

**Ausschuss für Klima-, Umwelt- und Naturschutz,
Stadtentwicklung, Energie und Verkehr**

Stadtverordnetenbüro
Auskunft erteilt: Frau Allamode
Berliner Platz 1, 35390 Gießen

Telefon: 0641 306-1032
Telefax: 0641 306-2033
E-Mail: stadverordnetenbuero@giessen.de

Datum: 03.06.2024

N i e d e r s c h r i f t

der 21. Sitzung des Ausschusses für Klima-, Umwelt-, und
Naturschutz, Stadtentwicklung, Energie und Verkehr
am Dienstag, dem 21.05.2024,
im Stadtverordnetensitzungssaal, Rathaus, Berliner Platz 1, 35390 Gießen.
Sitzungsdauer: 19:00 - 23:38 Uhr

Anwesende Ausschussmitglieder:

Stadtverordnete der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:

Herr Dr. Moritz Florian Jäger

Herr Fabian Mirol-Stroh Ausschussvorsitzender

Herr Martin Kirsch

(in Vertretung für Stv. Widdig)

Herr Michel Zörb

Stadtverordnete der CDU-Fraktion:

Herr Frederik Bouffier

Herr Michael Oswald

Frau Kathrin Schmidt

Stadtverordnete der SPD-Fraktion:

Frau Marianne Beukemann

Herr Michael Borke

Herr Kamyar Mansoori

Stadtverordnete der Gießener Linke-Fraktion:

Frau Melanie Tepe

(in Vertretung für Stv. Häbich)

Stadtverordnete der Gigg+Volt-Fraktion:

Herr Johannes Rippl

Stadtverordnete der FDP-Fraktion:

Frau Manuela Giorgis

Stadtverordnete der AfD-Fraktion:

Herr Martin Arthur Schmidt

Stadtverordnete der FW-Fraktion:

Herr Andreas Lenzer

Außerdem:

Frau Christiane Janetzky-Klein	Fraktion Bd'90/GR	
Frau Barbara Wilsing	Fraktion Bd'90/GR	
Herrn Finn Becker	Fraktion Gigg+Volt	(ab 19:15 Uhr)
Herr Walter Bien	Fraktion Gigg+Volt	(ab 19:15 Uhr)
Herr Dr. Klaus Dieter Greilich	FDP-Fraktion	(bis 21:25 Uhr)
Herr Günter Helmchen	FW-Fraktion	(ab 19:24 bis 22:05 Uhr)

Vom Magistrat:

Herr Frank-Tilo Becher	Oberbürgermeister
Herr Alexander Wright	Bürgermeister
Frau Gerda Weigel-Greilich	Stadträtin

Von der Verwaltung:

Herr Stephan Henrich	Stadtplanungsamt
Herr Simon Schulze	Stadtplanungsamt
Herrn Robert Pelich	Tiefbauamt
Herr Holger Hedrich	Ordnungsamt - Straßenverkehrsabteilung -

Vom Büro der Stadtverordnetenversammlung:

Frau Andrea Allamode	Schifführerin
----------------------	---------------

Gäste/Sachverständige:

Herr Thorsten Hitz	Planungsbüro HS Ingenieure	(bis 19:23 Uhr)
--------------------	-------------------------------	-----------------

Entschuldigt:

Frau Jana Widdig	Fraktion Bd'90/GR
Herr Stefan Klaus Häbich	Fraktion Gießener LINKE

Tagesordnung:

Öffentliche Sitzung:

1. Bericht über die Baumaßnahme Rudolph-Diesel-Straße
2. Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans für die
Universitätsstadt Gießen; **hier:** Beschluss des Berichts der
Maßnahmen und des Handlungskonzepts
- Antrag des Magistrats vom 11.04.2024 - STV/2028/2024

3. Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. KL 09/07 "Theodor-Storm-Weg"
- Antrag des Magistrats vom 10.04.2024 - STV/2032/2024
4. Aufstellung eines Bebauungsplanes WI 06/11 "Sportzentrum Wieseck am Ried"; **hier:** Entwurfsbeschluss zur Offenlage
- Antrag des Magistrats vom 02.05.2024 - STV/2059/2024
5. Bericht über das Mobilitätskonzept für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des UKGMs, des Handels, der sich am Anlagenring befindenen Schulen sowie weiterer Akteure der Innenstadt (Antrag der CDU-Fraktion vom 05.03.2023); **hier:** Aussprache zum vorliegenden Bericht des Magistrats vom 10.04.2024 STV/1408/2023
6. Kostenlose Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Gießen für freiwillige Feuerwehrleute
- Antrag der FW-Fraktion vom 08.05.2024 - STV/2073/2024
7. 4. Satzung zur Änderung der „Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)“
- Antrag der Fraktion Gigg+Volt vom 09.05.2024 - STV/2074/2024
8. Prüfung von Parksensoren
- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Gießener LINKE vom 13.05.2024 - STV/2081/2024
9. Einrichtung eines Akteneinsichtsausschusses zum Thema "Geplanten Betriebserweiterung der Bieber+Marburg GmbH + Co. KG"
- Antrag der Fraktion Gigg + Volt vom 12.05.2024 - STV/2091/2024
10. Vorstellung der Neugestaltung der Grünberger Straße
- Antrag der CDU-Fraktion vom 06.05.2024 - STV/2094/2024
11. Mobilitätspaket für Gießen
- Antrag der CDU-Fraktion vom 24.04.2024 - STV/2097/2024
12. Ausarbeiten einer E-Ladesäulen- Strategie
- Antrag der CDU-Fraktion vom 05.05.2024 - STV/2098/2024

13. Vorstellung der Neugestaltung der Bismarckstraße STV/2099/2024
- Antrag der CDU-Fraktion vom 06.05.2024 -
14. Verschiedenes

Abwicklung der Tagesordnung:

Öffentliche Sitzung:

1. Bericht über die Baumaßnahme Rudolph-Diesel-Straße

Die Ausschussmitglieder werden darüber informiert, dass ab Herbst die Rudolf-Diesel-Straße im mittleren Abschnitt grundhaft erneuert werden solle. Das Vorhaben wird vom Tiefbauamt und dem Planungsbüro HS Ingenieure aus Gießen anhand einer PowerPoint Präsentation (ist der Niederschrift als Anlage beigefügt) vorgestellt. Weitere Projektbeteiligte sind das Land Hessen mit der Straßenbau- und Planungsbehörde Hessen Mobil sowie das Unternehmen Revikon, das seit Jahren das frühere US-Depot erschließt und die Gewerbeflächen vermarktet.

2. Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans für die STV/2028/2024 Universitätsstadt Gießen; hier: Beschluss des Berichts der Maßnahmen und des Handlungskonzepts - Antrag des Magistrats vom 11.04.2024 -

Antrag:

- „1. Die Behandlung der Anregungen und Hinweise (Anlage 1) wird zur Kenntnis genommen.
2. Der vorgelegte Endbericht des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) für die Universitätsstadt Gießen mit den Maßnahmenvorschlägen und dem Handlungskonzept (Anlage 2) sowie dem Kartenband (Anlage 3) wird beschlossen.
3. Die Umsetzung aller geplanten Maßnahmen ist vorbehaltlich der Finanzierung innerhalb der Laufzeit des Verkehrsentwicklungsplans bis 2035 vorzusehen.“

Stadträtin Weigel-Greilich und **Bürgermeister Wright** erläutern den vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan. So liefere der Verkehrsentwicklungsplan strategische Grundlagen und Leitsätze und sei an Nachhaltigkeitszielen orientiert, denn das Klimaziel 2035 verlange eine Neuausrichtung von Mobilität und Verkehr. Zustimmung zu dem vorgelegten Verkehrsentwicklungsplan kommt von den Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Gießener LINKE und Gigg+Volt. Die Fraktionen CDU, FDP, FW und AfD äußern Kritik und sprechen sich gegen den vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan aus.

An der ausführlichen Diskussion beteiligen sich die Stadtverordneten K.

Schmidt, Giorgis, M. Zörb, Mansoori, F. Becker sowie Stadträtin Weigel-Greilich, Bürgermeister Wright und Oberbürgermeister Becher.

Beratungsergebnis:

Mehrheitlich zugestimmt (Ja: GR, SPD, LINKE, G+V; Nein: CDU, FDP, AfD, FW).

**3. Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. KL 09/07 STV/2032/2024
"Theodor-Storm-Weg"
- Antrag des Magistrats vom 10.04.2024 -**

Antrag:

- „1. Für den in der Anlage 1 dargestellten Plangeltungsbereich wird gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. KL 09/07 ‚Theodor-Storm-Weg‘ eingeleitet.
2. Das Bebauungsplanverfahren wird gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren ohne Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt.
3. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 13a Abs. 3 Satz 1 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.“

Stadträtin Weigel-Greilich erläutert die Magistratsvorlage.

Im Anschluss daran wird in einer ausführlichen Diskussion, *an der sich die Stadtverordneten Oswald, Dr. Greilich, Rippl, Tepe, Klußmann, F. Bouffier, Beukemann, Mansoori sowie Stadträtin Weigel-Greilich, Bürgermeister Wright und Oberbürgermeister Becher beteiligen*, das Für und Wider für den Bebauungsplan erörtert. **Stadtverordneter Dr. Greilich**, FDP-Fraktion, zeigt in seiner Funktion als Ortsvorsteher von Kleinlinden ganz klar die Ablehnung der Kleinlindener gegen die geplante Bebauung auf.

Beratungsergebnis:

Mehrheitlich zugestimmt (Ja: GR, SPD, LINKE, AfD; Nein: FDP, FW; StE: CDU, G+V).

**4. Aufstellung eines Bebauungsplanes WI 06/11 STV/2059/2024
"Sportzentrum Wieseck am Ried"; hier: Entwurfsbeschluss
zur Offenlage
- Antrag des Magistrats vom 02.05.2024 -**

Antrag:

- „1. Der in der Anlage 1 beigefügte Bebauungsplan WI 06/11 ‚Sportzentrum Wieseck am Ried‘ mit geringfügig erweitertem Geltungsbereich, die planungsrechtlichen sowie die eigenständigen, in den Bebauungsplan integrierten bauordnungsrechtlichen textlichen Festsetzungen (Anlage 2; § 91 Abs. 3 Hessische Bauordnung HBO) werden

als Entwurf beschlossen. Die Begründung mit Umweltbericht zum Planentwurf (Anlage 3) wird beschlossen.

2. Auf der Grundlage dieses Beschlusses sind die Bekanntmachung sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch/BauGB und parallele Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen.“

Im Laufe der Diskussion, an der sich die Stadtverordneten Oswald und Rippl sowie Herr Henrich (Stadtplanungsamt) und Stadträtin Weigel-Greilich beteiligen, wird um weitere Informationen zur Mikroplastik-Problematik beim Neubau und der Sanierung der Kunstrasenplätze gebeten.

Stadträtin Weigel-Greilich sagt eine schriftliche Information zu.

Beratungsergebnis:

Einstimmig zugestimmt (Ja: GR, CDU, SPD, LINKE, FDP, AfD, FW; StE: G+V).

5. **Bericht über das Mobilitätskonzept für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des UKGMs, des Handels, der sich am Anlagerring befindenen Schulen sowie weiterer Akteure der Innenstadt (Antrag der CDU-Fraktion vom 05.03.2023); hier: Aussprache zum vorliegenden Bericht des Magistrats vom 10.04.2024** **STV/1408/2023**
-

Der schriftliche Bericht des Magistrats vom 10.04.2024 liegt den Ausschussmitgliedern vor.

An der kurzen Aussprache beteiligen sich die Stadtverordnete K. Schmidt und Bürgermeister Wright.

6. **Kostenlose Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Gießen für freiwillige Feuerwehrleute - Antrag der FW-Fraktion vom 08.05.2024 -** **STV/2073/2024**
-

Antrag:

„Die FW-Fraktion beantragt, die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen, dass die Stadt Gießen den freiwilligen Feuerwehrleuten, die in der Stadt Gießen ihren freiwilligen Dienst verrichten die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb der Stadt Gießen kostenlos nutzbar macht.“

Begründung:

Menschen, die ihr Leib und Leben einsetzen, um Schaden anzuwenden, Hab und Gut zu sichern und Leben zu retten gehört die größte Wertschätzung innerhalb der Bevölkerung. Unsere freiwilligen Feuerwehren arbeiten vorbildlich und mit Nachdruck daran immer wieder neue freiwillige Helfer auszubilden, zu fördern, aber auch diese

dann in dieser Position zu halten.

Aktionen wie die Minifeuerwehr, sehr gute Jugendarbeit findet immer mehr Anklang und ist sehr erfolgreich. Gerade hier hat die Stadt auch eine Verantwortung dies anzuerkennen und zu unterstützen. Ein Anreiz dürfte sicher auch die Möglichkeit sein, dass jeder, der sich freiwillig engagiert die öffentlichen Verkehrsmittel kostenlos nutzen darf.

Die Umsetzbarkeit ist relativ einfach, jeder der freiwillige/r Feuerwehrmann / frau der Stadt Gießen ist, hat einen Ausweis und kann sich bei Betreten des Busses oder bei Aufforderung damit ausweisen.

Damit unterstützt die Stadt Gießen die Arbeit der Feuerwehr und bietet neue Anreize in den freiwilligen Feuerwehrdienst einzutreten und sich zu engagieren.

Stadtverordneter G. Helmchen, FW-Fraktion, trägt den Antrag und die Begründung vor.

Im Laufe der ausführlichen Diskussion, an der sich die Stadtverordneten Oswald, Mansoori, M. Zörb, Rippl, G. Helmchen sowie Bürgermeister Wright und Oberbürgermeister Becher beteiligen, wird angeregt, den Antrag in einen Prüfantrag umzuwandeln. Dies lehnt **Stadtverordnete G. Helmchen** jedoch ab, so dass die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen, SPD, LINKE, G+V und AfD sich bei der Abstimmung der Stimme enthalten werden.

Beratungsergebnis:

Einstimmig zugestimmt (Ja: CDU, FDP, FW; StE: GR, SPD, LINKE, G+V, AfD).

7. **4. Satzung zur Änderung der „Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)“** **STV/2074/2024**
- Antrag der Fraktion Gigg+Volt vom 09.05.2024 -
-

Antrag:

„1. Der in der Anlage 1 beigefügte Entwurf einer 4. Satzung zur Änderung der ‚Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)‘ wird beschlossen.

2. Der Magistrat wird beauftragt, die Änderung der Satzung öffentlich bekannt zu machen.“

Begründung:

Der historische Ursprung der Stellplatzsatzung, die Reichsgaragenverordnung von 1939, diente ausdrücklich der Förderung des Kraftfahrzeugverkehrs. In Folge des zunehmenden Kfz-Verkehrs und seiner negativen Auswirkungen haben sich seit den 1980er Jahren weitere Instrumente zu der Stellplatzbaupflicht gesellt. Hintergrund war die zunehmende Erkenntnis, dass das Vorhandensein von Stellplätzen den Kfz-Verkehr überhaupt erst anzieht und auf diese Weise weitreichende städtebauliche und

verkehrliche Folgen hat. (Leitfaden Musterstellplatzsatzung NRW, 2023, S. 8)
Heutzutage, in Zeiten von sich wandelnden Innenstädten, angespannten Wohnungsmärkten und der ganz klaren Notwendigkeit, die Mobilität klimagerecht auszurichten, bedarf es vielmehr einer intelligenten und flexiblen „Mobilitätsmanagement-Satzung“ als einer Satzung zur zusätzlichen Förderung des Kfz-Verkehrs.

Ausgerichtet am Ziel 2035 Null muss der Anteil des Autos an der Verkehrsleistung zur Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrsbereich von 81 % auf 18 % sinken (Bericht „Klimaneutrales Gießen 2035“, 2020, S. 43). Um dies realistisch erreichen zu können, ist eine Kombination starker Angebotsplanungen als auch Push-Maßnahmen notwendig (VEP, Zielkonzept und Szenarien, 2021, S. 18). Der Stellplatzsatzung kommen hierbei zweierlei Funktionen zu. Sie muss sich für einen, aufgrund anderer ergriffener Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, sinkenden Bedarf an Stellplätzen im privaten Raum gegenüber öffnen. Zum anderen kann die Stellplatzsatzung aber auch selbst Impulsgeber für die anzustrebende Verlagerung des Modal Split-Anteils sein. Denn die Herstellungspflicht von Stellplätzen führt strukturell zu einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs (Musterstellplatzsatzung NRW, 3. Auflage 2023, S. 14), somit wäre bei einer Abnahme der Stellplatzzahl auch eine Abnahme des KFZ-Verkehrs zu erwarten. Andererseits lässt sich aber auch insbesondere der Radverkehr durch qualitativ hochwertige Abstellanlagen in ausreichender Zahl fördern. Zudem kann eine moderne Stellplatzsatzung verstärkt Anreize an Private bieten, sich aktiv mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements auseinander zu setzen.

Eine verminderte Stellplatzzahl kann dabei helfen, Baukosten zu senken und so insbesondere auch dem städtebaulichen Ziel der Förderung bezahlbaren Wohnraums zugutekommen: So lägen die Kosten je Stellplatz in Abhängigkeit der konkreten baulich-konstruktiven Ausgestaltung einschließlich anteiliger Zuwegung nach Angaben aus 2021 ohne Grundstückskosten für ebenerdige, offene Stellplätze bei 3.500 €, für Parkhochbauten bei 7.000 € bis 25.000 € und für Tiefgaragen bei 25.000 € bis 70.000 €; die Kosten würden dann regelmäßig auf alle Mietenden und Nutzenden umgelegt (Musterstellplatzsatzung NRW, 3. Auflage 2023, S. 13). Über die Kosten von Tiefgaragen schrieb schon 2015 eine von der Bundesregierung eingesetzte Kommission zur Senkung von Baukosten, dass bei einem typischen Mehrfamilienhaus diese knapp zehn Prozent der Gesamtbaukosten ausmachen (SZ, Parkplatzbau bei Neubauten „Tiefgaragen sind des Teufels“, 31.01.2024).

Auch können Flächen, die bislang an Stellplätze gebunden sind, durch eine Minderung der Stellplatzpflicht für eine weitere städtebauliche Entwicklung oder Entsiegelung und Begrünung zurückgewonnen werden. Jeder Stellplatz beansprucht einschließlich der Zuwegung eine Fläche von 20 m² bis 30 m², was sowohl den Anforderungen an eine nachhaltige Flächennutzung als auch der städtebaulich begründeten Forderung nach Verdichtung von Siedlungsflächen entgegensteht (Musterstellplatzsatzung NRW, 3. Auflage 2023, S. 13). Eine Berechnung der taz zum Flächenrückgewinn durch die Verkehrswende am Beispiel von Hamburg prognostiziert, dass die Stadt Hamburg durch den Rückgang des Kfz-Verkehrs um „nur“ 13 % eine Fläche von 2.042.000 m², die bislang an Stellplätze gebunden war, zurückerhalten wird (taz, „Was Städte durch weniger Autos gewinnen: So viel Platz“, 26.01.2024). Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Fläche Hamburgs fast 10-mal so groß ist wie die Gießens, wird doch deutlich, dass in der Umnutzung von Stellplätzen ein beachtenswertes Potenzial schlummert.

Viele Städte und Gemeinden, so auch zum Beispiel Marburg, Frankfurt und Freiburg, haben in ihren Stellplatzsätzen bereits ein breites Spektrum an Instrumenten aufgenommen, um den genannten Anforderungen gerecht zu werden. In Kassel wurde sich unterdessen jüngst dazu entschieden, die Stellplatzsatzung aufzuheben, sodass eine Stellplatzpflicht nur noch im Umfang des § 52 Abs. 1 HBO besteht.

In der aktuellen Entwurfsfassung des Endberichts des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Gießen wird zudem unter „F5“ die „Entwicklung einer überarbeiteten, modernen, zukunftsorientierten Stellplatzsatzung“ angeregt, „die Optionen ermöglicht, je nach stadträumlicher Lage des Vorhabens und dessen Anbindung an den Umweltverbund, unter bestimmten Voraussetzungen (bspw. Nähe zu Haltestellen/Mobilstationen, Sharing-Angeboten, Erarbeitung eigener Mobilitätskonzepte, etc.) auf einen Großteil oder vollständig auf die Neuanlage von Pkw-Stellplätzen zu verzichten und die Herstellung, Anzahl sowie die Qualität von Fahrrad-Abstellplätzen miteinschließt (vgl. Maßnahme B5.4 [tatsächlich B5.2]). Ebenso besteht Optimierungsbedarf hinsichtlich der Gestaltung von Stellplätzen vor dem Hintergrund der klimaangepassten Straßenraumgestaltung (Begrünung, Oberfläche, etc.). Des Weiteren könnte bei diversen Nutzungen ein Verzicht bzw. eine starke Reduzierung bei der Erstellung von Stellplätzen geprüft werden, z. B. bei Studentenwohnheimen, Dachgeschossausbau oder geförderten Wohnraum – so, wie es verschiedene deutsche Stellplatzsätze bereits handhaben. Eine Überarbeitung wird als wichtiges und wirksames steuerndes Element eingeschätzt, gerade um die Mobilitätsentwicklung im Neubau von vornherein zu lenken und neuen Verkehr erst gar nicht entstehen zu lassen.“

Anlass und Zielsetzung

Neben der ursprünglichen Zielsetzung, den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Verkehr und Parksuchverkehr zu entlasten, indem Stellplätze auf Baugrundstücken geschaffen werden müssen, sollen mit der zu beschließenden Änderungssatzung weitere Ziele hinzukommen. Insbesondere die Öffnung der Stellplatzsatzung für das Ziel der Klimaneutralität, der Anpassung an die Bedürfnisse an eine zeitgemäße Entwicklung einer sich wandelnden Innenstadt, der Förderung alternativer Mobilitätskonzepte und des Fahrrads inklusive Sonderfahräder sowie eine Erleichterung der Anwendung der Satzung für den Wohnungsbau sollen in den Vordergrund rücken.

Hierfür hat der Gesetzgeber in dem § 52 HBO mittlerweile verschiedene Regelungsmöglichkeiten geschaffen, die fortan auch in der Gießener Stellplatzsatzung Anwendung finden sollen.

Zudem soll die aus der gewachsenen Struktur der Satzung und aus den beiden Anlagen resultierende Unübersichtlichkeit durch redaktionelle Änderungen möglichst behoben werden.

Stadtverordneter F. Becker trägt den Antrag und die Begründung für die Fraktion Gigg+Volt vor.

Stadtverordneter M. Zörb, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, **stellt folgenden ersetzenden Änderungsantrag:**

„Der Magistrat wird beauftragt, die Prüfung rechtlich sowie fachlich der vorgeschlagenen Satzung vorzunehmen.“

An der weiteren Diskussion beteiligen sich Stadtverordneter Bien und Stadträtin Weigel-Greilich.

Beratungsergebnis:

Dem ersetzenden Änderungsantrag wird mehrheitlich zugestimmt (Ja: GR, SPD, LINKE, AfD, FW; Nein: CDU; StE: G+V, FDP).

8. Prüfung von Parksensoren **STV/2081/2024**
- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Gießener LINKE vom 13.05.2024 -

Antrag:

„Der Magistrat wird gebeten, zu prüfen inwiefern Parksensoren als technisches Hilfsmittel auf den ausgewiesenen Ladezonen oder sonstigen Halteflächen dem Ordnungsamt die Kontrollen erleichtern können und damit die Flächen besser für den Lieferverkehr zur Verfügung zu stellen.“

Begründung:

Die verstärkte Ausweisung von Zonen für den Lieferverkehr in den vergangenen Jahren stellt prinzipiell eine sinnvolle ordnende Maßnahme im Straßenverkehr dar, um Alternativen für wildes Halten und Parken auf Gehsteigen zu schaffen und damit auch den Lieferanten zu ermöglichen ihrer Arbeit in angemessener Weise nachzugehen. Die Infrastruktur muss sich hier den neuen Realitäten im Konsumverhalten und der Lebensgestaltung anpassen, auch wenn grundsätzlich auch andere Organisationsformen des Liefer- und Warenverkehrs insbesondere auf der letzten Meile laufend in Betracht ziehen zu sind. Aktuell werden die ausgewiesenen Ladezonen allerdings aufgrund des niedrigen Kontrolldrucks als zusätzliche Parkplätze benutzt und stehen oft nicht dem eigentlichen Lieferverkehr zur Verfügung. Eine smarte digitale Lösung, wie die in der Praxis an vielen Stellen bereits erprobten Parksensoren können die Kontrollen des Ordnungsamtes erleichtern und präventiv auf die Freihaltung der Zonen hinwirken.

Stadtverordneter M. Zörb, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, begründet kurz den Antrag.

Stadtverordneter Rippl, Fraktion Gigg+Volt, regt an, **den Antrag wie folgt zu ändern:**

„Der Magistrat wird gebeten, zu prüfen inwiefern Parksensoren als technisches Hilfsmittel auf den ausgewiesenen Ladezonen oder sonstigen Halteflächen dem Ordnungsamt die Kontrollen erleichtern können und damit die Flächen besser für den Lieferverkehr zur Verfügung zu stellen.“

Darüber hinaus wird der Magistrat gebeten zu prüfen, inwiefern Parksensoren auch zur Überwachung von besonders kritischen Kreuzungen sowie Halteverbotszonen dienen können, um zum Beispiel die Arbeit von Feuerwehr, Rettungsdiensten und der Müllabfuhr zu erleichtern.“

Stadtverordnete Tepe, Fraktion Gießener LINKE, übernimmt die vorgeschlagene Änderung für die Koalitionsfraktionen.

An der Diskussion beteiligen sich die Stadtverordneten M. Zörb, Rippl, Tepe, Oswald, Kirsch und Bürgermeister Wright.

Beratungsergebnis:

Geändert mehrheitlich zugestimmt (Ja: GR, SPD, LINKE, G+V, FDP, AfD; Nein: CDU; StE: FW).

**9. Einrichtung eines Akteneinsichtsausschusses zum Thema STV/2091/2024
"Geplanten Betriebserweiterung der Bieber+Marburg GmbH + Co. KG"
- Antrag der Fraktion Gigg + Volt vom 12.05.2024 -**

Antrag:

„Die Stadtverordnetenversammlung richtet gem. §17 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Universitätsstadt Gießen einen Akteneinsichtsausschuss zur geplanten Betriebserweiterung der Bieber+Marburg GmbH + Co. KG ein.

Der Ausschuss umfasst sämtliche Akten im Zusammenhang mit dem bestehenden und geplanten Areal des Unternehmens seit 2007, d. h. inklusive der Vorbereitung der ersten Betriebserweiterung des Betriebs bzw. des damit verbundenen Abweichungsantrags zum Regionalplan 2000 durch den Magistrat der Universitätsstadt Gießen an die Regionalversammlung.“

Begründung:

Die 2007 bzw. 2008 erfolgte Zustimmung der Regionalversammlung und des RP Gießen zum Abweichungsantrag des Gießener Magistrats und die dadurch erteilte Genehmigung der Erweiterung des Baustahlhändlers Bieber+Marburg in den Gießener Schutz- und Erholungswald hinein wurde bekanntermaßen nur unter der Bedingung erteilt, dass die mit dieser Erweiterung erreichten Betriebsgrenzen endgültig seien und eine erneute Erweiterung langfristig ausgeschlossen sei.

Dennoch hat das Unternehmen bereits im Jahr 2019, d. h. wenige Jahre nach der zu Beginn der 2010er Jahre erfolgten Erweiterung, bei HessenForst in Wettenberg angefragt, ob – unter vollständiger Missachtung der Beschlusslage – ein weiterer Erwerb von im Landesbesitz befindlichen Waldflächen am Standort möglich sei, um den Betrieb zu erweitern.

Es ist zum Verständnis des Vorgehens des Magistrats wichtig nachzuvollziehen, seit wann es in dem Vorgang entsprechende Korrespondenz bzw. Kommunikation zwischen B+M und dem Stadtplanungsamt bzw. dem Magistrat gab und wie dessen Argumentationslinien in Bezug auf die Erweiterung ausgesehen hat. Dieses Nachvollziehen ist nur durch die vollständige Akteneinsicht möglich.

Stadtverordneter Rippl, Fraktion Gigg+Volt, trägt den Antrag und die Begründung vor.

Oberbürgermeister Becher stellt die rechtlichen Voraussetzungen zum Einsatz eines Akteneinsichtsausschusses gem. § 50 Abs. 2 HGO dar. Der vorliegende Antrag gehe aus seiner Sicht über die rechtliche zulässige Akteneinsicht hinaus, so dass er dem Antrag bei zustimmender Beschlussfassung widersprechen müsse.

An der Diskussion beteiligen sich die Stadtverordneten Rippl, Giorgis, Mansoori und F. Bouffier sowie Bürgermeister Wright und Oberbürgermeister Becher.

Beratungsergebnis:

Mehrheitlich abgelehnt (Ja: G+V; Nein: GR, CDU, SPD, LINKE, FDP, FW; StE: AfD).

**10. Vorstellung der Neugestaltung der Grünberger Straße STV/2094/2024
- Antrag der CDU-Fraktion vom 06.05.2024 -**

Antrag:

„Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen möge beschließen, den Magistrat zu bitten, Vorstellungen und Zeitplan für die Neugestaltung der Grünberger Straße darzustellen.“

Begründung:

Der Zustand der Grünberger Straße verschlechtert sich von Jahr zu Jahr. Seit mehreren Jahren werden regelmäßig Planungskosten im Haushalt eingestellt. Mittlerweile dürften die Planungen abgeschlossen sein und es wäre von Interesse, das Ergebnis zu erfahren.

An der kurzen Diskussion beteiligen sich die Stadtverordnete K. Schmidt und Bürgermeister Wright.

Beratungsergebnis: Einstimmig zugestimmt.

**11. Mobilitätspaket für Gießen STV/2097/2024
- Antrag der CDU-Fraktion vom 24.04.2024 -**

Antrag:

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

Digitalisierung und Verkehrslenkung

1. 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.
2. 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 Ampelschaltungen 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 dem 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.

Stadtverordnete K. Schmidt trägt für die CDU-Fraktion den Antrag und die Begründung vor.

An der ausführlichen Diskussion beteiligen sich die Stadtverordneten K. Schmidt, M. Zörb, Bien, Rippl und F. Bouffier sowie Stadträtin Weigel-Greilich und Bürgermeister Wright.

Beratungsergebnis:

Mehrheitlich abgelehnt (Ja: CDU, FDP, AfD, FW; Nein: GR, SPD, LINKE, G+V).

**12. Ausarbeiten einer E-Ladesäulen- Strategie
- Antrag der CDU-Fraktion vom 05.05.2024 -**

STV/2098/2024

Antrag:

„Der Magistrat der Universitätsstadt Gießen wird gebeten, innerhalb der nächsten sechs Monate eine E-Ladesäulen-Strategie zu entwerfen. Dabei soll wie folgt vorgegangen werden:

1. Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur innerhalb des gesamten Stadtgebiets bis 2030 und 2035
2. Ermittlung geeigneter öffentlicher Flächen zur Errichtung von Ladepunkten.
3. Erstellung einer rechtssicheren Vorgehensweise, um die Vergabe von öffentlichen Flächen nachhaltig zu steuern.
4. Politischer Beschluss einer Richtlinie, die das Verfahren für alle Beteiligten (potentielle private Betreiber, städtische Akteure etc.) regelt und erläutert.
5. Mit der Verabschiedung der Richtlinie zur Vergabe beginnt eine dreimonatige Antragsphase, welche öffentlich bekannt gegeben wird. Nach Prüfung der Tauglichkeit der Standorte durch eine Vergabegruppe können Interessenten schließlich Anträge für bestimmte Standorte bei der Stadt einreichen.
6. Nach Ablauf der Antragsphase werden die Sondernutzungsanträge geprüft und erteilt. Sofern mehrere Interessenten für einen oder mehrere Standorte auf einer Teilfläche in Frage kommen, entscheidet das Losverfahren darüber, wer die Teilfläche bewirtschaften darf.
7. Falls Betreiber dem prognostizierten Ladebedarf nicht nachkommen, hält sich die Stadt offen, weiteren Betreibern eine Sondernutzungserlaubnis auszusprechen. Des Weiteren steht es den Betreibern frei, weitere Standortanträge innerhalb ihres Teilgebietes zu stellen, wenn sie eine stärkere Nachfrage nachweisen können, als prognostiziert wurde.“

Begründung:

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. Mit der Entwicklung einer E-Ladesäulen-Strategie sollen nicht nur quantitative, sondern auch qualitative Ziele gesetzt werden, um die Versorgungssicherheit in den Stromverteilnetzen nicht zu gefährden. Der dargestellte Ablauf soll gewährleisten, 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.

Für die CDU-Fraktion trägt **Stadtverordnete K. Schmidt** den Antrag und die Begründung vor.

An der Diskussion beteiligen sich die Stadtverordneten M. Zörb und Rippl sowie Bürgermeister Wright.

Beratungsergebnis:

Mehrheitlich abgelehnt (Ja: CDU, FDP, AfD, FW; Nein: GR, SPD, LINKE, G+V).

**13. Vorstellung der Neugestaltung der Bismarckstraße STV/2099/2024
- Antrag der CDU-Fraktion vom 06.05.2024 -**

Antrag:

„Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen möge beschließen, den Magistrat zu bitten, Vorstellungen und Zeitplan für die Neugestaltung der Bismarckstraße darzustellen.“

Begründung:

Der Zustand der Bismarckstraße verschlechtert sich von Jahr zu Jahr. Besonders das Teilstück zwischen Ludwigstraße und Stephanstraße ist eine einzige Holperpiste. Auch die Bürgersteige sind in keinem guten Zustand. Planungen wurden seit langem diskutiert, auch und u. a. durch Schaffung von Einbahnstraßenregelungen für Bismarck- und Gnauthstraße.

Beratungsergebnis: Ohne Diskussion einstimmig zugestimmt.

14. Verschiedenes

Stadtverordneter F. Becker, Fraktion Gigg+Volt, weist darauf hin, dass die Poller in der Verlängerung des Fahrradweges im Stolzen Morgen gesetzt wurden; allerdings habe sich ein Auto-Schleichweg an den Pollern vorbei entwickelt. Er bittet, die Verwaltung entsprechend zu handeln.

Vorsitzender teilt mit, dass die nächste Sitzung am Dienstag, **25.06.2024**, 19:00 Uhr, stattfindet.

(gez.) Miold-Stroh

(gez.) Allamode