel hat bereits deswegen den Verkehrsversuch für rechtswidrig erachtet. Daher die Frage: Warum wurde kein zu erforschendes Ziel im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO durch die Stadt in der Anordnung festgelegt?

§45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO besagt:

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“

Der Absatz stellt also die Grundlage für verkehrsrechtliche Anordnungen für Verkehrsversuche dar. Dass die Anordnung auf Grundlage dieser erstellt wurde, beschreibt der letzte Satz der Anordnung, der wie folgt lautet:

„Die Anordnung der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage von VwV-StVO zu §1 Rn. 1 Satz 2, §39 Abs. 1, 2, 3, 5 und 7 SIVO und VwV-SIVO zu §§39-43 sowie § 45 Abs. 1, 3 und 9 StVO.“

Die Anordnung eines Verkehrsversuchs zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen erfordert nach der Straßenverkehrsordnung die Feststellung einer einfachen Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs. Dies wurde in der Anordnung mit dem Hinweis auf die ERA und die dort definierten Gefahrenbereiche getan. In anderen Gerichtsentscheidungen war diese Festlegung ausreichend, um die einfache Gefahrenlage für den Radverkehr nachzuweisen – siehe dazu auch die Antworten zu den Punkten 4 und 7.

Ziel des Verkehrsversuchs war es, die Geeignetheit für die gewählte Verkehrsführung in der Praxis nachzuweisen, und zwar in den Themen Sicherheit und Leichtigkeit, aber auch den Themen Linienbusbevorzugung, Rettungsfahrten und Erreichbarkeit für Alle. Auch wenn dies nicht in einem konkreten Satz aufgeführt wurde, wofür auch keine Veranlassung bestand, wurde dies in der Anordnung dargelegt. Neben rein straßenverkehrsrechtlichen Erwägungen, die Eingang in die Anordnung finden konnten, war es Ziel der Stadt, vielfältige andere Kriterien im Rahmen einer Evaluation prozessbegleitend zu betrachten. Es war beabsichtigt, Erfolgskriterien zu definieren. Angefragte Abbruchkriterien wurden nicht definiert, da es sich sowohl beim Beginn als auch bei einer denkbaren vorzeitigen Beendigung des Versuchs um eine Ermessensentscheidung handelt, die situativ bewertet werden muss und nicht bloß an Hand vorher festgelegter Kriterien behandelt werden kann.

17) CDU Frage 3 – Thema 3: Wieso bemüht die straßenverkehrsrechtliche Anordnung über Seiten hinweg § 13 KSG und die bundesverfassungsgerichtliche Entscheidung zum KSG, die mit dem gefahrenabwehrorientierten Regelungswerk der StVO im materiellen Tatbestand des § 45 StVO nichts zu tun hat (und höchstens im Ermessen eine Rolle spielen könnte)?

Die Stadt Gießen berücksichtigt das geltende Klimaschutzgesetz (KSG), da Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen haben, s. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG. Dabei weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass – wie vom VG Gießen zutreffend dargestellt – das Berücksichtigungsgebot zwar vorliegend keine Grundlage für die Durchführung eines Verkehrsversuchs darstellt (Tatbestandsebene), wohl jedoch im Rahmen des Ermessens (Rechtsfolgenebene) gilt.

Das Berücksichtigungsgebot stellt eine Querschnittsregelung dar, mit der gerade die Regelungslücke in Gesetzen geschlossen werden soll, in denen bislang der Klimaschutz nicht ausdrücklich als zu berücksichtigendes Interesse enthalten ist. Daher ist es auch nicht erforderlich, dass die Berücksichtigung bei der Anwendung umweltbezogener Rechtsvorschriften erfolgt; ausreichend ist, dass überhaupt eine Klimarelevanz besteht, die nicht bloß bagatellhaft ist. Insoweit umfasst der Begriff der „Entscheidung“ insbesondere auch Ermessensentscheidungen zur Anordnung von Verkehrszeichen. (Vgl. BT-Drs. 19/14337, S. 36; *Fellenberg*, in: *Fellenberg/Guckelberger*, Klimaschutzrecht, 1. Aufl. 2022, § 13 KSG Rn. 13, 14.)

Die Berücksichtigung umfasst die Ermittlung, welche klimatischen Auswirkungen – Zunahme oder Reduzierung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) – von der zu treffenden Entscheidung ausgehen, soweit sie nicht offensichtlich belanglos sind. Der Ermittlungsumfang richtet sich – im Sinne des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes – nach Faktoren wie Größe der Entscheidung, voraussichtliche Nutzungsdauer sowie der zu erwartenden THG-Emissionen.

Dabei können Emissionen unter Zugrundelegung gesicherter Erfahrungssätze auch geschätzt werden, wenn sie mit verhältnismäßigem Aufwand nicht bestimmbar sind. (S. Fellenberg, in: Fellenberg/Guckelberger, Klimaschutzrecht, 1. Aufl. 2022, § 13 KSG Rn. 23 ff.)

Das Bundesverwaltungsgericht führte in seinem Urteil vom 04.05.2022, 9 A 7.21 aus: *„Für die Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen oder für deren Bewertung gibt es gegenwärtig keine konkretisierenden Vorgaben. Das Bundes-Klimaschutzgesetz ist ein Rahmengesetz, das sich in erster Linie an den Gesetzgeber richtet. Bisher existieren keine Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften, Ausführungsvorschriften, Leitfäden, Handreichungen oder Ähnliches, die die Verwaltungsbehörden bei der praktischen Umsetzung ihrer Ermittlungs- und Bewertungspflichten zugrunde legen könnten. Das führt zwar nicht dazu, dass das Berücksichtigungsgebot zurzeit nicht handhabbar wäre und keine Anwendung finden würde, ist aber von Bedeutung für die Frage, was die Behörde für eine sachgerechte Erfüllung ihrer Berücksichtigungspflicht leisten muss. Die Anforderungen dürfen dabei nicht überspannt werden, müssen "mit Augenmaß" inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden und dürfen der Behörde keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen.“*

Da das Berücksichtigungsgebot für alle Verwaltungsebenen gilt, war es auch an die Stadt Gießen als Trägerin öffentlicher Aufgaben adressiert. Daher hat sie die Zwecke des KSG (§ 1 KSG) sowie dessen Ziele (§ 3 KSG) berücksichtigt. In ihrer Anordnung führte sie aus, dass durch eine sinnvolle und systematische Förderung des Radverkehrs 3-13 % der Kfz-Fahrleistung verlagert werden könnte. Solche Annahmen lassen sich auch der Studie „Potentiale des Radverkehrs für den Klimaschutz“, die im Auftrag des Bundesumweltsamts erstellt wurde, entnehmen. (Vgl.

Ahrens/Becker/Böhmer/Richter/Wittwer, Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz, November 2012 – herausgegeben durch das UBA – S. 101.)

Da der vorliegende Verkehrsversuch insb. die Ausweisung von Fahrradstraßen, also Radverkehrsinfrastruktur, auf einem Teil des Radhaupttroutennetzes zum Gegenstand hat, nahm die Stadt positive Effekte für die Verkehrsverlagerung und damit keine negativen Auswirkungen auf die THG-Emissionsentwicklung an. Angesichts der zeitlichen Befristung des Verkehrsversuchs war diese Bewertung aus ihrer Sicht auch verhältnismäßig.

Dass die Stadt Gießen dem Klimaschutz keinen abstrakten Vorrang eingeräumt hat, sondern ihn – entsprechend des KSG – berücksichtigt hat, wird bereits aus dem Umstand deutlich, dass es am Ende ihrer Ausführungen (Seite 4) heißt: *„Die erarbeiteten Pläne zur Umsetzung der neuen Verkehrsführung beachten in besonderer Weise die Hervorhebung der Verkehrssicherheit gegenüber der Leichtigkeit des Verkehrs. Diese noch deutlichere Herausstellung ist Basis der „Vision Zero“, beschrieben in der Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2021, also des Ziels, dass Straßenverkehr keine Todesopfer mehr hervorruft.“*

Die Stadt Gießen wollte somit der Gefahr begegnen. Dass sie dabei das KSG beachtet hat, macht ihr Handeln nicht rechtswidrig.

- 18) **CDU Frage 15 – Thema 3: Wie sich aus S.16 des VGH-Beschlusses ergibt, beruht die Feststellung des Verkehrsflusses und der gefahrenen Geschwindigkeiten in der Bestandsanalyse schlicht auf Beobachtungen der Gutachter. Aussagefähige Statistiken der Polizeibehörden, etwa zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, wurden nicht herangezogen. Gerade dies wäre aber zu erwarten gewesen. Warum wurden keine offiziellen Statistiken der Polizei zu Rate gezogen zur Darlegung der Gefahr?**

CDU Frage 12 – Thema 3: Warum hat die Stadt Gießen in der verkehrsrechtlichen Anordnung die Unfallzahlen des Polizeipräsidiums Mittelhessen nicht einbezogen bzw. abgewogen?

Die Stadt selbst hat 2020 und 2021 Verkehrszählungen am Anlagenring vorgenommen, die in die Bestandsanalyse des Gutachters mit eingeflossen sind. Bei diesen Zählungen handelt es sich also nicht um subjektive Beobachtungen. Maßgeblich für die aus den Zählungen resultierenden Belastungsbereiche nach der ERA 2010 sind dabei die Zahlen des Kraftfahrzeugverkehrs.

So kann beispielsweise zur Beurteilung der Gefahrenlage aufgrund von Verkehrsstärken in Relation zu den gefahrenen Geschwindigkeiten auf die Kriterien der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zurückgegriffen werden, denen als fachlich anerkanntes Regelwerk ein entsprechender Sachverstand entnommen werden kann.

Die Unfallzahlen in der Beschwerdebegündung und der Bestandsanalyse ergeben sich aus den Angaben der Statistische Ämter des Bundes und der Länder (unfallatlas.statistikportal.de). Der Unfallatlas enthält Angaben aus der Statistik der Straßenverkehrsunfälle, die auf Meldungen der Polizeidienststellen basieren.

- 19) **CDU Frage 17 – Thema 3: Nimmt der Magistrat den letzten Absatz auf Seite 19 der Entscheidung des VGH Kassel zur Kenntnis, dass der Fahrradverkehr am Anlagenring im Vergleich zu einer Verkehrsführung der Radfahrer durch die Innenstadt weniger attraktiv ist? Wie möchte der Magistrat mit dieser gerichtlichen Feststellung in Zukunft umgehen?**

Das VGH hat in seiner Begründung festgestellt, dass den Überlegungen der Stadt Gießen nicht zu entnehmen ist, ob gegebenenfalls eine geringfügige Verlagerung des Marktgeschehens eine weniger einschneidende und zugleich stärker verkehrssichere Alternative für den Radverkehr durch die Innenstadt darstellen könnte. Die Diskussionen um die Umgestaltung des Brandplatzes und die positiven Reaktionen auf die Erweiterung des Marktes auf den Kirchenplatz zeigen, dass eine Verlagerung des Marktes keine Option darstellt.

II. Schreiben Polizei/RP

20) FDP Frage 1: Wann sind die Stellungnahmen des Regierungspräsidiums und des Polizeipräsidiums zum Verkehrsversuch beim Magistrat eingegangen?

Am 28.06. ging die Stellungnahme des Regierungspräsidiums und am 14.06. die der Polizei beim Ordnungsamt ein.

21) FDP Frage 2: Wurden die Stellungnahmen des Regierungspräsidiums und des Polizeipräsidiums zum Verkehrsversuch den Mitgliedern des Magistrats zur Kenntnisnahme gegeben?

Ja, am 5.9.2023.

22) FDP Frage 3: Falls die Stellungnahmen des Regierungspräsidiums und des Polizeipräsidiums zum Verkehrsversuch den Mitgliedern des Magistrats nicht zur Kenntnis gegeben wurde, wieso nicht?

Antwort hinfällig, siehe FDP Frage 2.

23) FDP Frage 4: Wieso wurden die Stellungnahmen des Regierungspräsidiums und des Polizeipräsidiums zum Verkehrsversuch nicht den Stadtverordneten zur Kenntnis gegeben?

Die Stellungnahmen wurden am 05.09.2023 mit der Abwägung der Straßenverkehrsbehörde den Stadtverordneten und dem Magistrat zur Kenntnis gegeben. Zuvor waren sie Bestandteil des Gerichtsverfahrens.

Gem. § 10 Abs. 1 Nr. 2 lit. b) bb) der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten werden die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde in Sonderstatusstädten vom Oberbürgermeister als örtliche Ordnungsbehörde wahrgenommen. Es handelt sich somit um eine Auftragsangelegenheit i. S. d. § 4 Abs. 2 HGO. Dabei nimmt der Oberbürgermeister bzw. in unserem Fall der Bürgermeister als bestellter Vertreter gem. § 85 Abs. 4 HSOG die Aufgaben in alleiniger Verantwortung wahr (§ 4 Abs. 2 S. 4 HGO).

Durch diese Regelung wird klargestellt, dass weder der Magistrat noch die Stadtverordnetenversammlung in diesen Angelegenheiten entscheidungsbefugt sind. Die Entscheidungen unterliegen auch nach dem Wortlaut des § 50 Abs. 2 HGO nicht der Kontrolle der Stadtverordnetenversammlung (vgl. Rauber; Rupp, Stein Schmidt, Bennemann, Euler, Ruder Stohr, Kommentar zur Hessischen Gemeindeordnung, 3. Auflage § 4 Rz. 3.4. 1).

24) FDP Frage 5: Wie bewerten Sie die Nichtweitergabe der Stellungnahmen des Regierungspräsidiums und des Polizeipräsidiums zum Verkehrsversuch vor dem Hintergrund des § 50 Abs. 3 HGO? Handelt es sich dabei aus Ihrer Sicht um keine "wichtige Verwaltungsangelegenheit?"

Im Rahmen des alltäglichen Verwaltungshandeln ist für jede verkehrsrechtliche Anordnung die Polizei zu hören, das Regierungspräsidium kann als dienstvorgesetzte Behörde eingebunden werden. Bestehen nach der Abwägung beachtensrelevanter Eingaben noch Bedenken, wird die juristische Kollegin, die das Verkehrsrecht bearbeitet, eingeschaltet. Somit werden Stellungnahmen des RP und der Polizei grundsätzlich nicht an die Stadtverordneten oder den Magistrat weitergegeben. Die Stellungnahme der Aufsichtsbehörde hatte zudem keinen Charakter einer Anordnung, die der Stadtverordnetenversammlung hätte vorgelegt werden müssen.

25) FDP Frage 11: Wieso wurden die Bedenken des Regierungspräsidiums und des Polizeipräsidiums zum Verkehrsversuch – wie der VGH festgestellt hat – durch den Magistrat schlicht ignoriert?

Der Magistrat ist hier nicht zu befassen (s.a. Antwort zu 23)). Die Straßenverkehrsbehörde hat die Bedenken im Vorfeld in wiederholten Gesprächen abgewogen und in der verkehrsrechtlichen Anordnung dargelegt. Detaillierte Ausführungen dazu finden sich in der Beschwerdebeurteilung, die Ihnen vorliegt.

26) CDU Frage 13 – Thema 3: Warum hat die Stadt Gießen die Konfliktlage „Überholverkehr Busse und Fahrradfahrer“ gemäß der Stellungnahme des Regierungspräsidiums (Entscheidung des VGH Kassel auf S. 19) - „ignoriert“ und in der verkehrsrechtlichen Anordnung nicht mit aufgenommen?

Den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs – dessen Förderung besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist (Zu den §§ 39 bis 43 StVO Nr. 5 der VwV-StVO) – wurde ausreichend im Rahmen des Ermessens Rechnung getragen. Die Stadt Gießen rechnet erst zu einem späteren Zeitpunkt mit einem derart starken Anstieg des Radverkehrsanteils, dass relevante Fahrzeitverzögerungen auftreten könnten. Diese wird zudem als nicht signifikant angesehen. Derzeit liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit der Stadtbusse in Gießen zwischen 14-20 km/h. Zudem sind planerische Gegenmaßnahmen ergriffen worden, wie die Einrichtung von Busbeschleunigungstreifen und Signalisierungen, die es erlauben, dass der Bus bei Abbiegesituationen zeitlich vor dem Radverkehr auf die Fahrradstraße gelangt. Die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs wurden somit angemessen berücksichtigt.

III. Kosten

- 27) **AFD Frage 1: Welche Arbeiten wurden im Einzelnen auf dem gesamten des Anlagenrings und den im Anlagenring umgewandelten/umgebauten Straßen für die Fahrradstraße(n) durchgeführt und welche einzelnen Kosten entstanden jeweils dafür? (Bitte nach jeweiligem Gewerk und den dazugehörigen Kosten auflisten)**

FDP Frage 12: Welche Kosten hat die Planung und Umsetzung des Verkehrsversuch bis zur Entscheidung des VGH insgesamt verursacht und sind dabei die Personalkosten der Stadt Gießen inkludiert? Falls die Personalkosten nicht inkludiert sind, auf welchen Betrag lassen sich diese beziffern?

CDU Frage 6 – Thema 2: Wie hoch sind die Kosten für diese einzelnen Baumaßnahmen seit Zustellung des Beschlusses des VG Gießen am 10. Juli 2023 gewesen? (bitte einzeln aufschlüsseln hinsichtlich Tag der Baumaßnahme, Art der Baumaßnahme und Höhe der Kosten)

Siehe tabellarische Kostenaufstellung.

Die Personalkosten sind nicht inkludiert, da grundsätzlich in der Stadtverwaltung Gießen keine projektbezogene Zeiterfassung erfolgt.

- 28) **FDP Frage 13: Wie viel hat die Stadt Gießen in Marketingmaßnahmen für den Verkehrsversuch investiert?**

Es waren rund 70.000 € für die Kampagne „Herausfinden was uns verbindet“ angesetzt.

- 29) **AFD Frage 2: Welche Rückbauarbeiten sind im Einzelnen nötig und wie hoch werden die einzelnen Kosten voraussichtlich dafür sein? (Bitte nach jeweiligem Gewerk und dazugehörigen/geplanten Kosten auflisten)**

FDP Frage 15: Mit welchen Kosten rechnet der Magistrat für den Rückbau des Verkehrsversuchs insgesamt und sind dabei die Personalkosten der Stadt Gießen inkludiert? Falls die Personalkosten nicht inkludiert sind, auf welchen Betrag werden diese beziffert?

CDU Frage 1: Wie hoch werden die Rückbaukosten sein?

Die Rückbaukosten können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ermittelt werden, da die zukünftige Aufteilung des Verkehrsraumes Teil der nun einsetzenden Planung ist. Hierbei sollen wesentliche Verbesserungen in den Zulaufstrecken des Anlagenringes beibehalten werden. Die Arbeiten werden sich vermutlich auf Markierungs- und Beschilderungsarbeiten und geringfügige Ampelmontagen beschränken.

Die Verwaltung geht davon aus, dass große Teile der Programmierung genutzt werden können, da meist nur die Ampelphasen des Radverkehrs entgegen des Uhrzeigersinns entfallen müssen. Die Grundlagenermittlung für die Planung muss nicht erneut durchgeführt werden. Nach ersten Schätzungen belaufen sich die Kosten der Ummarkierung auf ca. 60-70 % der angefallenen Kosten im Rahmen des Verkehrsversuchs. Bei der Lichtsignaltechnik fallen bei der Hardware ca. 5-10 % der Kosten erneut an. Dies sind überwiegend Montagekosten. Nicht mehr benötigte Radsignalgeber werden an anderen Anlagen weiterverwendet. Die Personalkosten sind nicht inkludiert, da grundsätzlich in der Stadtverwaltung Gießen keine projektbezogene Zeiterfassung erfolgt.

30) AFD Frage 3: Welche Ampelschaltungen wurden neu programmiert und wie hoch waren die Kosten je Ampel dafür? (Bitte nach Ampel/-standort und dazugehörigen Kosten auflisten)

Es wurden alle Ampelschaltungen auf dem Anlagenring neu programmiert. Ein Teil der Anlagen (Kennedyplatz, Berliner Platz, Parkhaus Westanlage, Dammstraße) wurde im Zuge der Arbeiten technisch grundhaft erneuert, da diese bereits veraltet waren. Aus diesem Grund war die Neuprogrammierung ohnehin erforderlich.

31) AFD Frage 4: Wurden die neu installierten Ampeln gekauft, geleast oder gemietet
a. Wenn geleast oder gemietet, welche Konditionen (Laufzeit, Kosten, Instandhaltung/-setzung) gelten je Ampel? (Bitte nach Ampel/-standort sowie Miete/Leasing und entsprechenden Kosten auflisten)

Die Anlagen wurden gekauft.

32) AFD Frage 6: Aus welchem Haushaltsposten werden die Rückbaukosten finanziert?

Lennartz Frage 3: Wie sollen die Kosten für die zu erneuernden Ampelanlagen getragen werden?

CDU Frage 4 – Thema 1: Wie wird der Rückbau haushaltsrechtlich 2023 bzw. 2024 abgebildet bzw. ist er es schon im Haushalt 2023?

CDU Frage 6 – Thema 1: Wenn es sich um einen „Versuch“ gehandelt hat, dann müssen die Rückbaukosten beziffert und irgendwo im Haushalt für die kommenden Jahre abgebildet worden sein. Wo ist dies im geltenden Haushalt 2023 der Fall gewesen?

Die Kosten werden über folgende Posten im Haushalt abgebildet: Betrieb und Unterhaltung Gemeindestraßen, Betrieb und Unterhaltung von Landesstraßen, Betrieb und Unterhaltung Kreisstraßen, Betrieb und Unterhaltung Verkehrstechnik Gemeindestraßen, Betrieb und Unterhaltung Verkehrstechnik Kreisstraßen sowie Betrieb und Unterhaltung Verkehrstechnik Landesstraßen.

Die Unterteilung erfolgt, da auf dem Anlagenring verschieden gewidmete Straßen existieren.

- 33) **AFD Frage 7: Wie lange dauert die Neuausschreibung für die Maßnahmen zum Rückbau und wie hoch belaufen sich die Kosten hierfür?**

AFD Frage 8: Wie lange werden sich die Maßnahmen in Anbetracht aller erforderlichen Vorleistungen (Ausschreibungsverfahren etc.) hinziehen?

CDU Frage 2 – Thema 1: Bis wann wird der Rückbau vollständig vollzogen sein?

Der Umbau hin zu allen ursprünglich vorhandenen Verkehrsbeziehungen erfolgt im 2. Quartal 2024.

- 34) **AFD Frage 15: Gibt es mögliche Strafzahlungen (Pönalen) an die beauftragten Baufirmen, die ihren Auftrag nun nicht zu Ende bringen können?**

Nein

- 35) **FDP Frage 14: Sieht sich die Stadt Gießen durch den Abbruch des Verkehrsversuchs Schadensersatzansprüchen ausgesetzt? Wenn ja, in welcher Höhe?**

Im Rahmen von Bauarbeiten bestehen grundsätzlich nur Ansprüche auf Entschädigungen, wenn z.B. ein Gewerbetreibender über längere Zeit nicht erreichbar ist. Diese Dauer muss von erheblicher Länge sein. Im vorliegenden Fall kam es in den jeweiligen Abschnitten der Umsetzung des Verkehrsversuches wegen deren kurzen Bauzeiten nicht zu diesen längeren Eingriffen mit einer Abhängung von Betrieben gewerblicher Art.

- 36) **FDP Frage 16: Wie plant der Magistrat den Rückbau zu finanzieren? Welche Gegenfinanzierung ist vorgesehen?**

Lennartz Frage 1: Aus welchem Topf werden die Rückbaumaßnahmen finanziert?

CDU Frage 5: Sind die Kosten des Rückbaus im Haushalt bzw. in den 1,7 Millionen schon einkalkuliert gewesen?

Der Verkehrsversuch wäre bei planmäßigem Verlauf bezüglich diverser Erfolgskriterien bis zum Sommer 2024 evaluiert worden. Bei einer negativen Beurteilung und somit einem inhaltlichen Scheitern des Versuchs wäre ohnehin rückgebaut worden. Für diesen Rückbau und die entsprechenden Planungsleistungen hat die Stadt im Haushaltsentwurf 2024 Vorsorge getroffen.

Die Kosten werden über folgende Posten im Haushalt abgebildet: Betrieb und Unterhaltung Gemeindestraßen, Betrieb und Unterhaltung von Landesstraßen, Betrieb und Unterhaltung Kreisstraßen, Betrieb und Unterhaltung Verkehrstechnik Gemeindestraßen, Betrieb und Unterhaltung Verkehrstechnik Kreisstraßen sowie Betrieb und Unterhaltung Verkehrstechnik Landesstraßen. Die Unterteilung erfolgt, da auf dem Anlagenring verschieden gewidmete Straßen existieren.

- 37) **FDP Frage 17: Welche Mehrkosten entstehen beim Rückbau dadurch, dass nach der Entscheidung des Verwaltungsgerichts weitere nun ebenfalls zurückzubauende Bauabschnitte weitergebaut wurden?**

Es entstehen Mehrkosten durch Beschilderung, Markierung und Verkehrssicherung, siehe auch tabellarische Aufstellung.

- 38) **FDP Frage 18: Auf welchen Betrag belaufen sich die durch die Stadt Gießen zu tragenden Kosten für den Rechtsstreit vor dem Verwaltungsgericht und dem Verwaltungsgerichtshof? Auf welchen Betrag belaufen sich die durch die Stadt Gießen zu zahlenden Rechtsanwalts honorare?**

Eine abschließende Aussage ist noch nicht möglich, da die Mandatierung noch andauert und das Gerichtsverfahren noch nicht abgeschlossen ist.

- 39) **Lennartz Frage 2: Plant der Magistrat zur Gegenfinanzierung Kürzungen in anderen Bereichen/Etatposten? Wenn ja, in welchen Bereichen?**

Nein

- 40) **CDU Frage 7 – Thema 2: Wie hoch wären die Baustoppkosten zum Zeitpunkt ab dem 10. Juli 2023 gewesen, mithin seit Zustellung des Beschlusses des VG Gießen am 10. Juli 2023 gewesen? Wie hoch wären die Kosten gewesen, im Falle eines Obsiegens vor dem VGH Kassel, um die Baumaßnahmen danach wiederaufzunehmen?**

CDU Frage 8 – Thema 2: Welche Kosten-Nutzen-Analyse wurde angestellt, die zum Ergebnis kam, dass das Fortführen der Umbauarbeiten "weniger kostspielig" sei, als den Versuch nun zu stoppen, die Entscheidung aus Kassel abzuwarten und dann eventuell wiederaufzunehmen (Auszug aus der Hessenschau, online)?

Für die technische Modernisierung der Lichtsignalanlagen wurden Fördermittel in Anspruch genommen, welche bei einer Nicht-Durchführung womöglich verloren gegangen wären. Zudem wäre ein weiterer nicht unerheblicher Kostenfaktor die Sicherung der Baustellen gewesen.

41) CDU Frage 7: Wie wird der Rückbau vergaberechtlich abgewickelt? Wird neu ausgeschrieben? Oder erhalten die bauausführenden Unternehmen einen Nachtrag?

CDU Frage 8: Falls Zweiteres: ist dem Magistrat bewusst, dass Nachträge immer teurer sind, die bauausführenden Unternehmen sich Nachträge immer „freuen“?

CDU Frage 9: Inwiefern wurden bereits bei Auftragsvergabe Klauseln oder Rückbauoptionen einkalkuliert bzw. in den Angeboten der bauausführenden Unternehmen angefordert? Wenn es sich um einen „Versuch“ handelt, müssen solche Rückbauoptionen auch vergaberechtlich abgesichert worden sein. Sonst handelt es sich um keinen Versuch!

Die Umstellung der Lichtsignalanlagen wird voraussichtlich neu ausgeschrieben. Dies war zunächst für 2024 vorgesehen und wird nun vorgezogen. Für die Markierungsarbeiten besteht ein Rahmenvertrag. Des Weiteren muss die Baustellensicherung ausgeschrieben werden. Für die Beschilderung wird auf den Bauhof zurückgegriffen. Er wird dabei neben notwendigen, neuen Schildern Verkehrszeichen verwenden, die für den eventuellen Rückbau nach dem Versuch eingelagert wurden.

IV. Nutzung

42) AFD Frage 9: Wie viele Ordnungswidrigkeiten wurden im Zusammenhang mit den Fahrradstraßen begangen (z. B. Befahren der Fahrradstraße mit dem PKW etc.) und wie hoch waren die Einnahmen aus den Ordnungswidrigkeiten?

In der Zeit von 24.07. bis 20.08.23 wurden 38 Verwarnungsgeldverfahren eingeleitet, insgesamt 585,00 €.

Hinzu kommen mündliche Verwarnungen:

08.08.: 21 mündliche Verwarnungen

10.08.: 11 mündliche Verwarnungen

43) AFD Frage 10: Wie viele Verkehrsunfälle haben sich im Kontext Verkehrsversuch ereignet?

Es ist nicht trennscharf zu ermitteln, welche der Unfälle im Umsetzungszeitraum im Zusammenhang mit dem Verkehrsversuch entlang des Anlagenrings und dessen Zufahrtsstraßen aufgetreten sind. Unfälle oder Staus werden häufig durch eine Vielzahl an unterschiedlichen externen Faktoren (Uhrzeiten, Sonderveranstaltungen und Ereignisse, individuelles Handeln aller Verkehrsteilnehmenden etc.) beeinflusst. Aus fachlicher Sicht greift daher ein pauschaler Zusammenhang zwischen den Verkehrsunfällen und dem Verkehrsversuch zu kurz.

Die Polizei teilt mit, dass es sich nach derzeitigem Kenntnisstand um ganz wenige Unfälle (unter 10) handeln dürfte, die tatsächlich im Zusammenhang mit dem Verkehrsversuch stehen.

44) AFD Frage 10a: Wie viele Menschen wurden dabei verletzt?

Der Stadt ist ein Unfall mit einem Verletzten bekannt.

45) AFD Frage 10b: Wie hoch war der entstandene Sachschaden in €?

Die Schadenshöhe kann von der Polizei derzeit nicht beziffert werden.

46) AFD Frage 11: Wie viel CO₂ wurde durch den Umbau des Anlagenrings eingespart?

Die Frage der CO₂-Einsparungen kann aus fachlicher Sicht nicht seriös beantwortet werden. Um aussagekräftige Daten zur CO₂-Einsparung ermitteln zu können, müssten zunächst die Anzahl des 'Motorisierten Individualverkehrs und von Radfahrenden auf dem vollständig umgebauten Anlagenring erfasst werden. Mithilfe dieser Daten hätten im Rahmen der Evaluation die CO₂-Emissionen ermittelt werden können.

Aufgrund des vorzeitigen Abbruchs – noch während der Umbauphase – können hierfür keine aussagekräftigen Zahlen mehr erhoben werden.

47) AFD Frage 12: Wie viel CO₂ wurde beim Umbau des Anlagenrings emittiert?

Hierfür liegen keine Daten vor.

48) AFD Frage 13: Wie viel CO₂ mehr wurde durch die Einbahnstraßenregelung emittiert im Vergleich zur Nutzung beider Fahrtrichtungen vor Umbau?

Nach vollständigem Umbau des Anlagenrings hätte eine repräsentative Messung der Fahrbeziehungen der einzelnen Verkehrsmittel (PKW, Fahrrad etc.) stattgefunden. Mithilfe dieser Daten hätten im Rahmen der Evaluation die CO₂-Emissionen ermittelt werden können. Aufgrund des vorzeitigen Abbruchs waren diese Messungen erst gar nicht möglich. Somit liegen uns hierzu keine Daten vor.

49) AFD Frage 14: Wie viele Fahrradfahrer nutzen den jeweils fertig umgebauten Teil des Anlagenrings täglich?

FDP Frage 21: Wurde die Frequentierung des inneren Anlagenrings durch Fahrradfahrer in den fertiggestellten Bauabschnitten bereits erfasst? Falls ja, stellen Sie die Zahlen bitte entsprechend dar.

Nach vollständigem Umbau des Anlagenrings hätte eine Messung der Fahrbeziehungen der einzelnen Verkehrsmittel (PKW, Fahrrad etc.) stattgefunden. Aufgrund des vorzeitigen Abbruchs waren diese Messungen erst gar nicht möglich. Somit liegen uns hierzu keine Daten vor.

V. Politisches

50) AFD Frage 16: Worauf muss sich der Einzelhandel (Beschränkungen Zulieferung von Waren, Erreichbarkeit) einstellen?

Derzeit sind keine weiteren Einschränkungen absehbar. Während der Weihnachtszeit sind keine Baustellen auf dem Anlagenring vorgesehen. Die Robert-Sommer-Straße wird Ende Oktober und der Neuenweg Ende September freigegeben.

51) AFD Frage 17: Wie viele Beschwerdeschreiben zum Verkehrsversuch gingen bis dato beim Magistrat ein?

Da die Beschwerdeschreiben an den verschiedensten Stellen der Verwaltung eingingen, konnte keine verlässliche Statistik erstellt werden.

52) AFD Frage 19: Welche Verbesserungen des Verkehrsflusses kann man bei der Gelegenheit im Rahmen der Umprogrammierung der Ampeln erreichen, bspw. in Hinblick auf grüne Wellen, Grünpeil beim Abbiegen vom Anlagenring in nachrangigere Straßen?

Die jetzt erfolgte Umprogrammierung hat bereits zur Einrichtung grüner Wellen geführt. Solche Verbesserungen werden selbstverständlich beibehalten und bei der Umprogrammierung auch anderer Ampeln angestrebt.

53) FDP Frage 19: Wie wird der Rückbauprozess ausgestaltet sein? Bitte stellen Sie den zeitlichen Ablauf dar.

CDU Frage 3: In welchen Einzelschritten wird der Rückbau eingeleitet und ab wann werden die ersten (und welche) Schritte zum Rückbau beginnen?

Die Planungen zum Rückbau erfolgen unmittelbar. Die Arbeitsgruppe hat die Tätigkeit schon aufgenommen. Die Umsetzung soll im 2. Quartal 2024 erfolgen.

54) FDP Frage 20: Wie werden Sie sicherstellen, dass der Innenstadthandel durch den Rückbau insbesondere im Weihnachtsgeschäft keinen Schaden erleidet?

Die Erreichbarkeit der Innenstadt auch für Kraftfahrzeuge war stets ein bedeutsamer Teil der Planungen und Umsetzung zum Verkehrsversuch. An diesen Maßstab sieht sich die Stadt weiterhin gebunden. Während der Weihnachtszeit sind keine Baustellen auf dem Anlagenring vorgesehen. Die Robert-Sommer-Straße wird Ende Oktober und der Neuenweg Ende September freigegeben.

- 55) **FDP Frage 22: Wer trägt Ihrer Ansicht nach die Verantwortung für die Durchführung des Verkehrsversuchs, für dessen Begründung offensichtlich schon die grundlegendsten Daten gefehlt haben?**

Lennartz Frage 7: Will der Magistrat für das politische und rechtliche Desaster Verantwortung in irgendeiner Form übernehmen?

Wie in der Sondersitzung eingangs erläutert, übernimmt der Bürgermeister die politische Verantwortung für die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Umsetzung des Verkehrsversuchs.

- 56) **FDP Frage 23: Welche persönlichen Konsequenzen ziehen Sie aus dem gescheiterten Verkehrsversuch und dem damit verbundenen Schaden für die Stadt Gießen und dem Handel in unserer Stadt?**

Lennartz Frage 6: Der hessische Verwaltungsgerichtshof hat der Stadt Gießen in der rechtlichen Beurteilung des Verkehrsversuches dilettantisches Vorgehen bescheinigt. Sieht der Magistrat die Notwendigkeit personelle Konsequenzen zu ziehen?

Aus dem Beschluss zum Rückbau des Verkehrsversuchs werden keine persönlichen Konsequenzen gezogen.

- 57) **GiGG/Volt Frage 1: Die BIDs sprechen in einem Pressestatement in Bezug auf den angekündigten Rückbau vom „denkbar beschissensten Szenario“.**

GiGG/Volt Frage 1.1: Warum will Herr Bürgermeister Wright mit dem Rückbau bzw. dessen Ankündigung nicht den Ausgang des Hauptsacheverfahrens abwarten?

Der VGH hat in seiner Entscheidung sehr klar seinen Maßstab für die Durchführung des Verkehrsversuchs definiert. Auf Grundlage der Entscheidung und des darin definierten hohen Maßstabes sind die Erfolgsaussichten in der Hauptsache gering. Zwar bestünde im Rahmen der Hauptsache die Möglichkeit, weitere Ergänzungen vorzunehmen. Uns liegen jedoch keine weiteren Informationen vor, die diesem Maßstab genügen würden. Der VGH bewertet den Verkehrsversuch zudem als „großen und schwerwiegenden Eingriff in den Straßenverkehr“, woraus sich komplexe Begründungserfordernisse ergeben. Auch im Falle einer Ergänzung kann somit nicht mit vollkommener Sicherheit eingeschätzt werden, ob das Gericht die Begründungen als tragend erachten wird.

Vor dem Hintergrund der bereits zuvor angesprochenen angestrebten StVO-Änderung bleibt darauf hinzuweisen, dass man mit dieser nicht sicher planen kann, da es auch bei den vorliegenden Entwürfen noch zu Änderungen im parlamentarischen Prozess kommen kann. Letztlich ist zudem festgehalten, dass die Entscheidung dennoch erneut beim VG bzw. beim VGH liegt.

Vor diesem Hintergrund erfolgte die Entscheidung der Stadt, das Hauptsacheverfahren nicht weiter zu betreiben.

58) GiGG/Volt Frage 1.2: Was hat Herr Bürgermeister Wright dazu bewegt, diesen Entschluss zum Rückbau bereits wenige Stunden nach dem Urteil zu verkünden?

Es erfolgte umgehend nach Zugang des Beschlusses eine juristische Beratung durch die beauftragte Kanzlei BBH, gemeinsam mit dem Ordnungsamt, zu den Erfolgsaussichten bei einem Hauptsacheverfahren, welche seitens der Kanzlei als gering eingeschätzt wurden.

59) GiGG/Volt Frage 1.3: Mit wem hat Herr Bürgermeister Wright die Entscheidung vorher abgestimmt und von wem wurde er hierzu beraten?

Die Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (VGH) und die daraus folgenden Erwägungen und möglichen Folgen wurden mit der beauftragten Kanzlei BBH sowie der Straßenverkehrsbehörde, dem Tiefbauamt, dem Ordnungsamt sowie dem Büro für Magistrat, Information und Service besprochen.

60) GiGG/Volt Frage 3.1: Sieht der Magistrat in diesen Verfahren/Anträgen einen Anlass, das weitere in der Pressekonferenz vom 30.09.2023 angekündigte Vorgehen rund um einen möglichen Rückbau des Verkehrsversuchs noch einmal zu überprüfen?

Nein.

61) GiGG/Volt Frage 3.2: Könnten diese Vorgänge auch zu einer vorläufigen Aussetzung des möglichen Rückbaus führen und damit Gelegenheit geben, weitere Planungen/Verfahrensschritte geordnet vorzubereiten?

Nein.

VI. Sonstiges

- 62) **GiGG/Volt Frage 6: Bürgermeister Wright hat angekündigt, die drei beklagten Stellen innerhalb von 2 Wochen zurückzubauen. Wie sollen dabei neue Gefahrenquellen für Radfahrer (auf den inneren Spuren des Anlagenrings) verhindert werden?**

Da nur der vergleichsweise geringe Anliegerverkehr des Quartiers Brandplatz/Walltorstraße auf die Fahrradstraße trifft, erscheinen die zusätzlichen Gefahrenquellen bis zur geplanten Aufhebung der Fahrradstraße überschaubar. Kfz-Verkehr wird mittels Beschilderung auf den Gegenverkehr hingewiesen. Die Stadt wird die Situation beobachten und die Richtungen ggfs. durch Absperrungen separieren.

- 63) **GiGG/Volt Frage 7: Sollte der Verkehrsversuch nun tatsächlich vollständig zurückgebaut werden, welche Ersatzmaßnahmen sollen dann umgesetzt werden, um die im Bericht „Klimaneutrales Gießen 2035“ als notwendig beschriebene Steigerung des Radverkehrsanteils von 2,6% auf 36,7% unter gleichzeitiger Reduzierung des Autoverkehrsanteils von 81,3% auf 18,7% zu erreichen?**

Diese Fragestellung wird im Zuge der nun anstehenden Planungen erörtert.

- 64) **CDU II: Frage:**

Wie viele Treffen/Gespräche mit Personen, die der Verkehrswendeszene rund um den Anarchisten Jörg Bergstedt angehören, hat es seit März 2021 durch Oberbürgermeister Becher, Bürgermeister Wright, sonstigen Magistratsmitgliedern oder Verwaltungsmitarbeitern gegeben?

Mit der Verkehrswende-Initiative fand ein einstündiges Treffen am 02. Dezember 2022, im Rahmen von Informationstreffen, die auch mit anderen Akteuren aus der Stadtgesellschaft erfolgt sind, statt. Das waren unter anderem IHK, BID's, Kreishandwerkerschaft, THM, Justus-Liebig-Universität, Runder Tisch Radverkehr, ADFC, Arbeitsamt, Vertreter vom ASTA der Universität, Busbetriebe und Anlieger*innen. Bei dem Treffen mit den Verkehrswendeaktivisten war auch Herr Bergstedt anwesend.

Zur Einordnung: Mit IHK, BID's und Kreishandwerkerschaft haben zuletzt monatlich Gespräche stattgefunden.

Bei straßenverkehrsrechtlichen oder politischen Abwägungen hat Herr Bergstedt keine Rolle gespielt.

65) **CDU II Zusatzfrage 1:**

Stimmt die Behauptung der Verkehrswendeaktivisten, dass diese auf Versammlungen und Demonstrationen verzichtet haben, wenn diese laufend durch die Stadt Gießen informiert blieben?

Nein.

Dagegen sprechen allein schon die zahlreichen Aktionen der sogenannten „Klimakleber“ im Frühjahr dieses Jahres, sowie die Abseilaktion von Aktivisten am 14. Juli an der A485.

66) **CDU II Zusatzfrage 2:**

Wie erklärt sich die Stadt Gießen, dass auf der Internetseite des Anarchisten Bergstedt und der Verkehrswendeaktivisten hochsensible Daten veröffentlicht werden, die nur dem Verwaltungsgericht, den Klägern und der Stadt Gießen bekannt sind?

Der Magistrat gibt keine hochsensiblen, persönlichen Daten an unbefugte Dritte. Daher kann der Magistrat die Frage nicht abschließend beantworten, ebenso wenig, wie die Frage, wer dem Gießener Anzeiger die Stellungnahmen von Polizei und RP weitergegeben hat.

67) **AFD Frage 5: Wie hoch werden die Stromkosten für die Ampeln bis zum Rückbau voraussichtlich sein? Aus welchen Stromquellen wird der Strom geliefert?**

Die einzelnen Signalgeber verbrauchen jeder für sich ca. 1,6 Watt Strom. Durch den Verkehrsversuch sind an den Anlagen neben den für den allgemeinen Fahr- und Fußverkehr erforderlichen Signalgebern nur vergleichsweise sehr wenige Signalgeber für den Radverkehr in den neuen Fahrbeziehungen dazugekommen. Der Mehrverbrauch ist geringfügig, bzw. fällt der Stromverbrauch insgesamt durch die Modernisierung (LED anstatt Glühdraht) geringer aus.

68) **CDU Frage 5 – Thema 2: Welche baulichen Maßnahmen wurden im Einzelnen seit Zustellung des Beschlusses des VG Gießen am 10. Juli 2023 vollzogen (bitte einzeln aufschlüsseln und nach Datum)?**

Auf dem Anlagenring wurde die Modernisierung von Lichtsignalanlagen (LSA), Straßenmarkierungen, Beschilderungen sowie Maßnahmen zur Verkehrssicherung im Bauabschnitt 2 und 3 vorgenommen.