

**Radverkehrsentwicklungsplan
Stellungnahmen mit Bewertungen**

Bei Sehbeeinträchtigung: Auf Wunsch kann ein DIN A 3 Ausdruck ausgefertigt werden.

Zusammenfassung der Bewertungen und Abwägungen:

- 1. Präzisierungen und Ergänzungen werden in den RVEP übernommen.**
- 2. Änderungen im Sinne von Korrekturen zur Entwurfsfassung des RVEP ergaben sich nicht.**

Verlauf:

Entwurf Vorlage Spiekermann Ingenieure im April 2007

Beteiligung der Fachdienststellen erfolgte zwischen Juni 2007 und Mai 2009

Beschluss Magistrat und PBUV im Februar und März 2009

Die Träger öffentlicher Belange wurden im März 2009 um Stellungnahme gebeten.

Auf die öffentliche Auslage vom 13.5.09 bis 25.5.09 wurde mit Bekanntmachung am 13.5.09 hingewiesen. Der Entwurf des RVEP ist auf der WEB-Seite der Stadt Gießen seit März 2009 einsehbar, auch nach der Auslagefrist eingegangene Stellungnahmen wurden aufgenommen.

Keine Bewertungen sind von der Abteilung Stadt- und Touristik eingegangen

Die Gliederung der Stellungnahmen entspricht der Gliederung im RVEP-Entwurf (in Schwarz)

Liste der eingegangenen 32 Stellungnahmen der TÖB und 15 von Privatpersonen mit insgesamt rd. 345 einzelnen Angaben:

Nr.	Datum	Kurzbezeichnung	Name und evtl. Kurzstellungnahme.
11	18.3.09	LOL	Stadt Lollar; Belange nicht berührt
12	19.3.09	ASV-F	ASV-Frankfurt; keine Ergänzung
13	9.4.09	HSVV	HSVV, Abt. 2, Dez. 26
14	6.4.09	FERN	Gem. Fernwald, keine Anregungen oder Bedenken
15	15.4.09	AK BEH	Giessener Arbeitskreis für. Behinderte
16	22.4.09	HEUCH	Gem. Heuchelheim
17	22.4.09	ASV-SCH	ASV Schotten
18	23.4.09	IHK	Industrie- und Handelskammer Gießen – Friedberg
19	24.4.09	PP	Polizeipräsidium Mittelhessen
20	27.4.09	NSB LÜLI	Naturschutzbund, Ortsgruppe Lützellinden
21	29.4.09	WZ	Stadt Wetzlar
22	29.4.09	LIND	Stadt Linden
23	28.4.09	POHL	Stadt Pohlheim
24	28.4.09	BUND	Bund für Umwelt und Natur, Landesverband Hessen, Kreisverband Gießen
25	30.4.09	RP	Regierungspräsidium Gießen
26	30.4.09	ASTA JLU	AstA der JLU-Studentinnenschaft
27	29.4.09	BUS	Gemeinde Buseck
28	15.5.09	ASTA FH	AstA der Fachhochschule Gießen-Friedberg
29	18.5.09	HÜT	Gemeinde Hüttenberg
30	19.5.09	STAUF	Stadt Staufenberg – weder Bedenken noch Anregungen
31	21.5.09	ADFC	ADFC
32	25.5.09	VCD	VCD
33	27.5.09	O LÜLI	OBR Lützellinden
34	27.5.09	O ALL	OBR Allendorf
35	08.6.09	JLU	Justus-Liebig-Universität
36	15.6.09	STUDWERK	Studentenwerk Gießen
37	30.7.09	FH	FH Gießen
38	2.7.09	RMV	RMV
39	2.7.09	LKGI	Landkreis Gießen
40	13.7.09	RAD-B GI	Radbeauftragter Stadt Gießen
41	24.8.09	O KLL	Grüne Fraktion OBR Kleinlinden über Bauausschuss (19.3.09)
42	2.9.09	PBUV	Bauausschuss (19.3.09)

Nr.	Datum		Einzelstellungnahme
51	25.5.09	sime	Siegfried Merten
52	25.5.09	sasi	Sascha Simon
53	20.5.09	naha	Nadine Harms
54	18.5.09	wakr	Waltraud Kraft
55	19.5.09	sthä	Stephanie Häuser
56	18.5.09	gbst	Gisela und Björn Steckermeier
57	20.5.09	hohö	Dr. Holger Hölscher
58	23.3.09	hmsc	Hans Martin Schmück
59	10.8.09	niju	Nils Jung
60	6.7.09	nith	Niklas Theißen
61	10.8.09	jafl1	Jan Fleischhauer
62	12.8.09	jafl2	Jan Fleischhauer
63	30.10.09	jüma	Jürgen Marschinke für BI
64	30.11.09	hast	Hans Steinmann (verspätet, daher am Ende angehängt)
65	03.01.10	hagu	Hauke.Gunkel

Abkürzungen:

RVA	Radverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen
ASV	Amt für Straßen- und Verkehrswesen

Die Einzelpunkte der oben genannten Stellungnahmen wurden in die Struktur des RVEP eingefügt, dargestellt, bewertet und ggf. abgewogen.

INHALTSVERZEICHNIS

Abbildungsverzeichnis	4
1 Einleitung	5
1.1 Veranlassung	5
1.2 Rahmenbedingungen	6
1.3 Vorgehensweise	7

- 2 Ermittlung der Radverkehrsnachfrage 10
 - 2.1 Methodische Vorüberlegungen 10
 - 2.2 Datenerhebung 11
 - 2.3 Datenauswertung 12
- 3 Beurteilung der Radverkehrsnachfrage 14
 - 3.1 Siedlungsstrukturelle Voraussetzungen 14
 - 3.1.1 Einwohner und Arbeitsplätze 14
 - 3.1.2 Schüler und Studenten 16
 - 3.2 Hauptnachfragerelationen 21
 - 3.2.1 Allgemein 21
 - 3.2.2 Studenten 22
 - 3.2.3 Übrige Radverkehrsteilnehmer 23
 - 3.2.4 Planungsvorgaben 25
- 4 Erstellung eines Radverkehrskonzeptes 26
 - 4.1 Sicherheitsrelevante Kriterien 26
 - 4.1.1 Führung des Radverkehrs (Verkehrssicherheit) 26
 - 4.1.2 Beschaffenheit der Netzelemente 29
 - 4.1.3 Führung des Radverkehrs (soziale Sicherheit) 30
 - 4.2 Merkmale des aktuellen Radwegenetzes 31
 - 4.3 Örtliche Maßnahmen zur Aufwertung und Ergänzung des vorhandenen Netzes 31
 - 4.3.1 Stadtzentrum 32
 - 4.3.2 Südliches Stadtgebiet 38
 - 4.3.3 Östliches Stadtgebiet 41
 - 4.3.4 Nördliches Stadtgebiet 44
 - 4.3.5 Westliches Stadtgebiet 48
 - 4.4 Weitere Maßnahmen 49
 - 4.4.1 Abstellmöglichkeiten 49
 - 4.4.2 Beschilderung 51

Radverkehrsentwicklungsplan Radverkehrsentwicklungsplan

3

4.4.3 Information 52

4.5 Zusammenstellung der Maßnahmen 53

5 Zusammenfassung 61

Literatur 63

Anlagen 60

RadverkehrsentwicklungsplaRadverkehrsentwicklungsplan

4

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Anzahl der Einwohner in den Verkehrszellen Gießens.....15

Abbildung 2: Anzahl der Arbeitsplätze in den Verkehrszellen Gießens16

Abbildung 3: Einwohner in den Verkehrszellen Gießens –

Anzahl der Schüler17

Abbildung 4: Anzahl der Schulplätze in den Verkehrszellen Gießens18

Abbildung 5: Einwohner in den Verkehrszellen Gießens –

Anzahl der Studenten.....19

Abbildung 6: Anzahl der Studienplätze in den Verkehrszellen Gießens20

Abbildung 7: Aus dem Verkehrsmodell abgeleitete

Hauptnachfragerelationen im Stadtgebiet

(potentielle Radverkehrsnachfrage)21

Abbildung 8: Tatsächliche Hauptnachfragerelationen im Radverkehr

(Verkehrsteilnehmer: Studenten)23

Abbildung 9: Tatsächliche Hauptnachfragerelationen im Radverkehr

(alle Radverkehrsteilnehmer)24

Abbildung 10: Anzahl der bei Unfällen zu Schaden gekommenen

Radfahrer in der Bundesrepublik Deutschland

(1960 bis 2005)27

Abbildung 11: Markierungen von Radverkehrsanlagen nach der

Straßenverkehrsordnung28

Abbildung 12: Zielabhängige Routenführung auf dem Anlagenring

sowie innerhalb des Ringes.....33

1 EINLEITUNG

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
1	IHK 18.01	Als Vertreter der Belange für Wirtschaft begrüßen wir den RVEP, da ein gut ausgebautes Radwegenetz einen Standortfaktor darstellt und zudem Straßen und Umwelt entlasten kann.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2	RP 25.01	Begrüßung der konkreten Ausgestaltung der im Kapitel zum Fahrradverkehr des Regionalplans Mittelhessen (RPM 2001, C 4.4. und des im Genehmigungsverfahren befindlichen RPM 2008 , 7.1.4.) formulierten Grundsätze.	Wird dankend zur Kenntnis genommen.
3	BUND 24.01	Begrüßung zur Gesamtkonzeption als Grundlage zur Vermeidung von Planungsfehlern und abschnittsweiser Umsetzung von Verbesserungen.	Wird herausfordernd zur Kenntnis genommen
4	VCD 32.04	Der ganze Plan konzentriert sich sehr auf Konzeption der Wegeinfrastruktur, andere (weiche) Faktoren kommen deutlich zu kurz.	Vom Magistrat war schwerpunktmäßig die Wegeinfrastruktur beauftragt, ergänzende Faktoren sind unter den Punkten 4.1.3 soziale Sicherheit, 4.4 weitere Maßnahmen, Beschilderung und Information beschrieben.
5	VCD 32.05	Es fehlen jegliche Aussagen über konkrete verkehrspolitische Ziele der Stadt. Es wird lediglich von einem Ziel der Giessener Verkehrsplanung gesprochen, „Radfahrern eine attraktive und sichere Infrastruktur bereitzustellen.“ Aussagen z.B. über angestrebte Modal-Split-Anteile fehlen. Im Gegenteil: Man scheint sich fast ein wenig auf dem vorhandenen (durchaus hohen) Anteil auszuruhen. Selbst abstrakte Ziele sind nur indirekt, bspw. Aus übergeordneten bundesweiten Zielen herauszulesen.	Die verkehrspolitischen Ziele sind im Punkt 1 dargestellt und entsprechen denen des VEP (Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Giessen)
6	JLU 35.01	Der Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP) identifiziert in Kapitel 2 die Studierenden an Universität und Fachhochschule als bedeutsame Gruppe für die Radverkehrsplanung	Wird dankend zur Kenntnis genommen.

		sowohl hinsichtlich des sehr hohen Anteils des Radverkehrs an der studentischen Gesamtmobilität als auch des großen Anteils der Studierenden in der Gruppe der Fahrradbenutzer in der Stadt. Diese Feststellung und die Durchführung einer Befragung unter Studierenden zur Verkehrsmittelnutzung werden ausdrücklich begrüßt.	
7	LKGI 39.01	Belange des Landkreises Gießen sind nicht direkt betroffen. Bei der Durchsicht der Unterlagen ist festzustellen, dass die Fortschreibung auf der Basis der EMPFEHLUNGEN FÜR RADVERKEHRSSANLAGEN aufbaut, gleiches gilt für die Wegweisung der Beschilderung von Radwegen. Diese Vorgehensweise entspricht den einschlägigen Richtlinien und bindet auch an die Beschilderungen, die im Auftrag des Landkreises in den Landkreismunicipalitäten vor Jahren errichtet wurden, an.	Wird dankend zur Kenntnis genommen.
8	sasi 52.01	im Folgenden übersende ich Ihnen einige Hinweise für den Radverkehrsentwicklungsplan. Einen Teil davon habe ich bereits im Dezember an der Radverkehrsbeauftragten der Stadt Gießen gesandt, wobei ich noch keine Antwort auf diese Email bekommen habe und somit einige Anregungen erneut vorbringe.	Die Anregungen sind eingegangen und wurden auch zum Teil schon abgearbeitet. Es ist aber richtig, dass eine Antwort noch aussteht, welche aber erst nach vollständiger Abarbeitung erfolgen wird. Unter anderem konnte eine Abarbeitung erst durch die Durchführung einer Radverkehrsschau in Verbindung mit dem § 45 der StVO erfolgen. Die Durchführung der Radverkehrsschau erfolgte Ende Juli 2009.
9	naha 53.09	Radwege sind TODsicher – auch in Gießen!	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen, kann aber nicht nachvollzogen werden.
10	hmsc 58.01	nach Lesen der PDF-Ausarbeitung zum Radwegenetz möchte ich Sie ermuntern eine solch gut ausgearbeitete Studie und die Möglichkeit zur Kommentierung stärker publik zu machen. Also, kurz: Grosses Lob für die Studie und an die Stadtverwaltung für Bürgernähe und Oekologisches Bewusstsein.	Wird dankend zur Kenntnis genommen.
11	FH 37.01	Zustimmung zum vorliegenden Konzept.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

12	nith 60.01	Vorweg möchte ich betonen, dass ich entsetzt bin, weil der Radverkehrsentwicklungsplan nicht nur lückenhaft ist, weil wesentliche Untersuchungen nicht stattgefunden haben und weil wesentliche Handlungsfelder überhaupt nicht thematisiert werden. Die Erhebung der Nachfrage fließt in keiner Weise in die Empfehlungen ein, so dass die Empfehlungen eher zufälligen Charakter haben.	Im Kapitel 1.3. Vorgehensweise ist die allgemeine Vorgehensweise entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen beschrieben.
13	nith 60.16	Wenngleich ich befürchte, dass Sie meine Anregungen nicht aufgreifen werden, weil diese dazu führen, dass all zu offensichtlich wird, dass Gießen massive Defizite beim Radverkehr hat, konnte ich mir diese Anregungen nicht verkneifen.	Es werden alle Anregungen sachlich geprüft, unabhängig von der Qualität des Ausdrucks, in welchem diese vorgetragen wurden.
14	jaffl2 62.09	Ich hoffe, dass ich mit meinen Ausführungen noch einmal deutlich gemacht habe, warum es sinnvoll ist, sich beim Erstellen des RVEP nicht nur auf die Arbeit von Spiekermann zu verlassen und hoffe, dass Sie die Anregungen der Träger öffentlicher Belange in den RVEP aufnehmen werden, so dass die größten Spiekermann-Versäumnisse von Ihnen und Ihren Kollegen noch ausgeglichen werden können, bevor der RVEP dann endgültig verabschiedet wird.	Dazu bietet die wieder neu eingesetzte Arbeitsgruppe Radverkehr beste Voraussetzung. Es ist dem Magistrat zukünftig sehr daran gelegen, die Mängelbeseitigung – soweit nicht baulich unmöglich – und die Weiterentwicklung des Radverkehrsystems gemeinsam mit den Nutzer-innen und den Umweltverbänden zu forcieren.

1.1 Veranlassung Rahmenbedingungen

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
15	ADFC 31.01	Es fehlen konkrete Vorschläge zur Bewusstseinsbildung	Die Angaben zu vermehrten Informationen sind im Kapitel 4.4.3 beschreiben.

Vorgehensweise

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
16	ADFC 31.02	Die Kategorisierung der heute vorgesehenen Strecken in Haupt- und Nebenverbindungen ist dem Plan nicht zu entnehmen. Sie sollte jedoch im RVEP enthalten sein.	Im Kapitel 1.3. Vorgehensweise ist die allgemeine Vorgehensweise entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen beschrieben. Eine Bearbeitung der Kategorisierung der Giessener Radverkehrsanlagen war für diesen RVEP nicht erforderlich, da eine in fünf Kategorien unterteilte Aufstellung der Gießener Radrouten im Stadtplanungsamt erarbeitet wurde. (Überregionale Routen, regionale Routen, Überörtliche Routen, lokale Routen und lokale Wege)
17	ADFC 31.03	Die Qualitätsbeurteilung anhand der Kfz-Stärken ist dem Plan nicht zu entnehmen.	Im ähnlichen Sinn besteht keine Notwendigkeit zur „Qualitätsbeurteilung anhand der Kfz-Stärke“, da die bestehenden wie auch die geplanten Radverkehrsanlagen maßgeblicher durch bauliche und räumliche Zwänge eingeschränkt sind. Somit bestehen im Wesentlichen kaum Alternativen und die Kfz-Stärke ist als Entscheidungskriterium wenig hilfreich.
18	jafl2 62.05	Zum Thema „Qualitätsbeurteilung anhand der Kfz-Stärke“ möchte ich anmerken, dass diese Klassifizierung durchaus sinnvoll gewesen wäre. Sie wäre auch einfach möglich gewesen, da die Werte für den Verkehrsentwicklungsplan (und wohl auch 2007 erneut?) erhoben wurden. Wenngleich die geplanten Radverkehrsanlagen – wie sie richtig schreiben – „maßgeblicher durch bauliche und räumliche Zwänge eingeschränkt“ sind, bestehen durchaus Alternativen, da Radfahrer bei geringen Verkehrsstärken (oder auch durch Reduzierung der V85) auf der Fahrbahn geführt werden können bzw. aufgrund der höheren objektiven Sicherheit auch <i>sollen</i> . Ihre Aussage, dass die Kfz-Stärke als Entscheidungskriterium „wenig hilfreich“ wären, kann ich nicht nachvollziehen, da die ERA 95 die Verkehrsstärke als wesentliches Kriterium für die Führungsform nennt. (Weitere Kriterien sind Flächenverfügbarkeit, Geschwindigkeit V85, Dichte von Grundstückszufahrten und Einmündungen sowie Unfallsituation.) Der RVEP-Entwurf des Planungsbüros Spiekermann macht hingegen	Die Beispiele laut ADFC-Stellungnahme sind jeweils dort bewertet. Darüber hinaus wird auf die Bewertung zur lfd. Nr. 89 / Punkt 62.04 verwiesen. In der neuen ERA erfolgt keine Bewertung der RVA durch die Wahl der Führung (Mischen, Teilseparation, Trennen). Vielmehr sind bei der jeweiligen Führungsform die einzelnen Führungsarten als gleichwertig anzusehen, da oftmals die Führungsart innerörtlich durch bauliche Zwänge festgelegt ist. Die Art der Führung des Radfahrers wird dann nur noch durch die Geschwindigkeit und Kraftfahrzeugbelastung bestimmt. Daher ist die allgemeine Aussage „die Kfz-Stärke“ ist als Entscheidungskriterium der jeweiligen Führungsform „wenig hilfreich“ in der Praxis zutreffend.

		deutlich, was passiert, wenn man dieses Kriterium außer acht lässt, da Spiekermann an diversen Straßen die Neuanlage von Radverkehrsanlagen vorschlägt, die nach dem Kriterium der Verkehrsstärke unnötig sind und somit für die Stadt Gießen zu unnötigen Kosten führen würde, ohne dass die objektive Sicherheit für Radfahrer zunehmen würde. Beispiele hierfür können Sie der Stellungnahme des ADFC entnehmen.	
19	JLU 35.02	Anhand des vorliegenden Entwurfes ist jedoch schwer zu beurteilen, in welchem Maße die Erkenntnisse aus der Erhebung in die Maßnahmenplanung eingeflossen sind. Die nach Stadtteilen gegliederte Darstellung in Kapitel 4.3 erschwert es zusätzlich, die Berücksichtigung der erfassten Hauptnachfragerelationen der Studierenden (Kapitel 3.2.2, Abb. 8) mit der Maßnahmenplanung abzugleichen.	Die Hauptnachfragerelationen sind in Abbildung 7 dargestellt. Die komplexe Darstellung erfordert bei der Beschreibung der Maßnahmen eine Aufgliederung aus Gründen der Übersichtlichkeit.
20	JLU 35.03	Eine an den Hauptnachfragerelationen der Studierenden orientierte ergänzende Darstellung des Radverkehrsnetzes im jetzigen Ausbauzustand und nach Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen wäre sehr hilfreich.	Eine ergänzende Darstellung ausschließlich für die Nutzergruppe der Studierenden kann möglicherweise in Teilbereichen sinnvoll sein, gesamtstädtisch und für den gesamten Radverkehr lässt sich daraus kein Nutzen ableiten.
21	jaff2 62.01	Bitte die methodischen Schritte und „die allgemeine Vorgehensweise entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ beschreiben und auf welche Schritte die Stadt Gießen verzichtet hat und warum dieses geschehen ist.	Im Kapitel 1.3. Vorgehensweise beschreibt das Büro Spiekermann (SI) die allgemeine Vorgehensweise entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.
22	ADFC 31.04	Eine Umlegung der Nachfrageströme auf das vorhandene Wegenetz ist dem Plan nicht zu entnehmen. Sie sollte jedoch im RVEP enthalten sein, sofern sie durchgeführt wurde.	In den Anlagen 2-5 und im Kapitel 4.2. ist dargestellt, dass eine hohe Netzdichte erzielt wird und Umwegfahrten weitgehendst vermieden werden. Eine „Umlegung der Nachfrageströme auf das Straßen- und Wegenetz“ war somit nicht mehr notwendig.
23	ADFC 31.05 ADFC 31.06	Das Wunschnetz ist dem Plan nicht zu entnehmen. Es sollte jedoch im RVEP enthalten sein, sofern es erstellt wurde. Die Untersuchung der Realisierbarkeit des Wunschnetzes ist dem Plan nicht zu entnehmen.	Siehe Stellungnahme zum vorigen Punkt.

24	jafl2 62.06	Dass Spiekermann Ihnen mitgeteilt hat, dass eine hohe Netzdichte erzielt wird und Umwegfahrten weitestgehend vermieden werden, glaube ich Ihnen gerne. Betrachtet man den Plan von Spiekermann jedoch genauer, zeigt sich, dass Spiekermann einen großen Teil der Netzlücken gar nicht identifiziert hat, weil beispielsweise Abbiegebeschränkungen und fehlende Querungsmöglichkeiten an den Hauptverkehrsstraßen offensichtlich von Spiekermann aufgrund einer unzureichenden Analyse der bestehenden Verkehrsregelungen übersehen wurden. Beispiele hierfür können Sie der Stellungnahme des ADFC in großem Umfang entnehmen, wobei das augenfälligste Beispiel die Querungen des Anlagenrings und des Seltersweges in Bereich des südlichen Innenstadtbereichs sind, obwohl dort der höchste Bedarf besteht, wie man den Erhebungen von Spiekermann gut entnehmen kann.	Bis auf die zu ergänzende RVA am gesamten Anlagenring, der zu schaffenden Querung des Seltersweges im Zuge der Goethestr. /Löwengasse und das Linksabbiegeverbot von der Johannesstr. In die Neuen Bäue ist die „Maschenweite“ von 1000 Metern in der Kernstadt eingehalten. Mit der in Planung befindlichen Fuß-Rad-Brücke zwischen West- und Nordstadt wird diese „Maschenweite“ auch dort hergestellt. Die Aussage, dass durch den RVEP ein großer Teil der Netzlücken nicht erkannt wurde, ist nicht richtig. Anhand der Maßnahmenliste im RVEP, Abschnitt 4.5 ist klar erkennbar, dass versucht wird, die Netzlücken zu schließen und ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz bereit zu stellen.
25	sasi 52.02	Leider macht der Radverkehrentwicklungsplan keine Aussage zu den bestehenden Radverkehrsanlagen, die in weiten Teilen nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, was Breite, Markierung und Wegebelag betrifft. Hier sollte in den Plan das Ziel aufgenommen werden, dass diese Radverkehrsanlagen systematisch überprüft werden.	Vom Magistrat war eine solche Detailüberprüfung aller Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet nicht im Rahmen den RVEP beauftragt worden. Die laufende Pflege und die Übereinstimmung mit der jeweils aktuellen Straßenverkehrsordnung nimmt der Magistrat mit der Straßenverkehrsbehörde, dem Radverkehrsbeauftragten und dem Tiefbauamt selbst wahr.
26	ADFC 31.07	Die zeitliche Reihung der Maßnahmen und die Kostenschätzung sind dem Plan nicht zu entnehmen.	Zu den Hinweisen „Beurteilung der Realisierbarkeit“, „zeitliche Maßnahmenreihung“ und „Kostenschätzungen“ ist zu sagen, dass sich hierdurch zwar eine größtmögliche Übersicht ergeben kann, diese jedoch in der Umsetzung wenig hilfreich ist. Der verkehrliche Fachplan „Radverkehrsentwicklungsplan“ (RVEP) ist grundsätzlich als ein Rahmenplanung gemeindlicher Zielvorgaben und Handlungsabsichten des Spektrums „Radverkehr“ zu verstehen.

2 ERMITTLUNG DER RADVERKEHRSNACHFRAGE

2.1 Methodische Vorüberlegungen

2.2 Datenerhebung

2.3 Datenauswertung

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
27	VCD 32.06	Die ganze Nachfrageuntersuchung ist aus unserer Sicht zweifelhaft. Die untersuchte Zielgruppe ist nicht repräsentativ für die Giessener Bevölkerung, der Nutzwert der Analyse ist entsprechend gering. Das Ergebnis ist für den Fachkundigen auch wenig überraschend, Konsequenzen aus der Analyse für das weitere Vorgehen sind nicht erkennbar.	Es wird auf die Beschreibung zur Repräsentativität unter Punkt 2.1, Seite 11 verwiesen. Der RVEP wurde mit der Maßgabe beauftragt, „in effizienter Weise die für die Erstellung dieses REVP benötigten Informationen....zusammenzutragen.“
28	O KLL 41.01	Eine Erhebung gegenüber Rad-Verkehrsteilnehmern im Dezember (hier: 2006) enthält stets große Unsicherheiten. Die Firma möchte bitte erklären, <ul style="list-style-type: none">- wie erhobene Daten der Anlage 3: „Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad“ (v.a. Graphik- Segmente blau „öfter“ und rot „viel öfter“) jahreszeitabhängig bewertet wurden,- ob Vergleichsdaten aus Untersuchungen in anderen Universitätsstädten vorliegen, die in Winter- und Sommer-Monaten eines bestimmten Jahres gewonnen worden sind.	Die Anlage 3 enthält die Befragungsergebnisse aus der Herbst-/Winterzeit mit der Zusatzfrage zur veränderten Verkehrsmittelwahl zur Sommerzeit.

3 BEURTEILUNG DER RADVERKEHRSNACHFRAGE

3.1 Siedlungsstrukturelle Voraussetzungen

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
29	VCD 32.15	Es fehlen allgemeine und konkrete Aussagen zu regionalen und überregionalen Radwegen und deren Bedeutung für die Radverkehrsplanung in Gießen	Die beiden überregionalen Radrouten Lahnradweg und Hessenweg R 7 Fulda- Limburg haben keine Bedeutung für das stadtinterne Radverkehrsnetz. Die regionalen bzw. stadtgrenzüberschreitenden Routen sind mit dem innerstädtischen Radverkehrsnetz mit einer Ausnahme

			verknüpft (weiteres siehe bei lfd. Nr. 88 /Pkt.62.03)
--	--	--	--

3.1.1 Einwohner und Arbeitsplätze

3.1.2 Schüler und Studenten

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
30	VCD 32.02	Es fehlen fundierte Aussagen und Vorschläge zum Schul- und Ausbildungsverkehr. So fehlt z.B. eine Untersuchung der Schulwege.	Die Schulen (ab 8. Schuljahr) wurden befragt. Weiteres siehe lfd. Nr. 27 / Pkt. 32.06
31	VCD 32.03	Auch wären in Zusammenarbeit mit den Schulträgern ichterführende Maßnahmen wie die Erstellung von Schulradwegeplänen und die Einbeziehung des Fahrradverkehrs in den Schulunterricht (z.B. www.klima-tour.de) sinnvoll.	siehe bei vorigem Punkt
32	JLU 35.05	Im Folgenden soll für die Hauptnachfragerelationen beschrieben werden, an welchen Punkten Radfahrer Universitätsgelände verlassen (Übergabepunkte) und zu welchen innerstädtischen Zielen attraktive Radverkehrsrouten bestehen sollten. Die wichtigsten Nachfragerelationen bestehen zwischen folgenden Verkehrszellen (VZ): VZ 11 (Anlagenring Nord) Zeughaus VZ 12 (Anlagenring Süd) Einkaufen/Freizeit/Kultur in der Innenstadt VZ 16 (Ludwigstraße/Universitätsgebiet) Hauptgebäude und Studien-Service-Center VZ 18 (Bahnhofsgebiet) Bahnhof VZ 36 (Alter Steinbacher Weg) Campus Kultur- und Sozialwissenschaften VZ 43 (Am Bergwerkswald/Wartweg) Campus LW – Naturwissenschaften VZ 45 (Klinikviertel) Campus LW – FB 11 Medizin VZ 46 (Alter Wetzlarer Weg/Frankfurter Str.) Campus	In den RVEP Abbildungen 5 und 6 sind die Wohn- und Studienplätze der Studierenden dargestellt. Hierbei ist weitgehende Übereinstimmung mit den von der JLU genannten Verkehrszellen erkennbar. Für die Abstimmung der Detailplanung wurde der Empfehlung des „Consiliums Campuserwicklung“ gefolgt und im August 2009 eine Arbeitsgruppe Verkehr zwischen JLU und Stadt eingerichtet.

		LW – FB 10 Veterinärmedizin Die gute Erreichbarkeit des Bahnhofes ist zentral, um die wünschenswerte Kombination von Zug- und Radverkehr zu ermöglichen, so dass neben der innerörtlichen Nutzung des Fahrrades auch die Anreise bereits per ÖPNV erfolgen kann.	
--	--	---	--

3.2 Hauptnachfragerelationen

3.2.1 Allgemein

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
33	RP 25.07	Zustimmung zum Vorrang des Alltagsverkehrs vor dem Freizeitverkehr bei der Planung und Finanzierung von Radwegen.	Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.
34	ASTA JLU 26.13	Der Winterdienst räumt die RVA in den Nebenstraßen nicht in vollem Umfang.	In Zusammenarbeit mit dem Stadtreinigungs- und Fuhramt wird derzeit ein Winterdienstplan mit Qualitätsmerkmalen erarbeitet, wie die Reinigung und Räumung der RVA je nach Witterung erfolgen kann. Nach Aufstellung soll dieser Winterdienstplan am runden Tisch Radverkehr abgestimmt werden.
35	ADFC 31.81	Winterdienst Im RVEP sollte auch auf das Thema Winterdienst auf Radrouten eingegangen werden. Da die Befragungen zeigen, dass der Radverkehrsanteil (insbesondere bei den Studierenden) auch im Winter sehr hoch ist, sollte der RVEP Vorschläge für ein Routennetz machen, welches (auch auf Nebenstraßen) im Winter geräumt wird. Dabei ist insbesondere auf die Anbindung der Universitätsstandorte einzugehen.	Siehe voriger Punkt

3.2.2 Studenten

Nr.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
-----	-----	-------------------	---------------------

lfd.			
36	JLU 35.06	Relationen zwischen Universitätsstandorten und Bahnhof (VZ 18): VZ 36 – 18 (Campus KSW – Bahnhof) Zwischen dem Campus Kultur- und Sozialwissenschaft und dem Bahnhof sollte eine durchgehende attraktive Radverkehrsverbindung hergestellt werden. Die aktuelle Radverkehrssituation bietet zwar zahlreiche Optionen, die jedoch über den gesamten Streckenverlauf alle nur suboptimal. In der Folge verteilt sich der Radverkehr auf die Straßen entlang der Bahnlinie Gießen-Fulda.	Einzelpunkte siehe unter Abschnitt 4.3.3

3.2.3 Übrige Radverkehrsteilnehmer

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
37	ADFC 31.80	Touristik: Im RVEP sollte das Thema Radtourismus explizit behandelt werden. Zur Förderung der Radtouristik ist die Qualität der Radwege am Lahnufer zu überprüfen und wo nötig zu verbessern. Zur Information der Radtouristen sind Informationsschilder an den überörtlichen Radwegen erforderlich, die Hinweise geben auf Touristische Sehenswürdigkeiten (Mathematikum, Schiffenberg etc.) Übernachtungsmöglichkeiten (Hotels, Jugendherberge – zur Jugendherberge ist eine eindeutige Route festzulegen und zu beschildern) Fahrradreparaturbetriebe. Weiterhin sollte die Zertifizierung von Übernachtungsbetrieben zu „Bett und Bike“ Betrieben unterstützt und gefördert werden.	Eine Stellungnahme der Stadt- und Touristik Abteilung ist nicht eingegangen.

3.2.4 Planungsvorgaben

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
38	JLU 35.04	Die Feststellung im Entwurf, dass keine starke Bündelung des Radverkehrs zu erkennen ist, ist offenbar primär eine Folge der jetzigen Verkehrssituation. Die Hauptnachfrage-Relationen können zwar auf vielfältigen alternativen Routen realisiert werden, die jedoch oftmals nur suboptimal sind, so dass sich in direkter Folge der Radverkehrstrom über die Fläche verteilt. Insbesondere an Knotenpunkten fehlt oftmals eine klare Ausweisung der für Studierende bedeutsamen Route bzw. geeignete Radverkehrsanlage, die eine sichere Passage und Lenkung des Radverkehrs ermöglichen würden. Es wäre zu prüfen, ob mittels durchgehender attraktiver Radverkehrsrouten eine Bündelung des Radverkehrs erfolgen könnte. Eine stärkere Bündelung würde auch eine stärkere Bevorzugung des Radverkehrs auf diesen Routen rechtfertigen – bis hin zur Einrichtung von Fahrradstraßen.	<p>Aus den Abbildungen 7 und 8 ist zu erkennen, dass kaum eine starke Bündelung realisierbar ist. Stattdessen wird vom Magistrat die weitere Pflege und ggf. der Ausbau des engmaschigen Netzes befürwortet.</p> <p>Es ist beabsichtigt im Stadtgebiet, in Verbindung mit den Radverkehrsrouten des Landkreises, städtische Radrouten auszuweisen. Nach Abstimmung am runden Tisch Radverkehr und mit dem Landkreis, soll nach Ausweisung der entwickelten Radrouten bzw. parallel Ausbauswerpunkte zur Bündelung und Förderung des Radverkehrs festgelegt werden. Sollte eine so starke Bündelung des Radverkehrs erfolgen bzw. sich einstellen, ist es auch denkbar, Straßenverkehrsrechtlich zu Fahrradstraßen auszuweisen.</p>
39	nith 60.02	Die alleinige Fokussierung auf die Infrastruktur und hierbei vorwiegend auf den Bau von Radwegen zeigt Vorgehensweisen, die seit mehr als 10 Jahren überholt gelten. Themen wie Öffentlichkeitsarbeit und Fahrradtourismus werden ebenso ignoriert wie die Tatsache, dass Gießen ein Oberzentrum ist und daher starke Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarkommunen bestehen, die im RVEP allerdings völlig ignoriert werden. Noch dazu wird offensichtlich davon ausgegangen, dass die vorhandenen Radverkehrsanlagen verkehrssicher und in ausreichend komfortablen Stand wären, was jedoch auf die meisten Radverkehrsanlagen nicht zutrifft. Aufgrund des zu geringen Breites bzw. den zu dicht am Radweg parkenden Autos ist die Stadt sogar verpflichtet, die Radwegbenutzungspflicht bei fast der Hälfte aller Radwege aufzuheben.	<p>Der pauschalisierte Beurteilung der Radwege kann nicht so ohne weiteres gefolgt werden und wird daher zur Kenntnis genommen. Das Thema Radtourismus wird von der Stadtmarketing und dem Lahntal Tourismus Verband sehr gut abgedeckt.</p> <p>Ferner ist es auch nicht unbedingt Aufgabe des RVEP hier Touristische Ziele festzulegen. Vielmehr sollten hier Ziele festgeschrieben werden, damit überhaupt eine Touristische Vermarktung bezogen auf das Fahrrad möglich ist.</p> <p>Bei der Entwicklung von städtischen Radrouten werden selbstverständlich auch die überörtlichen Radrouten entsprechend berücksichtigt und eingebunden.</p>
40	nith	In Anbetracht dieser massiven Defizite des Plans, möchte	siehe Angaben im RVEP zu Kapitel 4.1.2 und 4.1.3

	<p>60.03 ich Ihnen nur zu zwei Themen Vorschläge machen:</p> <p>A) Erhebung und Behebung der derzeitigen Mängel Im Plan wurde offensichtlich versäumt, die Mängel an den derzeitigen Wegen systematisch (d.h. flächendeckend und kriteriengeleitet!) zu erheben, was jedoch bei Radverkehrsentwicklungsplänen eigentlich Standard ist. Daher sollten Sie die vorhandenen Wege nach folgenden Kriterien untersuchen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bauliche Probleme/Hindernisse <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Unebenheiten (Schlaglöcher, Kanaldeckel, Flickstelle, Baumwurzel, Kopfsteinpflaster) 1.2 Radweg hügelig wegen Grundstückszufahrten 1.3 Radweg zu schmal 1.4 enge Kurven im Radwegverlauf 1.5 Pfützen bei Regen 1.6 Schild, Pfosten, Laterne im Weg 1.7 fehlende Fahrradständer 1.8 schlechte Fahrradständer 1.9 Längsrillen 2. Verkehrliche Probleme/Sicherheitsbelange <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Radweg oft zugeparkt 2.2 Konflikt mit neben dem Radweg parkenden Fahrzeugen 2.3 Konflikt mit Fußgängern 2.4 Konflikt mit Bussen 2.5 kreuzender Radweg für Autofahrer nicht erkennbar/Autofahrer missachten Vorfahrt 2.6 Querungsmöglichkeit fehlt 2.7 Autoverkehr zu schnell 2.8 unklare Radwegführung 2.9 ungesichertes Radwegende 2.10 Auffahrt auf Radweg umständlich 2.11 unübersichtliche Kreuzung 	
--	--	--

	<p>2.12 fehlende Abbiegemöglichkeit in einer Richtung</p> <p>3. Ampeln 3.1 Grünphase zu kurz 3.2 Wartezeit zu lang (auch erkennbar an häufigen Rotlichtverstößen durch Radfahrer) 3.3 Radfahrerampel fehlt 3.4 Radfahrerampel überflüssig 3.5 Ampel reagiert nur auf Druckknopf 3.6 Bedarfsampel reagiert zu langsam</p> <p>4. Beschilderung 4.1 unklare Beschilderung 4.2 fehlende Beschilderung 4.3 Einbahnstraße/Radweg in Gegenrichtung freigeben 4.4 Sackgassenschild ohne Hinweis auf Durchfahrmöglichkeit 4.5 Wegweisungsschild fehlt 4.6 Wegweisungsschild unklar 4.7 Radfahren auf der Fahrbahn zulassen 4.5 Fußgängerbereich für Radfahrer freigeben 4.6 überflüssige Beschilderung</p> <p>5. Markierung 5.1 fehlende weiße Markierung (z.B. zwischen Rad- und Fußweg) 5.2 unklare weiße Markierung 5.3 fehlende Roteinfärbung</p> <p>6. Beleuchtung 6.1 fehlende oder unzureichende Beleuchtung</p> <p>Sofern Sie diese Nacherhebung nicht durchführen möchten, sollten Sie zumindest im RVEP erwähnen, dass sie</p>	
--	--	--

	diese in der Zukunft nachholen werden.	
--	--	--

4 ERSTELLUNG EINES RADVERKEHRSKONZEPTES

4.1 Sicherheitsrelevante Kriterien

4.1.1 Führung des Radverkehrs (Verkehrssicherheit)

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
41	ADFC 31.08	Aussage RVEP: „Das Tragen eines Helmes schützt Kopfverletzungen.“ Aussagen zu Fahrradhelmen gehören nicht in den RVEP. Ein Sicherheitsgewinn durch das Tragen von Radhelmen ist nicht belegt. Der Satzteil sollte gestrichen werden.	Die Aussage ist vom Grundsatz richtig. Allerdings wird durch Tragen eines Helms kein Verkehrsunfall direkt verhindert und somit stellt er auch kein Sicherheitsgewinn da. Daher kann der Satzteil aus dem RVEP gestrichen werden.
42	PP 19.04	Zu Unfallgefahren und Sicherheitsbedürfnis wird auf die Verwaltungsvorschrift § 2 (4) StVO verwiesen.	Die StVO gilt auch für Radfahrer. („Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Sie haben rechte Radwege zu benutzen; linke Radwege dürfen sie nur benutzen, wenn diese für die Gegenrichtung freigegeben sind. Sie haben ferner rechte Seitenstreifen zu benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden.“) Den Hinweis auf die gesetzliche Verpflichtung gemäß § 2 der VwV-StVO wird zur Kenntnis genommen. Bei der Herstellung von Radverkehrsanlagen wird grundsätzlich die gesetzliche Verpflichtung beachtet.
43	RP 25.05	Begrüßung zum Bau von Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen als Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit	Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.
43a	ADFC 31.82	Gehwege Es sollte verstärkt der Tatsache Rechnung getragen werden, dass Kinder bis zum achten Lebensjahr mit dem Fahrrad den Gehweg benutzen müssen. Bekanntlich sind jedoch an vielen Stellen im Stadtgebiet die Gehwege – rechtswidrig – durch parkende Fahrzeuge blockiert. Hier	Die Straßenverkehrsbehörde teilt die Meinung des ADFC in Bezug auf das Gehwegparken. Im Rahmen der personellen Ausstattung wird das Parken auf Rad- und Gehwegen von der Straßenverkehrsbehörde entsprechend der gesetzlichen Möglichkeiten grundsätzlich verfolgt.

		ist aus Sicht des ADFC erforderlich, dass durch Öffentlichkeitsarbeit deutlich gemacht wird, dass Gehwegparken nicht nur verboten, sondern auch rücksichtslos und sicherheitsgefährdend, vor allem für junge Verkehrsteilnehmer ist. Die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben sollte überwacht und Verstöße geahndet werden.	
44	sthä 55.02	Und sind sie als Radfahrer schon mal den Radweg zwischen Nordanlage und Asterweg gefahren? Lassen sie es lieber bleiben. Es stehen einfach zu viele Autos auf dem Radweg.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der personellen Ausstattung wird das Parken auf Rad- und Gehwegen von der Straßenverkehrsbehörde entsprechend der gesetzlichen Möglichkeiten grundsätzlich verfolgt. Es sei hier darauf hingewiesen, dass eine lückenlose Überwachung des Parkverhaltens im Stadtgebiet nicht möglich ist.
45	VCD 32.11	Es fehlen allgemeine und konkrete Aussagen zu Eignung von Bürgersteigen für die Benutzung durch radfahrende Kinder („Bürgersteigbenutzungspflicht“ für Kinder bis 8 Jahre)	Auf die Darstellung bzw. Wiederholung von Regelungen aus der Straßenverordnung wurde verzichtet. Beschränkungen zur Nutzung der Gehwege für Kinder unter 8 Jahren bestehen in Gießen nicht.
46	PP 19.03	Bei der Betrachtung der Radverkehrsanlagen wurden zumindest in Teilbereichen plötzlich endende Radwege festgestellt.	Es ist richtig, dass im Stadtgebiet Radwege keine Fortsetzung besitzen. Es ist allerdings Aufgabe des RVEP diese „Lücken“ festzustellen und durch weiterführende Planungen zu schließen. Das Ende von Radwegen ist grundsätzlich hinreichend ausgeschildert bzw. deutlich hervorgehoben und der Radfahrer besitzt zumindest die Möglichkeit gesichert weiter zu fahren. Auch wenn zugegebenermaßen die gewünschten Qualitätsansprüche nicht erfüllt sind. In den RVEP wird übernommen, auch die vorhandenen Radverkehrsanlagen zu prüfen und nach Bedarf zu verbessern. (Pkt. 4.1.2. Beschaffenheit der Netzelemente)
47	BUND 24.03	Verbesserungen gefordert, da besonders an Einmündungen, Anfangs- und Endpunkten oft „ins Leere laufende“ Radwege auffallen, die gefährliche Situationen provozieren, z. B. Rodheimer Straße – Neustadt	Das Ende von Radwegen ist grundsätzlich hinreichend ausgeschildert bzw. deutlich hervorgehoben und der Radfahrer besitzt zumindest die Möglichkeit gesichert weiter zu fahren. Auch wenn zugegebenermaßen die gewünschten Qualitätsansprüche nicht erfüllt sind. An der genannten Stelle besitzt der Radfahrer zwar keine direkte Fortführung, aber er kann mit dem Autoverkehr gesichert den Knotenpunkt queren. Seit der Herstellung ist dort auch noch kein

			<p>Fahrradunfall aufgetreten. Daher kann eine Provokation von Unfällen nicht erkannt werden. Zumal der Radfahrer sich stets im Sichtfeld des Autofahrers befindet.</p> <p>Bei der Planung der RVA auf dem Anlagering sind die Anbindungen an die vorh. RVA zu berücksichtigen bzw. diese entsprechend zu ändern.</p>
48	sime 51.07	Anregung, dass Sie prüfen, ob es möglich wäre, die linksseitigen Radfahrer aus der Rodheimer Straße am Anlagenring besser geradeaus in die Neustadt zu führen. Beispielsweise könnte ein Radaufstellbereich auf der Westanlage markiert werden (Fahrspuren aus Richtung Norden), wo sich Radfahrer für die Weiterfahrt aufstellen könnten (wie unter dem Selterstor). So könnte dann mit den Autos links in die Neustadt abgebogen werden.	<p>Führung aus der Rodheimer Straße in die Neustadt: Eine Prüfung ist nicht erforderlich, da es bereits eine direkte und sichere Führung in die Neustadt existiert. Hier muss der Radfahrer im Bereich der Hardtallee, Krofdorfer Straße und Schützenstraße auf die rechte Seite queren. (vorgeschriebene Fahrtrichtung)</p> <p>Führung aus der Nordanlage in die Neustadt: Derzeitig wird vom Tiefbauamt geprüft, wie Radverkehrsanlagen im Zuge der Nordanlage hergestellt werden können.</p>
49	ADFC 31.09	Leider wurde darauf verzichtet, eine Unfallanalyse mit Beteiligung von RadfahrerInnen abzufragen und zu erstellen und sie in den Plan einzuarbeiten.	Meldungen über Unfälle mit Fahrradbeteiligung werden von der Polizei regelmäßig an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet. Eine Einarbeitung von Unfallanalysen in den RVEP ist nicht notwendig, da die Fahrradunfälle monatlich ausgewertet werden. Im Zuge der Umsetzung des RVEP werden die erkannten Unfallmehrpunkte durch eine straßenbauliche Planung entschärft.
50	IHK 18.02	Bei Maßnahmen, bei denen die Fahrbahn verengt oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit gedrosselt werden soll, darf die Leistungsfähigkeit der Straße für den motorisierten Verkehr nicht beeinträchtigt werden.	Die Leistungsfähigkeit wird bei allen Maßnahmen geprüft und ausreichend sichergestellt werden.
51	ADFC 31.10	Die Ausweisung von Tempo-30-Zonen bringt einen hohen Sicherheitsgewinn für den Radverkehr bei relativ niedrigen Kosten, da auf Baumaßnahmen in der Regel verzichtet werden kann. Deshalb sollte diese Möglichkeit vorrangig genutzt werden.	Hinweis ist Grundbestandteil des RVEP.

4.1.2 Beschaffenheit der Netzelemente

Nr.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
-----	-----	-------------------	---------------------

lfd.			
52	VCD 32.10	Es fehlen allgemeine und konkrete Aussagen zu Maßnahmen zur Verhinderung/Verringerung der Falschparker auf Radwegen (Überwachung/Ahndung durch Ordnungsamt sowie bauliche Maßnahmen	Im Rahmen der personellen Ausstattung wird das Parken auf Rad- und Gehwegen von der Straßenverkehrsbehörde entsprechend der gesetzlichen Möglichkeiten grundsätzlich verfolgt.
53	PP 19.02	Bei der Betrachtung der Radverkehrsanlagen wurden zumindest in Teilbereichen schlechte Markierungen festgestellt.	Wird geprüft und nach Bedarf nachgebessert. In den RVEP wird übernommen. Auch die vorhandenen Radverkehrsanlagen zu prüfen und nach Bedarf zu verbessern. (Pkt. 4.1.2. Beschaffenheit der Netzelemente)
54	ASTA FH 28.03	Es wird vermisst, dass der bauliche Zustand der RVA im RVEP nicht ausführlich aufgeführt ist.	Die Anforderung an die baulichen Zustände sind im Abschnitt 4.1.2 beschrieben. Ein Mängelkataster wurde im Rahmen des RVEP nicht erstellt.
55	RP 25.08	Zustimmung zur Orientierung von Radwegeverbindungen an ökologischen Belangen der Landschaft	Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.
56	BUND 24.02	Durchgängige Konzeption von barrierefreien Strecken.	Hinweise auf Verbesserung der Querungsmöglichkeit Ostanlage /Gutfleischstraße oder bauliche Eingriffe im Bereich der Treppenanlage am Ende der Löberstraße und Wehranlage sind im RVEP enthalten.
57	ADFC 31.12	Die vorhandenen Netzelemente sollten prioritär überprüft und auf ihre Tauglichkeit nach heutigem Stand untersucht werden, da ein großer Teil der bestehenden Radverkehrsanlagen nicht den geltenden Standards entspricht. Die Defizite und daraus folgende Empfehlungen zum Umbau der Radverkehrsanlagen sollten Teil des RVEP sein. Eine entsprechende Untersuchung der Radverkehrsanlagen sollte folgende Aspekte beinhalten: <ul style="list-style-type: none"> • Breite • Oberflächenbeschaffenheit • Führung an Knotenpunkten • Vorgezogene Radaufstellflächen vor Ampeln • Benutzungspflicht • Stetigkeit der Führung • Sichtbeziehungen im Bereich von Knotenpunkten 	Die aufgeführten Beurteilungsmerkmale für RVA beziehen sich zum Teil auf Qualitätsansprüche. Für eine Heranziehung zur Beurteilung ob eine Benutzungspflicht aufgehoben werden sollte können bzw. dürfen sie nicht herangezogen werden. Durch die Änderung von gesetzlichen Vorschriften und Regelwerken besteht die Problematik, dass ältere RVA nicht mehr den heutigen verbindlichen Vorgaben entsprechen würden. Daher sollten ältere RVA weniger nach den Qualitätsmerkmalen, sondern nach deren Unfallträchtigkeit beurteilt werden. Allerdings ist es sinnvoll, die Netzelemente nach den aufgeführten Beurteilungsmerkmalen zu beurteilen. Dadurch kann eine Prioritätenliste erstellt werden, wo festgelegt ist, welche RVA am dringlichsten erneuert bzw. ausgebaut werden sollte.

		<ul style="list-style-type: none"> • Befahrbarkeit bei den für Haupt- und Nebenrouten angesetzten Geschwindigkeiten • Gemeinsame oder getrennte Rad- und Fußwege • Sensoren auf Radwegen vor Ampeln • Direktes & indirekte Linksabbiegen • Abstand zwischen Parkplätzen und Radverkehrsanlagen • Sicherung linksseitiger Radwege <p>Insbesondere in Anbetracht dessen, dass die Benutzungspflicht in Zukunft nur angeordnet werden darf, wenn Überholen auf der Radverkehrsanlage möglich ist, besteht Handlungsbedarf, wenn weiter an der Benutzungspflicht festgehalten werden soll.</p>	
58	sasi 52.03	<p>Zweirichtungsradswege sind äußerst gefährlich. In der Verwaltungsvorschrift zur StVO heißt es z.B. „Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist mit besonderen Gefahren verbunden und deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich nicht erlaubt.“</p> <p>Diese klare Aussage macht deutlich, dass Radfahrer auf linken Radwegen äußerst gefährdet sind. Daraus kann man folgern, dass die Neuanlage von Zweirichtungsradswegen, wie sie im RVEP vorgesehen ist, zumindest innerorts unbedingt vermieden werden muss. Stattdessen sollten Radfahrstreifen angelegt werden, die auch verhindern, dass Radfahrer verbotenerweise entgegen der Fahrtrichtung Radverkehrsanlagen nutzen und sich und andere damit gefährden.</p>	<p>Das angeführte Zitat aus der VwV-StVO bezieht sich auf die Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung. Es ist richtig, dass die Freigabe bzw. die Herstellung von Zweirichtungsradswegen mit besonderen Gefahren verbunden ist. Sie ist aber auch nicht durch die VwV-StVO wie geschrieben grundsätzlich verboten. Eine Freigabe von linksseitigen Gehwegen ist unter folgenden Bedingungen zulässig und möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Radweg ist baulich angelegt. • Für den Radweg in Fahrtrichtung rechts eine Benutzungspflicht besteht. • Die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40m, mindestens 2 m, beträgt. • Die Führung an den Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten eindeutig und besonders gesichert ist. <p>In der neuen ERA erfolgt keine Bewertung der RVA durch die Wahl der Führung (Mischen, Teilseparation, Trennen).</p> <p>Mischen: Mischverkehr auf der Fahrbahn</p>

			<p>Teilseparation: Radweg ohne Benutzungspflicht Gehweg mit zugelassenem Radverkehr Schutzstreifen</p> <p>Trennen: Radfahrstreifen Gemeinsamer Rad- und Gehweg Radweg mit Benutzungspflicht</p> <p>Vielmehr sind bei der jeweiligen Führungsform die einzelnen Führungsarten als gleichwertig anzusehen, da oftmals die Führungsart innerörtlich durch bauliche Zwänge festgelegt ist. Die Art der Führung des Radfahrers (Mischen, Teilseparation, Trennen) wird dann nur noch durch die Geschwindigkeit und Kraftfahrzeugbelastung bestimmt.</p>
59	sasi 52.04	<p>Gleichzeitig sollten die vorhandenen Zweirichtungsradwege (wenn sie nicht durch Einrichtungsradwege ersetzt werden) durch die folgenden Maßnahmen besser gesichert werden: Zeichen 138 „Radfahrer“ und dem Zusatzschild 1000-30 für Abbiegenden Verkehr der Vorfahrtstraße Gemäß der Verwaltungsvorschrift ist dieses Schild in der Regel aufzustellen. An nahezu allen Knotenpunkten fehlt dieses Schild jedoch im Gebiet der Stadt Gießen.</p>	<p>Die Radwege werden teilweise schon die aufgeführte Schilderkombination kenntlich gemacht. Zusätzlich zu den notwendigen Verkehrszeichen verfolgt die Straßenverkehrsbehörde das Ziel, durch bauliche Maßnahmen an Einmündungen den Radverkehr zu sichern.</p>
60	sasi 52.05	<p>Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren!“ und Zusatzschild 1000-32 An vielen Stellen fehlt dieses Zusatzschild (z.B. Radweg an Licher Straße (Wandererparkplatz, Parkplatz Automeile), Radweg an Ringallee (Parkplatzzufahrten), R7 (z.T. an Eduard David-Straße), Leihgesterner Weg (Schwarzacker)) Teilweise ist auch fälschlicherweise in den letzten Monaten das Zusatzschild 1000-30 angebracht worden (Ringallee-Parkplatzzufahrten, Parkplatz-Automeile)</p>	<p>Die aufgeführten Örtlichkeiten werden überprüft und ggf. die notwendigen Verkehrszeichen angeordnet. Die fälschlicherweise angebrachten Verkehrszeichen wurden bereits im Zuge einer Radverkehrsschau festgestellt. Zusätzlich zu den notwendigen Verkehrszeichen verfolgt die Straßenverkehrsbehörde das Ziel, durch bauliche Maßnahmen an Einmündungen den Radverkehr zu sichern.</p>
61	sasi 52.06	<p>Da im Stadtgebiet die linksseitig freigegebenen Radwege weitestgehend nur eine Breite von 2,00 Metern haben, also nur die Mindestbreite aufweisen, ist der Be-</p>	<p>Der Anregung wird entsprechend aufgenommen und es wird eine Überprüfung des Netzes zugesagt.</p>

		<p>gegnungsverkehr gefährlich. Von daher ist es sinnvoll, die Empfehlungen der ERA ernst zu nehmen, und stets das Zeichen 1000-31 an das Zeichen 237 anzubringen, wenn Zweirichtungsverkehr vorliegt: „Die rechtsfahrenden Radfahrer können durch Zusatzzeichen 1000-31 des Kataloges der Verkehrszeichen – VzKat – zu Zeichen 237 StVO sowie durch Richtungspfeile auf dem Radweg an geeigneten Stellen auf den Gegenverkehr hingewiesen werden.“ Diese Regelung ist nach meinem Wissen an keiner Stelle im Stadtgebiet realisiert.</p>	
62	VCD 32.13	<p>Es fehlen allgemeine und konkrete Aussagen zu Regelungen für Radfahrer an Lichtsignalanlagen</p>	<p>Z.B. im Punkt 4.3.1 sind mehrfach konkrete Aussagen in Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen enthalten. Auf die allgemeine Darstellung bzw. Wiederholung von Regelungen aus der Straßenverordnung wurde verzichtet.</p>
63	sasi 52.07	<p>Da die Realisierung der im RVEP genannten Radverkehrsanlagen (nach dem bisherigen Realisierungstempo) noch Jahrzehnte dauern wird, sollten übergangsweise aufgeweiteten Fahrradaufstellstreifen an allen Ampelkreuzungen mit langer Rotphase markiert werden. Die bisherige Praxis, eine Stellfläche nur für EINEN Radfahrer zu markieren führt dazu, dass weitere Radfahrer keinen Platz mehr auf dem Aufsteller haben und sich rechts von den Autos aufstellen, was zu gefährlichen Situationen beim Abbiegen oder anfahren führt, weil die Sicherheitsabstände und Sichtbeziehungen nicht ausreichend sind. An folgenden Stellen sollten diese Aufsteller dringend markiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> A) Berliner Platz aus allen Richtungen (insbesondere aus Richtung Innenstadt) B) Ludwigsplatz aus allen Richtungen (insbesondere aus Richtung Ludwigstraße: Große Pulks von Radfahrern von der Uni über die Gartenstraße) C) Licher Spange (insbesondere aus Richtung Moltkestraße und Licher Straße (Linksabbieger!!)) 	<p>Die Anregung im Bereich von Knotenpunkten große Aufstellbereich zu markieren ist sinnvoll. Im Zuge der Erneuerung von Markierungen bzw. Neumarkierung ist das Tiefbauamt aufgefordert, zukünftig darauf zu achten, aufgeweitete Haltebereiche zu markieren, sofern es die Platzverhältnisse zulassen.</p>

		D) Bismarckstraße/Ludwigstraße E) Liebigstraße/Frankfurter Straße (aus Richtung Bahnhof) F) Rodheimer Straße/Nordanlage/Neustadt (insbesondere für Linksabbieger)	
64	VCD 32.14	Es fehlen allgemeine und konkrete Aussagen zu Berücksichtigung von Radverkehrsbelangen bei Baustelleneinrichtungen	Sofern die Platzverhältnisse es zulassen, wird auch der Fahrradverkehr während einer Baustelle ohne Nachteile entsprechend geführt werden. Allerdings ist dieses oftmals bedingt durch die vorhandenen Platzverhältnisse nicht möglich. Daher wird der Radfahrer auch zukünftig mit Einschränkungen rechnen müssen. Allerdings wird versucht, bei längerfristigen Baustellen den Radfahrer durch eine Umleitung um die Baustelle herum zu leiten. So wie kürzlich geschehen beim Ausbau des Radweges entlang der Lahn.
65	AK BEH 15.01	Elektrorollstühle / Scooter sollen Radverkehrsanlagen benutzen dürfen	Gemäß § 24 StVO ist festgelegt, dass Scooter überall fahren dürfen wo Fußgängerverkehr zugelassen sind. Im Bundesgesetzblatt wurde am 24. Juli 09 die Verordnung des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlicht, nach der mit elektronischen Mobilitätshilfen innerhalb geschlossener Ortschaften RVA benutzt werden dürfen.

4.1.3 Führung des Radverkehrs (soziale Sicherheit)

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
66	RP 25.03	Berücksichtigung der radfahrenden Menschen mit spezifischen Sicherheitsbedürfnissen bei Trassenführung, baulicher Ausgestaltung und Beschilderung	Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.
67	hmsc 58.04	Ein geübter Radfahrer weiss, dass Geschwindigkeitsverringerung oder sogar Bremsen immens viel Energie kostet. Das versucht er zu vermeiden: Anhalten, Suchen nach Wegweisern und abgeschnittene Wege sind ihm ein Greuel. Dafür nimmt er in Kauf: Unkontrolliertes Strassenüberqueren, durchbrechen über Fusswege, rote Ampeln, Belästigung von Fussgängern, etc. Denn, beim	Wird verständnislos zur Kenntnis genommen.

		Radfahren kann man nicht strategisch denken, was eigentlich den Reiz ausmacht. Somit fährt man gerne auf selbstgefundenen Pfaden...Daher denke ich, dass mit einem flüssigen Radnetz die RadRowdys weniger werden.	
68	○ KLL 41.03	Es bleibt in zu fragen, wie Ruhe vor KFZ-Fahrgeräuschen beim Rad-Fahren gewichtet worden ist (s.a. 4.1.3 Führung des Radverkehrs, S. 30).	Eine Gewichtung einzelner Radverkehrsanlagen zum begleitenden Kfz-Lärm wurde nicht durchgeführt. Rad-Nutzerinnen und- Nutzer wägen ihre Fahrwege mittels mehrerer Faktoren ab, z.B. Tageszeit, Dunkelheit, Beleuchtung, sozialer Sicherheit, Abgas- und Lärmbelastung, Schnelligkeit, Wartezeiten an Lichtsignalanlagen etc.. Somit wäre eine Gewichtung nur nach Kfz-Lärm eine einseitige Darstellung, zumal diese mit hohem Aufwand verbunden wäre.
69	○ KLL 41.05	Unter den Planungsvorgaben 4.1.3 Führung des Radverkehrs (soziale Sicherheit) – Beleuchtung bei Dunkelheit – werden auf einem Radweg Brandwegbrücke – Philosophikum I/ Philosophikum II/Liebigschule sicherlich Abstriche gemacht werden müssen auf Grund der Streckenlage am Stadtrand.	Für Rad- und Gehweg Verbindungen außerhalb der Ortslage wie z.B. über die Brandwegbrücke werden größtenteils über das bestehende Wirtschaftwegenetz geführt. Bei solchen Führungen besteht kein zwingender Bedarf diese Strecken zu beleuchten. Die Notwendigkeit zur Herstellung einer Beleuchtung ist von der Streckenführung abhängig und Bedarf stets einer Prüfung. Ferner ist durch eine Beleuchtung der Wirtschaftswege, insbesondere außerhalb der Ortschaft, keinesfalls dadurch automatisch eine soziale Kontrolle gewährleistet.

4.2 Merkmale des aktuellen Radwegenetzes

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
70	VCD 32.07	Eine Analyse des vorhandenen Radwegeangebot wurde scheinbar nicht bzw. nur in geringem Umfang durchgeführt, obwohl dies in 1.3. aufgeführt ist. (S. 7: „In einer umfangreichen Analyse werden zunächst das vorhandene Radverkehrsnetz, also das bereitgestellte Angebot und die vorhandene Nachfrage ermittelt.“)	siehe Angaben bei den Hinweisen fld. Nr. 19, Stn. 35.02, 20/35.03 und 313/42.02
71	RP 25.05	Zustimmung zur Berücksichtigung der Verknüpfung innerstädtischer RVA mit denen der Nachbargemeinden (Netz-	Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.

		bildung)	
72	LKGI 39.02	Bei der Planung sollten Radwege- /Wirtschaftswegverbindungen aus den an das Stadtgebiet angrenzenden Kommunen beachtet und nach Möglichkeit in das städtische Radwegesystem integriert werden. Ein Netzschluss zu diesen Städten und Gemeinden ist anzustreben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
73	RP 25.02	Zustimmung zur Entwicklung eines zusammenhängenden Radwegenetzes mit Verknüpfung zum ÖPNV bei Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs	Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.
74	ADFC 31.13	Alle vorhandenen noch nicht freigegebenen Einbahnstraßen sollten nochmals überprüft werden. Der ADFC macht Vorschläge zur <u>Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung</u> . Die Stadt Gießen hat bereits viele Einbahnstraßen für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung freigegeben und damit gute Erfahrungen gemacht. Auch der ADFC hat dazu wiederholt Vorschläge an die Stadt herangetragen, die auch zum Teil umgesetzt wurden. Bisher bezogen sich diese Vorschläge vor allem auf Straßen, die für die linienhafte Erschließung des Radverkehrs sinnvoll waren.	Die Freigabe von Einbahnstraßen entgegengesetzt der Fahrtrichtung ist an Rahmenbedingungen gebunden. Sollten diese erfüllt sein, werden die Einbahnstraßen für die Gegenrichtung für Fahrradfahrer frei gegeben.
75	ADFC 31.13.1	Generell hat die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung folgende Vorteile: Durch die Freigabe wird der Anreiz geschaffen, dass die Bürger und insbesondere die Anwohner häufiger das Fahrrad anstelle des Autos nutzen. Dies dient dem Umweltschutz und führt zu Kostenersparnissen bei der Unterhaltung von Straßen.	Ist so im RVEP enthalten.
76	ADFC 31.13.2	Trotz fehlender Freigabe fahren viele Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung in Einbahnstraßen. Die Freigabe führt nicht nur zur Legalisierung dieses Verhaltens, sondern dient auch dem Schutz der Radfahrer, da entgegenkommende Verkehrsteilnehmer durch eine	Ist sinngemäß im RVEP enthalten.

		entsprechende Beschilderung am Beginn der Einbahnstraße auf mögliche entgegenkommende Radfahrer aufmerksam gemacht werden.	
77	ADFC 31.13.3	Studien zeigen, dass Radfahrer in nicht freigegebenen Einbahnstraßen häufig Gehwege nutzen, wenn sie entgegen der Fahrtrichtung fahren ¹ . Diese Radfahrer sind jedoch an Ein- und Ausfahrten auf den Gehwegen stark gefährdet und können auch Fußgänger gefährden. Die Verkehrssicherheit (und die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität) für den Fußgängerverkehr wird mit Öffnung der Einbahnstraße verbessert.	Ist sinngemäß im RVEP enthalten.
78	ADFC 31.13.4	Die Freigabe von Einbahnstraßen führt zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung: „Kraftfahrzeuge verringern ihre Geschwindigkeiten bei Begegnungen mit Radfahrern insbesondere bei Fahrgassenbreiten von unter 3,50 m deutlich. Auch bei schmalen Fahrgassen verlaufen die Begegnungen aufgrund des guten Sichtkontaktes unproblematisch. Bei breiten Fahrgassen erhöhen sich zwar die Sicherheitsabstände, die Kraftfahrzeuge fahren aber auch schneller.“ ²	Ist sinngemäß im RVEP enthalten.
79	ADFC 31.13.5	Da in Einbahnrichtung fahrende Radfahrer anteilig erheblich häufiger in Unfälle mit dem ruhenden Verkehr verwickelt sind ³ , verringert die Öffnung der Einbahnstraßen die Gefahr zu Unfällen mit dem ruhenden Verkehr.	Die Ergebnisse der aufgeführten Untersuchung werden nicht in Frage gestellt und zur Kenntnis genommen. Allerdings ist die Freigabe von Einbahnstraßen entgegengesetzt der Fahrtrichtung an Rahmenbedingungen gebunden. Sollten diese erfüllt sein werden die Einbahnstraßen für die Gegenrichtung für Fahrradfahrer freigegeben.

¹ vgl. D. Alrutz, W. Angenendt, W. Draeger, D. Gündel: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. In: Straßenverkehrstechnik, 6/2002, S. 4

² vgl. D. Alrutz, W. Angenendt, W. Draeger, D. Gündel: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. In: Straßenverkehrstechnik, 6/2002, S. 5

³ vgl. D. Alrutz, W. Angenendt, W. Draeger, D. Gündel: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. In: Straßenverkehrstechnik, 6/2002, S. 7

80	ADFC 31.13.6	Je mehr Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden, umso einfacher ist die Orientierung für den Autoverkehr, da dann grundsätzlich mit gegenläufigem Radverkehr gerechnet werden muss.	Ist sinngemäß im RVEP enthalten.
81	ADFC 31.13.7	Da es sich bei den folgenden Straßen um ausreichend breite Straßen mit weitestgehend geringem Verkehr und einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von größtenteils 30 km/h handelt, steht aus unserer Sicht einer Freigabe nichts entgegen.	Die Freigabe von Einbahnstraßen entgegengesetzt der Fahrtrichtung ist an Rahmenbedingungen gebunden. Sollten diese erfüllt sein werden die Einbahnstraßen für die Gegenrichtung für Fahrradfahrer frei gegeben.
82	ADFC 31.13.8	In den Straßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist nach unserer Ansicht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h problemlos möglich und wäre dort auch wünschenswert, da es sich durchgängig um Anwohnerstraßen handelt.	Siehe Bewertung zu lfd.Nr. 81, Stn. 31.13.7 Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist ebenfalls an bestimmte Kriterien gebunden. Diese sind sorgfältig zu erfassen und abzuwägen. Insbesondere ist hierbei die Polizei zu hören.
83	ADFC 31.13.9	Wenngleich wir die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung bereits heute in allen von uns genannten Fällen für rechtlich zulässig halten, möchten wir auch auf die am 01.09.2009 in Kraft tretende Änderung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung verweisen. Danach ist es nicht mehr notwendig, dass „nach der flächenhaften Radverkehrsplanung die Benutzung der bestimmten Straßenstrecke innerorts erforderlich ist“, dass „für den ruhenden Verkehr Vorsorge getroffen wurde“ und dass „das Verkehrs- und Unfallgeschehen (z. B. Verkehrsdichte, Verkehrsstruktur, Art und Umfang der Unfälle)“ vorher dokumentiert und dessen Entwicklung nach der Öffnung beobachtet, dokumentiert und ausgewertet wird. Insbesondere wird zum 01.09.2009 die bisherige Mindestbreite von drei Metern wegfallen, so dass dann nur noch eine „ausreichende Begegnungsbreite“ vorhanden sein muss, wobei auf diese sogar an kurzen Engstellen verzichtet werden kann.	Die Freigabe von Einbahnstraßen entgegengesetzt der Fahrtrichtung ist an Rahmenbedingungen gebunden. Sollten diese erfüllt sein werden die Einbahnstraßen für die Gegenrichtung für Fahrradfahrer frei gegeben. Es wird nicht bezweifelt, dass in diesem Bezug, durch die Änderung der StVO, andere Rahmenbedingungen angesetzt werden. Allerdings sollte hierbei die geänderte StVO abgewartet werden.

84 ADFC Anlage 1

Straßenname	maximal zulässige Geschwindigkeit	Straßenbreite	Wo wird geparkt?	Bewertung
Alicenstraße	50 km/h	3,5 m + Parken	Rechtsseitig (Restbreite 3,5m)	Die Freigabe von Einbahnstraßen entgegengesetzt der Fahrtrichtung ist an gesetzliche Rahmenbedingungen gebunden. Sollten diese erfüllt sein, wird die Einbahnstraße für die Gegenrichtung für Fahrradfahrer frei gegeben.
Reichensand	50 km/h	7,5 m	Rechtsseitig (Restbreite 5,5m)	
Sandgasse	Schrittgeschwindigkeit	5,8 m	Linksseitig (Restbreite: 3,8 m)	
Wetzsteinstraße	Schrittgeschwindigkeit	6,8 m	Rechtsseitig (Restbreite: 4,0 m)	
Danziger Straße	30 km/h-Zone	5,0 m	Vereinzelt linksseitig	
Posener Straße	30 km/h-Zone	5,0 m	Vereinzelt rechts oder linksseitig	
Schlesische Str.	30 km/h-Zone	5,0 m	Vereinzelt linksseitig	
Eichendorffring (Fasanenweg 138)	30 km/h? nur Anliegerverkehr	3,95 m	Verbot (beschildert und aufgrund geringer Straßenbreite)	
Rabenweg	50 km/h	5,6 m	Vereinzelt linkseinseitig	
Anger	50 km/h	5,6 m	Vereinzelt linkseinseitig	
Hasenpfad	50 km/h	3,6 m	Verbot (z.T. beschildert und aufgrund geringer Straßenbreite)	
Kugelberg	30 km/h-Zone	5,05 m	Rechtsseitig (Restbreite: 3,1 m)	
Am Brennofen	50 km/h	5,5 m	Rechtsseitig (Restbreite: 3,5 m)	
Großer Steinweg	50 km/h	5,55 m	Beidseitig illegal halb auf Bürgersteig (Restbreite: 3,4 m)	
Henselstraße	30 km/h-Zone	5,3 m	Linksseitig (Restbreite: 3,3 m)	
Nahrungsberg	50 km/h	4,45m	Rechtsseitiges Verbot, vereinzelt illegales (aufgrund geringer Straßenbreite) linksseitiges Parken	
Am Alten Friedhof	30 km/h-Zone	4,05m	Verbot (vereinzelt rechtsseitig illegal halb auf Bürgersteig)	
An der Liebigshö-	30 km/h-Zone,	3,55m –	Verbot aufgrund geringer Straßenbreite	

Straßenname	maximal zulässige Geschwindigkeit	Straßenbreite	Wo wird geparkt?	Bewertung
he	nur Anliegerverkehr	3,65m		
Ahornweg	30 km/h-Zone, nur Anliegerverkehr	3,55 m	Verbot aufgrund geringer Straßenbreite	
Buchenweg	30 km/h-Zone, nur Anliegerverkehr	3,55 m	Verbot aufgrund geringer Straßenbreite	

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
85	sasi 52.15	Im RVEP wird betont, dass in Gießen schon viele Einbahnstraßen freigegeben wurden. Es fehlen jedoch eine Reihe von Einbahnstraßen, die nach meiner Ansicht freigegeben werden können, was zumindest den Anliegern dient. Dies sind z.B. A) Bergwaldstraße B) Katzenbach C) Läufertsröder Weg D) Anger/Rabenweg E) Hasenpfad F) Danziger Straße G) Posener Straße H) Schlesische Straße I) Eisenstein J) Eichgasse K) Jungfernstraße L) Reichensand	Die Freigabe von Einbahnstraßen entgegengesetzt der Fahrtrichtung ist an Rahmenbedingungen gebunden. Sollten diese erfüllt sein werden die Einbahnstraßen für die Gegenrichtung für Fahrradfahrer frei gegeben.
86	naha 53.04	Entgegen den Aussagen im Text zu den Einbahnstraßen gibt es immer noch eine Reihe von Einbahnstraßen, die freigegeben werden könnten. Viele von diesen haben zwar keine Bedeutung für den Durchgangsverkehr, aber würden den Anliegern Umwege ersparen. Bedenkt man, dass auch heute diverse Straßen im Stadtgebiet für Autos in beide Richtungen	Die Freigabe von Einbahnstraßen entgegengesetzt der Fahrtrichtung ist an Rahmenbedingungen gebunden. Sollten diese erfüllt sein werden die Einbahnstraßen für die Gegenrichtung für Fahrradfahrer frei gegeben.

		freigegeben werden, obwohl ein Begegnen nicht an allen Stellen möglich ist, sollte auch die Breite kein Ausschlusskriterium sein, wenn es sich um Anliegerstraßen mit geringem Verkehr handelt.	
87	jaff2 62.02	In jedem Fall wäre es wünschenswert, wenn auch die Vorarbeiten der Stadt Gießen (Kategorisierung der Radrouten) in den Plan aufgenommen würden, da diese Kategorisierung Grundlage für die weiteren Ausführungen im RVEP sind und die Aussagen des RVEP ansonsten nur schwer von Außenstehenden nachvollzogen werden.	Eine in fünf Kategorien unterteilte Aufstellung der Giessener Radrouten wurde im Stadtplanungsamt erarbeitet und ist in der digitalen Stadtgrundkarte angelegt. <ol style="list-style-type: none"> 1. überregionale Routen, 2. regionale Routen, 3. überörtliche Routen, 4. lokale Routen 5. lokale Wege Die überregionalen und regionalen Routen sind beschildert, in der Regel auch die überörtlichen Routen, soweit diese zu Nachbargemeinden und Außenbezirken führen. Ein darüber hinausgehender Effekt für Radnutzer-innen ist nicht gegeben, sodass vertiefende Bearbeitungen im RVEP nicht erforderlich sind.
88	jaff2 62.03	Der Verlauf der Radrouten könnte so auch noch einmal geprüft werden, weil sie teilweise nicht optimal verlaufen und auch vom Landkreis Gießen derzeit überlegt wird, ob Routenverlegungen im Stadtgebiet sinnvoll sind, weil derzeit die Radrouten des Kreises in Gießen nicht verknüpft sind, obwohl sie alle nach Gießen führen.	In der Stellungnahme des Landkreises gibt es hierzu keinen Hinweis zum Bestand. Die Ausgangspunkte der „Landkreis-Radrouten wurden 1994 abgestimmt und sind alle beschildert erreichbar, mit Ausnahme der LK-Route 3, da die RVA an der Rudolf-Diesel-Str. erst jetzt im Bau ist und die Weiterführung entlang der Rödgener Str. und Udersbergstr. in der Zuständigkeit des ASV (Amt Für Straßen und Verkehrswesen, Schotten) liegt.
89	jaff2 62.04	In Anbetracht der ERA 95 halte ich es für unglücklich, dass die Stadt Gießen eine Kategorisierung der Radrouten in „Überregionale Routen, regionale Routen, Überörtliche Routen, lokale Routen und lokale Wege“ vorgenommen hat, anstatt die in der ERA 95 vorgegebenen Kategorien von „Hauptverbindungen“ sowie „untergeordneten Verbindungen auf Stadtteil- oder Stadtquartierebene“ sowie gegebenenfalls „Freizeitverbindungen“ zu verwenden. Die Orientierung an	Auf die Defizite im Bereich Winterdienst und Regelbreite wird im Zusammenhang mit anderen Stn. eingegangen. Der Lahnradweg ist nicht beleuchtet im Abschnitt Stadtgrenze bei Wißmar bis Leimenkauter Weg und westlich der Schlachthofstr., die Radroute R7 von der Stadtgrenze bei Trohe bis zum Waldbrunnenweg und beide werden auch von Fußgängern genutzt. Gemäß ERA 95 erfüllen in Gießen die Routen

	<p>die ERA ist insbesondere sinnvoll, weil die ERA für derartige Routentypen spezielle Qualitätsstandards vorgibt, die auf den Routen angestrebt werden sollen. Die Klassifikation der Stadt Gießen ist dabei für Außenstehende nicht nachvollziehbar, da die fünf Typen nicht definiert sind und auch unklar ist, worin sie sich im Ausbauzustand unterscheiden sollen. In der ERA 95 ist hingegen beispielsweise für Haupttrouten folgendes festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ein dauerhafter Winterdienst, • eine durchgehende Wegweisung, • Maschenweite von ca. 1000 Metern, • keine Führung durch „Verkehrsberuhigte Bereiche“ (Zeichen 325 StVO), • keine ungesicherten Querungsstellen, • keine umwegreichen Führungen zur Überquerung von Hauptverkehrsstraßen, • nur wenig Probleme mit parkenden Kraftfahrzeugen, • leichte Befahrbarkeit, • gute Oberfläche der Radverkehrsanlage • gute soziale Sicherheit, • Vorfahrt gegenüber dem kreuzenden Kraftfahrzeugverkehr auf der Ebene der Erschließungsstraßen, wenn die Radverkehrsstärken größer sind als die kreuzenden Verkehrsstärken, • ggf. Ausweisung als Fahrradstraße, • höhere Regelbreiten für Radverkehrsanlagen, • Grüne Welle bei dicht aufeinander folgenden signalisierten Knotenpunkten, • Verwendung bituminöser Beläge, • keine Führung auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, • Entwurfsgeschwindigkeit von etwa 30 km/h, bei längeren Gefällestrecken (200 m) 40 km/h • durchgängige Beleuchtung 	<ol style="list-style-type: none"> 1. überregionale Routen, 2. regionale Routen, 3. überörtliche Routen, <p>im Wesentlichen die in der ERA 95 genannten Festlegungen für Hauptverbindungen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die meisten dieser Haupttrouten zeitlich vor der Definition der ERA 95 angelegt wurden.</p> <p>Durch die Änderung von gesetzlichen Vorschriften und Regelwerken besteht die Problematik, dass ältere RVA nicht mehr den heutigen verbindlichen Vorgaben entsprechen. Daher sollten die RVA weniger nach den Qualitätsmerkmalen, sondern nach deren Unfallträchtigkeit und allgemeinen Befahrbarkeit beurteilt werden.</p> <p>In Bezug auf den Winterdienst wird auf die lfd. Nr. 34 zu Stellungnahme 26.13 verwiesen.</p>
--	---	---

		In diesem Sinne ist es nach meiner Ansicht auch erforderlich, dass die Stadt Gießen festlegt, welche Routen Hauptrouten sind, wobei dies beispielsweise dadurch geschehen kann, dass Sie einige der fünf Routentypen als Hauptrouten definiert, ohne dass ggf. auf die alte Klassifizierung verzichtet werden muss, sofern diese sich verwaltungsintern bewährt hat.	
--	--	--	--

4.3 Örtliche Maßnahmen zur Aufwertung und Ergänzung des vorhandenen Netzes

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
90	VCD 32.16	Hinsichtlich der Einzelmaßnahmen infrastruktureller Art verweisen wir auf die umfangreiche Stellungnahme des ADFC, die wir vollumfänglich teilen.	Wird zur Kenntnis genommen.
91	RP 25.04	Berücksichtigung der Verbindungen zwischen Kernstadt und Stadtteilen und vielfrequenzierten zentralen Einrichtungen	Hinweis wird danken zur Kenntnis genommen.
92	VCD 32.01	Aus unserer Sicht werden die Stadtteile, die Wegführung von den Stadtteilen zur Innenstadt sowie die Verbindungen zu den umliegenden Kommunen nicht ausreichend untersucht.	siehe Angabe zum Hinweis lfd. Nr. 25, Stn. 52.02. Die stadtgrenzüberschreitenden Routen sind mit dem innerstädtischen Radverkehrsnetz mit einer Ausnahme verknüpft (weiteres siehe bei lfd. Nr. 88, Pkt. 62.03)
93	ASTA JLU 26.01	Begrüßung der Bepanung zur besseren Vernetzung von aus studentischer Sicht wesentlichen Standorten.	Wird dankend zur Kenntnis genommen.
94	ASTA JLU 26.02	Verbesserung der Radverkehrssituation in Zusammenhang mit ÖPNV / Semesterticket.	Die Übergänge von Fahrrad zur Bahn sind im Kapitel 4.4.1 beschrieben. Die Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen ist im Rhein-Main-Verkehrsverbund möglich und dort geregelt. Bike und Ride ist auch Bestandteil des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV, des Nahverkehrsplanes des Landkreises Gießen und dem der Stadt Gießen.

4.3.1 Stadtzentrum

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
95	ASTA FH 28.01	Gerade die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Stadtzentrum, hier insbesondere der Anlagenring, ist dringend notwendig.	Auf dem gesamten Anlagenring sind RVA im RVEP enthalten.
96	PP 19.07	Südanlage, Radfahrstreifen möglich	Die Art der RVA ist noch festzulegen, der Hinweis wird aufgenommen.
97	hmsc 58.10	Ostanlage (von kath Kirche bis Elefantenklo, jetzt schon sehr eng) irgendwie für Radler befahrbar machen, Not-Vorschlag Linksabbieger canceln. Anlagenring vierspurig lassen.	Ist die Nordanlage gemeint – dort ist die kath. Albertuskirche?
98	ADFC 31.26	Derzeitige Schaltung der LZA J-F-Kennedy-Platz Walltorstr. / Ostanlage vor dem Gericht lässt keine vollständige Wegebeziehung zu. Hier fordert der ADFC eine sofortige Änderung der Ampelschaltung	Eine Überprüfung der LSA ist notwendig, hierbei sind auch bauliche Veränderungen notwendig, um den Radverkehr ohne Benachteiligungen über den Knoten zu führen.
99	FH 37.02	Im FH Bereich Wiesenstr. ist der uneingeschränkte Fahrradverkehr im zur Unterzeichnung vorliegenden Gestattungsvertrag Stadt – FH verankert.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
100	PP 19.09	Berliner Platz, Radverkehrsrouten, Leichtigkeit des Radverkehrs muss gewahrt bleiben, Radweg entlang der Wieseck führen	Der Weg entlang der Wieseck (Nord-Süd) ist im RVEP enthalten. Der Berliner Platz verfügt derzeit nur in Richtung Osten über eine RVA.
101	ADFC 31.16	Innerhalb des Anlagenringes ist als weitere Verbesserungsmöglichkeit eine Linksabbiegemöglichkeit von der Johannesstraße in die Neuen Bäue vorzusehen.	Die Schaffung einer legalen Linksabbiegemöglichkeit von der Johannesstraße in die Neuen Bäue kann aus Sicht des Tiefbauamtes baulich erfolgen. Eine Lösung muss zwischen den Ämtern erarbeitet werden. Haushaltsmittel sind erforderlich.
102	wakr 54.02	Die Ecke am Mc Donald, um in die Johannesstraße einzubiegen, ist die reinste Schikane und könnte wirklich anders gestaltet werden. Wie oft muss man als Radfahrer absteigen, die die Autos sehr eng an dieser Stelle vorbeifahren.	siehe Stn. zu lfd. Nr. 101, Pkt. 31.16
103	hmsc 58.02	Mein Handlungsbedarf für die Vorsprache bei Ihnen ergab sich durch die Situation in den Neuen Bäue. Ich habe über Jahre mit Busfahrern debattiert, wenn sie Radfahrer	Wird zur Kenntnis genommen.

		gefährdeten und bin auf unterschwellige Aggression gestossen, wodurch ich feststellen musste, dass Busfahrer immens viel Stress haben. Ich will keinesfalls dem Radverkehr einseitig Rechte auf Kosten sonstiger Verkehrsteilnehmer, allen voran ÖPNV, zuschustern.	
104	hmsc 58.11	Busse und Radler trennen, kein Ein- und Ausparken über Rad- oder Busweg	Die Vision, die Parkstreifen bzw. Parkstände entlang aller Radverkehrsanlagen zu beseitigen ist unrealistisch, im Straßenraum müssen sowohl die Bedürfnisse der Radfahrer als auch anderer Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden.
105	hmsc 58.06	Neue Bäue als PKW-Sackgasse deutlich kennzeichnen, schnell umsetzen.	Die Neue Bäue kann nicht als Sackgasse ausgeschildert werden, da hier verkehrsrechtlich keine Sackgasse vorliegt, da eine Durchfahrt über die Sonnenstraße, Kanzleiberg zum Brandplatz besteht.
106	hmsc 58.07	Parkflächen sind Fußgängerzone! 30 fährt schon jeder. Den Busfahrern von und zum Marktplatz klare Fahrstreifen anbieten.	Der Zusammenhang konnte nicht erkannt werden.
107	naha 53.03	das Linksabbiegen für Radfahrer sollte an folgenden Stellen im Stadtgebiet offiziell ermöglicht werden: a) Ludwigsplatz – Gartenstraße b) Alicenstraße – Frankfurter Straße c) Grünberger Straße – Wolfstraße d) Grünberger Straße – Pestalozzistraße e) Berliner Platz – Roonstraße f) Nahrungsberg – Licher-Straße g) Johannesstraße – Neuen Bäue	Die Anregungen werden dankend zur Kenntnis genommen. Allerdings, ob an diesen Stellen ein direktes Linksabbiegen möglich bzw. zulässig ist, muss vorher gemeinsam mit dem Tiefbauamt geprüft werden.
108	wakr 54.01	Wie kommt man z.B. aus Richtung Berliner Platz in die Gartenstraße, um den Verkehr in die Ludwigstraße zu umgehen und in die Gartenstraße zu kommen? Bisher konnte man über den Parkplatz am Dach-Cafe, um sich dann bei der Fußgängerampel mit einzureihen – nicht immer ohne Probleme. Auch wenn man von der Grünberger Str. kommt, war das die einzige Möglichkeit, denn zwischen dem Autostrom abzustiegen ist ja nicht möglich und ratsam. Dieses Problem gibt es erst, seit die 2. Fuß-	Die Anregung wird dankend zur Kenntnis genommen. Derzeitig wird der Vorplatz vor dem Dach Cafe ausgebaut. Nach dem Ausbau ist auch weiterhin das Befahren mit dem Fahrrad möglich. Ferner wird derzeitig geprüft, ob durch Verlegung der FSA ein direktes queren in die Gartenstraße möglich ist.

		gängerampel am Ludwigsplatz vor dem Kino entfernt wurde.	
109	PP 19.05	Nordanlage, Fortsetzung der geplanten RVA zwischen Steinstr. und Kreuzung Oswaldsgarten	Wird übernommen, da die derzeitige Freigabe der Gehwege für den Radverkehr eine Übergangslösung darstellt und auf diesen eine Weiterfahrt zur Westanlage nicht möglich ist.
110	hmsc 58.03	Ausserhalb des Anlagenringes sind die neuen Radwege gut durchgeführt. Die Rücksichtnahme der Kfz in engen Stadtviertelstrassen auf Radfahrer ist mittlerweile akzeptabel. Ich bin überzeugt dass die Radverkehrsführung genauso vorbildlich wie die Strassenverkehrssituation mit Anlagenring und Giessener Ring werden wird.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
111	PP 19.06	Westanlage, keine Änderung möglich	Für die Westanlage sind RVA notwendig, die machbare Lösung für RVA wird gesucht.
112	hmsc 58.06	Auf Vierspurigen Strassen (Anlagenring) haben Radfahrer ein wesentlich erhöhtes Risiko, also im Klartext nichts zu suchen. Im Moment braucht eigentlich der Anlagenring nicht für Räder freigeschaufelt zu werden, die Wege innerhalb reichen mMn aus. Die Gefahr der Verdrängung der KfZ in Querstrassen kann dadurch vermieden werden. Zweispurig sollte der Ring schon bleiben..	Wird zur Kenntnis genommen. Der RVEP sieht RVA am Anlagenring vor.
113	ADFC 31.14	Eine Mitbenutzung von Gehwegen ist ebenso wie die Anlage von Hochbordradwegen grundsätzlich abzulehnen.	Eine grundsätzliche Ablehnung ist nicht sinnvoll und wird nicht mitgetragen. Da es im Einzelfall stets zu prüfen ist, ob überhaupt separat geführte RVA möglich sind. Oftmals ist die gemeinsame Führung mit dem Fußgänger die einzige Lösung.
114	sasi 52.07	Die folgenden Fußwege sollten nach meiner Ansicht für Radfahrer freigegeben werden. Dies sollte in den RVEP aufgenommen werden: A) Fußweg am Ende der Hermann-Levi-Straße B) Fußweg am Ende der Carl-Maria-Von-Weber-Straße C) Fußweg zwischen Aulweg und Heinrich-Buff-Ring D) Fußweg zwischen Holbeinring und Marburger Straße	Die Freigabe von Fußwegen für Radfahrer ist an bestimmte Rahmenbedingungen gebunden. Sollten die Rahmenbedingungen für die aufgeführten Bereiche erfüllt sein, werden die die Fußwege für den Radverkehr freigegeben.

		<p>E) Fußweg zwischen Gleiberger Weg und Leimenkauter Weg</p> <p>F) Fußweg zwischen Gleiberger Weg und Krofdorfer Straße</p> <p>G) einige Fußwege zwischen Spitzwegring, Röderring und Holbeinring</p> <p>Hier befindet sich eine Schule in der Mitte dieser Wohnbebauung und auch ansonsten gibt es Bedarf, Radfahrern die Durchquerung dieses Gebiet zu ermöglichen. Von daher sollten zumindest einige Wege freigegeben werden, um dies zu ermöglichen.</p> <p>H) Fußweg zwischen Oberlinweg und Rambachweg</p> <p>I) Thielmannweg (nur „Radfahrer frei“ für Anliegerverkehr und nicht für Durchgangsverkehr, dies ist insbesondere auch sinnvoll, weil von Norden (Herkulescenter,...) die Troppauer Straße sonst nicht erreichbar ist)</p> <p>J) Fußweg zwischen Am Eichelbaum und Badenburger-Hohl</p> <p>Dabei wäre das Zusatzschild „Radfahrer frei“ in der Regel völlig ausreichend, da die Wege nicht sehr lang sind bzw. so klar ist, dass nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf, so dass Fußgänger nicht gefährdet werden.</p>	
115	ADFC 31.11	Es bietet sich an, den Bereich innerhalb des Anlagenringes komplett zur Tempo-30-Zone zu machen; ebenso die Bahnhofstraße	Die Anregung wird dankend zur Kenntnis genommen. Derzeit wird bereits geprüft, wie eine solche verkehrliche Umsetzung möglich ist. Tempo 30-Zone innerhalb des Anlagenringes ist im RVEP enthalten.
116	ADFC 31.23	Ein erheblicher Sicherheitsgewinn und eine Aufwertung für den Rad- und Fußverkehr würden entstehen, wenn das Gebiet innerhalb des Anlagenringes grundsätzlich Tempo-30-Zone wäre. Dies sollte daher vorrangig angestrebt werden.	Siehe vorige Stn. zu 31.11, lfd. Nr. 115 Die Anregung wird dankend zur Kenntnis genommen. Derzeit wird bereits geprüft wie eine solche verkehrliche Umsetzung möglich ist.
117	ADFC 31.17	Die in Abbildung 12 (Zielabhängige Routenführung auf dem Anlagenring sowie innerhalb des Ringes) skizzierte Erschließung der Innenstadt ist zu begrüßen. Es sollte je-	Auf dem gesamten Anlagenring sind RVA im RVEP enthalten. Die einzelnen Abschnitte werden im weiteren gesondert beschrieben.

		<p>doch deutlich herausgestellt werden, dass dieses System nur funktioniert, wenn alle dargestellten Wegebeziehungen auch möglich sind. Für die Westanlage sollten die nötigen Problemstellen im RVEP ebenso aufgeführt werden, wie dies für die Ostanlage geschieht. Bezüglich der Westanlage sollte auf diese Probleme eingegangen werden:</p>	
118	ADFC 31.18	<p>Damit der Reichensand in beiden Richtungen durchquert werden kann, ist eine Freigabe der Einbahnstraße für RadfahrerInnen vorzusehen. Die Straßenbreite beträgt hier 7,5 Meter inklusive der nord-östlich gelegenen Parkplätze mit einer Breite von 2,0 Metern. Da für den Busverkehr unter Beibehaltung dieser Parkplätze eine Breite von 3,5 m ausreichen sollte, ist ausreichend Platz für Radverkehr in der Gegenrichtung.</p>	<p>Die Freigabe von Einbahnstraßen entgegengesetzt der Fahrtrichtung ist an gesetzliche Rahmenbedingungen gebunden. Sollten diese erfüllt sein wird die Einbahnstraßen für die Gegenrichtung für Fahrradfahrer frei gegeben.</p>
119	ADFC 31.19 sime 51.06	<p>Derzeit ist es nicht möglich, aus der Innenstadt zur Gabelsberger Straße zu fahren, da das Rechtsabbiegen an der Kreuzung Westanlage/Bahnhofstraße und das Linksabbiegen an der Kreuzung Westanlage/Schanzenstraße nicht möglich ist. Mindestens eine der beiden Verbindungen ist zu realisieren.</p>	<p>Das Rechtsabbiegen am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Westanlage von der Innenstadt aus kommend wird auch zukünftig nicht möglich sein. Denn aufgrund der vorhandenen Bebauung ist die Anlage von RVA in diesem Abschnitt der Westanlage nicht möglich. In Prüfung ist die Führung des Radverkehrs über die Schanzenstraße mit Herstellung einer Querungsmöglichkeit über die Westanlage in die Gabelsbergerstraße. Daher sollte diese Führung in den RVEP aufgenommen werden.</p>
120	ADFC 31.20	<p>Das in Abbildung 12 skizzierte Netz ist unvollständig, weil keine tangentielle Verbindung über die Südanlage vorgesehen ist. In Anbetracht der hohen Einwohner-, Studenten- und Schülerdichten in den Verkehrszellen 16, 17 und 43, der hohen Arbeitsplatzdichten in den Zellen 16, 17, 41, 42 und 45 sowie der hohen Studienplatzdichten in den Zellen 16, 35, 36, 43 und 45 ist in diesem Bereich unbedingt eine tangentielle Verbindung vorzusehen. Diese Notwendigkeit lässt sich auch den tatsächlichen Nachfragerelationen in Abbildung 8 und 9 entnehmen, die ein-</p>	<p>Auch auf der Südanlage, wie auf dem gesamten Anlagenring, sind RVA im RVEP enthalten.</p>

		deutig zeigen, dass die größte Nachfrage in der Querung der Südanlage besteht.	
121	ADFC 31.21	Aus diesem Grund sollte die Verbindung Goethestraße-Löwengasse-Bahnhofstraße als wichtigste Radverkehrsroute ausgebaut werden. Dabei wäre auch ein Rückbau der Goethestraße zwischen Löwengasse und Goethestraße zu prüfen (Verkehrsberuhigung zwischen Seltersweg und Johannesstraße; Reduzierung der Abbiegespuren zum Anlagenring vor der Johanneskirche oder Einrichtung einer MIV-Einbahnstraße in Richtung Westen vor der Johanneskirche).	<p>Hier hat eine sorgfältige Prüfung zu erfolgen ob diese Radverkehrsroute umgesetzt werden kann. Allerdings ist diese Radverkehrsroute sinnvoll und umsetzungswürdig. Daher sollte Sie in den RVEP aufgenommen werden, so dass diese Radverkehrsroute auf jedenfalls auf Machbarkeit geprüft wird.</p> <p>Die Goethestraße ist Bestandteil der Achse Pohlheim – Heuchelheim, und verbindet die Regionale Radrouten 6 und 7 mit der hessischen Radroute R7.</p> <p>Der Rückbau der Goethestraße zw. Seltersweg und Johannesstraße ist zwar denkbar, würde aber den Wegfall von einem Taxistand und ca. 5 Parkplätzen für Bewohner bedeuten. Die Zufahrt für Anlieger (Anlieferungsverkehr, Bankangestellten und Bankkunden, Kreishandwerkerschaft sowie die Kirche) sollte gewährleistet bleiben.</p> <p>Eine Reduzierung der Abbiegespuren (gemeinsame Rechts- und Linksabbiegespur) vor der Johanneskirche ist signaltechnisch möglich, da zur Zeit beide Richtungen gleichzeitig abgewickelt sind, ändert sich jedoch nichts für den Radfahrer, der in beiden Richtungen auf einem Radfahrstreifen geführt wird.</p>
122	ADFC 31.22 sime 51.05	Wir weisen insbesondere darauf hin, dass der Ausbau der Goethestraße zur Radroute ohne Querung des Seltersweges nicht akzeptabel ist. Die Route würde von RadfahrerInnen nicht in erforderlichem Maße angenommen, so dass weiterhin ein hoher Radverkehrsanteil auf der Bleichstraße und Bismarckstraße verbleiben würde und andererseits damit zu rechnen wäre, dass ein großer Teil von RadfahrerInnen dann aus Mangel an Alternativen verbotenerweise nicht nur die Löwengasse, sondern auch andere Teile der Fußgängerzone nutzen würde.	<p>Hier hat eine sorgfältige Prüfung zu erfolgen, ob diese Radverkehrsroute umgesetzt werden kann. Allerdings ist diese Radverkehrsroute sinnvoll und umsetzungswürdig. Daher sollte Sie in den RVEP aufgenommen werden, so dass diese Radverkehrsroute auf jedenfalls auf Machbarkeit geprüft wird.</p> <p>Ob bei Attraktivitätssteigerung der Goethestraße weiterhin ein hoher Radverkehrsanteil die Bismarckstraße und Bleichstraße nutzen wird, ist abzuwarten. Ebenso ist abzuwarten, ob dann der Radfahrer weiterhin verbotenerweise durch die Fußgängerzone fährt.</p>

123	JLU 35.19	VZ 16 – 11 (Universitätszentrum – Zeughaus): Diese Relation ist von besonderer Bedeutung für Studierende des FB 09 (Agrarwissenschaften, Ökotropologie und Umweltmanagement). Die im Rahmen der Konsolidierung der Universitätsstandorte geplante Konzentration des FB 09, wird zwar die Auflösung von Streulagen ermöglichen, aber auch langfristig werden wegen der engen Verzahnung der Disziplinen starke Austauschbeziehungen zwischen den Bereichen Zeughaus, Universitätszentrum und dem Campus Lebenswissenschaften (insb. Naturwiss.) bestehen bleiben. Für die Attraktivität des Radverkehrs ist die Verbindungsqualität auf der Bismarckstraße und der Ludwigstraße von besonderer Bedeutung.	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Hinweis 35.05,
124	ADFC 31.15	An der Gabelberger Straße sollten ebenso wie am Anlagenring Radfahrstreifen angelegt werden, wobei besondere Sorgfalt auf die Gestaltung der Kreuzung mit der Lahnstraße gelegt werden sollte. Insbesondere ist zu klären, wie die bestehende nördliche und die von uns vorgeschlagene südliche Route (vgl. Anmerkung zu Seite 42) in Richtung Heuchelheim sowie die Route unter der Lahnbrücke angebunden werden kann, da alle drei Routen im Zweirichtungsverkehr geführt werden.	Wie die RVA in der Gabelberger Straße hergestellt werden steht bis jetzt noch nicht fest. Ferner sollten auch nicht im RVEP straßenplanerische Lösungen festgeschrieben werden, da dadurch die planerische Freiheit stark eingeschränkt wird und unter Umständen festgestellt wird, dass die festgeschriebene Lösung nicht umsetzbar ist. Die Hinweise sind für eine spätere planerischen Umsetzung hilfreich und sind notwendigerweise in den RVEP zu übernehmen. In einer beauftragten Planung sind in der Gabelberger Straße beidseitige Radverkehrsanlagen vorgesehen und im Bereich Brücke ein gemeinsamer Rad-Gehweg in Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite. Die Anbindung an die Radroute in Richtung Heuchelheim ist über die Straße An der Hessenhalle gegeben. Eine Verbindung zum Radweg an der Lahn muss noch eingearbeitet werden.
125	ADFC 31.24	Die grundsätzliche vierspurige Führung des MIV erschwert und verteuert adäquate Lösungen für den Radverkehr und wird vom ADFC daher <u>abgelehnt!</u>	Die Leistungsfähigkeit wird bei allen Maßnahmen geprüft und muss auch für den MIV ausreichend sichergestellt werden.
126	ADFC 31.25	Die derzeitig vorhandenen und in der Vergangenheit existierenden Baustellen haben gezeigt, dass an vielen Stellen	Siehe vorige Stn. zur lfd. Nr. 125, Pkt. 31.24

		eine Reduzierung von Fahrstreifen möglich ist, ohne dass dadurch eine Verschlechterung des Verkehrsflusses entstehen würde. Wir wünschen und fordern hier mutigere Lösungen.	
127	PP 19.08	Ludwigstr., Radverkehrsrouten, Fußgängerampel ist ausreichend	Eine Radroute in der Ludwigstr. ist im RVEP nicht beschrieben, zur FSA an der Kreuzung Goethestr. sind keine Veränderungen genannt.
128	ASTA FH 28.02	Gerade die Ludwigsstraße weist im Bereich der Fahrbahnränder teilweise erhebliche bauliche Mängel auf, die ein sicheres Befahren nicht zulassen.	Der bauliche Zustand wird überprüft und ggf. ausgebessert.
129	ASTA JLU 26.04	Forderung zu RVA auf der Ludwigstraße / Röntgenstr., zumindest zwischen Alicenstr. und Friedrichstr. bergwärts.	Sofern die Fahrbahnbreiten ausreichend sind, ist die Markierung eines Schutzstreifens bergauf sinnvoll.
130	ADFC 31.42	Im Zuge der Verbindung Leihgesterner Weg mit Anbindung an die Innenstadt sollte auch die Ludwigstraße bergauf mit einem Radfahrerstreifen und aufgeweiteten Radstellflächen vor den Ampeln versehen werden, da hier laut VEP Verkehrsstärken von rund 17.000 IV-Fahrten/Werktag vorliegen. Alternativ dazu ist die Ebelstraße als Radroute auszuweisen. In jedem Fall ist die Beseitigung der Stufen zwischen Stephanstraße und Ebelstraße in den RVEP aufzunehmen.	Sofern die Fahrbahnbreiten ausreichend sind, ist die Markierung eines Schutzstreifens bergauf sinnvoll. Die Anregung im Bereich von Knotenpunkten große Aufstellbereiche zu markieren ist sinnvoll. Im Zuge der Erneuerung von Markierungen bzw. Neumarkierung ist das Tiefbauamt gebeten, zukünftig darauf zu achten aufgeweitete Haltebereiche zu markieren, sofern es die Platzverhältnisse zulassen. Die Aufnahme des Projektes zur Beseitigung der Treppenanlage im Bereich der Stephanstraße/Riegelpfad wurde bereits vom Radbeauftragten vorgetragen. Nach Beseitigung der Treppenanlagen im Bereich Stephanstraße kann der Radverkehr auch ohne separate Ausweisung als Radroute die Ebelstraße befahren.
131	RAD-B GI 40.01	Vorrangige Prüfung einer Rampe zur Überwindung der Treppe an der Bahnunterführung Stephanstr. / Ebelstr.	Wird übernommen
132	naha 53.02	Ebelstraße/Stephanstraße: Hier sollten die Stufen unter der Bahn entfernt werden.	Die Aufnahme des Projektes zur Beseitigung der Treppenanlage im Bereich der Stephanstraße/Riegelpfad wurde bereits vom Radbeauftragten vorgetragen.
133	JLU 35.08	Kritisch sind insbesondere folgende Knotenpunkte und Streckenabschnitte: Der Bereich der Bahnunterführung in der Ludwigstraße,	Die Realisierung einer weiteren Querungsmöglichkeit ist nur in Verbindung mit der Schaffung einer Radwegeverbindung über den Riegelpfad sinnvoll.

		insb. Hinsichtlich der Querungsmöglichkeit der Ludwigstraße.	
134	ASTA JLU 26.06	Forderung zur Schaffung einer Route / RVA Innenstadt zum Leihgesternerweg, wenn möglich unter Umgehung der Steigungen	<p>An diesem Beispiel sollte geprüft werden, ob nicht eine Überprüfung aller Routen auf ihre Topographie sinnvoll ist und verstärkt Routen z.B. parallel zu Bahnlinien zu forcieren sind.</p> <p>Dabei wird aber immer die Diskrepanz zwischen Steigungen und Längen der Routen bleiben.</p> <p>Mögliche steigungsarme Routen, die jedoch von unterschiedlicher Qualität für den Radverkehr sind und Lücken aufweisen, sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Goethestr.–Sternmark/Hoher-Rain – Ohlebergsweg 2. Goethestr. –Stephanstr. – Bahnunterführung* – Riegelpfad – Hoher Rain – Ohlebergsweg 3. Goethestr. –Stephanstr. – Bahnunterführung* – Ebelstr. – Wilhelmstr. – Ohlebergsweg 4. Goethestr. – Schiffenberger Weg – Am unteren Rain – Ohlebergsweg. <p>Die Anregung zu dieser Route wird in den RVEP aufgenommen.</p> <p><i>* = Bahnunterführung, verfügt über Treppen mit Schieberampe</i></p>
135	sasi 52.12	Die Strecke Ludwigstraße/ Leihgesterner Weg wird derzeit von sehr vielen Radfahrern genutzt, wird aber im RVEP nicht berücksichtigt. Hier sollten Radfahrstreifen geprüft werden.	Siehe vorige Stn. zur lfd. Nr. 134, Pkt. 26.06
136	JLU 35.16	VZ 43 – 12 (Campus LW – Naturwissenschaften – Innenstadt Süd): Diese Relation kann einerseits durch die Kombination der Relationen lb und lia realisiert werden. Eine weitere Alternative stellt die Route über den Aulweg und die Goethestraße (siehe nächste Relation lic) dar.	Siehe vorige Stn. zur lfd. Nr. 134, Pkt. 26.06
137	ASTA JLU 26.11	Ohlebergsweg, Beleuchtung als vorläufige Maßnahme bis zur Fertigstellung der Ferniestr. Bis zum Leihgesterner Weg	Wird überprüft.
138	ASTA JLU 26.12	Ohlebergsweg, Trampelpfade im Einvernehmen mit den Grundstückseigentümern sicher für Fuß-Radverkehr herrich-	Radverkehrsanlagen in Ohlebergsweg werden erst im Zuge der Erschließungsmaßnahme Technologiepark hergestellt.

		ten	
139	JLU 35.20	VZ 43 – 36 (Campus LW (Naturwiss.) – Campus KSW): Diese Relation nutzen Studierenden der Lehramtsstudiengänge um tagüber zwischen den fachwissenschaftlichen Veranstaltungen der Naturwissenschaften einerseits und den Veranstaltungen der Geistes-, Sozial- und Erziehungswissenschaften andererseits zu wechseln. Sie ist auch eine wichtige Verbindung zwischen den Wohnorten der Studierenden, insb. Den Wohnheimen des Studentwerkes (Unterhof und Eichendorfring), und den beiden großen Universitätsstandorten (LW und KSW). Die geplante Verlängerung der Ferniestraße bis zum Leihgesterner Weg wird eine attraktive Verkehrsverbindung für Autofahrer schaffen, jedoch – insbesondere nach Schaffung des Autobahnanschlusses am Leihgesterner Weg – für Radfahrer wegen des starken MIV wenig attraktiv sein. Der Aulweg ist auf Grund der starken Steigung ebenfalls bei vielen Radfahrern unbeliebt. Deswegen kommt dem Ohlebergsweg auch nach Verlängerung der Ferniestraße eine besondere Bedeutung als Radverkehrsroute zu. Hier ist zu prüfen wie von der Brücke über den Klingelbach (Mensa/AstA) über die Straßen Klingelbachweg/ Schiffenberger Weg bzw. Heegstrauchweg/Am Unteren Rain eine durchgehende Verbindung zum Ohlebergsweg erhalten und optimiert werden kann. Bei Wegfall der ebenengleichen Querungsmöglichkeit der Bahnlinie am Erdkauter Weg sollte eine fahrradfreundliche Tunnellösung mit ausreichend langen Rampen in Verlaufsrichtung der Verkehrsachse realisiert werden.	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Hinweis 35.05
140	STUDWERK 36.01 naha 53.08	Eine Verbesserung des Untergrundes im Klingelbachweg wird zur besseren Befahrbarkeit mit dem Fahrrad befürwortet, dto Beleuchtung	Der Weg entlang des Klingelbachs wurde bereits zwischen Altenfeldsweg und Zugang Mensa mit fester Wegedecke und Beleuchtung verbessert.

141	ASTA JLU 26.03	Goethestr. – Bahnhofstr., Querung von Südanlage und Seltersweg verbessern bzw. legalisieren und weitgehendst als Fahrradstraße herstellen	Derzeitig macht der Radverkehr jetzt schon einen sehr hohen Anteil am Verkehrsaufkommen in der Goethestraße aus. Daher erachte ich es für sinnvoll diese Radwegeverbindung in den RVEP aufzunehmen. Ferner ist eventuell eine Ausweisung zur Fahrradstraße denkbar. Allerdings ist dieses noch verkehrsrechtlich zu prüfen. Bezüglich Querung Seltersweg hat eine sorgfältige Prüfung zu erfolgen, ob diese Radverkehrsrouten umgesetzt werden kann. Allerdings ist diese Radverkehrsrouten sinnvoll und umsetzungswürdig. Daher sollte sie in den RVEP aufgenommen werden, so dass diese Radverkehrsrouten auf jedenfalls auf Machbarkeit geprüft wird.
142	JLU 35.17	VZ 16 – 12 (Universitätszentrum – Innenstadt Süd): Das Universitätszentrum (Bereich um das Hauptgebäude in der Ludwigstraße) wird durch die dortige Einrichtung des Studien-Service-Centers im ehemaligen Finanzamt (Ecke Goethestraße/Stephanstraße) weiterhin einen zentralen Anlaufpunkt für Studierende aller Fachbereiche darstellen. Ausgehend vom Bahnübergang am Schiffenberger Weg, an dem Routen vom Campus LW (Relation lib) und vom Campus KSW (Relationen lid und la), zusammentreffen, erfüllt die Goethestraße eine zentrale Funktion zur Verbindung der Universitätsstandorte mit der Innenstadt. Hier wäre zu prüfen, ob durch eine grundlegende Neugestaltung der Goethestraße sowohl eine attraktive Radverkehrsverbindung als auch städtebaulich wünschenswerte Verknüpfung zwischen ehemaligem Finanzamt und Hauptgebäude realisiert werden kann.	Derzeitig macht der Radverkehr jetzt schon einen sehr hohen Anteil am Verkehrsaufkommen in der Goethestraße aus. Daher erachte ich es für sinnvoll diese Radwegeverbindung in den RVEP aufzunehmen. Ferner ist eventuell eine Ausweisung zur Fahrradstraße denkbar. Allerdings ist dieses noch verkehrsrechtlich zu prüfen.
143	naha 53.01	Im Gebiet rund um das Uni-Hauptgebäude sollten nach den Erhebungen zu Beginn des Radverkehrsplans die meisten Radfahrer unterwegs sein. Derzeit gibt es aber in diesem Bereich folgende Hindernisse, die unbedingt beseitigt werden sollten: Die Goethestraße ließe sich sehr gut als Fahrradachse	Derzeitig macht der Radverkehr jetzt schon einen sehr hohen Anteil am Verkehrsaufkommen in der Goethestraße aus. Daher erachte ich es für sinnvoll diese Radwegeverbindung in den RVEP aufzunehmen. Ferner ist eventuell eine Ausweisung zur Fahrradstraße denkbar. Allerdings ist dieses noch verkehrsrechtlich zu prüfen.

		nutzen, jedoch ist es derzeit nicht mehr möglich, den Seltersweg zu kreuzen und zur Bahnhofstraße zu fahren. Die Verbindung sollte daher unbedingt ermöglicht werden.	Bezüglich Querung Seltersweg hat eine sorgfältige Prüfung zu erfolgen ob diese Radverkehrsroute umgesetzt werden kann. Allerdings halte ich diese Radverkehrsroute als sinnvoll und umsetzungswürdig. Daher sollte sie in den RVEP aufgenommen werden, so das diese Radverkehrsroute auf jedenfalls auf Machbarkeit geprüft wird.
144	JLU 35.18	VZ 36 – 12 (Campus KSW – Innenstadt Süd): Diese Relation kann durch Kombination der Relationen Ia (VZ 36 – 18) und lic (VZ 16 – 12) abgedeckt werden.	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Hinweis 35.05
145	ASTA FH 28.06	Fahruntüchtige Schrotträder, die gerade die Stellplätze am Bahnhof blockieren, müssen regelmäßig entfernt werden.	Die Schrottfahrräder werden 2 mal im Jahr durch das Ordnungsamt beseitigt.

Südliches Stadtgebiet

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
146	○ LÜLI 33.01	Unterstützung der Forderungen des Naturschutzbundes, Ortsgruppe Lützellinden zur Verbesserung der Radwegeverbindungen	Siehe nachfolgende Punkte des NSB
147	NSB LÜLI 20.01	Allendorf– Lützellinden, Weiterführung an K 21 über L 3053 bis mindestens zur K 20	Anregung wird übernommen und zuständigerweise an das ASV Schotten und den Landkreis Gießen weitergeleitet.
148	NSB LÜLI 20.02 ○ LÜLI 33.02	Lützellinden – Großen Linden an K 20, hohe Gefahr für Pendler vom Bahnhof Großen-Linden auf unbeleuchteter K 20	siehe Stn. zu lfd. Nr. 147, Stn. 20.01
149	ADFC 31.29	Aus unserer Sicht sind hier die Wegebeziehungen zu den angrenzenden Ortschaften nicht ausreichend berücksichtigt. Sie sind zu verbessern durch Verbesserung/Ergänzung des Radweges Lützellinden-Großen-Linden	siehe Stn. zu lfd. Nr. 147, Stn. 20.01
150	NSB	Zur fehlenden Radverbindung nach Großen Linden fehlt	Anregung wird vorgemerkt für die Fortschreibung des Nahver-

	LÜLI 20.02 O LÜLI 33.02 Er- gänz.	zudem die ÖV-Verbindung	kehrspanes
151	NSB LÜLI 20.03 O LÜLI 33.04	Buslinie 11 und 1 mit unmöglichen Abfahrtszeiten und fehlende Erreichbarkeit der Züge auf der Main-Weser-Bahn zu den Arbeitsplätzen in Frankfurt etc.	Anregung wird vorgemerkt für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes
152	O ALL 34.01 sime 51.01 sasi 52.09	Kostengünstige Sofortmaßnahme: Verbindung Hoppensteinstr. – L 3451 Rastplatz durch Freischneiden und Aufschüttung begehbar und mit dem Rad befahrbar herstellen	Der Streckenabschnitt liegt auf der Straßenparzelle der L 3451, angrenzend ist Wald. Die Anregung sollte trotz Eingriffs weiterentwickelt und abgestimmt mit dem ASV umgesetzt werden, damit eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erzielbar ist.
153	WZ 21.01 O ALL 34.02	Kleinlinden und Allendorf nach Wetzlar-Dutenhofen, Variante 1 (Anlage 8), geringe Attraktivität jedoch auch geringe Herstellungskosten	Diese Variante 1 wird als Maßnahme zur Abstimmung mit der Stadt Wetzlar empfohlen.
154	WZ 21.02 O ALL 34.02	desgleichen Variante 2, zwar kürzester Weg, jedoch in WZ-Dutenhofen problematische Querung des Knotens L 3451 / L 3285 und belastete Zufahrt zum Gewerbegebiet, hoher Aufwand	Siehe voriger Punkt
155	WZ 21.03 O ALL 34.02	Desgleichen Variante 3 mit Verweis auf die Planung des ASV zur Variante E.	Die Variante E wurde vom Land bisher nicht realisiert bzw. baulich begonnen. Die Querung der L 3451 ist problematisch wegen der hohen IV-Geschwindigkeit im Außerortsbereich.
156	BUND 24.05	Hohes Gefährdungsrisiko zwischen Kleinlinden und Dutenhofen, wo sich Radfahrer „improvisierte“ Verbindungen suchen und im schnellen IV-Verkehr gefährdet werden.	Da hier keine konkreten „improvisierte“ Verbindungswege genannt werden, kann nicht erkannt werden, wie hoch das Gefährdungsrisiko ist und ob hier die Ausweisung von Radrouten sinnvoll und möglich ist. Daher wird die Aussage zur

			Kenntnis genommen. Die Verbindung Kleinlinden bzw. Allendorf und Dutenhofen ist im RVEP enthalten.
157	ADFC 31.27 ○ ALL 34.02	Aus unserer Sicht sind hier die Wegebeziehungen zu den angrenzenden Ortschaften nicht ausreichend berücksichtigt. Sie sind zu verbessern durch Anlage eines Radweges Kleinlinden-Dutenhofen südlich der Bahnlinie	Siehe Stn. zu lfd. Nrn. 153-155, Pkte. 21.01 bis 21.03
158	WZ 21.04	Radverkehrsaufkommen in der Relation Allendorf – Dutenhofen	Zwischen Allendorf und Dutenhofen besteht kein nennenswertes Radverkehrsaufkommen. Wie in Anlage 8 dargestellt, soll eine verbesserte Wegführung diese Verbindung sicherer machen und damit Potenziale fördern.
159	sime 51.02 sasi 52.08	Verlängerung RVA L 3359 Lahnparkstr. Bis zur Hoppensteinstr. U.a. wegen hohem Freizeitverkehr	Der Querschnitt im Bereich Unterführung der B 49 sowie Bahnunterführung und BÜ ist für die eigenständige RVA nicht ausreichend. Der Bereich liegt außerhalb der OD und somit in Zuständigkeit des ASV.
160	sime 51.03	Lahnparkstr. – Feldweg nördlich der Bahn Querungsinsel sinnvoll	Eine Querungshilfe wird als Anbindung an die Lahnroute im Hinblick auf Freizeitverkehr sinnvoll, jedoch müsste sie so angeordnet sein, dass auch die Benutzung der Wege von landwirtschaftlichen Fahrzeugen möglich ist. Grundsätzlich muss vom ASV geprüft werden, ob der Straßenquerschnitt für den Einbau einer Querungshilfe ausreichend ist.
160a	NSB LÜLI 20.04 ○ LÜLI 33.03	Lützellinden – Hüttenberg-Rechtenbach	Anregung wird aufgenommen
161	HÜT 29.01	Lützellinden – Hüttenberg-Rechtenbach	Anregung wird aufgenommen
162	ADFC 31.29	Aus unserer Sicht sind hier die Wegebeziehungen zu den angrenzenden Ortschaften nicht ausreichend berücksichtigt. Sie sind zu verbessern durch Schaffung einer Radwegeverbindung Lützellinden-Rechtenbach	Anregung wird aufgenommen
163	ADFC 31.31	Im Kreuzungsbereich Liebigstraße/Frankfurter Straße ist die Radverkehrsführung im Knotenpunkt zu überprüfen. Entgegen	In der Tat ist die Radverkehrsführung nicht stetig und verbesserungswürdig.

		<p>aller anderen Fahrtrichtungen sollen die RadfahrerInnen aus und in Richtung Osten die Lichtzeichen der FußgängerInnen nutzen, ohne das geklärt ist, wie sie danach vom Fußweg auf die Straße fahren sollen, so dass oft in alle Richtungen (auch linksseitig) Gehwege genutzt werden. Die Führung ist daher so zu gestalten, dass sie nicht nur stetig, sondern auch für Ortsfremde verständlich ist. Die Lichtzeichen müssen so geändert werden, dass RadfahrerInnen konform zur StVO fahren können, was derzeit aufgrund der Streuscheiben mit Fahrradsymbol aus Richtung Bahnhofstraße nicht möglich ist.</p>	
164	JLU 35.09	<p>Kritisch sind insbesondere folgende Knotenpunkte und Streckenabschnitte: Die Querung der Frankfurter Straße am Bahnübergang und der mangelhafte Radverkehrsanschluss im weiteren Verlauf der Liebigstraße zwischen Frankfurter Straße und Bahnhofstraße.</p>	Siehe Angabe zur lfd. Nr. 263, Pkt. 31.31
165	JLU 35.14	<p>Relationen zwischen Universitätsstandorten und Anlagenring Süd (VZ 12): Die VZ 12 hat besondere Bedeutung für die „außeruniversitären“ Tätigkeiten der Studierenden, insb. In den Bereichen Einkaufen, Freizeit- und Kultureinrichtungen.</p>	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Pkt. 35.05
166	JLU 35.15	<p>VZ 45 – 12 (Campus LW Klinikum – Innenstadt Süd): Die Planungen für den Campus LW im Bereich des Klinikums (UKGM) sehen eine Konzentration der Lehrveranstaltungs-räume in der Alten Chirurgie (Ecke Klinikstraße/Rudolf-Buchheim-Straße) vor. Zentrale Übergabepunkte werden somit die Knoten Klinikstraße/Frankfurter Straße und Rudolf-Buchheim-Straße/Friedrichstraße sein. Für die Relation wird folglich die Frankfurter Straße zwischen Klinikstraße und Seltersweg von den Studierenden bevorzugt genutzt werden.</p>	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Pkt. 35.05
167	JLU 35.23	<p>Campus Lebenswissenschaften (LW): Die Empfehlungen des CCG sehen die Verbindung der Campusbereiche Veterinärmedizin (Frankfurter Straße), Medizin (beidseits der Gaffkystraße), Seltersberg (südlich des Aulwegs) und Naturwissenschaften (Heinrich-Buff-Ring) vor. Dazu müssen attraktive</p>	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Pkt. 35.05

	JLU 35.24	<p>Verbindungen zwischen den folgenden Stellen geschaffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen den Übergabepunkten Heinrich-Buff-Ring/Wartweg (Naturwissenschaften) und Schlangenzahl/Eingang Zahnmedizin • Querung des Aulwegs zwischen Campusbereich Seltersberg (Biomedizinisches Forschungszentrum) und Park am Seltersberg (ECCPS und Forschungsgebäude Medizin) • Zwischen den Übergabepunkten Eingang Campusbereich Veterinärmedizin/Am Steg und Eingang zum Campusbereich Medizin/Am Steg inklusive der Querung der Frankfurter Straße 	
	JLU 35.25		
	JLU 35.26		
168	ADFC 31.32	Studien haben gezeigt, dass das Einfärben von Radverkehrsanlagen nicht zu mehr Verkehrssicherheit führt. Aus diesem Grund sollten auch andere Sicherungsmöglichkeiten im Konfliktbereich Friedrichstraße geprüft werden.	Die Feststellung wird von der Straßenverkehrsbehörde nicht bezweifelt. Auch wenn das Einfärben von Radverkehrsflächen nachweislich nicht die Verkehrssicherheit erhöht, ist dennoch das punktuelle Einfärben von Verkehrsflächen zur Verdeutlichung von Gefahrenpunkten sinnvoll.
169	ADFC 31.30	Die Radroute 9 des Landkreises Gießen vom Schwarzacker nach Kleinlinden stellt eine wesentliche Radverbindung für den Alltagsverkehr dar. Sie sollte im RVEP nicht nur erwähnt werden, sondern auch im Bereich der Bahnüberführung in Kleinlinden durch eine neue Rampe verbessert werden. Eine Rampe von der Brüder-Grimm-Straße zur Eisenbahnbrücke würde die Strecke nicht nur verkürzen, sondern auch unnötige Höhenunterschiede vermeiden.	Die Radroute 9 besteht. Die vorh. Rampe vom Brandweg bzw. Heegweg ist gut für den Radverkehr geeignet. Die grundsätzliche Genehmigung der Deutschen Bahn zur Anbindung an die Brüder-Grimm-Str. liegt seit dem 06.10.2009 vor. Die weitere planerische Bearbeitung kann in den Wintermonaten erfolgen, so dass die Bauarbeiten voraussichtlich im Frühjahr/Sommer 2010 ausgeführt werden können.
170	PP 19.20	Kreuzung Robert-Sommer-Str. / Schubertstr. RVA, Aufstellflächen?	Die Anregung, das Linksabbiegen mittels Aufstellflächenichterhin zuzulassen, wird aufgenommen und geprüft.
171	ADFC 31.33	Das MIV-Verkehrsaufkommen erfordert in der Frankfurter Straße zw. Robert-Sommer- und Schubertstraße keine Vierspurigkeit; die Vierspurigkeit sollte daher zugunsten des Radverkehrs aufgegeben werden.	Die Planung für Radverkehrsanlage ist in Arbeit.
172	ADFC 31.14	Die Konzeption der Radwegeführung Robert-Sommerstraße muss neu überdacht werden; die Führung auf dem Gehweg	Die Qualitätssteigerung ist im RVEP enthalten.

		(Breite 2,1 m) ist aufzugeben.	
173	JLU 35.27	Auf dem Gelände der Universität und des Universitätsklinikums Gießen-Marburg (UKGM) sollte ein Verbindungsweg für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Zahnmedizin und der Veterinärmedizin mit einer Abzweigung am Aulweg in Richtung Alte Chirurgie als künftigem Lehrveranstaltungs-Zentrum des FB 11 Medizin (s. o. Relation lia) geschaffen werden. Die Planungen sollten in enger Abstimmung zwischen Stadt, Universität und UKGM erfolgen. Im Rahmen der Gespräche zwischen den drei Parteien sollte die einschränkende Aussage im RVEP „Selbst wenn eine Ausweisung als Radverkehrsrouten über die private Gaffkystraße nicht möglich ist, ...“ verifiziert werden. Falls die Herstellung einer attraktiven Rad- und Fußweges über den Campus Lebenswissenschaften realisiert werden kann, sollten die geplanten Maßnahmen im RVEP rund um den Campus LW überprüft werden.	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Pkt. 35.05
174	JLU 35.28	In diesen Zusammenhang wäre mit dem UKGM auch eine mögliche Linienänderung des Busverkehrs mit Einrichtung einer Haltestelle „Universitätsklinikum Gießen“ in der Gaffkystraße zwischen dem Lehrveranstaltungs –Zentrum in der Alten Chirurgie und dem neuen Bettenhaus zu prüfen, weil an dieser Stelle ab 2010/2011 ein Ort mit hohem Zentralitätsgrad entstehen wird.	Anregung wird vorgemerkt für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.
175	PP 19.21	Aulweg, RVA – Radfahrstreifen	Im RVEP enthalten
175a	ADFC 31.36	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen sollten auf dem Aulweg wie im Textteil beschrieben nur auf den Bergaufstrecken vorgesehen werden. Auf den Bergabstrecken lehnen wir Radverkehrsanlagen und Schutzstreifen ab, da diese dazu führen, dass RadfahrerInnen von rechtsabbiegenden Kfz übersehen werden und somit Unfallschwerpunkte wie an der Friedrichstraße entstehen. Das Wort „beidseitig“ sollten daher in der Tabelle bei der Maßnahmen 9 durch „bergauf“	Die Anregung wird übernommen.

		ersetzt werden.	
176	ADFC 31.37	Im Aulweg zwischen Schiffenberger Weg und Leihgesterner Weg soll eine RVA nur „bergauf“ angelegt werden.	Die Anregung wird übernommen.
177	ADFC 31.35	In der Schubertstraße zwischen Aulweg und Kreisel ist die Verkehrsstärke (weniger als 3.000 IV-Fahrten/Weritag laut VEP 2005) so gering, dass keine Radverkehrsanlage (auch kein Schutzstreifen) erforderlich ist. Auch die RASt 2006 sieht in diesem Fall Mischverkehr vor.	Für die Schubertstr. werden nach der vollständigen Besiedlung Schlangenzahl 5500-5700 Fahrten/Tag erwartet. In diesem Abschnitt der Schubertstr. verkehrt zudem eine Buslinie. Die Planung einer RVA wird weiter verfolgt.
178	naha 53.07	Insgesamt möchte ich in Frage stellen, warum an Straßen wie dem Aulweg, der Schubertstraße, Dürerstraße, Ludwig-Richter-Straße, Nahrungsberg, Rathenaustraße, Alter-Steinbacher Weg, Hardtallee und Paul-Zipp-Straße und Lichtenauer Weg Radverkehrsanlagen angelegt werden sollen. Hier ist so wenig Verkehr, dass selbst die konservativen Straßenbaurichtlinien vermutlich nicht mal Radverkehrsanlagen vorsehen. Von daher ist mir unverständlich, warum sie das Geld der Steuerzahler an diesen Straßen für Maßnahmen ausgeben wollen, die völlig unnötig sind und keinesfalls mehr, sondern deutlich weniger Sicherheit bringen werden.	Die aufgeführten Straßen sind wichtige Straßenzüge zur Ausweisung von innerörtlichen Radverkehrsrouten. Von daher ist es wichtig hier zukünftig RVA herzustellen. Zur Höhe der Baukosten kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden, da hierfür noch keine aussagekräftige Planung vorliegt.
179	JLU 35.11	VZ 43 – 18 (Campus LW – Naturwiss – Bahnhof): Der Übergabepunkt am Campus LW – Bereich Naturwissenschaften wäre der Kreuzungspunkt von universitärem Weg im Norden am Aulweg, vom dem die Verbindung zum Bahnhof über Arndtstraße und Friedrichstraße zur Brücke am Alten Wetzlarer Weg erfolgen kann	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Pkt. 35.05
180	JLU 35.12	Kritisch auf dieser Relation sind: Die Querungsmöglichkeit am Aulweg durch die Verschwenkung zwischen universitärem Weg und Arndtstraße und die Kuppenlage mit eingeschränkter Sicht in Richtung Wartweg. Die Lage der Haltestellen sollte in die Überlegungen zur Optimierung mit einbezogen werden.	Im Zuge der Herstellung von RVA im Aulweg ist der notwendige Querungsbedarf ausreichend zu würdigen. Daher sollten im Zuge Planung die Sichtverhältnisse und die Herstellung einer Querungshilfe überprüft. Die Lage der Bushaltestellen ist korrekt. Durch die Bushaltestellen wird die Fläche frei gehalten (zumindest in Richtung Leihgesterner Weg) und nicht völlig zugeparkt, wie die restlichen Bereiche des Aulweges und der Arndtstraße. Zur Entschärfung

			der eingeschränkten Sicht wären auch bauliche Veränderungen im Einmündungsbereich Arndtstraße und am Fußweg zum Campus denkbar.
181	JLU 35.13	Kritisch auf dieser Relation sind: Die Quermöglichkeit an der Frankfurter Straße. Ebenfalls problematisch ist dort die Situation für Linksabbieger auf der Frankfurter Straße (kommend aus Richtung Seltersweg/ Weststadt und Einfahren in die Friedrichstraße in Richtung Naturwissenschaften/ Medizin).	Am Knotenpunkt Frankfurter Straße/Friedrichstraße kann eine kritische Querung ohne weiteres nicht erkannt werden. Hier besitzt der Radfahrer je nach persönlicher Fähigkeit die Möglichkeit direkt bzw. indirekt abzubiegen. Zur besseren Hervorhebung des Radfahrers sollte geprüft werden, ob hier die Markierung von großen Aufstellflächen möglich ist.
182	O KLL 41.02	Unter 3.2.2 Studenten (S. 22) wird den <i>Universitätskliniken</i> und <i>naturwissenschaftlichen Einrichtungen</i> ein relativ hoher Quellen-/Zielanteil für Radverkehre nach <i>Linden</i> und <i>Heuchelheim</i> hin zugesprochen. Unter 3.2.3 Übrige Radverkehrsteilnehmer (S. 23) wird über eine Intensivierung des Radverkehrs im <i>südöstlichen Bereich Gießens</i> geschrieben, die <i>Linden</i> einschließt, ohne jedoch präzise zu werden. Es verwundert, dass der mögliche Radverkehr (Linden/Heuchelheim – Kleinlinden -) Brandwegbrücke (über die DB-Gleise) – Brücke über die B49 – Schwarzacker – naturwissenschaftliche Einrichtungen - Ohlebergsweg - - Philosophikum I/Philosophikum II/Liebigsschule nicht benannt wird (s.a. Anlage 3). Er ist im Stadtplan des ADAC (22/198) als Radwanderweg eingezeichnet.	Die Radroute entlang des Bergwerkswaldes besteht. Eine Veränderung ist dort nicht vorgesehen.
183	O KLL 41.04	Wie wurde der erst jetzt sichtbare der Verkehr zum/vom Baugebiet Schlangenzahl in die Auswertung einbezogen? Infolgedessen wird im Sommer unseres Erachtens v.a. auf der Strecke <i>südliches Gießen – dessen Vororte</i> und <i>Linden</i> ein höheres Aufkommen zu erwarten sein, als mit dem roten Strich auf Abb. 8, ausgehend von Nr. 43 ohne Zielpunkt ausgewiesen ist. Es fehlt in diesem Zusammenhang eine volle Auswertung zu Abb. 8 über Nr. 43 bzw. 44 hinaus.	Die Aktualisierung des Verkehrsmodells Gießen ergab im Nov. 2009: Die Nachfrage im MIV wird im Mittel um ca. 2% steigen (bis ca. 2020), im ÖV werden ca. 1,3% erwartet. Örtlich ist mit Steigerungen um mehr als 10% zu rechnen (z.B. im Bereich Technologiepark und Universitätsgelände am Leihgesterner Weg).
184	O KLL	Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Ortsbeirat Kleinlin-	Diese Radroute besteht im Abschnitt Kleinlinden Wartweg /

41.06 | den beantragt, dass der Radweg Brandwegbrücke – Philosophikum I/Philosophikum II/Liebigschule in den RVEP aufgenommen wird.

JLU Naturwissenschaften. Die Weiterführung über die verlängerte Ferniestraße zur Rathenastr. wird übernommen.

Östliches Stadtgebiet

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
185	ADFC 31.47	Im Bereich Nahrungsberg liegen Verkehrsstärken von 4000 IV-Fahrten/Werktag vor, so dass nach unserer Ansicht und auch nach der RAS 06 weiterhin Mischverkehr vorzusehen ist. Aufgrund der Abbiegebeschränkungen an der Licher Straße hat der Nahrungsberg auch nur eine geringe Funktion für den KfZ-Durchgangsverkehr. Aus diesem Grund sollte der Bereich zwischen Gartenstraße und Schiffenberger Weg mit Tempo 30 und der Regelung „Rechts-Vor-Links“ versehen werden – insbesondere auch, weil die wichtige Radroute Philosophika-Altenfelsweg-Alfred-Bock-Straße-Nahrungsberg-Gartenstraße-Innenstadt-Weststadt hier verläuft.	Derzeitig ist der Nahrungsberg dem Vorbehaltsnetz zugeordnet und daher eine Ausweisung zur Tempo 30 nicht zulässig.
186	ADFC 31.48	Diese Route Philosophika-Altenfelsweg-Alfred-Bock-Straße-Nahrungsberg-Gartenstraße-Innenstadt-Weststadt könnte mittelfristig auch als Fahrradstraße (Ausnahme Berliner Platz/Ludwigplatz) ausgebaut werden (insbesondere wenn die Verbindung Goethestraße-Löwengasse nicht realisiert werden sollte).	Ob die genannte Radverkehrsroute zur Fahrradstraße ausgewiesen werden kann, ist verkehrsrechtlich zu prüfen. Dieser Ansatz ist sinnvoll und wird zur Prüfung aufgenommen.
187	JLU 35.07	Kritisch sind insbesondere folgende Knotenpunkte und Streckenabschnitte: Der Bereich am Bahnübergang Schiffenberger Weg/ Bismarckstraße.	Der genannte Knotenpunkt besitzt verkehrliche Defizite, die es gilt, mittelfristig zu beseitigen. Ferner sind entsprechende RVA vorzusehen, insbesondere sind die Fahrbeziehungen Goethestraße zu berücksichtigen.
188	ADFC 31.38	Der kombinierte Rad- und Gehweg der Eichgärtenallee weist eine Reihe von Problemen auf, die mittelfristig beseitigt werden müssen. Zum einen ist die Beleuchtung unzureichend, da die Straßenlaternen der Straße den Weg innerhalb der Allee nicht ausreichend beleuchten, so dass FußgängerInnen bei	Im Zuge der Radverkehrsschau wurde die verkehrliche Notwendigkeit der Beleuchtung bereits festgestellt. Im Zuge der Radverkehrsschau wurde festgestellt, dass eine Aufhebung der Benutzungspflicht nicht notwendig ist. Im Abschnitt zwischen Fußgängerschutzanlage Hochhäuser

		Dunkelheit gefährdet sind. Der Weg wird zusätzlich als Parkweg in hohem Maße von Fußgängern genutzt, so dass für RadfahrerInnen das Befahren teilweise unzumutbar ist und Spaziergänger sich belästigt fühlen. Kurzfristig wäre daher zu überlegen, die Benutzungspflicht aufzuheben, so dass schnellere RadfahrerInnen bei starkem Fußgängerverkehr (am Wochenende) und bei Dunkelheit die Straße nutzen können, die in diesen Zeiten auch wenig befahren ist.	und dem Zinzendorfweg ist der Rad-/Gehweg nach einer radikalen Auslichtung des Baumbestandes am Rande der Eichgärtenallee, ausreichend beleuchtet. Die Breite des Rad-/Gehweges von 2,50m ist ebenfalls ausreichend, der Fußgängerverkehr auf einem gemeinsamen Rad-/Gehweg ist von den Radfahrer zu tolerieren und durch Anpassung der Geschwindigkeit zu beachten. Das gleiche gilt für den Abschnitt zwischen Ringallee und FSA Hochhäuser. Eine Beleuchtung des Rad-/Gehweges im Abschnitt zwischen Ringallee und FSA Hochhäuser wird als wichtig angesehen, wird jedoch kostenaufwendig und wegen der vielen Bäume schwer realisierbar.
189	ADFC 31.39	Zwischen Kantstraße und der Lichtzeichenanlage ist der Wegbelag des Fuß-Radweges der Eichgärtenallee unzumutbar. Insbesondere bei schlechtem Wetter ist dieser Bereich für den Alltagsverkehr nicht nutzbar, da die Kleidung verschmutzt. In diesem Bereich sollte kurzfristig eine Asphaltdecke aufgebracht werden.	Eine feste Wegedecke in Form von Asphalt ist inzwischen eingebaut.
190	ADFC 31.43	Der Spenerweg stellt eine wichtige Verbindung durch den Philosophenwald in Richtung Innenstadt dar. Er sollte jedoch mit einer durchgehende Straßenbeleuchtung versehen werden und der Wegebelag verbessert werden.	Als ausgewiesene Radwegeverbindung zwischen Ev. Siedlung und Innenstadt sollte der neu hergerichtete, parallel zur Eichgärtenallee verlaufende Weg dienen. Hier ist eine entspr. Deckenbeschichtung und auch Beleuchtung vorhanden. Eine Installation von Straßenbeleuchtung und eine Asphaltierung innerhalb des Philosophenwaldes wird abgelehnt, da sie auch anderen Interessen zuwiderläuft. Gleichwohl kann der vom Spenerweg durch den Philosophenwald verlaufende Weg auch von Radfahren benutzt werden.
191	LIND 22.01	Leihgesterner Weg, derzeitiger Zweirichtungsradfußweg stark untermaßig	Die Gehwege und RVA entlang des Leihgesterner Weges werden im Rahmen der Entwicklung des Universitätsgeländes und des Technologieparkes entsprechend der Richtlinien ausgebaut werden.
192	ASTA JLU	Leihgesterner Weg, beidseitig Radfahrstreifen errichten	siehe vorige Angabe zur lfd. Nr. 191, Pkt. 22.01

	26.05		
193	ADFC 31.40	Der kombinierte Rad- und Gehweg entlang des Leihgesterner Weg zwischen Unterhof und Aulweg ist weder für RadfahrerInnen noch für FußgängerInnen zumutbar. Er ist nicht nur bezüglich seiner derzeitigen Breite (2,0 m), dem Wegebelag, den ungesicherten Enden und der linksseitigen Benutzungspflicht unzumutbar, sondern auch nach den geltenden Straßenbaurichtlinien nicht zulässig (siehe Anmerkungen zur Grünberger Straße). Hinzu kommt, dass RadfahrerInnen aus Leihgestern derzeit die Straßenseite am Unterhof und dann wieder am Aulweg wechseln müssen, wenn sie sich an die Benutzungspflicht halten möchten. Konflikte gibt es dabei an allen Knotenpunkten (Heinrich-Buff-Ring, Schwarzacker und Studentendorf „Legoland“). Der kombinierte Rad- und Gehweg sollte daher in einen Gehweg umgewandelt werden und der Radverkehr auf Radfahrstreifen beidseitig der Straße geführt werden. Zusätzlich sollten für die Bewohner der Studentenwohnheime die Verbindung „Naturwissenschaften-Unterhof-Am Bergwerkswald zusammen mit der Universität als Radverkehrsrouten parallel zum Leihgesterner Weg ausgebaut werden.	Der kombinierte Rad- und Gehweg entspricht nicht den gesetzlichen Bestimmungen und Richtlinien. Hier ist ein dringender Ausbau dieser Rad- und Gehwegverbindung erforderlich. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Technologieparks und dem Universitätsgelände ist der Ausbau der RVA vorzunehmen. In Bezug auf die Konfliktpunkte im Bereich der Einmündungen kann diesem durch vorgezogene bauliche Maßnahmen Rechnung getragen werden. Ein Teil der Radverkehrsanlage wird bereits schon im Zuge des Ausbaus Schwarzacker richtliniengerecht ausgebaut.
194	naha 53.06	Die Radverkehrsführung am Leihgesterner Weg ist derzeit unzumutbar: Linksseitiger, zu schmaler Radweg, diverse Knotenpunkte mit Konflikten aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in den Parkplatzzufahrten, mangelhafter Straßenbelag, fehlende Weiterführung an den Radwegenenden, ... Hier sollte daher die Fahrbahn für Radfahrer freigegeben werden oder zur Not ein Radfahrstreifen angelegt werden.	Der kombinierte Rad- und Gehweg entspricht nicht den gesetzlichen Bestimmungen und Richtlinien. Hier ist ein dringender Ausbau dieser Rad- und Gehwegverbindung erforderlich. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Technologieparks und dem Universitätsgelände ist der Ausbau der RVA vorzunehmen. In Bezug auf die Konfliktpunkte im Bereich der Einmündungen kann diesem durch vorgezogene bauliche Maßnahmen Rechnung getragen werden. Ein Teil der Radverkehrsanlage wird bereits schon im Zuge des Ausbaus Schwarzacker richtliniengerecht ausgebaut.
195	ADFC 31.41	Im RVEP fehlt des Weiteren eine Aussage zum Leihgesterner Weg zwischen Aulweg und Ludwigstraße. Dies ist eine wich-	Den angeführten Anregungen wird zugestimmt. Daher wird die Aufnahme des Leihgesterner Weges in den RVEP empfo-

	sime 51.04	tige Verbindung in die Innenstadt, auf der zwar derzeit die Verkehrsmenge mit rund 7.000 IV-Fahrten/Werntag noch keine Radverkehrsanlage erfordert, auf der aber nach der Eröffnung der Autobahnanschlussstelle Leihgesterner Weg Verkehrsstärken von mehr als 10.000 IV-Fahrten/Werntag prognostiziert werden. Aus diesem Grund sollte geprüft werden, ob zumindest bergauf ein Radfahrstreifen angelegt werden sollte. Dabei ist insbesondere das Linksabbiegen aus der Ludwigstraße sicher zu gestalten.	len. Im Zuge der Umsetzung des RVEP sollte geprüft werden, in welcher Form die RVA hergestellt werden können.
196	ADFC 31.46	Diese Hauptroute für Radfahrer und Fußgänger entlang des Klingelbachs weist in weiten Teilen einen unzureichenden Wegebelag auf. Eine Asphaltdecke ist ebenso wie eine durchgehende Beleuchtung dringend erforderlich. Die Querung Rathenastraße und Karl-Glöckner-Straße weisen Sicherheitsprobleme auf.	Die Radroute entlang des Klingelbachweges wird bereits Abschnittsweise ausgebaut und eine entsprechende Befestigung und Beleuchtung aufgebracht bzw. aufgestellt. Die Herstellung einer Quermöglichkeit in der Karl-Glöckner Str. insbesondere in der Rathenastraße sollte in den RVEP aufgenommen werden. Siehe auch zur lfd. Nr. 140, Pkt. 36.01
197	JLU 35.21	Campus Kultur- und Sozialwissenschaften (KSW): In der aktuellen Situation ist die Optimierung der Querung der Rathenastraße auf Höhe des Weges am Klingelbach, der eine wichtige Radverkehrsrouten darstellt, wünschenswert. Die im Zuge des Consiliums Campuserwicklung Gießen (CCG) vorgeschlagene Verbindung der Campusbereiche Philosophikum I und Philosophikum II zu einem Campus, wird momentan mit der Planung der so genannten „Neuen Mitte“ begonnen. In diesem Zusammenhang sind die Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung in der Rathenastraße und im Alten Steinbacher Weg zu prüfen, die auch eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr bedeuten würde. Zusätzlich ist die Gestaltung des Übergangs der geplanten neuen „Magistrale“ zwischen „Neuer Mitte“ östlich der Universitätsbibliothek und dem Philosophikum II (AudiMax im Haus A und Haus H) an der Rathenastraße zu prüfen.	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Pkt. 35.05
198	JLU 35.10	Übergabepunkte am Campus KSW wäre der Weg auf Höhe der Brücke über den Klingelbach (AstA/Mensa)	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Pkt. 35.05


199	PP 19.22	BÜ Schiffenberger Weg / Doppelkreuzung Aulweg; Radfahrstreifen beidseitig / Aufstellflächen, schlechte Ausführungen der Radwegführung, bessere Ausschilderung	Der genannte Knotenpunkt besitzt verkehrliche Defizite, die es gilt mittelfristig zu beseitigen. Daher ist ein verkehrsgerechter Ausbau des Knotenpunktes entsprechend im RVEP genannt.
200	ADFC 31.49	Der Radverkehr in der Gnauthstraße sollte durch Streichung von Parkplätzen am Fahrbahnrand deutlich sicherer gestaltet werden.	Aus anderen verkehrlichen Gründen (Gehwegbreite, Mindestfahrbahnbreite) hat mittelfristig ein Ausbau der Gnauthstraße zu erfolgen.
201	POHL 23.01	RVA-Lückenschlüsse im Schiffenberger Weg zur Verbindung nach Pohlheim werden begrüßt.	Angaben werden dankend zur Kenntnis genommen.
202	niju 59.01	Der Radweg entlang der L 3131 von Gießen nach Petersweiher ist an wenigen Stellen uneben, weil dort Baumwurzeln den Asphalt aufwölben. Insbesondere bei Dunkelheit sind diese Stellen aufgrund der blendenden PKW nicht zu sehen, so dass dies nicht ungefährlich ist.	Die Meldung bzgl. Aufwölbungen im Bereich Rad- und Gehweges wurden bereits gemeldet. Die vorhandenen Aufwölbungen sind aber nicht so stark sind, dass ein dringender Handlungsbedarf besteht. Ferner trägt hier das Land Hessen (ASV Schotten) die Unterhaltungspflicht.
203	niju 59.02	Die Fußwege im Stadtteil Petersweiher sollten für Radfahrer freigegeben werden, da sie schon immer mit dem Rad befahren wurden und auch breit genug sind. Dies ist auch wichtig, weil es (wenn man sich an die Beschilderung halten würde) jeweils nur in einer Richtung der Siedlung einen Zugang gäbe.	Anregung zur Freigabe sollte geprüft werden. So fern die Gehwege die notwendigen Breiten besitzen, kann eine Freigabe erfolgen, sofern es nicht sinnvoll ist, die Fahrradfahrer auf der Fahrbahn zu führen.
204	niju 59.03	Der Weg zwischen Hofacker und Alter Giessener Straße (Pohlheim) sollte besser befestigt werden, damit man besser nach Hausen gelangen kann.	Der genannte Weg ist ein LKW-befahrbarer Forstwirtschaftsweg. Seitens des städt. Forstbetriebes ist hier keine bauliche Veränderung geplant. Im Rahmen der übliche Wegepflege bzw. Instandsetzungsmaßnahmen wird auch dieser Wege ca. alle 15 Jahre mit bearbeitet. Sofern dieser Intervall oder die Intensität der Bearbeitung verändert werden soll, ist hierzu eine entspr. Entscheidung herbeizuführen und sind entspr. HH-Mittel zur Verfügung zu stellen.
205	niju 59.04	Eine Querung der Bahn (Tunnel?) in Höhe des Schwimmbades von Watzenborn wäre wünschenswert, auch wenn diese sicher schwer durchzusetzen ist und viel Geld kostet. Dies wäre nicht nur eine gute Verbindung zu den Supermärkten der Neuen Mitte von Watzenborn-Steinberg, sondern auch eine attraktive alternative Radverbindung (über Herderstraße) zur sehr schmalen und unübersichtlichen K 158.	Seitens der Stadt Gießen besteht wegen Unverhältnismäßigkeit kein Bedarf.

206	niju 59.05	Es sollte geprüft werden, ob sichere Querungsmöglichkeiten nördlich des Nonnenwegs und am Ende der Alten Giessener Straße über die L3131 geschaffen werden können (Z.B. Mittelinseln).	Die Herstellung von Querungshilfen auf der freien Strecke sind sehr bedenklich, wenn nicht sogar unzulässig. Die Herstellung einer FSA wird aufgrund der geringen Querungen zu kostenintensiv sein. Das ASV Schotten ist Baulastträger. Es war bisher nicht bekannt, dass an dieser Stelle ein genereller Querungsbedarf besteht. Eine sichere Querungsmöglichkeit besteht im Bereich der lichtsignalgeregelten Kreuzung L 3131 Petersweiher/ Schiffenberg.
207	niju 59.06	Das Radwegende an der K158 sollte sicher gestaltet werden, auch weil hier viele Fußgänger und Radfahrer queren.	Derzeitig sind uns an der angesprochen Stelle keine Unfälle bekannt, da der Knotenpunkt LSA geregelt ist. Von daher können keine sicherheitsgefährdenden Aspekte erkannt werden. Allenfalls könnte hier geprüft werden, ob eine qualitätsmäßige Verbesserung der Radverkehrsführung erreicht werden kann. Dies liegt im Zuständigkeitsbereich des ASV Schotten.
208	ADFC 31.50	Auf der Rathenaustraße sind die Verkehrsstärken laut VEP 2005 sehr unterschiedlich. Nördlich der Otto-Behagel-Straße ist die Verkehrsmenge so gering, dass eine Radverkehrsanlage unnötig erscheint. Da von Seiten der Universität Überlegungen bestehen, die Parkplätze am Philosophikum I von der Südseite auf die Nordseite zu verlegen, sollten diesbezügliche Planungen mit der Universität abgestimmt werden.	Für die Rathenaustr. werden zwischen 6.500 und 7.200 im nördlichen und 9.100 bis 9.600 im südlichen Abschnitt prognostiziert (Untersuchung Teilraum Süd-Ost.) Die Universität stimmt ihre Planungen mit der Stadt ab.
209	ADFC 31.51	An der Licher Straße sollten zwischen Licher Spange und A485 durchgängig beidseitig Radfahrstreifen angelegt werden. Die bestehenden Anlagen sind den geltenden Richtlinien bezüglich Breite und Abstand zu Parkplätzen auszubauen, da RadfahrerInnen derzeit durch Türen von legal und illegal parkenden Pkw gefährdet werden. Bei den Maßnahmen 9 und 10 sollte daher in der Tabelle jeweils („beidseitig“) eingefügt werden.	Klarstellung: die derzeit einseitige RVA wird zu einer beidseitigen ausgebaut. Es ist geplant, die RVA in der Licher Straße auszubauen. Nach dem Ausbau werden die aufgeführten Sicherheitsdefizite beseitigt sein.
210	LKGI 39.04	Es wird angeregt, die Radwegeverbindung Gießen, Licher Str. – B 457 nach Fernwald im Bereich der PKH – Anschlussstelle Licher Str. / A 485 – Verwaltungszentrum Riversplatz	Die RVA im Bereich des PKH werden im Zuge des Ausbaus Licher Straße Richtlinien gerecht ausgebaut. In der Weiterführung bis zur Kreisverwaltung ist die RVA richtliniengerecht

		zu optimieren.	ausgebaut. Inwieweit eine Optimierung erfolgen soll, kann aus der Anregung nicht erkannt werden.
211	ASTA JLU 26.07	Alter Steinbacher Weg, Radrampe errichten neben der Treppe zum Juridikum.	Eine Rampe für Radfahrer wäre auf dem Gelände der Uni (neben der Treppe) möglich.
212	ADFC 31.53	Im Bereich Lutherberg / Alter Steinbacher Weg besteht kein Bedarf für eine Radverkehrsanlage oder Schutzstreifen, da die Verkehrsbelastung nach dem VEP 2005 mit unter 3000 IV-Fahrten/Werktag so gering ist, dass der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden kann. Dies gilt insbesondere, weil die zulässige Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich 30 km/h beträgt. In Übereinstimmung mit den geltenden Richtlinien (ERA 95 und RASt 06) lehnen wir daher Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in diesem Bereich ab. Insbesondere bergab würden sie dazu führen, dass rechts an PKWs vorbeifahren und es dann an Knotenpunkten zu Unfällen kommt.	Es werden zwischen 6.500 und 7.200 Fahrten prognostiziert (Untersuchung Teilraum Süd-Ost.). Zudem verläuft hier eine Buslinie. RVA sind beidseitig erforderlich, da Vorbehaltsnetz.
213	JLU 35.22	Die Einbeziehung des Campusbereiches „Recht und Wirtschaft“ bedarf einer eingehenden Prüfung der Gestaltung der beiden Übergabepunkte am Alten Steinbacher Weg in Höhe der Kreuzung mit der Graudenzer Straße und dem südlichen universitären Weg im Campusbereich „Recht und Wirtschaft“ in der Nähe des Bahnübergangs.	siehe Angabe zur lfd. Nr. 32, Pkt. 35.05
214	ASTA JLU 26.08	RVA entlang Alter Steinbacher Weg zum Phil II ist stark von Rissen durchzogen und stellt deshalb bei Regen und Schnee Gefahr dar. Ausschilderung mit Freigabe für Radverkehr nicht durchgängig	Die verkehrsrechtliche Beschilderung ist ausreichend. Inwieweit die Beschilderung fehlerhaft sein soll, kann aufgrund der Eingabe nicht erkannt werden. Nach unserer Kenntnis ist die Ausschilderung zur Freigabe des Radverkehrs durchgängig.
215	ADFC 31.44	Der kombinierte Rad- und Gehweg parallel zum Giessener Ring zwischen Licher Straße und Altem Steinbacher Weg sollte im RVEP mit der Maßnahme „Erneuerung des Wegebelaags“ aufgenommen werden, weil in weiten Teilen Baumwurzeln die Asphaltoberfläche angehoben haben.	Siehe vorige Angabe zur lfd. Nr. 214, Pkt. 26.08
216	ADFC	An der Grünberger Straße und Rödgener Straße ist im Be-	Derzeitig werden vom Tiefbauamt im angesprochenen Ab-

	31.52	<p>reich zwischen Millerhall und Ortsausgang ausreichend Raum für eine beidseitig geführte Radverkehrsanlage. Insbesondere, weil aufgrund des Studentendorfs Grünberger Straße und den neuen Wohngebieten auf den ehemaligen US-Flächen mit zunehmendem Radverkehr zu rechnen ist, kann dieser Bereich keinesfalls weiterhin als peripheres Gebiet angesehen werden. Die einseitige Führung als kombinierter Rad- und Gehweg verstößt nicht nur gegen die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung nach der Innerorts keine linksseitigen Radwege auszuweisen sind, sondern auch gegen ERA und RASt 06. So besagt die RASt 06 „Gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO) kommen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen infrage, wenn getrennte Führungen in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten wird.“ Die ERA 95 macht deutlich, dass nur beengte Verhältnisse und nicht finanzielle Überlegungen als Nicht-Realisierungsgrund von Radfahrstreifen dienen: „Die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern (Mischverkehr auf Gehwegen) kommt nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehr in Frage, wenn Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht vertretbar ist, Radwege oder Radfahrstreifen jedoch aufgrund beengter Verhältnisse nicht angelegt werden können und die Belange der FußgängerInnen dem nicht entgegenstehen.“ Wir fordern daher beidseitig der Grünberger Straße Radfahrstreifen vorzusehen und dies auch in der Tabelle der Maßnahmen deutlich zu machen.</p>	<p>schnitt RVA gebaut. Dabei werden vom Kugelberg bis auf Höhe der Bushaltstelle beim Ernst-Toller Weg beidseitige RVA gebaut. Im Anschluss bis zum Knotenpunkt Rödgener Straße/Grünberger Straße wird auf der nördlichen Straßenseite ein gemeinsamer Rad- und Gehweg für beide Fahrtrichtungen hergestellt. Die Realisierung von beidseitigen RVA ist dort derzeit nicht möglich. Im Zuge der grundhaften Erneuerung der Grünberger Straße soll die Fortführung des Radfahrstreifens bis über den Knotenpunkt geprüft werden, ein Termin dafür ist derzeit nicht absehbar.</p>
217	BUS 27.01	<p>Ein straßenbegleitender Radweg im Zuge der Landsstraße zwischen Rödgen und Großen-Buseck wird aus Sicht der Gemeinde Buseck keine Akzeptanz bei den Radfahrern fin-</p>	<p>Der Fernradweg R 7 berührt Rödgen nicht, der mögliche ebenfalls ansteigende Abzweig von Trohe nach Rödgen verfügt über keine RVA.</p>

		den. Grund dafür ist, dass in Richtung Rödgen im Gegensatz zu den beiden Alternativstrecken (Radweg R 7; Wirtschaftsweg oberhalb der Landesstraße) eine nicht unerhebliche Steigung zu überwinden ist.	Um auf den Wirtschaftsweg oberhalb der Landesstraße zu gelangen, ist in Großen-Buseck zunächst der erhebliche Anstieg bis oberhalb des Schulzentrums Busecker Tal zu bewältigen, in Rödgen der Anstieg bis Höhe Bärner Str.. Beide Alternativrouten weisen zudem Defizite bei der sozialen Sicherheit sowie beim Fahrbahnbelag auf. <u>Abwägung:</u> Die Stadt Gießen verfolgt weiterhin das Ziel, entlang der L 3126 eine RVA zu errichten, um insbesondere dem Alltagsverkehr eine attraktive Route zwischen den Nachbarorten Rödgen und Buseck anzubieten.
218	LKGI 39.03	Es soll eine Radwegeverbindung entlang der K 31 zwischen Rödgen und Trohe errichtet werden.	Anregung wird übernommen. Straßenbaulastträger ist der Landkreis Gießen.
219	jüma 63.01	Hiermit beantrage ich die Aufnahme eines Rad-/Fußweges an der Kreisstrasse 31 zwischen dem Busecker Ortsteil Trohe und dem Giessener Stadtteil Rödgen in den Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP). Dieser Weg ist ein Begehren von ca. 1000 Personen unserer Gemeinde und der Region. Die Unterschriften wurden im November 2007 an die Gemeindevertretung Buseck durch die Bürgerinitiative übergeben mit der Bitte, eine Realisierung zu erwirken.	Für die Planung und den Bau des Rad- und Gehweges im Zuge der Kreisstraße 31 zwischen dem Stadtteil Rödgen und Trohe ist der Landkreis Gießen zuständig. Die Stadt wird den Übergang am Ortseingang Rödgen sicherstellen. Durch den Magistrat wurde dem Landkreis Gießen die Unterstützung des Liegenschaftsamtes beim Erwerb der notwendigen Grundstücksflächen zugesagt.
220	ADFC 31.54	Im Textteil sollte darauf hingewiesen werden, dass der R7 zum Teil auf dem Radweg an der Troher Straße verlaufen wird, so dass in diesem Bereich erhöhte Breiten anzusetzen sind (3,0 m nach der zukünftigen ERA)	Anregung wird übernommen.
221	ADFC 31.55	Die Anlage von Schutzstreifen an der Europastraße zwischen Grünberger Straße und Anneröder Weg, wie sie in der Maßnahmentabelle aufgeführt ist, ist außerorts unzulässig. Sofern hier wirklich Bedarf besteht, ist eine andere Radverkehrsanlage vorzusehen.	Die Anlage von Schutzstreifen außerhalb von Ortschaften ist nicht zulässig, auch die Anlage von Radverkehrsstreifen ist sehr bedenklich. Daher wird die Herstellung einer separat geführten RVA empfohlen.
222	ASTA JLU 26.09 ASTA JLU	Forderung nach neuer Direktverbindung SWH Grünberger Str. zum SWH Eichendorffring und Verbesserung weiter zum Phil II	Aus Sicht des Liegenschaftsamtes wird keine Notwendigkeit hierfür gesehen, da die Querung der Vogelsbergbahn über den Bahnübergang Fasanenweg / Zum Waldsportplatz ausreichend ist. Eine Erneuerung der Querung über die Licher Str. an der

	26.10		Einmündung Fasanenweg wird mit dem Neubau der Licher Str. verwirklicht.
223	ADFC 31.45 Karte		Siehe Stn. zur lfd. Nr. 222, Pkt. 26.09 und 26.10
224	ADFC 31.45 Text	<p>Die Universitätseinrichtungen sind vom Studentendorf an der Grünberger Straße (mehr als 400 Studierende => ca. 700 Fahrten pro Tag) nur schlecht zu erreichen. Ebenso besteht ein Wegebedarf zwischen dem Studentendorf Grünberger Straße und dem Studentendorf Eichendorfring, was man an entsprechenden Trampelpfaden zwischen den beiden Standorten erkennen kann. Aus diesem Grund sollte ein Bahnübergang für Rad- und Fußverkehr über die Vogelsbergbahn in Höhe der 3. Schneise geschaffen werden. Entlang der 3. Schneise entsteht so eine Verbindung über den Anneröder Weg zum Eichendorfring bzw. weiter über die 3. Schneise zur Automeile. Über die Automeile kann dann das Philosophikum II über den Alten Steinbacher Weg erreicht werden. Dabei sollte zumindest die Verbindung von der Automeile zum Alten Steinbacher Weg auch beleuchtet werden (der Alte Steinbacher Weg ist bereits bis zur Autobahnbrücke</p>	Siehe Stn. zur lfd. Nr. 222, Pkt. 26.09 und 26.10

		durchgängig beleuchtet), weil diese Verbindung auch eine wichtige Alltagsroute für die Mitarbeiter und Besucher der Kreisverwaltung an der Automeile darstellt.	
225	sasi 52.10	Das gesamte Gebiet um den Eichendorfring und den Anneröder Weg sollte als Tempo-30-Zone eingerichtet werden, wie es auch in allen anderen Wohnvierteln der Stadt üblich ist. Sofern dies für den Busverkehr nötig ist, könnte ggf. der Fasanenweg Tempo 50 behalten.	Nach der Sanierung der Licher Straße wird die Tempo-30-Zone in der Anneröder Siedlung angeordnet werden.

Nördliches Stadtgebiet

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
226	PP 19.26 PP 19.27	Ergänzung RVA Marburger Str., einseitig, soll bis Teichweg geführt werden	Anregung ist im RVEP für beidseitige RVA enthalten.
227	ADFC 31.56	Aus der Nordstadt gibt es derzeit keine Fuß- und Radverkehrsverbindung zur Ringallee, da die Marburger Straße in Höhe Reichenberger Straße nicht gequert werden kann. Der Bedarf für eine Querung ist jedoch vorhanden, wie Trampelpfade auf der Mittelinsel der Marburger Straße zeigen. Hier wäre eine Lichtsignalanlage zu prüfen.	Eine Querungsmöglichkeit ist zu prüfen, die Anregung wird in den RVEP aufgenommen.
228	hmsc 58.09	Einen Wehmutstropfen hätte ich aber dennoch. Derjenige Planer, der die Bushaltestelle in der Marburger Strasse gegenüber des Arbeitsamtes mit einem Vorfahrt Achten Schild FÜR RADFAHRER ausgestattet hat, lässt inakzeptabel Einfühlungsvermögen für die besonderen Gefahren für einspurigen Fahrzeuge vermissen. Ich habe dieses, mittlerweile rückgebaut Schild erst bemerkt, als ein Busfahrer mich „regelkon-	Aussage wird zur Kenntnis genommen.

		form“ abgedrängt hat.	
229	PP 19.23	Wiesecker Weg, Radfahrstreifen beidseitig und Parkflächenmarkierung	Anregung im RVEP dargestellt.
230	PP 19.24	Giessener Straße, Schutzstreifen prüfen, Mindestmaße sind einzuhalten, evtl. auch Rad-Gehweg prüfen	Die Art der RVA ist nach Prüfung festzulegen.
231	PP 19.25	Altenburger Str. , Radroute, Ausschilderung	Die Anregung wird aufgenommen.
232	hohö 57.01	Anstelle der Route am Ostrand (Nr. 2, Anlage 12) wird vorgeschlagen, die Route aus Richtung Gothaer Str. über Greizer Str. , durch den Grünweg am Spielplatz vorbei zur Steinernen Brücke zu führen.	Der Hinweis wird übernommen.
233	ADFC 31.59	In der Giessener Straße ab Alte Schulstraße bis Alten-Busecker Straße ist die Ausweisung von Tempo 30 und die gemeinsame Führung mit dem MIV bei Reduzierung auf Tempo 30 vorzusehen	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Verkehrsrechtlich bestehen allerdings Bedenken. (Vorbehaltsnetz)
234	BUS 27.02	Der straßenbegleitende Radweg an der L 3128 von Gi-Wieseck nach Alten-Buseck ist in der Planfeststellung	Wird im RVEP ergänzt (Tabelle).
235	gbst 56.05	Auf dem Inselweg ist von der Badenburger Richtung Lollar keine gut befahrbare Belag vorhanden.	Der Weg soll in den kommenden Jahren je nach zur Verfügung stehenden Mitteln ausgebaut werden.
236	gbst 56.06	Seit der Sperrung des Lichtenauer Weges hat sich der Pkw-Durchgangsverkehr auf die Strecke „Im kalten Grund“ verlagert.	Ein Inhaltlicher Bezug zum RVEP kann nicht erkannt werden. Daher wird die Aussage nur zur Kenntnis genommen.
237	ADFC 31.60	Im Bereich der Marburger Straße ist auf der westlichen Seite zwischen Lichtenauer Weg und Weidigstraße kein Radweg erforderlich, da der Radverkehr über die dort verlaufende Wohnstraße „Marburger Straße“, die parallel zur Hauptstraße „Marburger Straße“ verläuft, sicher geführt werden kann. Einzig die Führung an der Ampel ist zu ändern, da derzeit keine Signalisierung für RadfahrerInnen aus Richtung Lollar vorhanden ist und wohl davon ausgegangen wird, dass RadfahrerInnen das Hauptsignal missachten und das Fußgängersignal nutzen.	Der Radverkehr wird in der Wohnstraße geführt werden..
238	ADFC 31.61	Auf der östlichen Seite der Marburger Straße ist ein getrennter Rad- und Fußweg zwischen Lichtenauer Straße und Ich-	Ist im RVEP enthalten.

		digstraße erforderlich. Dieser sollte dann (bevorrechtigt!) an der Weidigstraße in die Wohnstraße „Marburger Straße“ übergehen. Da die Wohnstraße bereits nur für Anliegerverkehr freigegeben ist, könnte diese auch in eine Fahrradstraße umgewandelt werden (PKW-Verkehr für Anlieger frei), was ggf. auch die Bevorrechtigte Führung über die Ichdigstraße ermöglichen könnte.	
239	ADFC 31.62	Zwischen Kiesweg und Teichweg sollte sich dann auf der Marburger Straße wieder ein getrennter Rad- und Gehweg anschließen. Nördlich des Teichwegs sollte auf einen Radweg jedoch verzichtet werden, da es hier keinen Bedarf gibt: RadfahrerInnen nach Lollar können den linksseitigen Radweg nutzen, der keinerlei Gefahren besitzt, da er keine Kfz-Knotenpunkte bis zur Hangelsteinstraße besitzt. RadfahrerInnen in Richtung Nordosten können über Teichweg und Am Urnenfeld ihr Ziel erreichen.	Hinweis wird angenommen.
240	gbst 56.03	Das Gebiet Hunsbach wurde durch das Neubaugebiet Marburgerstr. West von der Marburgerstr. Abgeschnitten. Die Stadt hat ihre Zusage zu einer Ersatzverbindung für den Radverkehr nicht eingehalten.	Ersatzverbindungen zu den gekappten Wirtschaftswegen wurden im Rahmen der Erschließung des Baugebietes Marburger Straße West hergestellt.
241	ADFC 31.63 ADFC 31.64	Die Verkehrsmengen im Lichtenauer Weg (1.250 IV-Fahrten/ Werktag) und in der Dürerstraße (4.000 IV-Fahrten/Werktag) und Ludwig-Richer-Str. liegen in einem Bereich, in dem RadfahrerInnen nach den derzeitigen Richtlinien (RASt 06, ERA 95) und auch nach unserer Ansicht bei Tempo 50 im Mischverkehr geführt werden können bzw. sollten. Die Maßnahmen sollten daher aus dem RVEP gestrichen werden. Grundsätzlich könnte jedoch eine Reduzierung der z. T. überdimensionierten Straßenquerschnitte sinnvoll sein, um das Geschwindigkeitsniveau des MIV zu senken.	Die aufgeführten Straßen sind wichtige Verbindungswege für innerörtliche Radverkehrsrouten. Daher ist es wichtig, in den Straßen RVA herzustellen. Eine Markierung von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen ist hier denkbar.
242	PP 19.28	Alte Schulstr., Radverkehrsrouten, keine Mindestmaße vorhanden, keine Freigabe der Einbahnstr.	Siehe Angabe bei lfd. Nr. 83 / Pkt. 31.13.9 und auch danach die Angabe zur ADFC Anlage 1.
243	ADFC	Der kombinierte Rad- und Gehweg in der Ringallee ist we-	Es wird den Ausführungen zugestimmt. Im Bereich der Ringal-

	31.65	der für RadfahrerInnen noch für FußgängerInnen zumutbar. Er ist auch nach den geltenden Straßenbaurichtlinien nicht zulässig (siehe Anmerkungen zur Grünberger Straße) – insbesondere auch, weil es sich um eine Hauptroute (R7) handelt. Eine Neukonzeption (z.B. beidseitig Radfahrstreifen oder beidseitig breite Schutzstreifen) ist erforderlich.	lee ist eine Überplanung der RVA erforderlich. Es sollte auch über eine Verlegung des R7 im Bereich der Ringallee nachgedacht werden.
244	ADFC 31.66	Zur Erschließung Siedlung Sudetenlandstraße-Rodtbergstraße (Ausweitung bis Käthe-Kollwitz-Schule): Neben der in Anlage 13 dargestellten Hauptroute sollten auch alle Gehwege freigegeben werden, die zur Hauptroute in der Mitte der Siedlungen führen. Nur so ist zu gewährleisten, dass die Route nicht nur dem Durchgangsverkehr, sondern auch der Erschließung der Siedlungen dient. Insbesondere sind folgende Wegebeziehungen für RadfahrerInnen freizugeben: <ul style="list-style-type: none"> • Troppauer Straße – Friedhofsallee • Holbeinring – Spitzwegring • Spitzwegring – Röderring • Röderring– Holbeinring 	Die unzähligen Fußwege in Bereich der Käthe-Kollwitz-Schule verfügen in großen Teil über eine Breite von 2,50 m, welche für die Freigabe für Radverkehr erforderlich wird, allerdings in unmittelbarer Nähe der Schule werden die Fußwege durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (Kinder) benutzt, was der Freigabe für den Radverkehr widerspricht. Sollten die notwendigen Voraussetzungen zur Freigabe der Gehwege erfüllt sein, können diese freigegeben werden. Die Anliegerstraßen zw. Friedhofsallee und Heinrich-Will-Straße sind für die Freigabe für den Radverkehr geeignet. Sollten Wegebeziehungen noch nicht freigegeben sein für Radfahrer (bei Zeichen 250) werden diese für Radfahrer geöffnet werden.
245	LKGI 39.03 gbst 56.02	Es soll eine lückelose Radwegeverbindung entlang der K 25 nach Wißmar errichtet werden.	Anregung ist im RVEP enthalten.
246	sthä 55.01	Ich selbst und auch meine Kinder fahren sehr viel mit dem Fahrrad. Ich wohne seit einiger Zeit im Sandfeld und habe aber schon vorher festgestellt dass der Wissmarer Weg in meinen Augen für Radfahrer sehr gefährlich ist. Aus mir unerfindlichen Gründen hört der Radweg aus der Stadt heraus an der Eisenbahnbrücke auf, um dann erst wieder am Ortsende neben der Strasse weitergeführt zu werden. Ich kann mich auch an einen Bericht in der Allgemeinen vor Jahren erinnern, als meiner Meinung ungefähr um diese Zeit ein Radfahrer von einem Auto angefahren wurde „die Rettungssanitäter kämpften vor den Augen der Kinder um das	Anregung ist im RVEP enthalten.


		Leben des Vaters". Da die Familie nicht von hier war, konnte ich den Ausgang nicht weiter verfolgen.	
247	ADFC 31.57	Zur Tauglichmachung für den Radverkehr sind eine Sanierung des Straßenbelages in der Bootshausstraße und eine Sperrung für den MIV erforderlich. Durch ein möglichst weitreichendes Parkverbot könnte der MIV in Form des Parksuchverkehrs erheblich reduziert werden, zumal am Beginn der Bootshausstraße genügend Parkplätze zur Verfügung stehen	Eine Herausnahme des MIV ist im Bereich der Bootshausstraße aufgrund der Gaststätte, des Vereinsheimes und der Kleingärten nicht möglich. Eine Ausweitung des Halteverbotes wird geprüft. Der bauliche Zustand der bestehenden Radverbindungen muss überprüft werden und nach Bedarf verbessert werden. Der Belag ist zurzeit an wenigen Stellen z.B. im Bereich der Schranke und an Banketten verbesserungsbedürftig, sonst befindet sich die Straße in guten Zustand. Der Parksuchverkehr von Seite Rodheimer Straße bis zum Bootshaus ist in der Tat intensiv und sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger sehr störend, insbesondere bei Begegnungsverkehr zweier PKW in der verhältnismäßig schmalen Straße. Durch ein generelles Parkverbot in der Bootshausstraße würde diese Verbindung noch attraktiver.
248	gbst 56.04	Um von der Bootshausstr. An der Sachsenhäuser Brücke sicher Richtung Innenstadt zu gelangen, schlagen wir vor, im Bereich der ehem. Rollschuhbahn eine Rampe zu errichten, damit man nach Unterfahrung der Brücke direkt auf der richtigen Straßenseite in die Innenstadt fahren kann.	In nahem Abstand, vor Haus Lahnstr. 7, ist eine Rampe vorhanden. Die beschriebene Wegestrecke ist mit kleinem Umweg befahrbar.
249	ADFC 31.58	Entsprechend zu den Planungen der Landesgartenschau sollte die Unterquerung der Bahn in Verlängerung der Dammstraße in den RVEP aufgenommen werden.	Die Unterquerung der Bahn in Höhe der Dammstraße kann in den RVEP übernommen werden.

Westliches Stadtgebiet

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
250	HEUC H 16.01 ADFC	Erst <u>westlich</u> der B 429 existiert hier ein gemeinsamer Rad-/Gehweg, es muss <u>östlich</u> lauten.	Wird übernommen

	31.67		
251	BUND 24.04	Die zentrale Verbindungsachse Konrad-Adenauer-Brücke – Heuchelheimer Str. kann vom Radverkehr nur unter Risiken genutzt werden.	<p>Lediglich im Bereich des Knotenpunktes Lahnstraße Gabelsbergerstraße/ Heuchelheimer Straße bestehen für den Radfahrer Führungsdefizite. Der Knotenpunkt selber ist aber durch eine LSA gesichert.</p> <p>Im Zuge der Erneuerung der Konrad-Adenauer Brücke wird auch dieser Knotenpunkt ausgebaut und der Radfahrer hier attraktiv geführt werden.</p> <p>Der Radverkehr in der Heuchelheimer Straße ist durch VZ 254 verboten. Eine Aufhebung des Verbotes wird als sehr kritisch gesehen. Die Verbindung nach Heuchelheim soll über den gemeinsamen Rad-/Gehweg An der Hessenhalle, Querung der Rodheimer Straße und über die alte Rodheimer Straße (bei Lidl) erfolgen. Eine Radverkehrsanlage in der Heuchelheimer Straße zwischen der Brücke und Kreuzung Rodheimer Straße ist nicht vorgesehen.</p>
252	jafl 61.02	Interessant sind die Karten des Landes auch, weil die Verkehrsmenge auf der südlichen Lahnbrücke deutlich geringer angegeben ist (18120 Kfz/Tag), als im VEP der Stadt Gießen (mehr als 30.000 Kfz/Tag). Das könnte dann auch ein Argument sein, diese Brücke nicht vierspurig, sondern weiterhin zweispurig zu belassen.	Es wird eine Verlagerung von Verkehren auf die zu sanierende und dann vierspurige Konrad-Adenauer-Brücke mit Rad- und Gehweg angestrebt.
253	naha 53.05	Im Plan fehlt eine Aussage zur Heuchelheimer Straße, die derzeit in weiten Teilen für den Radverkehr gesperrt ist und deren Ausweichrouten/ Radwege derzeit unzumutbar sind: Der Radweg ist für die vielen Radfahrer sehr schmal, es gibt an den wenigen Ein- und Ausfahrten immer Konflikte, die Kurve am Giessener Ring ist scharf und unübersichtlich, samstags ist im Bereich um Karstadt kein Durchkommen für Radfahrer, wegen der vielen Autos auf diesem Stück, es fehlt an einer Führung zwischen Giessener ring und Lahn (Ausschilderung?), die Lahnbrücke und die Kreuzung Lahnstraße sind unzumutbar.) Bedenkt man zusätzlich, dass die Gemeinde Heuchelheim den linksseitigen Radweg aus Biebertal auflösen will und durch einen beidseitigen	<p>Die notwendige Beschilderung für die Führung des Radfahrers im Bereich Karstadt und An der Hessenhalle wurde bereits mit dem Tiefbauamt abgestimmt, die Umsetzung ist noch erforderlich.</p> <p>Die Heuchelheimer Straße wird auch weiterhin für den Radverkehr gesperrt bleiben. Die Herstellung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Landesstraße außerhalb von geschlossenen Ortschaften ist sehr bedenklich bzw. auch nicht zulässig.</p> <p>Es ist auch im Bereich Karstadt eine Vollsignalisierung geplant, so dass hier eine Verbesserung eintreten wird.</p> <p>Die Planungen der Gemeinde Heuchelheim hier –noch- nicht bekannt und können daher nicht bewertet werden.</p>

		<p>ersetzen will, sollte auch die Stadt Gießen sich für eine Führung des Radverkehrs auf beiden Seiten der Heuchelheimer Straße einsetzen. Geübte und sichere Radfahrer könnten auf der Straße fahren, andere Radfahrer auf für Radverkehr freigegebenen Fußwegen. Da es sich um eine Landesstraße handelt, wären die Kosten vermutlich auch gering für die Stadt. In Anbetracht der Verkehrsstärken von 18.365 (DTV-Gesamtverkehr, nach Erhebung des Landes Hessen von 2005) sollte es auch möglich sein, die Radfahrer auf Radfahrstreifen durch die Kreuzungen zu führen, sofern sie weiterhin ein Fan von Benutzungspflichten sind. Ausreichend Platz für beidseitige Radverkehrsanlagen wäre zumindest.</p>	<p>Die Konfliktbereiche in den Ausfahrten bzw. Einmündungen konnten mittlerweile durch bauliche Maßnahmen sicherer gestaltet werden, wodurch auch ein Rückgang von Unfallzahlen zu verzeichnen ist.</p> <p>Beidseitige Radverkehrsanlagen sind in der Heuchelheimer Straße seitens des zuständigen Baulastträgers, ASV Schotten, nicht vorgesehen.</p> <p>Die Heuchelheimer Straße ist ab der Brücke in Zuständigkeit des ASV Schotten und im außerörtlichen Bereichen wird der Radverkehr generell auf gemeinsamen Rad-/Gehwegen und nicht auf Radfahrstreifen geführt.</p>
254	ADFC 31.70	<p>Die Verkehrsmenge beträgt in diesem Bereich der Hardtallee weniger als 3.000 IV-Fahrten pro Werktag, so dass nach unserer Ansicht und den geltenden Straßenbaurichtlinien auf eine Radfahrstreifen/Schutzstreifen verzichtet werden sollte. Die Einrichtung von Tempo 30 wäre jedoch wünschenswert.</p>	<p>Damit eine Ausweisung zur Tempo 30 Zone erfolgen kann, müssen bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt sein. Allerdings sollte die Anregung geprüft werden.</p> <p>Falls eine Tempo 30 Zone nicht eingerichtet werden kann, sollte geprüft werden, ob RVA hergestellt werden können.</p>
255	ADFC 31.71	<p>Entlang der Paul-Zipp-Straße gibt es nur zwischen Hardtallee und Hugo-von-Ritgen-Straße beidseitig einen Gehweg. Die Breite des Gehwegs beträgt teilweise nur 1,50 Meter. Da sich auf dem Gehweg auch Wartebereiche für den Stadtbus befinden und das Gefälle in diesem Bereich sehr groß ist, lehnen wir die Freigabe des Gehwegs in Übereinstimmung mit den geltenden und zukünftigen Straßenbaurichtlinien ab. Ein Rückbau der Straße, die in der Nähe der Einmündung Hardtallee Breiten bis zu 9 Metern aufweist, könnte hingegen das Geschwindigkeitsniveau des MIV auf die erlaubten 50 km/h senken.</p>	<p>Sollte eine Freigabe der Gehwege für Radfahrer erfolgen, sind die notwendigen Mindestbreiten zwingend einzuhalten. Gegebenenfalls hat ein Ausbau der vorhandenen Gehwege zu erfolgen.</p>
256	HEUC H 16.02	<p>Route Schlachthofstr. – rechter Uferweg bis L 3359 vorhanden, aber nicht ausgeschildert</p>	<p>Diese Abschnitte sind mit Zielbeschilderung zu den Heuchelheimer Seen ausgewiesen und können zusätzlich mit Hinweisen als Nebenroute der inzwischen verlegten Lahnradroute versehen werden.</p> <p>Im Zuge der Aufstellung von innerörtlichen Radverkehrsrouten und deren Ausschilderung sollte die Einbindung dieser Route weiter verbessert werden.</p>

			Der rechte Uferweg ist nicht durchgängig asphaltiert.
257	ADFC 31.73 Karte		
258	ADFC 31.73 Text	<p>Mittelfristig sollte eine weitere Radverkehrsverbindung südlich der Heuchelheimer Straße entstehen, die weitestgehend ohne Lichtsignalanlagen auskommt: Wir schlagen hierfür folgenden Verlauf vor: Gabelsberger Straße, Südseite der Gabelsberger Brücke, Rampe von Brücke auf Feldweg südlich der Heuchelheimer Straße, Unterquerung des Giessener Rings in Höhe Karl-Benz-Straße, Karl-Benz-Straße. Von dort könnte die Route entweder direkt nach Westen entlang der Karl-Benz-Straße und dann über den Kropbach und Feldwege zur Landwehrstraße nach Heuchelheim verlaufen oder über die Gottlieb-Daimler-Straße nach Süden abzweigen und dann weiter zur Goethestraße nach Heuchelheim führen.</p> <p>Wenngleich diese Weiterführung mit der Gemeinde Heuchelheim abzustimmen ist, hat sie den Vorteil, dass Radverkehr von der Giessener Straße in Heuchelheim verlagert werden kann und so eine sichere Verbindung abseits von Verkehrslärm und mit wenig Ampeln zwischen Gießen und Heuchelheim entstehen</p>	Anregung wird übernommen.

		könnte. Außerdem würde Heuchelheim so auch besser an das Gewerbegebiet West angeschlossen werden.	
259	HEUC H 16.03	Die Heuchelheimer Goethestr. und deren Verlängerung zur Kropbachbrücke ist für den Radverkehr freigegeben.	Die Durchbindung dieser Route auf der Gottlieb-Daimler-Str. in Gießen ist im RVEP enthalten.
260	ADFC 31.72	Zur Erschließung des Gewerbegebietes West und Heuchelheims ist kurzfristig eine Verbesserung für RadfahrerInnen bei der Ampel Rudolf-Diesel-Straße-Heuchelheimer Straße zu realisieren. RadfahrerInnen aus dem Gewerbegebiet müssen in Richtung Gießen aufgrund einer indirekten Radverkehrsführung hintereinander an vier Ampeln warten, wohingegen Autofahrer nur ein bis zwei Ampeln zu bewältigen haben.	Es ist wohl die Gottlieb-Daimler-Str. gemeint. Die Zuständigkeit liegt beim ASV. Hier sind maximal 3 Querungen erforderlich. Allerdings ist eine andere Führung des Radfahrers an diesem Knotenpunkt nicht möglich.
261	gbst 56.07	Bei der Querung der Philipp-Reis-Str. im Zuge der Gottlieb-Daimler-Str. wird dem Radverkehr ständig die Vorfahrt genommen, insbesondere wenn der Radler, wie vorgeschrieben, linksseitig verkehrt.	Eine andere Führung des Radfahrers an diesem Knotenpunkt ist nicht möglich. Die beschriebene Gefahrenstelle wird erneut geprüft.
262	ADFC 31.74	Der genaue Ort der Querungsstelle Heuchelheimer Straße (Höhe Kropbach) sollte mit der Gemeinde Heuchelheim abgestimmt werden, da in Höhe des Kropbaches die Themenroute „Seenring“ (Touristik Kooperation Gleiberger Land) auf die Heuchelheimer Straße trifft und nach Heuchelheim abzweigt, so dass auch an dieser Stelle Querungsbedarf besteht, weil die linksseitige Führung auf einem zu schmalen Fußweg derzeit unzureichend ist. Gegebenenfalls ist daher auch ein Radweg auf der Südseite der Heuchelheimer Straße erforderlich.	Wird zur Kenntnis genommen, vorwiegende Zuständigkeit des ASV, da Landesstraße.
263	gbst 56.01	Radweg zum Gewerbegebiet West und nach Heuchelheim ist gefährlich	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.
264	jaf1 61.01	In der Verkehrsstärkekarte des Landes ist insbesondere zu sehen, dass zwischen Heuchelheim und Gießen 749 Radfahrer täglich fahren, was mehr als 70 Radfahrer pro Spitzenstunde sein dürften und somit nach RASt 06 und zukünftiger ERA einen gemeinsamen Rad- und Gehweg nur bei einer Mindestbreite von ca.	Die Radverkehrsbelastung wird zur Kenntnis genommen. Die getroffene Annahme, dass hier die RASt 06 nicht anwendbar ist, ist richtig, da sich der Rad- und Gehweg außerhalb der geschlossenen Ortschaft liegt. Das Land Hessen ist der Straßenbaulastträger.

		3,0 Metern zulässt (wobei die RASt hier wohl nicht anzuwenden ist).	
265	WZ 21.05	Lahntalradweg, Entwicklung	Eine Stellungnahme der Stadt- und Touristik Abteilung ist nicht eingegangen.
266	WZ 21.06	Radroute R7 Fulda – Gießen – Limburg, Entwicklung	Siehe voriger Punkt.
267	ADFC 31.68	Die Radverkehrsführung auf der Nordseite der Heuchelheimer Straße ist zu verbessern. Westlich der B429 ist der gemeinsame Rad- und Gehweg aufgrund der hohen Nutzung zu verbreitern und ggf. in einen getrennten Rad- und Gehweg umzuwandeln, da er auch von Fußgängern benutzt wird.	Der vorh. Gemeinsame Rad-/Gehweg in der Heuchelheimer Straße (L 3020) sollte verbreitert werden (liegt in Zuständigkeit des ASV Schotten).
268	ADFC 31.69	Westlich der B429 ist die Radwegkurve so umzubauen, dass der Radius nicht aus Fahrtrichtung Gießen immer enger wird. Der Kurvenradius ist zusätzlich zu vergrößern und die Sichtbeziehungen dadurch zu verbessern. Ebenso ist der Radweg hier deutlich zu verbreitern. In Richtung Bahnhof ist von dieser Stelle eine Radwegweisung nötig. Auch eine Verbesserung der sozialen Sicherheit ist hier erforderlich.	Es muss östlich heißen. Der innere Kurvenradius ist aufgrund der steilern Böschung nicht zu ändern, der äußere Radius lässt sich im Bereich der Wegeparzelle um ca. 0,75 m verbreitern, wenn auch der vorhandene Bewuchs entfernt werden müsste. Die Radwegweisung in Richtung Bahnhof wird vom Tiefbauamt aufgestellt. Die Stelle ist gut ausgeleuchtet.

Weitere Maßnahmen

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
269	HSV 13.01 ASV- SCH 17.02	Anmeldung von Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen beim ASV Schotten	Nach Erstellung eines realistischen Planes zur Durchführung der einzelnen Maßnahmen, werden diese bei ASV angemeldet.
270	HSV 13.02	Zwendungsfähigkeit nach GVFG und FAG	Siehe oben.
271	HSV 13.03	Meldung aller Veränderungen und Beschränkungen wie z.B. Einbahnstraßen an den Hessischen Radroutenplaner	Die zukünftig zu entwickelnden Radverkehrsrouten werden auch in den Radroutenplaner übernommen. Ob geöffnete Einbahn-

			straßen im Radroutenplaner übernommen werden können, kann derzeit noch nicht bestätigt werden.
272	ASV-SCH 17.01	Keine Bedenken	Wird zur Kenntnis genommen
273	ASTA JLU 26.14	Unter Bezug auf die Besprechungen im Rahmen der „Campus Consilium Gießen“- Erörterungen wird an die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems erinnert.	Die Einführung eines Fahrradverleihsystems ist wünschenswert. Die Einführung eines solchen Systems wurde auch bereits schon im Zuge eines Wettbewerbes versucht, bei dem die Stadt Gießen nicht berücksichtigt wurde.
274	RMV 38.06	Ein städtisches Radleihsystem wäre wünschenswert.	Die Einführung eines Fahrradverleihsystems ist wünschenswert. Die Einführung eines solchen Systems wurde auch bereits schon im Zuge eines Wettbewerbes versucht, bei dem die Stadt Gießen nicht berücksichtigt wurde.
275	nith 60.08	3b) Herausgabe eines Formblattes, in dem Radfahrer Mängel im Radverkehrsnetz festhalten können und so die Stadtverwaltung über Detailprobleme informieren. Dies könnte auch Internetgestützt geschehen, wie Sie hier sehen können: http://www.nabustuttgart.de/fileadmin/user_upload/projekte/radverkehr/MaengelbogenRadverkehrStuttgart.pdf http://www.halle.de/Downloads/29/maengelbogen2.pdf http://www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/66/tba/66_0/mb_rad.htm http://www.offenburg.de/html/maengelbogen_fuer_radwege.html	Die Herausgabe eines Formblattes auf der Internetseite der Stadt Gießen wird befürwortet und veranlasst.
276	nith 60.14	9) Aktualisierung und Korrektur der Radrouten im Stadtgebiet Gießen im Radroutenplaner Hessen. http://www.radroutenplaner.hessen.de/	Sobald das neue Radroutennetz innerhalb der Stadt Gießen feststeht, wird dieses Netz auch im Radroutenplaner aktualisiert.

Abstellmöglichkeiten

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
277	ADFC	Der Schaffung von geeigneten Abstellanlagen an Schulen ist	Fahrradabstellanlagen werden vom Gartenamt je nach zur

	31.75	eine hohe Priorität einzuräumen, da eine frühzeitige Förderung der Fahrradnutzung dazu beiträgt, dass auch nach dem 18. Lebensjahr weiterhin das Rad genutzt wird.	Verfügung stehenden Mitteln auf den Schulfreiflächen eingerichtet.
278	IHK 18.03	Ein Stellplatznachweis für Fahrräder stellt für Unternehmen eine bürokratische und finanzielle Belastung dar. Stattdessen wird eine freiwillige Lösung vorgeschlagen.	In der Stellplatzsatzung der Stadt Gießen ist die Pflicht zur Schaffung ausreichender Fahrradabstellplätze geregelt. Der Hinweis wird zurückgewiesen.
279	VCD 32.08	In die Stellplatzsatzung sollten nicht nur quantitative Stellplatznachweise aufgenommen werden, sondern auch qualitative Vorgaben zu den Abstellanlagen gemacht werden.	Die Angaben in der Stellplatzsatzung sind ausreichend.
280	BUND 24.06	Derzeit überwiegend mangelhafte Situation der Fahrradabstellanlagen, insbesondere an verkehrlichen Knotenpunkten wie Bahnhofsvorplatz und Marktplatz.	Die Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet werden kontinuierlich erweitert bzw. die alten Fahrradständer werden gegen die funktionellen Fahrradbügel ausgetauscht. Im RVEP wird die Problematik der Fahrradabstellanlagen am Bahnhofsvorplatz und an anderen ÖPNV –Haltepunkten erfasst.
281	RAD-B GI 40.02	Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl am westlichen – barrierefreien – Ausgang der im Bau befindlichen Fußgängerunterführung des Hauptbahnhofes.	Wird übernommen
282	ASTA FH 28.04	Weiterer Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten, gerade im Innenstadtbereich notwendig.	Hinweis wird übernommen.
283	ASTA FH 28.05	Die Stadt hat vorbildlich umgesetzt, dass Abstellanlagen so gestaltet sind, dass das Rad mit dem Rahmen angeschlossen werden kann. Es wird darum gebeten, diesbezüglich auch auf den Einzelhandel einzuwirken.	Der Hinweis wird dankend angenommen. Der Einzelhandel wurde und wird bei vielen Gelegenheiten darüber informiert.
284	VCD 32.09	Die Verknüpfung mit dem ÖPNV wird nur über B+R hergestellt. Es fehlt aus VCD-Sicht völlig der Punkt „Fahrradmitnahme“ in Bus und Bahn.	Die Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen ist im Rhein-Main-Verkehrsverbund möglich und dort geregelt. Die Beteiligung erfolgt im Rahmen der Beratungen zum Regionalen Nahverkehrsplan des RMV, dem Nahverkehrsplan des Landkreises Gießen und dem der Stadt Gießen.
285	RMV 38.05	Mitnahmemöglichkeiten in Fahrzeugen des ÖPNV sollten im Rahmen der Möglichkeiten gefördert werden.	Die Radmitnahme ist in Bussen und Bahnen im Stadtgebiet möglich, soweit Platz vorhanden. Kinderwagen und Rollstühle haben Vorrang. Gehhilfen können im Bedarfsfall meist zusammengeklappt werden, sodass hier eine zufriedenstel-

			lende Regelung besteht.
286	RMV 38.01	In Kapitel 4.4 sind die wichtigsten Punkte genannt, die der RMV nur unterstützen kann. Explizit sollte die Intermodalität zwischen ÖPNV und Fahrrad betont werden, vor allem auch bei größeren Entfernungen, wo durch die Kombination von Fahrrad und ÖPNV der Anteil im Umweltverbund durch entsprechende Maßnahmen, auch Marketing, erheblich erhöht werden kann.	Hinweis wird dankend angenommen.
287	RMV 38.03	An den Bahnhöfen und wichtigen ÖPNV-Umsteigestellen (z. B. zentrale Omnibusbahnhöfe) sind ausreichend dimensionierte Abstellanlagen (wie natürlich auch an anderen wichtigen Plätzen im Stadtgebiet) zu installieren. Wichtig ist dabei ein möglichst kreuzungsfreier Zugang zu den Anlagen, d. h. die Zuwegung sollte sich nicht mit Straßen oder Gehwegen kreuzen. Die B+R-Anlagen und sonstigen Fahrradabstellanlagen müssen überdacht sein, sicher und in ausreichendem Abstand zueinander (Bügel), um auch die Akzeptanz der Nutzer zu erhalten.	Diese Standorte für Fahrradabstellanlagen sind im RVEP enthalten. Die Planung und Ausführung der Fahrradabstellanlagen wird nach den gültigen Richtlinien erfolgen.
288	RMV 38.04	Zusätzlich zu den B+R- Anlagen sollten an den Bahnhöfen eine Mindestanzahl von Radboxen/-garagen zur Verfügung stehen, um auch höherwertige Räder sicher unterzubringen. Bzgl. Der Anzahl und des besten Standortes (sicher, soziale Kontrolle, gute Abschließbarkeit, ...) der Anlagen sollte der örtliche ADFC kontaktiert werden.	Anregung wird übernommen

Beschilderung

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
289	HSVV 13.04	flächendeckende Radwegweisung und – kataster werden vom Land mit Pauschalbeträgen unterstützt	Wird zur Kenntnis genommen.
290	PP 19.01	Bei der Betrachtung der Radverkehrsanlagen wurden zumindest in Teilbereichen mangelnde Beschilderung festge-	Die vorhandene Radroutenbeschilderung wurde im Jahr 1989 installiert und bis dato nach Bedarf aktualisiert und

		stellt.	ergänzt, allerdings nur für die 1989 festgelegten Radrouten. Die Wegweisung entspricht nicht den Anforderungen, welche im Merkblatt zur Wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr enthalten sind. Die gesamte Radwegweisung muss daher neu konzipiert und realisiert werden. Der Hinweis ist schon im RVEP enthalten.
291	ADFC 31.76	Wir begrüßen eine einheitliche und durchgehende Beschilderung im Stadtgebiet. Die Stadt Gießen sollte sich jedoch zum Ziel setzen, dass die Beschilderung in Zukunft nur noch nach dem „Merkblatt zur Wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV aus dem Jahr 1998 geschieht. Bezüglich der Ausweisung der Radrouten im RVEP können wir jedoch nicht Stellung nehmen, weil dem RVEP das Netz (Haupt- und Nebenrouten, Auszuweisende Ziele,...) nicht zu entnehmen ist. Bevor neue Routen ausgewiesen werden sollte daher das gesamte Netz feststehen.	Die zu entwickelten Radrouten sollen einheitlich ausgeschildert werden, eine Abstimmung der Beschilderung wird im Zuge des Runden Tisches stattfinden. Siehe auch Antwort zu 19.01
292	RMV 38.02	Die Beschilderung sollte nach dem Merkblatt der Forschungsgesellschaft erfolgen, weil nur dadurch die Wiedererkennbarkeit für die Radfahrer, zumindest deutschlandweit, gewährleistet wird. Als Ziel sollte auch immer (innerhalb des Stadtgebietes) das Bahnhofspiktogramm des nächsten Bahnhofes (und des Hbf, wenn sinnvoll) auf der Beschilderung stehen. Die Bahnhöfe müssen sowohl an das städtische / lokale als auch an das regionale Radwegenetz sicher, am besten über eigene Radbereiche, angeschlossen werden.	Siehe Antwort zu 19.01
293	sasi 52.11	Leider kann ich dem RVEP kein flächendeckendes Konzept entnehmen, wie die Radwegweisung im Stadtgebiet erfolgen soll. Es wäre daher sinnvoll, ein Netz zu entwickeln, welches dann durchgängig beschildert wird. Derzeit stehen leider nur vereinzelt Schilder und es fehlt z.B. an einer Radwegweisung durch die Innenstadt von Ost nach West.	Siehe Antwort zu 19.01

Information

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
294	VCD 32.12	Es fehlen allgemeine und konkrete Aussagen zu Beteiligung der Stadt an Initiativen zur Förderung des Radverkehrs (z.B. Bike&Business)	Alle Angaben in den RVEP-Abschnitten 4.4.1, 4.4.2 und 4.4.3 sind auf alle Arten von „Business“ übertragbar. Sowohl die RMV-Mobilitätszentrale im SWG-Info-Zentrum wie auch der Radbeauftragte informieren über die Vorteile der Fahrradnutzung.
295	nith 60.04	Öffentlichkeitsarbeit Beim Lesen des Plans ist ersichtlich, dass der Plan keine Aussagen zur Öffentlichkeitsarbeit trifft, obwohl eine aktive Öffentlichkeitsarbeit als wesentlicher Faktor zur Radverkehrsförderung von allen Fachleuten gesehen wird. Ich wäre Ihnen daher dankbar, wenn Sie die folgenden Maßnahmen in Zukunft durchführen könnte und diese auch in den Plan aufnehmen könnte:	Es ist nicht die vorwiegende Aufgabe des RVEP festzuschreiben, wie Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden sollte. Der Anregung wird zugestimmt, dass Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung ist.
296	nith 60.05	Herausgabe eines Fahrradstadtplans mit Darstellung des Routennetzes und Angaben zu Abstellanlagen, Oberflächenbeschaffenheit, Steigungen und Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr sowie Tipps zu Freizeitausflügen; Beispiele dafür finden Sie hier: http://www.goettingen.de/staticsite/staticsite.php?topmenu=356&menuid=1005# http://www.obertshausen.de/leseobjekte.pdf?id=208 http://www.tulln.at/gemeinden/user/32135/dokumente/Radkarte_Tulln.pdf http://www.recklinghausen.de/stadtentwicklungbauverkehr/Verkehr/Radstadtplan-2006-Karte.pdf http://www.radweit.de/index/fradplan.html	Die Herausgabe eines Radroutenplans ist bereits vorgesehen und wurde im Zuge der Vorstellung des Radbeauftragten vom Magistrat öffentlich bekannt gegeben. Die aufgeführten Anregungen werden geprüft und im Falle der Eignung für Gießen übernommen.
297	nith 60.06	Herausgabe eines lokalen Radführers mit Ausflugszielen in der Umgebung und Zielen innerhalb der Stadt (ev. In Zusammenarbeit mit den Tourismusbetrieben; Finanzierung durch Anzeigen)	Die Freizeitkarte der Stadt Gießen enthält diese Angaben.

298	nith 60.07	Herausgabe von Broschüren über einzelne Radtouren für Ausflüge: Beispiele: http://www.hannover.de/region/naherholung/rad/fahrradreg/index.html http://www.nordwesten.net/Downloads/P+T_Flyer_BremerL.androute..pdf http://www.muenchen.de/cms/prod1/mde/_de/rubriken/Rathaus/35_bau/20_serviceleistungen/12_radnetz/pdf_karten/allach_karte.pdf	Die Radkarte des Landkreises Gießen enthält Radrouten von Gießen ins Umland. Dieses ist auch weiterhin Aufgabe des Landkreises Gießen. Beim Landkreis Gießen ist das Aufgabengebiet derzeit vakant. Bei Verlegung von Radrouten wurden und werden die Beschilderungen zwischen der Stadt Gießen und dem Landkreis Gießen abgesprochen.
299	nith 60.09	Rad-Aktionstag mit Geschicklichkeitsfahrten, Reparaturkurs, Radl-Rally für Kinder und Erwachsene Beispiele sind z.B. hier zu finden: http://www.kreis-euskirchen.de/tourismus/fahrradfreundlicher_kreis/rad-aktionstag_kall_2008.php http://www.graz.at/cms/beitrag/10116346/2337216	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
300	nith 60.10	Angebot geführter Fahrradtouren zu Ausflugszielen und Problemstellen des Radverkehrs	Angebote von Fahrradtouren innerhalb der Stadt Gießen sind sinnvoll. Touristisch sollte dieses in Zusammenarbeit mit der Stadtmarketing erfolgen.
301	nith 60.11	Jährliche Radtour mit Vertretern aus Presse und Politik zu Problemstellen des Radverkehrs	Eine jährliche Radtour mit Vertretern der Presse und Politik mag hilfreich sein. Es werden im notwendigen Umfang Radverkehrsschauen unter Beteiligung des Straßenbaulastträgers, Polizei, RP und unabhängigen Sachverständigen durchgeführt werden.
302	nith 60.12	Mobilitätsberatung für Unternehmen und Schaffung von Anreizen, so dass diese Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stellen. Beispiel: http://www.bikeandbusiness.de/	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ergänzend wird auch auf die aktualisierte Stellplatzsatzsatzung verwiesen.
303	nith 60.13	Werben innerhalb der Stadtverwaltung für das Fahrradfahren zur Arbeit und bei Dienstreisen innerhalb der Stadt. Beispiele: http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/ http://www.vorarlberg.at/pdf/presentationstefanduelli.pdf http://www.muelheim-ruhr.de/cms/dienstfahr-raeder-fuer-die-stadtverwaltung_	Für derartige Aktionen wird vom Radbeauftragten eine Beteiligung angeboten.

		-_175_l_sprit_gespart.html	
304	nith 60.15	Veröffentlichung von Schulwegeplänen für Fußgänger und Radfahrer im Internet. Beispiel: http://www.kiel.de//Aemter_61_bis_92/66/tba/66_0/tba_0_projekte.htm	Eine derartige Veröffentlichung ist bereits in Vorbereitung.
305	jaff2 62.08	Unabhängig davon möchte ich jedoch auch darauf hinweisen, dass eine Reihe von sinnvollen Maßnahmen wie Radwegweisung, rechtskonforme Beschilderung der Radwege, Aufhebung von Benutzungspflichten auf unsicheren Radverkehrsanlagen, Freigabe von Fußwegen, Markierung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und aufgeweitete Radfahrstreifen vor Ampeln, Geschwindigkeitsreduzierungen, Verhinderung des Parkens auf Fuß- und Radwegen, eine angemessene Zahl von Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Gebäuden (insbesondere Schulen!), ein über die Hochschulen grundfinanziertes Fahrradleihsystem sowie eine intensive Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr nur wenig kosten und durchaus auch kurzfristig und unabhängig von größeren Baumaßnahmen umgesetzt werden könnten. Leider macht Spiekermann mit seiner konservativen Strategie, den Radverkehr alleine über Radverkehrsanlagen zu fördern, dazu keine ausreichenden Vorschläge, obwohl gerade diese Maßnahmen zur Radverkehrsförderung die höchste Kosten-Nutzen-Effizienz aufweisen.	In den Kapitel 4.4.1 bis 4.4.3 sind die genannten Maßnahmen angesprochen, die baulichen in den Kapiteln 4.1.2 und 4.1.3. Die Beispiele laut ADFC-Stellungnahme sind jeweils dort bewertet.

Zusammenstellung der Maßnahmen

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
306	RP 25.09	Es bleibt zu hoffen, dass ein Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen zeitnah realisiert werden kann.	Es wird ein realistischer Plan zur Durchführung der in RVEP aufgelisteten Maßnahmen unter Berücksichtigung der Prioritätenliste aufgestellt werden.
307	VCD 32.18	Wir würden uns wünschen, wenn der RVEP in den von uns und dem ADFC genannten Punkten ergänzt bzw. geändert	Zum Runden Tisch Radverkehr wurde bereits eingeladen.

		wird. Ebenfalls erhoffen wir uns, dass der RVEP Eingang in das tägliche Handeln der Stadtverwaltung findet und nicht nur „für die Schublade“ produziert wurde. Der Radverkehr sollte den ihm angemessenen hohen Stellenwert in der Planung und Umsetzung erhalten. Gerne stehen wir auch für eine weitere Diskussion – auch im Rahmen des Runden Tisches Radverkehr – zur Verfügung.	
308	JLU 35.29	Zur Klärung und vertieften Bearbeitung der genannten Punkte sollte die zwischen Magistrat und JLU vereinbarte gemeinsame Verkehrs-AG – unter Einbeziehung der Fachhochschule und des UKGM – möglichst bald einberufen werden.	Eine vertiefende Bearbeitung ist in Arbeitsgruppen JLU/Magistrat wie auch im Runden Tisch Radverkehr möglich und vorgesehen.
309	ADFC 31.77	Die in der Tabelle genannten Führungsformen (baulich abgesetzter Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Mischverkehr) sollten unter Beachtung des Entwurfs der ERA 09 bzw. RASf 06 jeweils im Einzelfall begründet werden.	Die Angaben zur Form der Radverkehrsanlage im Abschnitt 4.5 sind grundsätzlicher Natur. Die endgültige Form wird erst in der konkreten Fach- und Detailplanung festgelegt werden. Hierbei werden die jeweils gültige ERA und die RASf eingehalten werden.
310	VCD 32.17	Wir empfehlen dringend die Einrichtung von entsprechenden Haushaltsposten zur Umsetzung der im RVEP aufgeführten Maßnahmen (Infrastruktur sowie weitere Maßnahmen). Andernfalls besteht die Gefahr, dass Maßnahmen für den Radverkehr nur dann vorgenommen werden, wenn ohnehin andere Planungen an der betroffenen Stelle vorgenommen werden. Die Bedeutung des Radverkehrs, messbar beispielsweise am hohen Modal-Split-Anteil, würde es nicht gerecht werden, wenn die Umsetzung von Maßnahmen nur als „Anhängsel“ zur MIV-Maßnahmen gesehen wird.	Die baulichen Maßnahmen für den Radverkehr können nicht als separate Vorhaben, sondern als koordinierte Maßnahmen mit Berücksichtigung aller Beteiligten durchgeführt werden.
311	jaff2 62.07	Ihre Ausführungen zu den Punkten „Beurteilung der Realisierbarkeit“, „zeitliche Maßnahmenreihung“ und „Kostenschätzungen“ kann ich durchaus nachvollziehen, wenn gleich es sicherlich auch andere Spielräume gäbe, wenn die Politik andere Prioritäten setzen würde. Ein Blick in vergleichbare Städte macht zumindest deutlich, dass dort in der Vergangenheit deutlich mehr für den Radverkehr getan wird und wurde.	Es steht allen Personen frei, sich an die gewählten Stadtverordneten und/oder an die sie tragenden Parteien zu wenden.

312	PBUV 42.01	Seite 54, Punkt 4 (Innenstadt Wegweisung) „Was versteht man unter der Maßnahme ‚Wegweisung (Routenführung)‘?“	Im Zuge der Entwicklung eines Radroutenplanes werden mehrere Radrouten im Stadtgebiet entwickelt, welche auch entsprechend auszuschildern sind. Nach jetzigem Sachstand soll die geplante Beschilderung nach den geltenden Richtlinien für Radwegbeschilderung mit grüner Schrift auf weißem Hintergrund erfolgen.
313	PBUV 42.02	Seite 54, Punkt 6 „Wie wird der Verlauf ‚Querung Ostanlage‘ aussehen?“	Derzeitig sind noch keine Detaillösungen erarbeitet worden, wie die Querung an der Ostanlage erfolgen soll. Dieses ist auch nicht im Zuge der Aufstellung des Radverkehrsentwicklungsplans zu leisten. Der Radverkehrsentwicklungsplan soll vielmehr grundsätzliche Projekte zur Förderung und Weiterentwicklung des Radverkehrs verbindlich festschreiben ohne Detailgenaue Vorgaben zu nennen, wie das einzelne Projekt umgesetzt werden kann.
314	PBUV 42.03	Seite 54, Punkt 7 (links und rechts der Ludwigsstraße) „Wie sieht die Ausweisung einer Radverkehrsrouten aus?“	Bei diesem Projekt handelt es sich nicht um eine beidseitige Ausweisung parallel der Ludwigsstraße, sondern vielmehr um die Verbesserung des Querungsverkehrs über die Ludwigsstraße. Dies könnte z. B. durch die Schaffung einer neuen Radverkehrsachse entlang der Goethestraße und der Gartenstraße/Ludwigsplatz erreicht werden.
315	PBUV 42.04	Seite 54, Punkt 8 (Berliner Platz – Alicenstr.) „Ist auch eine Ausweisung in entgegengesetzter Fahrtrichtung vorgesehen?“	Die geplante Entwicklung der Radverkehrsachse Berliner Platz – Alicenstraße ist für beide Fahrtrichtungen angedacht ggf. auch entgegengesetzt der Fahrtrichtung, sofern dies zulässig ist

9 Wieseckmündung 7 Brücke zur Durchbindung

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
316	hmsc 58.08	Ein durchgängiger LAHNradweg könnte der Gastronomie nützlich sein. Da müsste jedoch die katastrophale Wegführung hinter Marburg und hinter Wetzlar lahnabwärts geradegebogen werden. Die fehlende Wieseckbrücke wäre dazu nötig. Gut erkannt!	Die Brücke über die Mündung der Wieseck ist im RVEP enthalten.

5 ZUSAMMENFASSUNG

ANLAGEN

- 1 Fragebogen
- 2 Befragungsstandorte
- 3 Fahrradnutzung Studenten
- 4 Verkehrsmittelbesitz Studenten
- 5 verfügbare Alternativen zum Rad (Studenten)

Nr. lfd.	Nr.	Hinweis, Anregung	Bewertung, Abwägung
317	ADFC 31.78	Datenauswahl: Die Daten sind nur für einen geringen Teil der Befragungsstandorte dargestellt. Es wäre wünschenswert, die Daten für alle Standorte anzugeben.	Es wird auf das Kapitel 3.1 verwiesen und die übersichtlichen Darstellungen in den Abbildungen 1 bis 6.
318	ADFC 31.79	Die Befragungsergebnisse der Arbeitnehmer (Stadt, Universitätsklinikum) sind den Anlagen nicht zu entnehmen. Diese sollten ergänzt werden.	Siehe voriger Punkt
319	hast 64.01	Freigabe der Busspur für Radverkehr: An den folgenden Straßen sollte es den Radfahrern gestattet werden, die Busspuren mitzunutzen: - Rodheimer Straße (Lahnbrücke, da Radweg zu schmal) - Berliner Platz (Haltebereich vor dem Rathaus, um Vorfahren zu können)	Die Freigabe von der Busspur ist nach StVO an festgelegte Bestimmungen gebunden. Es dürfen keine Sondersignale für Busse vorhanden sein und eine Freigabe hat im Benehmen mit dem Verkehrsunternehmen zu erfolgen. Sollten diese beiden Rahmenbedingungen nicht gegeben sein ist eine Freigabe der Busspur nicht möglich.
320	hast 64.02	Öffnung der Wirtschaftswegen für den Radverkehr: Eine Reihe von Wirtschaftswegen ist nicht für den Radverkehr freigeben. Radwegeverbindungen, die auf Wirtschaftswegen verlaufen, aber auch andere landwirtschaftliche Wege für Freizeitradtouren könnten nach dem „Usinger Modell“ beschildert werden: das Zeichen 260 (StVO) – Verbot für Fahrzeuge aller Art“ verbunden mit dem Zusatzschild „Wirtschaftsweg, nicht-landwirtschaftliche Benutzung erfolgt auf eigene Gefahr,	Die Öffnung der Wirtschaftswegen für den Fahrradverkehr ist ohne weiteres möglich. Im Ermessen des Bauhofes sollte sukzessive die Beschilderung VZ 260 mit Zusatzzeichen 1026-38 oder die Kombination VZ 250 mit den beiden Zusatzzeichen 1026-38 und 1022-10 beschildert werden.

		landwirtschaftliche Nutzung hat Vorrang“	
321	hast 64.03	<p>Automatisches Grün an Ampeln: Radfahrer sollten an Kreuzungen grün bekommen, ohne dass sie dies durch Drücken anfordern müssen. Ggf. können Detektoren vor der Ampel automatisch grün anfordern. Ich denke hierbei an folgende Ampeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Europastraße/Licher Straße ▪ Automeile/Licher Straße (an beiden Einmündungen) ▪ A485/Licher Straße ▪ Eichgärtenallee/Humboldtstraße ▪ Eichgärtenallee/Zinzendorfweg ▪ Altenburger Straße/Hangelsteinstraße ▪ A485/Marburger Straße ▪ Marburger Straße/Lichtenauer Weg ▪ Nordanlage/Ostanlage ▪ Heuchelheimer Straße/Gottlieb-Daimler-Straße ▪ Philipp-Reis-Straße/Gottlieb-Daimler-Straße ▪ Ludwigstraße/Goethestraße ▪ A 485/Schiffenberger Weg (2x) 	<p>Im Zuge von Erneuerungen und Neubau von Lichtsignalanlagen sollte zukünftig grundsätzlich an allen Lichtsignalanlagen geregelten Knotenpunkten geprüft werden, wie eine „Radfahrerfreundliche“ Querung ermöglicht werden kann. Da der Einsatz von technischen Möglichkeiten wie Schleifen im Boden und Detektoren nicht immer möglich ist.</p>
322	hast 64.04	<p>Durchgängiges Grün an Ampeln: Radfahrer bekommen häufig nur für die Querung eines Fahrstreifens grün. Dies sollte u.a. an folgenden Ampeln geändert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Senckenbergstraße/Moltkestraße ▪ Automeile/Licher Straße (an beiden Einmündungen) ▪ A485/Licher Straße ▪ A485/Marburger Straße ▪ Heuchelheimer Straße/Gottlieb-Daimler-Straße ▪ A 485/Schiffenberger Weg (westliche Abfahrt) 	<p>Im Zuge von Erneuerungen und Neubau von Lichtsignalanlagen sollte zukünftig grundsätzlich an allen Lichtsignal geregelten Knotenpunkten geprüft werden wie eine „Radfahrer freundliche“ Querung ermöglicht werden kann.</p>
323	hast 64.05	<p>Anlage von Querungsmöglichkeiten über Hauptverkehrsstraßen; Hier wären zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reichenberger Straße-Marburger Straße-Ringallee ▪ Schanzenstraße-Westanlage ▪ Löberstraße-Roonstraße ▪ Alicenstraße-Frankfurter Straße 	<p>Bei den genannten Stellen sollte die Herstellung einer Querungsmöglichkeit geprüft werden. Da diese Querungsstellen sehr gut angenommen würden und sich zukünftig über diese Querungsstellen auch Radverkehrsrouten ohne Mehraufwand legen lassen würden.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diezstraße-Ostanlage 	
324	hast 64.06	<p>Überdachte Radabstellanlagen Diese sollten auch am Rande der Fußgängerzone und an den Bahnhöfen Gießen, Gießen-Erdkauter Weg, Gießen Oswaldsgarten, Gießen Licher Straße angelegt werden.</p>	Die Herstellung von überdachten Radabstellanlagen ist sinnvoll. Allerdings ist bei der Herstellung solcher Anlagen zu prüfen, ob es baulich möglich und städtebaulich verträglich ist. Für sinnvoll wird die Prüfung einer Überdachung im Bereich der Bahnhaltstellen Oswaldsgarten und Licher Straße erachtet.
325	hast 64.07	<p>Aufstellbereiche vor Ampeln Vor allen Ampeln sollten breite Aufstellbereiche für Radfahrer markiert werden.</p>	Im Zuge von Erneuerungen und Neubau von Lichtsignalanlagen werden zukünftig nach Möglichkeit entsprechende Aufstellbereiche geschaffen werden.
326	hast 64.08	<p>Ausnahmen der Radfahrer von Abbiegevorschriften Z.B. Licher-Straße/Nahrungsberg Grünberger Straße-Eichgärten Grünberger Straße-Wolfstraße Bahnhofstraße/Westanlage</p>	Die Herausnahme der Radfahrer von den Abbiegevorschriften ist an den genannten Stellen aufgrund der Verkehrssicherheit bzw. Verkehrsbeziehungen nicht möglich.
327	hagu 65.01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, zum Radverkehrsentwicklungsplan möchte ich folgende Anregungen geben:</p> <p>Fahrradnetz Der Radverkehrsentwicklungsplan enthält keine Übersicht mit dem Netz, welches angestrebt werden soll. Sowohl für die Planung, als auch für die Bürger ist es aber nötig, dass ersichtlich ist, wo Radverkehrsstrecken entlanglaufen. Beispielsweise ist mir unklar, wie die Innenstadt in Ost-West-Richtung gequert werden soll oder wie man aus der Weststadt oder den östlichen Stadtgebieten den Bahnhof erreichen soll. Hier ist es nötig, klare Routen vorzugeben und diesen in den Nebenstraßen auch Vorfahrt zu geben (z.B. durch Ausweisung als Fahrradstraßen). Wichtige Hauptrouten des Radverkehrs wären z.B. zu den Schulen und Unistandorten anzugeben und dann entsprechend auszubauen.</p>	Zur besseren Darstellung wurden die Anlagen zum RVEP in Teilgebiete unterteilt. Nach Beschlussfassung des RVEP kann unter Verwendung des verwaltungsintern vorhandenen Bestandplans zusammen mit den beschlossenen Ergänzungen und Änderungen ein Gesamtplan erstellt und veröffentlicht werden, in dem dann auch die Routen leichter erkennbar sind.
328	hagu 65.02	<p>Ziele der Radverkehrsförderung: Der Plan enthält keine Ziele zum Radverkehr. Andere Städte formulieren deutlich, dass sie</p>	Siehe Stn. lfd. Nr. 5 zu VCD 32.05

		den Radverkehr fördern wollen und geben sowohl Steigerungsraten für den Modal-Split an, als auch Aussagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Damit die Radverkehrsförderung von allen Seiten ernst genommen wird, ist es nötig, messbare Ziele für bestimmte Zeitpunkte zu nennen. Dies kann auch in Form von finanziellen Beiträgen sein (z.B. Investition von 10 Euro pro Jahr und Einwohner in die Radverkehrsinfrastruktur).	
329	hagu 65.03	Kinder: Der Radverkehrsentwicklungsplan berücksichtigt bisher keine Kinder, die bis zum 8. Geburtstag auf dem Gehweg fahren müssen und bis zum 10. Geburtstag dort fahren dürfen. Für diese Gruppe von Verkehrsteilnehmern ist es sehr wichtig, dass Gehwege ausreichend breit sind. Da Kinder auf dem Rad deutlich mehr Pendelbewegungen machen als erwachsene Radfahrer, sollten alle Gehwege im Stadtgebiet mindestens 2 Meter breit sein, damit sie Fußgänger überholen bzw. begegnen können. Wenn an den Gehwegen geparkt wird, sollten zusätzlich 80 cm Platz zu den Autos sein, damit Kinder nicht durch sich öffnende Türen gefährdet werden. Entsprechend sollten entsprechende Mindestbreiten für Fußwege beim Neubau von Straßen festgelegt werden und dies auch im Radverkehrsplan festgelegt werden. Kurzfristig sollten alle Fußwege, die durch Autos legal oder illegal zugeparkt werden, entsprechend überprüft werden und das Parken durch Kontrollen oder Poller verhindert werden. Insbesondere an Einmündungen sollte das Parken durch Poller verhindert werden, damit Kinder gesehen werden, wenn sie die Straßen überqueren. Es ist außerdem nötig, dass an allen Kreuzungsarmen Ampeln vorhanden sind und nicht nur an drei von vier Einmündungen.	Siehe Stn. zu lfd. Nr. 45 Pkt. 32.11 sowie: Die angeführten Breiten sind bereits in den einschlägigen Richtlinien festgehalten und somit für die Planung von Verkehrsflächen bindend. Daher ist eine zusätzliche Festschreibung im RVEP nicht notwendig.
330	hagu 65.04	Unterschiedliche Radfahrer berücksichtigen: Radfahrer sind eine inhomogene Gruppe: Es gibt Kinder und alte Menschen, die sehr langsam fahrend und am liebsten auf Fußwegen fahren möchten bzw. müssen. Auf der ande-	Siehe lfd. Nr. 18 zu ASTA JLU 62.05

		<p>ren Seite gibt es schnelle Radfahrer (Rennradfahrer, Berufsverkehr, Ausbildungsverkehr), die sich problemlos im Verkehr auf der Fahrbahn zurechtfinden und zu Recht darauf hinweisen, dass Radwege deutlich unsicher sind als die Fahrbahn (bis zu 12-fach höheres Unfallrisiko an Einmündungen nach einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen).</p> <p>Die Stadt Gießen sollte sowohl die Wünsche der Radfahrer, als auch die deutlichen Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit ernst nehmen. Entsprechend sollten nicht mehr alle Radfahrer innerorts auf Radwege oder Fußwege gezwungen werden, sondern eine stärkere Wahlmöglichkeit geschaffen werden.</p> <p>Die neue ERA sieht bei Verkehrsstärken zwischen 4000 und 18.000 Kfz/Stunde auf einstreifigen Fahrbahnen die Möglichkeit zur Teilseparation vor, so dass in diesen Bereichen keine Benutzungspflicht für Radwege anzuordnen ist, sondern die Radfahrer entscheiden sollen, ob sie auf einem Radweg oder einem freigegebenen Fußweg fahren wollen, oder lieber die Fahrbahn benutzen möchten. In Gießen hat sich beispielsweise am Anlagenring gezeigt, dass Radverkehr auf der Fahrbahn zu keiner Unfallhäufung führt, sondern dass in diesen Bereichen die Unfälle sogar geringer sind als auf benutzungspflichtigen Radwegen. Es sollte daher im Radverkehrsentwicklungsplan deutlich gemacht werden, dass in Zukunft bei den Verkehrsstärken von 4000 bis 18.000 Kfz/Tag bei zweistreifigen Fahrbahnen und bei bis zu 22.000 Kfz/Tag bei vierstreifigen Fahrbahnen stets die Teilseparation angewandt wird, so wie es auch die ERA vorsieht.</p>	
331	hagu 65.05	<p>Anlagenring: Auch wenn sich in Gießen am Anlagenring gezeigt hat, dass auf mehrspurigen Richtungsfahrbahnen Radverkehr ohne größere Unfallgefahren abwickeln lässt, meiden einige Verkehrsteilnehmer diese Bereiche. Entsprechend ist es erforderlich, Radverkehrsanlagen anzubieten. Der Zeitungsberichterstattung konnte entnommen werden,</p>	Der RVEP enthält Radverkehrsanlagen auf dem Anlagenring.

	<p>dass die Stadt entgegen der Aussagen im Radverkehrsentwicklungsplan im Bereich der Westanlage keine Radverkehrsanlage anlegen will, weil dort zu wenig Platz sei. In diesem Zusammenhang möchte ich auf den Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Fulda verweisen: Dort wird deutlich gemacht, dass auch eine Verringerung der Fahrstreifenanzahl für den Kfz-Verkehr in Frage kommen kann. Insbesondere, wenn die Leistungsfähigkeit der Straße ohnehin maßgeblich durch die Knotenpunkte und nicht durch den Streckenquerschnitt vorgegeben wird, können zwischen den Knotenpunkten Fahrspuren entfallen. Dies trifft teilweise auf den Anlagenring zu. Die Leistungsfähigkeit zweistreifiger Fahrbahnen kann bis zu etwa 2.200 Kfz/h betragen. Vor diesem Hintergrund wäre zu prüfen, ob nicht auch der Anlagenring von vier auf drei Fahrspuren reduziert werden kann.</p> <p>Sollte dies nicht möglich sein, gibt es eine weitere Möglichkeit, Platz für Radfahrer zu schaffen:</p> <p>Eine Verringerung der Fahrstreifenbreite ist abhängig von der Bedeutung der Straße für den Kfz-Verkehr und dem Schwerverkehrsanteil. Dieser ist auf großstädtischen Hauptverkehrsstraßen mit 5 % oder weniger in der Regel eher gering ausgeprägt. Insbesondere auf 4- und mehrstreifigen Fahrbahnen liegen mit Breiten von 3,00 m gute Erfahrungen vor. Die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufes wird nicht oder nur gering eingeschränkt [HUPFER / HAAG 1992]. Auch Breiten von 2,75 m sind bei geringem Schwerverkehr insbesondere in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten vertretbar (vgl. RAS 06). Auch Aufstellbereiche ohne Fahrstreifenmarkierung ab einer Breite von 4,75 m sind möglich. Die Verwendung dieser Mindestbreiten kommt in Frage, wenn nur so der Raum für aus Verkehrssicherheitsgründen erforderliche Radverkehrsanlagen gewonnen werden kann. Statt zwei Fahrstreifen pro Richtung ist auch der Einsatz so</p>	
--	---	--

	<p>genannter überbreiter Fahrstreifen zu erwägen, die von Pkw zweistreifig, von Lkw dagegen nur einstreifig befahren werden können. Bei Breiten von etwa 4,75 – 5,50 m pro Richtung können so oft erhebliche Flächen für den Radverkehr (z.B. zur Anlage von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen) gewonnen werden. Beispiele hierfür finden sich in Dessau oder Karlsruhe. Wegen des hohen Pkw-Anteils in städtischen Hauptverkehrsstraßen sinkt die Qualität des Verkehrsablaufes nur geringfügig. Besonders günstig ist dieser Querschnitt, wenn die Kapazitätsgrenze zweistreifiger Straßen übertroffen, die von vierstreifigen Straßen (5.000 Kfz/h) aber bei weitem nicht erreicht wird.</p> <p>Sollte auch dies nicht möglich sein, ist müsste gemäß der ERA die Geschwindigkeit auf dem Anlagenring an Strecken ohne Radverkehrsanlage auf 30km/h gesenkt werden. Dies kann sowohl durch Zeichen 274 erfolgen, als auch durch entsprechende Ampelschaltungen. Die dazu vorliegenden Untersuchungen zeigen, dass die Kapazität des Anlagenrings dadurch steigen müsste, da bei mittlerer Störungshäufigkeit die maximale Kapazität einer Stadtstraße bei 20km/h liegt und mit steigender Geschwindigkeit abnimmt.</p> <p>Bei einer Länge von 500 Metern (Bleichstraße bis Gabelsberger Straße) führt ein Tempolimit von 30km/h zu maximal 24 Sekunden Zeitverlust. Bei einer Länge von 1.300 Metern (Berliner-Platz bis Rodheimer Straße) führt ein Tempolimit von 30km/h zu maximal 60 Sekunden Zeitverlust (bei durchgehende grüner Welle, sonst noch weniger Zeitverlust).</p> <p>Diese Werte zeigen, dass eine Neugestaltung des Straßenraums nur dann seine Kosten rechtfertigt, wenn die Straße eh saniert werden muss. Bis dahin stellen schmale Fahrbahnen und Radfahrstreifen oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung die günstigere Maßnahme dar, wobei letztere auch zu weni-</p>	
--	---	--

		<p>ger Beschleunigungen und Abbremsmanöver führt, so dass auch Lärm und Abgasmengen deutlich zurück gehen. Diverse Gerichte haben entsprechend auch geurteilt, dass der Leichtigkeit des (motorisierten) Verkehrs gegenüber der Sicherheit von Radfahrern kein Vorrang eingeräumt werden darf.</p>	
332	hagu 65.06	<p>Fahrradparken: Im Radverkehrsentwicklungsplan sollten auch die Sportstätten (Schwimmbäder, Sporthallen, Fußballplätze - auch in den Stadtteilen!) als wichtige Zielorte des Radverkehrs aufgenommen werden. Gerade hier ist es wichtig, das Fahrrad sicher am Rahmen anschließen zu können. Ebenso fehlen Aussagen zur Überdachung von Stellplätzen. Gerade an Standorten wie Schulen, Universität, FH, Arbeitsstätten und den ÖPNV-Haltestellen werden Fahrräder länger abgestellt. Hier sollten mindestens 75 Prozent der Stellplätze überdacht sein, da der Radverkehr bei Regenwetter im Alltagsverkehr kaum zurückgeht. Ebenso sollten in der Innenstadt überdachte Stellplätze angeboten werden. Die Stadt Nürnberg bietet beispielsweise in Zukunft 20 Prozent der Stellplätze in der Innenstadt mit Überdachung an und errichtet dazu in den nächsten Jahren 330 überdachte Stellplätze. Um entsprechende für das Stadtbild verträgliche Flächen zu sichern, sollte hierzu in Gießen ein Plan erstellt werden, der Plätze für überdachte Abstellanlagen sichert. http://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/fahrradparken.html</p>	<p>Die Angaben in der Stellplatzsatzung sind ausreichend.</p> <p>In der Regel ist der Grundstückseigentümer oder Betreiber zuständig.</p>
333	hagu 65.07	<p>Sicherung von Radverkehrsanlagen durch Markierungen, Sicht und Schilder: Entgegen der derzeitigen Vorschriften in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung fehlen in Gießen diverse Sicherungsmaßnahmen an Radwegen:</p> <p>a) Bei Radverkehrsanlagen sollte unabhängig von der Benutzungspflicht stets eine Radwegfurt an Einmündungen und Grundstückszufahrten (!) markiert werden (derzeit fehlt diese an vielen Radwegen außerorts sowie an vielen Einmündun-</p>	<p>Zu a) Radwegfurten werden grundsätzlich an Einmündungen markiert. Außerhalb geschlossener Ortschaften nicht, da bei diesen Einmündungen der Radverkehr keine Vorfahrt besitzen soll.</p> <p>Im Bereich von Grundstückszufahrten ist die Markierung von Radfurten nicht notwendig bei einigen Ausnahmen.</p>

		<p>gen der Marburger Straße). Dies gilt auch dann, wenn der Radweg als Teilaufpflasterung durchgeführt wird.</p> <p>b) Bei Zweirichtungsradwegen fehlt an den Einmündungen fast immer das Zusatzzeichen, welches auf Radfahrer aus beiden Richtungen hinweist.</p> <p>c) Die Sichtbeziehungen an Einmündungen sind oftmals ungenügend, weil zu dicht vor Einmündungen noch geparkt wird oder Büsche und Bäume nicht zurückgeschnitten sind.</p> <p>d) Zwischen Rad- und Fußweg sollte eine taktile Trennlinie liegen oder zumindest eine Fahrbahnmarkierung in Breitstrich angebracht werden, damit Fußgänger und Radfahrer ihre Bereiche erkennen können. Piktogramme sollten zusätzlich angebracht werden. Die derzeitige Rotpflasterung reicht nicht aus und ist insbesondere nachts vom grauen Belag des Fußwegs nicht zu unterscheiden.</p> <p>e) Wenn Radfahrer (auch) auf der Fahrbahn geführt werden, sollten Aufstellbereiche direkt vor den Ampeln markiert werden, die auch so breit sind, dass sich Radfahrer auf ganzer Fahrstreifenbreite direkt vor den Autos (und nicht nur rechts davor) aufstellen können.</p>	<p>Zu b) Die Zusatzzeichen sind gemäß ERA empfohlen und werden bei Neuanlage von RVA im Zuge der Radverkehrsförderung angebracht</p> <p>Zu c) Siehe Stn. zu lfd. Nr. 45, Pkt. 32.11 Bewuchs wird regelmäßig zurückgeschnitten.</p> <p>Zu d) Bei Neuanlagen werden Rad- und Gehweg gemäß Rast 06 baulich getrennt.</p> <p>Zu e) Siehe Stn. zu lfd. Nr. 63 Pkt. 52.07</p>
334	hagu 65.08	<p>Abbiegen ermöglichen: An vielen Straßen gibt es Vorschriften, wie Fahrzeuge abbiegen sollen, die meist nur dem Verkehrsfluss dienen. Für Radfahrer ist das Abbiegen jedoch oftmals möglich, weil sie weniger Platz zum Abbiegen brauchen und die bei Verboten indirekt über Fußwege abbiegen. Hier sollte an folgenden Kreuzungen geprüft werden, wie Radfahrer sicher in alle Richtungen geführt werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nahrungsberg/Grünberger Straße - Grünberger Straße/Eichgärten - Wolfstraße/Grünberger Straße - Gartenstraße/Ludwigstraße - Löberstraße/Ludwigstraße/Roonstraße - Bahnhofstraße/Westanlage - Alicenstraße/Liebigstraße 	<p>Siehe Stn. zu lfd. Nr. 107 Pkt. 53.03</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Seltersweg/Südanlage - Schanzenstraße/Westanlage - Aulweg/Heegstrauchweg/Bismarckstraße 	
335	hagu 65.09	<p>Fehlende Straßenbeleuchtung: Auf folgenden Strecken sollte eine Straßenbeleuchtung eingerichtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rad-/Fußweg von Ringallee bis Philosophenstraße - Philosophenstraße - Rad-Fußweg an Eichgärtenallee - Rad-/Fußweg nördlich des Herkules-Center an Marburger Straße - Ohlebergsweg - Rad-/Fußweg zwischen Klingelbach und Otto-Behagel-Straße - Rad-/Fußweg zwischen Großen-Linden und Kleinlinden - Pfad zwischen Uni-Sportgelände und dem Rad/Fußweg Fasanenweg/Zum Waldsportplatz - An der Automeile/Alter Steinbacher Weg 	Siehe Stn. zu lfd. Nr. 69 Pkt. 41.05
336	hagu 65.10	<p>Neue Radwegverbindung: Zwischen dem Bahnübergang Erdkauter Weg und dem Klingelbachweg sollte über das Bänningergelände ein Rad/Fußweg angelegt werden, um eine attraktive Radwegverbindung abseits des Verkehrs zwischen dem Phil I und den Naturwissenschaften zu erhalten.</p>	Die genannte Verbindung besteht im Zuge der Straße „Am unteren Rain“.
337	hagu 65.11	<p>Tempo-30-Zonen: Die beste und günstigste Methode, den Radverkehr sicherer zu machen und zu fördern ist die Ausweisung von Tempo-30-Zonen. Es sollten daher alle Wohngebiete in Tempo-30-Zonen umgewandelt werden. Insbesondere sollten folgende Gebiete umgewandelt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Löberstraße/Lonystraße/Goethestraße -Wilhelm-, Alicen- und Liebigstraße zwischen Frankfurter- und Ludwigstraße -Klinikstraße/Gaffkystraße östlich der Frankfurter Straße -Anneröder Weg/Eichendorfring und umliegende Straßen -Gebiet zwischen Marburger-Str/Lichternauer Weg/Gießener Straße/Ludwig-Richter-Straße 	Siehe Stn. analog zu lfd. Nr. 254 Pkt. 31.70

338	hagu 65.12	Winterdienst: Auf weiten Teilen des Radverkehrsnetzes findet kein Winterdienst statt oder wird erst sehr spät geräumt. Der Radverkehrsentwicklungsplan sollte ein Prioritätsnetz festlegen, auf dem auch im Winter zeitnah der Schnee beseitigt wird. Dieses sollte ein Netz der am stärksten befahrenen Radrouten sein und sich vor allem am Ausbildungs- und Berufsradverkehr orientieren.	Siehe lfd. Nr. 34 zu ASTA JLU 26.13
339	hagu 65.13	Radtourismus: Im Zusammenhang mit einer Radwegweisung sollte auch ein Freizeitnetz entwickelt werden und Themenrouten in Kooperation mit den Nachbarkommunen festgelegt werden (z.B. Kleebachtalroute). Insbesondere sollten parallel zum Lahntalradweg Alternativrouten entwickelt werden, da dort im Sommer viel Radverkehr am Wochenende ist, was dazu führt, dass Nebeneinanderfahren auf der viel befahrenen Route nicht mehr möglich ist.	Die Freizeitkarte der Stadt Gießen enthält diese Angaben.
340	hagu 65.14	Freigabe von Fußwegen: In Gießen sind eine Reihe von Fußwegen für Radfahrer freigegeben, die entlang von Fahrbahnen verlaufen (z.B. Eichgärtenallee, Alter Steinbacher Weg, Licher Straße, Nordanlage). Ein Problem der Fußwegfreigabe ist stets, dass es zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt, wenn die Rad- und Fußverkehrsstärken groß sind und die Radfahrer sehr schnell fahren. (Dies gilt noch mehr für gemeinsame (aber auch getrennte) Rad- und Fußwege) In sofern sehe ich die Freigabe von Fußwegen sehr kritisch, insbesondere wenn die bei sehr schmalen Fußwegen geschieht. Aus diesem Grund sollte auch die Freigabe des Fußwegs an der Paul-Zipp-Straße bergab nicht erfolgen und bergauf lieber ein Schutzstreifen eingerichtet werden (dies auch, weil schutzbedürftige Radfahrer wegen der großen Steigung nicht auftreten). Auf der anderen Seite gibt es eine Reihe von Fußwegen in Wohngebieten und Parks, die für Radfahrer nicht freigegeben sind, obwohl keine parallele Fahrmöglichkeit vorhanden ist (z.B. Spitzwegring- Holbeinring, Studentensteg, Diezstraße-Ostanlage, Aulweg-Heinrich-	Siehe Stn. zu lfd. Nr. 114, Pkt. 52.07

		Buff-Ring, Eichendorffring, Rehschneise, Paul-Schneider-Straße). Hierzu sollte der Radverkehrsentwicklungsplan Aussagen treffen, dass diese auch freigegeben werden sollen, damit Radfahrer dort auch legal fahren können. Bordsteine sind ggf. entsprechend abzusenken.	
341	hagu 65.15	Öffentlichkeitsarbeit: Es ist festzustellen, dass der Plan keine Aussagen zum Thema Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung und zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit trifft. Hier könnte durch Flyer, Medienberichte und verstärkte Fahrradnutzung durch Politik und Verwaltung mehr erreicht werden. Die Stadt sollte beispielsweise überlegen, ob sie ihren Mitarbeitern verstärkt Dienstfahräder zur Verfügung stellt und sich bei Bike-Business beteiligt.	Siehe Stn. zu lfd. Nr. 295, Pkt. 60.04
342	hagu 65.16	Ampeln: An vielen Ampeln im Stadtgebiet müssen Radfahrer Knöpfe drücken, um grün zu erhalten. Vielfach ist dabei der Druckknopf vom Radweg nicht erreichbar. Oftmals muss außerdem in der Mitte der Straße erneut gehalten werden. Diese Regelungen sind inakzeptabel und führen dazu, dass Radfahrer bei rot fahren. Hier sollten durchgängige Grünphasen eingerichtet werden, die durch Detektoren angeschaltet werden.	Schleifen für die Anforderung sind nicht überall möglich. Auch eine Anforderung durch Detektoren sind nicht so ohne weiteres möglich, da diese nicht zwischen Fuß- und Radverkehr unterscheiden.
343	hagu 65.17	Heuchelheimer Straße: Die Radverkehrsführung von Heuchelheim nach Gießen ist derzeit inakzeptabel. Der Radweg ist für die Rad- und Fußgängermenge zu schmal (Zweirichtungsverkehr!). An den Einmündungen kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit einbiegenden Kraftfahrzeugen und im Bereich des Lidl kommt es immer wieder zu Konflikten mit den PKW, die dort parken. Noch dazu ist die soziale Sicherheit nicht gegeben und die Kurve unter dem Gießener Ring ist gefährlich. Die Ampel über die Rodheimer Straße ist für Radfahrer nicht bedienbar, da sie nur für Fußgänger erreichbar ist. Der Bordstein auf der Lahnbrücke ist nicht abgesenkt und der Fußweg nicht freigegeben. Von daher sollte kurzfristig die Fahrbahn der Heuchelheimer Straße wieder	Siehe Stn. zu lfd. Nr. 251, Pkt. 24.04

		freigegeben werden. Aufgrund der vier Fahrspuren ist ausreichend Platz zum Überholen von Radfahrern. Mittelfristig sollte eine direkte Führung für Radfahrer beidseitig und direkt an der Heuchelheimer Straße eingerichtet werden.	
344	hagu 65.18	Wilhelmstraße: Zur Förderung des Radverkehrs sollten die Aufpflasterungen am jew. rechten Straßenrand unterbrochen werden, damit Radfahrer ohne Bodenwelle durchfahren können.	Aufpflasterungen dieser Art sollen nicht mehr hergestellt werden.
345	hagu 65.19	Goethestraße: Die Verbindung Goethestraße/ Löwengasse durch die Fußgängerzone sollte für Radfahrer dauerhaft freigegeben werden. Nur so ist eine Durchquerung der Innenstadt von Süd-Ost nach West möglich. Gegen Radfahrer, die ihre Geschwindigkeit nicht anpassen, können die Ordnungskräfte dann genau so vorgehen, wie gegen Radfahrer, die dort derzeit illegal durchfahren.	Siehe lfd. Nr. 141 zu ASTA JLU 26.03
346	hagu 65.20	Radweg entlang der Bahnstrecken: Entlang der Vogelsbergbahn und der Lahn-Kinzig-Bahn lassen sich prinzipiell sehr gute Rad-/ Fußwegverbindungen erstellen, die insbesondere die Universitätsbereiche im Osten der Stadt mit dem Bahnhof verbinden. Diese Wege könnten mit Brücken über Hauptstraßen geführt werden, so dass sie als Radschnellwege eine direkte Verbindung zum Bahnhof Gießen bieten. Die Stadt sollte zumindest entsprechende Grundstücke für diesen Radweg sichern, wobei die Böschung des Bahndamms z.T. genutzt werden kann, wenn der Weg durch Stützmauern gehalten wird. Der Weg entlang hat den Vorteil, dass Radfahrer die sehr beengten Abschnitte der Bahnhofstraße/ Südanlage/ Westanlage/ Gnauthstraße/ Bleichstraße meiden könnten.	Siehe lfd. Nr. 134 zu ASTA JLU 26.06
347	hagu 65.21	Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie diese Anregungen in den Radverkehrsentwicklungsplan einfließen lassen könnten und würde mich über eine Rückmeldung zu meinen einzelnen Anregungen sehr freuen, sofern sie nicht aufgenommen werden. Mit freundlichen Grüßen Hauke Gunkel	Wird zur Kenntnis genommen.

