

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Vorlagennummer: **STV/2097/2024**
 Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
 Datum: 14.05.2024

Amt: Büro der Stadtverordnetenversammlung
 Aktenzeichen/Telefon: - Al -/1032
 Verfasser/-in: Kathrin Schmidt, Klaus Peter Möller, CDU-Fraktion

Beratungsfolge	Termin	Zuständigkeit
Magistrat		Zur Kenntnisnahme
Ausschuss für Klima-, Umwelt- und Naturschutz, Stadtentwicklung, Energie und Verkehr		Beratung
Stadtverordnetenversammlung		Entscheidung

Betreff:
Mobilitätspaket für Gießen
- Antrag der CDU-Fraktion vom 24.04.2024 -

Antrag:
 „Der Magistrat der Universitätsstadt Gießen wird gebeten, folgende Punkte sicherzustellen bzw. umzusetzen:

Digitalisierung und Verkehrslenkung

- Um die Chancen der Digitalisierung auch in der Lenkung des Individualverkehrs zu nutzen, sollen im Zuge der ‚Smart Mobility‘ die aktuelle Verfügbarkeit an Parkplätzen in der Gießen-App integriert und die Bezahlmöglichkeit per Handy über die App ermöglicht werden. Hierzu ist eine stärkere Zusammenarbeit mit den Betreibern der Parkhäuser anzustreben, um die dortigen freien Parkplätze ebenfalls einzubeziehen.
- Intelligente Ampelschaltungen sind mittlerweile ein zentraler Bestandteil eines modernen Verkehrsmanagements. Sie fördern den Verkehrsfluss und schonen Ressourcen. Absurd ist allerdings, wenn zu viele Ampeln auch nachts angeschaltet sind, obwohl dies eigentlich nicht notwendig wäre. An den Stellen, an denen die Sicherheit auch ohne eingeschaltete Ampeln weiterhin gewährleistet ist, werden die Ampeln in der Nacht daher abgestellt. Außerdem sollen die Möglichkeiten der technischen Vernetzung unserer Ampeln mit Fahrzeugen für Grüne Wellen und fließenden Verkehr genutzt werden. Intelligente Alternativroutensteuerung und

verkehrsabhängige Ampelschalten können so für weniger Stau und damit weniger Unmut sorgen.

3. Um die Chancen der Digitalisierung auch in der Vernetzung der Verkehrsmittel zu nutzen, sollen Vorschläge über mögliche Verkehrsmittel, eine Stadtkarte mit Positionen der Busse samt ihrer Wartezeiten, aktuelle Standorte verfügbarer Citybikes sowie Car-Sharing-Autos und Informationen über neue Radwege sowie Fahrradinfrastruktur in die Gießen-App integriert werden. Ergänzend soll geprüft werden, inwiefern die App unter Einhaltung des Datenschutzes eine Beteiligung der Bevölkerung ermöglichen kann, etwa durch das Sammeln von Informationen zu Schwachstellen in der Verkehrsinfrastruktur und Verbesserungsvorschlägen. Ziel soll die Schaffung eines attraktiven ‚One-Stop-Shops‘ für intermodale, umwelt- und nutzerfreundliche Mobilität sein, über den alle Angebote gebucht werden können.
4. In einer Smart City existieren eine Vielzahl unterschiedlicher Sensoren, welche durch ihre generierten Daten den Alltag der Menschen erleichtern. Was es hierfür zu Beginn braucht, ist eine Kommunikationstechnologie, die die einzelnen Assets miteinander verbindet und so die Grundlage für die intelligente Stadt schafft. Ein erster Baustein auf den Weg zur Smart City kann die Technologie LoRaWAN darstellen. Aufgrund ihrer technologischen Eigenschaften (hohe Reichweite, niedriger Energieverbrauch und eine hohe Gebäudedurchdringung) und kostengünstigen Implementierung kann sie das erste Fundament der intelligenten Stadt darstellen. Wir wollen den Ausbau von LoRaWAN sowie entsprechender Sensoren zur Analyse von beispielsweise Temperatur, Feuchte, Emissionen, Schadstoffen sowie Verkehrsfluss vorantreiben.

Straßeninfrastruktur

5. Die Auswirkungen der Straßenbauoffensiven sollen möglichst gering gehalten werden. Zu diesem Zweck muss ein modernes Baustellenmanagement entwickelt werden, das die Baustellen der städtischen und anderer Bauträger miteinander koordiniert und die Kommunikation verbessert. Alle im Straßenraum arbeitenden städtischen und privaten Unternehmen sollen ihre Planungen langfristiger miteinander absprechen und möglichst viele Maßnahmen des Straßenbaus mit den Arbeiten für die Wasser-, Strom-, Gas-, Fernwärme- und Datenleitungen zusammenlegen. Ein größeres Bau- und Sanierungsvolumen mit weniger Baustellen ist das Ziel, um den Verkehrsfluss in der Stadt auch und gerade in Stoßzeiten möglichst wenig zu behindern.
6. Die Universitätsstadt Gießen startet eine Investitionsoffensive, um den Sanierungsstau bei Straßen aufzulösen. Hierzu gehören beispielsweise die Grünberger Straße sowie die Bismarckstraße.
7. Schlaglöcher gefährden die Verkehrssicherheit, können Fahrzeuge beschädigen und hemmen den Verkehrsfluss. Die Stadt Gießen sorgt daher dafür, dass jedes Schlagloch binnen einer Woche nach Meldung repariert wird.

8. Wir wollen insbesondere in besonders schadstoffbelasteten Stadtgebieten schadstoffreduzierende Beschichtungen einsetzen, bei denen durch physikalische Reaktionen Stickstoff abgebaut werden kann. Diese Technologie kann nicht nur als Straßenbelag, sondern unter anderem in Schallschutzwänden zum Einsatz kommen.

Autoverkehr und Parksituation

9. Für viele Seniorinnen und Senioren sind Parkhäuser keine taugliche Alternative – sie scheuen die engen, dunklen Parkmöglichkeiten vielmehr. Um aber den Senioren auch in Zukunft genügend Parkplätze in der Gießener Innenstadt, insbesondere für Arztbesuche, zu ermöglichen, soll die Stadt Gießen einen Teil der bestehenden Parkplätze, auch die des sog. Anwohnerparkens, als ‚Seniorenparkflächen‘ ausweisen.
10. Der Straßenraum ist häufig sehr begrenzt und oft nur in geringen Grenzen veränderbar. Vor allem das aufgesetzte Parken und in Kreuzungsbereichen führt oft zum Streit. Um den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden, soll das aufgesetzte Parken dort erlaubt werden, wo auch mit parkenden Autos der Gehweg breiter als 1,50 Meter ist. Für neue Wohngebiete wird geprüft werden, wie diese frei von Straßenparkplätzen realisiert werden können. Die notwendigen Stellplätze sollen konzentriert und flächensparend am Rand der Quartiere bereitgestellt werden. Hier sollen aber keine einfachen Abstellplätze für PKWs entstehen, sondern Mobilitätsorte für die umliegende Nachbarschaft mit Packstationen, E-Ladesäulen, Stellplätzen für Fahrräder, Lastenräder, Autos u.v.m. Auch eine Servicestation für Räder gehört hier dazu. Wir wollen ein Sofortprogramm starten, um potenzielle Orte und Ausstattungsmöglichkeiten zu prüfen.
11. In den nächsten Jahren ist damit zu rechnen, dass sich deutlich mehr Gießenerinnen und Gießener ein E-Fahrzeug anschaffen. Daher ist ein weiterer Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur unerlässlich. Ziel ist es, bis 2027 die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte zu verdoppeln. Wir werden auch die Einbeziehung von privaten Anbietern auf öffentlichem Grund prüfen. Hierbei sollen nicht nur quantitative, sondern auch qualitative Ziele gesetzt werden, um die Versorgungssicherheit in den Stromverteilnetzen nicht zu gefährden. Außerdem gilt es zu beachten, dass Betreiber nicht nur an den sogenannten ‚Point-of-Interest‘ aktiv werden und auch dort Ladeangebote geschaffen werden, wo bisher noch nicht viele E-Fahrzeuge besitzt werden. Angesichts der steigenden Zahl an E-Fahrzeugen ist absehbar, dass allein durch Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum der Bedarf an Lademöglichkeiten nicht gedeckt werden kann. Daher wollen wir künftig auch den Ausbau von Lademöglichkeiten auf privaten Flächen, z. B. an und in Wohn- und Gewerbeimmobilien deutlich voranbringen und prüfen, inwiefern eine öffentliche Nutzung umsetzbar ist.
12. Es werden kurzfristig Impulse gesetzt für CO₂-arme Fahrzeuge. In diesem Zusammenhang sollen Anreize wie die Befreiung von Parkgebühren sowie zusätzliche Parkplätze geprüft werden.

13. Mit Carsharing, Bikesharing und E-Rollern gibt es viele Beispiele, wie man etwas nicht mehr selbst besitzt, sondern gemeinsam mit anderen nutzt. Ein Carsharing-Auto kann etwa 16 private Autos ersetzen. Dieses Teilen und das gemeinsame Nutzen soll weiter vorangebracht werden durch die Ausweitung weiterer Carsharing-Plätze.
14. Tempo 30 wird an den Stellen bis 18 Uhr begrenzt, an denen es tagsüber richtig und wichtig ist wie z.B. an Schulen und Kindergärten.
15. Der zentrale Brandplatz dient zurzeit als dringend benötigte Parkfläche. Jeden Mittwoch und Samstag wird der Platz für den Gießener Wochenmarkt genutzt. Eine tatsächliche Aufenthaltsqualität in Form einer ansprechenden Gestaltung mit Sitzmöglichkeiten bietet er jedoch nicht. Im inneren Stadtgebiet gibt es nicht viele Plätze, die verkehrstechnisch zu erreichen sind und gleichzeitig das Potenzial für einen Ort der Begegnung bieten. Der Bau einer Tiefgarage am Brandplatz bleibt daher eine ernsthafte Option. Aus diesem Grund wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zunächst geprüft, ob die baulichen Voraussetzungen für einen solchen Bau gegeben sind und ob private Investoren für das Projekt begeistert werden können.

Fahrradverkehr

16. In innerstädtischen Quartieren sollen bis zu 1000 zusätzliche Stellplätze für Fahrräder entstehen und bestehende Stellplätze – wo möglich und sinnvoll – überdacht und mit Abschließmöglichkeiten sicherer gemacht werden. Ziel ist die Umsetzung eines Fahrradparkkonzepts insbesondere für innerstädtische Wohnquartiere einschließlich eines neuen Modells für witterungs- und diebstahlgeschütztes Fahrradparken, das sowohl nutzerfreundliche als auch städtebaulich verträgliche und auch so weit wie möglich platzsparende Fahrradparkmöglichkeiten in bedarfsgerechter Zahl generiert. Hierbei sollen mehr Fahrradparkplätze mit Videoschutz ausstatten, um dem grassierenden Fahrrad Diebstahl und Vandalismus etwas entgegenzusetzen. Außerdem soll an ausgewählten Standorten einen Reparaturservice („Reparatur-Säulen“) angeboten werden.
17. Das Gießener Bike Sharing-System wird bereits erfolgreich angenommen. In den nächsten Jahren wird das Bike Sharing-Netz ausgebaut und auf die Ortsteile ausgedehnt.
18. Neben dem Ausbau des Radwegenetzes muss es auch um das Pflegen und die Sanierung bestehender Radwege gehen. Hierzu gehört für uns eine gute Beleuchtung, gut sichtbare Markierungen und eine auffällige Beschilderung der für den Fahrradverkehr gedachten Radwegeverbindungen. Außerdem müssen Bäume und Begleitgrün regelmäßig geschnitten und Radwege von Pflanzenwuchs befreit werden.
19. Fahrradstraßen können eine sinnvolle Möglichkeit sein, die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern und das sichere Fahren durch die Stadt zu ermöglichen. Es sollen daher weitere Fahrradstraßen innerhalb des Anlagenrings ausgewiesen werden und zusätzlich geplant werden, dass ein „Fahrrad-Ring“, der alternativ zum

insbesondere vom Autoverkehr genutzten Anlagenring verlaufen soll, entsteht. Dieser soll für folgende Straßen geprüft werden: Roonstraße, Löberstraße, Alicenstraße, Lahnstraße, Bootshausstraße, Gartfeld und Sudetenlandstraße.

20. Um schnell und sicher mit dem Rad nach Gießen zu gelangen, müssen Verbindungen über die Einfallstraßen gut ausgebaut werden. Während hier vielfach bereits Schutzstreifen (z.B. in der Frankfurter Straße) vorhanden sind, ist die Umsetzung aufgrund von Platzmangel nicht immer möglich. So soll beispielsweise überprüft werden, wie sich eine Umgestaltung der Verkehrsführung in der Bismarckstraße (Einbahnstraße stadteinwärts) sowie der Bleichstraße/Gnauthstraße (Einbahnstraße stadtauswärts) auswirken würde und inwiefern auch der Verkehrsfluss für Autofahrer hierdurch verbessert werden könnte.
21. Auch die Ortsteile Gießens müssen besser an das Fahrradnetz angebunden werden. Hierzu halten wir einen zusätzlichen Fahrradweg zum Stadtteil Rödgen entlang der Rödgener Straße/Udersbergstraße nach wie vor für erforderlich. Um den Anschluss Wiesecks an den Ostteil der Stadt Gießens z. B. an die Evangelische Siedlung und darüber hinaus zu realisieren, streben wir außerdem die schnellstmögliche Umsetzung eines parallel zur Philosophenstraße verlaufenden Rad- und Fußweges an.
22. Um auch die Radwegeverbindungen zu den Nachbarkommunen Gießens auszubauen, wollen wir gemeinsam mit diesen sowie dem Landkreis einen 5-Jahres-Plan aufstellen. Hierbei werden wir beispielsweise das interkommunal angelegte Projekt zwischen Wettenberg und Gießen mit dem Ziel, den Radweg zwischen Gießen und Krofdorf-Gleiberg/Launsbach zu ertüchtigen, unterstützen. Auch die sichere Radwegeverbindung zwischen Heuchelheim und Gießen wollen wir umgehend auf den Weg bringen.
23. Der Fahrradverkehr soll so weit wie möglich vom restlichen Verkehr separiert werden, um Konflikte zu vermeiden. Dazu wird auch die Prüfung von Fahrradschnellwegen entschlossen vorangetrieben, die schnelle und sicherere Wege für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer schaffen.

Sicherheit und Ordnung

24. Kreuzungen sollen sicherer gemacht werden, z. B. durch Umbaumaßnahmen, die intelligente Vernetzung bestehender Infrastruktur, getrennte Ampelphasen oder vorgezogene Haltelinien. Auch sogenannte Leitboys und Bike-Flashes können an Gefahrenschwerpunkten die Sicherheit erhöhen. Wir setzen uns außerdem dafür ein, Konflikt- und Unfallzonen beispielsweise an Bushaltestellen zu entschärfen.
25. Der Vorplatz des Gießener Bahnhofes sowie die vielen Haltestellen innerhalb der Stadt werden vielfach als nicht sauber und unsicher wahrgenommen. Hier müssen zukünftig verstärkt Maßnahmen für mehr Sicherheit und Sauberkeit getroffen werden. Wenn nötig müssen hierzu auch Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn bzw. dem Rhein-Main-Verkehrsverbund getroffen werden. Sofern erforderlich, wird die Reinigung auch von der Stadtreinigung gegen entsprechende Kostenerstattung übernommen. Zusätzlich wollen wir den Videoschutz in Bussen sowie an ÖPNV-

Stationen ausbauen und die Kontrollen durch das Ordnungsamt beispielsweise am Marktplatz erhöhen.

Fußgänger

26. Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Zu Fuß zu gehen ist umwelt- und klimafreundlich, es wirkt sich positiv auf die Gesundheit aus und es kann die Verkehrssysteme entlasten. Gerade in dicht besiedelten zentralen Stadtteilen ist das zu Fuß gehen eine entscheidende Größe täglicher Mobilität. Zwischen wichtigen Knotenpunkten sollen attraktive Fußwegrouten eingerichtet werden und Fußwegrouten besser ausgeschildert und beleuchtet werden. Gehwege sollen verbreitert, mehr Fußgängerüberwege geschaffen und Barrieren sowie Stolperfallen beseitigt werden. Fußgängerachsen sollen stärker als bisher durch das Ordnungsamt kontrolliert werden.
27. Kreuzungsbereiche werden bis zum Ende des Jahrzehnts so umgestaltet, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sie problemfrei überqueren können. Wo es nötig ist, wollen wir Ampelschaltungen optimieren und Fußgängerwege verbreitern. Auf stärker befahrenen Straßen müssen sichere Übergänge für Fußgänger, gegebenenfalls durch mehr Ampelanlagen und längere Grünphasen sowie Querungshilfen, geschaffen werden. Dies soll insbesondere älteren Menschen und Kindern die notwendige Sicherheit geben.
28. Es wird für eine bessere Beleuchtung von Fußwegen gesorgt, indem lichtschwache Straßenlampen ausgetauscht werden. Dabei setzen wir auch auf bewegungssensitive Laternen, die besonders umweltfreundlich sind. In dunklen Ecken müssen zusätzliche Leuchten installiert werden. Defekte Laternen wollen wir binnen 48 Stunden reparieren. Fuß- und Radwege durch Grünanlagen, für die es nicht möglich ist, eine Wegbeleuchtung durch Laternen zu realisieren, sollen mit fluoreszierenden Bodenbelägen ausgestattet werden.
29. Die Aufenthaltsqualität auf urbanen Plätzen ist für alle Nutzergruppen zu verbessern. Fußgänger verdienen Wohlfühloasen in der Stadt. Dazu gehören Fußgängerzonen und auch ausreichende Sitzgelegenheiten zum Beispiel für ältere Menschen. Es werden geeignete Quartiere identifiziert, die sich für eine Nutzung als verkehrsberuhigte Bereiche eignen und bei der Schaffung neuer Wohnquartiere wird diese Möglichkeit gleich mitgedacht.

Öffentlicher Personennahverkehr

30. Die Gießenerinnen und Gießener sollen sich auf ein dichtes, gut erreichbares und hervorragend getaktetes Nahverkehrsangebot verlassen können. Es wird daher darauf hingearbeitet, dass die Gießenerinnen und Gießener von jeder Haltestelle in höchstens 30 Minuten den Berliner Platz erreichen. Bis 2030 soll jede Einwohnerin und jeder Einwohner an jedem Ort der Stadt innerhalb von fünf Minuten ein Nahverkehrsangebot (z.B. eine Haltestelle) erreichen können.

31. Mobilitätsstationen können die verschiedenen Verkehrsangebote einer Stadt an den Einfallstraßen verknüpfen und damit die Attraktivität für einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel für Pendler erhöhen. Hierzu lassen sich an zentralen Parkplätzen Fahrräder und Autos mieten. Zudem wird eine Busanbindung geschaffen, die die Erreichbarkeit zentraler Knotenpunkte (z.B. die Innenstadt oder das UKGM) durch eine 15 Minuten-Taktung sicherstellt. Um den Anreiz zu erhöhen, auf solche Angebote umzusteigen, sollen Nutzer für eine stark reduzierte Parkgebühr die Möglichkeit erhalten, acht Stunden kostenfrei den ÖPNV oder das Bike-Sharing-System zu nutzen. Die Mobilitätsstationen sollen außerdem proaktiv in Navigationssysteme, die Gießen-App und Parkleitsysteme integriert werden. Um insbesondere auch den Berufsverkehr zu adressieren, sollen Unternehmen wie das UKGM an der Planung beteiligt werden. Begonnen soll mit dem Angebot der Mobilitätsstationen samstags auf bereits vorhandenen Parkplätzen wie beispielsweise am Campus Recht und Wirtschaft in der Licher Straße, der Mensa in der Otto-Behagel-Straße und ‚An der Hessenhalle‘.
32. Ein ganzheitlicher Ansatz, der den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr verbindet. Durch die Einführung einer Mobilitätsflatrate können Bürger zu einem monatlichen Festpreis den öffentlichen Nahverkehr sowie Car- und Bikesharing-Angebote in Anspruch nehmen. Ziel ist es, dass sie zu jeder Zeit das gerade am besten passende Verkehrsmittel nutzen können. Die Buchung der Angebote sollte über die Gießen-App, eine Website sowie Kundenkarte erfolgen. Damit die Einführung einer Mobilitätsflatrate gelingen kann, muss die Erarbeitung des Konzepts in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Gießen (z.B. als interkommunale Zusammenarbeit mit benachbarten Kommunen) und den Verkehrsbetrieben erfolgen. Auch muss die Mobilitätsflatrate bzw. die unterschiedlichen Pakete zwingend an die Bedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen angepasst werden.
33. Gießen hat bestehende Lücken in der öffentlichen Mobilität an den Rändern der Stadt. Hier ist es oft unwirtschaftlich, regelmäßig Busse fahren zu lassen, weil die Nachfrage sehr überschaubar ist. Gerade in diesen Bereichen ist es sinnvoll, eine maßgeschneiderte Mobilität zu schaffen, so genannte On-Demand-Mobilität. Andere Städte machen es uns vor, wie kleine Lösungen zu großen Wirkungen führen können und somit den ÖPNV auch am Abend und in der Nacht als sinnvolle, bequeme und kostengünstige Möglichkeit und Alternative anzubieten und nutzbar zu machen. Per App oder Telefon sollen die Gießenerinnen und Gießener ihre Fahrt nur wenige Minuten vor gewünschtem Fahrtbeginn buchen können. Das Shuttle holt sie an ihrem Standort ab, sammelt unterwegs weitere Fahrgäste ein und bringt alle an ihre Zielorte. Das moderne Konzept ist eine Mischung aus Taxi und Bus: Ohne festgelegte Linien und Abfahrtszeiten können sich mehrere Personen ein Fahrzeug teilen. Das spart, vor allem im Vergleich zu privaten Pkw, CO₂ und Platz auf den Straßen. Das Prinzip sorgt für mehr Flexibilität und eine Abdeckung in Gebieten und Tageszeiten, die über keinen hoch frequentierten ÖPNV verfügen.

34. Gießens Busverkehr verläuft meist sternförmig von den zentralen Haltestellen ‚Marktplatz‘ oder ‚Berliner Platz‘ hin zu den Endhaltestellen an den Grenzen der Stadt. Möchte man allerdings von der einen zur anderen Seite Gießens fahren, erfolgt auch dies lediglich durch das Stadtzentrum. Eine Ring-Schnelllinie, die die Endpunkte der diversen Buslinien verbindet, ist daher für ein Jahr zu prüfen. Ähnlich wie im Großen wollen wir auch um den Anlagenring selbst eine Stadtringbuslinie testen. Dieser soll zwischen 7 und 20 Uhr um den Innenstadtkern kreisen. In der Nacht wird die Strecke durch den Nachtschnellbusverkehr abgefahren, der dabei insbesondere auch den schnellen Transport über die Ein-/Ausfallstraßen der Stadt sicherstellen (z.B. Marburger Straße, Grünberger Straße, Licher Straße, Schiffenberger Weg etc.) und die Mobilitätsstationen abfahren soll.
35. Um die schnelle Anbindung auch aus dem Umland sicherzustellen, soll mit dem Landkreis sowie den heimischen Verkehrsverbänden geprüft werden, inwiefern Schnellbuslinien aus den benachbarten Kommunen die Mobilitätsstationen und dann lediglich eine (maximal zwei) weitere Stationen in Gießen anfahren können und inwiefern hierdurch Fahrzeit eingespart werden kann.
36. Der Bahnhof und andere hochfrequentierte Standorte werden mit einem Netz intelligenter Schließfächer (smart locker) ausgestattet. Mit einem flächendeckenden Netzwerk automatisierter Übergabepunkte sollen innerstädtische Verkehrsbelastungen durch Paketdienste verringert und die Effizienz in der City-Logistik gesteigert werden. Ziel ist der schrittweise Aufbau eines solchen Netzes von zunächst 15 Standorten.
37. Mobilität für alle bedeutet auch, dass wir den barrierefreien Ausbau im öffentlichen Nahverkehr weiter vorantreiben. Dazu zählt nicht nur der konsequente barrierefreie Ausbau von Mobilitätsstationen. Im Zuge der Sanierung von Straßen werden wir die Bushaltestellen barrierefrei umbauen, mit Sonderborden für einen bequemen Einstieg und taktilen Leitelementen für sehbehinderte Fahrgäste.
38. Es soll das Notwendige mit dem Nützlichen verbunden und Zukunft zur Gegenwart gemacht werden. Autonom fahrende Busse sollen so schnell wie möglich zum Stadtbild gehören. Hierbei sollte geprüft werden, inwiefern in Gießen Pilotprojekte in Zusammenarbeit mit den regionalen Hochschulen gestartet werden können.

Begrünung von Verkehrswegen

39. Durch den fortschreitenden Klimawandel müssen laufend Klimaanpassungsmaßnahmen umgesetzt werden. Hierbei spielen neben den vielen Maßnahmen an Gebäuden und Dächern auch unsere Grünanlagen eine große Rolle. Durch weitere Parks, Grünflächen und Gärten wollen wir die Luftqualität verbessern, Lärm dämpfen und weitere Lebensräume für Tiere und Pflanzen schaffen. Hierdurch kann die Stadt Gießen ihren eigenen Beitrag zum Artenschutz und zum Erhalt der Biodiversität leisten. Neben dem rein ökologischen Faktor dienen Grünanlagen auch als Orte der Erholung und der Umweltbildung und können das Wohlbefinden und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger enorm steigern.

Wir fordern zusätzlich hierzu, bei Umbauten oder Nachrüstungen von Bushaltestellen in der Stadt Gießen diese mit Wartehäuschen und Dachbegrünung auszustatten. Hierdurch sollen insbesondere in der dunklen Jahreszeit und bei schlechtem Wetter überdachte und beleuchtete Bushaltestellen das Sicherheitsempfinden der Bürgerinnen und Bürger steigern und den wartenden Fahrgästen die Nutzung des ÖPNVs erleichtern.

Begrünte Dächer von Bushaltestellen schaffen zudem Lebensräume für Insekten und tragen zu einer größeren Artenvielfalt in der Stadt bei. Somit leisten die Grünflächen einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Biodiversität. Die Pflanzen dienen nicht nur als Lebensraum für Insekten, sondern filtern auch die Luft. Durch die Aufnahme von Feinstaubpartikeln und Kohlendioxid können die Grünflächen die Luftqualität in unserer Stadt enorm verbessern. Hinzu kommt, dass begrünte Dachflächen im Sommer kühlenden Schatten spenden und das Mikroklima positiv beeinflussen. Darüber hinaus können die Gründächer der Bushaltestellen durch das enthaltende Substrat Wasser besser speichern. Insbesondere bei Starkregenereignissen kann somit die Spitzenbelastung der Kanalisation reduziert werden.

40. Das Gießener Lahnufer wird in den nächsten Jahren zu einem attraktiven Erlebnis- und Erholungsraum weiter entwickelt, in dem sich die Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie zahlreiche Besucher aus der Region zu jeder Jahreszeit gerne aufhalten. Das Lahnufer in Gießen sollte als Bereich zum Naturerleben, zur Entschleunigung im städtischen Umfeld, als Ort der Erholung und als Treffpunkt für sportliche Aktivitäten mitgenutzt werden. Durch die Bereitstellung von Plattformen zur Ansiedelung weiterer Außengastronomie sollen Fahrradfahrer und Fußgänger im Sommer zum Verweilen eingeladen werden. Eine promenadenähnliche Gestaltung des Rad- und Fußweges kann im Sommer wie im Winter einen Ort für die unterschiedlichsten Feste und Märkte bieten. Parkähnliche Flächen mit Liege- und Sitzmöglichkeiten, Sport- und Spielplätze und nicht zuletzt ein Flussbad wird die Aufenthaltsqualität an der Lahn steigern.“

Begründung:

Der seit Monaten diskutierte Verkehrsentwicklungsplan soll die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis zum Zieljahr 2035 festlegen und eine Grundlage für verkehrsplanerische Entscheidungen und Handlungen schaffen. Dabei geht der Entwurf aber an der Lebensrealität der Menschen vorbei und lässt viele gesellschaftliche Gruppen wieder einmal in den Planungen außen vor. Ziel muss es sein, einen Mobilitätsplan zu entwickeln, der alle Betroffenen sowie die unterschiedlichen Verhaltens- und Lebensweisen berücksichtigt.

Durch die Einführung intelligenter und vernetzter Lösungen für alle Verkehrsträger muss ein aufeinander abgestimmtes Mobilitätsmanagement geschaffen werden. Hierbei sollten

Maßnahmen der Infrastruktur, des Planungs- und Baurechts, der Verkehrssteuerung, Kommunikation und Service zusammengeführt werden.

Dabei müssen klare Umsetzungsvorgaben und Priorisierungen vorgenommen. Aufbauend auf dem Status Quo sollte mit einem Zeithorizont von ca. 10 Jahren (2035) eine Prognose erstellt. Das Mobilitätskonzept darf nicht nur auf die reine Verkehrsthematik bezogen werden, sondern muss alle Bereiche der Stadtplanung und Stadtentwicklung umfassen, die für das Verkehrsgeschehen relevant sind.

Kathrin Schmidt
Stadtverordnete

Klaus Peter Möller
Fraktionsvorsitzender