

**Behandlung der Anregungen und Hinweise  
zum Entwurf des Endberichts  
des Verkehrsentwicklungsplans  
der Universitätsstadt Gießen**

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
20.11.2023	Gemeinde Hüttenberg	Äquivalent zum Nahverkehrsplan. Wird die Anbindung des Ortsteils Hüttenberg-Rechtenbach an die Linie 1 für sinnvoll und wichtig erachtet	Entspricht der Planungsebene des VEP. Thema der Nahverkehrsplanung. Keine Änderung	C
20.11.2023	Gemeinde Hüttenberg	Mit steigender Bedeutung des Radverkehrs, soll eine Anbindung von Hüttenberg mit der Stadt Gießen über Rechtenbach-Lützellinden-Gießen und Hüttenberg-Linden-Gießen erfolgen.	Ist in Karte "Potenzialrouten" vorhanden	B
11.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<b>Umfang und Struktur des VEP</b>  Streichung von Redundanzen und „Füllsätzen“  Kurzfassung für den praktischen Einsatz erstellen, mit Verweis auf die Maßnahmentabelle (Interpretationshilfe)  Kernaussagen oder Stichworte hervorzuheben (z.B. durch Fettdruck).	z.K.	Allgemein
12.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	Konkretere Unterscheidung von Zielen und Maßnahmen (z.B. Soll-Defintion)	Das Zielkonzept enthält strategische Aussagen und Zielwerte, die anhand von Maßnahmen zu erreichen sind. Die Maßnahmen im VEP grenzen sich von den Zielen ab, sind jedoch von unterschiedlicher Detailtiefe, vieles kann bis zur Umsetzung/zum Bau nicht im VEP durchgeplant werden. Daher werden aus den Maßnahmenvorschlägen weitere Detailplanungen folgen.	
13.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	Wording: Wirkungsziel und Umsetzungsziel gegen Haupt- und Nebenziele ersetzen  Begründung: Zielen wird ja immer eine Wirkung verfolgt, andererseits werden nicht Ziele umgesetzt sondern Maßnahmen. Ziele sind hingegen zu erreichen.	Das Zielkonzept ist bereits abgestimmt und beschlossen. Während Wirkungsziele vor allem zu erreichende Zielwerte enthalten, welche mess- und evaluierbar sind, weisen die Umsetzungsziele bereits auf bestimmte Maßnahmen(felder) hin und sollen so auf die Umsetzung hinwirken.	Handlungs- und Umsetzungsstrategie
14.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	Zentrale Stelle für die Evaluation und Nachhaltigkeit des VEP schaffen, hier auch mit Hilfe eines Tools den Erledigungsstatus festhalten, Meilensteine definieren und Fristen festhalten	Unter 5.2 Personal und Strukturen wird benannt, dass Personal für die Umsetzung und Begleitung des VEP (Evaluation) gebraucht wird. Zwei Evaluationsprinzipien werden vorgeschlagen. Meilensteine können seitens der Verwaltung vor oder im Umsetzungsprozess definiert werden.	Evaluationskonzept
15.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	Für alle Wirkungsindikatoren sollten bereits im VEP möglichst Zwischenziele formuliert werden, um eine zeitnahe Evaluation sicherzustellen.	Eine Evaluation ist nur in bestimmten Zeitabschnitten sinnvoll. Zunächst muss die Umsetzung eingeleitet werden, häufig müssen Maßnahmen sich auch erst etablieren und "wirken". Im Rahmen der Evaluation kann festgestellt werden, ob die Zielerreichung verfolgt wird.	Evaluationskonzept

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
16.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Zur Erreichung der Klimaneutralität werden viele umfangreiche Maßnahmen erforderlich, deren genaue Ausgestaltung, Umsetzungszeitraum und genaue Wirkung auf den Verkehr im Rahmen des VEP nicht abgeschätzt werden können. Zugleich sind bereits umfangreiche Maßnahmen enthalten, auf die sich alle Projektbeteiligten verständigen konnten und die geeignet sind, die gesetzten Ziele im VEP zu erreichen. Durch die umfangreiche Beteiligung und die Berücksichtigung vieler Interessen ist der Plan jedoch immer auch ein Kompromiss.</p> <p>Der VEP ist ein strategisches, neben kurzfristigen Maßnahmen auch auf mittel- und langfristige Verbesserungen ausgelegtes Planwerk, das dynamisch ist und in der kommenden Zeit auch angepasst und fortgeschrieben werden kann.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	Allgemein
17.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>A2.1 Etablierung und Ausbau von Hauptfußwegeachsen mit einzuhaltenden Standards</b></p> <p>1) Zu Gehwegbreiten / S.22: 2,50 m ist innerorts der Mindeststandard für alle Gehwege. Entsprechend sind für Hauptfußwegachsen 4,00 m Breite anzustreben.</p> <p>2) 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 werden hier die Querungen über die Moltkestraße in Höhe der Wieseck oder die Ludwigstraße genannt. Eine feste Festlegung des VEP würde dazu führen, dass Haupttrouten nicht möglich werden,</p>	<p>zu 1) z.K., aber nicht umsetzbar. Keine Flaniermeilen sondern "nur" Haupttrouten zur Anbindung der Stadtteile an das Zentrum. Keine Änderung</p> <p>zu 2) angepasst (gesichert entfernt)</p>	A

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		weil die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für FGSA oder FGÜ nicht vorliegen.  3) 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 taktiler Trennung unsicher und unattraktiv. Die Abbildung ist als Negativbeispiel geeignet, jedoch ist der Text zu ergänzen.	zu 3) Bildbeschreibung ergänzt in Überschrift	
18.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<b>A2.2 Förderung des Fußverkehrs in Neben-/Wohnstraßen1)</b> 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 nichtzulässig sind. Dies gilt besonders für das Nebenstraßennetz.2) 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?3) 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. <a href="https://www.geh-recht.de/42-fussverkehrsanlagen/fussverkehrsanlagen/142-fa-fussverkehrsnetzeundwegweisungen.html">https://www.geh-recht.de/42-fussverkehrsanlagen/fussverkehrsanlagen/142-fa-fussverkehrsnetzeundwegweisungen.html</a>	zu 1) z.K.Zu 2) Fußwegeachsen als Hauptachsen zeigen die wichtigsten Verbindungen in das Zentrum auf, Querverbindungen dienen der Verbindung dieser Hauptrouten, als Tangentialverbindungen und der Anbindung dort gelegener wichtiger Zielorte, und sind gemessen an den Standards gleichzustellen. Die in A2 angeführten anzustrebenden Standards gelten für Hauptachsen und Querverbindungen. Das verwendete Wording zielt hier nicht auf eine rechts- oder fachnormierte Bezeichnung ab, sondern soll die Bedeutung dieser Wege verdeutlichen.zu 3) Die Karte zeigt nicht das vollständige Fußwegenetz der Stadt, sondern nur im Sinne einer Hauptroute besser/weiter zu entwickelnde StreckenKeine Änderung	<b>A</b>
19.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<b>A3 Prüfauftrag Einhaltung oder Herstellung angemessener Gehwegbreiten</b> 1) 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	zu 1) z.K., Die Stadt Gießen geht gegen nicht angeordnetes Gehwegparken im Rahmen der personellen Möglichkeiten vor, zudem werden hier auch kurzfristige Initiativen erfolgen. Der Inhalt des VEP soll dies bekräftigen. Kleinere textliche Änderungen zur Verdeutlichung erfolgt.	<b>A</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>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.</p> <p>2) 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.</p> <p>3) 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 RAS 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 Gehwegrestbreitesind daher stets einzuhalten.</p> <p>4) 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.</p>	<p>zu 2) die Gnauthstraße wird im Bericht als Beispiel mit erhöhtem Kontrollbedarf dargestellt.</p> <p>zu 3) Laut RAS06 "Regelbreite 2,50 m", welche 0,50 m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn enthält. Wenn neben bzw. auf dem Gehweg geparkt wird, entfällt der Sicherheitsabstand zur Fahrbahn (= fließender Verkehr). Wesentlich ist eine freie Gehgasse von mind. 2,00 m, dann können sich zwei Rollstuhlfahrende i.d.R. begegnen (bei je i.d.R. 0,80-1,00 m Breite). Keine Änderung</p> <p>zu 4) Abbildung 8 ist durch eine andere, passendere Abbildung ersetzt worden</p>	

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
20.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>A4.2 Reduzierung der Trennwirkung der Bahntrassen im Stadtgebiet</b></p> <p>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).</p> <p>Das betrifft unter anderem</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Querung der Vogelsbergbahn und Lahn-Kinzig-Bahn zwischen Essiggässchen (Bevölkerungsvorschlag mit den meisten Zustimmungen bei der Bürgerbeteiligung, diverse illegale Querungen über die Bahngleise)</li> <li>- Querung der Vogelsbergbahn zwischen Friedrich-Schwarz-Straße und Adalbert-Stifter oder Ernst-Eckstein-Straße</li> <li>- Querung der Vogelsbergbahn in Höhe 3. Schneise zum Studentenwohnheim Grünberger Straße (wo es ausgeprägte illegale Querungen der Bahnstrecke seit Jahrzehnten gibt)</li> <li>- Querung der Vogelsbergbahn in Höhe Ferniestraße</li> <li>- Querung der Main-Weser-Bahn durch Verlängerung des Bahnhofstunnels</li> <li>- Querung der Main-Weser-Bahn in Höhe Tulpen- oder Nelkenweg im Zuge des Bahnhalts Gießen-Nord</li> </ul>	<p>Bahntrassen können nicht gleich mit innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen gleichgesetzt werden. Eine Querung von Bahntrassen alle 200m ist nicht realistisch, zumal jeweils Über- oder Unterführungen angelegt werden müssen. Daher können höchstens noch einzelne Stellen angegeben werden, die im Sinne eines Fußverkehrsnetzes sinnvoll sind.</p> <p>Folgende Querungsvorschläge wurden aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Querung der Vogelsbergbahn und Lahn-Kinzig-Bahn zwischen Essiggässchen</li> <li>- Querung der Vogelsbergbahn in Höhe Ferniestraße (Verbindung mit Universitätscampus Naturwissenschaften)</li> <li>- Querung der Main-Weser-Bahn in Höhe Tulpen- oder Nelkenweg im Zuge des Bahnhalts Gießen-Nord</li> <li>- Querung Main-Weser-Bahn durch Verlängerung des Bahnhofstunnels</li> </ul> <p>Folgende Querungsvorschläge wurden nicht aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Querung im Bereich Essiggässchen -&gt; Querung Frankfurter Str. in unmittelbarer Nähe</li> <li>- Querung der Vogelsbergbahn zwischen Friedrich-Schwarz-Straße und Adalbert-Stifter oder Ernst-Eckstein-Straße --&gt; Rd. 200-300m im Westen/Osten ist eine Querung vorhanden</li> <li>- Querung der Vogelsbergbahn in Höhe 3. Schneise zum Studentenwohnheim Grünberger Straße (wo es ausgeprägte illegale Querungen der Bahnstrecke seit Jahrzehnten gibt) --&gt; größere Verkehrsbeziehungen nicht ersichtlich</li> </ul>	A
21.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>A4.3 Sicherheitsempfinden stärken, Angsträume schwächen</b></p> <p>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</p>	<p>Der Mängelmelder als Datengrundlage wird benannt. Maßnahmen zur Aufwertung von Angsträumen werden benannt, Flughöhe des VEP ist zu beachten. Keine Änderung</p>	A

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		die Maßnahmen im Verkehrsentwicklungsplan zu benennen und mit einem Zeitplan für die Umsetzung zu hinterlegen.		
22.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>A5 Fußverkehrsfreundliche Anpassung von Knotenpunkten</b> 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.“</p> <p>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.</p>	Im Text gibt es keine Formulierung im Sinne "Leichtigkeit vor Verkehrssicherheit". Im Gegenteil, der Text weist im Sinne der Stellungnahme darauf hin, die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs zu Gunsten der Fußgängerquerung nicht weiter als Planungsprämisse (wie in der Vergangenheit) anzusehen. Keine Änderung	A
23.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>A5.1 Prüfung und Priorisierung der Verlängerung von Freigabezeiten und Sicherung aller Übergänge für den Fußverkehr an LSA-Knotenpunkten</b> 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.</p>	Im Text gibt es keine Formulierung im Sinne der Stellungnahme. Im Gegenteil, im Text wird darauf verwiesen, dass eine mögliche Verschlechterung des Verkehrsflusses unter Umständen in Kauf genommen werden kann. Keine Änderung	A
24.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>A5.2 Querungsmöglichkeiten an Knotenpunktarmen zentraler Kreuzungen herstellen</b> 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</p>	<p>Verbindlichkeit in Formulierung gestärkt ("sind" statt "soll")</p> <p>Die vorgeschlagenen Stellen sind ggf. weiter zu prüfen, die bereits aufgeführten Knoten sind als Beispiele angegeben. Keine Änderung</p>	A

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bismarckstraße/Gnauthstraße</li> <li>- Frankfurter Straße/Brandweg (3 Arme)</li> <li>- Frankfurter Straße/Robert-Sommer-Straße (2 Arme)</li> <li>- Gabelsberger Straße/Lahnstraße</li> <li>- Grünberger Straße/Georg-Elser-Straße</li> <li>- Grünberger Straße/Heyerweg</li> <li>- Heuchelheimer Straße/Gottlieb-Daimler-Straße (2 Arme)</li> <li>- Krofdorfer Straße/Carlo-Mierendorff-Straße (2 Arme)</li> <li>- Lahnstraße/Henriette-Fürth-Straße</li> <li>- Licher Straße/Fasanenweg (2 Arme)</li> <li>- Licher Straße/Fasanenweg</li> <li>- Licher Straße/Automeile</li> <li>- Marburger Straße/Wellersburgring</li> <li>- Marburger Straße/Lichtenauer Weg</li> <li>- Nordanlage/Dammstraße</li> <li>- Nordanlage/Steinstraße</li> <li>- Ostanlage/Walltorstraße</li> <li>- Ostanlage/Wiesenstraße</li> <li>- Rodheimer Straße/Krofdorfer Straße</li> <li>- Rodheimer Straße/Hardtallee</li> <li>- Rodheimer Straße/An der Hessenhalle (2 Arme)</li> <li>- Schiffenberger Tal/Sandkauter Weg</li> <li>- Schiffenberger Tale/Karl-Glöckner-Straße</li> <li>- Schiffenberger Tal/Steinberger Weg (2 Arme)</li> <li>- Schubertstraße/Aulweg</li> <li>- Schubertstraße/Robert-Sommer-Straße</li> <li>- Südanlage/Bleichstraße</li> </ul>		

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Westanlage/Bahnhofstraße</li> <li>- Westanlage/Parkhaus Westanlage</li> <li>- Westanlage/Reichensand</li> <li>- Wetzlarer Straße/Zum Weiher</li> </ul>		
25.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>A7.1 „Aufbruch Innenstadt“: Aufwertung des Brandplatzes und weiterer Innenstadtplätze</b></p> <p>Aufzählung S.39: Ein Toni-Hämmerle-Platz ist uns nicht bekannt. Es sollte beschrieben werden, welcher Platz dies sein soll</p>	Platz am Studierendensekretariat, geändert	<b>A</b>
26.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>B2.1 Entwicklung eines Radverkehrsnetzes</b></p> <p>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.</p>	<p>Die Konzeption eines Radverkehrsnetzes ist Aufgabe eines eigenen Radverkehrskonzepts, in dem der Radverkehr in einer stärkeren Detailtiefe betrachtet werden kann als in einem VEP.</p> <p>Keine Änderung</p>	<b>B</b>
27.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>B3 Sofort- und Aktionsprogramme zur Förderung des Radverkehrs</b>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, Achstatttring, 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</p>	<p>Das Programm wird verwaltungsintern abgestimmt und dient zur Koordinierung der kurzfristig anstehenden Radverkehrsmaßnahmen. Die Verkehrsverbände werden natürlich zu gegebener Zeit beteiligt. Kenntnisnahme Änderung erfolgt</p>	<b>B</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		der Marburger Straße eine Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde, ist uns nicht bekannt.		
28.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>B3.1 Umsetzung und Ausweitung des Sofortprogramms zur Stärkung des Radverkehrs</b></p> <p>S.52 oben: Die Prüfung und Umsetzung aller Rechtsabbiege-Grünpfeile an Knotenpunkten wurden von der Verwaltung bereits für Ende 2022 zugesagt. Hier bedarf es nicht einer erneuten Prüfung, sondern der längst überfälligen Umsetzung.</p> <p>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.</p>	Kenntnisnahme	<b>B</b>
29.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>B3.3 Aktion Fahrradstraßen und Fahrradzonen</b></p> <p>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.</p> <p>Es sollte auch deshalb keine Arbeitszeit auf unnötige Evaluationen verwendet werden, weil andere in dieser Stellungnahme erwähnte (Pflicht-)Aufgaben auf Erledigung warten.</p>	<p>Lokale Evaluationen können sinnvoll sein, weil es keine bundesweit einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen gibt, die Gestaltung jedoch maßgeblich für die Sicherheit und ggf. auch Art und Häufigkeit der Benutzung sein kann.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<b>B</b>
30.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>B4 Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten</b></p> <p>1) 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.</p> <p>In den Niederlanden gibt es eine deutliche Untererfassung von Unfällen in der offiziellen Unfallstatistik. Die Unfallforschung der Versicherer äußert daher deutliche</p>	<p>1) Die Variante "geschützte Kreuzungen" weist Vor- und Nachteile auf; die Studienlage hierzu ist nicht eindeutig, es gibt weitere Untersuchungen als nur diejenige der UDV, die dieses Thema insb. aus Sicht des Kfz-Verkehrs beleuchtet. Regelmäßig zeigen Untersuchungen, dass getrennte Führungen von Radfahrenden bevorzugt werden. Letztlich ist es auch immer eine Einzelfallprüfung. Mit entsprechendem Hinweis bleibt die Variante im VEP enthalten.</p>	<b>B</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>2) 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.</p> <p>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).</p>	<p>2) Wichtig ist die einheitliche Verwendung von Instrumenten wie Rotmarkierung. Sie soll überall dort eingesetzt werden, wo der Radverkehr erhöhte Aufmerksamkeit erfordert. Ein flächendeckender Einsatz an Knoten und Einmündungen ist vorzusehen, um Einheitlichkeit herzustellen und darüber hinaus dort die Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs zu verbessern. Außerdem kann eine Markierung nicht abhängig von der LSA-Schaltung gemacht werden. Direktes oder indirektes Linksabbiegen ist, je nach Einsatzort, sinnvoll.</p> <p>Teilweise Änderung erfolgt.</p>	
31.12.2023	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>B5.2 Förderung privater Abstellmöglichkeiten</b>S. 59: Es fehlt eine eindeutige Vorgabe an das städtische Wohnungsbauunternehmen, bis zu einem konkreten Stichtag an allen Gebäuden mindestens rahmenfestes Anschließen zu</p>	<p>Im Bestand besteht keine Handhabe für das Nachrüsten von Radabstellanlagen im Wohnungsbau. Bei der Überarbeitung der Stellplatzsatzung geht es, wie im Text beschrieben, um die Definition der unter § 4 Abs. 5 genannten "eindeutig, leicht sicher und ohne</p>	<b>B</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>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.</p>	<p>besonderen Kraftaufwand" notwendigen Zugänglichkeit. Die bereits bestehenden Vorgaben hinsichtlich Abstand, Maße etc. werden nicht thematisiert und auch seitens der PS werden die Vorgaben als gut gewertet. Die Umsetzung und Kontrolle der Stellplatzsatzung obliegt der Stadt Gießen.Im Bericht wurde ein Vorschlag nach dem Vorbild der Musterstellplatzsatzung NRW aufgenommen.Teilweise übernommen</p>	
01.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>B5.3 Großvolumiges Fahrradparken an Orten mit besonders hohem Radverkehrsaufkommen: Bahnhof und Innenstadt</b>  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.</p> <p>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</p>	<p>Mit "östlich" ist im Bahnhofskeil (Bahnhofstraße, An der alten Post etc.) gemeint</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<b>B</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		an der Frankfurter Straße geschlossen werden. Das sind genau die Zeiten, wo Radfahrende zum Bahnhof fahren oder vom Bahnhof wegfahren.		
02.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>B5.4 neu Fahrradstellplätze an Schulen / im Anschluss an S.61:</b>                      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.</p>	Änderung erfolgt	<b>B</b>
03.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>B6.1 Instandhaltung, Pflege &amp; Winterdienst</b>                      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 nichtselbstverständlich ist, sollte konsequenterweise eine Karte mit Darstellung der Netzkategorien beigelegt sein.</p>	<p>Auch Pflichtaufgaben finden Eingang in den VEP, insbesondere, wenn deren Stellenwert bei der Umsetzung künftig steigen sollte. Netzkategorien sind das Ergebnis eine ergänzend zu erarbeitenden Radverkehrskonzepts</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<b>B</b>
04.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>B6.2 Beleuchtung wichtiger Radwege ...</b>                      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 Wiesseck).</p> <p>Die Bedarfe sollten daher im VEP definiert und mit einem Zeitplan für die Umsetzung versehen werden, statt hier nur einen Prüfauftrag vorzuschlagen.</p>	<p>Beispiel wird benannt. Ansonsten: Flughöhe des VEP beachten, die Maßnahme kann (wie einige andere auch) nicht im Rahmen des Prozesses derart ausgeplant werden, dass ein verlässlicher Umsetzungszeitplan angegeben werden könnte</p> <p>teilweise Änderung</p>	<b>B</b>
05.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>C6 Weiterentwicklung SPNV im Raum Gießen</b>                      S.73: Im Kapitel C6 fehlen weitere, sehr grundlegende</p>	zu 1) und 2) Der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn kann eine	<b>C</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>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.</p> <p>Mindestens folgende Maßnahmen sind noch aufzunehmen:                      1) 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.</p> <p>2) 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.</p>	<p>Folge von Maßnahmen sein (z.B. erweiterter Regionalverkehr oder S-Bahn Mittelhessen), jedoch keine für sich stehende Maßnahme im VEP darstellen.</p> <p>Keine Änderung</p>	
06.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>C8 – Beschleunigung des Busverkehrs im Stadtgebiet</b>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</p>	<p>Kombinierte Rad-/Busfahrstreifen weisen Vor- und Nachteile auf und können, insbesondere nach dem gescheiterten Verkehrsversuch, am Anlagenring nicht uneingeschränkt empfohlen werden. Abgesehen vom Anlagenring ist das Potenzial aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit weitgehend ausgeschöpft. Keine Änderung</p>	<b>C</b>
07.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>C10 Weitere Entwicklung der Antriebsarten</b>                      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 CO<sub>2</sub>, gesundheitsgefährdende Luftschadstoffe und Lärm.</p>	<p>Biomethan als Kraftstoff ist im Verkehrsbetrieb vor Ort emissionsarm. Lärmemissionen spielen im Kontext dieser Maßnahme keine Rolle. Teilweise geändert</p>	<b>C</b>
08.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>D Einleitung / S.78:</b>                      Durchgangsverkehr sowie Schwerverkehr über den Gießener Ring werden hier als „weitgehend verträglich“ bezeichnet. Vor dem Hintergrund</p>	<p>Die Aussage bezieht sich auf die Belastungssituation, die sich aus der Netzgestaltung ergibt, und nicht auf die generelle Unverträglichkeit des Kfz-Verkehrs. Die generelle Klimaunverträglichkeit des Kfz-</p>	<b>D</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>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 CO<sub>2</sub>, das im Verkehrssektor auf dem Gebiet der Stadt Gießen entsteht, gerade durch diese Verkehre verursacht.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Verkehrs bei der derzeitigen Antriebstechnologie ist sowohl in der Bestandsanalyse als auch dem Leitbild und Zielen eindeutig benannt. Die Aussage in der Einleitung bezieht sich daher auf die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit den direkt angrenzenden Umfeldnutzungen. Nach dem Lärmaktionsplan Hessen, 2.Stufe für den RB Gießen ist die Belastungssituation am Gießener Ring aufgrund von Lärmschutzwänden, größeren Abstand zur Wohnbebauung deutlich geringer als in der Innenstadt.</p> <p>Sprachliche Klarstellung im Text: "relativ umfeldverträglich"</p>	
09.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>D1 – Kategorisierung des Straßennetzes</b>            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 Vorbehaltsnetz definiert werden, statt die unklaren und rechtlich nicht einzuordnenden Begriffe „Vorfahrtsstraßennetz“ (VS1 und VS2) zu verwenden.</p> <p>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.</p> <p>D1- Karte / S.81: Die abgebildete Karte D1 ist veraltet (vgl. Nordanlage).</p>	<p>Die verwendete Hierarchisierung greift in erster Linie die Klassifizierung des Straßennetzes auf, die nach der aktuellen Rechtsprechung vorrangig als Abwägungskriterium zu verwenden ist. Diese wird durch städtische Straßen mit übergeordneter Funktion ergänzt.</p> <p>Mit der Bezeichnung Vorfahrtsstraßennetz soll verdeutlicht werden, dass nur diese Straßen grundsätzlich als durchgängige Vorfahrtsstraßen ausgewiesen werden sollen. In allen anderen Straßen ist die Vorfahrtregelung im Einzelfall abzuwägen und festzulegen.</p> <p>Der Begriff des "Vorbehaltsnetzes" ist rechtlich ebenfalls nicht klar definiert.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Karte wurde ausgetauscht, so dass sie mit der aktuellen Karte im Anhang konsistent ist.</p>	D

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
10.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>D2.1 Ergänzung des städtischen Straßennetzes</b></p> <p>S.82: Zur Verlängerung der Ferniestraße 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.</p> <p>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.</p> <p>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 Verbindungsspange“.</p> <p>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.</p>	<p>Die Verlängerung der Ferniestraße steht in unmittelbaren Zusammenhang mit der erforderlichen Erschließung der absehbaren gewerblich-industriellen Entwicklung der Flächen der ehemaligen „Gailschen Tonwerke“. Die Darstellung der Mehrverkehre, die sich alleine aus dem Straßenneubau ohne die gewerblich-industrielle Entwicklung ergeben würden ist daher in diesem Fall nicht zielführend.</p> <p>Die im Verkehrsmodell prognostizierten Verkehrsmengen im Zieljahr 2025 werden in geeigneter Weise dargestellt.</p> <p>Schon vorangegangene Untersuchungen zum VEP haben gezeigt, führt die Verlängerung der Ferniestraße und der zu erwartenden Zusatzverkehr der Gewerbeentwicklung zu Leistungsfähigkeitsproblemen an Knotenpunkten im Zuge des Schiffenberger Weges. Mit der Realisierung der "Vitos-Spange" können diese Leistungsfähigkeitsdefizite reduziert werden. Weiterhin ist erst mit der Realisierung der "Vitos-Spange" eine Sperrung der Campusplatz-Durchfahrt und damit Verkehrsentlastungen von Wohngebieten im Bereich des Ostpreußen-Viertels (Rathenaustraße und Alter Steinbacher Weg) sowie unteren Aulweg möglich. Eine separate Verkehrsuntersuchung ("Schiffenberger Tal", 2021) hat nachgewiesen, dass der universitäre Zielverkehr auf der Vitos-Spange nahezu vollständig von seiner bisherigen Route über den Schiffenberger Weg verlagert wird und somit kürzere Strecken im Stadtgebiet zurücklegt. Durch die Sperrung der Campusplatz-Durchfahrt wird wiederum der Durchgangsverkehr Alter Steinbacher Weg/Rathenaustraße vorrangig auf den Ring verlagert, so dass insgesamt weniger Verkehr im Stadtgebiet und etwas mehr Verkehr auf dem Ring erwartet werden kann.</p> <p>Die Empfehlung des VEP, die Trasse planerisch weiterzuverfolgen und detaillierter zu prüfen, stellt keine Vorfestlegung auf die letztlich zu treffende Gesamtabwägung aller Kriterien und politische Entscheidung dar. Es wird lediglich empfohlen, die notwendigen</p>	D

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>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“.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	nächsten Planungsschritte zu beschreiben, um damit die erforderlichen Grundlagen für eine Entscheidung schaffen.	
11.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>D2.2 Verkehrsführung in der Innenstadt</b>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 nutzendürfen. 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.</p>	Der VEP trifft hierzu "nur" die entsprechenden strategische Aussagen. Dabei werden im Innenstadtbereich die relevanten Straßen benannt. Die konkret zu ergreifenden Maßnahmen bzw. die zu wählende rechtliche Konstruktion bedürfen weitergehender Einzelfallüberlegungen und können und sollten nicht im VEP festgelegt werden.Die "Modalfilter" im Zuge des Nebenstraßennetzes bzw. Fahrradstraßen sind in der Maßnahmen D5 enthalten.	<b>D</b>
12.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>D3.1 Parkraummanagement in der Innenstadt</b> S.85: Alle Maßnahmen sind nachvollziehbar, die wichtigste fehlt jedoch, denn alle übrigen Instrumente (Parkgebührenerhöhung, Ausweisung von Ladezonen, Halteverbote etc.) entfalten</p>	Strategien und Maßnahmenansätze wurden ergänzt um: - Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs	<b>D</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>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.</p> <p>Solange hierfür nicht mehr Personal bereitgestellt wird und dieses effizienter kontrolliert, lassen sich im Innenstadtbereich die erwünschten Wirkungen nicht erreichen.</p> <p>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.</p> <p><b>Zusätzliche Maßnahme: Verhinderung von Parksuchverkehr in der Innenstadt:</b> 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.</p> <p>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.</p> <p>Die als Fahrradstraße ausgewiesene Neue Bäume wird bis zur Sonnenstraße weiterhin massiv durch den Pkw-Verkehr zweckentfremdet.</p>	<p>Die Reduzierung von öffentlichen Parkplätzen im Straßenraum ist im VEP unter Strategie und Maßnahmenansatz genannt. Das Ziel einer "Weiterentwicklung des Parkleitsystems" wird ergänzt mit "und weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Parksuchverkehrs"</p> <p>Einer Reduzierung von privaten Parkflächen stehen die Eigentumsverhältnisse und die damit einhergehende Verpflichtung der Stadt zur Erreichbarkeit dieser Parkgelegenheiten entgegen.</p>	

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>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.</p> <p>Aktuell scheint die Stadt Gießen hier vor den Falschparkern zu kapitulieren.</p>		
13.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>D4.2 Verbesserung der Straßenraumgestaltung in den Ortsdurchfahrten</b></p> <p>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.</p>	<p>Die "weiche Separation" ist als ein grundsätzlich geeignetes und zu prüfendes Gestaltungselement aufgeführt. Inwieweit dieses vor dem Hintergrund der jeweiligen konkreten örtlichen Verhältnisse umgesetzt werden kann, ist im Einzelfall zu beurteilen und abzuwägen. Als Gestaltungselement ist es jedoch nicht grundsätzlich ungeeignet und dürfte damit nicht genannt werden. Keine Änderung.</p>	D
14.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>D5 Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz</b></p> <p>S.89: In der Aufzählung am Ende der Seite fehlt insbesondere der Einsatz von Gehwegüberfahrten mit Sinussteinen statt Bordsteinen. Diese sind eine sehr wirksame Maßnahme, den Verkehr zu beruhigen und dem Fußgängerverkehr sicher Vorrang zu gewähren. Die Maßnahme sollte aufgenommen werden.</p> <p>S.90: In der Aufzählung fehlt: „Straßen in Tempo-30-Zonen mit hoher DTV“</p> <p>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.</p>	<p>Entspricht dem Punkt "Fahr-dynamisch wirksame Fahrbahn-anhebungen / Aufpflasterungen von Eingangsbereichen, Querungsstellen, vor sensiblen Einrichtungen oder auch Kreuzungsbereichen", der um das Stichwort "Gehwegüberfahrten" ergänzt ist.</p> <p>Ist ergänzt als "höherer Verkehrsstärke bzw. höheren Durchgangsverkehrsanteil"</p> <p>Im ersten Schritt sollten Pilotquartiere umgesetzt werden, um mit diesen die positiven Effekte für die Gießener Bevölkerung erfahrbar zu machen und damit eine höhere Akzeptanz für die Umsetzung im gesamten Stadtgebiet zu schaffen.</p>	D

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
15.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<b>D6.1 Erfassung aktueller Verkehrsdaten</b> S.91: Nach unserer Kenntnis gibt es bereits seit mehr als 10 Jahren derartige Webcams im Stadtgebiet. Die Maßnahme wäre demnach bereits realisiert	An einigen Lichtsignalanlagen sind zur Steuerung des Verkehrsflusses Video-Detektoren installiert, die aber keine Zählfunktion beinhalten. Zählungen werden mithilfe automatischer Zählgeräte im Einzelfall durchgeführt.	<b>D</b>
16.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<b>D7.4 Güterverkehr auf die Schiene</b> 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	Da eine Beurteilung der genannten Einzelmaßnahmen im Rahmen des VEP nicht möglich ist, wird folgender Punkt in der Auflistung ergänzt: Die Stadt Gießen setzt sich bei den verantwortlichen Planungs- und Vorhabenträgern für einen leistungsfähigen Ausbau der Schieneninfrastruktur ein. So werden die derzeit konkret geplanten Maßnahmen zum Neubau eines ESTW am Güterbahnhof (zur Einführung des ETCS-Betriebes mit Kapazitätserhöhung) sowie zum Neubau eines 3. Gleises an der Main-Weser-Bahn (insbesondere für den Güterverkehr Richtung Wetzlar) unterstützt.	<b>D</b>
17.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<b>D8 Förderung alternativer Antriebstechnologien</b> 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.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Der Umstieg auf alternative Antriebstechnologien ist ein elementarer Baustein zur Einhaltung der Klimaschutzziele und sollte daher von der Stadt Gießen auch gefördert werden. Mit dem Begriff "Förderung" sind zudem in diesem Kontext weitestgehend keine monetären Zuschüssen gemeint. Ist unter Maßnahme D3.1 aufgeführt. Keine Änderung.	<b>D</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
18.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>F5 Integrierte Stadtentwicklung, Stadt- und Mobilitätsplanung</b></p> <p>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.</p> <p>Wir fordern daher, dass konkrete Maßnahmen jetzt benannt und innerhalb eines Jahres beschlossen werden.</p> <p>Der Entwurf lässt hier leider den Eindruck entstehen, dass das Thema, das viel Gestaltungspotenzial bietet, nicht wirklich angegangen werden soll.</p>	<p>Flughöhe des VEP beachten: Innerhalb eines VEPs wird keine Stellplatzsatzung erarbeitet, weitere Vertiefungen bei einer Überarbeitung der Stellplatzsatzung sind unerlässlich.</p> <p>Keine Änderung</p>	F
19.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>F6 Etablierung und Anwendung von Verkehrsversuchen, Pilotprojekten und Reallaboren</b></p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>Exemplarisch hierfür ist, dass die Anregungen zum VEP über</p>	<p>Durch Bezug auf die Straßenverkehrsordnung ist die Verwendung des Begriffs klar. Zusätzlich wird der entsprechende Paragraph eingefügt.</p> <p>Teilweise Änderung</p> <p>z.K.</p> <p>z.K.</p> <p>Ideen aus allen Phasen und Instrumenten der Öffentlichkeitsbeteiligung sind geprüft worden und haben ggf. (häufig auch abstrahiert - Flughöhe des VEP beachten!) Eingang in den VEP gefunden.</p> <p>z.K.</p>	F

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>die Plattform Gießen Direkt nach unserer Einschätzung und Erfahrung kaum Eingang in den jetzt vorliegenden Entwurf gefunden haben.</p> <p>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.</p>		
20.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>F7 Partizipative Mobilitätsplanung intensivieren und Teilhabe stärken</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>z.K.</p> <p>z.K., siehe 5.2 Personal und Strukturen</p> <p>z.K.</p>	<b>F</b>
21.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>Weitere Ergänzung des Maßnahmekonzepts</b>Der VCD schlägt folgende weitere Maßnahmen vor und bittet um Aufnahme in das Maßnahmekonzept des VEP beim jeweiligen Handlungsfeld. Wir machen hiermit zugleich deutlich, dass über die schon umfangreichen Hinweise zu den im Maßnahmekonzept enthaltenen Punkte hinaus noch viele weitere sehr grundlegende Maßnahmen möglich wären, um</p>	z.K.	<b>Weiteres</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		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“.		
22.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise</b>                      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.</p> <p>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.</p>	Die Gebührenregelungen für das Bewohnerparken sollen kurzfristig aufgrund rechtlicher Änderungen überarbeitet werden. Die konkrete Ausgestaltung wird außerhalb des VEP konzipiert und abgestimmt. Keine Änderung	<b>Weiteres</b>
23.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>Bewirtschaftung der Parkplätze an den Hochschulen</b>                      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</p>	Zuständigkeit liegt bei den Hochschulen, dies kann jedoch ein Vorschlag im Rahmen der Erarbeitung von Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement darstellen. Keine Änderung	<b>Weiteres</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		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		
24.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<b>Einführung einer City-Maut</b> 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.	Wie angedeutet, ist diese Maßnahme rechtlich nicht umsetzbar; dies ist in absehbarer Zeit auch nicht zu erwarten. Die Maßnahme könnte unter geänderten Rahmenbedingungen ggf. Bestandteil einer zukünftigen Fortschreibung werden, muss dann jedoch mit allen Akteuren entsprechend diskutiert werden und eine Akzeptanz für die Umsetzung finden. Keine Änderung	<b>Weiteres</b>
25.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<b>Geschwindigkeitsreduktion auf Hauptstraßen zum Zwecke des Lärmschutzes</b>  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.	Wird als zusätzliche Maßnahme D4.4 aufgenommen. Die Maßnahmen D4 wird damit zu "Verbesserung der Straßenraumgestaltung und Verträglichkeit" erweitert.	<b>Weiteres</b>
26.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<b>5.2 Personal und Strukturen</b> 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	z.K., alle Aspekte werden unter 5.2 respektive 5.3. erläutert	<b>Weiteres</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>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.</p>		
27.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>5.3 Finanzierung und Förderung</b> 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</p>	z.K.	Weiteres

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		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.		
28.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>Ergänzung der Handlungs- und Umsetzungsstrategie Nutzung des Straßenrechts</b></p> <p>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.</p>	z.K.	Weiteres
29.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>6 Wirkungen des VEP</b></p> <p><b>6.2 Ergebnisse der Wirkungsabschätzung – Verkehrs- und Klimawirkungen des VEP</b></p> <p>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.</p>	Die gewählte Methodik entspricht dem BSKO-Standard. Text ist zur Klarstellung entsprechend ergänzt.	Weiteres
30.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<p><b>6.3 Einordnung der Ergebnisse der Wirkungsabschätzung</b>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</p>	Der VEP enthält vorrangig Maßnahmen und Strategien, die von der Stadt Gießen umgesetzt bzw. befördert werden können. Um das Ziel der Klimaneutralität erreichen zu können, sind dagegen weitergehende Maßnahmen und veränderte Rahmenbedingungen erforderlich, die nicht durch die Stadt Gießen gesteuert werden können. Dies betrifft einerseits die Fern- und Durchgangsverkehre auf dem Gießener Ring, die vollkommen außerhalb des Gestaltungsbereichs der Stadt Gießen liegen, deren Emissionen	Weiteres

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		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 PKWFahrten 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).	gleichwohl nach dem Territorialprinzip der Stadt Gießen zuzurechnen sind. Andererseits bedürfen weitergehende Maßnahmen zum Teil veränderter bundes- und landesrechtlicher Vorgaben. Der Verweis auf "fehlende politische und gesellschaftliche Mehrheiten" bezieht sich nicht nur auf die Gießener Stadtgesellschaft, sondern auch auf die Landes- und Bundesebene. Gerade diese Ebenen sind aber für die notwendigen Veränderungen entscheidend, die die rechtlichen sowie bundes- und landespolitischen Rahmenbedingungen für eine klimaneutrale Mobilität in Gießen befördern bzw. der Stadt Gießen entsprechend weitergehende Maßnahmen ermöglichen. Der Verweis stellt damit aus Sicht der Stadt Gießen eine realistische Beschreibung der derzeitigen Rahmenbedingungen für die eigenen Handlungs- und Eingriffsmöglichkeiten dar.Text wird entsprechend ergänzt.Dies ist unzutreffend. Der Aspekt ist in der Maßnahme D3.1 auf S. 86 genannt.	
31.01.2024	VCD Kreisverband Gießen	<b>7 Evaluationskonzept</b> S.144: siehe hierzu unsere Ausführungen zur Systematik des Ziel- und Maßnahmenkonzepts ab Seite 2 dieser Stellungnahme	z.K.	Weiteres
01.02.2024	VCD Kreisverband Gießen	<b>8 Fazit und Ausblick</b> S.148: Bis 2035 sind es noch 16 Jahre. In der Verkehrsplanung	Im Rahmen des VEP erfolgt keine Einteilung der Maßnahmen anhand	Weiteres

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		ist das kurz- bis mittelfristig. Insofern kann hier nicht von einem „langfristigen“ Zielfahrplan gesprochen werden.	des Wordings kurz-, mittel- und langfristig, wissend, dass dies je nach Themenfeld unterschiedlich definierbar ist. Der VEP an sich ist vor allem eine mittel- und langfristige Strategie. Daher ist der grundsätzliche Zielhorizont dieses VEP das Jahr 2035, das als Maßstab für die Maßnahmen, Ziele und Prognosen angesetzt wird. Dies kann durchaus als mittel- bis langfristig definiert werden. Keine Änderung	
01.12.2023	THM Gießen	Für die ÖPNV-Anbindung des Hauptcampus der THM zum Bahnhof Gießen ist eine Direktverbindung wünschenswert. Dies wurde vonseiten des Präsidiums bereits beim NVP angemerkt und nach aktueller Planung im NVP als Verschlechterung für die THM wahrgenommen (trotz der Erweiterung des ÖPNV-Angebotes insgesamt).	Kein Thema des VEP. Als Ergebnis des in 2023 beschlossenen Nahverkehrsplans kann festgehalten werden, dass sich bezüglich der Stadtbus-Anbindung des THM-Hauptcampus an der Wiesenstraße durch die Einführung der neuen Buslinie 4 sowie Einrichtung der neuen Bushaltestelle "Brennofen" auf der Grünberger Straße/Einmündung Moltkestraße deutliche Verbesserungen ergeben werden. Keine Änderung	<b>C</b>
01.12.2023	THM Gießen	Momentan existiert keine Direktverbindung des ÖPNV von den Wohnheimen im Leihgesterner Weg/Unterhof zum Berliner Platz. Diese wäre zur Anbindung an die THM wünschenswert.	Kein Thema des VEP. Als Ergebnis des in 2023 beschlossenen Nahverkehrsplans kann festgehalten werden, dass sich bezüglich der Stadtbus-Anbindung des THM-Hauptcampus an der Wiesenstraße durch die Einführung der neuen Buslinie 13 auch eine Direktverbindung der Wohnheime am Leihgesterner Weg hergestellt wird. Keine Änderung	<b>C</b>
01.12.2023	THM Gießen	Im Wunschliniennetz Radverkehr Gießen scheint der THM-Campus (Gebäude D) über die Ostanlage hinweg in den Innenstadtbereich verschoben zu sein, dies sollte im Kartenband korrigiert werden oder der Campus gegebenenfalls ergänzt werden, wenn es sich bei der aktuellen Ausführung um den Campus "Zeughaus" der JLU handeln sollte.	Karte ist eine abstrakte Darstellung des Wunschliniennetz und ebenso auch der POIs (Maßstab beachten). THM Gebäude werden dort als Konglomerat gesehen, einzelne Campi werden in diesem Fall zusammengefasst. Keine Änderung	<b>B</b>
01.12.2023	THM Gießen	Anmerkung zur Bemessung des „modal split“: Der Bezug zu „Anzahl der Wege“ ist mit Blick auf eine bürgernahe Öffentlichkeitsarbeit sicher richtig. Die verantwortlichen Akteure sollten sich dennoch bewusst sein, dass das Kriterium „Personen-km“ aussagekräftiger ist und im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zumindest intern zu betrachten ist. Dies nur als Hinweis, eine Änderung im Bericht wird diesbezüglich nicht als nötig erachtet.	z.K.	<b>Weiteres</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
01.12.2023	THM Gießen	Die Umsetzungsstrategie zum Radverkehr wird ebenfalls begrüßt. Es sei jedoch nochmal darauf hingewiesen, dass geeignete Konnektivitäten zwischen den einzelnen Radwegabschnitten von essentieller Bedeutung für die Akzeptanz sind, um die Durchgängigkeit der Radwege und damit eine verstärkte Nutzung zu gewährleisten. Mit der Aktion Lückenschluss wird dieser Aspekt ausdrücklich im VEP adressiert und die herausgehobene Bedeutung dieses Details soll an dieser Stelle nochmal betont werden.	z.K.	<b>B</b>
01.12.2023	THM Gießen	Auch die Erfassung des Radverkehrsaufkommens z.B. durch Radzählstellen und ggf. zusammen mit laufenden Aktivitäten von Hessen Mobil stellt einen wichtigen Baustein für die zukünftige Mobilitätsgestaltung in Gießen dar. Nur wenn der Bedarf auch bekannt ist, können passgenaue Maßnahmen von den Mitarbeiter*innen der Stadt Gießen zielgerichtet angegangen werden.	z.K.	<b>B</b>
01.12.2023	THM Gießen	Radverkehr: Die neuen Sammelschließanlagen am Bahnhof in Gießen sind derzeit wohl schlecht ausgelastet. Gemäß Rückmeldungen aus den Reihen unserer Studierender ist der Bedarf nach solchen Schließanlagen durchaus gegeben, aber in diesem speziellen Fall kannten viele das Angebot nicht. Andere Studierende berichteten, dass die Bewerbung dieses Angebots geringe Sichtbarkeit hatte. Ggf. ist es sinnvoll hier potentielle Nutzer nochmals anzusprechen und zu informieren. Ein weiterer Punkt ist der direkte Zugang vom Radabstellplatz zu den Gleisen (auf kürzestem Weg). Erzwungene Umwege z.B. über das Bahnhofsgebäude stellen unnötige Hindernisse beim Wechsel des Verkehrsmittels dar.	z.K. Wichtiger Hinweis für Stadt Gießen Der Zugang von den Radabstellanlagen zu den Gleisen ist bereits so direkt wie möglich gestaltet. Umwege über das Bahnhofsgebäude sind nicht notwendig.	<b>B</b>
01.12.2023	THM Gießen	Der Fokus des VEP / NVP auf das Stadtgebiet von Gießen ist durch die Zuständigkeit natürlich begrenzt. Das Mobilitätsbedürfnis der Bürger*innen in der Region und somit auch der Hochschulangehörigen macht aber nicht an den Stadtgrenzen halt. Insbesondere für den ÖPNV in das Umland von Gießen sind entsprechende Abstimmungen mit den umliegenden Kreisen zu suchen.	z.K., Die Erforderlichkeit wird ebenfalls gesehen, dies wird im VEP an verschiedenen Stellen entsprechend adressiert (z.B. C11)	<b>Weiteres</b>
01.12.2023	THM Gießen	Die Ergänzung der Handlungsmaßnahmen durch ein Evaluationskonzept (auf der Basis des erstellten Verkehrsmodells) zur kontinuierlichen Überprüfung der	z.K.	<b>Weiteres</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		erreichten Ziele wird außerordentlich begrüßt. Damit lässt sich ein effizientes Qualitätsmanagement Verkehr in Gießen etablieren (was bisher in vielen vergleichbaren Regionen fehlt). Das Evaluationskonzept bietet u.a. die Basis für vielfältige Maßnahmen in F6, deren Wirkung anders gar nicht zu erfassen wäre.		
01.12.2023	THM Gießen	Im Rahmen von VEP und NVP wurden umfangreiche Daten erhoben (z.T. mit geografischem Bezug). Nach Kenntnis des Mobilitätsbeauftragten der Hochschule, Prof. Dr. Jörg Pfister, wurde in den Bietergesprächen vereinbart, dass diese Datenbestände (z.B. in Form von Shape-Files) dem AG mit den Arbeitsergebnissen übergeben werden. Eine Weitergabe dieser Datenbestände an die THM ist für Aktivitäten in Forschung und Lehre sehr zu wünschen. Eine sorgfältige, datenschutzkonforme und vertrauliche Behandlung sagen wir gerne zu.	z.K.	Weiteres
05.12.2023	Stadt Wetzlar	<b>Anmerkungen Radverkehr:</b> Daneben gibt es eine aktuelle Planung von Hessen Mobil für die Anlegung einer Radwegeverbindung an der L3451 zwischen Dutenhofen und Kleinlinden (bis Einmündung L3359). Dieses Projekt ist in Abschnitt B3.1 (vorletzter Spiegelstrich) benannt; allerdings nicht ganz korrekt, weil die Planung nicht an der Einmündung K21 endet, sondern auch den Abschnitt bis Dutenhofen umfasst.	Änderung erfolgt	B
05.12.2023	Stadt Wetzlar	<b>Anmerkungen ÖPNV:</b> Zum Thema ÖPNV sind einige Ausführungen aus unserer Sicht ergänzungsbedürftig. 1) Der Entwurf des VEP kennt als benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger nur den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) für den Landkreis Gießen. Tatsächlich grenzt die Stadt Gießen aber auch an den ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wetzlar direkt an und hat auch mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Lahn-Dill-Kreis Schnittstellen, z.B. über die Buslinie 24 (Wetzlar-Gießen) oder die Buslinie 310 (Hüttenberg-Gießen). In Abschnitt C11 sollten deshalb diese beiden benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger auch genannt werden. 2) In Abschnitt C2 wird die Wetzlarer Stadtbuslinie 11	zu 1) Eine verbesserungswürdige Abstimmung wurde insb. in Bezug auf den ZOV deutlich, auf Wunsch werden die Stadt Wetzlar und der Lahn-Dill-Kreis ebenfalls erwähnt. Änderung erfolgt  zu 2) Linie 11: Änderung erfolgt  zu 3) C8: Änderung erfolgt	C

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>bezüglich des Linienwegs falsch benannt. Die Linie 11 verläuft von Wetzlar über Dutenhofen und Kleinlinden nach Gießen und nicht, wie von Ihnen benannt, in umgekehrter Reihenfolge. Wir bitten, dies zu korrigieren. Die dort vorgeschlagene Ausweitung des Verkehrsangebots auf der Linie 11 streben wir grundsätzlich an (vgl. Nahverkehrsplan der Stadt Wetzlar vom Juli 2023); entsprechende Gespräche werden wir zu gegebener Zeit mit Ihrem Verkehrskordinator führen.</p> <p>3) Die in Abschnitt C8 benannte Busbeschleunigung halten wir für sinnvoll und würden es begrüßen, wenn das von uns beauftragte Verkehrsunternehmen die Möglichkeit erhält, in die Busbeschleunigung im Stadtgebiet Gießen integriert zu werden.</p>		
06.12.2023	Behindertenbeauftragter, Amt für soziale Angelegenheiten	<p><b>S. 85 D 3.1 Parkraum Management _</b> Geplante Reduzierung der Parkplätze im Bereich der Innenstadt: Behindertenparkplätze, welche von Personen mit blauem Ausweis genutzt werden dürfen, schließen Personengruppen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen, vor allem Ältere aus bzw. erschweren den Zugang für diese zur Innenstadt erheblich. Insofern sind Überlegungen anzustrengen wie man diese Personengruppen mit einbeziehen kann.</p>	<p>Eine Reduzierung der Parkstände im öffentlichen Raum wird Behindertenparkplätze (ebenso wie Lade-/Lieferzonen) nicht betreffen. Keine Änderung</p>	<b>D</b>
06.12.2023	Behindertenbeauftragter, Amt für soziale Angelegenheiten	<p><b>S.92 D 6 .4 Baustellen Info</b> Die Informationen über die Einschränkung im Straßenverkehr (Ausfall von LSA etc.) sollte einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden; die Informationen sollten ebenfalls in geeigneter Form (2 Wege Prinzip) abrufbar sein. Die Stadt Gießen hat in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten sich darauf verständigt ihre Informationswege dementsprechend zu erweitern.</p>	z. K.	<b>D</b>
06.12.2023	Behindertenbeauftragter, Amt für soziale Angelegenheiten	<p><b>S. 96 - 97 D 8 Förderung alternativer Antriebstechnologien</b> Die Möglichkeiten zur Nutzung alternativer Antriebstechnologien sollten barrierefrei gestaltet werden. Somit ist z.B. darauf zu achten, dass auch E-Ladesäulen von einem Rollstuhlfahrer oder einem Blinden oder Sehbehinderten bedient werden können. Entsprechende Lösungen sind bekannt und werden in Deutschland schon</p>	z. K.	<b>D</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		umgesetzt. Hier sollte die Stadt Gießen entsprechend planen und die nötige Infrastruktur bereitstellen. Dies ist besonders wichtig vor Einrichtungen der Behindertenhilfe, um auch für diese einen Anreiz zu schaffen auf nicht fossile Energieträger umzustellen.		
06.12.2023	Behindertenbeauftragter, Amt für soziale Angelegenheiten	<b>S.115 F .3 Betriebliches Mobilitätsmanagement</b> Auch bei der Errichtung von E- Ladesäulen sollte. im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (Siehe D.8) darauf geachtet werden, dass ein Teil der Infrastruktur barrierefrei erreichbar ist, um Mitarbeitenden mit Beeinträchtigung ebenfalls die Möglichkeit zur Nutzung eines alternativen Antriebs zu geben.	z. K.	F
06.12.2023	Behindertenbeauftragter, Amt für soziale Angelegenheiten	<b>S.120-121 F .6 Etablierung und Anwendung von Verkehrsversuchen, Pilotprojekten und Reallaboren</b> Gerade bei der Vorbereitung_und Erprobung neuer Verkehrskonzepte und Straßenführungen sollte in der Kommunikation zukünftig darauf geachtet werden, dass Interessen von Personengruppen mit gesundheitlichen Einschränkungen frühzeitig mit einbezogen werden. Dies ist in der Vergangenheit in der Planungsphase zu selten passiert, sodass Umgestaltungen oder Nachbesserungen ein erhöhtes Maß an Zeit und Ressourcen benötigten.	z. K.	F
06.12.2023	Behindertenbeauftragter, Amt für soziale Angelegenheiten	<b>S. 123 F.7 Mobilitätswende sozial und gerecht: Partizipative Mobilitätsplanung intensivieren und Teilhabe stärken</b> Aufgrund von zahlreichen und anhaltenden Beschwerden von Personen mit Beeinträchtigungen im Rahmen der Nutzbarkeit der Stadtbusse. Anregung für eine Mitarbeiter Schulung im Bereich richtiger Umgang, Hilfestellungen und Kommunikation für Menschen mit Beeinträchtigung.	z.K., Jedoch kein Thema des VEP	F
06.12.2023	Regierungspräsidium Gießen	<b>C – ÖPNV/SPNV</b> Die Angebotsverbesserungen auf den Regionalbusachsen und beim überörtlichen Verkehr werden aus regionalplanerischer Sicht unterstützt. Ergänzend soll darauf hingewiesen werden, dass diese in Kombination mit den skizzierten Weiterentwicklungen des SPNV im Raum Gießen gedacht werden sollten. Dadurch können zuverlässige und attraktive Verbindungen realisiert werden, die durch sinnvolle intermodale Verknüpfungen auch die Feinerschließung der	Änderung erfolgt  z. K.	C

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>Region mit gleichzeitiger attraktiver Anbindung an die Stadt Gießen gewährleisten. Insbesondere im SPNV und damit im Alltags-verkehr, aber auch im SPFV könnten auf diese Weise weitere attraktive Mobilitätsketten abseits des motorisierten Individualverkehrs geschaffen werden. Die genannte Abstimmung zwischen benachbarten Städten und Landkreisen sowie den Aufgabenträgern im Rahmen eines ganzheitlichen Planungsansatzes wird dabei als elementar angesehen.</p> <p>Aus regionalpolitischer Sicht und aufgrund entsprechender Überlegungen im Raum Gießen-Wetzlar ist es zudem wünschenswert, zur Anbindung der Oberzentren Gießen, Marburg und Wetzlar ein Netz von S-Bahn- bzw. Regiotram-Linien einzurichten.</p> <p>Ebenso wird die mögliche Reaktivierung der Lumdatalbahn – ergänzend mit dem Hinweis auf die o.g. intermodalen Verknüpfungen – aus regionalplanerischer Sicht begrüßt</p>		
06.12.2023	Regierungspräsidium Gießen	<p><b>D7 – Wirtschaftsverkehr</b></p> <p>Die Ausführungen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werden geteilt. Die Empfehlung zur Sicherung der vorhandenen Gleisanschlüsse wird vor dem Hintergrund entsprechender Ausführungen im RPM 2010 sowie insbesondere den Konkretisierungen im RPM-E begrüßt. An der Stelle soll deshalb darauf hingewiesen werden, dass auch am Logistikstandort „Am Alten Flughafen“ ein vorhandener, jedoch derzeit nicht genutzter Gleisanschluss im RPM-E als regionalplanerisches Ziel gesichert werden soll. Eine Reaktivierung des Gleisanschlusses sollte von der Stadt proaktiv erörtert werden, um eine Verlagerung der Güterverkehre auf die Schiene zu unterstützen. Weiterhin wird die Empfehlung zum kontinuierlichen Engagement im Netzwerktreffen Schienengüterverkehr Mittelhessen bzw. die Zusammenarbeit mit dem Regionalen Schienencoach im Regierungspräsidium Gießen ausdrücklich begrüßt.</p>	<p>z.K.</p> <p>Vorhandener Gleisanschluss "Am Alten Flughafen" ist als erster Spiegelstrich genannt.</p>	<b>D</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
06.12.2023	RMV	<p><b>A.2.3 Entwicklung einer Fußverkehrs-Achse Bahnhof – City, S. 25/26</b></p> <p>Wir begrüßen die Idee zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit des Bahnhofs als Knotenpunkt. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die Bahnhofstraße auch eine wichtige Busverkehrsachse als Zufahrt zum Bahnhof darstellt. Maßnahmen zur Gestaltung des Fußgängerverkehrs sollten daher analog den Anforderungen des Lieferverkehrs auch die Belange des Busverkehrs berücksichtigen. Wir bitten daher, bei der Maßnahme zur Umgestaltung der Bahnhofstraße die Anforderungen des Busverkehrs entsprechend mit aufzunehmen.</p>	Busverkehr wird bei ganzheitlichen Überlegungen zur Bahnhofstraße weiter entsprechend berücksichtigt. Keine Änderung im VEP	A/C
06.12.2023	RMV	<p><b>A4.2 Reduzierung der Trennwirkung der Bahntrassen im Stadtgebiet, S. 32</b></p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass aus Sicherheitsgründen neue Querungsmöglichkeiten der Schienenstrecken höhenfrei ausgeführt werden sollen. Wir regen an, insbesondere Querungsmöglichkeiten auch im Stationsbereich zu prüfen, um die Wegeverbindung für die Fahrgäste zu verkürzen und Gleisübertritte durch Fahrgäste zu vermeiden. Die Maßnahme sollte gegebenenfalls auch in Kombination mit einer Einzäunung der Gleisanlagen erfolgen.</p>	z.K.	A/C
06.12.2023	RMV	<p><b>A4.3 Sicherheitsempfinden stärken, Angsträume schwächen, S. 32/33</b></p> <p>In Bezug auf das Sicherheitsempfinden von Fußgängern möchten wir auch anregen, zusätzlich die Möglichkeit von transparenten Elementen bei Lärmschutzwänden vorzusehen. Dies gilt insbesondere im Bereich von Zugängen, um die Einsehbarkeit zu gewährleisten.</p>	Änderung erfolgt	A
06.12.2023	RMV	<p><b>A6.3 Erstellung eines Stadtplans für Menschen mit Behinderung, S. 37</b></p> <p>In Bezug auf die Barrierefreiheit möchten wir anregen, in eine entsprechende Karte auch die Standorte der öffentlichen Toilettenanlagen aufzunehmen, da die Möglichkeit zur Nutzung einer Toilettenanlage insbesondere für ältere Menschen wesentlich für die Mobilität und Teilhabe sein kann. Wir regen an, beim Thema Barrierefreiheit neben Zugangsmöglichkeiten auch in der Konzeption auf öffentliche Toilettenanlagen zu achten. Weiterhin möchten wir darauf</p>	Änderung erfolgtz. K.	A

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		hinweisen, dass beim RMV für die barrierefreie Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel eine spezielle Auskunft besteht ( <a href="http://www.rmv.de/baim">www.rmv.de/baim</a> ) und Stationspläne mit Information zu den Zugangsmöglichkeiten der Bahnhöfe bestehen ( <a href="https://www.rmv.de/c/de/fahrplan/linien-netze/bahnhoefehaltestellen">https://www.rmv.de/c/de/fahrplan/linien-netze/bahnhoefehaltestellen</a> ). Wir möchten anregen, dass bei Publikationen zur Barrierefreiheit auf diese Informationsangebote hingewiesen wird. Für die Nutzung dieser Informationen müssen seitens der Lokalen Nahverkehrsorganisation auch die Daten des Haltestellenmanagementsystems (HMS) aktuell gepflegt werden. Weiterhin kann auch die Pflege von Daten zur Barrierefreiheit im Rahmen öffentlicher Datenbanken (z.B. Openstreetmap) sinnvoll sein.		
06.12.2023	RMV	<p><b>B5.3 Großvolumiges Fahrradparken an Orten mit besonders hohem Radverkehrsaufkommen: Bahnhof und Innenstadt, S. 60/61</b></p> <p>Zu diesem Thema weisen wir auf den „Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV“ hin, mit dem der RMV Konzepte und Anregungen für die Zukunft mit einer besseren Vernetzung und Nutzung vorgelegt hat. Der RMV, dem selbst keine Bahnhöfe oder Fahrradabstellanlagen gehören, möchte damit Anregungen und Impulse für die weitere Entwicklung geben. Der Maßnahmenplan führt die verschiedenen, im Verbundgebiet bereits realisierten Projekte und Angebote zusammen. Er ist eine Handreichung für Partner aus dem Verkehrsbereich, den Kommunen und den Fördermittelgebern, mit denen weitere Ideen realisiert werden können. Er steht Interessierten wie politischen Vertretern, Verbandsmitgliedern oder Fachplanern zur Verfügung. Der Maßnahmenplan soll motivieren, weitere Projekte zu beginnen. In Kooperation mit unterschiedlichen Partnern unterstützt der RMV dabei die Planung und Errichtung weiterer Anlagen.</p> <p><a href="https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/massnahmenplan-fahrrad">https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/massnahmenplan-fahrrad</a></p>	Änderung erfolgt	<b>B</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
06.12.2023	RMV	<p><b>C5 Einstieg in die Planungen für ein höherwertiges ÖPNV-System, S. 71-73</b></p> <p>Eine Untersuchung zu einem Regiotramsystem für Gießen hat unseres Erachtens zu beachten, dass keine Restriktionen für das bestehende Regionalbahnangebot entstehen und dass zusätzliche Regiotram-Angebote nicht zu Lasten der Region gehen dürfen. Fahrtenangebot und Reisezeiten im weiteren regionalen Rahmen müssen erhalten bleiben.</p> <p>Insbesondere in Bezug auf die angedachte Schnittstelle zwischen Vogelsbergbahn und Straßenbahntrasse in der Rödgener Straße im Bereich des ehemaligen Gießener Flughafens besteht auch bezüglich der weiteren Überlegungen und Planungen eines Regiotramsystems unsere Anforderung, dass diese nicht in Konkurrenz zu der auf S. 74 genannten Machbarkeitsstudie zur Vogelsbergbahn stehen dürfen.</p> <p>Für weitergehende Studien zu einem Trambahnssystem in Gießen, welches später zu einem Regiotramsystem ausgebaut werden kann, schlagen wir vor, folgende Parameter zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Trambahn sollte die Regelspurweite von 1435mm vorgesehen werden, wenn sie perspektivisch auf EBO-Strecken in das Umland geführt werden soll.</li> <li>• Es ist parallel zu prüfen, ob die Größe des Straßenbahnnetzes ausreichend ist, dass der Betrieb, die Instandhaltung und der Erhalt der Infrastruktur eines solchen Inselbetriebs wirtschaftlich darstellbar sind.</li> </ul>	<p>In einer vertieften Untersuchung zur Machbarkeit und Nutzen, die den ersten Impulsen des VEP folgen würde, werden die genannten Aspekte untersucht. Selbstverständlich würde ein Straßenbahnnetz mit Spurweite 1435mm entwickelt und nur bei einer bis zur System-Entscheidung erreichten Abstimmung über eine Erweiterungs-Perspektive als RegioTram mit allen, natürlich auch wirtschaftlich darstellbaren Komponenten realisiert werden. Keine Änderung im VEP</p>	C
06.12.2023	RMV	<p><b>C6 Weiterentwicklungen im SPNV im Raum Gießen, S. 73/74</b></p> <p>Reaktivierungen im Raum Gießen – RNVP: Im Kapitel C6 wird darauf hingewiesen, dass im regionalen Nahverkehrsplan des RMV lediglich eine potentielle Reaktivierung der Lumdatalbahn kurz erwähnt werde. Nicht berücksichtigt ist dabei, dass in Kapitel 5 „ÖPNV Angebotskonzepte“ des RNVP die reaktivierte Bahnstrecke Lollar-Londorf und somit ein Regionalbahnangebot auf der Lumdatalbahn ab Gießen im Angebotskonzept 2030 vorgesehen ist. Zu ergänzen ist, dass neben der Lumdatalbahn auch die Reaktivierung des Teilabschnittes</p>	<p>Hinweis bzgl. Lumdatalbahn ergänzt. Die Reaktivierung der Horloffthalbahn wird in diesem Kontext der Maßnahme als nicht hinreichend relevant eingeschätzt, weil von Zugverlängerungen bis Hungen bzw. Lich ausgegangen wird. Teilweise Änderung</p>	C

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		Wölfersheim-Hungen der Horlofftalbahn, welcher bis spätestens 2030 als umgesetzt angenommen wird, eine Weiterentwicklung für den SPNV im Raum Gießen darstellt. Mit der Re-aktivierung wird nicht nur eine Lücke im Eisenbahnnetz geschlossen, durch sie wird auch eine verbesserte und höherwertige Anbindung der Universitätsstadt Gießen aus dem Südosten hergestellt.		
06.12.2023	RMV	Zusätzliche SPNV Haltepunkte: Ebenfalls im ersten Absatz des Kapitel C6 wird darauf verwiesen, dass im RNVP die Prüfung zusätzlicher Haltepunkte im Stadtgebiet Gießen aus lokalen Planungsansätzen nur nachrichtlich erwähnt werden. Hierzu der Hinweis, dass auf Grund der Veröffentlichung des RNVP im Oktober 2021 in diesem die spätere Studie noch nicht berücksichtigt sein konnte, in welcher durch den RMV, in Kooperation mit der Universitätsstadt Gießen, sechs potenzielle Stationsstandorte im Stadtgebiet Gießens untersucht wurden. Diese Studie wird im darauffolgenden Absatz angesprochen (siehe S. 73 - Endbericht – Maßnahmen und Handlungskonzept (Oktober, 2023)). Auflistung sechs potenzieller zusätzlicher SPNV Haltepunkte: Entsprechend der Ergebnisse der Studie, welche der RMV in Kooperation mit der Stadt Gießen zu weiteren SPNV-Haltepunkten im Stadtbereich durchgeführt hat, empfehlen wir, den potentiellen Haltepunkt „Kleinlinden“ nicht in die Liste aufzunehmen oder ihn in Klammern zu setzen. Begründet sehen wir dies darin, dass im Rahmen der Vorstudie aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen weder die Kosten für die aufwändige Anpassung der Bestandsinfrastruktur vollumfänglich ermittelt werden konnten noch eine Förderwürdigkeit auf Grund der hohen Investitionskosten gesehen wurde. Die Studie gibt deshalb lediglich die Empfehlung, dass der Stationsstandort bei zukünftigen Entwicklungen im Bereich Gießen - Bergwald mitbedacht werden sollte.	Ergänzung erfolgt	C
06.12.2023	RMV	S-Bahn Mittelhessen: In Kapitel 6 wird angesprochen, dass die Infrastrukturmaßnahmen, wie die Reaktivierung der Lumdatalbahn oder die potentiellen zusätzlichen Stationen,	Eine Planungs idee für eine "S-Bahn Mittelhessen" befindet sich noch im frühesten Stadium und muss daher in weiteren Schritten auf verschiedenste Fragestellungen, u.a. wie die in der Stellungnahme	C

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>sich mit dem Ansatz ergänzen, im Raum Gießen/Marburg/Wetzlar ein S-Bahn-System zu entwickeln. Der Planungsansatz des VEP für eine S-Bahn-Mittelhessen besteht darin, auf den durch Gießen verlaufenden Schienenstrecken Durchmesserlinien im dichten Takt einzurichten, welche die Oberzentren Gießen, Marburg und Wetzlar miteinander verbinden und an allen bestehenden und zukünftigen Stationen halten sollen. Hierzu der Hinweis, dass die im Kapitel C6 beschriebenen Anforderungen an ein S-Bahn-Konzept im Raum Mittelhessen zum großen Teil bereits durch das bestehende Regionalbahnangebot erfüllt werden.</p> <p>Durchmesserlinien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Linien RB40 (Dillenburg - Frankfurt) und RB41 (Treysa-Frankfurt) werden in Gießen geflügelt bzw. vereinigt und verkehren auf dem Ast Gießen-Frankfurt als gemeinsamer Zugverband. Von der Dillstrecke und von der aus Norden kommenden Main-Weser-Bahn bestehen dementsprechend Durchmesserlinien in Richtung Frankfurt.</li> <li>• Die RB45 (Limburg-Fulda) verkehrt als Durchmesserlinie von der Lahntalbahn auf die Vogelsbergbahn durch Gießen.</li> <li>• Lediglich die Linie RB46, welche auf der in Gießen beginnenden Lahn-Kinzig-Bahn verkehrt, ist keine Durchmesserlinie und wendet in Gießen.</li> </ul> <p>o Eine Durchbindung in Richtung Norden ist auf Grund der keilförmigen Struktur des Gießener Bahnhofes nicht möglich und alle Strecken, welche den Gießener Bahnhof in südlicher Richtung verlassen, werden bereits durch andere Linien bedient.</p> <p>o Dementsprechend wäre für eine Verlängerung der Linie RB 46, wenn sie technisch möglich ist, zunächst das verkehrliche Erfordernis nachzuweisen.</p> <p>Taktdichte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle in Gießen haltenden Regionalbahnlinien (RB40, RB41, RB49, RB 45, RB46) erfüllen die Bedienstungsstandards des RNVP und verkehren durchgehend im Stundentakt.</li> <li>• Die Linien RB40, RB41 RB bieten Montag bis Freitag über</li> </ul>	<p>aufgeführten, Antworten finden. In der Region ist zumindest der Impuls vorhanden, und der Ansatz wird vor dem Hintergrund der Ziele des VEP und insbesondere der Erfordernis, im Raum Gießen regionale (Pendler-)Verkehre stärker auf den ÖPNV lenken zu müssen, als positiv bewertet, sodass diese Planungs idee in den VEP Eingang gefunden hat. Darüber hinaus ist die S-Bahn in Abgrenzung zum Regionalbahnverkehr, nach Prüfung des Ausbaus von Gleiskapazitäten, ein ergänzendes, nicht ersetzendes Produkt (mit anderen Bedienungs- und Fahrzeugmerkmalen, mit anderer Verkehrsbedeutung, auch mit anderem Image). Wie dies einmal zusammenwirken könnte, wäre Gegenstand weiterer Überlegungen. Der Magistrat der Universitätsstadt Gießen sieht einen deutlichen Unterschied und qualitative Vorteile in einer Ergänzung des vorhandenen bzw. absehbaren RB-Fahrplanangebotes durch eine S-Bahn Mittelhessen. Auch dieses wäre in einer Studie zu untersuchen. Keine Änderung im VEP</p>	

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>weite Teile des Tages im Verbund ein halbstündliches Regionalbahnangebot auf der Main-Weser-Bahn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Die Oberzentren Gießen und Marburg werden somit an Wochentagen annähernd durchgehend im Halbstundentakt mit Halt an allen Unterwegsstationen verbunden.</li> <li>o Als Direktverbindung zwischen den Oberzentren kommen noch die stündlich verkehrenden Expressangebote hinzu. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Abschnitt Wetzlar-Gießen wird durch Überlagerung der Linien RB40 und RB45 im Regionalbahnangebot ein durchgehender Halbstundentakt hergestellt.</li> </ul> </li> <li>o Dies gilt in diesem Fall auch an den Wochenenden.</li> <li>o Hinzu kommen noch die Expressangebote RE24, RE25 und RE99, welche Gießen und Wetzlar untereinander, allerdings ohne Halt in Dutenhofen verbinden. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der Vogelsbergbahn verkehrt an Wochentagen ein halbstündlich zum Regeltakt versetzter Taktverstärker bis Mücke und verdichtet das Angebot weit über die reguläre HVZ hinaus.</li> <li>• Auf der Lahn-Kinzig-Bahn bieten bedarfsgerechte Verdichterlagen unter der Woche ein ergänzendes Angebot, welches nach dem notwendigen Infrastrukturausbau zu einem Halbstundentakt in der HVZ ausgebaut werden kann.</li> </ul> </li> </ul> <p>Bedienung von Haltepunkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Da es sich bei den genannten Linien um Regionalbahnprodukte handelt, bedienen diese Linien alle Stationen und werden perspektivisch auch die SPNV-Stationen bedienen, welche im Stadtgebiet Gießen hinzukommen.</li> </ul> <p>Wie erläutert, weicht das bestehende Regionalbahnangebot hauptsächlich in der SVZ und an Wochenenden von der Anforderung an eine halbstündliche Taktung zwischen den Oberzentren Gießen, Marburg und Wetzlar mit Halt an allen Unterwegsstationen ab. Bezugnehmend darauf, dass die Bedienungsstandards des RNVP mit dem derzeit geplanten Angebot bereits erfüllt werden und zumindest derzeit keine verkehrliche Notwendigkeit für weitere Taktverdichtungen gesehen wird, müsste für zusätzliche Verkehre im mittelhessischen Regionalbahnangebot über eine</p>		

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>Finanzierung gesprochen werden, vorausgesetzt die Taktverdichtung ist infrastrukturell und trassentechnisch möglich.</p> <p>Anknüpfend hieran möchten wir zu der im Text genannten betrieblichen und infrastrukturellen Machbarkeit, welche wie beschrieben noch nicht untersucht wurde, ergänzen, dass die Kapazität von Schienenstrecken begrenzt ist und insbesondere die Main-Weser-Bahn, sowie der Korridor Wetzlar-Gießen stark ausgelastet sind. Auch die Lahn-Kinzig-Bahn und die Vogelsbergbahn sind auf Grund ihrer Einleisigkeit in ihrer Kapazität stark begrenzt. Insbesondere die eingleisigen Strecken können auf Grund der infrastrukturellen Beschränkung derzeit keine weiteren Taktverkehre aufnehmen.</p> <p>Bei allen weiteren Überlegungen zu einem S-Bahn-System in Mittelhessen besteht unsere Anforderung darin, dass hierdurch keine Restriktionen für das bestehende Regionalbahnan-gebot bzw. das gesamte SPNV-Angebot entstehen. Darüber hinaus ist es unerlässlich, dass zum einen die durchgehenden Verbindungen nach Frankfurt bestehen bleiben, zum anderen ein verändertes Angebot nicht zu Lasten der Region geht. Fahrtenangebot und Reisezeiten dürfen sich im Vergleich zum Status quo nicht verschlechtern. Darüber hinaus ist eine allgemeine Anforderung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes zu beachten, dass lokale und regionale Nahverkehrsplanung aufeinander abzustimmen sind, sodass Studien zu einem S-Bahn-System nicht in Konkurrenz zu den Planungen im RNVP sowie der in dem Zusammenhang genannten gemeinsamen Machbarkeitsstudie zur Vogelsbergbahn stehen dürfen.</p>		
06.12.2023	RMV	<p>Machbarkeitsstudie zur Vogelsbergbahn: Den letzten Satz des Kapitel C6 auf S. 74 bitten wir folgendermaßen zu ergänzen: „Im Zusammenhang mit den vielfältigen Überlegungen und Planungsansätzen zur Vogelsbergbahn, sowie den im derzeitigen Planungsstand des Deutschlandtaktes vorgesehenen mittelbar bedarfsplanrelevanten Maßnahmen an der Vogelsbergbahn, wird der RMV in Ko-operation mit</p>	Änderung erfolgt	C

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		den lokalen Aufgabenträgerorganisationen voraussichtlich ab 2024 eine ge-samthafte Machbarkeitsstudie erstellen, um den auf einem Zukunfts-Fahrplan basierend not-wendigen Infrastrukturausbau ermitteln zu können.“		
06.12.2023	RMV	<b>C7 Forcierung des barrierefreien Bushaltestellenausbaus, S. 74/75</b> In diesem Zusammenhang weisen wir auf den zweiteiligen RMV-Maßnahmenplan "Barriere-freie Haltestellen im Busverkehr" hin. Dieser gibt im ersten Band Entscheiderinnen und Ent-scheidern einen strategischen Überblick und zeigt Best-Practice-Beispiele. Der Planungsleit-faden im zweiten Teil richtet sich an die umsetzenden Akteure und umfasst wichtige rechtli-che Rahmenbedingungen, Empfehlungen des RMV zur konkreten Umsetzung sowie Aspekte zur Finanzierung. Ergänzt wird der Maßnahmenplan durch Hinweise zur barrierefreien Gestal-tung von Haltestellen im dritten Band "Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet". Wir bitten um Berücksichtigung des Maßnahmenplans.	Änderung erfolgt	
06.12.2023	RMV	<b>D9 Park&amp;Ride-Strategie, S. 98-100</b> Zu diesem Thema weisen wir auf den Maßnahmenplan Park+Ride des RMV hin, der stati-onsbezogen Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Park+Ride-Angebotes beinhaltet. Der Maßnahmenplan richtet sich an die Gremien und Verwaltung der Städte und Gemeinden und soll einen Anstoß geben, geeignete Maßnahmen einzuleiten. <a href="https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/massnahmenplan-park-ride">https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/massnahmenplan-park-ride</a> Bezüglich Park and Ride möchten wir anregen, einen Verweis dahingehend aufzunehmen, dass im RMV Maßnahmenplan empfohlen wird, an den Stationen Gießen-Licher Straße und Gießen-Erdkauter Weg, die Schaffung eines Grundangebotes an P+R-Stellplätzen zu prüfen. Der RMV steht für Umfeldplanungen an den Stationen unterstützend zur Verfügung.	Hinweise sind aufgenommen	<b>D</b>
06.12.2023	RMV	<b>E5 Bündelung von Mobilitätsangeboten in Mobilitätsstationen und Mobilpunkten, S. 106-110</b>	Änderung erfolgt	<b>E</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		Bezüglich des Themas Vernetzung möchten wir auf den „Baustein 14 - Der Bahnhof als Verknüpfungspunkt und Mobilitätsstation“ des RNVP hinweisen. <a href="https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/regionaler-nahverkehrsplan">https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/regionaler-nahverkehrsplan</a>		
06.12.2023	RMV	<b>E5 Bündelung von Mobilitätsangeboten in Mobilitätsstationen und Mobilpunkten, Abbildung 44: Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen nach Kategorie, S. 108</b> Im Zusammenhang mit einer regionalen Initiative zum Thema Mobilitätsstationen möchten wir auf das Projekt RaMo (Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region Frankfurt RheinMain) hinweisen. Weiterhin möchten wir auf die RMV-Mobilitätsplattform hinweisen, über welche die verschiedenen intermodalen Angebote dargestellt werden. Bei der Implementierung von Mobilitätsstationen und Sharing-Angeboten empfehlen wir, entsprechende Schnittstellen zur RMV-Mobilitätsplattform abzustimmen	Änderung erfolgt	E
06.12.2023	RMV	<b>F Planung, Kommunikation und Management, S. 112 ff.</b> In Hinblick auf die Informationsangebote zur Mobilität möchten wir anregen, auch auf die RMV-MobilitätsZentrale sowie die RMV-MobilitätsInfo als Beratungsstellen hinzuweisen.	Änderung erfolgt	F
06.12.2023	RMV	<b>Endbericht – Bestandsaufnahme und -analyse (November 2021)</b> <b>Kap. 3.4.1 Analyse zum öffentlichen Nahverkehr – Angebots- und Verbindungsqualität, S. 53-59</b> <b>SPNV-Stationen</b> In Kapitel 3.4.1 auf S. 54 wird beschrieben, dass bereits Vorschläge für die Errichtung zusätzlicher SPNV-Haltepunkte im Bereich des ehemaligen US-Depots, am Aulweg und im Gießener Norden geäußert worden wären, jedoch keiner der Vorschläge im RNVP enthalten sei. Hierzu verweisen wir darauf, dass alle genannten Haltepunkte nachrichtlich im aktuellen RNVP als zu prüfende Haltepunkte hinterlegt sind, wie es auch im Schlussbericht VEP Gießen - Maßnahmen und Handlungskonzept beschrieben wird. Da die	z. K.	C

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>Bestandsaufnahme und Analyse im November 2021 abgeschlossen wurde, überschneidet sich dies mit der Veröffentlichung der Fortschreibung des RNVP im Oktober 2021, welche hier u.U. keine Berücksichtigung mehr finden konnte.</p> <p>Für eine erste Einschätzung der Machbarkeit der potenziellen Haltepunkte wurde bekanntermaßen daraufhin in Kooperation zwischen der Stadt Gießen und dem RMV eine Potenzialstudie zu sechs zusätzlichen SPNV-Stationen im Stadtgebiet durchgeführt, welche die drei genannten, sowie drei weitere Stationen umfasste. Da die Fortschreibung des RNVP zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme und Analyse im Rahmen der Machbarkeitsstudie bereits inhaltlich abgeschlossen war, konnten die dort gewonnenen Erkenntnisse keine Berücksichtigung mehr finden.</p>		
06.12.2023	RMV	<p><b>SPNV - Ideen für Streckenreaktivierungen</b></p> <p>Ebenfalls auf S. 54 wird beschrieben, dass Ideen zu Streckenreaktivierungen nicht im RNVP enthalten sind. Hierzu wäre zu erläutern, welche Ideen für Streckenreaktivierungen hier gemeint sind.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass der RMV in Abstimmung mit den jeweiligen Gesellschaftern die Reaktivierungsmöglichkeiten von stillgelegten Bahnstrecken untersucht.</p> <p>Wie bereits in den Anmerkungen zum „Endbericht – Maßnahmen und Handlungskonzept“ beschrieben, gibt es im Landkreis Gießen derzeit zwei laufende Reaktivierungsprojekte, welche auch die Universitätsstadt Gießen betreffen.</p> <p>Da die Bestandsaufnahme und Analyse im November 2021 abgeschlossen wurde, überschneidet sich dies mit der Veröffentlichung der Fortschreibung des RNVP im Oktober 2021, welche hier u.U. keine Berücksichtigung mehr finden konnte.</p>	z. K.	C

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
22.01.2024	Kreishandwerkerschaft Gießen	<p><b>1. Beteiligungsprozess</b>Bereits im Rahmen der Stellungnahme der Kreishandwerkerschaft Gießen zum Zwischenbericht des Verkehrsentwicklungsplans hatten wir die Einbeziehung unserer Körperschaft des öffentlichen Rechtes als regionale Arbeitgebervereinigung und Interessenvertretung des selbständigen Handwerks im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des Verkehrsentwicklungsplans bemängelt. Gleichzeitig hatten wir noch einmal aktive Teilnahme des regionalen Handwerks an dem Planungsprozess sowie den Dialog mit der Verwaltung und Stadtpolitik ausdrücklich angeboten und auch gefordert. Soweit in der Einleitung des Endberichtes nunmehr behauptet wird, dass der Verkehrsentwicklungsplan seit 2020 in einem breit angelegten Prozess mit der Politik, Akteuren und Verbänden aus der Stadtgesellschaft erarbeitet worden sei, können wir zumindest aus Sicht des regionalen Handwerks feststellen, dass dies nicht der Fall war. Seit dem „Akteursgespräch“ mit den Vertretern der IHK Gießen-Friedberg gab es keinen weiteren persönlichen Austausch oder Kontakt mit dem beauftragten Planungsbüro und auch mit Vertretern der Stadtpolitik. Der in dem ersten Treffen durch die anwesenden Vertreter des Planungsbüros in Aussicht gestellte Austausch mit den wesentlichen lokalen Wirtschaftsakteuren im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des Verkehrsentwicklungsplans hat zu keinem Zeitpunkt stattgefunden.Vielmehr wurde die Kreishandwerkerschaft Gießen völlig überraschend nach mehr als zwei Jahren seit der Stellungnahme zum Zwischenbericht zur Stellungnahme zum Entwurf des Endberichtes des Verkehrsentwicklungsplans seitens der Universitätsstadt Gießen aufgefordert. Einen informellen Austausch gab es seit der Stellungnahme zum Zwischenbericht nicht. Es ist daher konstatieren, dass sich die Beteiligung unserer Körperschaft des öffentlichen Rechts als regionaler Wirtschaftsakteur lediglich auf die beiden Stellungnahmen zum Zwischen- und Endbericht des Verkehrsentwicklungsplans beschränken. Eine Beteiligung am eigentlichen Erarbeitungsprozess ist mitnichten erfolgt.</p>	<p>Es fanden Beteiligungen zum VEP über - den Ideenmelder unter giessen-direkt (3 Mon.Beteiligung), - Akteursgespräche, u.a. mit der Kreishandwerkerschaft, der IHK und den BIDs,- den Akteursworkshop, ebenso mit Teilnahme der KHS,- Bürger- bzw. Informationsveranstaltungen,- die digitale Beteiligung zum Zwischenbericht (Stellungnahme der KHS wurde beantwortet) und- die aktuelle Beteiligung zum Endbericht statt.Ebenso wurden mehrfache Beteiligungen zum Nahverkehrsplan und zum Verkehrsversuch Anlagenring durchgeführt. Daneben wurden die Planungsstände im KUNSEV-Ausschuss sowie in den Zeitungen vorgestellt. Eine rechtliche Vorgabe, wie die Beteiligung stattzufinden hat, existiert nicht. Es wurden 56 Behörden bzw. Institutionen (Verkehrsverbände, Hochschulen, RP, Polizei, Nachbargemeinden, IHK, KHS, BIDs....) mit z.T. extrem unterschiedlichen Ziel- und Maßnahmenvorstellungen beteiligt. Beteiligungen und Einbindungen haben also umfangreich und ausreichend stattgefunden. Die Entscheidung zur Aufnahme und Priorisierung der einzelnen Maßnahmen obliegt der Stadtverordnetenversammlung und im Weiteren dem Magistrat. Der Verkehrsentwicklungsplan stellt eine informelle, recht allgemein gehaltene Planungsebene dar, deren Maßnahmenvorschläge in weiteren Schritten im Detail betrachtet werden müssen. Hierzu finden erneut Beteiligungen und Mitwirkungen statt.</p>	Allgemein

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
22.01.2024	Kreishandwerkerschaft Gießen	<p><b>2. Stellungnahme zu den einzelnen Handlungsfeldern des Maßnahmenkonzeptes</b></p> <p>Im Folgenden nimmt die Kreishandwerkerschaft Gießen zum Maßnahmenkonzept und den verschiedenen Handlungsfeldern des Entwurfes des Endberichtes Stellung, soweit Interessen und Belange des regionalen Handwerks betroffen sind.</p> <p><b>a) Anmerkungen zur Einleitung</b></p> <p>In der Einleitung wird definiert, dass das Ziel des Verkehrsentwicklungsplans die Bereitstellung qualitativ hochwertiger und nachhaltiger Mobilitätsangebote ist. Hierzu gehört neben dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV auch der motorisierte Individualverkehr, der den ungehinderten Verkehr von Personen, Gütern und Dienstleistungen sicherstellt und damit die Grundlage unseres Gemeinwesens bildet. Gießen als überregionaler Wirtschafts- und Bildungsstandort muss auch in Zukunft seiner Aufgabe als Oberzentrum gerecht werden und die Voraussetzungen für einen störungsfreien Liefer- und Güterverkehr schaffen. Mit Verkehrskonzepten sollte reagiert werden, die eine Versorgung des Wirtschaftsstandortes sicherstellen und Engpässe vermeiden.</p> <p>Das konfliktarme Miteinander der einzelnen Mobilitätsangebote sollte dabei im Vordergrund stehen und nicht die „Rücknahme der Dominanz des Kfz-Gewerbes“ postuliert werden. Die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für das Umland und damit für viele Menschen, die nach Gießen ein- und auspendeln, weil sie dort arbeiten, studieren, zur Schule gehen, eine Ausbildung machen oder einkaufen, ist für den Wirtschaftsstandort Gießen immens hoch, denn diese Personengruppe trägt wesentlich zum wirtschaftlichen Erfolg des Wirtschaftsstandortes bei. Der gescheiterte Verkehrsversuch am Anlagenring hat zuletzt verdeutlicht, welche Konsequenzen Verkehrsengpässe auf das Mobilitätsverhalten dieser Personengruppe hat. Die Menschen meiden den Weg und die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes leidet. Dies</p>	<p>Motorisierter Individualverkehr, sowohl im Privat- als auch im Güterverkehr, wird, sofern lokal emissionsfrei, auch zukünftig einen Anteil im Verkehrsmix stellen. Bislang dominiert der MIV jedoch das Verkehrsgeschehen und die Straßenräume. Daher sollen umweltfreundliche, platzsparendere und allen zugängliche Mobilitätsangebote zukünftig stärker gefördert werden, der Kfz-Verkehr wird jedoch Teil des Verkehrsgeschehens bleiben. Die Zielrichtung ist bereits politisch beschlossen. Keine Änderung</p>	weiteres

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		sollte bei der Neuausrichtung von Mobilität und Verkehr in Gießen hinreichend Berücksichtigung finden.		
22.01.2024	Kreishandwerkerschaft Gießen	<p><b>b) Anmerkungen zum Handlungsfeld „Fußverkehr und Aufenthaltsqualität“</b></p> <p>Die im Rahmen des Handlungsfeldes „Fußverkehr und Aufenthaltsqualität“ empfohlenen Maßnahmen, sind seitens des regionalen Handwerks zu begrüßen. Sie beleben die Stadt durch eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität und bieten Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Soweit zu Fuß gehende an Knotenpunkten des Hauptverkehrsstraßennetzes benachteiligt werden, sind verlängerte Freigabezeiten für den Fußverkehr an Signalanlagen, insbesondere mit Rücksicht auf Kinder sowie ältere und behinderte Menschen geeignete Maßnahmen, um die Attraktivität des Fußverkehrs zu steigern. Inwieweit dies jedoch generell mit einer grundsätzlichen Empfehlung zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsflusses einhergehen muss, ist nicht nachvollziehbar. Auch das Erfordernis für Fußgänger an Knotenpunkten Grünphasen extra anzufordern, erscheint nicht unangemessen bzw. benachteiligend. Im Sinne der gegenseitigen Rücksichtnahme sind Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer hinnehmbar.</p>	Die betroffenen Knotenpunkte sind aktuell auf den bestmöglichen Verkehrsfluss für den Kfz-Verkehr ausgelegt. Im Sinne eines "Miteinander" im Verkehr (wie in der Stellungnahme auch angedeutet wird), und unter besonderer Berücksichtigung der Schwächsten im Verkehr, z.B. Mobilitätseingeschränkter und/oder älterer Menschen, soll hier künftig eine angemessene Berücksichtigung des Fußverkehrs erfolgen, zumal es sich um die Hauptrouten für zu Fuß Gehende handelt. Die Rücknahme der Anforderung von Grünphasen, sondern die planmäßige Integration ist zudem aktueller Planungsstandard, der bislang nur noch nicht überall umgesetzt worden ist. Keine Änderung	<b>A</b>
22.01.2024	Kreishandwerkerschaft Gießen	<p><b>a) Anmerkungen zum Handlungsfeld „Radverkehr“</b></p> <p>Die Grundlage für die systematische Weiterentwicklung des Radverkehrs in Gießen bildet nach Aussage des VEP die Netzkonzeption. Hierbei erscheint es sinnvoll, den Schwerpunkt auch auf interkommunale Radwegeverbindungen zu legen, damit insbesondere auf mittleren Distanzen (3-10 km) das Rad einen höheren Stellenwert einnehmen und eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten kann. Die Attraktivität Gießens als zentraler Arbeits-, Universitäts-, Einkaufs- und Verwaltungsstandort würde durch ein weiteres ergänzendes Mobilitätsangebot des Umlandes deutlich gewinnen. Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen sollten gerade für Verbindungen mit einem hohen Pendlerverkehr den Standard des ÖPNV entstehen, ist ein frühzeitiger Abgleich der städtischen Maßnahmen mit dem</p>	Der Ansatz wird im VEP unterstützt, insbesondere auch interkommunale Radverbindungen stärker in den Fokus zu nehmen. Z.K.	<b>B</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		Radverkehrskonzept des Landkreises zielführend. Abstimmungen dürfen nicht an kommunalen Grenzen enden. Im innerstädtischen Bereich sollte beim Ausbau des Radverkehrsnetzes besonderes Augenmerk auf die Optimierung der Knotenpunkte innerhalb des Gießener Anlagenrings gelegt werden, um Konflikte im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmern langfristig zu reduzieren und die Sicherheit zu verbessern.		
22.01.2024	Kreishandwerkerschaft Gießen	<b>b) Anmerkungen zum Handlungsfeld „ÖPNV“</b> Eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Umlandbevölkerung, die für das Oberzentrum Gießen eine wesentliche Rolle spielt, wird nur dann gelingen, wenn das ÖPNV-Angebot des Stadt-Umland-Verkehrs deutlich attraktiver wird. Die Bestandsaufnahme im Endbericht des Verkehrsentwicklungsplanes ist insoweit besorgniserregend, wenn man bedenkt, dass lediglich ein Grundangebot an Daseinsvorsorge bereitgestellt wird. Dies gilt insbesondere für den Einkaufs- und Freizeitverkehr am Wochenende, wo das Angebot als rudimentär beschrieben wird. Aber auch für einen funktionierenden Berufspendlerverkehr sind die Hauptverkehrszeiten deutlich höhere Mindesttaktungen (z. B. 30-Minuten) erforderlich, um den ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu etablieren. Als konkrete Handlungsempfehlung wurde durch die Verkehrsplaner in den Endbericht ein „kreisweites Planungsverständnis und ein Abstimmungsformat zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Stadt und im Umland“. aufgenommen. Diese Maßnahmen sind zielführend und aus Sicht des regionalen Handwerks zu begrüßen, setzen aber den politischen Willen voraus, über Zuständigkeitsgrenzen benachbarter Kreise und Aufgabenträger hinweg Lösung zu suchen und Ergebnisse zu erzielen.Erheblicher Handlungsbedarf besteht nach wie vor mit Blick auf die Erschließung der Gießener Gewerbegebiete. Ausbildungs- und Arbeitsplätze unserer Handwerksunternehmen müssen durch den ÖPNV zeitlich adäquat erreichbar sein. Aktuell ist der zeitliche Aufwand für diese Wege unverhältnismäßig hoch.	z.K.Die ÖPNV-Erschließung der Gewerbegebiete wurde im aktuellen NVP berücksichtigt. Die Taktungen liegen weit höher als beschrieben und betreffen nicht die Planungsebene des VEP. Keine Änderung.	<b>C</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
22.01.2024	Kreishandwerkerschaft Gießen	<p><b>c) Anmerkungen zum Handlungsfeld „Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung, Wirtschaftsverkehr und Parken“</b></p> <p>Die Universitätsstadt Gießen verfügt mit seinen zwei Straßenringen und den radial verlaufenden Hauptverkehrsstraßen über ein sehr leistungsfähiges Straßennetz, das für den Kfz-Verkehr und den Wirtschaftsverkehr sehr gut Erreichbarkeiten gewährleistet. Zu diesem Ergebnis kommen die Verkehrsplaner im Rahmen ihres Endberichtes und unterstreichen damit die Bedeutung des Gießener Straßennetzes für den ungehinderten Verkehr von Personen, Gütern und Dienstleistungen. Zum Erhalt und Ausbau des Wirtschaftsstandortes Gießen ist eine schnelle und leistungsfähige Erschließung der Innenstadt und des übrigen Stadtgebiets über den Gießener Ring und Anlagenring in Kombination mit den Radialstraßen entgegen der Einordnung des Endberichtes nicht als Schwäche, sondern mangels bedarfsgerechter Alternativen, insbesondere für den bedeutsamen Pendlerverkehr, als Stärke zu bewerten. Maßstab der zukünftigen Verkehrsplanung in Gießen sollte ein konfliktfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmer sein. Dies setzt gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme voraus und nicht ein polarisierendes Gegeneinander, wie es im Rahmen des gescheiterten Verkehrsversuches am Anlagenring teilweise der Fall war. Konfliktpotenziale zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern müssen erkannt und intelligente Lösungsansätze gefunden werden. Dies gilt insbesondere mit Block auf gefahren geneigte Knotenpunkte. An diesen muss die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr sichergestellt werden. Dies sollte aber bedarfsgerecht geschehen und auf Verkehrswegen, die auch tatsächlich von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden. Ein gutes Praxisbeispiel hierfür sind die im Stadtgebiet neu errichteten Fahrradstraßen. Wenig Beachtung wird im Endbericht des Verkehrsentwicklungsplans der Versorgung der Gießener Stadtbevölkerung im Bereich der Daseinsvorsorge geschenkt. Dieser Teilaspekt ist jedoch für das regionale Handwerk von besonderer Bedeutung, denn Handwerksbetriebe erfüllen</p>	z. K., vgl. Antwort zur Stellungnahme zur Einleitung	D

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>oftmals für regionale Energieversorger Aufgaben der Daseinsvorsorge. Sie stellen unter anderem im Rahmen von Notdiensten die Versorgung der Bevölkerung mit Strom, Gas und Wasser sicher. Im Falle von Versorgungsunterbrechungen muss die schnelle und ungehinderte Erreichbarkeit von Einsatzorten im Stadtbereich sichergestellt und gewährleistet sein. Ansonsten drohen erhebliche Gefahren für die öffentliche Sicherheit.</p> <p>Der Endbericht des Verkehrsentwicklungsplans widmet sich intensiv der Weiterentwicklung des Parkleitsystems. Dies ist auch dringend geboten, denn der innerstädtischen Parksuchverkehr führt in der Tat zu einem hohen und zum Teil vermeidbaren Verkehrsaufkommen. Erhebliches Optimierungspotenzial besteht aber auch bei der Verkehrssteuerung. Hier sind intelligente Verkehrskonzepte gefragt, die in vielen Städten bereits existieren und erfolgreich umgesetzt werden.</p> <p>Zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs wäre eine starke Frequentierung der Parkflächen außerhalb des Innenstadtbereiches durch Besucher und Pendler erforderlich. Allerdings setzt dies ein attraktives ÖPNV-Angebot voraus, das aktuell nicht besteht.</p> <p>Das regionale Handwerk ist darauf angewiesen, dass im Straßenraum ausreichend Flächen für das Sonderparken von Handwerksfahrzeugen zur Verfügung stehen. Ansonsten kann insbesondere im Innenstadtbereich zukünftig die Baustelleninfrastruktur nicht mehr gewährleistet werden.</p>		
22.01.2024	Kreishandwerkerschaft Gießen	<p><b>5. Zusammenfassendes Fazit</b>Die Stadt Gießen stellt ein Verkehrsentwicklungsplan auf, um die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung festzulegen und eine Grundlage für verkehrsplanerische Entscheidungen und Handlungen zu beschließen. Dieses Vorgehen begrüßt die Kreishandwerkerschaft Gießen mit Blick auf die erforderliche Neuausrichtung von Mobilität und Verkehr in Gießen. Der vorgelegte Endbericht des Verkehrsentwicklungsplanes gibt sowohl der Verwaltung als auch der Politik hilfreiche Handlungsempfehlungen an die Hand, die nunmehr in</p>	<p>Der Wirtschaftsverkehr ist neben zahlreichen weiteren, teils differierenden Themen und Ansprüchen, ein Teilbereich des Verkehrssystems, welches der VEP mit allen anderen Anforderungen vereinen muss und, unter Maßgabe der Ziele des VEP und der Stadt Gießen, nachhaltig weiterentwickeln muss. Dazu gehört eine deutlich stärkere Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV, aber auch die weitere Berücksichtigung des MIV und insbesondere auch des Wirtschaftsverkehrs. Dabei sind oftmals Kompromisse gefragt, da sich z.B. Straßenräume nicht vergrößern und nur kaum vermehren</p>	weiteres

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>konkrete Maßnahmen zur Stärkung des unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse münden müssen. Im Rahmen des weiteren Umsetzungsprozesses fordern wir eine deutlich stärkere Beteiligung des regionalen Handwerks, als dies bei der Erarbeitung und Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes der Fall war. Als Folge des gescheiterten Verkehrsversuchs am Anlagenring haben sich regelmäßig stattfindende Gespräche zwischen Vertretern der Universitätsstadt Gießen und der Gießener Wirtschaft etabliert, die zielführend und auf Augenhöhe geführt wurden. Diese sollten auch Maßstab für die Umsetzung der zukünftigen Maßnahmen der Stadt Gießen mit Blick auf die Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplanes sein. Voraussetzung einer zielgerichteten Verkehrsplanung sind valide Daten, die auf wissenschaftlichen Erhebungen basieren und somit Grundlage politischer Entscheidungen sein können. Auf dieser Grundlage hat das regionale Handwerk die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes als politische Richtschnur gefordert. Leider wird auch der Endbericht zum Verkehrsentwicklungsplan diesem Anspruch nicht vollumfänglich gerecht, denn er entbehrt nach wie vor in wichtigen Teilbereichen einer validen Datengrundlage. So wurden im Zwischenbericht zum Verkehrsentwicklungsplans hingewiesen und eine stärkere Einbeziehung der vorhandenen wissenschaftlichen Expertisen und Kompetenzen der Hochschulen empfohlen, um bestehende Datenlücken im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplane zu schließen. Inwieweit dies geschehen ist, entzieht sich unserer Kenntnis. Als wirtschaftliche Interessenvertreter hätten wir eine deutliche stärkere Gewichtung der Bedeutung des Stadtverkehrs für den Wirtschaftsstandort Gießen erwartet. Zwar zeigt der Endbericht des Verkehrsentwicklungsplans zahlreiche Maßnahmen zur Entwicklung des Gießener Stadtverkehrs auf, allerdings werden wirtschaftliche Aspekte durch andere thematische Schwerpunktsetzungen oftmals überlagert. Dies wird der Bedeutung Gießens als Oberzentrum nicht umfassend gerecht. Deswegen fordern wir bei der zukünftigen Planung der Verkehrsentwicklung in</p>	<p>lassen. Diesen umfangreichen Ansprüchen versucht der VEP bestmöglich gerecht zu werden. z.K.</p>	

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		Gießen eine stärkere Einbeziehung des regionalen Handwerks.		
07.02.2024	IHK Gießen-Friedberg	<u>Mobilität verbessern und nicht einschränken:</u> Der Erfolg des VEP muss sich an dem selbst gesteckten Ziel messen lassen, die Mobilitätsbedürfnisse zu stärken und die Erreichbarkeit der Stadt Gießen zu verbessern. Gleichzeitig soll der MIV zurückgedrängt werden. Diesem Postulat widersprechen wir. Die Mobilität und die Erreichbarkeit Gießens wird nicht durch die Zurückdrängung des MIV verbessert. Die Schaffung von Alternativen und deren Förderung muss vor Verboten und dem Abbau der Wahlfreiheit stehen.	Weder die Ziele noch die Maßnahmen des VEP sehen Verbote in irgendeiner Art und Weise vor. Richtig ist, dass die Erreichbarkeit der (Innen-)Stadt weiter gefördert werden soll, indem z.B. die Bus-/Bahn- und Rad-Anbindung verbessert wird. Vor dem Hintergrund des beschlossenen übergeordneten Ziels der Klimaneutralität sowie im Rahmen weiterer Ziele (z.B. Reduzierung von Unfällen, Verletzten und Toten im Verkehr) ist es erforderlich, den MIV auf ein Maß zu reduzieren, dass nur noch unvermeidbare Pkw-Fahrten erfolgen. Die Ziele sind bereits beschlossen worden. Keine Änderung	Allgemein
07.02.2024	IHK Gießen-Friedberg	<u>Radverkehrsnetz innerhalb des Gießener Anlagenrings ausbauen:</u> Der Ausbau des Radverkehrsnetzes innerhalb des Gießener Anlagenrings ist sinnvoll. Das gilt besonders für die Optimierung der (signalisierten) Knotenpunkte. Dadurch werden die Konflikte im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmern langfristig reduziert und die Sicherheit verbessert.	z. K.	B
07.02.2024	IHK Gießen-Friedberg	<u>ÖPNV übersichtlich gestalten und stärken:</u> Wir betonen, dass das ÖPNV-Angebot gut verständlich sein und sowohl die Stadtteile untereinander als auch das Umland mit der Stadt verbinden muss. Hier sehen wir große Potenziale, die es durch interkommunale Abstimmung auszuschöpfen gilt. Für die kommenden Jahre wird es entscheidend sein, ein attraktives ÖPNV-Angebot für die Gießener Bürger und für die Bürger des Umlands zu schaffen, welche die Leistungen des Oberzentrums nutzen wollen und müssen. Hierzu ist eine deutlich bessere Vernetzung zwischen den Angebotsträgern erforderlich. Es ist zu begrüßen, dass nunmehr die Abstimmungen zwischen Stadt und Umland als eigene Maßnahme (C11) aufgeführt ist. Das ÖPNV-Angebot sollte durch Taktverdichtung (innerstädtisch und interkommunal) sowie durch Betriebszeiterweiterung verbessert werden. Um den ÖPNV zu stärken, sollte mit Anreizen gearbeitet werden, anstatt mit Verboten des MIV. Dazu muss aber erst ein attraktives und leistungsfähiges Angebot geschaffen werden.	z. K. Die angesprochenen Themen werden sowohl im VEP als auch im neuen NVP (der eine deutliche Leistungsausweitung vorsieht) berücksichtigt.	C

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
07.02.2024	IHK Gießen-Friedberg	<u>Straßennetz für den PKW- und LKW-Verkehr als wichtigen Standortfaktor erhalten:</u> Die Analyse zeigt, dass Gießen über ein gutes Straßenverkehrsnetz verfügt, das viele Stärken auf sich vereint. Die leistungsfähige Erschließung und schnelle Erreichbarkeit der Innenstadt und des übrigen Stadtgebiets ist ein wichtiger Standortfaktor für die regionale Wirtschaft. Die Stadt Gießen hat als Oberzentrum einen wichtigen Versorgungsauftrag für die Region. Diesem kann sie nur gerecht werden, wenn die Erreichbarkeit für Menschen aus dem Umland attraktiv und gewährleistet ist. Es ist zu begrüßen, dass im VEP dem Kfz-Verkehr weiterhin eine relevante Rolle zugeschrieben wird. Diese muss sich auch in den zukünftigen Verkehrsplanungen wiederfinden. Weiterhin sollte die Förderung von alternativen Antriebstechniken und -formen vor dem Verbot und dem Rückbau bestehender Infrastrukturen stehen. Die Belieferung der Nahversorgungsstandorte mit Gütern des täglichen Bedarfs und der Daseinsvorsorge z.B. von Lebensmittelmärkten und Drogerien muss uneingeschränkt sichergestellt sein. Ein funktionales Straßennetz ist dafür unabdingbar. Die Pendlerzahlen zeigen, dass Gießen sowohl von Ein- als auch von Auspendlern stark frequentiert wird. Gerade für Fachkräfte, Auszubildende, Schüler und Studierende aus dem Umland ist die Nutzung des eigenen Fahrzeugs aufgrund unzureichender Alternativen häufig unumgänglich.	z. K.	D
07.02.2024	IHK Gießen-Friedberg	<u>Erschließung von Industrie- und Gewerbestandorten:</u> Die verkehrliche Erschließung und Ertüchtigung der Gewerbegebiete sollte weiter vorangetrieben werden. Dies ist für die Ansiedelung und den Erhalt der Gewerbestandorte unerlässlich. Ausbildungs- und Arbeitsplätze müssen durch den ÖPNV zeitlich adäquat erreichbar sein. Aktuell ist der zeitliche Aufwand für diese Wege in vielen Fällen unverhältnismäßig hoch.	Die Sicherstellung bzw. die Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete wird im VEP u.a. über die Maßnahmen D1, D2, D6, D7 adressiert. Keine Änderung.	D
07.02.2024	IHK Gießen-Friedberg	<u>Verkehrssteuerungs- und Parkleitsystem:</u> Es ist zu begrüßen, dass sich die Weiterentwicklung des Parkleitsystems im VEP wiederfindet. In dem Bericht wird dargestellt, dass durch den innerstädtischen Parksuchverkehr vermeidbare Verkehrsmengen auf den Straßen entstehen. Die Ursache für	Die genannten Punkte werden im VEP weitgehend berücksichtigt. Einsatzmöglichkeiten und -risiken von P+R werden im VEP dargelegt.	D

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		den Parksuchverkehr liegt aber nicht allein am fehlenden Parkraum. Vielmehr hat Gießen ein unzureichendes Verkehrssteuerungs- und Parkleitsystem. Die Überarbeitung der bestehenden Einrichtungen ist längst überfällig. Zudem sollte beim Parkraum außerhalb der Innenstadt eine gute Verbindung mit dem ÖPNV sichergestellt werden. So lassen sich Teile des innerstädtischen Verkehrs von vornherein vermeiden. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass nicht alle Parkhäuser rund um die Uhr benutzbar sind. Um eine wirkliche Alternative für das Parken im Innenstadtraum zu sein, ist dies aber eine notwendige Bedingung. Auch hier gilt, dass die Verbesserung der Verkehrssteuerung und der Aufbau wirklicher Alternativen vor der Einschränkung bestehender Systeme stehen muss. An den Stellen, an denen Straßenraum neugestaltet wird, sollte an Flächen für Außengastronomie gedacht werden.		
07.02.2024	IHK Gießen-Friedberg	<u>Bereitstellung von Baustelleninformationen und Baustellenkoordination:</u> Die Bereitstellung von frühzeitigen Baustelleninformationen ist essenziell, um die Akzeptanz der Maßnahmen zu erhöhen und negative Auswirkungen zu verringern. Es ist daher zu begrüßen, dass im VEP die Bereitstellung von Baustelleninformationen in das IHK-Baustellen-Portal als Maßnahme aufgenommen wurde. Mit einem in Deutschland bislang einzigartigen Projekt bündelt das IHK-Baustellenportal vorhandene Baustellendaten und -informationen auf einer zentralen Plattform und macht diese einheitlich für eine breite Zielgruppe verfügbar. Weiterhin ist eine gute Baustellenkoordination zwingend notwendig. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass Baustellen mit Verkehrsbeeinträchtigungen der gleichen Einfahrtsstraßen nicht zeitgleich eingerichtet werden. Hierbei sollte das Tiefbauamt die Koordination der verschiedenen Baulastträger übernehmen.	Eine entsprechende Baustellenkoordination erfolgt bereits durch das Tiefbauamt der Stadt Gießen, u.a. in regelmäßigen Koordinierungsrunden. Zielsetzung ist dabei, die Baustellen so zu koordinieren, dass zeitgleich nicht mehrere Strecken in einem Netzbereich beeinträchtigt werden und ausreichende Alternativrouten zur Verfügung stehen. Dennoch lassen sich kurzfristige und teilweise auch gleichzeitige Sperrungen bspw. aufgrund von Havarien oder akuten Straßenschäden nicht immer vermeiden.	<b>D</b>
07.02.2024	IHK Gießen-Friedberg	<u>Kompetenzen des Hochschulstandorts Gießen für die Mobilitätsforschung nutzen:</u> Die Kompetenzen des Hochschulstandortes Gießen für die Mobilitätsforschung (insbesondere das Thema Mikro-Hubs) sollten unbedingt genutzt werden.	z. K. Eine enge Kooperation mit den Hochschulen in Gießen wird im VEP aufgeführt.	<b>F</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
06.12.2023	Kinderschutzbund	Die Überprüfung von Barrierefreiheit spielt ebenfalls eine große Rolle. Ein Großteil der Stadt, insbesondere die Bereiche mit Kopfsteinpflaster sind nicht barrierefrei. Wünschenswert wäre es außerdem alle Ampeln mit Vibration und Ton auszustatten. Die Barrierefreiheit am Bahnhof ist kaum gegeben, zusätzlich fällt der Aufzug regelmäßig aus.	Die genannten Maßnahmen sind unter A6 berücksichtigt. Der Bahnhof ist gemäß geltenden Standards barrierefrei, sofern die Einrichtungen dort funktionieren. Keine Änderung	<b>A</b>
06.12.2023	Kinderschutzbund	Die Bereitstellung von mehr Sitzplätzen im Stadtgebiet, entspricht dem Wunsch vieler Jugendlicher ausreichend Sitzmöglichkeiten in der Stadt zu finden. Bei der Gestaltung von Sitzmöglichkeiten wäre es möglich Kinder und Jugendliche miteinzubeziehen und evtl. einen gemeinsamen Workshop zu machen, wie diese aussehen sollen, hier kann das Büro für Kinder- und Jugendbeteiligung unterstützen.	Hinweis z.K.	<b>A</b>
06.12.2023	Kinderschutzbund	Jugendliche wünschen sich mehr Fahrradstraßen und besser ausgebaute Fahrradwege. Diese sollten außerdem besser von der Straße abgegrenzt werden und generell benutzerfreundlicher werden. Hier könnte zum Beispiel eine Umfrage unter Fahrradfahrenden gemacht werden, die auch Kinder und Jugendliche einbezieht. Weiter wurde der Vorschlag gemacht Mülleimer an Radwegen aufzustellen, die auch vom Fahrrad aus gut erreichbar sind, damit diese besser genutzt werden können.	Die genannten Aspekte werden im VEP berücksichtigt, darunter auch die verstärkte Einbindung von Kindern/Jugendlichen in Planungsprozesse. Keine Änderung	<b>B</b>
06.12.2023	Kinderschutzbund	Im Bereich des Personennahverkehrs ist das Bedürfnis nach mehr Bussen insbesondere im Schulverkehr sehr groß. Jugendliche wünschen sich daher eine eigenen Busverbindung für Schüler*innen und generell einen Ausbau des Nahverkehrs, auch am Wochenende. Neben dem Nahverkehr innerhalb der Stadt Gießen ist ein Ausbau der Buslinien, die die Ortschaften anfahren wünschenswert. Hier ist der Vorschlag zum Beispiel eine Buslinie zu schaffen, die nur die Ortschaften anfahren ohne die Stadt zu kreuzen. Auch der Ausbau der Nachtbuslinie in das Gießener Umland wäre wünschenswert. Auch in den Bussen des Nahverkehrs sollte verstärkt auf Sauberkeit geachtet werden.	Ein Ausbau des Nachtverkehrs und die bessere Einbindung des Gießener Umlandes ist Teil des VEP. Der Schulbusverkehr entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	<b>C</b>
06.12.2023	Kinderschutzbund	Zur Aufbesserung der Bushaltestellen kam der Vorschlag Bushaltestellen mit Solarbänken auszustatten, die eine Handyladung ermöglichen.	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	<b>C</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
06.12.2023	Kinderschutzbund	Generell wird die Ampelschaltung für Fußgänger bemängelt, mit dem Wunsche die Grün-Phasen zu verlängern.	Wird in Maßnahme A5 berücksichtigt.	<b>A</b>
06.12.2023	Kinderschutzbund	Es wurde außerdem angesprochen, dass weniger Autos in der Innenstadt wünschenswert wären, da Gießen durch das hohe Autoaufkommen unattraktiv wird und sich einige Autofahrer*innen nicht an Temporegulierungen halten. Es soll aber trotzdem nicht vergessen werden, dass es auch Menschen gibt, die aus gesundheitlichen Gründen auf ihr Auto angewiesen sind.	z. K. Diesen Wünschen entsprechen die Ziele des VEP.	<b>Allgemein</b>
06.12.2023	Kinderschutzbund	Neben der Ausleihe von Fahrrädern wird von manchen Jugendlichen die Möglichkeit gewünscht E-Roller auszuleihen. Außerdem wäre eine Ausleihmöglichkeit für Handbikes, die Menschen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind nutzen könnten, ebenfalls wünschenswert.	E-Roller als Ausleihe werden von den entsprechenden Firmen eigenwirtschaftlich angeboten. Eine aktive Förderung seitens der Stadt Gießen wurde im VEP-Prozess negativ diskutiert, daher nimmt dieses Thema im VEP nur eine untergeordnete Rolle ein. Keine Änderung	<b>E</b>
06.12.2023	Kinderschutzbund	Die Parkplatznot in Gießen, insbesondere an Schulen wurde ebenfalls angesprochen.	Fehlende Parkplätze an Schulen sind bislang im VEP-Prozess nicht diskutiert worden, diese Thematik wird als nicht wesentlich eingeschätzt. Ggf. können individuelle Maßnahmen erforderlich werden oder aber eine verstärkte Umsetzung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements, um den Parkdruck und den Autoverkehr zu reduzieren, vgl. Maßnahme F4. Keine Änderung	<b>D</b>
08.12.2023	Frau A.	Alicenstraße, Bahnhofstraße und Johannesstraße sollten Fahrradstraßen werden, In der Lony- und Löberstraße sollte Parken verboten werden, da zu eng und zu gefährlich. Fahrradwege sollten baulich getrennt werden und die Breite der Radwege sollte auch mit Lastenrädern befahrbar sein. Falschparker auf Radwegen und an abgesenktem Bordstein sollten sofort abgeschleppt werden, da sie Menschen verletzen oder töten!	Fahrradstraßen werden unter B3 berücksichtigt. Bzgl. der Radwegestandards enthält der VEP die genannten Anforderungen. Keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau M.	Ordentliche Radfahrstreifen in der Marburger Straße auf beiden Seiten. Für Autos nur eine Spur! Sichere Kreuzungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer:innen über die Marburger Str. Von der Reichenberger Str. in die Verbindungstraße zur Ringallee neben Pizzeria Eduardo. Derzeit muss das Rad umständlich über die hohen Bordsteine getragen werden. Bahnhofstraße in der Innenstadt bis Westanlage für Autoverkehr sperren!	Die Marburger Straße kann nicht als herausgehobenes Negativbeispiel im VEP angeführt werden, wird jedoch im Rahmen der Maßnahmen B1, B2 mitbetrachtet werden. Unter A5 bereits enthalten, auch die Marburger Straße als Beispiel. Die Bahnhofstraße soll ganzheitlich in ihrer Funktion neu bewertet werden. Eine Vollsperrung für Kfz kommt schon aufgrund des Busverkehrs nicht in Betracht, jedoch eine deutliche Aufwertung für zu Fuß Gehende. Keine Änderungen	<b>A/B/D</b>
07.12.2023	Frau M.	Radfahrstreifen in der Dürerstraße auf beiden Seiten. Sie ist definitiv breit genug dafür.	Die Dürerstraße ist unter B3 als Beispiel aufgenommen worden. Änderung erfolgt	<b>B</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		Dürerstraße Ecke Wiesecker Weg vor der Ampel Sicherheitszone markieren für Radfahrende. Nicht nur auf der anderen Seite Waldbrunnenweg/Ecke Wiesecker Weg		
07.12.2023	Frau M.	Radwegmarkierung Curtmannstraße! Wo sollen Radfahrende fahren? Auf der Straße oder auf dem Gehweg? Zwischen Pestalozzistr und Tannenweg ist es unklar, ob Radfahrende auf dem Bürgersteig fahren dürfen. Aus Richtung Eichgärtenallee kommend, werde ich immer wieder von Autos bedrängt und fast nie wartet ein Auto in einer Parklücke, um mich mit dem Sicherheitsabstand von 1, 50 m vorbeizulassen. Anfang November 2023 wurde extrem unangemessen von einer Autofahrerin angeschrien, als ich mittig auf der Straße fuhr, damit ich sicher die Straße hochkomme und nicht von einem Auto eng überholt werde, da der Abstand von 1, 50 m nicht eingehalten werden kann. Sie schrie und hupte mich an: „Seit 20 Jahren wohne ich hier und da ist ein Radweg“. Ab der Kreuzung Fröbelstraße gibt es mitnichten einen Radweg neben dem Bürgersteig, darauf weist ein Verbotsschild hin wegen dem Altenheim! Ich fühle mich seitdem unsicher, die Curtmannstraße zu benutzen, weil ich nicht immer die Kraft für die Konfrontation mit Autofahrenden habe. Sicherer würde ich mich mit dem Auto fühlen. Momentan gibt es eine Rückwärtsbewegung was den sicheren Radverkehr betrifft. Autofahrende sind extrem aggressiv und rücksichtslos im Moment.	Die Curtmannstraße ist eine Wohnstraße und Teil einer Tempo-30-Zone, dort sind Radverkehrsanlagen entbehrlich. Keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau M.	Insbesondere, da die „Schutzstreifen“ auf der Ostanlage wieder hergestellt werden soll! Autos werden wieder viel zu eng an R. vorbeirasen mit hoher Geschwindigkeit und es wird wieder Unfälle geben. Wie lange denn noch!? Wenn sich nicht grundlegend etwas in der nahen Zeit ändert, ist meine Lebensqualität in Gießen nicht mehr hinnehmbar und ich ziehe wieder zurück nach Kiel! Nehmt euch mal ein Beispiel an den Radwegen dort!	Der Anlagenring wird aktuell ganzheitlich betrachtet, dabei werden auch Fahrradspuren untersucht. Keine Änderung im VEP	<b>B</b>
07.12.2023	Frau M.	Bessere Öffentlichkeitsarbeit zur Aufklärung für die Bedeutung von Fahrradstraßen und dem 1,50 m Mindestüberholabstand durch Plakate am Straßenrand bsp. an Laternenmasten. Siehe Stadt Kiel. Es gibt kein Bewusstsein dafür, was das bedeutet und wird entsprechend missachtet.	Unter F1 und F8 benannt, Aufklärungsarbeit insb. bei Fahrradstraßen wird durch die Stadt bereits durchgeführt (Flyer, Aktionstage, Homepage). Keine Änderung im VEP	<b>B/F</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
07.12.2023	Frau M.	Sicherheitszone für Radfahrende an der Ampel Wiesecker Weg Einmündung in die Marburger Straße stadteinwärts!	Kann im Rahmen der Maßnahme B4 untersucht werden, jedoch nicht als herauszuhebendes Beispiel im VEP angeführt werden. Keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau M.	Ringallee durchgängig Tempo 30. Mit Blitzern regelmäßig kontrollieren! Durch Strafzettel kommt hierdurch auch Geld in die Kasse!	Wird bei neuer Maßnahme D4.4 bzw. Maßnahme D5 allgemein, d.h. ohne Bezug auf konkrete Straße berücksichtigt.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau M.	Tannenweg komplett Tempo 30.	Wird bei neuer Maßnahme D4.4 bzw. Maßnahme D5 allgemein, d.h. ohne Bezug auf konkrete Straße berücksichtigt.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau M.	Grüne Ampelphase länger für Radfahrende, die aus dem Altenfelsweg Weg rechts auf den Schiffenberger Weg abbiegen wollen um dann direkt weiter nach links in die Gnauthstr und ggf. weiter in die Goethestraße abbiegen wollen. Es ist kaum zu schaffen in der kurzen Grünphase und wenn die Ampel zum links abbiegen an der Kreuzung Nahrungsberg/Schiffenberger Weg dann rot wird, muss man als Radfahrende ungeschützt mitten auf der Straße stehen, umgeben von schnell fahrenden Autos! Extrem unangenehm.	Kann im Rahmen der Maßnahme B4 untersucht werden, jedoch nicht als herauszuhebendes Beispiel im VEP angeführt werden. Keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau M.	Dasselbe gilt für die andere Richtung: Für Radfahrende ist der schnellste Weg zum Phil 1 und 2 über den Altenfelsweg. Warum können R. nicht vom Schiffenberger Weg kommend links abbiegen, sondern müssen immer illegal über den Bürgersteig auf der linken Seite fahren?	Kann im Rahmen der Maßnahme B4 untersucht werden, jedoch nicht als herauszuhebendes Beispiel im VEP angeführt werden. Keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau M.	Rödgener Straße! Eine echte Horrorshow im Dunkeln stadtauswärts zu fahren! Radfahrstreifen auf der Straße anlegen oder den bereits bestehenden Radweg, der nur auf einer Seite ist, erweitern für Radverkehr in beide Richtungen und Trennen für Fußgänger:innen!	Die Rödgener Straße kann nicht als herausgehobenes Beispiel im VEP angeführt werden, wird jedoch im Rahmen der Maßnahmen B1, B2 mitbetrachtet werden. Keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau M.	Rathenausstraße: Unbedingt Zebrastreifen oder Ampeln einrichten, damit Fußgänger:innen sicher zwischen Phil. I und Phil II queren können. Derzeit sind Autos klar das dominierende Verkehrsmittel und das auf einer neugeplante Straße! Warum wurde nicht vorher an Verkehrsberuhigung gedacht? Es gab bereits im Frühjahr/Herbst 2020 eine Demo des ASTA dort, die genau dies forderte. Warum wurde sie nicht gehört?! Der gesamte Campus Phil 1 und Phil 2 ist ein einziger Parkplatz mit Wegen für eine schnelle An- und Abreise mit dem PKW.	An der Rathenausstraße ist ein langer Mittelstreifen als Querungshilfe vorhanden, ebenso verdeutlich die Gestaltung einen starken querenden Verkehr. Für einen Zebrastreifen müssen bestimmte Voraussetzungen vorliegen (z.B. bestimmte Kfz-Mengen). Entspricht zudem nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	<b>A</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
07.12.2023	Frau M.	Unsägliches Gedränge und extrem gefährliche Situationen für Radfahrende u.a. viele Kinder und Jugendliche auf dem unteren Teil des Aulwegs Höhe Ulner Dreieck. Autos fahren teilweise über den Bürgersteig, um sich an Radfahrenden vorbeizudrängeln zur Ampel! Meine Forderung: Aulweg als Einbahnstraße für Autos deklarieren, andere Richtung über Ohlebergwegs leiten!	Dem Einwand, den Aulweg zur Einbahnstraße zu machen, kann aufgrund der Verkehrsfunktionen der Straße nicht gefolgt werden. Keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau M.	Straßenaufteilung generell ändern: Neben dem Bürgersteig Radfahrstreifen ggf. in beide Richtungen, dann eine Reihe parkende Autos, dann Autoverkehr, ggf. als Einbahnstraße. Siehe Stadt Montréal in Kanada!	Die Maßnahme D4 befasst sich mit einer entsprechenden Straßenraumgestaltung, bei der die genannten Elemente berücksichtigt werden. Keine Änderung	<b>D</b>
07.12.2023	Frau M.	Warum steht der Neubau Bahnhofstr/Ecke Katharinengasse so nah an der Straße? Der Gehweg ist extrem schmal! Wie sollen Kinderwagen aneinander vorbeikommen ohne auf die Straße ausweichen zu müssen?! Was ist mit Mülltonnen auf dem Gehweg?!	Alle Anlagen entsprechen den Richtlinien, Reduktion von (temporären) Hindernissen (bspw. Müllsammelbehälter/Mülltonnen, Litfaßsäulen oder dergleichen) auf dem Gehweg sind unter Maßnahme A2.1 benannt. Keine Änderung	<b>Weiteres</b>
07.12.2023	Frau M.	Fußgängerampel über die Marburgerstr auf beiden Seiten der Sudetenlandstr.! Warum muss ich als Fußgängerin einen Umweg nehmen!? Wieder wird der Autoverkehr bevorzugt! Dasselbe an der Kreuzung Bleichstr/Ludwigstr. Das habe ich noch in keiner anderen Stadt als Gießen erlebt!	Wird unter A4 berücksichtigt. Keine Änderung	<b>A</b>
06.12.2023	Frau A.	Solange in Gießen Halteverbotschilder zur Behinderung der Zufussgehenden und Menschen mit Behinderung aufgestellt werden, ist der Stellenwert der Nichtautofahrenden klar! Was bringt ein VEP in dem blumig beschrieben wird, was eigentlich in Gesetzen bereits gemeißelt wurde? Ich wünschten,wir hätten in Gießen mehr breite Fusswege mit abgesenkten Bordstein, der nicht von Falschparkenden blockiert werden! Sichere Radwege sind in Gießen auch nicht gewollt oder wann kommt der baulich getrennte Radweg? Nach dem Wahlspruch der CDU ist es die Freiheit der Autofahrer, Menschen zu gefährden indem diese zu nah überholt werden. Gießen ist die einzigste Stadt in Hessen in der sich Autofahrer an keine Regeln halten müssen, weil das Ordnungsamt kein Personal hat!	Allgemeine Rückmeldung, z.K.	<b>Weiteres</b>
05.12.2023	Frau R.	Ich bin ja nach wie vor von der Idee des Verkehrsversuchs überzeugt. Vielleicht sollte man zudem auch auf den ÖPNV setzen, mit Shuttle und kostenfreien Parkplätze am Stadtrand	Die genannten Themen werden im VEP behandelt. Taktung der Busliniensind entsprechend nicht die Planungsebene des VEP. Keine Änderung	<b>Weiteres</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		oder aber auch mit mehr eingesetzten Bussen in den einzelnen Bereichen. Habe hier schon mal an anderer Stelle die Linie 7 Richtung Philosophenwald angeprangert. Halbstündlich ist (vor allem zu Stoßzeiten) eindeutig zu wenig und sonntags stündlich erst recht. Aber das ist ein anderes Problem.		
08.12.2023	Frau/Herr L.	Das kann ich voll unterstützen, die Taktung der Linie 7 zum Philosophenwald ist eine Zumutung. Mit dem Bus durchs Umsteigen in die Linie 7 bedingt eine Stunde unterwegs	Taktung der Buslinien entsprechend nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	<b>C</b>
05.12.2023	Herr B.	Nachdem das Fahrrad bei der Umsetzung der Verkehrswende in den vergangenen 2 Jahren etwas einseitig bevorzugt wurde (was u.a. ins Anlagenringdesaster führte, weil sich nicht alle mitgenommen fühlten), klafft nun ausgerechnet dort die größte Leerstelle des VEP. Es ist ziemlich offensichtlich, dass die Fahrradstraße auf dem Anlagenring ursprünglich im VEP vorgesehen war. Denn die richtige Zielsetzung, dass es ein zusammenhängendes Netz von Fahrradstraßen geben muss, ist nicht mehr verwirklicht. Daher gehört die leider rückgebaute Fahrradstraße wieder in den VEP. Es ist die schlaueste Variante der Fahrradstraßenführung auf dem Anlagenring - sogar die einzig mögliche bei Einbeziehung der Busse, sollen diese weder im Autostau noch hinter Fahrrädern hängen bleiben. Also: Die Fahrradstraße auf den inneren Spuren muss wieder in den VEP und möglichst zeitnah rechtssicher wieder umgesetzt werden - als vollständige Lösung, nicht als Verkehrsversuch!	Der Anlagenring wird ab sofort ganzheitlich neu untersucht, dabei werden auch Fahrradspuren untersucht. Keine Änderung im VEP	<b>B</b>
05.12.2023	Herr B.	Die Aufzählung der Fahrradachsen in Stadtteile und Umland im VEP ist eher knapp. Hier könnten deutlich mehr Linienvorschläge erfolgen. Der Gießener Verkehrswendeplan ( <a href="https://giessen-autofrei.siehe.website">https://giessen-autofrei.siehe.website</a> ) bietet hier genügend Anregungen. Seine Inhalte sollten in den VEP übernommen werden, was hiermit vorgeschlagen wird.	Der vorgeschlagene Inhalt ist Aufgabe eines eigenen Radverkehrskonzepts und kann im VEP nicht in der erforderlichen Detailtiefe erfolgen. Keine Änderung	<b>B</b>
05.12.2023	Herr B.	Die Bemerkung in einem Kommentar, das Umland müsse intensiv mitgedacht werden, ist angesichts der hohen Pendler*innenquote auch für die Stadt Gießen selbst von großer Bedeutung. Allerdings ergibt darauf gerade nicht, dass folglich das Auto gefördert werden muss, denn gerade die Nutzung des Autos durch die Menschen aus dem Umland	z.K.	<b>Weiteres</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		belastet die Stadt Gießen enorm. Fahrradbeziehungen ins Umland und vor allem die Regiotram sollten daher noch intensiver verwirklicht werden - mit mehr Priorität, als es der VEP ohnehin schon andeutet.		
05.12.2023	Herr B.	Die Behauptung, es sei einseitig das Fahrrad bevorzugt und das Auto nicht ausreichend bedacht, ist hingegen gänzlich zurückzuweisen. Gießen startet vom Punkt "100% Auto". Um eine gerechte Verteilung für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu erreichen, brauchen nicht Auto und Fahrrad/Fuß/ÖPNV gleichermaßen gefördert werden, weil das Auto bereits eine dominante Stellung hat und eindeutig zu viel Raum einnimmt.	z.K.	Weiteres
05.12.2023	Herr B.	Der VEP sollte als langfristiges Ziel benennen, keinen Autoverkehr mehr innerhalb des Anlagenrings zu wollen, d.h. die dortigen Parkplatzareale schnellstmöglich abzuschaffen sowie die Parkhäuser perspektivisch auch zu schließen bzw. nach außen zu verlagern. Ebenso sollte das langfristige Ziel hinzugefügt werden, die Stadt nach dem Vorbild anderer europäischer Städte durchgangsverkehrsfrei zu entwickeln. Dazu müssen der Anlagenring ganz für Autos gesperrt werden (einzelne Abschnitte eventuell ausgenommen) und Straßen wie die Ludwigstraße und die Ringallee an einer Stelle unterbrochen werden (Modalfilter). Ich rege an, den Vorschlag von <a href="https://giessen2-0.siehe.website">https://giessen2-0.siehe.website</a> zum Gegenstand der langfristigen Ziele des VEP zu machen.  Die Adventssamstage haben gezeigt, dass reine Angebotspolitik für eine intensivere ÖPNV-Nutzung nicht reicht. Es bedarf der Einschränkung der Flächenanteile für den Autoverkehr gerade in und an der Innenstadt.	Die Parkplätze in Parkbauten sollen auch zukünftig genutzt werden, hingegen die Parkstände im Straßenraum in der Innenstadt verringert werden, sodass insb. der Fußverkehr hier mehr Raum bekommt. Ein vollständiges Aussperren von Autos aus der Innenstadt (inkl. Anlagenring) erscheint im Planungshorizont des VEP als nicht realistisch und durchsetzbar. Keine Änderung	Weiteres
05.12.2023	Herr B.	Einige Sofortmaßnahmen bedürfen keines VEP, könnten in diesem aber trotzdem erwähnt werden: 1. Gehwegparken vollständig unterbinden (gerade angesichts des gegen die Fahrradstraße gerichteten Geredes von der rechtssicheren Verkehrssituation darf wohl angenommen werden, dass diese viel klareren Rechtsverstöße schnellstmöglich komplett verschwinden). 2. Ausweitung des Nulltarifs auf städtischen ÖPNV-Linien.	zu 1) Wird unter Maßnahme A3 behandelt und bereits von der Stadt Gießen verstärkt behandelt zu 2) Es ist fraglich, ob der Aufwand (Stadt Gießen müsste Einnahmefall vollständig erstatten) und Nutzen, insbesondere vor dem Hintergrund neuer attraktiver Ticketarten (Deutschlandticket), welche auch weiter gefördert werden sollen, im Verhältnis stehen. Untersuchungen zeigen, dass den Menschen ein	Weiteres

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		3. Die Stadt verzichtet fortan auf die Bewerbung des Autos als Verkehrsmittel zum Besuch der Gießener Innenstadt.	dichtes Liniennetz und hohe Qualität wichtiger ist als ein Nulltarif. Keine Änderung	
08.12.2023	Frau/Herr L.	Beim besten Willen startet Gießen nicht bei Auto 100%. Ich bin seit Ende der 70er mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs und das Radwegenetz ist in vielen Bereichen schon lange wirklich sehr gut ausgebaut, zuletzt auch einige Gefahrenpunkte behoben. Statt einer Alimentierung des ÖPNV im Gießkannenprinzip auch für Besserverdienende in der Stadt Gießen bin ich in erster Linie für einen Ausbau des Netzes und eine bessere Taktung. Da ist das knappe Geld wesentlich besser angebracht oder in der Ausbildung von FahrzeugführerInnen von Bus und Bahn. Mit einem vernünftigen ÖPNV, idealerweise auch aus dem Umland deutlich ausgebaut, steigen auch mehr Leute um.	z.K.	<b>C</b>
05.12.2023	Herr L.	"Radwege" (wie sie auch immer korrekt heißen mögen) auf Bürgersteigen sind oft nur schwer als solche ersichtlich. In der Vergangenheit wurden für die Markierung oft rote Pflastersteine verwendet. Durch Verschmutzung und Verwitterung sind diese besonders bei schlechten Lichtverhältnissen kaum noch von den grauen Pflastersteinen (Fußweg) zu unterscheiden. Deshalb sollten diese bereits vorhandenen "Radwege" markiert werden.	Die genannten Themen werden im VEP u.a. unter B6.1 behandelt. Keine Änderung	<b>B</b>
05.12.2023	Frau R.	Ich finde NICHT, dass es nur die Bürger der STADT Gießen betrifft. Da wird schon wieder übersehen, das Umland und die Kreisgemeinden miteinzubeziehen. Gießen braucht zwingend (!! ) die Kreisgemeinden und umgekehrt. Es muss daher unbedingt nach wie vor eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto gegeben sein. Gießen braucht die Bürger aus dem Umland als Kunden. Und die Geschäfte brauchen uns. Und die Bürger müssen in Gießen zum Arzt und wollen essen gehen. Sie können und dürfen die Stadt und die Gemeinden nicht trennen. Bitte nicht Verkehrsversuch 2.0 nur andersrum.	Die Erreichbarkeit der Gießener Innenstadt mit dem Auto wird auch weiterhin gut gegeben sein, ggf. sogar für diejenigen besser, die wirklich auf einen Auto angewiesen sind, wenn diejenigen, die es nicht sind, vermehrt auf andere Verkehrsmittel umsteigen. z.K.	<b>Weiteres</b>
05.12.2023	Frau R.	Das zweite: Bitte orientieren sie sich nicht nur an Radfahrern. Es wird weiter Autofahrer geben. Und es MUSS weiter Autofahrer geben. Den ein oder anderen Radweg neben der Straße o.k., aber alles nach den Radfahrer richten ??? Wir sind hier nicht in Münster. Das sind nicht wir Gießener.	Die bereits beschlossene Zielsetzung des VEP, und auch Ziele darüber hinaus, erfordern es, den Radverkehr deutlich stärker zu fördern, vor allem weil dieser klimafreundlich und flächeneffizienter ist, und es weiterhin Umsteigepotenziale auch in Gießen gibt. Gießen ist zudem grundsätzlich eine radverkehrsaffine Stadt. Keine Änderung	<b>Weiteres</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
05.12.2023	Frau R.	Die Idee mit der Tram finde ich gut. Mehr Personenbeförderung in kürzerer Zeit und man muss die Autos nicht von der Trampspur vertreiben.	z.K.	<b>C</b>
05.12.2023	Herr R.	Bitte fragt ALLE Gießener - und das nicht nur hier im Internet. Bitte macht das GROß und ÖFFENTLICH !!!! Zeitungen , diskutiert das .... !!! Sonst sind am Ende wieder die meisten dagegen !!!!	Es hat mehrere Beteiligungsformate für alle Gießener*innen und darüber hinaus gegeben - sowohl online als auch als Präsenzveranstaltung.	<b>Weiteres</b>
05.12.2023	Herr R.	Klatscht mir nach: Farbe auf dem Boden ist keine Fahrradinfrastruktur	z.K.	<b>B</b>
30.11.2023	Herr K.	<p>Ich bin Student und studiere an der THM, nutze für den Weg dorthin ÖPNV und viel das Fahrrad, weswegen ich dazu auch was sagen möchte: Gießen braucht viel mehr getrennte Radwege. Selbst wenn es aktuell Radstreifen auf der Straße gibt, sind diese oft, wie der Name schon sagt, einfach Farbstreifen. Farbe schützt aber nicht. Diese Schutzstreifen können durchaus an bestimmten Orten mit wenig Verkehr Sinn ergeben, jedoch scheint in Gießen Farbe als Hauptmittel zur Fahrradinfrastrukturherstellung genommen zu werden. Das macht nichts sicherer, lässt Leute auch nicht sicherer fühlen und führt somit zu weniger, wenn überhaupt, Anwuchs an Fahrradfahrern. Zusätzlich sollten Busse auch an vielen Stellen und Straßen ihre eigene Buslinie bekommen, um den Busverkehr zu beschleunigen und attraktiver zu machen, sowie es in Zukunft einfacher zu gestalten auf ein RegioTram Konzept umzusteigen. Auch das ist nämlich wichtig für die Zukunft Gießens. Das Bussystem erreicht jetzt schon seine Grenzen und ein Tramsystem als RegioTram sorgt nicht nur für mehr Kapazität, sondern ist auch noch attraktiver und sorgt, vor allem als RegioTram, für deutlich mehr ÖPNV Nutzen und ein Zusammenrücken der Regionen rund um Gießen.</p> <p>Kurzfristig kann man aber auch die Busse in Gießen verbessern, in dem man bei Neukäufen nun auf Elektrobusse umsteigt. Diese sind leiser und verursachen keine Abgase, wodurch die Lebensqualität in der Stadt sowie Attraktivität der Busse. Gleichzeitig werden Wartungskosten reduziert, die Busse effizienter, sowie der Übergang vom Elektrobussystem mit Batterie, sowie Möglichkeit aus Oberleitungen Strom zu</p>	<p>Radverkehr: es gibt landes- und bundesweite Standards für Radwege(breiten), die auch in Gießen als Mindestmaß zur Anwendung kommen sollen. Darüber hinaus wird generell angestrebt, mehr als das Mindestmaß umzusetzen.</p> <p>ÖPNV: viele Ihrer Anregungen (Beschleunigung Busverkehr, Ideenfindung für ein höherwertiges ÖPNV-System wie eine Tram) sind bereits im VEP enthalten. Die Stadtbusse sind bereits weitgehend klimaneutral unterwegs und die Flotte wird laufend weiter modernisiert.</p> <p>Keine Änderung</p>	<b>B/C</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		beziehen (wenn man schon für die Zukunft plant) in ein Tramsystem vereinfacht. Gießen hat noch so viel Potential sich zu verbessern und zum Vorbild in Deutschland zu werden, sodass man die Stadt dann nicht mehr als "einer der hässlichsten Städte Deutschlands" kennen wird, sondern als einer der schönsten Städte mit hoher Lebensqualität, was die Stadt ansich dann sehr attraktiv machen würde, und natürlich eine Vielzahl von Vorteilen mit sich bringen würde.		
08.11.2023	Herr M.	Hallo, ich,als Radfahrer,wünsche mir eine,bis auf Anwohner,Lieferanten,Handwerksbetriebe,Ärzte-&Krankenfahrten,eine Pkw-freie Innenstadt innerhalb des Stadtringes(Süd-,West-,Nord-&Ostanlage). Desweiteren: -kürzere Ampelzeiten,wie am Übergang vor dem Uni-Hauptgebäude sehr gut eingerichtet -besser&breiter ausgebaute Fahrradwege -diverse Asphaltausbesserungsarbeiten im gesamten Stadtgebiet,damit Bodenwelle&Schlaglöcher zum sicheren Fahren beseitigt sind. -Pkw-Parkplätze z.B. auf dem brachliegenden Messegelände,bei den SWG,Hallen-&Freibad Ringallee,sowie eine kostenlose,oder kostengeringe Shuttlebuslinie zum Marktplatz,wie dies in Wetzlar,Marburg,gegeben ist. Es macht doch Sinn,aus städteplanerischer&verkehrsberuhigter Sicht,sich beispielsweise an der Stadt Münster,und an unseren niederländischen Nachbarn zu orientieren. Da läuft es bereits seit Jahrzehnten sehr vorbildlich,verkehrsberuhigt ab. Vielen Dank.	Viele der angegebenen Vorschläge finden sich bereits ganz oder teilweise im VEP wieder. Der Pkw-Verkehr soll in der Innenstadt sukzessive auf die Parkbauten beschränkt werden und die Innenstadt zugleich mehr Raum für zu Fuß Gehende und attraktive Räume erhalten. Eine Shuttle-Bus-Linie ist nicht Bestandteil des VEPs, dieser Gedanke kann im Rahmen der künftigen Nahverkehrsplanung wieder aufgegriffen werden. Keine Änderung	<b>B/C/D</b>
07.12.2023	Frau K.	Mittelinsel zum Queren in Petersweiher schaffen: <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/830">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/830</a>	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	<b>A</b>
07.12.2023	Frau K.	Landesbehörden bei Fahrradabstellplätze und Parkraumbewirtschaftung einbeziehen: <a href="https://giessen-">https://giessen-</a>	z. K., keine Änderung	<b>B</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<a href="https://giessen.de/mapconsultation/53752/single/proposal/831">direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/831</a>		
07.12.2023	Frau K.	Maßnahme: Erhöhung der Parkgebühren	Ist im Rahmen von D 3 vorgesehen, keine Änderung	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Maßnahme Wegfall von Parkplätzen (mit konkreter Angabe der Anzahl pro Jahr und der Orte für den Wegfall)	Der Wegfall von Parkständen kann Folge anderer Maßnahmen (Fußverkehr, Radverkehr) sein und so begründet erfolgen. Eine eigene Maßnahme zur anlasslosen Streichung von Parkständen wird nicht empfohlen. Keine Änderung	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Schaffung von Fahrradstraßen (mit konkreter Anzahl der Kilometer pro Jahr und der konkreten Straßen)	siehe Maßnahme B3, keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau K.	Einführung von Radwegweisern (mit Angabe des Umsetzungsjahrs)	siehe Maßnahme B6.4, keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau K.	Definition konkreter Radrouten (jetzt sofort im Plan, nicht in einigen Jahren)	Dies ist Aufgabe eines eigenen Radverkehrskonzepts, kann im VEP nicht in der erforderlichen Detailtiefe erfolgen. Keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau K.	Sperrung von Straßen für den Kfz-Verkehr durch Teileinziehung	Ist in Maßnahmen D5 enthalten. Keine Änderung	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Ausweisung autofreier Wohnquartiere (mit Angabe von Orten und Umsetzungsjahren)	Im Neubau im Rahmen der Ziele und Maßnahmen verstärkt zu prüfen.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Geh- und Radweg statt Autostraße zwischen Schiffenberger Weg und Leihgesterner Weg: Statt einer Straße sollte zwischen Fernierstraße und Schwarzacker nur noch ein Geh- und Radweg gebaut werden. Der Autoverkehr wird in den nächsten Jahren um 80% zurückgehen. Entsprechend muss ein Rückbau von Hauptstraßen beginnen und keine Straßen mehr neu gebaut werden für Autos. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/834">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/834</a>	Die Verlängerung der Fernierstraße, d.h. Herstellen einer Verbindung zwischen Schiffenberger Weg und Leihgesterner Weg steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der erforderlichen Erschließung der absehbaren gewerblich-industriellen Entwicklung der Flächen der ehemaligen „Gailschen Tonwerke“ und weiterer Flächen.	<b>A/D</b>
07.12.2023	Frau K.	Gehwegparken auf der Grünberger Straße komplett abstellen: Dafür Straßencafés einrichten. Die Straße ist eine Hauptfußgängerverbindung. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/835">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/835</a>	Prüfung kann im Rahmen der Maßnahmen A2 und A3 erfolgen. Beispiel Grünberger Straße angefügt. Teilweise Änderung	<b>A</b>
07.12.2023	Frau K.	Konzept für das Pflanzen von 2000 Straßenbäumen (mit konkreter Angabe von Orten und Baumarten): Um die Überhitzung der Stadt zu verhindern sollten Straßenbäume gepflanzt werden, wo heute Autos parken. Es sollte in Konzept erstellt werden, wo 2.000 Bäume im Straßenraum gepflanzt werden können und geeignete Arten ausgewählt werden, die mit dem Klimawandel	Im Rahmen der Maßnahme D4.3 wird dieser Anregung Rechnung getragen. Jedoch kann keine verbindliche Zahl im VEP festgelegt werden. Keine Änderung	<b>F</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		zurechtkommen. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/836">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/836</a>		
07.12.2023	Frau K.	Fahrradspuren am Anlagenring <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/872">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/872</a>	Der Anlagenring wird aktuell ganzheitlich neu untersucht, dabei werden auch Fahrradspuren untersucht. Keine Änderung im VEP	<b>B</b>
07.12.2023	Frau K.	Einbahnstraße für Kfz in der Bahnhofstraße: Die Frankfurter Straße und die Bahnhofstraße laufen parallel zueinander. Die beiden können als Einbahnstraße in gegeneinander laufende Richtung angelegt werden und der so entstandene Platz für Cafes, Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung gestellt werden. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/876">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/876</a>	Die Bahnhofstraße soll ganzheitlich neu betrachtet und als Nahmobilitätsachse Bahnhof - City gestaltet werden. Eine Einbahnstraßenlösung kann in die Überlegungen zu gegebenen Zeitpunkt einbezogen werden. Eine gegenläufige Einbahnstraßenlösung Bahnhofstraße/Frankfurter Straße ist verkehrlich jedoch nicht möglich. Keine Änderung im VEP	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Parkplätze in der Johannesstraße abschaffen und eine Boulevard für Fußgänger einrichten mit Übergang in Theaterpark	Der "Boulevard" für zu Fuß Gehende ist der nebenan gelegene Theaterpark. Die Rücknahme von Parkständen in der Innenstadt (und damit ggf. auch in der Johannesstraße) wird unter D3 benannt. Keine Änderung	<b>A</b>
07.12.2023	Frau K.	Rampe für Fahrradfahrer an der Wieseck: Damit die Fahrradstraßen Löberstr/ Lonystr Sinn machen, muss hier eine Rampe hin, die die Fahrradstraßen mit dem ohnehin am Fluss bestehenden Weg Richtung Alicenstr. verbindet. Momentan ist da eine Treppe. Dann könnte das als ernstzunehmende Wegalternative Richtung Bahnhof... gelten. Jahrealte Ideen diesbezüglich sollten jetzt umgesetzt werden. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/879">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/879</a>	Es handelt sich um den schmalen Fußweg an der Bleichstraße/Wieseckverlauf. Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau K.	Überdachte Fahrradstellplätze im gesamten Stadtgebiet: Es fehlt überall an Fahrradstellplätzen auf denen Fahrräder vor Nässe geschützt sind. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/625">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/625</a>	Kann flächendeckend im öffentlichen Raum nicht umgesetzt werden, lediglich punktuell (z.B. an Aufkommensschwerpunkten). Wird entsprechend in Maßnahme B5 berücksichtigt. Keine Änderung	<b>B</b>
07.12.2023	Frau K.	Maßnahmenplan für Fußgänger in der Innenstadt erstellen: Fuß- und Radquerung über Bahnhofstr: Zebrastreifen: Dass diese Fuß- und Radquerung über die Bahnhofstr. von den meisten Autofahrenden wie ein Zebrastreifen angefahren wird, Querenden also der Vorrang gewährt wird finde ich	In der Innenstadt genießen die zu Fuß Gehenden bereits an vielen Stellen Priorität. Dies soll auch weiterhin und künftig auch verstärkt der Fall sein. Vor allem auch die Straßenquerungen, um in die Innenstadt zu gelangen, sollen verbessert werden. Nichtsdestotrotz müssen weitere Ansprüche in der Innenstadt berücksichtigt werden,	<b>A</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		richtig richtig toll und ein gutes Beispiel dafür, dass es nicht zwingend Verbote und Gebote braucht und Menschen sich auch unausgesprochen einig werden. Doch wäre es für Queernde schon gut den dort quasi befindlichen Zebrastreifen auch tatsächlich zu haben. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/627">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/627</a>	z.B. der Radverkehr, der Busverkehr und die Anlieferung. Eine weitere Verkehrsberuhigung mit mehr Miteinander, wie im angesprochenen Beispiel, kann eine gute Lösung für die Innenstadt sein und wird weiter verfolgt. Keine Änderung im VEP	
07.12.2023	Frau K.	Gehweg gegen Falschparker abpollern (weil die Personaldecke so gering ist, dass Kontrollen nicht wirken)	Poller haben Vor- und Nachteile im Einsatz. Höchstens punktuell zu prüfen, vgl. Maßnahme A3. Keine Änderung	<b>A</b>
07.12.2023	Frau K.	Treppe oder Rampe am Deich anlegen: Am Deich gibt es einen Trampelpfad vom Deichweg nach unten. Dieser sollte ausgebaut werden. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/642">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/642</a>	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	<b>A</b>
07.12.2023	Frau K.	Die B49 sollte verlegt werden. Derzeit kann man sie eh nicht befahren, weil man von Ursulum kommend nicht nach links von der Rödgener Straße in die Grünberger Straße abbiegen darf. Der "Fernverkehr" fährt also eh schon lange über die K22. Es gab bereits einen Beschluss der Stadtverordneten, dass die B49 über die K22 und L3126 geführt werden könnte. Vorteil wäre dann, dass der Bund eine Brücke über die Vogelsbergbahn in Höhe Rödgener Straße bauen würde und so die LKWs direkt ins Logistikzentrum kommen, ohne auf dem Bahnübergang verunglücken zu können. Diese Überlegung sollte im VEP weitergeführt werden. Der Bahnübergang Grünberger Straße könnte dann mit Ausnahme für Radfahrer und Fußgänger gesperrt werden und die Wohnungen dort vom Lärm entlastet werden.: <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/640">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/640</a>	Die (i.Z.m. der B-Planung "Am Alten Flughafen" aufgekommene, aber auch schon aus den 60er-Jahren bekannte) Thematik der neuen Osteinführung mit B 49-Verlegung wurde sehr frühzeitig auch im VEP erörtert. Er wird aufgrund der erheblichen Kosten und langen Vorlaufzeiten nicht im Zeitraum dieses VEP berücksichtigt werden können.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Tempo 30 Schlachthofstraße: Hier gibt es inzwischen Gastronomie und Wohnen. Es ist also kein Gewerbegebiet mehr und somit ist eine Tempo-30-Zone hier möglich und nötig. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/695">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/695</a>	Mit der veränderten Nutzung Bestandteil von Maßnahme D5	<b>D</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
07.12.2023	Frau K.	Querung B49 zwischen Rödgen und Annerod: Hier wird der direkte Weg von Annerod (Rödgener Straße) nach Rödgen von der B49 durchschnitten. Es ist extrem gefährlich, die B49 zu überqueren, auch weil diese dort eine leichte Biegung hat. Bis auf diese Querung ist es jedoch der sicherste Weg dieser Verbindung, da es an den alternativ zu nehmenden Straßen auch keine Radwege gibt. Im Optimalfall sollte hier eine Unterführung hin, wie schon im weiteren Verlauf der B49 zwischen Oppenrod und Großen-Buseck geplant. Ansonsten könnte man vielleicht Schilder aufstellen, die vor kreuzenden Radfahrern warnen oder das Tempo beschränken. Als Person, die die B49 auch mit dem Auto befährt, weiß ich, dass man diese Kreuzung überhaupt nicht vorher erkennen kann, selbst wenn man vorher dran denkt. Mittlerweile ist eine dicke Bremsspur an der Stelle. Hoffentlich nur von einer gefährlichen Situation, nicht einem tödlichen Unfall. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/715">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/715</a>	Die genannte Stelle ist unter A4.1 als Beispiel aufgenommen worden, auch wenn damit die Machbarkeit noch nicht geklärt ist. Änderung erfolgt	<b>A</b>
07.12.2023	Frau K.	Parkgebühren/Bewohnerparken am Hohen Rain einführen: Zwischen Hoher Rain und Bahn wurden ganz viele neue Tiefgaragen gebaut, die leer stehen, weil die Bewohner lieber kostenlos in den Straßen parken. Bitte hier Parkraumbewirtschaftung einführen. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/742">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/742</a>	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Thema wird unter D3 behandelt. Keine Änderung	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Parkraumbewirtschaftung an Schlachthofstraße einführen: Zeitbegrenzung und/oder Parkgebühren an der Lahnstraße einführen, da die Straße von Anliegern zugeparkt wird, die in den Neubauten wohnen, aber zu geizig sind, sich einen Parkplatz im Parkhaus zu mieten. Das Parkhaus steht wie alle Parkhäuser Gießens leer. Die Straßen sind aber voller Autos. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/740">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/740</a>	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Thema wird unter D3 behandelt. Keine Änderung	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Sachsenhäuser Brücke teileinziehen: Damit Gießen klimaneutral wird, soll der Autoverkehr um 80% laut Plänen der Stadt reduziert werden, Das geht nur, wenn man	Die Sachsenhäuser Brücke ist Teil der Kreisstraße K28 und gehört damit zum klassifizierten Straßennetz. Eine Teileinziehung bzw. Sperrung für den Kfz-Verkehr ist daher rechtlich nicht möglich. Auch	<b>D</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		Radfahrern kurze Wege gibt und Autos lange Wege. Daher sollte die Sachsenhäuser Brücke gesperrt werden für Autos. Es sollte der nördliche Radweg auf die Straße verlegt werden, es sollte zwei Busspuren geben und in jede Richtung eine breite Radspur. Die Gehwege gehören den Fußgängern. Ggf. kann man noch freie Flächen für Brückengastronomie. Sitzbänke, Pflanzkübel oder ähnliches bereitstellen, so dass die Brücke zum Platz wird. Autos können über die Adenauerbrücke fahren. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/754">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/754</a>	die Voraussetzungen für eine etwaige Herabstufung der Straße sind vor dem Hintergrund der Straßennetzstruktur nicht gegeben. Keine Änderung	
07.12.2023	Frau K.	Philosophenstraße sperren: Damit Gießen klimaneutral wird, soll der Autoverkehr um 80% laut Plänen der Stadt reduziert werden. Das geht nur, wenn man Radfahrern kurze Wege gibt und Autos lange Wege. Daher sollte die Philosophenstraße gesperrt werden für Autos. Den Bau des teuren Radwegs kann man sich so sparen im Naturschutzgebiet. Stattdessen eine reine Fahrradstraße ohne KFZ-Verkehr ausweisen. <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/749">https://giessen-direkt.de/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/749</a>	Der Magistrat hat entschieden, die Philosophenstraße wegen ihrer wichtigen stadtteilverbindenden Funktion zu erhalten und bereitet derzeit den Neubau einer umweltverträglichen begleitenden Fuß- und Radtrasse vor.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Außerdem streichen Sie bitte die Vitos-Spange aus dem Plan, weil nicht noch mehr Wald zerstört werden darf.	Schon vorangegangene Untersuchungen zum VEP haben gezeigt, dass die Maßnahme "Vitos-Spange" einerseits für eine ausreichend leistungsfähige Erschließung des Technoparkes und Gail-Areals (über die Fernierstraßen-Verlängerung mit Bahnunterführung) erforderlich ist. Weiterhin ist erst mit der Realisierung der "Vitos-Spange" eine Sperrung der Campusplatz-Durchfahrt und damit Verkehrsbelastungen von Wohngebieten im Bereich des Ostpreußen-Viertels (Rathenaustraße und Alter Steinbacher Weg) sowie unteren Aulweg möglich. Durch den bisher absehbaren Trassenverlauf werden kein Wald, wohl aber einige Einzelbäume in Anspruch genommen. Die neue Straße dient insbesondere der Neuerschließung geplanter Vitos-Nutzungen und wird sowohl die Vitos-Kernfläche mit den Erholungsflächen für die Patient/-innen und das Personal als auch das Ostpreußenviertel entlasten.  Die Empfehlung des VEP, die Trasse planerisch weiterzuverfolgen und detaillierter zu prüfen, stellt keine Vorfestlegung auf die letztlich zu	<b>D</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
			treffende Gesamtabwägung aller Kriterien und politische Entscheidung dar. Es wird lediglich empfohlen, die notwendigen nächsten Planungsschritte zu beschreiten, um damit die erforderlichen Grundlagen für eine Entscheidung schaffen. Keine Änderung	
07.12.2023	Frau K.	Bitte fügen Sie eine differenzierte Berechnung der Klimawirkung der Maßnahmen an und gehen Sie dabei nach dem BSKO-Prinzip vor, also auch Durchgangsverkehr berücksichtigen	Die gewählte Methodik zur Wirkungsabschätzung entspricht dem BSKO-Standard. Text ist zur Klarstellung entsprechend ergänzt.	Weiteres
07.12.2023	Frau K.	Bitte berechnen Sie den Personalbedarf, um die Maßnahmen umzusetzen (Bauhof, Planer,...)	Eine überschlägige Personalbedarfsermittlung ist für die strategische Verkehrsentwicklungsplanung erfolgt, kann jedoch nicht für den Bedarf des Tiefbauamts erfolgen. Keine Änderung	Weiteres
07.12.2023	Frau K.	Freigabe der Gehwege für Radfahrer: Die Wege sind alle als Gehwege beschildert. Für Anlieger sollte aber auch eine Anfahrt per Rad erlaubt werden. Das wird ja auch seit Anbeginn so praktiziert. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/435">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/435</a>	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	B
07.12.2023	Frau K.	Radweg entlang der Lahn-Kinzig-Bahn: So kann man ohne Ampeln sicher und direkt per Rad fahren. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/436">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/436</a> <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/437">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/437</a>	Könnte ggf. in einem Radverkehrskonzept als Trasse für interkommunale Raddirektverbindung geprüft werden. Keine Änderung im VEP	B
07.12.2023	Frau K.	Leider wurden für Kleinlinden keine Verbesserungen geplant. Bitte nehmen Sie diese Maßnahmen auf:		
07.12.2023	Frau K.	Lützellindener Straße als Fahrradstraße ausweisen: Autos sollten durch zwei entgegenläufige Einbahnstraßen im Durchgangsverkehr ferngehalten werden. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/439">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/439</a>	Lützellindener Straße für den Busverkehr relevant, daher keine entgegenläufige Einbahnstraße möglich. Keine Änderung	B/D
07.12.2023	Frau K.	Fahrradstraße Sportfeld: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/440">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/440</a>	Thema wird unter B3 behandelt und ist dort entsprechend zu prüfen.	B
07.12.2023	Frau K.	Bitte nehmen Sie auch diese Maßnahmen zu Tempo 30 auf:		D

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
07.12.2023	Frau K.	Klinikstraße: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/441">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/441</a>	Wird bei neuer Maßnahme D4.4 bzw. Maßnahme D5 allgemein, d.h. ohne Bezug auf konkrete Straße) adressiert.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Ludwigstraße: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/442">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/442</a>	Wird bei neuer Maßnahme D4.4 bzw. Maßnahme D5 allgemein, d.h. ohne Bezug auf konkrete Straße) adressiert.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Krofdorfer Straße: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/443">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/443</a>	Wird bei neuer Maßnahme D4.4 bzw. Maßnahme D5 allgemein, d.h. ohne Bezug auf konkrete Straße) adressiert.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auch nachts in der Bismarckstraße: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/444">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/444</a> (tagsüber ist schon)	Wird bei neuer Maßnahme D4.4 bzw. Maßnahme D5 allgemein, d.h. ohne Bezug auf konkrete Straße) adressiert.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Heyerweg: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/445">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/445</a>	Wird bei neuer Maßnahme D4.4 bzw. Maßnahme D5 allgemein, d.h. ohne Bezug auf konkrete Straße) adressiert.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Dürerstraße: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/423">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/423</a>	Wird bei neuer Maßnahme D4.4 bzw. Maßnahme D5 allgemein, d.h. ohne Bezug auf konkrete Straße) adressiert.	<b>D</b>
07.12.2023	Frau K.	Weitere Maßnahmen:		
07.12.2023	Frau K.	Am Christoph-Rübsamen-Steg fehlt eine Treppe: Am Ende der Brücke sollte eine Treppe angelegt werden. Hier laufen so viele Menschen über den steilen Hang zur Brücke, das kein Rasen mehr wächst und der Weg Schaden nimmt. Eine Treppe schützte den Rasen und kürzt die langen Wege ab. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/432">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/432</a>	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	<b>A</b>
07.12.2023	Frau K.	Durchs Unigelände sollte der Weg wieder geöffnet werden: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/431">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/431</a>	Alle aus städtischer Sicht sinnvollen Fuß- und Radwegeverbindungen über die verschiedenen Hochschul-Areale sowie auch im Bereich des Universitätsklinikums sind in Abstimmung mit den betroffenen Stellen und auf der Grundlage von Bebauungsplänen sowie Verträgen zur allgemeinen Nutzung geöffnet. Die Anregung betrifft den Durchgang durch das Sportgelände am Kugelberg und kann nicht im VEP behandelt werden, wird aber im Zuge der dort aufzustellenden B-Pläne als Anregung aufgenommen.	<b>A</b>
07.12.2023	Frau K.	Treppe anlegen für kurzen Weg: Treppe anlegen, um vom Klingelbachweg zum Bahnhofpunkt Erdkauter Weg eine	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	<b>A</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		kurze Verbindung zu schaffen. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/430">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/430</a>		
07.12.2023	Frau K.	Weg zum Bahnhalt Dutenhofen ausbauen: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/426">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/426</a>	ggf. in Radverkehrskonzept zu prüfen. Keine Änderung im VEP	A
07.12.2023	Frau K.	Treppenanlage Aulweg <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/418">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/418</a>	z.K.	A
07.12.2023	Frau K.	Entfernung der Ampel in der Fahrradzone. Hier ist so wenig Autoverkehr, dass es in der Tempo-30-Zone keine Ampel braucht. Wenige Meter später ist eh Fußgängerzone und alle queren auf der anderen Seite der Kreuzung. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/417">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/417</a>	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	B
07.12.2023	Frau K.	Treppenabgang Nord am Bahnhalt Oswaldsgarten bauen: Zur Bahnunterführung Dammstraße soll ein Treppenabgang geschaffen werden. So werden die Wege zum Bahnhof kürzer und die ÖPNV-Reisezeiten attraktiver. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/413">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/413</a>	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	A
07.12.2023	Frau K.	Treppennabgang von Hoffmanstraße zum Bahnhof: Von der Hoffmannstraße zu Gleis 15 sollte ein Zugang zum Bahnhof geschaffen werden. Dafür bedarf es hier nur einer Treppe mit Aufzug und einer Brücke. So werden die Wege zum Bahnhof kürzer und die ÖPNV-Reisezeiten attraktiver. Menschen zum Klinikum und zur Uni erhalten dann einen barrierefreien Zugang zum Bahnhof. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/412">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/412</a>	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	A
07.12.2023	Frau K.	Treppenabgang von der Klinkstraße zum Bahnhof: Von der Klinikbrücke zu Gleis 1 sollte ein Zugang zum Bahnhof geschaffen werden. Dafür bedarf es hier nur einer Treppe hinab. So werden die Wege zum Bahnhof kürzer und die ÖPNV-Reisezeiten attraktiver. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-">https://giessen-direkt.de/ecm-</a>	Brücke schließt nicht an Bahnsteig an, es müssten über 100m lang mehrere Gleise überwunden werden. Außerdem würde nur ein Bahnsteig angebunden. Aufwand-Nutzen-Verhältnis erscheint nicht gegeben. Keine Änderung im VEP	A

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/411		
07.12.2023	Frau K.	<p>Stellplatzsatzung kontrollieren:</p> <p>Die Stellplatzsatzung der Stadt Gießen wird vom Bauordnungsamt nicht bei Neubauten angewandt. Nahezu alle Bauherren und Baudamen halten sich nicht an die Stellplatzsatzung und das Bauordnungsamt sorgt auch nicht dafür, dass die Satzung eingehalten wird. Eigentlich müssen alle Stellplätze bei Nutzungsbeginn fertig sein. Das sind sie aber nie. Entsprechend gewöhnen sich die neuen Bewohner ein Leben mit Auto an, weil die Fahrradstellplätze nicht geschaffen werden. Es ist skandalös, dass dies seit Jahren so geht, obwohl das Bauordnungsamt von einer Dezernetin der Grünen geleitet wird. Hier muss unbedingt umgesteuert werden. Selbst wenn der Stadt mitgeteilt wird, dass keine Fahrrad-Stellplätze geschaffen wurden, ändert sich nicht.</p> <p>Das ganze ist an diesem Gebäude gut dokumentiert:  <a href="https://giessen-direkt.de/giessen/de/lightflawRep/51935/flaw/1229">https://giessen-direkt.de/giessen/de/lightflawRep/51935/flaw/1229</a></p> <p>Der Verkehrsentwicklungsplan sollte Lösungen für das Problem aufzeigen. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/404">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/404</a></p>	Der VEP enthält Aussagen zur Stellplatzsatzung, kann jedoch deren Umsetzung und Anwendung nicht kontrollieren. Keine Änderung	<b>Weiteres</b>
	Herr M.	Maßnahme "Bessere Erreichbarkeit der Bahnhaltstellen" aufnehmen:	z.K.	<b>A</b>
	Herr M.	Am Bahnhof Licher Straße einen Nordzugang anlegen.	z.K.	<b>A</b>
	Herr M.	Am Bahnhof Gießen einen Zugang von der Klinikstraße schaffen.	Brücke schließt nicht an Bahnsteig an, es müssten über 100m lang mehrere Gleise überwunden werden. Außerdem würde nur ein Bahnsteig angebunden. Aufwand-Nutzen-Verhältnis erscheint nicht gegeben. Keine Änderung im VEP	<b>A</b>
	Herr M.	Maßnahme Parken aufnehmen:		
	Herr M.	Die Parkplätze der Hochschulen sollten bewirtschaftet werden. Die Stadt sollte sich dafür einsetzen, auch wenn sie es nicht beschließen kann.	Zuständigkeit liegt bei den Hochschulen, dies kann jedoch ein Vorschlag im Rahmen der Erarbeitung von Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement darstellen. Keine Änderung	<b>Weiteres</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
	Herr M.	Die Bewohnerparkausweise sollten teurer werden, so wie es in anderen Städten üblich ist.	Die Gebührenregelungen für das Bewohnerparken sollen kurzfristig aufgrund rechtlicher Änderungen überarbeitet werden. Die konkrete Ausgestaltung wird daher außerhalb des VEP konzipiert und abgestimmt. Keine Änderung	Weiteres
	Herr M.	Das Personal zur Überwachung des ruhenden Verkehrs sollte verdoppelt werden, da die Überwachung nicht ausreicht.	siehe Hinweise in Kapitel 5.2, dort teilweise Änderung erfolgt	Weiteres
	Herr M.	Schulparkplätze wie an der Wetzsteinstraße sollten ganztags bewirtschaftet sein und nur nach Schulschluss für die Öffentlichkeit nutzbar sein und dann in der Innenstadt auch kostenpflichtig sein.	Unter D3.1 ergänzt	D
	Herr M.	Rund um das UKGM sollte eine Parkraumbewirtschaftung flächig eingeführt werden, damit die Besucher des Klinikums und die Beschäftigten die Parkhäuser des Klinikums nutzen und der Parksuchverkehr aus den Wohnquartieren herausgehalten wird. Diese Parkraumbewirtschaftung reduziert dann auch Verkehr ohne sich negativ auf den Innenstadthandel auszuwirken.	Unter D3.1 ergänzt	D
	Herr M.	Der Plan enthält fast nur Prüfaufträge, aber kaum Maßnahmen. Es sollten alle nötigen Maßnahmen benannt werden und mit Zeitplan versehen werden.	Im Rahmen des VEP kann nicht bei jeder Maßnahme die Umsetzung definiert werden, da zunächst vorgelagerte und erweiterte Prüfungen folgen müssen. Mit dem daraus resultierenden Prüfauftrag wird jedoch die Willensbekundung zur Umsetzung bei erfolgreicher Prüfung festgehalten. Keine Änderung	Weiteres
	Herr M.	Der Zeitplan sieht vor allem vor, was bis wann geprüft werden soll. Es ist aber auch ein Zeitplan aufzunehmen, was wann umgesetzt wird.	Dies kann sich z.T. erst aus der Prüfung ergeben und zum jetzigen Zeitpunkt nicht belastbar festgelegt werden, da der Zeitplan/Zeitraum von vielen Rahmenbedingungen abhängig ist. Keine Änderung	Weiteres
	Herr M.	Es sollten komplette Karten erstellt werden, wo welches Tempolimit gelten soll und wo noch Potential für Tempo-30-Zonen im Straßennetz besteht.	Die Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen erfordert nach der StVO eine Einzelfallbetrachtung, die nicht im Rahmen des VEP vorgenommen werden kann. Mit der Straßennetzkategorisierung in Maßnahmen D1 ist in Verbindung mit den Maßnahmen D4.4 und D5 sind aber die strategischen Vorgaben für die Geschwindigkeitsniveaus auf den unterschiedlichen Straßen definiert.	D
	Herr M.	Es sollte ein Radwegenetz dargestellt werden, welches in Haupt- und Nebenrouten klassifiziert ist.	Aufgabe eines eigenen Radverkehrskonzepts, kann im VEP nicht in der erforderlichen Detailtiefe erfolgen. Keine Änderung	B
	Herr M.	Es sollte eine Karte des kompletten Fußgängeretzes aufgenommen werden und nicht nur hier und da mal ein Auszug aus einem zufälligen Stadtviertel.	Das Fußgängeretz besteht grundsätzlich aus allen Straßen mit Gehwegen und straßenunabhängigen Gehwegen. Dargestellt sind lediglich die vorgesehenen Hauptrouten, bei denen besonderes Augenmerk auf den Fußverkehr gelegt werden soll. Keine Änderung	A

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
	Herr M.	Es sollten komplette Karten erstellt werden, wo in welcher Weise Parkraumbewirtschaftung stattfindet und in welchem Jahr dies in welchem Gebiet ausgeweitet wird.	Kann im Rahmen des VEP nicht festgelegt werden. Ist thematisch Bestandteil der Maßnahme D3. Keine Änderung	<b>D</b>
	Herr M.	Gehwegparken		
	Herr M.	Gehwegparken kann man nicht aufgrund von Parkdruck verkehrsrechtlich erlauben. Markierungen oder Beschilderungen des Parkens auf Gehwegen sind nur zulässig, wenn sie zur Gefahrenabwehr zwingend erforderlich sind. Außerdem ist jedes Gehwegparken eine Beschränkung des fließenden Fußgängerverkehrs und darf nach § 45, Absatz 9 StVO nur angeordnet werden, wenn es eine örtliche Gefahrenlage gibt. Dies ist an keiner Stelle in Gießen der Fall. Würde so eine Gefahrenlage durch Falschparken aufgrund von Parkdruck bestehen, so müsste auch ein anderes Mittel gewählt werden (z.B. mehr Kontrollen der Falschparker, Abschleppen,...). Entsprechend darf der Verkehrsentwicklungsplan rein rechtlich nicht vorsehen, dass angestrebt wird, Gehwegparken auf breiten Gehwegen zu zulassen.	Wo dies der Seitenraum zulässt, gibt es eine Rechtsgrundlage, legales Gehwegparken anzuordnen. Jedoch soll durch den VEP das Gehwegparken in Gießen künftig restriktiver gehandhabt werden und überall dort, wo eine Beeinträchtigung des Fußverkehrs vorliegt, zurückgenommen werden. Eine Beeinträchtigung liegt vor, wenn eine Gehwegbreite von mind. 2,5m bzw. eine freie Gehgasse von mind. 2,0m nicht eingehalten wird. Keine Änderung	<b>A/D</b>
	Herr M.	Radwegebenutzungspflicht		
	Herr M.	Es sollte klar formuliert werden, dass die Stadt nur noch dann eine Radwegebenutzungspflicht anordnet, wenn die Radwege die Breite der VwV-StVO aufweisen (mind. 1,50m). Entsprechend muss auf der Rodheimer Straße, der Marburger Straße und vielen anderen Straßen, wo die Radwege nur einen Meter breit sind, die Benutzungspflicht aufgehoben werden. Hierzu sollte der VEP klare Aussagen machen und Strecken benennen, wo die Pflicht aufzuheben ist.	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Maßnahme B3 berücksichtigt. Keine Änderung	<b>B</b>
	Herr M.	Wegfall von Parkplätzen		
	Herr M.	Es sollte eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen genannt werden, die jedes Jahr entfallen und durch Straßenbegleitgrün ersetzt wird. Denkbar wären 500 Straßenparkplätze pro Jahr bis 2035.	Straßenparkplätze können (und sollen) anlassbezogen, d.h. durch Umsetzung einer anderen Maßnahme, zurückgenommen werden. Eine verlässliche Zielgröße kann dabei jedoch nicht angegeben werden. Keine Änderung	<b>A/D</b>
	Herr M.	Fahrradstellplätze		
	Herr M.	Es sollten Ausbauziele pro Jahr für Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum (z.B. 800 pro Jahr bis 2030) und an Schulen festgelegt werden, insbesondere Ziele, wie viele Abstellplätze	Maßnahme B5 benennt eine deutliche Ausweitung des Fahrradparkens, eine jährliche Zielzahl ist jedoch nicht zielführend. Überdachte Abstellplätze können flächendeckend im öffentlichen Raum nicht umgesetzt werden, lediglich punktuell bzw. an	<b>B</b>

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		jedes Jahr neu zu überdachen sind. Ziel sollte sein, dass 2030 an allen Schulen 80% der Rad-Stellplätze überdacht sind.	Aufkommensschwerpunkten. Eine verlässliche Zielgröße zur Überdachung kann nicht angegeben werden. Keine Änderung	
	Herr M.	Bushaltestellen		C
	Herr M.	Es sollten Ausbauziele pro Jahr für Bushaltestellen (z.B. 10 Wartehallen pro Jahr, 20 barrierefreie Haltestellen pro Jahr bis 2030) festgelegt werden, die jährlich überprüft werden.	Ausbau von Bushaltestellen ist konkret im NVP definiert. Keine Änderung	C
	Herr M.	Zum VEP-Entwurf: Die Ludwigstraße scheint mir als F-Magistrale und Busstrecke + Radroute + Schnellfahrstrecke für Krankenwagen (einzige Route ohne Bahnübergang) überlastet und ich empfehle ein Überdenken. Ich hatte z.B. die Routen Stephanstraße - Ebelstraße - Studentensteg - bis zur Gaffkystraße angedacht bei Umgestaltung der BU, sowie Lony-Löberstraße - Weg an der Wieseck - Essiggässchen - Bonifatiusweg / Josefs-KH + Bals.Stift zur Rudolf-Buchheim-Str. skizziert.	Der Hinweis zur Streckenführung kann in einem nachfolgenden Radverkehrskonzept berücksichtigt werden. Im VEP wird das Radnetz nicht straßenscharf ausgeführt. Keine Änderung im VEP	B
14.11.2023	Herr B.	Die Ludwigstraße scheint mir als F-Magistrale und Busstrecke + Radroute + Schnellfahrstrecke für Krankenwagen (einzige Route ohne Bahnübergang) überlastet und ich empfehle ein Überdenken. Ich hatte z.B. die Routen Stephanstraße - Ebelstraße - Studentensteg - bis zur Gaffkystraße angedacht bei Umgestaltung der BU, sowie Lony-Löberstraße - Weg an der Wieseck - Essiggässchen - Bonifatiusweg / Josefs-KH + Bals.Stift zur Rudolf-Buchheim-Str. skizziert. Die EFA benennt Gehwegbreiten von 2,50 bis 6m, will sagen, 2,50m sind das absolute Mindestmaß, denn hiervon gehen ja noch die Stromkästen und Vz und Laternenmasten ab.	Die skizzierten Alternativrouten zur Ludwigstraße wurden im Bericht im Wesentlichen durch die „wichtigen Querverbindungen“ abgebildet. Die Ludwigstraße stellt eine wichtige Fußgängerachse dar. Die Vielzahl der dortigen Ziele (Gastro, Uni, Ärzte, Haltestellen, ...), die einigermaßen breiten Gehwege, das reduzierte Parkplatzangebot und die Aufwertung im Rahmen der Umgestaltung sprechen dafür. Die Fußwegeachsen dienen ja nicht nur als „schneller Durchweg“ sondern sind oft selbst Ziel oder Quelle. Die 2,5 m Mindestbreite für Gehwege werden im Bericht mehrfach behandelt. Auch der Verbreiterungswunsch .B. im Bereich von Geschäften und vor Gastronomie.	A
14.11.2023	Herr B.	Mit Fahrradwendeln an Bus-H. hatten wir begonnen (Konzept beruhte i.W. auf den Haltestellen stadteinwärts wie bei den Wartehallen). Leider gab es dann ein Veto, ich weiß aber nicht mehr woher, sodass dies nicht konsequent weiterverfolgt wurde.	Fahrradbügel an Haltestellen werden, insb. beim Neubau von Wartehallen bzw. dem barrierefreien Umbau, standardmäßig geprüft und nach Möglichkeit realisiert (Beispiel Tulpenweg oder Max-Reger-Straße).	B
04.12.2023	Frau I.	Zum Verkehrsentwicklungsplan äußere ich mich wie zu dem Verkehrsgutachten vom Dezember 2021. Als Eigentümerin des Hauses Bromberger Str. 18, gegenüber der Ostschule, ist es der Punkt D2.1 Ergänzung des	Die Verlängerung der Ferniestraße steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der erforderlichen Erschließung der absehbaren gewerblich-industriellen Entwicklung der Flächen der ehemaligen „Gailschen Tonwerke“. Die Darstellung der Mehrverkehre, die sich	D

Datum	Wer	Anmerkung	Antwort / Behandlungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
		<p>städtischen Straßennetzes /Neue Verbindung zwischen Alter Steinbacher Weg und Licher Straße (sog. „Vitos-Spange“) des VEP, der mich zur Stellungnahme zwingt.</p> <p>Im Verkehrsgutachten vom Dez. 2021 hieß es, eine neue Verbindung zwischen Licher Straße und Alter Steinbacher Weg würde die Kreuzung im Schiffenberger Weg entlasten, jetzt wird als Begründung eine Entlastung des Wohngebiets Am Südhang und des unteren Alten Steinbacher Wegs genannt. Dies wäre zulasten der Anwohner im Ostpreußenviertel und ganz besonders der Anlieger des oberen Alten Steinbacher Wegs gegenüber dem Neuen Campus, der Ostschule und der Osthalle. Dieser Bereich ist jetzt schon durch den Verkehr stark belastet, durch eine neue Trasse käme noch mehr Verkehr hinzu und sollte dann noch der Karl-Reuter-Weg neben der Ostschule, wie in der Verkehrsuntersuchung von 2021 verlangt, aber strikt abzulehnen ist, zur alleinigen Zufahrt zu den Parkplätzen werden, können sich die Bewohner dieses Straßenabschnitts wirklich wie auf einer Verkehrsinsel fühlen.</p> <p>Ich erwarte, dass von dieser Planung endgültig Abstand genommen wird, zumal im VEP selbst angeführt wird, dass durch eine solche Abkürzung Verkehr vom Gießener Ring verlagert würde, was m. E. der Intention der Verkehrsreduzierung absolut widersprechen würde. Die Planungen sollten dort Entlastung bringen, wo auch die Belastungen am größten sind.</p>	<p>alleine aus dem Straßenneubau ohne die gewerblich-industrielle Entwicklung ergeben würden, ist daher in diesem Fall nicht zielführend.</p> <p>Schon vorangegangene Untersuchungen zum VEP haben gezeigt, dass die Verlängerung der Ferniestraße und der zu erwartenden Zusatzverkehr der Gewerbeentwicklung zu Leistungsfähigkeitsproblemen an Knotenpunkten im Zuge des Schiffenberger Weges führt. Mit der Realisierung der "Vitos-Spange" können diese Leistungsfähigkeitsdefizite reduziert werden. Weiterhin ist erst mit der Realisierung der "Vitos-Spange" eine Sperrung der Campusplatz-Durchfahrt und damit Verkehrsentlastungen von Wohngebieten im Bereich des Ostpreußen-Viertels (Rathenaustraße und Alter Steinbacher Weg) sowie unteren Aulweg möglich. Die im zwischen Universität und Stadt abgestimmten Masterplan zum langfristigen Um- und Ausbau des Philosophikum-Campus enthaltene Groß-Parkanlage an der Osthalle wird dauerhaft über die Otto-Behaghel-Straße und (im Fall einer Sperrung der Campusplatz-Durchfahrt) untergeordnet auch über den Alten Steinbacher Weg erschlossen, wobei hierzu nicht zwingend der Karl-Reuter Weg ausgebaut werden muss.</p> <p>Die Empfehlung des VEP, die Trasse planerisch weiterzuverfolgen und detaillierter zu prüfen, stellt keine Vorfestlegung auf die letztlich zu treffende Gesamtabwägung aller Kriterien und politische Entscheidung dar. Es wird lediglich empfohlen, die notwendigen nächsten Planungsschritte zu beschreiten, um damit die erforderlichen Grundlagen für eine Entscheidung schaffen.</p>	

## Behandlung der Anregungen und Hinweise zum Entwurf des Endberichts des Verkehrsentwicklungsplans der Universitätsstadt Gießen - Ortsbeiräte

Datum	Wer	Was	Antwort / Abwägungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
26.09.2018	OBR Allendorf	Mäharbeiten, Geh- und Radweg entlang der L3451 zwischen Hoppensteinstraße und Lahnparkstraße	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP / Planungen bereits eingeleitet. Keine Änderung	A/B
16.08.2018	OBR Allendorf	Ladestation für E-Fahrzeuge auf Parkplatz vor Mehrzweckhalle	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP. Keine Änderung	D
22.02.2022	OBR Allendorf	Querungshilfe Ehramer Weg / Kleinlindener Straße	Entspricht nicht der Planungsebene des VEP / Planungen bereits eingeleitet. Keine Änderung	A
14.12.2023	OBR Wieseck	Gießener Straße ist städtische Straße mit übergeordneter Funktion: Zu klären ist, ob und warum die Gießener Straße eine Straße mit übergeordneter Funktion ist? Es gibt die Marburger Straße und den Gießener Ring, der den Durchgangsverkehr aufnehmen kann! Wie kann die Gießener Straße vor Durchgangsverkehr aus der Hangelsteinstraße geschützt werden?	Wiesecker Weg und Gießener Straße bilden die zentrale Erschließungsachse für den Ortsteil Wieseck. Sie haben die Funktion einer Hauptsammelstraße, die vorrangig der Verteilung der Quell- und Zielverkehre des Ortsteils auf die Erschließungs- und Wohnstraßen dient. Weiterhin bildet sie die zentrale Busachse für den Ortsteil. Aus diesen Gründen sind Wiesecker Weg und Gießener Straße als städtische Straßen mit übergeordneter Funktion anzusehen. Diese Funktionszuweisung bedeutet nicht, dass über den Streckenzug Durchgangsverkehre durch den gesamten Ortsteil fließen sollen.	D
14.12.2023	OBR Wieseck	Verkehrsmodell: *) inwieweit wurde denn hier der ein- und ausfließende Verkehr in die Stadt (ggf. durch die Vororte) betrachtet? Kann man diese Simulation sich anschauen?	Ist in Abb. 58 und Begleittext erläutert.  Ergänzung um Netzplot, damit dies evtl. noch deutlicher wird.	D
14.12.2023	OBR Wieseck	A3 Prüfauftrag Einhaltung oder Herstellung angemessener Gehwegbreiten: Es finden sich keine Hinweise auf Wieseck bzgl. Gehwegbreiten, aber auch Hindernissen (Barrierefreiheit) wie Pfosten, Schilder und Hecken auf oder im Gehweg. Wir erwarten eine Überprüfung der Gehwege im Sinne des VEP. Der Einsatz eines Flurschützes – das Ordnungsamt ist zu sinnvollen Kontrollen nicht in der Lage – sollte in Betracht gezogen werden. Aktuell gibt es eine Antwort des Bürgermeisters zur „Hecke im Gehweg“ Urnenfeld 4 – hier wurde nur Kosmetik betrieben, die Hecke ragt nach wie vor ca. 30 cm in den Gehweg. Ein Fußgänger-Begegnungsverkehr ist nicht möglich!?	Eine flächendeckende, stadtweite Überprüfung der Gehwege auf ihre Breite ist im VEP leider nicht möglich. Der VEP soll die Grundlage und Inhalte dafür sein, Engstellen zielgerichtet zu überprüfen und zu beseitigen. Keine Änderung im VEP	A

Datum	Wer	Was	Antwort / Abwägungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
14.12.2023	OBR Wieseck	A4.3 Sicherheitsempfinden stärken, Angsträume schwächen: *) wenn dies sogar von dem Ersteller VEP gefordert wird, scheint es doch „zu gehen“ ... es herrscht also offensichtlich Übereinstimmung zwischen VEP und Anträgen OB	z. K.	A
14.12.2023	OBR Wieseck	B3.3 Aktion Fahrradstraßen und Fahrradzonen: *) gilt dann auch für die Überquerung Philosophenstraße an der Wieseck (R7) – hier „rote Fläche“ auftragen	Im VEP sind Knotenpunkte und Einmündungen von Straßen gemeint - die rote Farbe soll die Aufmerksamkeit beim Abbiegen erhöhen. Die Überquerung der Philosophenstraße durch den R7 ist mit dieser Maßnahme nicht angesprochen. Solange die Philosophenstraße hier vorfahrtberechtigt ist, sollte die angesprochene Maßnahme nicht erfolgen. Keine Änderung	B
14.12.2023	OBR Wieseck	B7.2 Nutzung von Abstandssensorik zur Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr: *) GI sollte die Sensoren zum Einstandspreis weitergeben und sowohl beim Stadtradeln, als auch ganz allgemein anbieten. Hiermit kann die Stadt auf wertvolle kostenlose Informationen von Radfahrenden zurückgreifen ...	z. K.	B
14.12.2023	OBR Wieseck	D1 Kategorisierung des Straßennetzes: *) wo findet man diese Einteilung/Kategorisierung, um sich ein besseres Bild über die Zukunft der Straßen in Wieseck machen zu können?	Die Kategorisierung des Straßennetzes ist im Kartenband in Karte D1 abgebildet.	D
14.12.2023	OBR Wieseck	D2.1 Ergänzung des städtischen Straßennetzes: *) was ist mit den Auswirkungen des Verkehrs durch das Industriegebiet Alter Flughafen in Wieseck? Hr. Hölscher teilte in der Sitzung auch mit, dass man bei der Verkehrsuntersuchung Alter Flughafen eine „Grenze bzgl. der Untersuchung ziehen musste. Warum dann aber an der Ringauf- und abfahrt Ursulum aus Marburg kommend, die Grenze gezogen wurde, leuchtet nicht ein, da sich ja der Verkehr nach Gießen an der Kreuzung Rudolf-Diesel-Straße, Zinzendorfweg, Eichgärtenallee, Ursulum nochmals aufteilt. Die Frage wie der Verkehr von und zum Alten Flughafen konkret fließt, wurde ausgeschlossen. In Richtung Rödgen wurden die Grenzen viel großzügiger gezogen ...	Die zusätzliche Verkehre durch das GI-Gebiet Alter Flughafen in Wieseck sind berücksichtigt. Eine diesbezügliche ausführliche Erörterung fand im Rahmen der Bebauungsplanung statt. Die Daten der Verkehrsuntersuchungen wurden im VEP berücksichtigt.	D

Datum	Wer	Was	Antwort / Abwägungsergebnis	Zuordnung Handlungsfeld
14.12.2023	OBR Wieseck	D4.2 Verbesserung der Straßenraumgestaltung in den Ortsdurchfahrten: *) aus dem VEP geht also hervor, dass Wieseck doch keine Ortsdurchfahrt hat!? Der Ortsbeirat begrüßt die Aussage ausdrücklich und möchte gerne konkret wissen, wie der Durchgangsverkehr unterbunden werden kann. Sehr stark ist auch der Umfahrvverkehr Ausfahrt Ursulum aus Marburg kommend, da es an dieser Ausfahrt – bereits und Betrieb Alter Flughafen – zu Rückstaus kommt und der Verkehr lieber durch Wieseck zur Eichgärtenallee fährt!?	Die Maßnahme D4.2 zielt wie im Text dargestellt auf die Ortsdurchfahrten in den ländlich geprägten Ortsteilen (Lützelinden, Allendorf a.d. Lahn, Rödgen, Kleinlinden/Wetzlarer Straße). Wieseck ist nicht hierzu zu zählen.	D
14.12.2023	OBR Wieseck	D5 Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz: *) also doch! Wir brauchen in Wieseck mehr Hinweise in den „Tempo-30-Durchgangsstraßen“ und ggf. auch Schwellen oder ähnliches. Beispiele sind die Rabenauer Straße aus der Alten-Busecker Straße, aber natürlich auch alle anderen „Zufahrten“ in die Temp-30-Zonen. Hier sind sichtbare Markierungen – wie in anderen Städten Standard – aufzubringen. • Sollte allerdings die Gießener (und Alten-Busecker) Straße Tempo 30 bekommen, wäre diese Markierung nur noch dort notwendig. • Tempo-30-Aufmerksamkeitsanzeigen sollten das Verhalten der Autofahrer zusätzlich steuern!	z.K. Ist in D5 berücksichtigt.  Aspekt der Geschwindigkeitsanzeigen wird in D4.4 und D5 ergänzt.	D
14.12.2023	OBR Wieseck	D6.2 LSA-Steuerung / Verkehrsleitreehner: *) hier könnte beispielsweise (in der MR-Straße) auch ein Hinweis „Grüne Welle bei ... km/h“ zum Tragen kommen. Damit könnte sichergestellt werden, dass der Verkehr fließt und nicht dauernd ein Stop- and Go – wie aktuell – stattfindet! Auch würde dann vermutlich weniger Durchgangsverkehr „durch Wieseck nach Gießen als Umfahrung der Marburger Straße“ stattfinden!	Aspekt der Geschwindigkeitssignalisierung ist als Prüfauftrag unter D6.3 aufgenommen. Ggf. weitergehende Untersuchungen erforderlich.	D
14.12.2023	OBR Wieseck	F4 Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas: *) wie kann dieses Verhalten gefördert werden? Was kann man gegen Elterntaxis von Seiten der Schule, der Stadt tun? In Wieseck ist heute ein absolutes Verkehrschaos vor der Weißen Schule, etwas ähnliches sollte vor der Außenstelle der Weißen Schule im Kiesweg erst gar nicht entstehen!	Der VEP enthält mehrere Maßnahmenvorschläge, um eine eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern und um den Verkehr im Schulumfeld besser zu ordnen. Diese sind in den Stichpunkten unter der Maßnahme F4 aufgeführt.	F

## Anmerkungen zum Kartenband

Die Anmerkungen sind geprüft und, soweit nachvollziehbar und umsetzbar, in den Karten angepasst worden.	
A1	<p>Die Karte Fußweg-Achsen-Nord enthält folgende Fehler:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) In Höhe Sudentenlandstraße/Marburger Straße fehlt die dritte Ampelquerung. Die Maßnahme ist aufzunehmen: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/227">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/227</a></li> <li>2) In Höhe Marburger Straße/Wiesecker Weg fehlt die dritte Fußgängerquerung an der Ampel. Die Maßnahme ist aufzunehmen: <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/229">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/229</a></li> <li>3) In Höhe Bückingstraße fehlt eine Querungsstelle. Die Maßnahme ist aufzunehmen.</li> <li>4) Es fehlen Fußverkehrsverbindungen ins Sandfeld. Diese sind aufzunehmen.</li> <li>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.</li> </ol>
A2	<p>Die Karte Fußweg-Achsen-Süd enthält folgende Fehler:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Es fehlt eine Weiterführung der Fußverkehrsachsen innerhalb des Anlagenrings. Diese sind aufzunehmen</li> <li>2) An der Ecke Westanlage/Bahnhofstraße fehlt die vierte Fußgängerquerung an der LSA. Diese ist aufzunehmen. <a href="https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/511">https://giessen-direkt.de/ecm-politik/giessen/de/mapconsultation/53752/single/proposal/511</a></li> <li>3) 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.</li> <li>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.</li> <li>5) Das Piktogramm mit Fuß- und Radsymbol wird nicht in der Legende erläutert. Dies ist nachzuholen.</li> <li>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.</li> <li>7) Eine Fußverkehrsachse vom Bahnhof zum Campus am Heinrich-Buff-Ring fehlt. Diese Route ist eine Hauptfußverkehrsachse.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>10) Es fehlt eine Verbindung über das Essiggässchen. Die Verbindung ist attraktiver, weil ampelfrei und frei von Verkehrslärm. Weitere Begründungen finden sich hier: <a href="https://hessen.vcd.org/themen/fuss-fahrrad/essiggaesschen-und-bahnunterfuehrung-vcd-giessen-will-option-auf-reaktivierung-gewahrt-sehen">https://hessen.vcd.org/themen/fuss-fahrrad/essiggaesschen-und-bahnunterfuehrung-vcd-giessen-will-option-auf-reaktivierung-gewahrt-sehen</a></li> <li>11) Es fehlt eine Verbindung von der Veterinärmedizin zum Bahnhof über den Alten Wetzlarer Weg.</li> <li>12) Die fehlende Querung des Anlagenrings in Höhe Bismarckstraße ist aufzunehmen.</li> <li>13) Eine Fußwegeverbindung vom Philosophikum zum Bahnhof und zum Campus Naturwissenschaften fehlt. Diese sind aufzunehmen.</li> <li>14) Der zukünftige Fernbusbahnhof ist nicht an das Fußwegenetz angeschlossen. Eine Verbindung nach Norden und Süden entlang der Lahnstraße ist aufzunehmen.</li> <li>15) Auf der Verbindung entlang der Haydnstraße fehlen barrierefreie Querungen an allen Einmündungen der Tempo-30-Zone.</li> <li>16) Es fehlt eine Verknüpfung der Routen entlang der Paul-Meimberg-Straße und des Aulwegs. Beide Treppen sind dort seit Jahren gesperrt.</li> <li>17) Es fehlt die Maßnahme, dass der Tunnel unter den Bahnliesen in Höhe Stephanstraße/Ebelstraße nicht barrierefrei ist und eine Rampe erforderlich ist.</li> <li>18) An der Ecke Stephanstraße/Bismarckstraße fehlte eine sichere Querungsmöglichkeit über die Bismarckstraße.</li> </ol>
A3	<p>Die Karte Fußweg-Achsen-Süd enthält folgende Fehler:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Es fehlt eine Verbindung zwischen Schützenstraße und Werner-Gleim-Deich über den südlichen Teil des Alten Krofdorfer Weg.</li> <li>2) Es fehlt eine Verbindung vom nördlichen Werner-Gleim-Deich zum Christoph-Rübsamen-Steg.</li> <li>3) Es fehlt eine Fußgängerquerung über die Heuchelheimer Straße in die Gottlieb-Daimler-Straße.</li> </ol>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>6) An der Ecke Hardtallee/Rodheimer Straße fehlt die dritte Ampelquerung. Die Maßnahme ist aufzunehmen.</p> <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> <p>1) Taktiler Ausbau/Doppelbord ist auch an folgenden Stellen nötig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle Einmündungen des Nahrungsbirgs</li> <li>- Roonstraße/Gabelsberger Straße</li> <li>- Querung Löberstraße/Roonstraße/Ludwigsplatz</li> <li>- Moltkestraße/Roonstraße/Eichgärtenallee</li> <li>- Fröbelstraße/Wolfstraße</li> <li>- Ringallee/Wieseck</li> </ul> <p>2) Es fehlt eine wichtige Verbindung von der Ringallee zur Roonstraße entlang der Wieseck.</p> <p>3) Es fehlt eine Hauptfußwegeachse von der Innenstadt und dem Bahnhof zum Philosophikum</p> <p>4) Die Fußwegeachse entlang der Fröbelstraße sollte weiter in Richtung Osten geführt werden.</p> <p>5) Zwischen Mittermaierstraße und Jahnstraße sollte eine Fußwegeachse realisiert werden, auch wenn noch keine Grundstücke dafür erworben werden konnten.</p> <p>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.</p>
B1	<p>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).</p> <p>2) Teilweise haben die Wunschlinien Knicke (z.B. vom Sandfeld zum Landgraf-Ludwig-Gymnasium; von Heuchelheim in die Weststadt, Heuchelheim-Biebental,...)</p> <p>3) Die Innenstadt als Einzelhandelsstandort und Häufung von Zielen fehlt als Ziel völlig und müsste ergänzt werden.</p> <p>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...)</p> <p>5) Die neuen Bahnhalte sind nicht berücksichtigt.</p> <p>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.</p> <p>7) Das Stadtteilzentrum der Weststadt ist zu weit südlich verortet. Im Norden der Weststadt gibt es keine Ziele.</p> <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 Bevölkerungszahl 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 Lahnu; Lollar für Wetztenberg und Staufenberg, Linden für Lützellinden und Pohlheim, Garbenteich für Fernwald) fehlen in der Karte</p>

C2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Es fehlt eine Legende für die gepunktete Linie nach Lahnau.</li> <li>2) Es ist unklar, wie bzw. ob die Pfeile der Straßenbahnlinien in Kleinlinden und der nördlichen Weststadt weitergehen sollen.</li> <li>3) Es sollte ein Halt zwischen Marktplatz und Bahnhof für die Straßenbahnlinie nach Kleinlinden ungefähr in Höhe Anlagenring vorgesehen werden.</li> <li>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.</li> <li>5) Die Bahnhöfe Hausen und Garbenteich (neu) sollten gemäß RNVP den Bahnhof Garbenteich (alt) ersetzen. Diese Planung des RMV sollte nachrichtlich übernommen werden.</li> <li>6) Der Bahnhof Langgöns fehlt</li> <li>7) Der Bahnhof Lollar-Ost (an der Lumdatalbahn) fehlt in Höhe Ostendstraße (Verknüpfung zur Gesamtschule). Ebenso fehlt der Bahnhof Staufenberg- Mainlar an der Lumdatalbahn.</li> <li>8) Ein Regiotramhalt im Nordkreuz ist unsinnig, da dort keine Ziele sind.</li> <li>9) Im Süden von Lollar fehlen potenzielle Halte der Regiotram.</li> <li>10) Potentielle neue Halte an der Strecke nach Lahnau fehlen.</li> </ol>
D1	<ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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 Vorfahrtstraße.</li> <li>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</li> </ol>
D2	<ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>2) Da der Brandplatz laut Koalitionsvertrag autofrei werden soll, ist dieser Parkplatz weiter nach Norden zu verschieben oder wegzulassen.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>5) Das Parkhaus Dern-Passage fehlt.</li> <li>6) Der unbedeutende Parkplatz der Commerzbank sollte in der Karte nicht dargestellt werden.</li> <li>7) Das Parkhaus am Kino sollte aufgenommen werden.</li> <li>8) Die untergeordnete Erschließung Wetzsteinstraße sollte gestrichen werden, so wie auch alle anderen verkehrsberuhigten Bereiche nicht als Erschließungsstraßen dargestellt sind.</li> </ol>
D3-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> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) In der Ringallee ist seit 2013 kein LKW-Durchfahrtsverbot mehr beschildert. Einzig an der Bückingstraße steht noch ein vergessenes LKW-Verbot.</li> <li>2) In der Alfred-Bock-Straße ist das LKW-Verbot nur vom Nahrungsberg, aber nicht in Gegenrichtung beschildert.</li> <li>3) Die LKW-Verbote auf Privatflächen sollten aus der Karte entfernt werden.</li> <li>4) Die Nordanlage ist nicht VS1, sondern VS2.</li> <li>5) Die Bismarckstraße, der Kiesweg, der Teichweg, die Bänningerstraße, die Pistorstraße, die Ferniestraße, die Raiffeisenstraße, und die Wilhelmstraße sind nicht VS1.</li> </ol>
E1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) An den neuen Bahnhaltdepunkten fehlen Mobilitätsstationen</li> <li>2) Die Beschriftung in der Karte und in der Legende ist eine Dopplung und macht die Karte unleserlich.</li> <li>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...)</li> </ol>