

Gründungstreffen der Agenda Gruppe „Nachhaltige Mobilität“
Mittwoch, 30. Januar 2019, 19:00 – 20:45 Uhr
Vortragsraum der Kongresshalle Gießen

Anwesend: 45 Personen, davon haben 33 ihr Interesse an der Mitarbeit dokumentiert und werden zur nächsten Sitzung eingeladen.

TOP 1 Begrüßung und Auftakt

Michael Bassemir vom städtischen Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21 begrüßt die Anwesenden und stellt die Modalitäten der Arbeit in der Gießener Lokalen Agenda 21 vor. Klaus Hass begründet seine Initiative zur Gründung einer Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“ und wirbt um aktive Mitarbeit. Er schlägt vor, als ersten Schritt Vorschläge für zukünftige Themen zu sammeln und zu bewerten.

TOP 2 Themen der Arbeitsgruppe

Bei einer Kartenabfrage erhält jede/r Anwesende drei Karten, um Themen vorzuschlagen. Anschließend werden die Karten gemeinsam gruppiert und Oberthemen gebildet. Diese werden anschließend bewertet, wobei pro Person 3 Punkte zu vergeben sind. Das Ergebnis:

Welche Themen sollte die Agenda-Gruppe bearbeiten?

Ausbau Schiene (24 Punkte)

- Förderung der Schiene / Regiotram
- Regiotram-Linien
- Regiotram Mittelhessen WZ – GI - MR
- Mittelhessisches Konzept Regio-Bahn
- Einbindung der Lumdatalbahn in den ÖPNV in Gießen (evtl. durch zusätzliche Station)
- Bahnhofpunkt Gießen-Nord
- Lumdatalbahn
- S-Bahn
- Ausbau eines S-Bahn-ähnlichen ÖPNV-Systems mit Schwerpunkt Gießen
- Zusätzliche Bahnlinien und –haltepunkte
- Neue Bahnhofpunkte
- Zusätzliche Haltepunkte entlang Vogelsbergbahn und Lahn-Kinzig-Bahn
- Schienenanbindung der Stadt, Regiotram, Seilbahnen, Landesticket
- Zwei Straßenbahnstränge: Schiffenberger Weg – Weststadt, Grünberger Straße – Uniklinik
- Bushaltestelle an der Klinikspforte oder Regiotram-Haltestelle

Ganzheitliches Konzept (23 Punkte)

- Verkehrskonzept Gießen
- Keine Einzelsachen, sondern für einen kompletten Plan kämpfen
- Gesamtkonzept unter Berücksichtigung aller Betroffenen: Bewohner, Pendler, Studenten, Gewerbe
- Zukunft des mobilen Individualverkehrs, Attraktivität des ÖPNV, Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzept, Carsharing
- Umfassende Anreizplanung
- Vernetzung innerhalb der Stadt
- Konzeption der Projektwerkstatt Saasen
- In der bestehenden Verkehrswende-Vernetzung mitmachen
- Reduktion von Pendeln
- Knotenpunkte zu Stoßzeiten entzerren
- Verkehrsfluss verbessern: Kreisverkehr, Grüner Pfeil, 70 km/h stadtauswärts, Grüne Welle

Autofrei (20 Punkte)

- Autofreies Gießen
- Autofrei innerhalb des Anlagenrings
- Autofreie Innenstadt (2x)
- Sperrung der Innenstadt für PKW
- Entlastung in der City – autofreie Innenstadt
- Begrenzung Kfz-Zugang Innenstadt
- mehr autofreie Flächen und Straßen in der Stadt
- Zurückdrängen des Autoverkehrs
- PKW-freie Innenstadt
- Für Autos einspurig im Anlagenring
- Ampelschaltungen
- Fußgänger-Ampeln kürzer (häufiger) schalten
- Innerhalb des Anlagenrings verkehrsberuhigt mit Pendlerparkplätzen und Schnellverbindungen
- Parkplätze
- Parkraum am Stadtrand

Förderung Fahrrad (19 Punkte)

- Bessere Bedingungen für Radverkehr
- Radverkehr fördern
- Radverkehrs-Infrastruktur
- Fahrradstraßennetz
- Fahrradwege ausbauen
- Dichtes Fahrradstraßennetz mit innerem Anlagenring
- Fahrradstraßen bzw. Radrouten durch die Innenstadt (N-S, O-W)
- Durchgehende Radverbindungen, mehr und sicherere Radwege
- Fahrradverbindungswege schaffen, ausbauen, neu planen
- Fahrradwegeausbau (mehr und breiter)
- Fahrradstraßen, alle Einbahnstraßen für Radverkehr öffnen

- Förderung Fahrradnutzung
- Leihfahrradsysteme
- Städtisches Leihfahrradsystem
- Konzept Radwegenetz (Radschnellwege)

ÖPNV-Verbesserung (16 Punkte)

- ÖPNV-Ausweitung
- Glaubhafte Alternativen zum Auto schaffen
- Den „vor-sintflutlichen“ ÖPNV modernisieren
- Bessere Vernetzung zwischen den verschiedenen Verkehrsbetrieben im ÖPNV
- (Express)Busse insbesondere zur Universität
- Anbindung Umland
- ÖPNV im Umland besonders am Wochenende verbessern
- Verbesserung Busangebot
- Überfüllte Busse
- Sinnvollere Vertaktung der Stadtbusse, Umsteigemöglichkeit am Berliner Platz
- Parkgebühren in der Stadt müssen für das nahe Umland teurer sein als das Busticket
- Tarif Stadtbusse 2,20 €, Tagesticket Parkhaus z.B. 2,50 €
- Berliner Platz: Verbesserung der Umstiege
- Verbesserung der ÖPNV-Finanzierung durch Einbeziehung des Handels für die Kosten (Beispiel Frankreich)

Umweltwirkungen (4 Punkte)

- Luft und Lärm
- Tempo 30 im ganzen Stadtgebiet
- Tempolimits: Auf dem Gießener Ring 100, in Nebenstraßen 30

Wirtschaft (1 Punkt)

- Die Innenstadt nicht wirtschaftlich kaputt machen

Elektromobilität (0 Punkte)

- Ladestationen
- Ressourcengerechtigkeit

... und außerdem

- Kreative Aktionen auf der Straße

TOP 3 Diskussion der Ergebnisse und weiteres Vorgehen

Es wird beschlossen, die Agenda-Gruppe zu gründen. Nach ausführlicher Debatte wird entschieden, das Thema „Ganzheitliches Verkehrskonzept“ in der nächsten Sitzung zu behandeln. Drei bereits existierende Konzepte sollen vorgestellt werden:

- Projektwerkstatt Saasen
- Lumdatalbahn
- RegioTram Mittelhessen

Darüber hinaus wird gewünscht, dass ein/e Vertreter/in der Stadt in der Sitzung über den Stand der städtischen Verkehrsplanungen berichtet.

Als Termin der nächsten Sitzung wird – unter Beachtung der Termine der anderen Agenda-Gruppen – vereinbart:

Mittwoch, der 20. Februar 2019 um 19:00 Uhr (*Nachtrag des Protokollanten: im Netanyahu-Saal des Alten Schlosses, Brandplatz 1*)

TOP 4 Sonstiges

Es werden aus der Gruppe zwei Hinweise gegeben:

- Verkehrskonzept der Projektwerkstatt Saasen ist auf <http://www.giessen-autofrei.tk> einzusehen.
- Sitzung des städtischen Bau-Ausschusses am 05.02.2019 um 19:00 Uhr im Stadtverordneten-Sitzungssaal des Rathauses. Auf der Tagesordnung: Anträge zum „Masterplan Verkehrswende“ sowie zur „Schaffung von Park-and-ride-Plätzen am Stadtrand“.

Protokoll: Michael Bassemir

Zweites Treffen der Agenda Gruppe „Nachhaltige Mobilität“
Mittwoch, 20. Februar 2019, 19:00 – 21:15 Uhr
Netanyasaal des Alten Schlosses, Brandplatz 2

Anwesend (laut Teilnahmeliste):

Ahrens, Reinhard; Bassemir, Michael; Baumann, Barbara; Bayer, Reinhard; Bergstedt, Jörg; Bernshausen, Beate; Becker, Christa; Bodenmüller, Martina; Born, Gerhard; Bornhauser, Ueli; Gumprecht, Detlef; Eiff, Malte; Fleischhauer, Jan; Green, Emely; Hamel, Reinhard; Hanna, Emil; Happel, Aaron; Hass, Klaus; Henkelmann, Martin; Henrich, Stephan; Kerl, Friedhelm; Kirchhof, Thomas; Kraft, Thomas; Krohn, Martin; Lenz, Walter; Limplrecht, Florian; Lotz, Kerstin; Matzen, Matthias; Menges, Christiane; Muth-Born, Gerhard; Nobis, Dr. Volkhard; Noll, Gabriele; Otto, Götz-Rüdiger; Pausch, Ralf; Rentrop, Jonas; Riedl, Matthias; Sames, Friedhelm; Schlotmann, Renate; Rühl, Helmut; Rupp, Peter; Till, Karl-Heinz; Werner, Christina; Wilhelm, Gerd; Winterhoff, Christina; Witt, Daniel AKA Fusl; Zimmermann, Klaus; Zörb, Michel;

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung, Protokoll

Gruppensprecher Klaus Hass und Michael Bassemir vom städtischen Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21 begrüßen die Anwesenden. Seit der Gründungssitzung haben viele Einzelpersonen und Organisationen ihr Interesse an einer Mitarbeit geäußert. Ein hoher Anteil neuer Akteure wird begrüßt. Tagesordnung und Protokoll der Gründungssitzung werden einvernehmlich abgestimmt. Es liegt Infomaterial der Projektwerkstatt Saasen, der Lumdatalbahn und des Allmende Lastenrad Projekts aus.

TOP 2 Vorstellung dreier Verkehrskonzepte

Wie beim letzten Mal vereinbart, werden drei Verkehrskonzepte vorgestellt. Dabei wird jeder Gruppe 20 Minuten Vortragszeit zugestanden.

a) Projektwerkstatt Saasen

Den Anfang macht das umfassendste Konzept, jenes der Projektwerkstatt. Jörg Bergstedt zeigt den 9-minütigen Film mit den zentralen Forderungen: Autofreie Innenstadt, Fahrradstraßen, Nulltarif, Straßenbahn, Busse als Zubringer. Der Film ist auf <http://www.giessen-autofrei.tk> einzusehen. Ergänzt wird er um die folgenden aktuellen Hinweise:

Der Zeitpunkt ist günstig!

- Gute Ausgangslage durch ausbaufähige Achsen:
Radwege (z.B. „Lahn“ und „R7“), sternförmiges Bahnnetz.
- Zur Zeit hohe Zuschüsse für schienengebundenen Verkehr:
Straßenbahn und neue Haltestellen bauen, stillgelegte Schienenstrecken reaktivieren (Lumda, Lahna, US-Depot).
- Synergien: Straßensanierungen nutzen (Grünberger Straße!),
gewonnene Fläche nutzen für Grünflächen und Wohnraum.
- Wichtige Umstiegshilfe: Nulltarif in Bussen und Bahnen!

Mehr Informationen?

Alle Pläne, Hintergrundinfos
und Beispiele auf
www.giessen-autofrei.tk

Fr, 3.5.: Verkehrsaktionstag
Friday for Future & Straßenfest/
Fahrradstraße am Oswaldsgarten

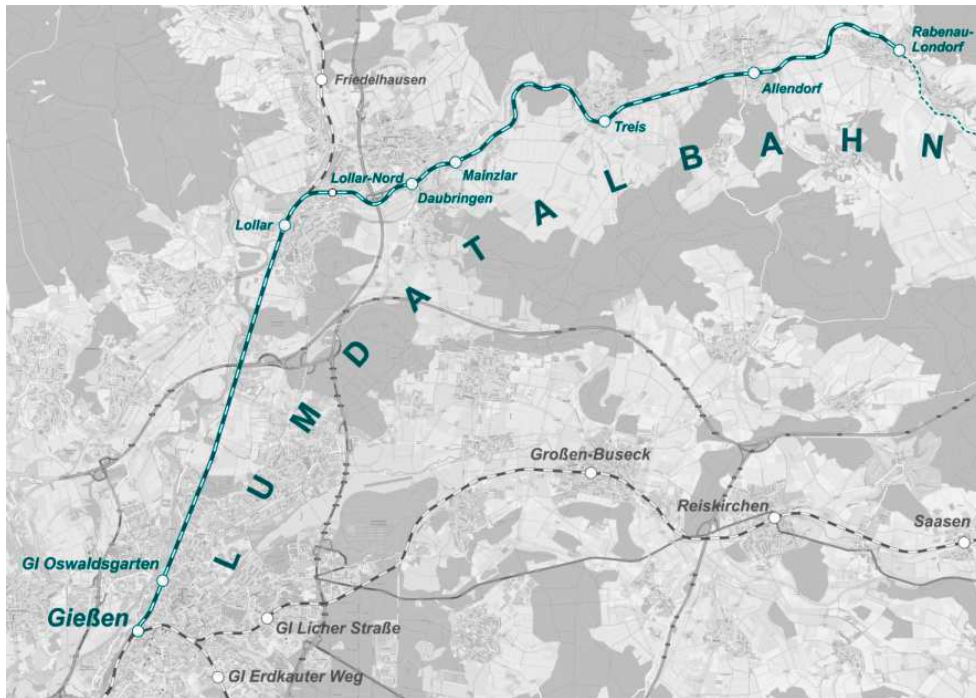
Mailingliste „giessen-autofrei“
Nächstes Treffen: 4.3., 19 Uhr



Konzept für Buseck, Reiskirchen, Grünberg: www.wiesecktal.tk
Themenseite (überregional): www.verkehrswende.tk

b) Lumdatalbahn

Christa Becker vom Verein Lumdatalbahn e.V. berichtet über den jahrzehntelangen Kampf um die Reaktivierung der Strecke, der inzwischen durch den Verein als Nachfolger der Lumdatalbahn AG geführt wird. Aktuell steht das Vorhaben mit der Vergabe eines Detailplanungsvertrags vor dem Durchbruch. Die geschätzten Kosten liegen bei 11 Mio. Euro. Im besten Falle könnte die Bahn 2022/23 wieder ihren Betrieb aufnehmen. Erstes Ziel sollte sein, dass die Bahn überhaupt wieder fährt. In wenigen Tagen wird die Zwischenbilanz-Broschüre in einer Auflage von 2.500 Exemplaren der Öffentlichkeit vorgestellt.



Unten: Akku-Triebwagen 1980 (Bild: Arbeitsgemeinschaft Heimatgeschichte Allendorf)

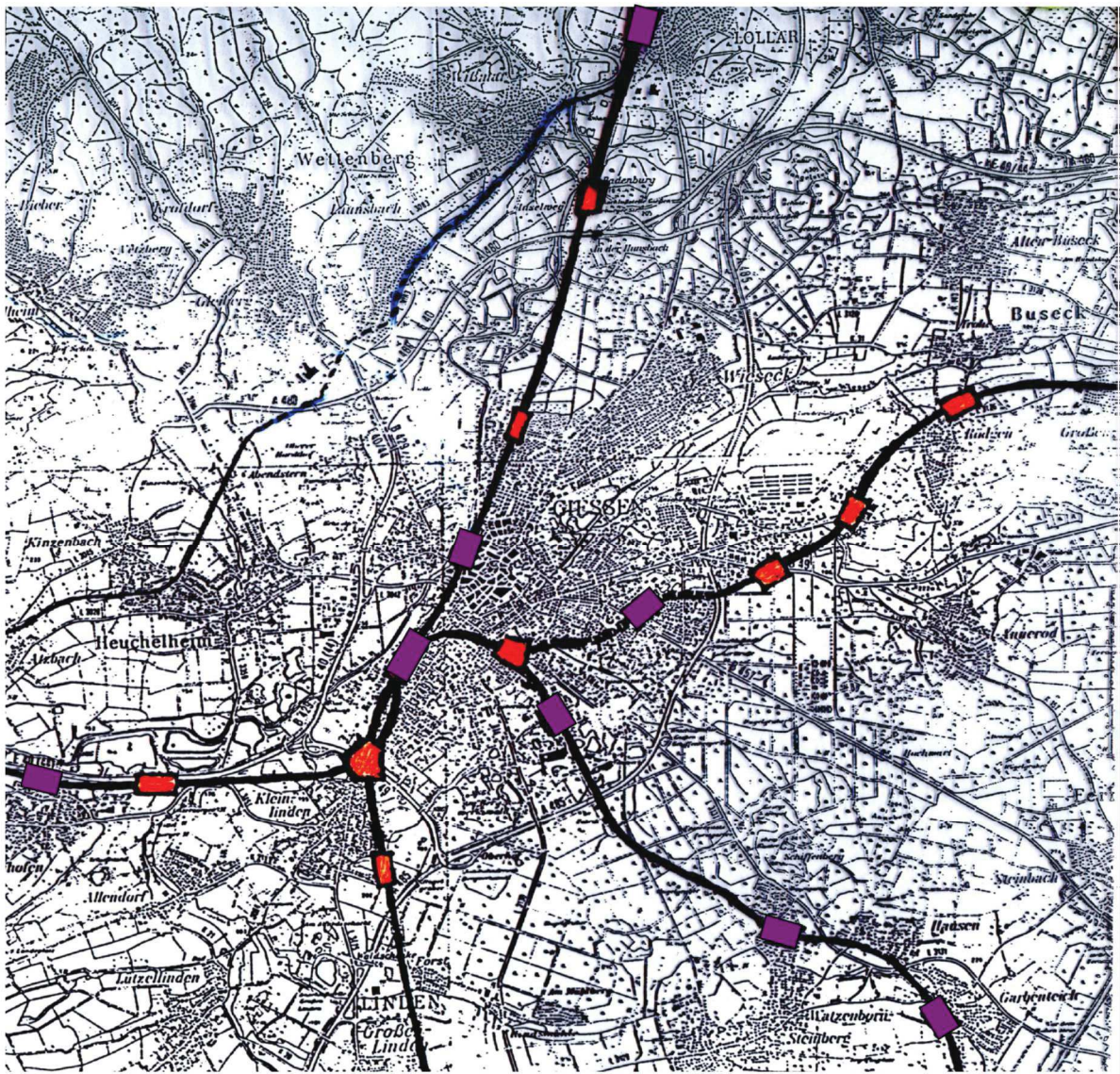


c) Regio-Tram Mittelhessen

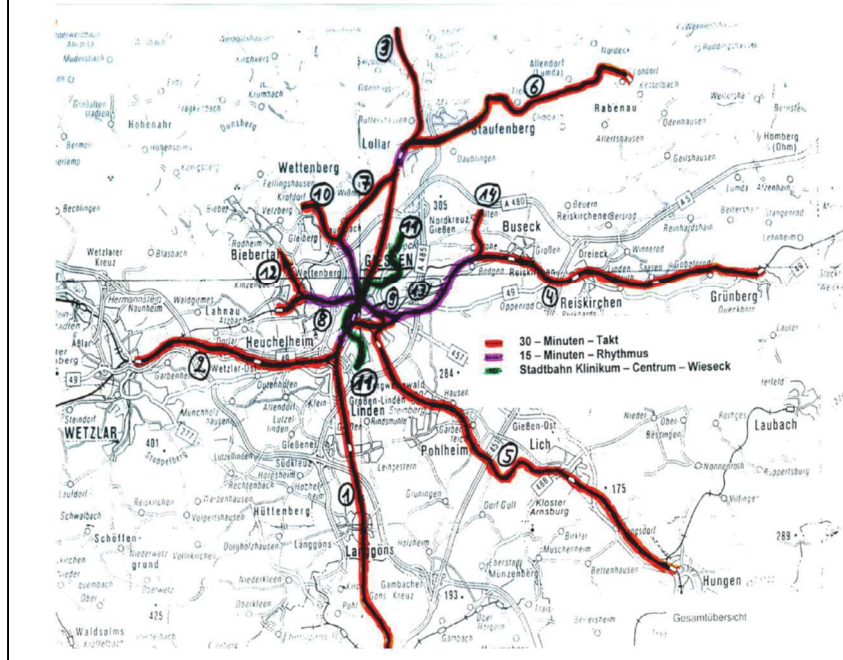
Reinhard Bayer, ehemaliger städtischer Verkehrskoordinator, stellt Konzepte für eine Regio-Tram vor, die auf Überlegungen seit den 90er Jahren zurückgehen. Die Einrichtung des zusätzlichen Bahnhaltepunktes Gießen-Oswaldsgarten im Jahr 2004 hat sich als äußerst erfolgreich erwiesen.

Lila: vorhanden (Oswaldsgarten nachcoloriert)

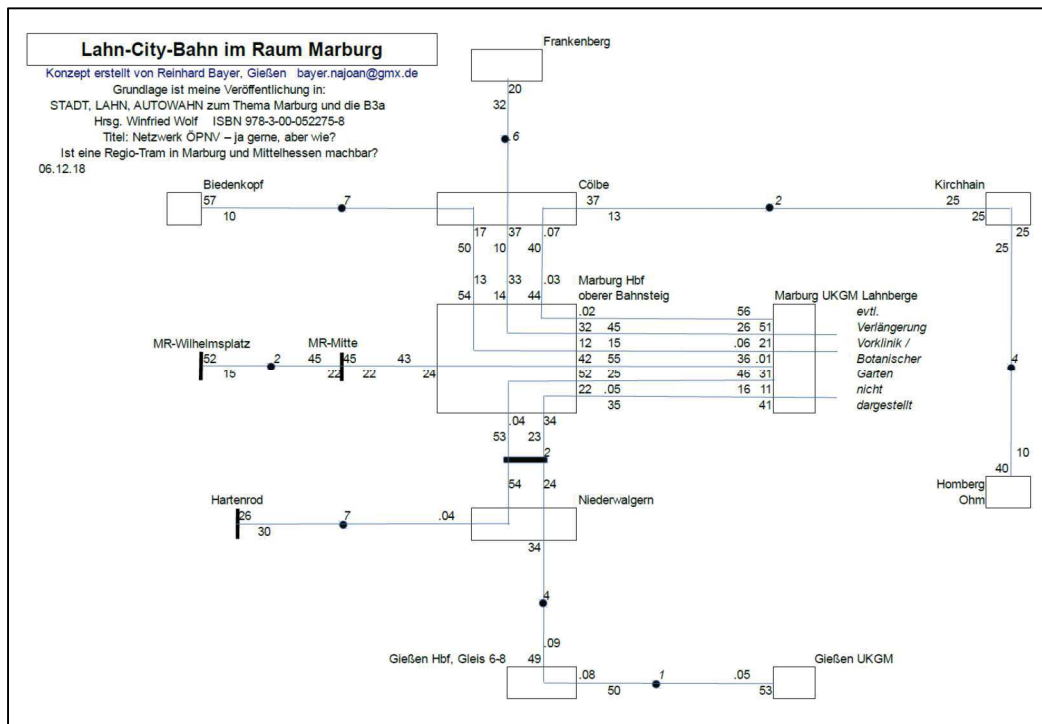
Rot: Möglicher Bedarf, wobei bewusst auch Freizeithaltepunkte wie Heuchelheimer Seen und Badenburg eingetragen wurden

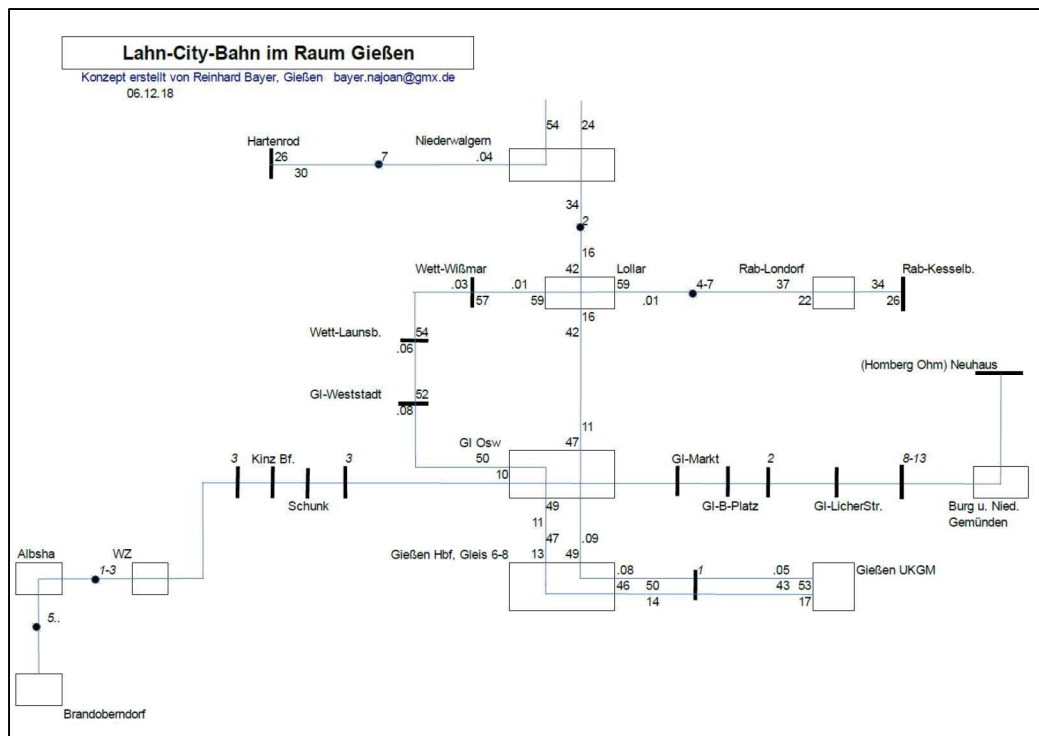


Studie zum Fahrplankontakt



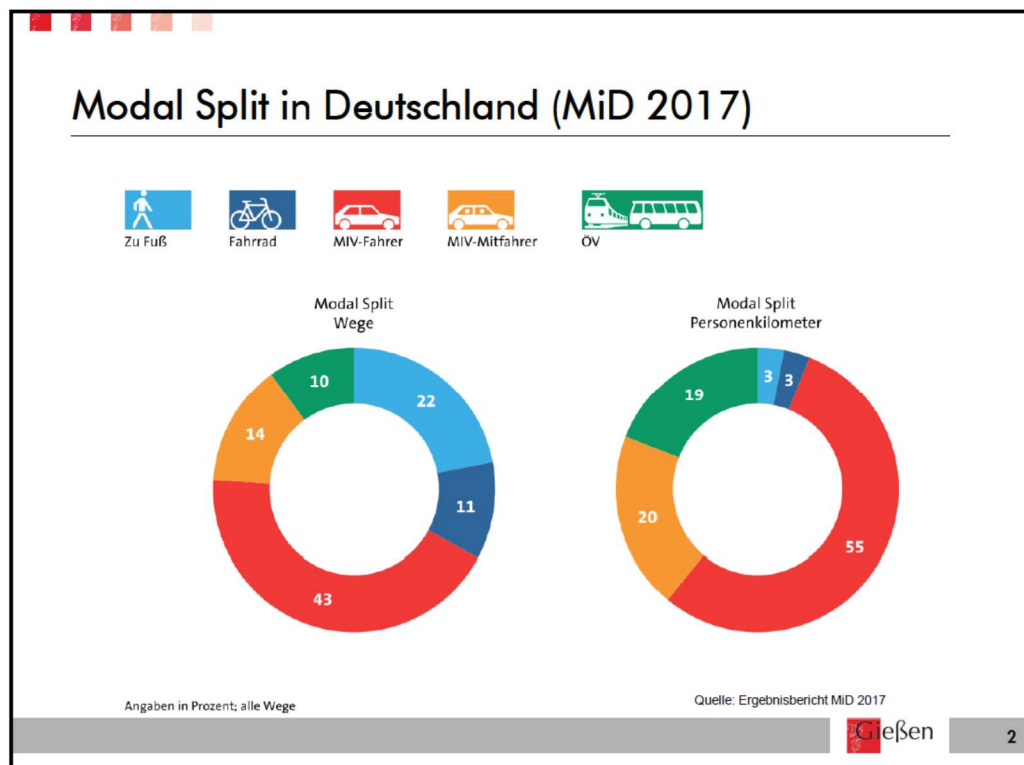
Die Regio-Tram wäre eingebettet in die Lahn-City-Bahn Marburg-Gießen Wetzlar. Dargestellt ist je Linie der Stundentakt, als fahrgastfreundliches Ziel sollte der 30-Minuten-Takt angestrebt werden. Rückfragen via Mail an: bayer.najaoan@gmx.de



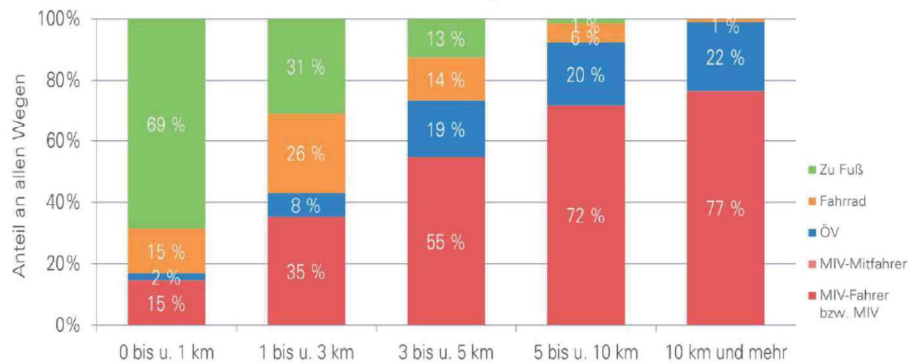


TOP 3 Information über städtische Verkehrsplanungen

Ralf Pausch, städtischer Verkehrskoordinator, stellt zunächst den Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) für Deutschland und Gießen dar. Anschließend berichtet er über die anstehende Erarbeitung des Gießener Verkehrsentwicklungsplans. Dabei ist ein frühzeitiger Einbezug der Stadtgesellschaft vorgesehen.



Verkehrsmittelwahl nach Entfernung (Gießen-Wert)



Quelle: SrV 2013

Verkehrsentwicklungsplan

Schritte

Datenerhebung und Erstellung eines neuen „Verkehrsmodells“

Erarbeitung des neuen VEP mit begleitender breiter Öffentlichkeitsbeteiligung
 > Entwicklung Zielvorstellungen, davon abgeleitet
 Maßnahmenentwicklung

Parallele Überarbeitung Radverkehrsentwicklungsplan und Nahverkehrsplan angestrebt

In der anschließenden Diskussion über alle vorgestellten Konzepte zeigt sich, dass die Förderung der Schiene (Lumdataalbahn, Regio-Tram) weitgehend positiv beurteilt wird. Beim Thema „Autofreie Innenstadt“ hingegen werden unterschiedliche Positionen deutlich. Insbesondere die Frage, ob eine autofreie Innenstadt dem Innenstadthandel nützt oder schadet, wird kontrovers diskutiert.

Mehrere Diskussionsbeiträge thematisieren die Schwierigkeiten, die durch Verwaltungsgrenzen und langwierige Planungsverfahren für eine ganzheitliche Verkehrsplanung entstehen.

TOP 4 Sonstiges

Zum weiteren Vorgehen wird vereinbart:

- In der nächsten Sitzung wird ein weiteres Verkehrskonzept vorgestellt, nämlich das „Verkehrskonzept Gießen 21+“ von Dr. Volkhard Nobis (Energy-Systems-Engineering, Buseck)
- Weiteres Schwerpunktthema soll der Bereich „Schiene / Straßenbahn“ sein.
- Als Termin der nächsten Sitzung wird – unter Beachtung der Termine der anderen Agenda-Gruppen – vereinbart: Dienstag, der 12. März 2019 um 19:00 Uhr
(Nachtrag des Protokollanten: im Vortragsraum der Kongresshalle Gießen)

Protokoll: Michael Bassemir

Drittes Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“
Dienstag, 12. März 2019, 19:00 – 21:20 Uhr
Vortragsraum der Kongresshalle, Berliner Platz 2

Anwesend (laut Teilnahmeliste):

Bassemir, Michael; Bayer, Reinhard; Biemer, Thomas; Bischoff, Wolfgang; Bornhauser, Ueli; d'Amour, Bernd; Eißer-Cseke, Isgard; Gebelein, Dr. Helmut; Granitza, Johannes; Happel, Aaron; Hass, Klaus; Henkelmann, Martin; Henrich, Stephan; Kirchhof, Thomas; Miebach, Friedhelm; Miebach-Koch, Ingrid; Liebsch, Lothar; Martiny, Karin; Matzen, Matthias; Nobis, Dr. Volkhard; Noll, Gabriele; Pausch, Ralf; Pfeffer, Markus; Pudelko, Patricia; Riedl, Matthias; Rühl, Helmut; Rupp, Peter; Sames, Friedhelm; Seul, Monika; Schlotmann, Renate; Speiser, Bettina; Stephan, Jonathan; Stienecke, Liane; Tullius, Henrike; Wagner, Ellen; Wagner, Ernst; Wichter, Hans; Wright, Alexander; Zimmermann, Klaus

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Das Protokoll der 2. Sitzung konnte nicht abschließend genehmigt werden, da mehrere Teilnehmende das Protokoll nicht erhalten haben. Es gab allerdings auch keine Anmerkungen zur 2. Sitzung. Die Tagesordnung wurde genehmigt. Da von den Anwesenden niemand bereit war, ein Protokoll zu führen, wird dieses vom Unterzeichner als Gedächtnisprotokoll erstellt.

Herr Kirchhof wurde gebeten seine zum Teil persönlichen Angriffe auf einzelne Gruppenmitglieder, die er in zwei Schreiben an die BID-Marktquartier Mitglieder geäußert hat, nicht weiter fortzuführen. Er wurde zu einer sachlichen Zusammenarbeit aufgefordert.

Herr Kirchhof verwahrt sich gegen diese Vorhaltungen.

TOP 2 Vorstellung des „Verkehrskonzepts Gießen 21+“ (Dr. Volkhard Nobis)

Die Vorstellung des Konzepts wurde in der vergangenen Sitzung beschlossen und ist als PDF-Datei dem Protokoll beigelegt. Im Anschluss entspann sich eine rege Diskussion. Einerseits wurde das z. T. visionäre Konzept begrüßt, bzw. Teile davon. Ein Umbau der Verkehrsströme in der Stadt zugunsten des Radverkehrs und der Parkmöglichkeiten von kleinen und leichten E-Autos soll für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Stadt sorgen. Ziel ist es gleichzeitig erhebliche CO₂ Reduzierungen zu erzielen. Auf der anderen Seite gab es Bedenken bei der Ausdehnung der Maßnahmen auf die Region (z.B. Auto-Zug-Shuttle). Mit diesem Konzept ist auch eine industriepolitische Maßnahme verknüpft, nämlich die Kompensation von Autoproduktion mit Verbrennungsmotor durch Autos mit anderen Antriebsarten. Inwieweit das Konzept in der Agenda Gruppe weiter behandelt wird, blieb offen.

TOP 3 Thema Schiene/Straßenbahn

Dieses Thema wurde zunächst zurückgestellt.

TOP 4 Weiterarbeit/Sonstiges

Es wurde deutlich, dass in einer großen Gruppe von wiederum fast 40 Teilnehmenden zu den Arbeitsfeldern, die in der ersten Sitzung festgelegt wurden, nicht sinnvoll gearbeitet werden kann. Nach einer ausführlichen Diskussion wurde daher festgelegt, drei Arbeitsgruppen mit folgenden Themenschwerpunkten zu bilden:

- Auto/motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Radverkehr/Fußgänger/Roller
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)/Schiene/Straßenbahn

Das Interesse an den Gruppen wurde abgefragt. Sie sollen sich in der nächsten Sitzung bilden und ihre Arbeit aufnehmen.

Nächste Sitzung: 09. April 2019 um 19:00 Uhr. Der Ort wird noch bekannt gegeben (*Nachtrag: im Stadtverordneten-Sitzungssaal des Rathauses*).

Protokoll: Klaus Hass

Viertes Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 9. April 2019, 19:00 – 21:30 Uhr

Stadtverordnetensitzungssaal und Nebenräume , Rathaus Berliner Platz 1

Anwesend (laut Teilnahmeliste):

Bassemir, Michael; Bayer, Reinhard; Becker, Christa; Born, Gerhard; d'Amour, Bernd; Eißer-Cseke, Isgard; Fleischhauer, Jan; Gebelein, Dr. Helmut; Granitza, Johannes; Happel, Aaron; Hass, Klaus; Henkelmann, Martin; Hinrichsen, Eike; Kerl, Friedhelm; Kirchhof, Thomas; Liebsch, Lothar; Lotz, Manfred; Menges, Christiane; Miebach-Koch, Ingrid; Miebach, Friedhelm; Mirolid-Stroh, Fabian; Müller, Sophie; Pudelko, Patricia; Rentrop, Jonas; Rupp, Peter; Sames, Friedhelm; Schlotmann, Renate; Speiser, Bettina; Stephan, Jonathan; Stienecke, Lione; Stober, Evelina; Tullius, Henrike; Winterhoff, Christina; Zimmermann, Klaus

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Michael Bassemir vom Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21 begrüßt die Anwesenden. Die Tagesordnung wird genehmigt; die Bildung von Arbeitsgruppen unter TOP 3 war beim letzten Treffen vereinbart worden.

Die Protokoll-Entwürfe der 2. und 3. Sitzung waren mit der Einladung verschickt worden. Das Protokoll der 2. Sitzung wird ohne Änderungen akzeptiert. Im Protokoll der 3. Sitzung wird unter TOP 1 als letzten Satz ergänzt: „Herr Kirchhof verwahrt sich gegen diese Vorhaltungen.“ Unter TOP 4 wird der Arbeitsgruppenname „Autoarme Innenstadt“ ersetzt durch einfach „Auto“. Ansonsten gilt auch dieses Protokoll als abgestimmt.

Das aktuelle Protokoll übernehmen die Moderatoren der Arbeitsgruppen.

TOP 2 Aktuelles

Verkehrswende-Tag: Lione Stienecke stellt die Planungen für den Verkehrswende-Tag am 3. Mai (15:00 bis 20:00 Uhr) am Neustädter Tor vor. Geplant ist ein großes Straßenfest zum Thema Umwelt und Mobilität, das von verschiedenen Organisationen getragen wird.

Die Agenda-Gruppe wird als Gruppe nicht daran teilnehmen, so ergibt die Diskussion. Dennoch sind alle Agenda-Akteure herzlich eingeladen. Das nächste Vorbereitungstreffen wird am Mittwoch, dem 17. April um 19:00 Uhr im Prototyp (Georg-Philipp-Gail-Straße 5) stattfinden.

Kongress Mobilitätswende der Friedrich-Ebert-Stiftung in Berlin am 8./9. Mai, siehe <https://www.fes.de/mobility/>. Keine Tagungsgebühr.

Stadtradeln: Bundesweiter Wettbewerb zur Förderung des Radverkehrs und des Klimaschutzes, in Gießen vom 18. Mai bis 7. Juni. Im Atrium des Rathauses wird am 20. Mai um 18:00 Uhr die Ausstellung „Rad-Lust“ eröffnet. Eröffnungssprecher ist der bekannte Verkehrswissenschaftler Prof. Heiner Monheim.

Neubauten am Klinikum: Reinhard Bayer spricht die Ausbauplanungen am Klinikum an. Sollten sie so, wie in der Tagespresse berichtet, realisiert werden, wäre es in Zukunft unmöglich, eine Buslinie bis direkt vor den Klinikhaupteingang zu führen. *(Anmerkung des Protokollanten: Es handelt sich um die Änderung des Bebauungsplans Seltersberg II, siehe <https://giessen-direkt.de/giessen/de/prjList/47035/project/110>. Laut Auskunft des Stadtplanungsamts hat dazu 2018 die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit stattgefunden; Stellungnahmen sind damals nicht eingegangen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird erneut die Möglichkeit bestehen, sich während der öffentlichen Auslegung in den Planungsprozess einzubringen.)*

TOP 3 Bildung von Arbeitsgruppen

Michael Bassemir erklärt das Vorgehen. Das Plenum löst sich in 3 Arbeitsgruppen auf, die sich in verschiedene Räume verteilen. Es handelt sich um folgende Gruppen

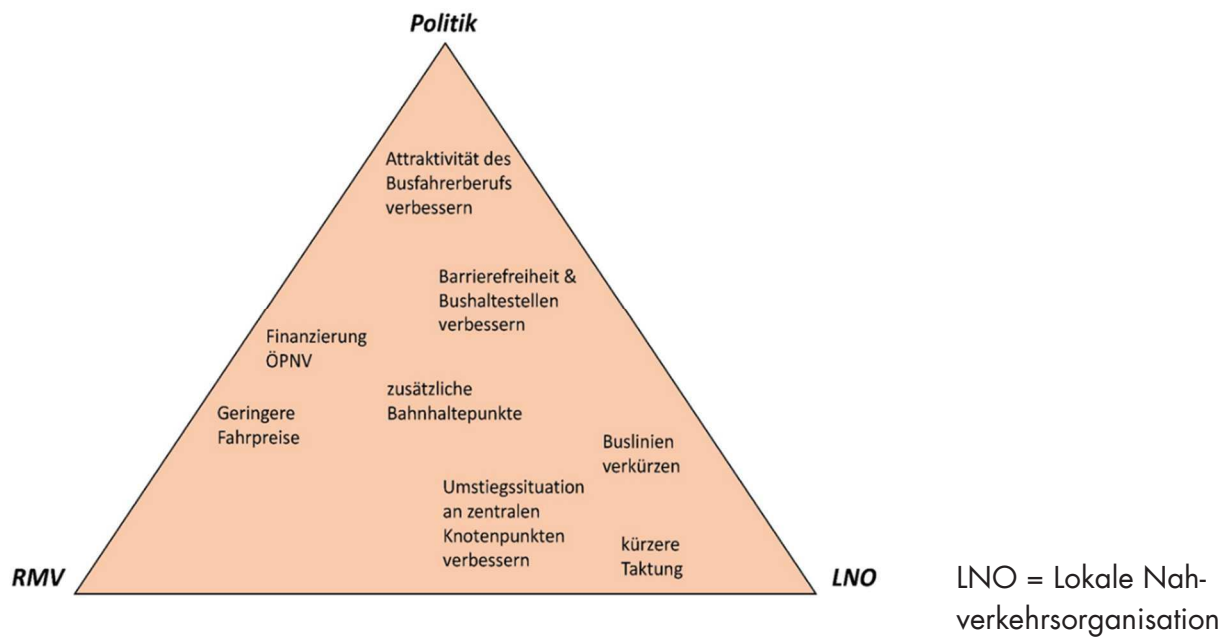
- Öffentlicher Personennahverkehr / Schiene: 14 Personen. Moderator: Jonas Rentrop, Klimaschutzmanager der Stadt Gießen
- Rad / Fußgänger: 10 Personen. Moderator: Michael Bassemir, Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21
- Auto / Motorisierter Individualverkehr: 8 Personen. Moderator: Klaus Hass, kommissarischer Gruppensprecher.

Nach einer guten Stunde treffen die Gruppen wieder im Plenum zusammen und tauschen ihre Ergebnisse aus, die an Pinnwänden festgehalten werden.

a) Öffentlicher Personennahverkehr / Schiene

Die Teilnehmer stellen sich in einer kurzen Runde vor und bilden erste Anliegen. Diese werden dann in den Oberzielen mit eingebracht. In der ersten Diskussionsrunde wird erkannt, dass die Adressaten zuerst festgelegt werden sollten, um die Ziele konkreter erfassen zu können. In einem „magischen Dreieck“ werden die Ziele dann den Zuständigkeiten zugeordnet, wobei oftmals auch 2 Adressaten beteiligt sind und ein Zusammenspiel der Akteure notwendig ist.

Die Ziele werden hier auch in einer Liste hinsichtlich der Themen kategorisiert.



Strategie:

- Zuständigkeiten für den ÖPNV abklären
- Adressaten festlegen (RMV, Politiker, LNO)
- Realistische Ziele setzten
- Umsetzung in ca. 5 Jahren
- Mehr nachhaltiger Verkehr in GI

Taktung/Verzahnung:

- Regionaler Nahverkehrsplan -> Zusammenarbeit zwischen Stadt und LK GI
- Bessere Vertaktung des ÖPNV im Stadtgebiet mit der Bahn, auch an Wochenenden
- Taktung Heuchelheim – Gießen
- Taktung LK GI
- Zu isolierte Betrachtung zwischen Schiene und Bus
- Bessere Verzahnung von Stadt und Land

Bahn:

- Zweigleisige Ausweichstellen der Vogelsbergbahn
- Haltepunkt „Alter Flughafen“
- Reaktivierung der Lumdatalbahn -> Anbindung an das Stadtgebiet Gießen
- Zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet mit der Bahn

Bus:

- Haltepunkt Aulweg/ Ebelstraße
- Bessere Anbindung der Linie 15 in Wieseck
- Verbesserung des Schulbusverkehrs

b) Rad / Fußgänger

In der Arbeitsgruppe gibt es zwei grundsätzliche Positionen. Die einen wollen sich zunächst über Ziele und Visionen einigen und daraus eine Strategie entwickeln, die anderen hingegen ganz konkrete Maßnahmen anpacken. Ein Meinungsbild ergibt, dass beide Positionen etwa gleich stark vertreten sind. Es wird ein Konsens erzielt, beide Linien parallel zu verfolgen.

Großen Raum finden Maßnahmenvorschläge zu den schwächsten Verkehrsteilnehmern „Fußgänger/innen“, die in der Diskussion häufig vergessen werden. Zu-Fuß-Gehen sei nicht nur die natürliche Fortbewegungsweise, sondern auch Voraussetzung aller anderen Verkehrsarten. Die Zulassung von E-Rollern auf Gehwegen wird äußerst kritisch gesehen.

Über den konkreten Vorschlag aus der Agenda-Gruppe „Energie“, die Goethestraße in einer Fahrradstraße umzuwandeln, kann in letzter Minute kein Konsens erzielt werden; die Diskussion soll beim nächsten Treffen wieder aufgegriffen werden.

Die Vorschläge im Einzelnen:

<i>Strategie</i>	<i>Maßnahmen</i>	
	<i>Maßnahmen Fußgänger</i>	<i>Maßnahmen Rad</i>
Visionen entwickeln	Fußgänger sind „vergessen“	Lückenschluss Radwege z.B. am Bahnhof
Realistische Ziele, priorisieren	Ampelschaltungen fußgängerfreundlich & konfliktfrei	Einbahnstraßen in Gegenrichtung öffnen (Bsp. Henselstraße & Alicenstraße) !*
Koalitionsvertrag beim Wort nehmen !*	Menschen mit Handicap/ Rollator	Beleuchtung Fahrradwege
Nicht umgesetzte Beschlüsse!	FINA-Parkhaus kein Gehweg vorhanden	Goethestraße Fahrradstraße -> kein Konsens gefunden
Radverkehrsentwicklungsplan einfordern	Zu-Fuß-gehen verbessern	
	Rücksicht Radfahrer/ Fußgänger	

	E-Roller auf Gehweg ↗	
	Breite Bürgersteige	
	Gehwegnasen an Kreuzungen schaffen	
	Parken auf Gehwegen reduzieren (Bsp. Grünberger Straße)	
	Illegales Parken ahnden !*	

!* Priorisierte Maßnahmen

c) Auto / Motorisierter Individualverkehr

Die Gruppe Auto/MIV beschäftigt sich mit der Situation des motorisierten Individualverkehrs in der Gießener Innenstadt. Die Innenstadt (City) wird als die Fläche innerhalb des Anlagenringes definiert.

Jedes Gruppenmitglied stellt sich vor und erläutert seine Motivation zur Mitarbeit in der Gruppe. Folgende Punkte werden besprochen: weniger Autoverkehr wird angestrebt; die Erreichbarkeit der Geschäfte mit dem PKW hat höchste Priorität für den Einzelhandel; Falschparken und zu schnelles Fahren wird zu wenig kontrolliert und geahndet; in manchen Geschäftslagen ist ein „trading down“ (Stichwort: 1€-Läden) zu beobachten; das bestehende Parkleitsystem ist nicht funktional und muss verbessert werden („Leitspuren“ in die Parkhäuser); Unterbindung des Parksuchverkehrs; die vorhandenen Parkplätze in der City reichen aus, der Brandplatz muss aber als Parkplatz bestehen bleiben; Diskussion mit Sachverständigen über das Thema „Beibehaltung des Status quo oder Reduzierung des MIV in der City“. Als weitere Ideen werden eingebracht: Einrichtung von Fahrradstraßen und Herstellung eines kreuzungsfreien Bahnüberganges an der Frankfurter Straße („Becker-Pass“). Eine Diskussion zu den letzten beiden Punkten erfolgt nicht.

TOP 4 Weiterarbeit/Sonstiges

Zuletzt werden die Ergebnisse im Plenum von den Moderatoren vorgestellt; dabei gibt es Raum für Ergänzungen durch weitere Mitglieder und Fragen aus den anderen Gruppen. Es wird vereinbart, die Arbeit in den Gruppen in der nächsten Sitzung fortzusetzen. Ziel soll es dabei sein, sich auf gemeinsame Positionen zu verständigen, die über den Agenda-Rat der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt werden.

Nächste Sitzung: 22. Mai 2019 um 19:00 Uhr. (Nachtrag: wieder im Stadtverordneten-Sitzungssaal des Rathauses).

Protokoll: Michael Bassemir, Klaus Hass, Jonas Rentrop

Fünftes Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“
Mittwoch, der 22. Mai 2019, 19:00 – 21:30 Uhr
Stadtverordnetensitzungssaal und Nebenräume , Rathaus Berliner Platz 1

Anwesend (laut Teilnahmeliste):

Ahrens, Reinhard (Ö), Alswede, Lennard (Ö); Bassemir, Michael (R); Bayer, Reinhard (Ö); Fleischhauer, Jan (R); Götz, Tanja (M); Granitza, Johannes (Ö); Greilich, Gerhard (R); Grothe, Klaus-Dieter (M); Hamel, Reinhard (Ö), Hass, Klaus (M); Hartmut, Nicklas (Ö); Henkelmann, Martin (Ö); Hinrichsen, Eike (M); Kirchhof, Thomas (M); Kraft, Thomas (Ö), Limprecht, Florian (R); Mannhold, Alexander (Ö); Menges, Christiane (R); Miebach-Koch, Ingrid (Ö); Miebach, Friedhelm (Ö); Nobis, Dr. Volkhard (M); Noll, Gabriele (R); Rentrop, Jonas (Ö); Sames, Friedhelm (Ö); Schlotmann, Renate (R)

(Abkürzung der Arbeitsgruppen: M = Motorisierter Individualverkehr, R = Radverkehr, Ö = ÖPNV)

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Michael Bassemir vom Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21 begrüßt die Anwesenden. Die Tagesordnung wird genehmigt. Das Protokoll der 4. Sitzung wird ohne Änderungen akzeptiert.

TOP 2 Aktuelles

Es wird berichtet:

- Der Verkehrswende-Tag am 3. Mai fand mit guter Beteiligung und großem Medien-Echo statt. Ein weiterer Aktionstag ist am 6. Juli geplant, siehe http://www.projektwerkstatt.de/index.php?domain_id=1&a=termine&date_id=293
- Hierzu kommt am Rande der Sitzung die Information: Das BID Marktquartier hat sich zur Verkehrswende-Diskussion positioniert, siehe: https://www.marktquartier.de/inc/download/Stellungnahme_Verkehrswende.pdf
- Beim Treffen der Agenda-Sprecher*innen am 13. Mai wurden zwei Anträge der Gruppe „Energie“ im Konsens verabschiedet: die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung und die Ausweisung der Goethestraße als Fahrradstraße (ergänzt um den Zusatz: „mit Höchstgeschwindigkeit 20 km/h“).

- Ebenfalls beim Sprecher*innen-Treffen beschlossen wurde die Einberufung des Agenda-Rats im Herbst, damit die Gruppen darauf hin arbeiten können. Er wird am Mittwoch, dem 16. Oktober um 18:00 Uhr im Stadtverordneten-Sitzungssaal stattfinden.
- Auf die Debatte um eine Regio-Tram im Bau-Ausschus wird hingewiesen, siehe <https://www.giessener-allgemeine.de/giessen/giessen-hessen-s-bahn-berliner-platz-12288262.html>
- In Marburg wird derzeit die Wiedereinführung von Oberleitungsbussen geplant, siehe <https://www.op-marburg.de/Marburg/Oberleitungs-Busse-Stadt-startet-Planung-fuer-O-Busse>. Auch in Gießen gab es bis 1968 O-Busse.
- Zur Zeit läuft die Unterschriftensammlung für einen Bürgerantrag mit dem Ziel, Gießen bis zum Jahr 2035 CO₂-neutral zu machen, siehe <http://2035null.de/>. Die Agenda-Gruppe äußert den Wunsch, in der nächsten Sitzung eine Information der Initiatoren (Verein Lebenswertes Gießen), speziell über die verkehrspolitischen Forderungen zu erhalten.
- Informationsmaterial zum Gießener Stadtradeln (18. Mai – 07. Juni) liegt aus, siehe <https://www.stadtradeln.de/giessen>.

TOP 3 Bildung von Arbeitsgruppen

Das Plenum löst sich in die drei bekannten Arbeitsgruppen auf, die wiederum von Jonas Rentrop, Klaus Hass und Michael Bassemir moderiert werden.

a) Öffentlicher Personennahverkehr / Schiene

Die Projektgruppe hat folgende Anträge erarbeitet:

1. Der Magistrat der Universitätsstadt wird gebeten zu prüfen, auf welchen Stadtbus-Linien der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen per Oberleitung und/oder Batteriespeicher möglich ist.
2. Der Magistrat der Universitätsstadt wird gebeten zu prüfen, ob über das bestehende Stadtbus-Liniennetz hinaus neue Linien im ÖPNV konzipiert werden müssen bzw. ob eine Neuordnung der existierenden Stadtbuslinien notwendig ist.
3. Der Magistrat der Universitätsstadt wird gebeten, auf der Vogelsbergbahn die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte in den Bereichen Rödgen, Alter Flughafen und Aulweg (RKH-Gelände) zu prüfen und ggf. die Planungen dafür so bald wie möglich zu beginnen.

4. Der Magistrat der Universitätsstadt wird gebeten, eine Vorortbahn (z.B. Regio-Tram, S-Bahn etc.) in Gießen einzurichten und diese Angelegenheit auch in die Debatte in den Kreistag des Landkreises Gießen einzubringen.

Zu Beginn der Sitzung regt Herr Kirchhof an, den Einsatz von Oberleitungsbussen gegenüber Straßenbahnen zu präferieren. So seien O-Busse gegenüber Straßenbahnen kostengünstiger und umweltfreundlicher. Im Rahmen der Debatte um die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV in Gießen und dem Umland wird das Thema O-Busse und weitere Themen des ÖPNV umfangreich diskutiert:

- Die Potenziale und Möglichkeiten von Oberleitungsbussen und anderen Antriebssysteme müssen nebeneinander und nicht einzeln geprüft und bewertet werden.
- Marburg plant die Erstellung eines Gutachtens hinsichtlich des Einsatzes von O-Bussen. Herr Bayer wird bei den zuständigen Personen anfragen, um das Gutachten der Agenda-Gruppe zur Verfügung stellen zu können.
- Straßenbahnen besitzen eine größere Kapazität und einen geringeren Energieverbrauch im Einsatz, O-Busse hingegen eignen sich aufgrund einer höheren Flexibilität eher für kleinere Städte. Aufgrund der geringeren Kapazität der O-Busse müssen diese allerdings in einem dichteren Takt fahren als Straßenbahnen.
- Da die Stadt Gießen über eine höhere Bevölkerungsdichte als Marburg verfügt, spricht dies eher für eine Straßenbahn.
- Generell sollte der innerstädtische ÖPNV besser an das Gießener Umland angebunden werden.
- Ein weiterer Punkt ist die baurechtliche Sicherung des bestehenden Doppelgleises zwischen Rödgen und dem alten Flughafen um dieses vor dem Rückbau zu sichern.
- Der Regelverkehr auf der Vogelsbergbahn sollte entsprechend umstrukturiert werden, um die Einbindung des (zukünftigen) Gießener schienengebunden ÖPNVs zu optimieren bzw. grundsätzlich zu ermöglichen.
- Im neu zu erstellenden RMV-Nahverkehrsplan sollte die Option zum Ausbau der Vogelsbergbahn integriert werden.

b) Rad / Fußgänger

Die Gruppe setzt die in der letzten Sitzung unterbrochene Diskussion über die Umwandlung der Goethestraße in eine Fahrradstraße fort. Dabei gibt es Vorbehalte gegen diese Umwandlung, etwa Gefährdungen der Fußgänger durch Radfahrer. Nach Einschätzung von Herrn Fleischhauer dürfte sich durch die Umwandlung de facto wenig ändern, außer dem bevorrechtigten Nebeneinanderfahren der Radfahrer. Es besteht Einigkeit, dass weitere Informationen über den Stand der städtischen Planungen

erwünscht sind. Der städtische Verkehrskoordinator soll in der nächsten Sitzung darüber berichten, und zwar möglichst im Plenum.

Die weitere Diskussion dreht sich um die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger*innen. Kritisiert wird vor allem die Gefährdung bei der Überquerung von Straßen sowie die Behinderung durch illegales oder legales, aber zu enges, Parken. Folgende Forderungen werden im Konsens formuliert:

- Illegales Parken auf Gehwegen und in der Fußgängerzone (z. B. Rittergasse, Marktstraße) ist stärker zu ahnden
- Legales Parken auf Gehwegen muss markiert werden, um Mindestbreiten für z. B. Rollstuhlfahrerinnen und Kinderwagen zu gewährleisten. Falls der Straßenquerschnitt dafür nicht ausreicht, ist zu prüfen, ob eine Einbahnstraßenregelung sinnvoll ist.
- Es ist zu prüfen, wie an der Einmündung Bismarckstraße in die Südanlage und vor der Engel-Apotheke in der Schulstraße die Querung von Fußgängern sicherer werden kann (z. B. Zebrastreifen oder ähnliches)

c) Auto / Motorisierter Individualverkehr

Es entwickelt sich eine lebhafte Diskussion zu den besprochenen Details der letzten Sitzung im Hinblick auf das Thema „nachhaltige Mobilität“. Herr Dr. Nobis spricht sich dafür aus, den Fokus auf das Hauptthema zu richten – wie kann Mobilität nachhaltig gestaltet werden – und sich nicht so sehr mit alltäglichen Kleinigkeiten zu beschäftigen. Weiterhin wird vorgeschlagen, Vorbildkommunen für autofreie Innenstädte zu sichten.

Es wird entschieden in beide Richtungen weiter zuarbeiten.

- In den folgenden Sitzungen sollen die Masterpläne Klimaschutz 2050 des Landkreises Gießen (siehe https://www.klimaschutz-lkgi.de/ecm-politik/lkgi/de/home/file/fileId/99/name/Masterplan_100%25_Klimaschutz) und der Stadt Gießen (siehe <https://parlamentsinfo.giessen.de/get-file.php?id=117246&type=do>, kommende Sitzung), der Masterplan „Green City“ Gießen (siehe https://giessen-direkt.de/giessen/de/home/file/fileId/358/name/Green_City_Plan_Gie%C3%9Fen) und das Konzept der Initiative Gießen 2035 (kommende Sitzung) im Plenum vorgestellt werden. Die übrigen Konzepte folgen.
- Es soll eine Podiumsdiskussion veranstaltet werden, auf der die Positionen „autofreie Innenstadt“ und „Beibehaltung des status quo“ mit Experten, der Kommunalpolitik und dem Einzelhandel erläutert werden. Ziel ist es, Anregungen für eine Weiterentwicklung der Innenstadt zu erhalten, den Einzelhandel zu fördern

und das Verkehrsaufkommen zu begrenzen. Dabei soll die Entwicklung der E-Mobilität berücksichtigt werden.

Folgende Anträge sollen über den Agenda-Rat an die Stadtverordnetenversammlung gestellt werden:

1. Einrichtung eines funktionsfähigen und verständlichen Parkleitsystems, das die PKW-Nutzer*innen in die Parkhäuser führt und den bisherigen Parksuchverkehr unterbindet, innerhalb von zwei Jahren ab Zustimmung durch die StVV.
2. Einrichtung einer Geschwindigkeitsüberwachung mittels fest installierter Kameras, die 24 h in Betrieb sind in der Bahnhofstraße und der Neustadt (insgesamt 4 Stück), innerhalb sechs Monaten nach Zustimmung durch die StVV.
3. Wirksame Erhöhung des Kontrolldrucks durch das Ordnungsamt in der Innenstadt mit dem Ziel unerlaubtes Parken dauerhaft zu verhindern (sofort).

TOP 4 Weiterarbeit/Sonstiges

Zuletzt werden die Ergebnisse im Plenum vorgestellt. Als weiteres Vorgehen wird vereinbart:

- Die heutigen Forderungen der Gruppen sollen redaktionell in einen Antragsentwurf aufgenommen werden. Der Entwurf wird mit der Einladung verschickt. In der nächsten Sitzung soll dieser im Plenum besprochen, ggf. geändert, erweitert und verabschiedet werden.
- Die nächste Sitzung soll durchgehend im Plenum stattfinden, nicht in Arbeitsgruppen.
- Folgende Vorträge sollen nach Möglichkeit organisiert werden: Bürgerantrag 2035null (siehe TOP 2), Masterplan Klimaschutz der Stadt Gießen (siehe TOP 3c) und Planungsstand Fahrradstraße Goethestraße (siehe TOP 3b).

Als nächster Sitzungstermin wird abgestimmt: 25. Juni 2019 um 19:00 Uhr. (*Nachtrag: diesmal im Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses*).

Protokoll: Michael Bassemir, Klaus Hass, Jonas Rentrop

Anlage: Antrag für den Agenda-Rat 2019

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird beauftragt:

1. Illegales Parken auf Gehwegen und in der Fußgängerzone (z. B. Rittergasse, Marktstraße) stärker zu ahnden. Der Kontrolldruck durch das Ordnungsamt in der Innenstadt ist sofort wirksam zu erhöhen mit dem Ziel, unerlaubtes Parken dauerhaft zu verhindern.
2. Legales Parken auf Gehwegen zu markieren, um Mindestbreiten für z. B. Rollstuhlfahrer*innen und Kinderwagen zu gewährleisten. Falls der Straßenquerschnitt dafür nicht ausreicht, ist zu prüfen, ob eine Einbahnstraßenregelung sinnvoll ist.
3. Ein funktionsfähiges und verständliches Parkleitsystem einzurichten, das die PKW-Nutzer*innen in die Parkhäuser führt und den bisherigen Parksuchverkehr unterbindet. Die Umsetzung hat innerhalb von zwei Jahren zu erfolgen.
4. In der Bahnhofstraße und der Neustadt eine Geschwindigkeitsüberwachung mittels fest installierter Kameras (insgesamt 4 Stück) einzurichten, die 24 Stunden in Betrieb ist. Die Umsetzung hat innerhalb von sechs Monaten zu erfolgen.
5. Eine Vorortbahn (z.B. Regio-Tram, S-Bahn etc.) in Gießen einzurichten und diese Angelegenheit auch in die Debatte in den Kreistag des Landkreises Gießen einzubringen.

Der Magistrat wird beauftragt, zu prüfen:

6. Auf welchen Stadtbus-Linien der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen per Oberleitung und/oder Batteriespeicher möglich ist.
7. Ob über das bestehende Stadtbus-Liniennetz hinaus neue Linien im ÖPNV konzipiert werden müssen bzw. ob eine Neuordnung der existierenden Stadtbuslinien notwendig ist.
8. Auf der Vogelsbergbahn zusätzliche Haltepunkte in den Bereichen Rödgen, Alter Flughafen und Aulweg (RKH-Gelände) einzurichten und ggf. die Planungen dafür so bald wie möglich zu beginnen.
9. Wie die Querung der Bismarckstraße an der Einmündung in die Südanlage und die Querung der Schulstraße vor der Engel-Apotheke für Fußgänger sicherer werden kann (z. B. Zebrastreifen oder ähnliches).

Begründung: (...)

Sechstes Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“
Dienstag, 25. Juni 2019, 19:00 – 21:15 Uhr
Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses, Berliner Platz 1

Anwesend (laut Teilnahmeliste):

Alswede, Lennard; Bassemir, Michael; Bayer, Reinhard; d'Amour, Bernd; Granitza, Johannes; Gebelein, Helmut; Grothe, Klaus-Dieter; Hass, Klaus; Kerl, Friedhelm; Liebsch, Lothar; Menges, Christiane; Nobis, Dr. Volkhard; Noll, Gabriele; Pudelko, Patricia; Rentrop, Jonas; Schneider, Eckart; Sames, Friedhelm; Stenzel, Hartmut; Thomas, Volker

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Michael Bassemir vom Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21 begrüßt die Anwesenden. Er erläutert zur Tagesordnung: Der gewünschte Vortrag zum Planungsstand „Fahrradstraße Goethestraße“ kann heute aus Termingründen nicht gehalten werden. Bürgermeister Neidel hat jedoch angeboten, darüber in der nächsten Sitzung zu berichten. Die Gruppe äußert den Wunsch, dass Herr Neidel dann auch über den Sachstand „Verkehrsentwicklungsplan“ und „Green City Plan“ berichten möge. Herr Bassemir wird die Bitte übermitteln. Ansonsten wird die Tagesordnung genehmigt.

Zum Protokoll der 5. Sitzung gibt es eine Ergänzung. Bei den Ergebnissen der Gruppe „Motorisierter Individualverkehr“ wird ergänzt: „Weiterhin wird vorgeschlagen, Vorbildkommunen für autofreie Innenstädte zu sichten.“ Im Übrigen wird das Protokoll genehmigt.

TOP 2 Aktuelles

Es wird informiert:

- Am 26. Juni findet um 19:00 Uhr im Bürgerhaus Wieseck die Abschlussveranstaltung des Gießener Stadtradelns statt. Anmeldungen sind erbeten und kurzfristig möglich.
- Ein weiterer „Verkehrswende-Tag“ ist am Samstag, dem 6. Juli geplant (siehe: http://www.projektwerkstatt.de/index.php?domain_id=1&a=termine). Ab 12:00 Uhr wird die Bahnhofstraße zwischen Neustadt und Liebigstraße in eine Fahrradstraße umgewandelt (mit Querung des Anlagenrings).
- Klaus Hass berichtet über die Vorbereitung der Veranstaltung „Attraktivierung der Innenstadt und Verkehrsvermeidung“ mit Prof. Dr. Rolf Monheim (siehe letztes Protokoll, TOP 3c). Nach Kontakt mit den Gießener BIDs ist noch unklar, ob

eine Podiumsdiskussion zustande kommt. Alternativ wird Prof. Dr. Monheim einen Vortrag mit Diskussion halten. Vorher ist eine Innenstadtbegehung mit Einzelhandel, eventuell Kommunalpolitikern/Verwaltung und Presse, vorgesehen. Termin: 18. September 2019 (voraussichtlich 16:00 Uhr Begehung der Innenstadt und 19:00 Uhr Vortrag/Podiumsdiskussion). Die Gruppe billigt das Konzept.

- Bernd d'Amour spricht das Bahnchaos zwischen Frankfurt und Gießen am vergangenen Wochenende an. Das Versagen der Bahn habe eine geradezu unerträgliche Dimension angenommen. Er bittet die Gruppe, Ideen zur Abhilfe zu entwickeln. Das Thema soll in der nächsten Sitzung nochmals aufgerufen werden.
- Reinhard Bayer stellt Überlegungen der Arbeitsgruppe Mobilität zur zukünftigen Buslinienführung vor, speziell den im Green City Plan genannten Linien 3, 12, 13 und 14.
- Dr. Volkhard Nobis berichtet von seiner Anfrage an den Magistrat zum Verkehrsentwicklungsplan, die im Umweltausschuss am 11. Juni beantwortet wurde, siehe <https://parlamentsinfo.giessen.de/getfile.php?id=134264&type=do> bzw. <https://parlamentsinfo.giessen.de/getfile.php?id=134500&type=do>.

TOP 3 Bürgerantrag zum Klimaschutz „2035null“

Eckart Schneider berichtet für den Verein „Lebenswertes Gießen“ über den Bürgerantrag <http://2035null.de/>. Ziel ist es, dass Gießen schon bis 2035 klimaneutral wird. Die für einen Bürgerantrag notwendigen Unterstützungsunterschriften liegen bereits vor. Die Stadtverordnetenversammlung wird vermutlich am 26. September darüber entscheiden. Die Forderungen lauten konkret:

„Die Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 wird zum offiziellen Ziel der Stadt Gießen erklärt.

Dieses Ziel wird mittels einer Satzung oder eines anderen rechtlichen Instruments kurzfristig verbindlich festgelegt.

Um dieses Ziel zu erreichen, stellen die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung alle erforderlichen Mittel (finanziell, organisatorisch, planerisch etc.) bereit bzw. entwickeln diese.

Die Bürgerschaft ist in diesen Prozess intensiv einzubeziehen und jährlich in öffentlichen Veranstaltungen über die in der Zwischenzeit entwickelten bzw. umgesetzten Maßnahmen, deren Effekte und noch erforderliche Maßnahmen zu informieren.“

Eckart Schneider stellt die verkehrspolitischen Vorschläge der Initiative im Einzelnen vor. Dabei wird auch auf das Konzept der Projektwerkstatt Saasen Bezug genommen, welches in der Sitzung am 20. Februar vorgestellt wurde.

Sollte der Bürgerantrag im Parlament keine Mehrheit finden, wird erwogen, als nächste Stufe ein Bürgerbegehren mit Bürgerentscheid zu initiieren.

Das Koordinationstreffen der Klima-Aktiven findet an jedem dritten Mittwoch des Monats in der „Anschlussverwendung“ (Grünberger Straße 22) statt.

TOP 4 Klimaschutzkonzept der Stadt Gießen

Jonas Rentrop, seit 1. Mai 2018 Klimaschutzmanager der Stadt Gießen, stellt das Klimaschutz-Kurzkonzept und die umgesetzten und geplanten Maßnahmen im Bereich „Verkehr“ vor. Sein Vortrag ist unter

https://www.giessen.de/media/custom/2874_461_1.PDF?1565017413

einsehbar. Im Anschluss entwickelt sich eine Diskussion darüber, wie zielführend kommunikativen Maßnahmen zur Erreichung der CO₂-Neutralität sein können. Es werden Forderungen nach Nulltarif im ÖPNV (in Anlehnung an Tübingen, Monheim/NRW) laut, aber auch nach Angebotsverbesserungen und Taktverdichtung. Aufgrund der Zeitknappheit kann diese Diskussion nicht zu Ende geführt werden. Dies soll zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

TOP 5 Diskussion des Antragsentwurfs

Der Antragsentwurf, der dem letzten Protokoll beilag, wird ausführlich diskutiert und ergänzt. Änderungsvorschläge waren inzwischen schriftlich von Renate Schlotmann sowie Ingrid Miebach-Koch und Friedhelm Miebach eingegangen. Weitere Änderungsvorschläge werden in der Sitzung diskutiert und teilweise eingearbeitet.

Michael Bassemir übernimmt es, die Forderungen (statt als Infinitive mit „zu“) in einfache Hauptsätze umzuwandeln.

TOP 6 Weiterarbeit / Sonstiges

Als nächster Sitzungstermin (an dem auch Bürgermeister Neidel teilnehmen kann) wird vereinbart: Dienstag, der 27. August 2019 um 19:00 Uhr, wieder im Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses.

Protokoll: Michael Bassemir, Klaus Hass, Jonas Rentrop

Anlage: Antrag für den Agenda-Rat 2019, Entwurf Stand 25.06.2019

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird mit der Umsetzung folgender Maßnahmen beauftragt:

1. Illegales Parken auf Gehwegen und in der Fußgängerzone (z. B. Rittergasse, Marktstraße) ist stärker zu ahnden. Der Kontrolldruck durch das Ordnungsamt in der Innenstadt ist sofort wirksam zu erhöhen mit dem Ziel, unerlaubtes Parken dauerhaft zu verhindern.
2. Legales Parken auf Gehwegen ist zu markieren, um Mindestbreiten für z. B. Rollstuhlfahrer*innen und Kinderwagen zu gewährleisten. Falls der Straßenquerschnitt dafür nicht ausreicht, ist zu prüfen, ob eine Einbahnstraßenregelung sinnvoll ist.
3. Ein funktionsfähigeres und verständlicheres Parkleitsystem ist einzurichten, das die PKW-Nutzer*innen in die Parkhäuser und zu den Parkplätzen führt und den bisherigen Parksuchverkehr verringert. Freie Parkplätze sollen im Internet abrufbar sein. Die Umsetzung hat innerhalb von zwei Jahren zu erfolgen.
4. In der Bahnhofstraße und der Neustadt ist eine Geschwindigkeitsüberwachung mittels fest installierter Kameras (insgesamt 4 Stück) einzurichten, die 24 Stunden in Betrieb ist. Die Umsetzung hat innerhalb von sechs Monaten zu erfolgen.
5. Eine Vorortbahn (z.B. Regio-Tram, S-Bahn etc.) ist in Gießen einzurichten und diese Angelegenheit auch in die Debatte in den Kreistag des Landkreises Gießen einzubringen.
6. Für Fahrgäste sind nördliche Zugänge am Haltepunkt Oswaldsgarten einzurichten.
7. Die Taktzeiten sind auf allen Stadtbuslinien nach und nach zu verkürzen.

Der Magistrat wird mit der Prüfung folgender Maßnahmen beauftragt:

8. Es ist zu prüfen, auf welchen Stadtbus-Linien der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen per Oberleitung und/oder Batteriespeicher möglich ist.
9. Es ist zu prüfen, ob über das bestehende Stadtbus-Liniennetz hinaus neue Linien im ÖPNV konzipiert werden müssen bzw. ob eine Neuordnung der existierenden Stadtbuslinien notwendig ist.
10. Es ist zu prüfen, ob auf der Vogelsbergbahn zusätzliche Haltepunkte in den Bereichen Rödgen, Alter Flughafen, Waldstadion, Uni/Phil und Aulweg (RKH-Gelände) sowie auf der Main-Weser-Bahn ein zusätzlicher Haltepunkt

Gießen-Nord eingerichtet werden können und ggf. die Planungen dafür so bald wie möglich zu beginnen.

11. Es ist zu prüfen, ob die Planungen zur Vogelsbergbahn zweigleisig erfolgen können.
12. Desgleichen ist zu prüfen, ob ein zusätzlicher Haltepunkt im Europaviertel eingerichtet werden kann, der über den bestehenden Gleis-Abzweig Vogelsbergbahn anzufahren ist.
13. Es ist zu prüfen, wie die Querung der Bismarckstraße an der Einmündung in die Südanlage und die Querung der Schulstraße vor der Engel-Apotheke für Fußgänger sicherer werden kann (z. B. Zebrastreifen oder ähnliches).

Begründung: (...)

Siebttes Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“
Dienstag, 27. August 2019, 19:00 – 21:15 Uhr
Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses, Berliner Platz 1

Anwesend (laut Teilnahmeliste):

Bassemir, Michael; Bayer, Reinhard; Biemer, Thomas; Born, Gerhard; Bürckstümmer, Katja; Carl, Mathias; Cavga, Lara; d'Amour, Bernd; Fleischhauer, Jan; Granitza, Johannes; Grothe, Klaus-Dieter; Happel, Aaron; Hass, Klaus; Hölscher, Dr. Holger; Houska, Tobias; Leidinger-Müller, Norbert; Matzen, Matthias; Menges, Christiane; Mirol-Stroh, Fabian; Neidel, Peter; Nobis, Dr. Volkhard; Noll, Gabriele; Paul, Ronja; Pudelko, Patricia; Reich Bärbel; Pausch, Ralf; Sames Friedhelm; Schaefer, Hans-J.; Schaefer, Marlis; Schäfer, Rüdiger; Schlotmann, Renate; Schreiber, Wolf D.; Wasseroth, Anette; Zörb, Michel

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Michael Bassemir vom Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21 begrüßt die Anwesenden. Der Tagesordnung und dem versendeten Protokollentwurf der 6. Sitzung wird zugestimmt.

TOP 2 Aktuelles

Es wird informiert:

- Wie in der letzten Sitzung besprochen, findet am 18. September die Veranstaltung mit Prof. Rolf Monheim unter dem Titel „Die Zukunft der Gießener Innenstadt im Spannungsfeld von Stadtqualität und Erreichbarkeit“ statt (Nachtrag des Protokollanten: Sein Vortrag steht inzwischen unter https://www.giessen.de/media/custom/2874_1047_1.PDF?1571407395 online – siehe auch Artikel der GAZ im Anhang).
- Der in der letzten Sitzung vorgestellte Bürgerantrag zum Klimaschutz „2035null“ wird am 10. September um 19:00 im Bauausschuss diskutiert und am 26. September um 18:00 Uhr in der Stadtverordnetenversammlung zum Beschluss stehen.
- Ein weiterer „Verkehrswende-Tag“ ist am Samstag, dem 7. September geplant. Beginn ist um 10:15 Uhr in Großen-Buseck. (siehe: http://www.projektwerkstatt.de/index.php?domain_id=1&a=termine).

- Der Landkreis Gießen veranstaltet am 10. September von 10:00 bis 16:00 Uhr einen Methodenworkshop „Energiewende im Kopf“ (Kongresshalle Gießen). Es sind kurzfristig noch Anmeldungen möglich.
- Am Samstag, dem 14. September um 15:00 Uhr lädt der Georg-Büchner-Club zu einem Vortrag „E – wie Mobilität? Warum die E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt“ in die Evangelische Studierendengemeinde.

TOP 3 Information über den Sachstand städtischer Verkehrsplanungen

Bürgermeister Peter Neidel stellt die Grundzüge der städtischen Verkehrspolitik dar. Kernelemente sind dabei die intelligente Steuerung der Verkehrsströme und die Attraktivierung von ÖPNV und Radfahren. Es gebe nicht die „eine große Lösung“, sondern viele planerische Ansatzpunkte. Auch die finanziellen Spielräume seien zu beachten. Im Anschluss werden folgende Planungen vorgestellt:

- Der Leiter des Stadtplanungsamts Dr. Holger Hölscher berichtet über den gegenwärtigen Verfahrensstand des neuen Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Mit einer Auftragsvergabe wird im Herbst 2019 gerechnet. Die Abwicklung der Planung soll transparent erfolgen; eine Bürgerbeteiligung ist vorgesehen.
- Der städtische Verkehrskoordinator Ralf Pausch stellt den „Green City Plan“ (Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität, siehe https://giessen-direkt.de/giessen/de/home/file/fileId/358/name/Green_City_Plan_Gie%C3%9Fen) vor, und berichtet im Detail über den Umsetzungsstand der 15 Maßnahmenpakete.
- Die städtische Radverkehrsbeauftragte Katja Bürckstümmer berichtet über die Einrichtung dreier Fahrradstraßen in Goethestraße, Lonystraße und Löberstraße. Der Ausbau erfolgt mit geringem baulichem Aufwand, jedoch mit umfangreicher Beschilderung und Markierung. *(Anmerkung des Protokollanten: eine Informationsveranstaltung dazu findet am 11. November um 18:00 Uhr im Hermann-Levi-Konzertsaal statt.)*

Im Anschluss wird die Gelegenheit genutzt, Nachfragen zu stellen. Bei der folgenden Diskussion gibt es eine Reihe von kritischen Beiträgen; insbesondere wird die Verbesserung der Situation von Radfahrer*innen auch in weiteren Straßen (Anlagenring, Frankfurter Straße) gewünscht.

TOP 4 Diskussion des Antragsentwurfs

Der Antragsentwurf aus der 6. Sitzung war vom Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21 redaktionell überarbeitet worden (Umwandlung in Hauptsätze). Diese Fassung wird in der Sitzung nochmals leicht ergänzt. Trotz Bedenken Einzelner (bezüglich der Markierung von Parkflächen in engen Gassen und der Prüfung weiterer

alternativer Antriebstechnologien) wird über den Antrag in folgender Formulierung Konsens erzielt:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird mit der Umsetzung folgender Maßnahmen beauftragt:

1. Illegales Parken auf Gehwegen und in der Fußgängerzone (z. B. Rittergasse, Marktstraße) ist stärker zu ahnden. Der Kontrolldruck durch das Ordnungsamt in der Innenstadt ist sofort wirksam zu erhöhen mit dem Ziel, unerlaubtes Parken dauerhaft zu verhindern.
2. Legales Parken auf Gehwegen ist zu markieren, um Mindestbreiten für z. B. Rollstuhlfahrer*innen und Kinderwagen zu gewährleisten. Falls der Straßenquerschnitt dafür nicht ausreicht, ist zu prüfen, ob eine Einbahnstraßenregelung sinnvoll ist.
3. Ein funktionsfähigeres und verständlicheres Parkleitsystem ist einzurichten, das die PKW-Nutzer*innen in die Parkhäuser und zu den Parkplätzen führt und den bisherigen Parksuchverkehr verringert. Freie Parkplätze sollen im Internet abrufbar sein. Die Umsetzung hat innerhalb von zwei Jahren zu erfolgen.
4. In der Bahnhofstraße und der Neustadt ist eine Geschwindigkeitsüberwachung mittels fest installierter Kameras (insgesamt 4 Stück) einzurichten, die 24 Stunden in Betrieb ist. Die Umsetzung hat innerhalb von sechs Monaten zu erfolgen.
5. Eine Vorortbahn (z.B. Regio-Tram, S-Bahn etc.) ist in Gießen einzurichten und diese Angelegenheit auch in die Debatte in den Kreistag des Landkreises Gießen einzubringen.
6. Für Fahrgäste sind nördliche Zugänge am Haltepunkt Oswaldsgarten einzurichten.
7. Die Taktzeiten sind auf allen Stadtbuslinien nach und nach zu verkürzen.

Der Magistrat wird mit der Prüfung folgender Maßnahmen beauftragt:

8. Es ist zu prüfen, auf welchen Stadtbus-Linien der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen per Oberleitung und/oder Batteriespeicher möglich ist.
9. Es ist zu prüfen, ob über das bestehende Stadtbus-Liniennetz hinaus neue Linien im ÖPNV konzipiert werden müssen bzw. ob eine Neuordnung der existierenden Stadtbuslinien notwendig ist.
10. Es ist zu prüfen, ob auf der Vogelsbergbahn zusätzliche Haltepunkte in den Bereichen Rödgen, Alter Flughafen, Waldstadion, Uni/Phil und Aulweg (RKH-Gelände) sowie auf der Main-Weser-Bahn ein zusätzlicher Haltepunkt

Gießen-Nord eingerichtet werden können und ggf. die Planungen dafür so bald wie möglich zu beginnen.

11. Es ist zu prüfen, ob die Planungen zur Vogelsbergbahn und der Lahn-Kinzig-Bahn zweigleisig erfolgen können.
12. Desgleichen ist zu prüfen, ob ein zusätzlicher Haltepunkt im Europaviertel eingerichtet werden kann, der über den bestehenden Gleis-Abzweig Vogelsbergbahn anzufahren ist.
13. Es ist zu prüfen, wie die Querung der Bismarckstraße an der Einmündung in die Südanlage und die Querung der Schulstraße vor der Engel-Apotheke für Fußgänger sicherer werden kann (z. B. Zebrastreifen oder ähnliches).

Dieser Antrag soll dem Agenda-Rat am 16. Oktober vorgelegt werden.

TOP 5 Weiterarbeit / Sonstiges

Als nächster Sitzungstermin wird vereinbart: Mittwoch, der 30. Oktober 2019 um 19:00 Uhr, wieder im Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses. In der Sitzung soll über die Entscheidungen des Agenda-Rats berichtet werden.

Protokoll: Michael Bassemir

Anlage: Gießener Allgemeine Zeitung, 21.09.2019

Die City als »Erlebnisbühne«

Geograf Rolf Monheim skizziert die attraktive Innenstadt der Zukunft

Gießen (csk). Auch richtiges Gehen will gelernt sein. Wenn's geht, sogar passend zum jeweils herrschenden Zeitgeist. Um Innenstädte fit für die Zukunft zu machen, müsse man sie vor allem attraktiv gestalten, erklärte Prof. Rolf Monheim am Mittwochabend bei einem Vortrag im Hermann-Levi-Saal des Rathauses. Und zwar gerade für Fußgänger. Schließlich sei das Gehen in der City heute längst nicht mehr rein funktionalistisch zu betrachten, als »Aufwand, der zu minimieren ist«. Das »postmoderne Urbanitätsverständnis« entdeckte das Flanieren neu – einen »Teil des Stadterlebens« mit allerlei Überraschungen. Nun plädierte der Geograf auf Einladung der Lokalen Agenda 21-Gruppe »Nachhaltige Mobilität« nicht für den kollektiven Umstieg vom Auto auf die Füße. Wohl aber dafür, moderne Städte weniger anhand ihrer Erreichbarkeit mit dem Pkw und vorhandener Parkmöglichkeiten zu denken.

Seine eigene Perspektive dokumentierte Monheim bereits im Vortragstitel. So beschrieb er »Zukunftsperspektiven von Innenstädten im Spannungsfeld von Erreichbarkeit und Stadtqualität« explizit »aus der Sicht der Innenstadtbesucher«. Getreu dem Motto: »Der Wurm muss dem Fisch schmecken, nicht dem Angler«. Wobei hier die Händler fleißig angeln, während sich die Kunden fühlen sollen wie Fische im Wasser. Einige kontroverse Thesen untermauerte der Experte mit einer Fülle empirischer Daten. Die Kernidee nannte er vorweg: »Wir spre-

chen nicht über Verkehr. Wir sprechen über Gesellschaft.«

Anders als zu Wirtschaftswunder-Zeiten, in denen Innenstädte primär der Versorgung gedient hätten und meist per Auto erfahren worden seien, brauche die »postmoderne Erlebnisgesellschaft« sie vorrangig, »um ihren Lebensstil zu inszenieren«. Entspannung und Überraschung träten an die Stelle von Besorgung und Planung. Einkaufen heißt jetzt Shopping – und wird nach Monheim immer mehr zur »Kernkompetenz« urbaner »Erlebnisbühnen« samt fremder Bummler in der Rolle unverzichtbarer »Mitspieler«.

Bei alldem wolle niemand Autos per se verteufeln, betonte der Geograf. Im Gegenteil: Kluge Konzepte ermöglichten stets ein Nebeneinander aller Verkehrsarten. Dass viele Autofahrer mit der städtischen Infrastruktur zufrieden seien, zeigten Studien. Für Gießen zitierte Monheim ein Gutachten, das die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) 2010 angefertigt hat. Nach Defiziten des Selterswegs befragt, nannten Kunden damals ziemlich oft fehlenden Service und suboptimale Atmosphäre, aber eher selten schlechte Erreichbarkeit oder zu wenige Parkplätze.

Unter den beispielhaften Städten zwischen Regensburg, Leipzig und Lübeck hob Monheim mehrfach Nürnberg hervor. Seit den Siebziger habe die Lokalpolitik das Zentrum der Frankenmetropole sukzessive auto-

frei gestaltet, rundherum jedoch ein umfangreiches Parkangebot beibehalten. Der Clou: Zwischen einzelnen City-»Verkehrszellen« sei kein Wechsel mit dem Pkw möglich – der Autoverkehr werde direkt »schadensminimierend« auf die nächste Parkfläche geleitet.

Große Einkaufszentren zögen übrigens sogar Kundschaft für kleinere Läden an, statt sie massenhaft abzuwerben, erläuterte Monheim.

Das spiegelten nicht zuletzt die Daten der GMA-Studie, wenngleich die Galerie Neustädter Tor vor zehn Jahren noch in einem besseren Zustand gewesen sei als heute – und der Seltersweg weniger attraktiv. Ein wirksames Mittel, schwächelnde Innenstädte wieder aufzuwerten, sind laut dem Wissenschaftler Cafés und Außengastronomien sowie schmucke Plätze.

Wollten die Einzelhändler weiter erfolgreich angeln, müssten sie zuerst das soziale Bild von der Stadt reflektieren, forderte der Experte. Bestenfalls kreierten alle Interessengruppen gemeinsam ein »emotional verankertes, standortspezifisches Profil«. Der »Funktionsstandort« von gestern entwerfe sich dann zum »Identifikationsort« für morgen. Und zu dem gehörten natürlich mobile Menschen in allen denkbaren Gefährten. Aber mehr noch Emotionen und der Wille, erlebend zu verweilen. Oder eben der, sich stundenlang auf den eigenen Füßen durch die Stadt zu bewegen.



R. Monheim

Achtes Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“
Mittwoch, 30. Oktober 2019, 19:00 – 21:00 Uhr
Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses, Berliner Platz 1

Anwesend (laut Teilnahmeliste):

Alswede, Lennard; Bassemir, Michael; Bayer, Reinhard; Becker, Christa; d'Amour, Bernd; Granitza, Johannes; Gumprecht, Detlef; Gumprecht, Mikko; Hass, Klaus; Henkelmann, Martin; Kitzia, Siegfried Leo; Leidinger-Müller, Norbert; Liebsch, Lothar; Limprecht, Florian; Menges, Christiane; Miebach, Friedhelm; Miebach-Koch, Ingrid; Nobis, Dr. Volkhard; Pudelko, Patricia; Sames Friedhelm; Schlotmann, Renate

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Michael Bassemir vom Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21 begrüßt die Anwesenden. Der Tagesordnung und dem versendeten Protokollentwurf der 7. Sitzung wird zugestimmt.

TOP 2 Aktuelles

Es wird informiert:

- Die Veranstaltung mit Prof. Rolf Monheim hat am 18. September mit guter Beteiligung stattgefunden. Der Vortrag und ein GAZ-Artikel wurden mit dem letzten Protokoll versendet.
- Der Hessische Mobilitätskongress zum Thema Ladeinfrastruktur hat am 23. Oktober in der Kongresshalle stattgefunden. Dort wurde über Systeme mit Ladezeiten von wenigen Minuten für 100 Kilometer Fahrleistung berichtet. Allerdings, so der Einwand, mit ungünstigem Wirkungsgrad.
- Das Nachhaltigkeitsforum am 25. Oktober in der Gießener Kongresshalle wird von mehreren Teilnehmern als wenig zielführend beschrieben. Zur Bestimmung des zukünftigen Schwerpunktthemas wurde zuletzt per Abstimmung zwischen „Demokratie, Mobilität oder Ernährung“ entschieden, Sieger: „Ernährung“.
- Der in der vorletzten Sitzung vorgestellte Bürgerantrag zum Klimaschutz „2035null“ wurde am 26. September in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.
- Das Filmfestival für globale Gerechtigkeit „Globale Mittelhessen“ startet in Gießen am 2. November um 19:30 Uhr im Hermann-Levi-Konzertsaal mit dem Film „Zeit für Utopien“.

- Das nächste Verkehrswende-Treffen findet am 10. November um 11:00 Uhr in der Projektwerkstatt Saasen statt.
- Die in der letzten Sitzung angekündigte Informationsveranstaltung zu Fahrradstraßen wird am 11. November um 18:00 Uhr im Hermann-Levi-Konzertsaal ausgerichtet.

TOP 3 Bericht aus dem Agenda-Rat am 16.10.

Michael Bassemir, Klaus Hass und andere berichten aus dem Agenda-Rat. Der Gruppenantrag mit seinen 13 Forderungen wurde abgeändert und im Konsens weitergeleitet. Von den 7 Anträgen zur Umsetzung wurden 3 in Prüfaufträge umgewandelt, 1 zurückgestellt und 3 geändert beschlossen. Die 6 Prüfaufträge wurden unverändert beschlossen (siehe Tabelle).

Ursprüngliche Anträge zur Umsetzung	Einigung im Konsens
1. Illegales Parken auf Gehwegen und in der Fußgängerzone (z. B. Rittergasse, Marktstraße) ist stärker zu ahnden. Der Kontrolldruck durch das Ordnungsamt in der Innenstadt ist sofort wirksam zu erhöhen mit dem Ziel, unerlaubtes Parken dauerhaft zu verhindern.	1. Illegales Parken in der Fußgängerzone innerhalb des Anlagenrings (z. B. Rittergasse, Marktstraße) ist stärker zu ahnden. Der Kontrolldruck durch das Ordnungsamt in der Innenstadt ist sofort wirksam zu erhöhen mit dem Ziel, unerlaubtes Parken dauerhaft zu verhindern.
2. Legales Parken auf Gehwegen ist zu markieren, um Mindestbreiten für z. B. Rollstuhlfahrer*innen und Kinderwagen zu gewährleisten. Falls der Straßenquerschnitt dafür nicht ausreicht, ist zu prüfen, ob eine Einbahnstraßenregelung sinnvoll ist.	2. Es ist zu prüfen , ob legales Parken auf Gehwegen zu markieren ist, um Mindestbreiten für z. B. Rollstuhlfahrer*innen und Kinderwagen zu gewährleisten. Falls der Straßenquerschnitt dafür nicht ausreicht, ist zu prüfen, ob eine Einbahnstraßenregelung sinnvoll ist.
3. Ein funktionsfähigeres und verständlicheres Parkleitsystem ist einzurichten, das die PKW-Nutzer*innen in die Parkhäuser und zu den Parkplätzen führt und den bisherigen Parksuchverkehr verringert. Freie Parkplätze sollen im Internet abrufbar sein. Die Umsetzung hat innerhalb von zwei Jahren zu erfolgen.	3. Ein funktionsfähigeres und verständlicheres Parkleitsystem ist einzurichten, das die PKW-Nutzer*innen in die Parkhäuser und zu den Parkplätzen führt und den bisherigen Parksuchverkehr verringert. Freie Parkplätze sollen wenn möglich im Internet abrufbar sein. Die Umsetzung hat zeitnah zu erfolgen.
4. In der Bahnhofstraße und der Neustadt ist eine Geschwindigkeitsüberwachung mittels fest installierter Kameras (insgesamt 4 Stück) einzurichten, die 24 Stunden in Betrieb ist. Die Umsetzung hat innerhalb von sechs Monaten zu erfolgen.	4. In der Bahnhofstraße und der Neustadt ist eine Geschwindigkeitsüberwachung mittels fest installierter Kameras (insgesamt 4 Stück) einzurichten, die 24 Stunden in Betrieb ist. Die Umsetzung hat zeitnah zu erfolgen. Zurückgestellt, Wiedervorlage!
5. Eine Vorortbahn (z.B. Regio-Tram, S-Bahn etc.) ist in Gießen einzurichten und diese Angelegenheit auch in die Debatte in den Kreistag des Landkreises Gießen einzubringen.	5. Die Einrichtung einer Vorortbahn (z.B. Regio-Tram, S-Bahn etc.) ist im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zu prüfen und diese Angelegenheit auch in die Debatte in den Kreistag des Landkreises Gießen einzubringen.
6. Für Fahrgäste sind nördliche Zugänge am Haltepunkt Oswaldsgarten einzurichten.	6. Es ist zu prüfen , ob für Fahrgäste nördliche Zugänge am Haltepunkt Oswaldsgarten eingerichtet werden können.
7. Die Taktzeiten sind auf allen Stadtbuslinien nach und nach zu verkürzen.	7. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollen auf möglichst vielen Linien die Taktzeiten verkürzt werden.

Ursprüngliche Prüfaufträge	Einigung im Konsens
8. Es ist zu prüfen, auf welchen Stadtbus-Linien der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen per Oberleitung und/oder Batteriespeicher möglich ist.	8. Es ist zu prüfen, auf welchen Stadtbus-Linien der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen per Oberleitung und/oder Batteriespeicher möglich ist.
9. Es ist zu prüfen, ob über das bestehende Stadtbus-Liniennetz hinaus neue Linien im ÖPNV konzipiert werden müssen bzw. ob eine Neuordnung der existierenden Stadtbuslinien notwendig ist.	9. Es ist zu prüfen, ob über das bestehende Stadtbus-Liniennetz hinaus neue Linien im ÖPNV konzipiert werden müssen bzw. ob eine Neuordnung der existierenden Stadtbuslinien notwendig ist.
10. Es ist zu prüfen, ob auf der Vogelsbergbahn zusätzliche Haltepunkte in den Bereichen Rödgen, Alter Flughafen, Waldstadion, Uni/Phil und Aulweg (RKH-Gelände) sowie auf der Main-Weser-Bahn ein zusätzlicher Haltepunkt Gießen-Nord eingerichtet werden können und ggf. die Planungen dafür so bald wie möglich zu beginnen.	10. Es ist zu prüfen, ob auf der Vogelsbergbahn zusätzliche Haltepunkte in den Bereichen Rödgen, Alter Flughafen, Waldstadion, Uni/Phil und Aulweg (RKH-Gelände) sowie auf der Main-Weser-Bahn ein zusätzlicher Haltepunkt Gießen-Nord eingerichtet werden können und ggf. die Planungen dafür so bald wie möglich zu beginnen.
11. Es ist zu prüfen, ob die Planungen zur Vogelsbergbahn und der Lahn-Kinzig-Bahn zweigleisig erfolgen können.	11. Es ist zu prüfen, ob die Planungen zur Vogelsbergbahn und der Lahn-Kinzig-Bahn zweigleisig erfolgen können.
12. Desgleichen ist zu prüfen, ob ein zusätzlicher Haltepunkt im Europaviertel eingerichtet werden kann, der über den bestehenden Gleis-Abzweig Vogelsbergbahn anzufahren ist.	12. Desgleichen ist zu prüfen, ob ein zusätzlicher Haltepunkt im Europaviertel eingerichtet werden kann, der über den bestehenden Gleis-Abzweig Vogelsbergbahn anzufahren ist.
13. Es ist zu prüfen, wie die Querung der Bismarckstraße an der Einmündung in die Südanlage und die Querung der Schulstraße vor der Engel-Apotheke für Fußgänger sicherer werden kann (z. B. Zebrastreifen oder ähnliches).	13. Es ist zu prüfen, wie die Querung der Bismarckstraße an der Einmündung in die Südanlage und die Querung der Schulstraße vor der Engel-Apotheke für Fußgänger sicherer werden kann (z. B. Zebrastreifen oder ähnliches).

Über die beiden Anträge der Gruppe „Energie“ zum Thema Verkehr (Fahrradstraße Goethestraße und Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr) wurde im Agenda-Rat kein Konsens erzielt.

In der Gruppe wird die Forderung 5 (Vorortbahn) erneut diskutiert. Im Konsens wird gewünscht, bei diesem Prüfantrag zu ergänzen „Der Magistrat wird gebeten, die Vorortbahn als Prüfauftrag zum Regionalen Nahverkehrsplan an den RMV weiterzugeben“. Herr Bassemir wird das Ansinnen weitergeben.

TOP 4 Organisatorisches

Bisher hatte Klaus Hass die Gruppe als kommissarischer Sprecher vertreten. Jetzt wird einvernehmlich beschlossen, Klaus Hass und Dr. Volkhard Nobis als Gruppensprecher zu bestimmen. Die Frage, ob es einen festen Protokollanten geben soll, wird noch offengelassen.

Klaus Hass schlägt vor, einen Gruppenflyer zu erstellen (den es bei allen anderen Agenda-Gruppen gibt). Ein Entwurf soll mit dem nächsten Protokoll versendet werden.

TOP 5a) Weiterarbeit

Nachdem der Gruppenantrag über mehrere Sitzungen gemeinsam formuliert und über den Agenda-Rat in die Gremien geleitet wurde, gibt es eine Debatte über die nächsten Ziele. Einigkeit besteht darin, jetzt wieder die großen Ziele ins Auge zu fassen und den Bezug zur angestrebten Klimaneutralität 2035 herzustellen.

Für die nächste Sitzung wird vereinbart, nach dem Start im Plenum zwei Untergruppen zu bilden:

- Planung von Aktionen / Veranstaltungen
- Thema Bus und Bahn

Zum Thema „Bahn“ bietet Bernd d'Amour an, einen Vortrag über Eisenbahnpolitik zu halten; desgleichen Lennard Alswede zum Thema „Lumdatabahn“.

Reinhard Bayer regt an, in der Untergruppe auch die verkehrliche Erschließung der Klinik-Neubauten anzusprechen.

TOP 5b) Sonstiges

Lennard Alswede schlägt vor, bei einem nächsten Antrag an den Agenda-Rat zu beschließen:

„Der aus Richtung Heuchelheim zum Neustädter Tor fahrende Autoverkehr möge teilweise durch Beschilderung und/oder Ampelschaltung über die Straßen „An der Hessenhalle“ und „Schlachthofstraße“ geleitet werden. Dort wohnt niemand.

Problem: Die Abgas-, Staub- und Lärmbelastung der geplagten Menschen in der Rodheimer Straße ist erheblich, da etwa 25.000 Autos täglich dort fahren. Die letzten Verkehrszählungen mögen genaue Auskunft über die Zahlen geben.

Verbesserung: Durch die vorgeschlagene Verkehrslenkung sinkt die Belastung der Anwohner. Für den Autoverkehr ist es sogar schneller, weil keine Ampeln dort sind. In der Rodheimer Straße sind auf dem Weg 5 (!) Verkehrsampeln.

An Messetagen besteht weiterhin die Möglichkeit, durch die Rodheimer Straße zu fahren. Wie die Einfädelung auf die Sachsenhäuser Brücke geregelt wird, möge die Straßenverkehrsbehörde klären.“

Der Textvorschlag soll zunächst mit dem Protokoll versendet werden.

Als nächster Sitzungstermin wird vereinbart: Dienstag, der 3. Dezember 2019 um 19:00 Uhr (Nachtrag: wieder im Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses).

Protokoll: Michael Bassemir

Neuntes Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“
Dienstag, 3. Dezember 2019, 19:00 – 21:00 Uhr
Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses, Berliner Platz 1

Anwesend (laut Teilnahmeliste):

*Bayer, Reinhard (bis 19:15 Uhr); Becker, Christa; Bergstedt, Jörg; d'Amour, Bernd;
Hass, Klaus; Henkelmann, Martin; Kirchhof, Thomas; Leidinger-Müller, Norbert;
Menges, Christiane; Miebach, Friedhelm; Nobis, Dr. Volkhard; Noll, Gabriele;
Pudelko, Patricia; Schlotmann, Renate; Wichert, Hans*

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Die Tagesordnung wurde auf Anregung von Herrn Bayer um den Punkt „Kontakt-
aufnahme mit dem Uniklinikum bzw. der Stadt bezüglich einer Buslinie zum Klinikum“
erweitert.

Das Protokoll der Sitzung vom 30.10.2019 wurde genehmigt.

TOP 2 Erstellung eines Flyers

Der vorgelegte Entwurf des Flyers in der Fassung von Herrn Dr. Nobis wurde
besprochen, an einigen Stellen ergänzt und verändert. Er soll in der nächsten Sitzung
mit Fotos und den Änderungen nochmals vorgestellt und dann beschlossen werden.

TOP 3 Bildung von Arbeitsgruppen „Aktionen“ und „ÖPNV“

Die Arbeitsgruppen konnten noch nicht abschließend Vorschläge erarbeiten, da gegen
20:10 Uhr in der gleichzeitig stattfindenden Sitzung des Ausschusses für Planen,
Bauen, Umwelt und Verkehr der 13-Punkte Antrag der Gruppe behandelt wurde und
die Gruppe geschlossen an der Sitzung teilnahm. Die bisherigen Punkte sind in der
beigefügten Tabelle aufgeführt.

TOP 4 Buslinie „Klinikum“

Aufgrund eines geplanten Neubaus vor dem Haupteingang des Klinikums ist eine
wünschenswerte Busanbindung mit einer Haltestelle vor dem Klinikum nicht mehr
möglich. Die Agenda-Gruppe soll mit den zuständigen Gremien der Universitätsklinik
und der Stadt Kontakt aufnehmen, um eine sinnvolle Linienführung bis zum Klinikum zu
ermöglichen.

TOP 5 Sonstiges

Herr Bergstedt weist auf eine Verkehrswendeaktion zum 150-jährigen Bestehen der Vogelsbergbahn am 25. April 2020 hin. Ein weiterer Aktionstag soll im Mai stattfinden.

Ferner ist eine Ringvorlesung zu Verkehrsthemen, die bisher noch nicht behandelt wurden, mit der Uni Gießen geplant.

Vorbereitungstreffen der Projektwerkstatt am 16.12.2019 um 19:00 Uhr in den Räumen der „Anschlussverwendung“ - Grünberger Straße – Gabel Licher Straße;
Koordinierungstreffen des Vereins Lebenswertes Gießen zum Projekt 2035.0 am 10.12.2019 um 20 Uhr ebenfalls in der „Anschlussverwendung“.

Weitere Termine für die Gruppentreffen in 2020: jeden vierten Dienstag im Monat: 28. Januar; 25. Februar; 24. März; 28. April; 26. Mai; 23. Juni. Die Treffen finden voraussichtlich in einem Raum der Kongresshalle statt. Dies wird mit der jeweiligen Einladung bekannt gegeben.

Anlage: Stoffsammlung der Arbeitsgruppen „ÖPNV“ und „Aktionen“

AG ÖPNV Einbeziehung des Raumes Mittelhessen in die Entwicklung des RMV
Einforderung der Einflussnahme
Mittelhessen vom RMV abgehängt
Wer sind die entscheidenden Vertreter*innen?

AG Aktionen Wann brauche ich das Auto wirklich und wann nicht?
Sensible Zonen (Kindergärten, Schulen) autofrei machen
Nulltarif
Besserer Nahverkehr
Bessere Bedingungen für Fußgänger gegenüber Radfahrern
Vorrang Radverkehr
CO2-freier Verkehr
Mobilitätsalternativen
Autoverkehr verringern
CO2-Reduktion – Verbindung Wunsch und Realität
Themen für Aktionen

gez. K. Hass

Zehntes Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 28. Januar 2020, 19:00 – 21:00 Uhr

Vortragsraum der Kongresshalle, Berliner Platz 2, Hof

Anwesend (laut Teilnahmeliste): *Bayer, Reinhard (Protokoll); Becker, Christa; d'Amour, Bernd; Eißer-Cseke, Isgard; Gumprecht, Detlef; Hass, Klaus; Kirchhof, Thomas; Kitzia, Siegfried-Leo; Kuhnel, Volker; Menges, Christiane; Noll, Gabriele; Friedhelm Sames; Winterhoff, Christina.*
Nachrichtlich: Miebach, Friedhelm

Tagesordnung:

TOP 1. Begrüßung vom Sprecher Klaus Hass, TO wird angenommen, Protokoll wird angenommen.

Zum Punkt „Bushaltestelle am Haupteingang der Uni-Klinik“ wird nach kurzer Erörterung festgehalten, dass Sprecher Klaus Hass doch die Klinik-Leitung um einen Termin bitten soll, ggf. mit Beteiligung des Klinik-Betriebsrates. Eine Bitte aus dem Stadtplanungsamt, Verhandlungen zwischen Stadt und Klinik quasi nicht zu stören, war nicht nachvollziehbar. Die Agenda-Gruppe kann sich frei mit allen besprechen!

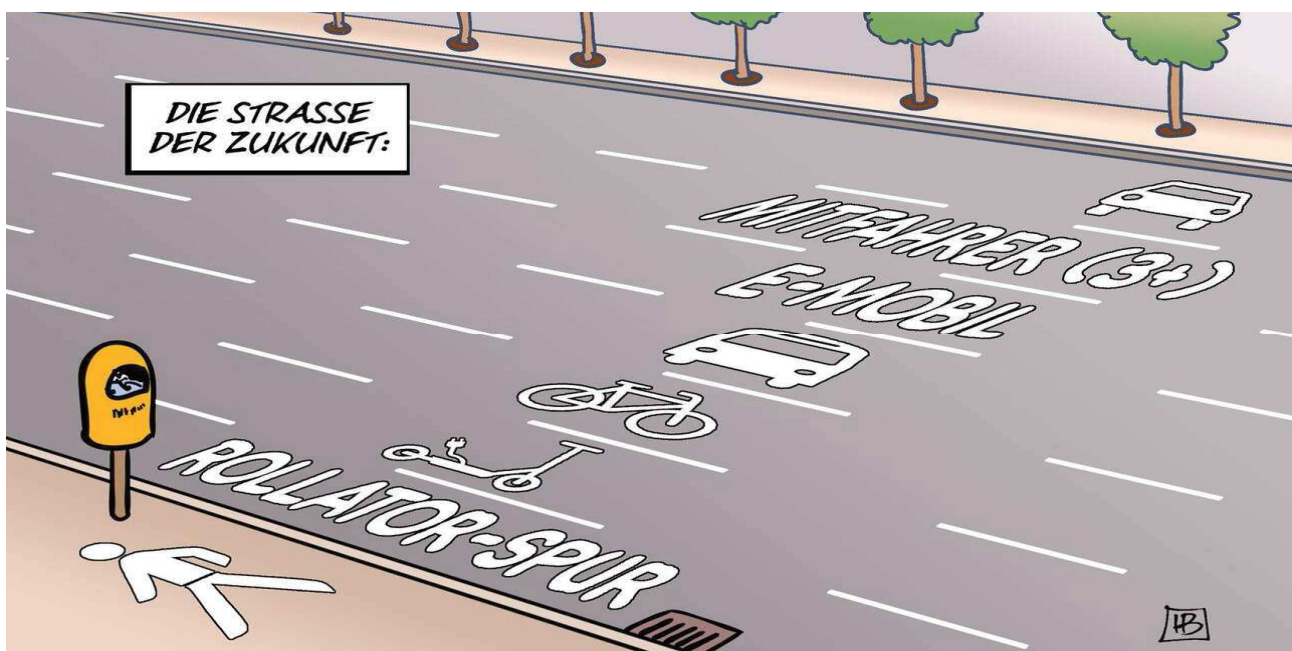
TOP 2. Aktuelles siehe unter 3. und 4.

Entwurf Gruppenflyer:

Die beim letzten Treffen breit diskutierte Testvorlage war rundgesandt worden. Auf Anregung wird nun versucht, den Text erheblich einzukürzen, um mit Stichworten / kurzen Thesen für Mobilitätsthemen und deren Diskussion weitere Interessierte erreichen zu können. Thomas Kirchhoff erklärt sich bereit, bis zur nächsten Sitzung ein Vorschlag zu gestalten, z.B. in der Größe 1/3 oder halbe DIN-A-4-Seite, beidseitig. Die Bildercollage wurde ihm von Klaus Hass dafür übergeben.

TOP 3. Weiterarbeit der Untergruppen (Aktionen / ÖPNV)

- **Aktionen:** Am 25. April ist ein weiterer Verkehrswendetag in Gießen, diesmal zwischen Ludwigsplatz und Licher Gabel auf der Grünberger Str. unter Federführung der Projektwerkstatt Saasen angemeldet worden. Ziel ist, für diesen Straßenabschnitt eine Neuaufteilung des Straßenraumes in der Praxis darzustellen. Ansonsten wurde an weiteren Aktionsvorschlägen nicht weitergearbeitet.



(geklauter Vorschlag des Protokollers)

Ca. 6 Initiativen sind bisher an der Planung beteiligt und werden präsent sein. Klaus Hass fragt, ob die AGGM sich auch mit einem Stadt beteiligen soll, der dann personell besetzt sein muss. Am Stand kann neben z.B dem Flyer auch jede-r Besucher-in ihren Umwelt-/Klima-Fussabdruck erkunden. Die Anwesenden sind mit diesem Konzept für den Stand einverstanden. (Auf-/Abbau- und Besetzungsplan beim nächsten Termin) Die bahnaktiven Verbände werden gebeten, die Jubiläumsveranstaltungen für 150 Jahre Vogelsbergbahn und Lahn-Kinzig-Bahn dort zu bewerben.

ÖPNV: Nach einer ausführlichen Diskussion mit Erläuterung zur Struktur des ÖPNV in Hessen und im Prinzip dreigeteilten Zuständigkeiten

- RMV (getragen von Landkreisen und Städten) für den Regionalverkehr (überwiegend Bahn), Landkreise im Kreisgebiet für überörtliche Busse,

- Städte im Stadtgebiet für U-Bahn, Tram und Bus

wird übereinstimmend darum gebeten, dass Sprecher Klaus Hass die RMV-Aufsichtsratsmitglieder Stadträtin G. Weigel-Greulich und Landrätin A: Schneider zur nächsten Agenda-Gruppe am 25. Februar einlädt. Diese werden gebeten, zu den Zuständigkeiten und Aktivitäten ihrerseits zu berichten. Notwendige Verbesserungen der überörtlichen (Stadt-Landkreis) und regionalen (Stadt – Nord-/Süd Hessen u.w.) Verkehrsbeziehungen sollen diskutiert werden. Desweiteren sollen Finanzierungsprobleme des ÖPNV in Hessen besprochen werden, ggf. auch Strukturprobleme.

Sollte das Gespräch mit den Dezernentinnen beim nächsten Termin nicht möglich sein, soll die bereits rundgesandte Sammlung zu Verbesserungen der Buslinien in Gießen besprochen werden.

Friedhelm Sames will freundlicherweise eine Statistik zu ÖPNV-Aufwand der Regionen und Städte je Einwohner Bernd d'Amour zumailen.

TOP 4. Sonstiges / Veranstaltungen / Verschiedenes

1. Vortragsreihe des AStA und der Verkehrswendeinitiativen in der Alten Uni-Bibl. Bismarckstr. 37, siehe: www.asta-giessen.de/verkehrswende:

- 30.01. 18:00 Uhr Mobilität auf dem Lande; Ideen und Lösungen für die Anbindung kleiner Ortschaften. Referent: Michael Schramek
- 06.02.; 18 Uhr Autofreier Campus; Referent Prof. Dr. Volker Blees
- 14.02.; 18:00 Uhr Lasten auf die Räder; Cargobikes; Referent Arne Behrens
- 20.02.; 18:00 Uhr Autofreie Innenstädte sind machbar, Konzepte und Berichte aus der Praxis Referent Arjen de Boer, Houten, Niederlande

2. Februar 11.30 Uhr Neujahrsempfang der Grünen im Au Lac, Bootshausstr. mit dem Gastredner, Verkehrsdez. Andreas Kowol aus Wiesbaden, der u.a. über die City-Bahn-Wiesbaden sprechen will.

3. Bernd d'Amour zitiert einen Zeitungsartikel in Zusammenhang mit dem Flughafen-Terminal 3, dass fälschlicherweise behauptet wird, der Regionalbahnhof sei ausgelastet. Er stellt dar, dass dort durchaus noch mehr S-Bahnen in dichterem Takt fahren könnten. Andere schilderten ihre Beobachtungen, dass die S-Bahnen am Flughafen übevoll sind.

Für Schichtdienstpendler aus Gießen bzw. Mittelhessen fehlen Bahnverbindungen frühmorgens und abends nach der Spätschicht.

Lokale Agenda 21
Gruppe Nachhaltige Mobilität

Entwurf Protokoll

11. Treffen

Veranstaltung		Lokale Agenda 21, Nachhaltige Mobilität
Ort		Vortragsraum der Kongresshalle
Zeit		25.02.2020, 19.00 – 20.30 Uhr
Teilnehmer		Becker, Christa; Rupp, Peter; Schaper, Andreas; Bayer, Reinhard; Granitra, Johannes; Sames, Friedhelm; Urigkh, Alexanda; Baumann, Barbara; Kirchhof, Thomas; Menges, Christian; Schlotmann, Renate; Hinrichsen, Eike; Miebach, Friedhelm; Miebach-Koch, Ingrid; Wiechert, H.; Nobis, Volkhard
Verfasst		Dr. Volkhard Nobis
Nächstes Treffen		24.03.2020 19.00 Uhr

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Moderation

Volkhard Nobis übernimmt in Vertretung von Klaus Hass die Moderation und begrüßt die Teilnehmer.

Protokollführung

Mangels freiwilliger Meldungen erklärt sich Volkhard Nobis zur Protokollierung bereit.

Tagesordnung

Die Tagesordnung wurde auf Anregung erweitert und anschließend im Konsens genehmigt.

Zusätzliche Punkte:

Barbara Baumann –

Gruppenentscheid zum Vortrag von Prof. Sommer der Universität Kassel

Volkhard Nobis –

Stärkung der Ergebnisfindung trotz Konsensprinzip durch gegenseitiges Kennenlernen
Sammlung:

Verständnis zur Nachhaltigkeit

Wichtigstes Anliegen

Protokoll des 10. Agenda Treffens

Das Protokoll wird einvernehmlich genehmigt.

TOP 2 Aktuelles

Es wird über den Vortrag vom letzten Donnerstag, „autofreie Städte sind machbar“, organisiert von der ASTA berichtet.

Als Beispiel wurde die niederländische Stadt Houten, ein Ort in der Nähe von Utrecht, vorgestellt.

Dazu wird berichtet:

- Die Stadt wurde komplett als Neuplanung realisiert
- 61% Radverkehr
- Die Stadt ist nicht autofrei, Tiefgaragen unter einigen Geschäftsbereichen ermöglichen das motorisierte Anfahren der Geschäfte
- Autofahrer können alle Bereiche anfahren
- Radwege sind den Autofahrern vorenthalten
- Radverkehr hat Vorrang
- Die Größe der Stadt ist mit Gießen nicht vergleichbar
- Houten ist eine Vorstadt zum wesentlich größeren Utrecht
- Es wird die Frage aufgeworfen, warum dieser Vergleich gezogen wurde

TOP 3 Erstellung eines Agenda Gruppenflyers

Der Entwurf von Thomas Kirchhof wird in einigen Abschnitten engagiert diskutiert. Anregungen werden im Konsens unmittelbar eingearbeitet. Der Flyer wird in der hier dargestellten Ausführung gemeinschaftlich verabschiedet. Die Stadt möge das finale Erscheinungsbild an den Standard der Stadt anpassen.

Die lokale Agenda 21 in Gießen

Die Vielfalt der Aktivitäten in Gießen zeigt sich derzeit in folgenden Agenda 21-Gruppen:

- Energie
- Nachhaltige Mobilität
- Natur- und Umweltschutz
- Stadt mit Flair
- Fluss mit Flair
- Textildündnis Gießen
- Urbane Gewässer und Gärten
- Wohnen für Generationen
- Nachhaltigkeitsbericht

Weitere Informationen zu unserer Gruppe erhalten Sie bei:

Klaus Hass
Telefon 0641/31706 (AB)
E-Mail: Klaus_Hass@web.de

Dr. Volkhard Nobis
Mobil 0157/33100959
E-Mail: V. Nobis@energy-systems-engineering.de

oder zu allen Gruppen bei:

Magistrat der Universitätsstadt Gießen
Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21
Berliner Platz 1, 35390 Gießen
Tel. 0641/306-2114
E-Mail: lokaleagenda21@giessen.de
www.giessen.de/Lokale_Agenda_21



Lokale Agenda 21



Gruppe

Nachhaltige Mobilität

Global denken - lokal handeln!

Wer wir sind

Im Januar 2019 hat sich unsere Gruppe gebildet. Sie besteht aus Menschen verschiedenster Bereiche der Gießener Bürgerschaft. Wir alle haben uns zum Ziel gesetzt, die Mobilität in Gießen viel nachhaltiger zu gestalten. Schadstoffe und Lärm sollen verringert, die Aufenthaltsqualität in der Stadt erhöht und die Erreichbarkeit dabei mindestens erhalten werden. Wir erarbeiten hierzu Vorschläge, die wir in den politischen Prozess der Stadt Gießen einbringen. Die Kooperation mit anderen Interessengruppen innerhalb und außerhalb von Gießen ist dabei selbstverständlich.

Aktuelle Themenfelder

Bei der Findung von Arbeitsfeldern haben sich folgende Themenbereiche ergeben:

- Verbesserungen für den Fußverkehr (z.B. Wegeführung, Priorität im Straßenraum),
- Bessere Bedingungen für den Radverkehr (z.B. mehr Sicherheit, mehr Platz),
- Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. Regio-Tram, Vertaktung, Erschließung),
- Verringerung des Autoverkehrs (z.B. Park&Ride, Parkleitsysteme, Tempo 30),
- Mitwirkung am ganzheitlichen Verkehrskonzept, intelligentes Mobilitätsmanagement

Zu diesen und anderen Themen wird im Plenum oder in Arbeitsgruppen diskutiert. Daraus resultieren dann Vorschläge zu konkreten Maßnahmen, die der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Im Herbst 2019 wurden so insgesamt 13 Anträge formuliert und in den Geschäftsgang der politischen Gremien gegeben.

Was ist die Agenda 21?

Das ist ein Aktionsprogramm, das 1992 auf einer Umweltkonferenz der UN von 179 Staaten beschlossen wurde. Damit sollen gerechte und gesunde Lebensverhältnisse für alle - auch für nachfolgende Generationen - gesichert werden.

Das Besondere an den Agenda 21-Gruppen:

- Gleichwertigkeit von sozialer Gerechtigkeit, dem Erhalt natürlicher Lebensgrundlagen und wirtschaftlichem Wohlstand,
- Entscheidungsfindung im Austausch mit Verwaltung, Politik, lokalen Akteuren und der übrigen Bürgerschaft,
- Entscheidungen werden nur mit Zustimmung aller getroffen (Konsensprinzip),
- überparteilich, unabhängig und sachorientiert.

Treffen und Mitarbeit

Die Agenda 21-Gruppen stehen allen Interessierten offen. Man kann zu jeder Zeit in die Mitarbeit ein- oder auch wieder aussteigen. Jede/r kann ihre/seine Interessen einbringen und neue Arbeitsschwerpunkte setzen, soweit ein Konsens darüber erzielt wird. Vorkenntnisse oder technisches Verständnis sind nicht erforderlich. Der Respekt vor anderen Meinungen wird vorausgesetzt. Die Gruppe „Nachhaltige Mobilität“ trifft sich einmal im Monat. Die Termine werden von Sitzung zu Sitzung festgelegt und in der Presse veröffentlicht. Die Koordinierung durch das Büro Bürgerbeteiligung und Lokale Agenda 21 bei der Stadtverwaltung Gießen gewährleistet rechtzeitige Einladungen und die Verteilung der Protokolle oder begleitender Informationen.

TOP 4 Aktionstag 25.04. – Standbesetzung

Bereits beschlossen ist die Teilnahme der Agenda am Verkehrswendetag am 25.04. mit einem eigenen Stand.

Zielsetzung:

Am Stand soll die Agenda Gruppe „Nachhaltige Mobilität“ vorgestellt und Auswirkungen und Hinweise auf den CO₂ Fußabdruck bzw. die CO₂ Treibhausgasemissionen gegeben werden. Dazu sind noch Poster zu erstellen. Für den Stand wird eine Standbesetzung gesucht.

Postererstellung: keine Meldung

Standbesetzung: Frau Christa Becker und Mann
Frau Barbara Baumann
Herr Reinhard Bayer
Frau Renate Schlotmann

Die zeitliche Koordination muss noch erfolgen.

TOP 5 Fortsetzung der Gruppenarbeit Aktionen / ÖPNV / Busliniennetz Auf-/Abbau- und Besetzungsplan 25.04.

Für die Gruppe „Aktionen“ finden sich nur zwei Engagierte. Daher wird gemeinschaftlich beschlossen die Gruppenarbeit „ÖPNV“ – Fokus auf das Busnetz – in voller Gruppenstärke fortzusetzen.

Die Agenda Gruppe bespricht intensiv die übergeordneten Aussagen:

Darstellung im Uhrzeigersinn

- JG Ich halte das bestehende Linien-Netz für die heutigen Bedürfnisse ganz OK.
- RS 15-Min-Takt für die derzeit im 30-Min-Takt verkehrenden Stadtbuslinien
- RB 10-Min-Takt für die derzeitigen Linien im 15-Min-T. /20-Min-T. für die 30-Min-Takt-Linien
- LA mindestens 1-Stundentakt im gesamten Kreisgebiet – täglich
- RS ÖV im Landkreis am Wochenende mindestens stündlich
- RB zeitliche Entzerrung Schulbeginn und Hochschulbeginn, um Schulbusse zu entlasten
- RB sukzessive Umstellung auf E-Busse mit Akku – analog Marburg
- RB effektivere und wirkende Busbeschleunigung
- RB diskriminierungsfreie Einbeziehung der Umlandbusse in die Busbeschleunigung
- RB Leitstelle zur Überwachung und Sicherung der Rendezvous-Anschlüsse am B-Platz u.a.a.O.
- RB Fahrplananpassungen zur Anschlusssicherung Umlandbusse – Stadtbusse am B-Platz u.a.a.O.
- LA 2-stünd. Nachtangebot im Stadt- und Kreisgebiet – täglich
- RB Linienpläne im Bus und an Haltestellen auf Stadtplanbasis incl. Umlandbusse und Bahn

Zu streichen sind folgende Aussagen:

- JG Ich halte das bestehende Linien-Netz für die heutigen Bedürfnisse ganz OK.
- RB sukzessive Umstellung auf E-Busse mit Akku – analog Marburg

Zu konkretisieren ist:

- LA mindestens 1-Stundentakt im gesamten Kreisgebiet – täglich

Alle obigen übrigen Aussagen werden gemeinschaftlich getragen.

Die Durcharbeit der konkreten Buslinienvorschläge wird auf ein späteres Agendatreffen vertragen.

TOP 6 Sonstiges

Vortrag

Die Gruppe beschließt, Prof. Sommer der Universität Kassel für einen Vortrag einzuladen. 300 € können hierfür aus dem Agenda Budget verwandt werden.

Der Titel des Vortrags soll lauten:

„Wie viel Geld für welchen Verkehr?
Ökonomische Bewertung der kommunalen Verkehrssysteme“

Als Vortragstermin wird festgelegt:

Dienstag der 12.05.2020
19.00 Uhr

Einladung RMV-Aufsichtsratsmitglieder

Die Gruppe rechnet mit dem Erscheinen der RMV Aufsichtsratsmitglieder (mindestens Frau Stadträtin G. Weigel-Greilich) in der nächsten Agenda Sitzung am 24.03.2020.

Im Vorfeld wollen die Agenda Gruppenmitglieder Fragen an den Gruppensprecher schicken, die dann in gesammelter Form den ***Aufsichtsratsmitgliedern im Vorfeld übersandt werden können.***

TOP 7 Gegenseitiges Kennenlernen

Die Gruppenmitglieder schreiben individuell auf, was für sie Nachhaltigkeit bedeutet und was in diesem Zusammenhang wichtig erscheint.

Was verstehe ich unter Nachhaltigkeit	Was ist mir in diesem Zusammenhang wichtig
Wenig Verbrauch an Energie, Platz, Zeit	Bei Erhalt der Mobilität weniger PKW – Verkehr mehr ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr
	Nachhaltigkeit soll konkrete Ergebnisse bringen Fokus auf konkrete Projekte
Generationenverteilungsgerechtigkeit	Nicht mehr verbrauchen, als mein Anteil ausmacht
Weniger Verkehr, Energiebedarf, Lärmemission	
Attraktivierung des ÖPNV	Regionale Bahnen und Busse in der Stadt
Neutraler Ressourcenbedarf	Umweltverträgliche Bewältigung aller Mobilitätsarten
Lebensgrundlagen auch nachfolgenden Generationen belassen	Fossile-CO ₂ freie Stadtmobilität
Wohlergehen von Klima, Natur und Region	Konkrete Alternativen erarbeiten. Selbst beginnen
	2035 null
	Verkehrs- und Energiewende
Weitgehend emissionsarme Fortbewegung	Einpassung in des Stadtbild, bequem und schnell
	Gleichgewicht von Nachhaltigkeit, Gerechtigkeit und Wohlstand. Keine Frontbildung und Feindbilder, keine Ideologiebildung. Konkrete sinnvolle Alternativen zum Auto bevor dessen Verdrängung
Kreislaufwirtschaft	Aufeinander abgestimmte Verkehrsstränge, nachhaltige Infrastruktur

Tabelle 1: Gegenseitiges Kennenlernen - Ergebnis der ungewichteten Flipchart Meinungsanfrage

Merkliste für mögliche nachfolgende Themenschwerpunkte

- Kurze Wege
- Sicherheit im Radverkehr
- Umstellungsziel Verkehr

12. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 26.05.2020 19:00 bis 21:00 Uhr
Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses, Berliner Platz 1

Anwesend(laut Teilnahmeliste)

Bassemir, Michael; Carl, Mathias; d'Amour, Bernd; Grothe, Klaus-Dieter; Hass, Klaus; Henkelmann, Martin; Jung, Arno; Kirchhof, Thomas; Krohn, Martin; Müller-Kreutz, Anne; Miebach, Friedhelm; Miebach-Koch, Ingrid; Pausch, Ralf; Reich, Bärbel; Sames, Friedhelm; Schlotmann, Renate; Speiser, Bettina; Weigel-Greilich, Gerda; Wichert, Hans

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Der Sprecher, Herr Hass, begrüßt die Teilnehmenden, insbesondere Frau Stadträtin Frau Weigel-Greilich, die zum Thema ÖPNV eingeladen wurde. Durch die Corona-Krise sind zwei Sitzungen ausgefallen. Es wurde daher die Tagesordnung der im März ausgefallenen Sitzung genommen und die Reihenfolge der einzelnen Punkt verändert.

Das Protokoll der 11. Sitzung wird genehmigt.

TOP 2 Die Situation des ÖPNV in Stadt und Kreis Gießen

In den bisherigen Diskussionen zum ÖPNV ist deutlich geworden, dass die derzeitige Situation des ÖPNV insbesondere in der Stadt-Umland-Beziehung nicht zufriedenstellend ist. Wenn der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) abgebaut werden soll um die CO2 Bilanz zu verbessern, muss der ÖPNV attraktiver werden. Dazu zählen bessere und schnellere Verbindungen, attraktive Fahrpreise oder Null-Tarif, bessere Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern. Die derzeitige Organisationsform des ÖPNV, insbesondere in Gestalt des ZOV (Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe) und des RMV muss als unbefriedigend gelten. Der Bereich Mittelhessen ist vom RMV abgehängt. So hält der Kreis Gießen als einer der drei Gesellschafter des ZOV nur 16% der Anteile und hat dementsprechend wenig Einfluss.

Frau Weigel-Greilich erläutert die Organisationsstrukturen der Verkehrsträger, die Aufgabenstrukturen nach dem ÖPNV-Gesetz und die Möglichkeiten der Einflussnahme, Dinge zu verändern. Im Ergebnis läuft es darauf hinaus, dass wirksame Verbesserungen nicht „von unten“, also nicht durch die Kreise und Kommunen herbeigeführt werden können, sondern nur durch die „Politik“ von oben, also durch das Land Hessen.

In der anschließenden Diskussion kamen noch einmal die verschiedenen Kritikpunkte am ÖPNV zum Vorschein, die auch z.T. Schon in früheren Sitzungen vorgebracht wurden. Des weiteren wurde die Vorgehensweise beim VEP und beim Nahverkehrsplan kritisiert, bei denen eine Bürgerbeteiligung bisher ausgeblieben ist. Herr Pausch (Verkehrskoordinator) gab einige Hinweise zur demnächst (!) geplanten Vorstellungen von Zwischenergebnissen zum VEP. Es wurde darauf hingewiesen, dass der VEP auf der Grundlage des „2035.Null“ Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung erstellt werden soll. Dies beinhaltet auch die Prüfung der Einführung einer Tram.

Im Plenum war man sich schließlich einig, dass die Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht der Agenda-Gruppe nochmals konkretisiert werden müssten.

TOP 3 Vortragsveranstaltung Prof. Sommer

Im Rahmen der Vortragsveranstaltungsreihe des Asta und der Verkehrswendeinitiativen in Gießen sollte ein Vortrag von Herrn Prof. Dr. Carsten Sommer von der Uni Kassel mit dem Thema „Wieviel Geld für welchen Verkehr? - Ökonomische Bewertung von externen Kosten und Nutzen unterschiedlicher Verkehrsträger in Gießen“ stattfinden. Die Terminierung ist wegen Corona noch nicht erfolgt.

TOP 4 siehe TOP 2

TOP 5 Vorschläge Busliniennetz

Der TOP wird wegen Abwesenheit von Herrn Bayer und aus Zeitgründen vertagt.

TOP 6 Verschiedenes

Auf den auf den 20.6. verschobenen Verkehrswendetag wird hingewiesen und um Beteiligung an einem Infostand der Agenda Gruppe gebeten (Ermittlung des individuellen CO2-Fußabdrucks). Sollten nicht genügend Teilnehmer zusammenkommen (6-8) entfällt die Beteiligung.

Bei den zuständigen Ämtern/Dezernaten soll angefragt werden, in welchem Umfang die im Herbst 2019 gestellten Prüfanträge abgearbeitet wurden (Sachstandsbericht).

Nachrichtlich

Die Sprecher der Agenda Gruppen Nachhaltige Mobilität, Energie und der Projektgruppe klimaneutrales Gießen haben in einem Brief an die Oberbürgermeisterin Grabe-Bolz und den Bürgermeister Neidel eine intensivere Einbindung bei der Bürgerbeteiligung gefordert. Der Brief ist als Anlage beigefügt.

Protokoll: Klaus Hass

Dr. Eckart Schneider – Sprecher LA 21 - Energie
Dr. Volkhard Nobis – Vorsitzender Projektgruppe Klimaneutrales Gießen
Klaus Hass – Sprecher LA 21 – Nachhaltige Mobilität
Steinstraße 33
35390 Gießen

Frau Oberbürgermeisterin Grabe-Bolz
Herr Bürgermeister Neidel
Berliner Platz 1
35390 Gießen

14.05.2020

Beteiligung der Agenda-Gruppen „Energie“ und „Nachhaltige Mobilität“ an der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)/Projekt Klimaneutrales Gießen

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Grabe-Bolz,
sehr geehrter Herr Bürgermeister Neidel,

die Aufstellung des VEP sollte nach bisherigem Kenntnisstand nach den SUMP-Kriterien der EU erfolgen. Das bedeutet die Einbindung der Bürger*innen in einem zuvor festgelegten Beteiligungsverfahren. Dieses sollte im Arbeitskreis „Bürgerbeteiligung“ erarbeitet werden. In der Sitzung des AK am 26.11.2019 wurde vorgeschlagen, dies am 23.01.2020 zu tun. Dazu liegen bisher keine Ergebnisse vor.

Wir haben Verständnis dafür, dass die Corona-Krise auch den Ablauf von Planungsverfahren verzögert, wobei diese allerdings erst im März eingesetzt hat und bis dahin genügend Zeit gewesen wäre an dem Projekt zu arbeiten. Leider ist festzustellen, dass wir über den Stand des Planungsverfahrens „VEP“ weder informiert, noch an Planungsschritten beteiligt wurden. Von einer Einhaltung der SUMP-Kriterien kann bisher leider nicht die Rede sein.

Gleichmaßen wurde in der Bürgerfragestunde im betroffenen Ausschuss vom Magistrat mitgeteilt, dass die Aufgaben eines Energiebeirates von der LA 21- Energie wahrgenommen werden. Dies war Sachstand vor dem Beschluss zur Einrichtung eines Energiebeirates.

Obwohl ein Zwischenstand der Ausarbeitungen verfügbar ist, werden die Einsicht in den Planungsstand und ein Austausch an Informationen nicht betrieben. Damit die angestrebte Transparenz im Planungsprozess auch erreicht werden kann, regen wir an, die Sprecher der betroffenen Agenda 21-Gruppen an dem Lenkungskreis des Projektes zu beteiligen. Ein sequentieller Prozess, Bürgerbeteiligung nach Abschluss der Planung ist allein aufgrund des Zeitrahmens nicht vorstellbar.

Wir sind auch daran interessiert, unsere Vorstellungen in einem persönlichen Gespräch zu konkretisieren und bitten dazu um einen Terminvorschlag.

Freundliche Grüße

E. Schneider, V. Nobis, K.Hass

13. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 23.06.2020 19:00 bis 21:00 Uhr
Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses, Berliner Platz 1

Anwesend (laut Teilnahmeliste)

Bassemir, Michael; Bayer, Reinhard; d'Amour, Bernd; Hass, Klaus; Henkelmann, Martin; Kirchhof, Thomas; Menges, Christiane; Mirolid-Stroh, Fabian; Miebach, Friedhelm; Miebach-Koch, Ingrid; Nobis, Dr. Volkhard; Noll, Gabriele; Rupp, Peter; Schmidt, Lena-Johanna; Schlotmann, Renate; Zörb, Michel

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Der Sprecher, Herr Hass, begrüßt die Teilnehmenden. Die Tagesordnung soll um den Punkt „Anträge“ ergänzt werden. Das Protokoll der 12. Sitzung wird auf Antrag von Herrn Miebach wie folgt ergänzt: Hinter dem zweiten Satz in Absatz drei des TOP 2 wird eingefügt: „Es entstand der Eindruck, dass seitens des Magistrats die Verkehrswende nicht ernsthaft vorangetrieben wird.“

Herr Kirchhof bemängelt den Antrag des Sprechers, Herrn Hass, im Sprecherrat das Konsensprinzip in Frage zu stellen. Eine beginnende Diskussion darüber wird auf TOP 6 verschoben. (Herr Bayer verlässt das Gruppentreffen).

TOP 2 Aussprache über die Diskussion mit Stadträtin Weigel-Greilich am 26.5.20 und weitere Vorgehensweise

In der vergangenen Sitzung hat die Stadträtin ausführlich über die Organisationsform, die Zuständigkeiten und Probleme im ÖPNV gesprochen. Im Plenum war man sich einig, dass seitens der Stadt als Mitglied im Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und im Aufsichtsrat des RMV zu wenig getan wird um die Situation im ÖPNV in der Region Mittelhessen zu verbessern. Insbesondere notwendige Änderungen in der Stadt-Umland-Beziehung würden nicht angegangen. Nach einer längeren Diskussion darüber, wie die Agenda Gruppe Änderungen beschleunigen kann, (der Bildung einer Arbeitsgruppe, die sich mit der Thematik außerhalb des Plenums befasst, wurde nicht zugestimmt) wurde auf Vorschlag von Herrn Kirchhof folgende Vorgehensweise beschlossen: Zusammen mit Herrn Bayer als Sachkundigem will er Vorschläge ausarbeiten, was geändert werden soll/muss, wie und in welchen Zeiträumen das erfolgen kann und wie die Finanzierung zu bewältigen ist. *Nachrichtlich: Herr Bayer hat erklärt, dass er für diese Aufgabe nicht zur Verfügung steht.*

TOP 3 Vorschläge zum Busliniennetz (Herr Bayer)

Herr Bayer hatte unter anderem die Sitzung deswegen verlassen, da nicht genügend Teilnehmende anwesend waren, die sich zuvor schon mit der Thematik beschäftigt hatten und somit eine fruchtbare Debatte nicht geführt werden könne (*nachrichtliche Mitteilung von Herrn Bayer*). Die Diskussion der Vorschläge zum Busliniennetz muss also erneut verschoben werden. Zur nächsten Sitzung kann Herr Bayer nicht kommen. Es wird aber ein schriftliches Verfahren durchgeführt, wie die ÖPNV Sachkundigen aus der Gruppe einbezogen werden können.

TOP 4 Beteiligung beim VEP

Die Beteiligung der Agenda-Gruppe bei der Aufstellung des VEP wurde in einem Schreiben vom 14.05.2020 an Frau Oberbürgermeisterin Grabe-Bolz und Herrn Bürgermeister Neidel gemäß

den SUMP Kriterien der Europäischen Union eingefordert. *Ein Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) ist ein strategischer Plan, um die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Städten und deren Umgebung für eine bessere Lebensqualität zu befriedigen.*

Er baut auf bestehenden Planungen auf und berücksichtigt Planungen, Partizipation und Evaluationsprinzipien (zitiert aus den „Leitlinien Entwicklung und Umsetzung eines SUMP“ der Europäischen Union). Laut Antwortschreiben des Bürgermeisters soll die Agenda-Gruppe in der ersten Phase der Grundlagenanalyse mit einem Interview einbezogen werden. Eine zeitliche Angabe gibt es bisher nicht. Es besteht Einigkeit, dass die Einbeziehung weiterhin bei der Verwaltung eingefordert werden muss. Es soll auch eine Kontaktaufnahme mit dem begleitenden Planungsbüro Planersocietät erfolgen.

TOP 5 Anträge

Es wird beantragt, dass der Magistrat der Stadt Gießen sich dafür bei der DB einsetzen soll, den Bahnübergang an den Heuchelheimer Seen entsprechend den Vorschlägen von Herrn d'Amour umzugestalten. Dazu wird Herr d'Amour einen Vorschlag mit Skizze ausarbeiten, der bei der nächsten Sitzung verabschiedet werden soll.

Frau Renate Schlotmann bringt folgenden Antrag ein, der im Konsens beschlossen wird:

„Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen: Der Bebauungsplan zum ehemaligen AAFES-Gelände im US-Depot wird bezüglich des Verkehrskonzepts geändert. Die Hauptverkehrslast der neuen Ansiedlung soll sowohl für Güter als auch für den Personenverkehr auf der Schiene liegen. Begründung: Autobahn und Straßen müssen entlastet werden, wo immer das möglich ist.“

TOP 6 Sonstiges

In der Bürgerfragestunde am 22.06.2020 wurde nach dem Sachstand der Anträge vom Herbst 2019 gefragt. Die Antworten auf die Fragen der Agenda-Gruppe sind als Anlage dem Protokoll beigelegt. Es besteht Einigkeit, dass nach dem Sachstand im Einzelnen weiter gefragt werden muss, da manche Antworten keinen zeitlichen Horizont einschließen.

Herr Kirchhof bekräftigt seine Vorwürfe gegenüber dem Sprecher, Herrn Hass, dass er kein Vertrauen in ihn habe, da er das Konsenskriterium in Frage gestellt hat. In der anschließenden Diskussion wird von Herrn Bassemir darauf hingewiesen, dass das Konsenskriterium seit Beginn der Gießener Lokalen Agenda Arbeitsgrundlage ist. Es wurde immer mal wieder in Frage gestellt; teilweise wählten die Aktiven andere Organisationsformen, z. B. einen Verein.

Herr Kirchhof bemängelt die Veranstaltung der Verkehrswendeaktion vom 19.-21. Juni. Er bezeichnet die Beteiligung der einzelnen Gruppen als „Selbstbespaßung“, die zum Nachteil des innerstädtischen Einzelhandels führe. Er befürworte, dass die Agenda-Gruppe nicht mehr an derartigen Veranstaltungen teilnimmt. Der Ansicht von Herrn Kirchhof wurde von mehreren Teilnehmer*innen widersprochen. Schließlich sei es ein gutes Recht von gesellschaftlichen Gruppierungen, auf ihre Anliegen in der ihnen gemäßen Form aufmerksam zu machen. In der Diskussion wird herausgearbeitet, dass die tatsächliche Störung des Verkehrs an diesem Tag überschaubar blieb, allerdings die Kommunikation seitens der Presse und der Stadtwerke einen abschreckenden Effekt hatte.

Nächster Termin ist der 25.08.2020 um 19:00 Uhr, wieder im Hermann-Levi-Saal des Rathauses.

Protokoll: Klaus Hass

Anlagen

per E-Mail: Klaus_Hass@web.de

Herrn

Klaus Hass

Steinstraße 33

35390 Gießen

Berliner Platz 1
35390 Gießen

■ Auskunft erteilt: Frau Weigel-Greilich
Telefon: 0641 306-1016
Telefax: 0641 306-2015
E-Mail: gerda.weigel-greilich@giessen.de

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen

IV-Wei./rl- ANF/2262/2020

Datum

19. Juni 2020

Anfrage gemäß § 31 GO des Herrn Hass vom 05.06.2020 – Nachhaltige Mobilität - ANF/2262/2020

Sehr geehrter Herr Hass,

Ihre Fragen werden wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

"In der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom 29.05.2019 wurde unter TOP 14 beschlossen u.a. einen neuen Bahnhaltepunkt Ulner Dreieck/Aulweg zum regionalen Nahverkehrsplan anzumelden. Ist dies erfolgt und wenn ja, wann? Wenn nicht, wann soll die Anmeldung erfolgen und warum ist dies bisher unterblieben?"

Antwort:

Der Bahnhaltepunkt Ulner Dreieck/Aulweg wurde im Rahmen der städtischen Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan 2020 des Rhein-Main-Verkehrsverbundes dieses Jahr angemeldet.

Zu Frage 2:

"In der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom 19.12.2019 sind unter TOP 7 neun Prüfaufträge zum Themenbereich nachhaltige Mobilität an den Magistrat erteilt worden. Es wird um Sachstandsbericht zu den einzelnen Punkten gebeten. Welche Prüfaufträge wurden eingeleitet? Wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen? Welche Prüfaufträge wurden bisher nicht eingeleitet und warum? Wann ist die Einleitung vorgesehen und wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?"

Antwort:

Zum Prüfauftrag Nr. 6.: Durch die Errichtung von zusätzlichen Zugängen am Nordende des Haltepunktes Oswaldsgarten würde aus Sicht des Magistrats die unmittelbare Anbindung

bzw. Attraktivität des Haltepunktes nur marginal gesteigert werden. Durch den neuen Bahndurchstich an der Dammstraße wurde die Erreichbarkeit des Bahnhofpunktes von Norden aus kommend bereits deutlich verbessert. Von einer Errichtung der nördlichen Zugänge zum Bahnhofpunkt wird deshalb abgesehen, auch weil die dafür benötigten Kosten in keinem Verhältnis zur Verbesserung der Erreichbarkeit stehen.

Zum Prüfauftrag Nr. 7 +8.: Die Fragestellungen zu Antriebsformen von Fahrzeugen und Linienkonzptionen von Stadtbuslinien werden im Rahmen der Angebotskonzeption des aktuell beauftragten Nahverkehrsplans bearbeitet. Erste Ergebnisse werden in 2021 erwartet.

Zum Prüfauftrag Nr. 9+10: Die zusätzlichen Bahnhofpunkte „Ulner Dreieck/Aulweg/Universität“, „Gießen-Ost/Alter Flughafen“ und „Gießen-Nord/Wieseck“ wurden im Rahmen der städtischen Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan 2020 des Rhein-Main-Verkehrsverbundes angemeldet. Dies gilt ebenso für den zweigleisigen Ausbau von Vogelsbergbahn und Lahn-Kinzig-Bahn.

Auf dieser Basis sollen noch in diesem Jahr weitere Planungsgespräche mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund geführt werden. Für das Jahr 2021 ist dann die Erstellung einer Machbarkeitsstudie durch einen externen Auftragnehmer vorgesehen. Dadurch können mögliche Optionen und Kosten hinsichtlich des zweigleisigen Ausbaus und der Errichtung der zusätzlichen Haltepunkte auf der Lahn-Kinzig-Bahn und der Vogelsbergbahn umfassend untersucht werden.

Zum Prüfauftrag Nr. 11.: die Prüfung dieser Maßnahme ist noch nicht abgeschlossen. Der Magistrat wird öffentlich darüber informieren, sobald ein Ergebnis vorliegt.

Mit freundlichen Grüßen



Gerda Weigel-Greilich
Stadträtin

Verteiler:

Magistrat
SPD-Fraktion
CDU-Fraktion
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
AfD-Fraktion
Fraktion Gießener Linke
FW-Fraktion
FDP-Fraktion
Fraktion Piratenpartei/Bürgerliste
Gießen

Herrn
Klaus Hass

über Stadtverordnetenbüro

Berliner Platz 1
35390 Gießen

■ Auskunft erteilt: Peter Neidel
Zimmer-Nr.: S02-022
Telefon: 0641 306-1017
Telefax: 0641 306-2004
E-Mail: peter.neidel@giessen.de

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
II / 2 – 61 - Ne/Mü

Ihr Schreiben vom
05.06.2020

Datum
22.06.2020

Anfrage gemäß § 31 GO – Nachhaltige Mobilität - ANF/2262/2020

Sehr geehrter Herr Hass,

zu Ihrer Anfrage nehmen wir wie folgt Stellung:

Frage 1 wird zuständigkeitshalber von Dezernat IV beantwortet.

Frage 2:

"In der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom 19.12.2019 sind unter TOP 7 neun Prüfaufträge zum Themenbereich nachhaltige Mobilität an den Magistrat erteilt worden. Es wird um Sachstandsbericht zu den einzelnen Punkten gebeten. Welche Prüfaufträge wurden eingeleitet? Wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen? Welche Prüfaufträge wurden bisher nicht eingeleitet und warum? Wann ist die Einleitung vorgesehen und wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?"

Antworten zu den Prüfaufträgen mit Zuständigkeit Dezernat II:

Prüfauftrag Gehwegparken:

Seit Beginn der Ordnung des Gehwegparkens vor einigen Jahren arbeitet die Verwaltung Schritt für Schritt an diesem Thema. Dort, wo Parkdruck und Fahrbahnbreiten es erlaubten, wurde seither geduldetes Gehwegparken beendet und die Aufstellung ganz auf der Fahrbahn umgesetzt. In Bereichen mit hohem Parkdruck und schmalen Fahrbahnquerschnitten wird stets geprüft, ob man durch Beschilderung und/oder Markierung ein geordnetes Parken teilweise auf Gehwegen legalisieren kann, um die in der Anfrage beschriebenen Mindestbreiten gewährleisten zu können.

Neben der Prüfung, ob Einbahnstraßen vorzusehen sind, wird vorrangig vom Instrument der Parkraumbewirtschaftung Gebrauch gemacht, um das Parkverhalten zu regulieren und die Verfügbarkeit von Parkraum für Bewohner zu verbessern. Deshalb wird insbesondere in innerstädtischen Quartieren mit der Ordnung der Gehwegflächen die Einführung von Parkraumbewirtschaftung einhergehen.

Prüfauftrag Vorortbahn VEP

Die Option einer „Vorortbahn“ wird im Rahmen des Erstellungsprozesses des Verkehrsentwicklungsplans mit Vertretern des Landkreises Gießen und des RMV besprochen und als Planfall geprüft. Um die Vor- und Nachteile sowie die Auswirkungen beurteilen zu können, ist ein Verkehrsmodell zu erstellen, was sich derzeit im Aufbau befindet.

Prüfauftrag Einmündung Bismarckstraße/Südanlage und Engel-Apotheke

Die Querung der Bismarckstraße auf Höhe der Einmündung in die Südanlage ist nicht als besonderer Gefahrenpunkt auffällig. Fußgänger, die entlang der Südanlage gehen, sind gegenüber den abbiegenden Verkehren bevorrechtigt, die Querung ist sehr gut einsehbar. Die Straßenverkehrsabteilung wird den Verkehrsbereich dennoch in Augenschein nehmen. Nach derzeitigem Stand ist jedoch nicht zu erwarten, dass die Einrichtung eines Fußgängerüberweges über die Seitenrichtung erforderlich wird.

Die Querung im Bereich der Engel-Apotheke am Marktplatz befindet sich verkehrsrechtlich bereits im Bereich der Fußgängerzone. Zebrastreifen sind hier weder zulässig noch erforderlich, der Fußverkehr hat Vorrang. Legal darf der Bereich nur von Linienbussen befahren werden, illegales Befahren wird nach personeller Verfügbarkeit überwacht und geahndet.

Frage 3:

Unter dem gleichen TOP wurde beschlossen zeitnah ein funktionsfähigeres und verständlicheres Parkleitsystem einzurichten. Wann wurde mit der Planung/Ausschreibung begonnen und wann ist die Vorstellung eines Entwurfs geplant?"

Antwort:

Mit der Beschlussfassung / Genehmigung des Haushaltsplans 2020 wurden erste Mittel für die Überarbeitung des Parkleitsystems bereitgestellt. Nach erfolgter Erstellung einer Grobkonzeption laufen derzeit die Vorbereitungen für die Ausschreibung einer Konzeptionsplanung.

Die Vergabe soll nach der Sommerpause erfolgen. Ergebnisse werden für Anfang 2021 erwartet.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Neidel
Bürgermeister

Verteiler

Magistrat
SPD-Fraktion
CDU-Fraktion
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
AfD-Fraktion
Fraktion Gießener Linke
FW-Fraktion
FDP-Fraktion
Fraktion Piratenpartei/Bürgerliste Gießen

14. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 25.08.2020, 19:00 bis 21:30 Uhr
Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses, Berliner Platz 1

Anwesend (laut Teilnahmeliste)

Bassemir, Michael; Bayer, Reinhard; Bergstedt, Jörg; d'Amour, Bernd; Hass, Klaus; Granitza, Johannes; Henkelmann, Martin; Jacob, Erich; Kirchhof, Thomas; Muth-Born, Gerhard;; Nobis, Dr. Volkhard; Pausch, Ralf; Sames, Friedhelm; Schlotmann, Renate; Schneider, Anita

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Der Sprecher, Herr Hass, begrüßt die Teilnehmenden, insbesondere Frau Landrätin Schneider, die zum Thema ÖPNV eingeladen wurde.

Das Protokoll der 13. Sitzung wird mit folgenden Ergänzungen genehmigt:

Bei der Diskussion zu TOP 2 entstand der Eindruck, dass seitens des Magistrats die Verkehrswende nicht ernst genommen wird. Ferner wurde bemängelt, dass der Bitte der Agenda-Gruppe, die Ausschreibungsunterlagen zur Vergabe des VEP zugänglich zu machen, nicht nachgekommen und somit die angekündigte Transparenz bei der Erstellung des VEP bisher nicht eingelöst wurde.

TOP 2 Die Situation des ÖPNV in Stadt und Kreis Gießen

In den bisherigen Diskussionen innerhalb der Agenda-Gruppe zum ÖPNV ist deutlich geworden, dass die derzeitige Situation des ÖPNV insbesondere in der Stadt-Umland-Beziehung nicht zufriedenstellend ist. Insofern müssen die Feststellungen zu diesem TOP aus der 12. Sitzung bestehen bleiben.

Frau Landrätin Schneider erläutert aus ihrer Sicht die Lage in den Kreisgemeinden und an den Schnittstellen zur Stadt Gießen. Der Landkreis (LK) habe inzwischen erkannt, dass im ÖPNV Verbesserungen erforderlich seien und auch erheblich mehr Investitionen vorgenommen werden müssten. Die Zeit der Suche nach Einsparungen sei vorbei. Der LK habe einen Infrastrukturausschuss gebildet, der wiederum eine eigene Arbeitsgruppe für den ÖPNV eingerichtet habe.

Im derzeitigen Nahverkehrsplan werden als Mindestanforderungen die Verbesserung der Verbindungs- und Bedienungsqualität, die Barrierefreiheit an Haltestellen, die Ausstattung mit Fahrgastinformationen und die Anhebung von Fahrtenpaaren genannt. Ferner sollen Schnellbuslinien eingerichtet werden; zunächst als Probelauf zwischen Laubach und Gießen.

Für die Wiederaufnahme der Lumdatalbahn und der Horloffbahn läuft die Planung. Ein Betrieb wird 2025 erwartet (Zwischenruf von Herrn d'Amour: „der Klimawandel ist schneller“). Darüber hinaus wurden folgende Punkte angesprochen: Bahnhaltepunkt Nord in Gießen; Einführung der Wasserstofftechnik; nachhaltiger ÖPNV in Verbindung mit Verbesserungen für den Radverkehr, insbesondere Radschnellwege. Der zur Zeit in Aufstellung befindliche Radverkehrsplan soll der Agenda-Gruppe zugänglich gemacht werden, sobald die Gremien des LK zugestimmt haben.

In der anschließenden Diskussion werden folgende Punkte angesprochen: mangelnde Bürgerbeteiligung beim Radverkehrsplan; Lange Planungszeiten für die Zugstrecken; Kann eine Angebotsausweitung von ÖPNV zu einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs führen?

Sind andere Maßnahmen notwendig? Frau Schneider machte mehrmals deutlich, dass die zuständigen Landkreise und Sonderstatusstädte ihre Aufgaben nur mit zusätzlichen Landes- und Bundesmitteln erfüllen könnten.

Der Sprecher bedankt sich bei Frau Schneider für Ihre Ausführungen und schlägt vor, Herrn Verkehrsminister Al Wazir zu einem Treffen einzuladen.

TOP 3 Anträge

Wegen der fortgeschrittenen Zeit werden zunächst die Anträge abgehandelt:

Antrag von Frau Schlotmann zur Änderung des B-Planes auf dem ehemaligen AFEES-Gelände. Der Verkehr soll überwiegend auf der Schiene erfolgen (wurde schon in der letzten Sitzung beschlossen.).

Antrag von Herrn d'Amour zur Streckenverlegung der Bahn an den Heuchelheimer Seen; Stilllegung des niveaugleichen Bahnüberganges.

Antrag von Herrn d'Amour zur Ertüchtigung der Main-Weserbahn zum Einsatz der Neigetechnik bei IC- und ICE-Zügen.

Antrag von Herrn Kirchhof zur Verbesserung des ÖPNV.

Die Anträge werden nach eingehender Diskussion im Konsens verabschiedet und sind als Anlage dem Protokoll beigelegt.

TOP 4 Busliniennetz – Vorschlagsliste vom 22.05.,22.06.2019 ff.

Wegen der fortgeschrittenen Zeit kann nur der Bereich **Nord** abgehandelt werden. Es gibt folgende Änderungsvorschläge zur Linienführung, die von Herrn Bayer eingearbeitet werden:

JG Linien 15 und 17 auf manchen Abschnitten fast ohne Fahrgäste *Verkehrskoordinator Ralf Pausch berichtet, dass diese Linien zunehmend angenommen werden. JG zieht den Hinweis zurück.*

RB L 5 stadtauswärts via Gießener Str., stadteinwärts durch Kornblumenstr., da L 15 Ersatz für Halt am Eichelbaum

RB L 15 übernimmt ab Berl.-Pl. die derzeitige L. 13 aber via Ludwigstr. ohne Bahnübergang RB zieht diesen Vorschlag zurück, da er in anderer Form in GCP enthalten ist

GCP L 3,13 Fr-hof – B-Pl wie heute, dann Ludwigstr. - Wartweg 3 bis Schwarzacker, 13 bis Schlangenzahl; 12 Nordost bis Beh.-Zentr. wie heute, dann B-Platz – Bism.-Str. - Aulweg – Rob-So-Str. - Dialyse-Z.; 14 Gew-Geb.West bis M-Platz wie heute 12, dann B-Platz weiter wie heute 801 zur Pistorstr.

Verkehrskoordinator Ralf Pausch teilt mit, dass das im GCP enthaltene Linienkonzept nicht zum Dezember 2020 umgesetzt wird, sondern im nächsten Nahverkehrsplan erneut beraten wird.

RB L 25 soll bis Bf fahren oder Durchbindung mit 310 via PH am Bf.

Ergebnis für die Liste:

B1 Linie 5 soll stadtauswärts via Gießener Str., stadteinwärts durch Kornblumenstr. verkehren, da die Haltestelle Lichtenauer Weg der neuen Linie 15 in beiden Richtungen die Haltestelle Am Eichelbaum ersetzt.

- B2 GCP Linien 3, 13 Friedhof – Berliner Platz wie heute, dann via Ludwigstr. - Wartweg
Linie 3 bis Schwarzacker, Linie 13 bis Schlangenzahl;
- B3 Linie 12 Sandfeld bis Behördenzentrum wie heute, dann ab Berliner Platz via Bismarckstr. -
Aulweg – Robert-Sommer-Str. zum Dialyse-Zentrum
- B4 neue Linie 14 Gew-Geb.West bis Markt-Platz wie heute Linie 12, dann ab Berliner Platz
weiter wie heute die Linie 801 zur Pistorstr.
- B5 L 25 aus Buseck-Beuern soll bis Bahnhof fahren oder es soll eine Durchbindung mit der
Linie 310 via Haltestelle Parkhaus am Bahnhof hergestellt werden, damit beide Linien
sowohl den Bahnhof wie den Berliner Platz anbinden.

TOP 5 Verschiedenes

Herr Bassemir weist auf die aktuellen Bürgerbeteiligungen auf <https://giessen-direkt.de> hin:
Vorplatz Botanischer Garten, Vorplatz Erwin-Stein-Haus und Verkehrsentwicklungsplan. Außerdem
teilt er mit, dass der Agenda-Rat auf den 16. November terminiert wurde; bis dahin trifft sich die
Gruppe „Nachhaltige Mobilität“ noch zwei Mal.

Herr Dr. Nobis und Herr Hass haben einen informellen Kontakt zu den BID s und Gießen Aktiv
geknüpft und bitten darum, diesen intensivieren zu können. Es soll ausgelotet werden, inwieweit der
Einzelhandel und die Agenda-Gruppe das Entwicklungspotenzial der Stadt Gießen in Form eines
Leitbildes ausschöpfen können

Anlagen: Drei beschlossene Anträge

Der Magistrat der Stadt Gießen möge mit Verantwortlichen der Deutschen Bahn über die endgültige Beseitigung des Bahnübergangs am Heuchelheimer See verhandeln.

Begründung:

Die Beseitigung von Bahnübergängen, die auch ein dauerhaftes Sicherheitsrisiko darstellen, ist eine „vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die vom Bund nachdrücklich unterstützt wird.“

Info über die Situation:

Von Dutenhofen nach Gießen verlaufen zwei zweigleisige Eisenbahnstrecken. Die erste ist die vor ungefähr 160 Jahren gebaute Hauptbahn Gießen - Wetzlar. Diese quert die Landesstraße 3359 niveaugleich. Dies führt bei dem heutigen Zugverkehr zu langen Schrankenschließzeiten.

Die zweite Strecke ist die Güterumgehungsbahn (Dutenhofen – Kl.-Linden) die es schon seit über 100 Jahren gibt. Diese quert die Landstraße Heuchelheim - Dutenhofen (L3359) über ein Brückenbauwerk. Würde von dort (oben) eine neue Gleisverbindung Richtung Bahnhof Gießen errichtet, könnten alle Züge die obere Strecke benutzen und die unten verlaufende Linie könnte einschließlich des Bahnübergangs abgebaut werden.

Im vorliegenden Fall würde auch die Bahn durch die Beseitigung des Bahnübergangs profitieren: Sie braucht den Bahnübergang sowie 3000 m Gleis nicht mehr unterhalten. Züge aus Richtung Frankfurt müssen Gegenzüge aus Richtung Wetzlar beim Einfädeln nicht mehr abwarten.

Der Magistrat der Stadt Gießen wird gebeten, mit Verantwortlichen der Deutschen Bahn zu verhandeln mit dem Ziel, die Main-Weser-Bahn durch Einsatz von ICE-Zügen mit Neigetechnik attraktiver zu machen.

Begründung:

Seit 53 Jahren gibt es beim wichtigsten Attraktivitätskriterium fürs Bahnfahren – der Schnelligkeit - keine Verbesserungen auf der Main-Weser-Bahn. Der seit 2 Jahren verkehrende ICE hat daran nichts geändert. Er verkehrt nicht schneller als ein Regional-Express. Auf dieser ältesten Nord-Süd-Verbindung Deutschlands hat es seit dem Jahr 1967, außer Unterhaltungsbaumaßnahmen und Abbau von Kapazität, keine Investitionen gegeben. Zum Vergleich: In die gleich lange Strecke Kassel-Fulda -Frankfurt wurden in dieser Zeit ca. 2000-3000 Millionen Euro investiert.

Dabei könnte leicht Abhilfe geschaffen werden, da der eingesetzte ICE vom Typ 411 ein Zug ist, der mit vielen, bisher nicht genutzten, Vorteilen verbunden ist:

- Er ist ein Neigetechnik-Zug, der für den Einsatz auf kurvenreichen Hauptstrecken konzipiert wurde und damit für die M-W-Bahn, die aus vielen Kurven und geraden Abschnitten besteht, wie geschaffen ist.
- Mit der aktiven Neigetechnik dieses Zuges können die Kurven mit bis zu 30% höherer Geschwindigkeit befahren werden, die dazwischenliegenden geraden Abschnitte größtenteils auch. Deshalb kann die **Reisegeschwindigkeit** bis zu 25% gesteigert werden.¹
- Die Energiebilanz dieses Zuges ist günstiger, da vor Kurven nicht so stark abgebremst und anschließend beschleunigt werden muss.
- Durch die geringe Achslast des 411 fallen trotz der höheren Geschwindigkeit keine höheren Unterhaltungskosten für den Fahrweg an.
- Durch die Verlegung einer Nord-Süd-ICE-Linie mit Neigetechnikzügen von der KBS 615 (Fulda) auf die KBS 620/630 (Marburg/Gießen) kann eine Entlastung der stark belasteten Kinzigtalstrecke Ffm-Fulda herbeigeführt werden. (Diese wäre auch ein enormer Vorteil für den Steuerzahler, da auf die geplante, ca. zwei Milliarden teure Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda verzichtet werden könnte)
- Mit der Anbindung an ein schnelles ICE-Netz der Bahn würde der Standortfaktor zweier Universitätsstädte aufgewertet und neue Reisendenpotentiale erschlossen.
- Für das Betriebsergebnis der Bahn würde sich die Maßnahme durch die schnelleren Zug- Umläufe positiv auswirken.

¹ Die DB AG hält eine Fahrzeit von 90 Minuten für möglich. Dies ist exakt die heutige Fahrzeit des ICE über Fulda. Praktisch wurden auf einer vergleichbaren Strecke 21% Reisezeitverkürzung erreicht.

Vorschlag für einen Antrag:

Die StVV möge beschließen:

Im Rahmen der Entwicklung des Nahverkehrs- und des Verkehrsentwicklungsplanes soll eine völlige Neukonzeption des Busliniensystems mindestens im gesamten Landkreis Gießen durchgeführt werden.

Die Landrätin des Landkreises Gießen (~~ggf.~~ zusätzlich auch dem Landrat des Lahn-Dill-Kreises) als Verantwortliche für den Nahverkehr in der Fläche ist dabei gleichrangig zu beteiligen, Vertretern von Bundesbahn, VGO und RMV soll die Beteiligung angeboten werden.

Ziel der Neukonzeption soll sein:

1. Durchgehende Busverbindungen aus jeder Gemeinde in das Oberzentrum Gießen, die entweder am Bahnhof Gießen oder an dafür geeigneten Bahnhaltepunkten den zügigen Übergang von und zu Regional- und Fernbahnen herstellen,
2. Eine einheitliche und verständliche Struktur des Busliniennetzes (statt des derzeitigen intransparenten Nebeneinanders von Stadt- und Regionalbussen),
3. Ein Halbstundentakt auf allen Linien und ein Stundentakt am Wochenende als Mindeststandard.

Busverbindungen können dabei ggf. auch durch entsprechende Bahnverbindungen ersetzt werden, wenn Haltepunkte/Bahnhöfe und Gleise verfügbar sind. Wenn auf Strecken mit hohem Bedarf keine Gleise existieren, soll der Einsatz von Oberleitungsbussen mit Akkupufferung (ggf. auf eigenen Spuren) geprüft werden.

Auch innerhalb des Stadtgebiets soll für Strecken mit hohem Bedarf der Einsatz von Oberleitungsbussen geprüft werden.

Im Rahmen der Grunderneuerung der Grünberger Straße ist dort die Gleisverlegung für eine Verzweigung von der Vogelsbergbahn zur Innenstadt zu prüfen, um eine attraktive Regio-Tram-Verbindung von Mücke/Grünberg zum Berliner Platz und ggf. weiter herzustellen.

Begründung:

Die Einwohnerzahl Gießens ist inzwischen erheblich gewachsen, zahlreiche neue Wohn- und Gewerbegebiete sind nicht nur in Gießen, sondern auch in den Umlandgemeinden entstanden. Das derzeitige, historisch gewachsene Nebeneinander von Stadt- und Regionalbussen mit sehr unterschiedlichem Bedienungsstandard ist aber weitgehend auf dem Stand der 60er-Jahre stehen geblieben (bzw. sogar im Angebot noch verringert) und erfüllt nicht mehr die Anforderungen an einen modernen ÖPNV.

Nur ein modernes Liniennetz mit klaren, nachvollziehbaren und schnellen Linienführungen, einheitlichem Liniennplan(!), klaren und kurzen Taktzeiten und Vertaktung von Bus und Bahn mit minimierten Wartezeiten ist geeignet, eine wirkliche Alternative zu größeren Teilen des Autoverkehrs zu bieten.

15. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 22.09.2020, 19:00 bis 21:20 Uhr im

Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses, Berliner Platz 1

Anwesend lt. Teilnehmerliste: Alswede, Lennard; Bassemir, Michael; Bayer, Reinhard; d'Amour, Bernd; Hass, Klaus; Granitza, Johannes; Kirchhof, Thomas; Menges, Christiane; Sames, Friedhelm; Schlotmann, Renate; Schmidt, Lena-Johanna; Wichert, Hans

Tagesordnung

- 1. Begrüßung, Tagesordnung, Protokoll**
- 2. Aktuelles / Bericht BID-Gespräch**
- 3. ÖPNV**
- 4. Anträge**
- 5. Sonstiges**

Zu TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung, Protokoll:

Herr Hass eröffnet das Treffen und begrüßt die Anwesenden. Aufgrund seiner Bitte erklärt sich Herr Sames bereit, einmalig die Erstellung des Protokolls für das heutige Treffen zu übernehmen. Einwendungen dagegen werden nicht erhoben.

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird einstimmig angenommen. Weitere TOPs werden nicht vorgeschlagen.

Zu dem Protokoll des Treffens der letzten Sitzung am 25.08.20 gibt Herr Sames nähere Erklärungen zu der von der Landrätin erwähnten Arbeitsgruppe „ÖPNV“. Dabei handelt es sich um eine interfraktionelle AG des Landkreises unter Beteiligung des Fahrgastbeirates, die ursprünglich gegründet wurde, um Vorschläge für die Fortschreibung des ZOV-Nahverkehrsplanes des Landkreises zu erarbeiten und sich jetzt mit weiteren ÖPNV-Themen beschäftigt. Die Sitzungen sind nicht öffentlich. Das Protokoll wird ohne Änderungswünsche angenommen.

Zu TOP 2 Aktuelles / Bericht BID-Gespräch:

Herr Bassemir informiert, dass die Möglichkeit besteht, sich samstags zu Marktzeiten auf dem Kirchenplatz zum Thema „Nachhaltiger Mobilität“ zu präsentieren. Er teilt außerdem mit, dass das Online-Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehrsentwicklungsplan am 20.09.20 zu Ende gegangen ist und die Rekordzahl von fast 700 Vorschläge dazu eingegangen ist. Er informiert außerdem darüber, dass am 17.09.20 ein Bürgerantrag zu zusätzlichen Fahrradstraßen auf dem Anlagenring und durch die Innenstadt gestellt wurde und eine Unterstützung über „Giessen-direkt“ möglich ist.

Die Gruppe diskutiert darüber, ob im Vorfeld der Kommunalwahl am 14.03.21 irgendwelche Aktionen vorgenommen werden könnten. Herr Hass schlägt vor, Vertreter/innen der kommunalen Parteien einzuladen und diesen Fragen zum Thema „Mobilität“ zu stellen oder diesen eventuell einen Fragebogen zum gleichen Thema zuzuschicken. Beim nächsten Treffen soll über den Inhalt dieser Fragen

beraten werden. Herr Bayer schlägt vor, eine Bürgerversammlung zu dem gleichen Thema einzufordern.

Herr Hass berichtet über das Treffen der beiden Agenda-Gruppen-Sprecher mit Herrn Kirchhoff vom BID Marktquartier und Herrn Konradi von der THM. Bedauerlicherweise haben sich die Vorsitzenden des BID Seltersweg und des BID Theaterpark nicht an dem Treffen beteiligt. Der schriftliche Bericht dazu ist dem Protokoll beigelegt (Anlage 1).

TOP 3 ÖPNV

Herr Bayer stellt die von ihm und einigen weiteren Aktiven erarbeiteten Verbesserungsvorschläge zum Gießener Stadtbusliniennetz vor, dieses Mal die Teilräume Nord-Ost, Ost und Süd-Ost. Die Vorschläge und die Ergebnisse der Diskussion:

Nord-Ost

- X Linie 1 bis Buseck verlängern, wird nicht befürwortet
- X Bahnhaltapunkt Rödgen soll wieder eingerichtet werden
- JG Linie 1 verkürzen oder aufteilen wird weiterhin empfohlen ohne konkreten Vorschlag. Durch neue Linie 17 sind Veränderungen im Fahrgastverhalten zu erwarten, die bisher noch nicht ausgewertet sind.
- RB Linien 7 und 24 Anschluss auf Mittelhessen-Express am Bf. Osw.G. herstellen
- RB Linie 22 im 30-Min-Takt – jeder 2. Bus via Europaviertel und Annerod ergibt einen 30-Min-Rhythmus im Wechsel mit der Linie 21 sowohl für Annerod wie auch für Fernwald (ehem. SWG-Konzept kombiniert mit Linie 2) Die vom Landkreis/ZOV demnächst startende Schnellbuslinie Laubach – Landratsamt hat hieraus keinen Einfluss.
- GCP Linie 7 wird verlängert bis Motorpool mit neuer Wendeplatte. Da die Wendeplatte Waldstadion nur 200m entfernt ist, soll diese genutzt werden. Hierdurch ergibt sich zusätzlich die Verknüpfung mit den Linien 1, 17 und 21
- XX Linie 21 Der zu dünne Sonntagsfahrplan in Kombination mit einem Anruftaxi und 60-minütiger Vorbestellpflicht wird als unpraktikabel kritisiert.

Ergebnis für die Liste Nord-Ost:

- C1 Bahnhaltapunkt Rödgen soll wieder eingerichtet werden
- C2 Linie 1 verkürzen oder aufteilen wird weiterhin empfohlen ohne konkreten Vorschlag. Durch neue Linie 17 sind Veränderungen im Fahrgastverhalten zu erwarten, die bisher noch nicht ausgewertet sind.
- C3 Linien 7 und 24 Anschluss auf Mittelhessen-Express am Bf. Oswaldsgarten herstellen
- C4 Linie 22 im 30-Min-Takt – jeder 2. Bus via Europaviertel und Annerod ergibt einen 30-Min-Rhythmus im Wechsel mit der Linie 21 sowohl für Annerod wie auch für Fernwald (ehem. SWG-Konzept kombiniert mit Linie 2) Die vom Landkreis/ZOV demnächst startende Schnellbuslinie Laubach – Landratsamt hat hieraus keinen Einfluss.
- C5 Linie 7 wird verlängert bis Motorpool mit neuer Wendeplatte. Da die Wendeplatte Waldstadion nur 200m entfernt ist, soll diese genutzt werden. Hierdurch ergibt sich zusätzlich die Verknüpfung mit den Linien 1, 17 und 21
- C6 Linie 21 Der zu dünne Sonntagsfahrplan in Kombination mit einem Anruftaxi und 60-minütiger Vorbestellpflicht wird als unpraktikabel kritisiert.

Ost

- JG Zusätzliche Haltestelle im oberen Alten Steinbacher Weg/ Jura-Fakultät für die Linie 801 oder die vorgesehenen Linie 12 bzw. 18, da der Abstand zwischen Nahrungsberg und Ostschule sehr lang ist.
- JG oder Durchfahung des Jura-Campus zu den neuen Standorten von Mensa und UB zurückgezogen
- JG GCB Warum kann Verlegung 801 in den Schiffenberger Weg und Start der Linien 12 und 18 erst nach Fertigstellung der Rathenaustraße (in ca. 1 1/2 Jahren) erfolgen? überholt Wird die Haltestelle Rathenaustr. zum Semesterstart Okt. 2020 oder spätestens zum Fahrplanwechsel im Dez. 2020 wieder angefahren?
- RS vordringlich ist eine dicht getaktete Busverbindung Bahnhof – Philosophikum
- GCP Für den Schnellbus 18 Bahnhof – Berliner Platz – Rathenaustr. ohne weitere Zwischenhalte wird die Fahrplanstabilität aufgrund der Bahnübergänge bezweifelt, ebenso das Auslassen diverser Haltestellen.
- JG Der neue Schnellbus Linie 18 soll mit neuer Linie 12 kombiniert / vertaktet werden
- RB Linie 11 soll ab Berliner Platz weitergeführt werden z.B. bis Waldstadion oder Rathenaustr. oder Juridikum
- GCP Linie 3,13 Friedhof – Berliner Platz wie heute, dann Ludwigstr. - Wartweg Linie 3 bis Schwarzacker, Linie 13 bis Schlangenzahl Magerer 30-Minuten-Takt bis SchlIngenzahl unzureichend.
Linie 12 Nordost ab Sandfeld bis Behördenzentrum wie heute, dann Berliner Platz – Bismarck Str. - Aulweg – Robert-Sommer-Str. - Dialyse-Zentrum. Magerer 30-Minuten-Takt unzureichend.
Linie 14 Gewerbegebiet West bis Marktplatz wie heute die Linie 12, dann ab Berliner Platz weiter wie heute die Linie 801 zur Pistorstr. Magerer 30-Minuten-Takt unzureichend.
- RB Die Linie 6 soll auch an Samstagen zum Schiffenberg verkehren

Ergebnis für die Liste Ost:

- D1 Zusätzliche Haltestelle im oberen Alten Steinbacher Weg/ Jura-Fakultät für die Linie 801 oder die vorgesehenen Linie 12 bzw. 18, da der Abstand zwischen Nahrungsberg und Ostschule sehr lang ist.
- D2 Vordringlich ist eine dicht getaktete Busverbindung Bahnhof – Philosophikum
Wird die Haltestelle Rathenaustr. zum Semesterstart Okt. 2020 oder spätestens zum Fahrplanwechsel im Dez. 2020 wieder angefahren?
- D3 Für den Schnellbus 18 Bahnhof – Berliner Platz – Rathenaustr. ohne weitere Zwischenhalte wird die Fahrplanstabilität aufgrund der Bahnübergänge bezweifelt, ebenso das Auslassen diverser Haltestellen.
- D4 Der neue Schnellbus Linie 18 soll mit neuer Linie 12 kombiniert / vertaktet werden
- D5 Linie 11 soll ab Berliner Platz weitergeführt werden z.B. bis Waldstadion oder Rathenaustr. oder Juridikum
- D6 GCP-Linie 3,13 Friedhof – Berliner Platz wie heute, dann Ludwigstr. - Wartweg Linie 3 bis Schwarzacker, Linie 13 bis Schlangenzahl Magerer 30-Minuten-Takt bis SchlIngenzahl unzureichend.
- D7 GCP-Linie 12 Nordost ab Sandfeld bis Behördenzentrum wie heute, dann Berliner Platz – Bismarck Str. - Aulweg – Robert-Sommer-Str. - Dialyse-Zentrum. Magerer 30-Minuten-Takt unzureichend.
- D8 GCP-Linie 14 Gewerbegebiet West bis Marktplatz wie heute die Linie 12, dann ab Berliner Platz weiter wie heute die Linie 801 zur Pistorstr. Magerer 30-Minuten-Takt unzureichend.
- D9 Die Linie 6 soll auch an Samstagen zum Schiffenberg verkehren

Süd-Ost

- JG Im Falle eine zwischenzeitlich vom Magistrat angedachten aber auch wieder verworfenen Straßenverbindung zwischen Vitos-Klinik und Gießener Ring vom Alten Steinbacher Weg zur Licher Straße wäre eine Verlängerung der Linie 10 von der Rathenastr. zum Studentendorf im Eichendorffring anzudenken gewesen.
- RB Die Linie 10 soll den Endpunkt am Alten Wetzlarer Weg/Friedrichstr, zur Vermeidung der zweimaligen Querung Bahnübergangs Frankfurter Str. Erhalten. Der GCP sieht mit derselben Begründung den Endpunkt der Linie 10 alternativ am neuen Fernbushof Lahnstraße auf der Westseite des Bahnhofes vor.
- RB Die Oberbürgermeisterin hatte einen Doppelaufzug vom Bahnhofsvorplatz zum Steg zur Friedrichstraße versprochen, andere Dezernenten sagten gar die Fertigstellung oder wenigstens den Baubeginn bis zum 1.10.2020 zu.

Ergebnis für die Liste Süd-Ost:

- E1 Die Linie 10 soll den Endpunkt am Alten Wetzlarer Weg/Friedrichstr, zur Vermeidung der zweimaligen Querung Bahnübergangs Frankfurter Str. Erhalten. Der GCP sieht mit derselben Begründung den Endpunkt der Linie 10 alternativ am neuen Fernbushof Lahnstraße auf der Westseite des Bahnhofes vor.
- E2 Die Oberbürgermeisterin hatte einen Doppelaufzug vom Bahnhofsvorplatz zum Steg zur Friedrichstraße versprochen, andere Dezernenten sagten gar die Fertigstellung oder wenigstens den Baubeginn bis zum 1.10.2020 zu.

TOP 4 Anträge

Es liegen keine neuen Anträge vor und die früheren Anträge werden nicht angesprochen.

TOP 5 Sonstiges

Herr Hass verteilt die von ihm verfasste, schriftliche Stellungnahme zum Bericht „Klimaneutrales Gießen 2035“, die in Form einer Pressemitteilung herausgegeben werden soll. An der intensiven Diskussion beteiligen sich u.a. Herr Kirchhof, Herr Granitza, Frau Schlotmann und Herr Sames. Als Ergebnis wird der Stellungnahme in etwas abgeänderter Form zugestimmt. Die geänderte Stellungnahme ist dem Protokoll beigelegt.

Link zum ZOV-Nahverkehrsplan, der voraussichtlich zum 01.10.20 in Kraft tritt, mit allen Anlagen und Anhängen: <https://www.zov.de/verkehr/nahverkehrsplan.html>

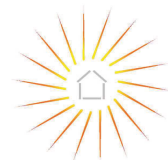
Link zum „Bericht Klimaneutrales Gießen 2035“ der Stadt Gießen, der am 14.09.20 im Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Gießen beschlossen wurde:
https://www.giessen.de/media/custom/2874_2718_1.PDF?1599643415

Link zum Bürgerantrag zu Fahrradstraßen:
<https://giessen-direkt.de/giessen/de/ideaPtf/53747/single/3>

Protokoll von Friedhelm Sames

Anlage 1: Gesprächsnotiz Agenda – BID vom 16.09.2020

Anlage 2: Stellungnahme Klimabericht



Energy
Systems
Engineering

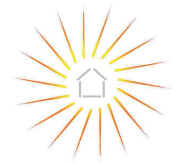
Gesprächsnotiz

Energy Systems Engineering (ESE)

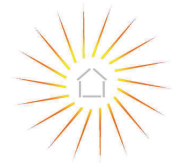
Version 1.0

18.09.2020

Projekt	Klimaneutrales Gießen - Chancen
Datum	16-09-2020
Teilnehmer	Klaus Hass, Sprecher der Agenda Nachhaltige Mobilität Thomas Kirchhoff, Vorsitzender Marktquartier BID Herr Simon Konradi, Koordinationsstelle Energietechnik – Zentrum für Energietechnik – Berichterstattung an Vizepräsident Prof. Berger, THM Gießen Dr. Volkhard Nobis, Zweiter Sprecher der Agenda Nachhaltige Mobilität Vorsitzender der Projektgruppe Klimaneutrales Gießen Inhaber Energy Systems Engineering
Ort	Pausenraum des Hermann-Levi-Saales im Rathaus
Datei	Gesprächsnotiz 20200916
Autor	Dr. Volkhard Nobis
Change Management	1.1:



Nr.	Thema	Inhalt des Gespräches
1	Vorstellungsrunde	Herr Kirchhoff: Vorsitzender des Marktquartiers BID, nunmehr im 14 Jahr. Vertreten werden alle Hausbesitzer. Interessen von Immobilienbesitzern und Gewerbe werden vertreten. Werdegang: <i>Studium: Diplombiologe.</i> <i>Erste Besetzung des damalig eingerichteten Umweltausschusses der Stadt</i> BID: Die Struktur des BID ist in einem Landesgesetz geregelt. Ziele: Attraktivität der Stadt erhalten und verbessern, Werte erhalten. Abwehrfunktion gegen unbillige Maßnahmen, z.B. Einkaufszentren Grundsätzliche Einschätzung. Gießen ist eine Handelsstadt ▪ Lebenswertes Gießen erhalten ▪ Größe der Maßnahmen steuern ▪ Flair der Kleinstadt erhalten Klaus Hass: Erster Sprecher der Agenda Nachhaltige Mobilität Werdegang: <i>Seit nunmehr 30 Jahren in Gießen</i> <i>Studium: Volkswirtschaft</i> <i>Beruf: Ehemals zuständig für die Stadtentwicklung, Sanierung des Bestandes, Erhalt der Bausubstanz. Nun Rentner.</i> Simon Konradi: Koordinationsstelle Energietechnik, THM – Zentrum für Energietechnik Werdegang: Nach einem Umweg des Studiums der Biologie entschied sich Herr Konradi nach reiflicher Abwägung für das Studium der Energietechnik. Schwerpunkt ist die thermische Energietechnik. Themen der Energiewandlung wie auch der Abgasbehandlung gehören unter anderen Themen zum Umfang des Studiums. Nach dem Studium schloss sich ein Forschungsprojekt der Biomassevergasung an. Im Anschluss übernahm Herr Konradi die Position des Koordinators der Energietechnik. Herr Konradi kennt sich mit der Beantragung von Fördermitteln aus. Erfolgreiche Anträge sind in der Umsetzung, so z.B. das „Flexquartier.“ Dr. Volkhard Nobis: Zweiter Sprecher der Agenda Nachhaltige Mobilität, Vorsitzender der Projektgruppe Klimaneutrales Gießen Eigener Beruf: Energie System Engineering, Selbständig Schwerpunkt: Energie- und Wärmetechnik, Klimatechnik
-	Einleitung	Dr. Nobis stimmt ins Thema ein. Im stattfindenden Wandel liegen Chancen, die bei entsprechendem Handeln von Gießen Stadt und Gießen Land zu heben sind. ▪ Lokale Energiebereitstellung belässt bis zu 1.000 €/Einwohner in der Region statt Gelder in Richtung der Gas- und Stromlieferanten zu lenken. ▪ Deutschland stellt 54 Mrd. € Fördergelder und die EU plant über 1 Billionen € für Maßnahmen der Nachhaltigkeit zur Verfügung ▪ Innovationen lenken Unternehmen/ Institute und Studenten zu den Kompetenzzentren



		Gießen hat die höchste Studentendichte / Einwohner. Gießen ist ideal geeignet neue Wege zu beschreiten. Das Treffen steht unter dem Fokus, wie Gießen profitieren kann. Nachhaltigkeit und Umweltinnovationen können auch abseits der Existenz oder Nichtexistenz des Klimawandels adressiert werden.
-	Gießen	Herr Kirchhoff berichtet über Eckwerte von Gießen - Gießen hat größte Zentralität der umliegenden Kommunen. Ein Großteil der Kaufkraft reist aus dem Umland an. - Die verfügbare Kaufkraft ist nicht die primäre Herausforderung - Gießen hat mit eine der höchsten Sozialempfängerraten in Deutschland. Daher liegt ein besonderer Fokus auf der Verfügbarkeit von niedrig qualifizierten Arbeitsverhältnissen - Die Historie zeigte, dass die Universität sich in der Vergangenheit nicht voll zur Stadt zugehörig fühlte - THM ist wenig innovativ unterwegs, eher verschult
-	Forschungsprojekte	Herr Konradi berichtet über das Projekt „Flexquartier“. Der Fördergeldumfang liegt in etwa bei 6 Mio. €. Zwar hat das Projekt keine neuen Mitarbeiter angelockt, aber es sind 5 Arbeitsplätze entstanden. Diese Mitarbeiter wären andernfalls möglicherweise abgewandert.
2	Chancen des Wandels Klimakonzept von Gießen	Das Klimakonzept Gießen wurde am 14.09.20 vorgestellt. Es enthält keine konkreten Maßnahmen. Herrn Kirchhoff war von vorne rein klar, dass das Konzept keine verbindlichen Vorschläge zum Beschluss enthalten würde.
3	Chancen des Wandels VEP	Dr. Nobis berichtet über das Gespräch mit der Planersocietät in Dortmund, die mit der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans beauftragt wurden. Herr Kirchhoff berichtet über zwei weitere Unternehmen, die für Kommunikation und Modellstudien verantwortlich sind. Es wird angeregt: Es sollten zunächst die Verkehrsbedürfnisse ermittelt werden, so dass der Plan nicht an den Bedürfnissen vorbei entwickelt wird. Es wird mehr Bürgerbeteiligung angeregt. Herr Kirchhoff berichtet, dass es zwei Lenkungsinstitutionen gibt: - Lenkungskreis, besetzt durch Ämter - Lenkungsrunde, besetzt mit politischen Fraktionen Angeregt wird die Erstellung von Zwischenberichten und die Teilnahme von Klaus Hass an Lenkungskreis oder Lenkungsrunde um während des Prozesses Einfluss nehmen zu können.
4	Chancen des Wandels Umwelt - Campus	Dr. Nobis stellt die Idee eines Umwelt – Campus (Namensgebung der Teilnehmer) vor. Dazu gibt es ein separates Dokument. Herr Kirchhoff weist daraufhin, dass hier die Kommune der falsche Ansprechpartner ist. Herr Konradi weist auf rückläufige Studentenzahlen in den technischen Disziplinen hin. Begehrt sind Ausrichtungen, wie die des Eventmanagers. Die Beteiligten sind sich einig, dass das vorgeschlagene Konzept eine große Herausforderung für die THM ist. Es müsste ein Fachbereich Umwelt gegründet werden, der so noch nicht an

		der THM existiert.
5	Sonstiges	Siehe obige Kapitel
6	Nächste Schritte	Die Beteiligten sind sich einig: 1 Es soll ein weiteres Arbeitstreffen stattfinden. Dies wird für den November avisiert. 2 Zur Hebung der Umsetzungschancen (Umwelt – Campus / Kongress - Umweltstadt Gießen) soll ein Treffen mit Schlüsselpositionen organisiert werden: ○ Frau Oberbürgermeisterin Grabe – Bolz ○ Kfm. Vorstand der Stadtwerke ○ Pressesprecherin der SWG Fr. Inna Weller ○ THM Präsidium mit Herrn Konradi ○ Engagierte identifizierte Professoren Klaus Hass hat sich bereit erklärt zunächst die Oberbürgermeisterin für einen Termin im November zu gewinnen. Darauf werden die anderen beteiligten Personen angesprochen.

Agenda 21 Gruppe Nachhaltige Mobilität

Presseinformation zum Klimabericht der Stadt Gießen

Am Montag, den 14.09.2020 wurde von der Stadt Gießen der Bericht „Klimaneutrales Gießen 2035“ - Analysen und Szenarien zur Entwicklung einer klimaneutralen Stadt in der Öffentlichkeit vorgestellt. Diese Veranstaltung wurde als Bürgerinformationsveranstaltung angekündigt.

Aus der Sicht der Mehrheit der Agenda 21-Gruppe Nachhaltige Mobilität ist dieser Bericht -wie leider zu erwarten war- in einem hohen Maße unbefriedigend. Er enthält zwar einen gründlichen Überblick über bisherige Maßnahmen in Sachen Klimaschutz und auch ein Szenario, wie Klimaneutralität und Entwicklungen zu einer nachhaltigen Mobilität erreicht werden können. Aber er enthält bewußt keinen Maßnahmenkatalog, keine Vorschläge, wie das angestrebte Ziel erreicht werden könnte. Ausdrücklich betonte die Oberbürgermeisterin, dass dies mit dem vorliegenden Bericht auch nicht angestrebt wurde. Für uns ergibt sich daher die Frage, wie denn – außer in Apellen an die Bürgerinnen und Bürger - diese Ziele erreicht werden können. Auf welche Veränderungen müssen sich die Gießener*innen oder Einpendler*innen einstellen? Wie können sie zur Klimaneutralität und Verkehrsvermeidung beitragen? Alles bleibt im Dunkeln und wird unter Vorbehalte der Landes- und Bundespolitik gestellt.

Der Berg hat gekreißt und eine Maus geboren!

Eigentlich – so der Tenor des Berichts – kann die Stadt gar nichts machen. Was in Städten wie Marburg und Darmstadt selbstverständlich ist, nämlich einen Aktions- und Maßnahmenplan vorzulegen, ist in Gießen nicht möglich.

Weiterhin ist das Verfahren zur Bürgerbeteiligung in Frage zu stellen. Am Montag handelte es sich um eine „Bürgerinformation“, in der eine echte Beteiligung nicht zum Zuge kam. Die Bürger*innen dürfen zur Kenntnis nehmen, was die Verwaltung und die Stadtverordnetenversammlung erarbeitet haben, aber eine Mitwirkung ist, außer online Stellungnahmen, deren Berücksichtigung intransparent bleibt, offenbar nicht erwünscht.

Warum werden Arbeitsergebnisse der Agenda 21 Gruppe „Energie“ nicht berücksichtigt? Warum werden die Bürgerinnen und Bürger, die sich in vielfältigen Gruppen schon intensiv mit Maßnahmen beschäftigt haben, nicht mit in eine Bürgerbeteiligung eingebunden?

Wie soll es nun weitergehen? Die Stadtverordnetenversammlung hat den Bericht zur Kenntnis genommen. Eine fortführende Arbeit an dem Projekt erschließt sich daraus nicht, zumal in sechs Monaten Kommunalwahlen sind, danach Koalitionsverhandlungen. Ein weiterer Stillstand ist vorprogrammiert und leider – man muss es befürchten – auch gewollt, weil das Ziel von der Kommunalpolitik nicht ernst genommen wird. Zu viele bequeme Positionen müssen in Frage gestellt und aufgegeben werden. Dass dies auch mit Chancen und neuen Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt Gießen verbunden ist, wird verkannt. Die Politik handelt nicht. Das ist unverantwortlich.

16. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 20.10.2020, 19:00 bis 20:25 Uhr im

Hermann-Levi-Konzertsaal des Rathauses, Berliner Platz 1

Anwesend lt. Teilnehmerliste: Bassemir, Michael; Bayer, Reinhard; Kirchhof, Thomas; Sames, Friedhelm; Schäfer, Rüdiger; Schlotmann, Renate; Winterhoff, Christina

Tagesordnung

- 1. Begrüßung, Tagesordnung, Protokoll**
- 2. Aktuelles**
- 3. ÖPNV - Buslinien**
- 4. Fragen an die Kommunalpolitik**
- 5. Sonstiges**

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung, Protokoll:

Wegen der aktuellen Corona-Situation (Aktuelle Inzidenz Landkreis Gießen von 54,7, ergänztes Eskalationskonzept der Landesregierung vom 20.10.20) behalten die Teilnehmenden ihre Mund-Nase-Bedeckung auch am Sitzplatz an.

Der Tagesordnungspunkt 4 wird von der Tagesordnung genommen.

TOP 2 Aktuelles

Folgende aktuellen Hinweise werden gegeben:

- Herr Bassemir informiert: Für die konstituierende Sitzung des Klimabeirats am 4. November wird Herr Eckart Schneider als kommissarischer Vertreter der Lokalen Agenda teilnehmen. Die endgültige Bestellung erfolgt beim Treffen der Agenda-Sprecher*innen am 9. November.
- 21. Oktober Podiumsdiskussion der Bürgerinitiative "Lützellinden sagt NEIN!" zum Gewerbegebiet Lützellinden, Maschinenhalle Sames
- 22. Oktober: Kreistagsausschuss für Infrastruktur, Umwelt und Energie fällt aus.
- 26. Oktober: Städtischer Ausschuss für Planen, Bauen, Umwelt und Verkehr findet statt.
- Herr Sames informiert, dass die Fernbuslinie Laubach – Gießen wahrscheinlich zum Fahrplanwechsel im Dezember in Betrieb gehen wird. Seit dieser Woche fahren die städtischen Bus-Verstärkerfahrten für Schüler*innen und Studierende (temporär während der Corona-Pandemie zwecks Entzerrung).

TOP 3 ÖPNV - Buslinien

Die Verbesserungsvorschläge zum Gießener Stadtbusliniennetz werden weiter diskutiert, diesmal die noch fehlenden West-Sektoren. Damit sind alle eingebrachten Anregungen zum Bus- und Bahnnetz in der Agenda-Gruppe besprochen, bewertet und im Konsens verabschiedet worden. Es wird vereinbart, diese Liste dem Agenda-Rat zur Weitergabe vorzulegen und auch gegebenenfalls unabhängig davon als Stellungnahme zum städtischen Nahverkehrsplan einzureichen.

Das Gesamtergebnis aus den letzten drei Sitzungen sieht somit folgendermaßen aus:

Konzept „Ideen und Anstöße zur Gestaltung des ÖPNV in der Stadt Gießen und ihren Nachbargemeinden“

Hinweis: Die bereits von der Stadtverordnetenversammlung im **Green-City-Plan – GCP** - beschlossenen Änderungen der Buslinien sind nachrichtlich aufgeführt *und kursiv dargestellt, teilweise mit Bewertung.*

Das ÖV-Netz bzw. alle Linien betreffend

- A1 10-Min-Takt für die derzeitigen Linien im 15-Min-T. /20-Min-T. für die 30-Min-Takt-Linien
Normalverkehrszeit NVZ: 6 – 20 Uhr, mittelfristig bis 21 Uhr ausdehnen, Sa. bis 18 Uhr
Spätverkehrszeit SVZ bis 0.30 Uhr ausdehnen, Ziel 2 Uhr – zudem Sa. ab 18 Uhr, So.+F ganztägig
- A2 Nebenverkehrszeit 30-Min-Takt auf allen Linien, die in den Landkreis führen, zu anderen Zeiten und Tagen mindestens 1-Studentakt im gesamten Kreisgebiet
- A3 Zeitliche Entzerrung von Schulbeginn und Hochschulbeginn, um Schulbusse zu entlasten: Prüfung durch Stadtwerke/MITBUS, JLU und THM
- A4 Sukzessive Umstellung auf E-Busse mit Akku – analog Marburg: zurückgestellt, bis Studie aus Marburg vorliegt
- A5 Effektivere und wirkende Busbeschleunigung - aktuellen Stand bei Stadt und SWG erfragen; diskriminierungsfreie Einbeziehung der Umlandbusse in die Busbeschleunigung
- A6 Leitstelle zur Überwachung und Sicherung der Rendezvous-Anschlüsse am Berliner Platz und an anderen Systemumstiegen.
- A7 Fahrplananpassungen zur Anschlusssicherung Umlandbusse – Stadtbusse am Berliner Platz und an anderen Umstiegsstellen.
- A8 Langfristig mindestens 2-stünd. Nachtangebot im Stadt- und Kreisgebiet – täglich
- A9 Linienpläne im Bus und an Haltestellen auf Stadtplanbasis incl. Umlandbusse und Bahn

Auflistung im Uhrzeigersinn

Nord

- B1 Linie 5 soll stadtauswärts via Gießener Str., stadteinwärts durch Kornblumenstr. verkehren, da die Haltestelle Lichtenauer Weg der neuen Linie 15 in beiden Richtung die Haltestelle Am Eichelbaum ersetzt.
- B2 *GCP Linien 3, 13 Friedhof – Berliner Platz wie heute, dann via Ludwigstr. - Wartweg Linie 3 bis Schwarzacker, Linie 13 bis Schlängenzahl;*
- B3 Linie 12 Sandfeld bis Behördenzentrum wie heute, dann ab Berliner Platz via Bismarckstr. - Aulweg – Robert-Sommer-Str. zum Dialyse-Zentrum

- B4 neue Linie 14 Gew-Geb.West bis Markt-Platz wie heute Linie 12, dann ab Berliner Platz weiter wie heute die Linie 801 zur Pistorstr.
- B5 L 25 aus Buseck-Beuern soll bis Bahnhof fahren oder es soll eine Durchbindung mit der Linie 310 via Haltestelle Parkhaus am Bahnhof hergestellt werden, damit beide Linien sowohl den Bahnhof wie den Berliner Platz anbinden.

Nord-Ost

- C1 Bahnhaltepunkt Rödgen soll wieder eingerichtet werden
- C2 Linie 1 verkürzen oder aufteilen wird weiterhin empfohlen ohne konkreten Vorschlag. Durch neue Linie 17 sind Veränderungen im Fahrgastverhalten zu erwarten, die bisher noch nicht ausgewertet sind.
- C3 Linien 7 und 24 Anschluss auf Mittelhessen-Express am Bf. Oswaldsgarten herstellen
- C4 Linie 22 im 30-Min-Takt – jeder 2. Bus via Europaviertel und Annerod ergibt einen 30-Min-Rhythmus im Wechsel mit der Linie 21 sowohl für Annerod wie auch für Fernwald (ehem. SWG-Konzept kombiniert mit Linie 2) Die vom Landkreis/ZOV demnächst startende Schnellbuslinie Laubach – Landratsamt hat hieraus keinen Einfluss.
- C5 Linie 7 wird verlängert bis Motorpool mit neuer Wendeplatte. Da die Wendeplatte Waldstadion nur 200m entfernt ist, soll diese genutzt werden. Hierdurch ergibt sich zusätzlich die Verknüpfung mit den Linien 1, 17 und 21
- C6 Linie 21 Der zu dünne Sonntagsfahrplan in Kombination mit einem Anruftaxi und 60-minütiger Vorbestellpflicht wird als unpraktikabel kritisiert.

Ost

- D1 Zusätzliche Haltestelle im oberen Alten Steinbacher Weg/ Jura-Fakultät für die Linie 801 oder die vorgesehenen Linie 12 bzw. 18, da der Abstand zwischen Nahrungsberg und Ostschule sehr lang ist.
- D2 Vordringlich ist eine dicht getaktete Busverbindung Bahnhof – Philosophikum Wird die Haltestelle Rathenastr. zum Semesterstart Okt. 2020 oder spätestens zum Fahrplanwechsel im Dez. 2020 wieder angefahren?
- D3 Für den Schnellbus 18 Bahnhof – Berliner Platz – Rathenastr. ohne weitere Zwischenhalte wird die Fahrplanstabilität aufgrund der Bahnübergänge bezweifelt, ebenso das Auslassen diverser Haltestellen.
- D4 Der neue Schnellbus Linie 18 soll mit neuer Linie 12 kombiniert / vertaktet werden.
- D5 Linie 11 soll ab Berliner Platz weitergeführt werden z.B. bis Waldstadion oder Rathenastr. oder Juridikum
- D6 *GCP-Linie 3,13 Friedhof – Berliner Platz wie heute, dann Ludwigstr. - Wartweg Linie 3 bis Schwarzacker, Linie 13 bis Schlangenzahl Magerer 30-Minuten-Takt bis Schlangenzahl unzureichend.*
- D7 *GCP-Linie 12 Nordost ab Sandfeld bis Behördenzentrum wie heute, dann Berliner Platz – Bismarck Str. - Aulweg – Robert-Sommer-Str. - Dialyse-Zentrum. Magerer 30-Minuten-Takt unzureichend.*
- D8 *GCP-Linie 14 Gewerbegebiet West bis Marktplatz wie heute die Linie 12, dann ab Berliner Platz weiter wie heute die Linie 801 zur Pistorstr. Magerer 30-Minuten-Takt unzureichend.*
- D9 Die Linie 6 soll auch an Samstagen zum Schiffenberg verkehren.

Süd-Ost

- E1 Die Linie 10 soll den Endpunkt am Alten Wetzlarer Weg/Friedrichstr, zur Vermeidung der zweimaligen Querung Bahnübergangs Frankfurter Str. Erhalten. *Der GCP sieht mit derselben Begründung den Endpunkt der Linie 10 alternativ am neuen Fernbushof Lahnstraße auf der Westseite des Bahnhofes vor.*

- E2 Die Oberbürgermeisterin hatte einen Doppelaufzug vom Bahnhofsvorplatz zum Steg zur Friedrichstraße versprochen, andere Dezernenten sagten gar die Fertigstellung oder wenigstens den Baubeginn bis zum 1.10.2020 zu.

Süd-West

- F1 Linie 11 soll ab Berliner Platz weitergeführt werden z.B. bis Waldstadion oder Rathenastr. oder Juridikum (siehe auch D5)
- F2 Eine Busverbindung zwischen Hüttenberg-Rechtenbach (über 4000 Einwohner) und Gießen-Lützellinden soll errichtet werden, sei es mit der Linie 1 oder 310.
- F3 Die derzeitig von der Linie 1 nur als Wendezeit- /Betriebshaltestelle genutzte Haltestelle am Gewerbegebiet Lützellinden Autohof soll sofort für Fahrgäste zum Ein- und Ausstieg freigegeben werden.

West

- G1 Eine Verlängerung der Linie 12 vom Gewerbegebiet West nach Heuchelheim (Süd-Ost) scheitert an der nicht geeigneten Heuchelheimer Goethestraße und der geringen Tragfähigkeit der Brücke über den Kropbach. Stattdessen wird angeregt, den südlichen Teil Heuchelheims mit dem dortigen Gewerbegebiet von Heuchelheim aus mit dem ÖV zu erschließen.
- G2 *GCP L 3,13 Fr-hof – B-Pl wie heute, dann Ludwigstr. - Wartweg 3 bis Schwarzacker, 13 bis Schlängenzahl
12 Nordast bis Beh.-Zentr. wie heute, dann B-Platz – Bism.-Str. - Aulweg – Rob-So-Str. - Dialyse-Z.
14 Gew-Geb.West bis M-Platz wie heute 12, dann B-Platz weiter wie heute 801 zur Pistorstr.*
- G3 Die Buslinien nach Biebertal 41-42 sollen auch am Wochenende mindestens im Stundentakt verkehren.
- G4 Bei Buslinien von Biebertal 41-42 L 41 sollen an der Haltestelle Mühlstraße die Anschlüsse von und zu den Zügen am Bahnhofspunkt Oswaldsgarten Richtung Marburg hergestellt werden und am Gießener Bahnhof von und nach Richtung Frankfurt verbessert werden.
- G5 Bei der Linie 24 soll unter Einschluss der Wetzlarer Linie 240 ein gemeinsamer Umlauf hergestellt werden, woraus sich ein ganztägiger 30-Min-Takt zwischen Gießen und Wetzlar ergibt und ein 15-Minuten-Takt zwischen Gießen und Heuchelheim - Kinzenbach-Kirche.

Nord-West

- H1 Für alle Busse der Linien 800-801-802 wird die Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Haltestelle KGRZ gefordert, um das neue Wohngebiet am Werner Gleim Deich anzubinden und um den früheren 15-Minuten-Takt wieder herzustellen. Hierfür soll die Wilhelm-Leuschner-Straße Richtung Wettenberg wieder für Busse befahrbar gemacht werden.
- H2 Es soll geprüft werden, ob die an der Einmündung Alter Krofdorfer Weg, Carlo-Mierendorff-Str., W-Leuschner-Straße eine Wendeplatte für Busse hergestellt werden kann, die in der Weststadt enden bzw. wenden. Die Umfahrungsmöglichkeit von der Carlo-Mierendorff-Straße über die Wilhelm-Leuschner-Straße zur Westschule ist zugebaut worden und die Wendeplatte vor der Westschule ist zu klein.

Nahverkehrsplan / Verkehrsentwicklungsplan / NVP - VEP

Die Fragen zum

- Anstieg der Fahrgastzahlen und
- zur Neukonzeptionierung des (Bahn-) und Busnetzes mit Kompletterhebung der Fahrgastwege und einer Einwohnerbefragung werden zurückgestellt, da derzeit aufgrund der Corona-Beschränkungen und baustellenbedingten Umleitungen fast aller städtischen Buslinien keine zuverlässigen Daten erhoben werden können.

Der allgemeine Hinweis, dass Schienenfahrzeuge nur auf einer eigenen Fahr-Trasse schneller sind als Busse, wird für die Erneuerung der Grünberger Straße und die dort mögliche Regiotram vorgemerkt.

(aufgelistet von Reinhard Bayer)

TOP 4 Fragen an die Kommunalpolitik

Es wird vereinbart, dass Fragen an die Parteien zur Kommunalwahl 2021 vor der nächsten Sitzung schriftlich an die Sprecher gemailt werden, damit sie vorsortiert werden können und strukturiert besprochen werden können. In der Anlage sind 6 Fragenvorschläge von Klaus Hass beigefügt.

TOP 5 Sonstiges

Nächste Sitzung ist am Dienstag, dem 24. November um 19:00 Uhr im Kerkrade-Zimmer der Kongresshalle.

Protokoll von Reinhard Bayer

Anlage: Fragenvorschläge zur Kommunalwahl

Fragen an die in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Parteien im Vorfeld der Kommunalwahlen 2021 zur Beantwortung und Diskussion im Rahmen einer Agenda-Sitzung

1. Wie ist Ihre Haltung zur Einführung einer Spur für Fahrräder auf dem Innenstadtring? In welchem Zeitraum können Sie sich eine Umsetzung vorstellen?
2. Mit welchen konkreten Maßnahmen soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) innerhalb der Stadt reduziert werden?
3. Können Sie sich die Einführung einer City-Maut oder eines ähnlichen Instruments zur Begrenzung des MIV vorstellen?
4. Welche konkreten Maßnahmen müssen zur Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ergriffen werden? Ist ein neuer Verkehrsverbund denkbar und wie kann er finanziert werden?
5. Wie ist Ihre Haltung zur Einführung einer autofreien *) Innenstadt? Was halten Sie von der Einführung einer verkehrsberuhigten Zone für die komplette Innenstadt (Schrittgeschwindigkeit)?

**) autofrei = Begrenzung auf Anlieger, Behinderte, Lieferverkehr, ÖPNV u. ä.*

17. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 26.01.2021 19:00 bis 20:00 Uhr
per Video-Konferenz

Anwesend: Herr Sames, Herr G. Greilich, Herr Wichert, Herr Rühl, Herr Henkelmann, Herr Leidinger-Müller, Herr Hamel; Herr Schäfer, Herr Häbich, Frau Menges, Herr Kirchhof, Herr Dr. Nobis, Herr Hass, Herr Bassemir

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Der Sprecher, Herr Hass, begrüßt die Teilnehmenden und wünscht allen ein gesundes neues Jahr. Das Protokoll der 16. Sitzung sowie die Tagesordnung werden genehmigt.

TOP 2 Aktuelles

Herr Bassemir berichtet: OB Grabe-Bolz tritt bei der nächsten OB-Wahl nicht mehr an. Das Quorum für den Bürgerantrag „Fahrradstraßen auf dem Anlagenring“ ist erreicht und wird – wenn zulässig -am 4.3.2021 in der Stadtverordnetenversammlung entschieden.

Für der Bürgerantrag „Regio-Tram“ ist das Quorum noch nicht erreicht.

Die von der Agenda Gruppe eingebrachten Anträge werden am 4.3. in der Stadtverordnetenversammlung behandelt.

Von den Agenda- Gruppen-Gruppensprechern sind Herr Dr. Nobis und Herr Hass in den Klimabeirat entsandt worden. Der den Agenda-Gruppen zustehende Sitz wird abwechselnd wahrgenommen.

Herr Hass berichtet von den Aktivitäten des Arbeitskreises „Chancen und Leitbild für Gießen“, der aus der Agenda-Gruppe in Zusammenarbeit mit den BID-Quartieren entstanden ist. In mehreren Video-Konferenzen mit u.a. den Hochschulen, den Stadtwerken, dem Regionalmanagement Mittelhessen und Gesprächen mit anderen Akteuren (Messegesellschaft Gießen, Trans-Mit GmbH) wurde erkannt, den Themenfeldern Umwelt und Klima mehr Raum zu geben und Gießen mit einem Umweltcampus, einem Umweltpfad und einer Umweltkonferenz auszustatten und somit die herrschenden Standortvorteile durch Wissenschaft und Wirtschaft zu verstärken. Am Anfang stünde eine Umweltkonferenz, die 2022 abgehalten werden solle. Die OB hat die Beschäftigung mit dieser Thematik ebenfalls begrüßt, möchte sie aber im Klimabeirat behandelt wissen. Insofern wird vorgeschlagen, das Projekt Umwelt- und Klimacampus Mittelhessen mit den Bereichen Umweltpfad und Umweltkonferenz in der nächsten Klimabeiratssitzung auf die Tagesordnung setzen zu lassen und zu diskutieren. Der Vorschlag wird nach kurzer Aussprache im Konsens angenommen.

TOP 3 Beteiligung der Agenda-Gruppe am VEP und NVP

In der 12. Sitzung der Agenda-Gruppe wurde von Herrn Pausch eine Vorstellung von Zwischenergebnissen bei der Erarbeitung des VEP hingewiesen. Dies ist bisher nicht erfolgt. Trotz mehrfacher Ankündigungen einer laufenden Bürgerbeteiligung – zuletzt mit einer Antwort von Bgm. Neidel vom 16.06.2020 auf unsere Anfrage vom 14.05.2020/ist dem Protokoll beigelegt - ist die Arbeit am VEP und am NVP intransparent. Es ist z. B. nicht klar, ob die Klimaziele Grundlage des VEP werden. Es wird vorgeschlagen Herr Stadtrat Neidel zur nächsten Sitzung einzuladen. Auch das Stadtplanungsamt solle an einer Informationsveranstaltung teilnehmen. Herr Bassemir sagt zu, Herrn Neidel für die nächste Sitzung anzufragen.

TOP 4 Wie geht es weiter mit dem ÖPNV ?

Nach den geführten Gesprächen mit den beiden RMV-Aufsichtsratsmitgliedern Frau Weigel-Greilich und Frau Schneider wurde deutlich, dass eine Veränderung der bestehenden Strukturen im ÖPNV nur über das Land Hessen führen kann. Insofern soll das Gespräch mit einem Vertreter/einer Vertreterin des Hessischen Ministers für Verkehr gesucht werden. Herr Hass kümmert sich um einen Kontakt.

TOP 5 Fragen an die Kommunalpolitik

Coronabedingt konnten die geplanten Veranstaltungen mit den Vertretern der im Stadtparlament vertretenen Parteien nicht stattfinden. Im Hinblick auf die Kommunalwahlen im März kann dies nicht mehr nachgeholt werden. Da im September die OB-Wahl ansteht, werden die Kandidaten entsprechend befragt werden. Dazu soll ein Fragenkatalog erarbeitet werden.

TOP 6 Vereinsgründung Umwelt- und Klimacampus

Der Punkt wird zurückgestellt, bis positive Signale aus dem Klimabeirat zu diesem Projekt vorliegen.

TOP 7 Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“/Klimagruppe Mobilität

Die Klimagruppe „Mobilität“ ist aus den Vorschlägen zum Bericht der Stadt „Klimaneutrales Gießen 2035“ entstanden. Neben der Gruppe Mobilität gibt es weitere drei Arbeitsgruppen: Konsum, Bauen und Sanieren und Energie. In den Gruppen kann jede*r mitarbeiten. Vorschläge können über eine „Fachgruppe“ bei der Stadt an den Magistrat oder die Stadtverordnetenversammlung gerichtet werden. Entscheidungen werden mehrheitlich getroffen. Die Arbeitsfelder überschneiden sich. Es wird nach kurzer Aussprache entschieden, die Arbeit der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“ fortzusetzen und eine Kooperation mit der anderen Gruppe im Sinne einer Arbeitsteilung zu suchen.

TOP 8 Verschiedenes

Herr Dr. Nobis bringt das Video-Konferenz-Tool des Freiwilligenzentrums in Gespräch, welches bessere Möglichkeiten bietet als das heute benutzte. Herr Bassemir geht der Sache nach.

Protokoll: Klaus Hass

Der Bürgermeister

Universitätsstadt Gießen • Dezernat II • Postfach 110820 • 35353 Gießen

Dr. Eckart Schneider – Sprecher LA 21 - Energie
Dr. Volkhard Nobis – Vorsitzender Projektgruppe
Klimaneutrales Gießen
Klaus Hass – Sprecher LA 21 – Nachhaltige Mobilität
Steinstraße 33
35390 Gießen

Berliner Platz 1
35390 Gießen

Auskunft erteilt: Peter Neidel
Zimmer-Nr.: S02-022
Telefon: 0641 306-1017
Telefax: 0641 306-2004
E-Mail: pater.neidel@giessen.de

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
II / MÜ – 61 –

Ihr Schreiben vom
14.05.2020

Datum
16. Juni 2020

Beteiligung der Agenda-Gruppen „Energie“ und „Nachhaltige Mobilität“ an der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) / Projekt Klimaneutrales Gießen

Sehr geehrte Herren,

vielen Dank für Ihre Anfrage, auf die ich Ihnen gerne antworten möchte.

Vor der Ausschreibung des Verkehrsentwicklungsplans haben wir die SUMP-Kriterien im auszuschreibenden Leistungsbild vom Fachzentrum für Nachhaltige Urbane Mobilität des Landes Hessen (FZ NUM) prüfen lassen und in der Ausschreibung entsprechend berücksichtigt. Dies wurde auch im Vertrag mit den beauftragten Büros (Planersocietät, IKU GmbH und Gertz Gutsche Rümenapp) aufgenommen. Ein zentrales Element des SUMP-Ansatzes ist die Ausrichtung an breit abgestimmten politischen und gesellschaftlichen Zielstellungen sowie eine starke öffentliche Beteiligung am gesamten Planungsprozess. Auch sind die Einzelinteressen zu bündeln als auch die Planungen aufeinander abzustimmen. Hierzu wird es eine frühzeitige, offene und dialogorientierte Beteiligung der Öffentlichkeit und Politik geben, die einerseits fachliche Hintergründe vermitteln und andererseits Konflikte abbauen und Anregungen aufgreifen soll. Der Beteiligungsprozess soll umfassend angelegt, gleichwohl aber auch zielführend und effizient durchgeführt werden.

Derzeit sind die Büros noch mit der Grundlagenermittlung, dem umfangreichen Aufbau des Verkehrsmodells und einer ersten Analyse des Verkehrsgeschehens beschäftigt. Ein Zwischenstand der Ausarbeitungen ist noch nicht verfügbar.

Nach einer ersten Lenkungsgruppensitzung, die durch Vertreter aller Fraktionen besetzt ist und wegen der Corona-Pandemie erst Ende Juni stattfinden kann, soll die Vorgehensweise der Bürgerbeteiligung beraten, beschlossen und bekannt gemacht werden. Durch die Corona-Pandemie konnten noch keine –wie ursprünglich vorgesehen- Auftaktveranstaltung mit Dialog-Markt stattfinden. Dies muss zunächst verstärkt über Online-Angebote kompensiert werden. Welche Beteiligungsformate im Folgenden aufgrund der jeweiligen Hygieneanforderungen in Frage kommen (es waren Radtouren und ein Zukunftsmarkt angedacht), wird zu gegebener Zeit entschieden. Als Beteiligungsbausteine für die erste Phase sind ab Juli Gespräche mit Akteuren und mit Hilfe der Internet-Beteiligungsplattform www.giessen-direkt.de eine umfangreiche Online-Beteiligung über eine Kartenkonsultation ab Juli 2020 vorgesehen.

Zu den Gesprächen mit Akteuren gehört natürlich auch in der ersten Phase der Grundlagenanalyse ein Interview mit den Sprechern der Agendagruppen Energie und Nachhaltige Mobilität sowie der Projektgruppe Klimaneutrales Gießen. Auch im weiteren Prozess (Diskussion zu Szenarien, Zielen, Maßnahmen) werden Sie selbstverständlich einbezogen.

Bitte haben Sie noch ein wenig Geduld bis das Büro Planersocietät Sie in den nächsten Wochen kontaktieren wird.

Mit freundlichen Grüßen


Peter Neidel
Bürgermeister

18. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 23.02.2021, 19:00 bis 20:45 Uhr
per Video-Konferenz

Anwesend: Me. Al., Michael Bassemir, Bernd d`Amour, Klaus Hass, Martin Henkelmann, Eike Henning Hinrichsen, Dr. Holger Hölscher, Thomas Kirchhof, Christiane Menges, Bgm. Peter Neidel, Dr. Volkhard Nobis, Ralf Pausch, Friedhelm Sames, Renate Schlotmann, Hans Wichert, Alexander Wright

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Herr Bassemir begrüßt die Teilnehmenden und wird heute die Sitzung leiten.
Das Protokoll der 17. Sitzung sowie die Tagesordnung werden genehmigt.
Herr Hass bedankt sich bei Herrn Bürgermeister Neidel, dass er der Agenda-Gruppe für die Informationen zum VEP und NVP zur Verfügung steht.

TOP 2 Aktuelles

Herr Bassemir berichtet über den Bürgerantrag zur Fahrradstraße auf dem inneren Anlagenring, dem in Form eines Änderungsantrages im Ausschuss für Planen, Bauen, Umwelt und Verkehr mehrheitlich zugestimmt wurde. Der wird nun am 04.03.2021 der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der zweite Bürgerantrag zur Einführung einer Regio-Tram hat erst ca. 1/3 der notwendigen Unterschriften erreicht.

Der bisherige Klimaschutzmanager, Herr Rentrop ist in den Sachbereich „Nahverkehr“ gewechselt. Für das Klimaschutzmanagement sind Frau Stober und Frau Bergauer weiterhin verantwortlich.

TOP 3 Sachstand städtischer Verkehrsplanungen VEP und NVP

Herr Bgm. Neidel führt in die Thematik ein und nimmt zunächst Stellung zur Bürgerbeteiligung. Er verweist auf die Vorgaben der SUMP Kriterien, nach denen das Planungsverfahren abgearbeitet wird, auf die erfolgten Akteursgespräche und die Beteiligung auf der Online-Plattform, die als besonders erfolgreich angesehen wird. Herr Hass merkt an, dass die Agenda-Gruppe bisher nicht auf ein Akteursgespräch angesprochen wurde. Seitens der Verwaltung wird das von Herrn Dr. Nobis am 07.09.2020 geführte Gespräch mit der *Planersocietät* als Akteursgespräch gewertet. Herr Dr. Nobis weist daraufhin, dass die Initiative zu dem Gespräch von ihm ausgegangen sei. Es bleibt offen, ob das Gespräch den Anforderungen eines Akteursgesprächs entsprochen hat. Es wird vereinbart, dass baldmöglichst ein Gespräch mit Herrn Hass geführt wird.

Herr Hass bemängelt zum wiederholten Mal die Intransparenz des Planungsprozesses. Die im Schreiben von Herrn Neidel vom 16.06.2020 angekündigten Beteiligungsschritte sind nur zum Teil umgesetzt worden. Zu dem Beteiligungsverfahren ergeben es unterschiedliche Wahrnehmungen. Während die Agenda-Gruppe Änderungsbedarf sieht, wird die Beteiligung seitens der Verwaltung als vorgabengerecht angesehen.

Herr Dr. Hölscher macht nun Ausführungen zum gegenwärtigen Stand des Planungsverfahrens. Zunächst schildert er das Vergabeverfahren und welche Büros den Zuschlag erhalten haben.

Bisher sei es im Wesentlichen zu einer Bestandsaufnahme gekommen. Szenarien mit einem Leitbild wurden noch nicht erstellt. Vor der Kommunalwahl und den anschließenden Verhandlungen zur Bildung einer Stadtregierung wird damit auch nicht gerechnet. Herr Dr. Hölscher berichtet über die vorgesehene Einschaltung von Herrn Prof. Pfister (THM), der eine beratende Funktion übernehmen soll. Eine endgültige Fertigstellung des VEP einschl. der parlamentarischen Beratungen wird nicht vor Ende 2022/Anfang 2023 erwartet. Abschließend wird betont, dass der VEP vier Kriterien berücksichtigen wird: die angestrebte Klimaneutralität der Stadt Gießen im Jahr 2035, die Mobilitätsvielfalt, die Verkehrssicherheit und die Partizipation. Ein Zwischenergebnisbericht zum VEP sei im April 2021 geplant.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) ist an den VEP gekoppelt. Insofern gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt ebenfalls keine Szenarien oder ein Leitbild. Dass eine Verbesserung des ÖPNV angestrebt wird, ist klar. Wie die aber aussehen soll/kann, ist derzeit noch nicht abzusehen.

Herr Kirchhof weist darauf hin, dass ein Akteurgespräch mit den Planungsbüros und dem BID Marktquartier stattgefunden hat.

Herr Bgm. Neidel geht sodann sehr umfangreich auf zahlreiche Einzelmaßnahmen ein, die die Stadt im Laufe der vergangenen Monate im Nahverkehr umgesetzt hat und noch weiter umsetzen wird. Als umgesetzte Maßnahmen werden vorgestellt: Erste Fahrradstraßen; Radfahrstreifen und Querungen Grünberger Straße, Berliner Platz, Frankfurter Straße; Neuregelung Neustadt; Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS); Grünpfel Radverkehr; Fahrradverleihsystem; Kleinmaßnahmen; Parkleitsystem Johannesstraße; Haltstellenausbau.

Kritik an den Fahrradstraßen Lony- und Löberstraße weist er zurück. Diese beiden Straßen seien Bestandteil eines Fahrradstraßenkonzeptes, das Stück für Stück umgesetzt werden soll.

Als zukünftige Maßnahmen werden präsentiert: Verbreiterung Eisenbahnüberführung Lahnstraße; Neubau Fahrradabstellanlagen Bahnhof; Schutzstreifen Ludwigstraße; Radweg Rödgener Straße, Schutzstreifen Schiffenberger Weg und Heegstrauchweg; Ausbau Robert-Sommer-Straße; Fahrradstraße Dammstraße; Querung Frankfurter Straße Höhe Alicenstraße; Radweg Deutsche Einheit; Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle Kongresshalle.

Die grundhafte Sanierung der Grünberger Straße wird noch einige Jahre dauern. Die Neuregelung der Verkehrsführung in der Bahnhofstraße/Neustadt wird als gelungen betrachtet. Es sei eine gewisse Verkehrsberuhigung eingetreten.

Aus der Gruppe werden noch verschiedene Fragen zur Lonystraße, zur Verbindung zu den Umlandgemeinden, die bessere Anbindungen des Radverkehrs und des ÖPNV erfordern, zu Aufstellflächen und Ampelschaltungen gestellt. Im Zuge des geplanten Neubaus der Konrad-Adenauer-Brücke ist eine Neuführung des Radweges nach Heuchelheim vorgesehen.

TOP 4 Verschiedenes

Die nächste Sitzung findet voraussichtlich wieder online am Dienstag, den 30.03.2020 um 19:00 Uhr statt. Dazu soll Herr Walter Bien (Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG) über ein zukunftsfähiges Konzept zum ÖPNV für Gießen und das Umland referieren. Herr Bien wurde angefragt

19. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 30.03.2021, 19:00 bis 20:45 Uhr
per Video-Konferenz

Anwesend: Michael Bassemir, Reinhard Bayer, Jörg Bergstedt, Walter Bien, Mathias Carl, Bernd d'Amour, Jan Fleischhauer, Thomas Kirchhof, Marvin Fritsch, Klaus Hass, Fabian Henn, Martin Henkelmann, Henning Hinrichsen, Patrik Jacob, Christiane Janetzky-Klein, Andrea Junge, Norbert Leidinger-Müller, Arne K., Hans-Jürgen Kill, Martin Krohn, Gerhard Muth-Born, Fabian Mirol-Stroh, Christiane Menges, Ralf Pausch, Renate Schlotmann, Friedhelm Sames, Rüdiger Schäfer, Annabel Spencer, Darwin Walter, Hans Wichert, Alex Wright, Michel Zörb

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Herr Hass begrüßt die Teilnehmenden, sowie Herrn Walter Bien, der heute über den ÖPNV und notwendige Veränderungen referieren wird. Herr Bürgermeister Neidel ist verhindert und lässt sich entschuldigen.

Das Protokoll der 18. Sitzung sowie die Tagesordnung werden genehmigt.

TOP 2 Aktuelles

Herr Bassemir berichtet über die aktuelle Umfrage zur Aufstellung von Fahrradboxen am Bahnhof auf <https://giessen-direkt.de/>. Sie läuft bis 2. Mai.

Der Bürgerantrag „Fahrradstraßen auf dem inneren Anlagenring sowie zwei Fahrradstraßen-Achsen durch die Innenstadt“ wurde am 4. März in abgeänderter Form von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Zum gleichen Zeitpunkt wurde ein neuer Bürgerantrag „Für eine vernünftige Verkehrsplanung“ eingereicht, der zurzeit bei 664 Unterstützungen liegt.

Der Zwischenbericht zur VEP-Bestandsanalyse soll nunmehr in ca. 14 Tagen vorgelegt werden. Bisher war nach Auskünften der Planersocietät Dortmund von einem erheblich späteren Zeitpunkt ausgegangen worden. Mit dem Zwischenbericht sollen auch Bürgerbeteiligung und Informationsveranstaltungen erfolgen.

TOP 3 Vortrag von Herrn Walter Bien, Leiter der Bereich Verkehrsverbund, Marketing und Vertrieb der Kasseler Verkehrs AG: „Multimodale, klimafreundliche Mobilität. - Wie kommen wir zu einem zeitgemäßen ÖPNV?“

Dem Vortrag liegen insgesamt 40 Folien zugrunde, die diesem Protokoll anhängen.

Ausgangspunkt für die Entwicklung hin zu neuen Mobilitätsformen bilde das neue Mobilitätsbedürfnis in Ballungsräumen sowie die abnehmende Bedeutung des PKW gerade jüngerer Verkehrsteilnehmer. Gewohnheit sei der wichtigste Faktor bei der Verkehrsmittelwahl. Dies sei nicht das Ergebnis eines wohlüberlegten Auswahlprozesses, sondern ein zur Gewohnheit gewordenes Verhaltensmuster. Wie bewerkstelle man nun in Gießen den Umstieg auf den ÖPNV und das Fahrrad? „In keinem Fall durch mehr Parkhäuser“ so Bien. Abstellmöglichkeiten für Autos sollen verringert und ihre Kosten höher bepreist werden. Elterntaxizone direkt vor Schulen seine kontraproduktiv. Der ADAC (!) empfehle einen Abstand von 400 m.

In der anschließenden Diskussion kamen die unterschiedlichen Positionen zum Ausdruck.

Während beispielsweise Herr Kirchhof die mangelhafte Anbindung des Umlandes, die Parallelität von Schülerverkehr und übrigen Verkehr, unzureichende Takt- und Bedienungszeiten bemängelte, hob Herr Muth-Born hervor, dass der Ruf des ÖPNV schlechter sei als er tatsächlich ist. Eine Verhaltenskontrolle der MIV Teilnehmer sei schwer zu erreichen und der Umstieg auf den ÖPNV schwer zu vermitteln. Eine Erhöhung des ÖPNV-Angebotes muss nicht zwangsläufig auch zu dessen Annahme führen. Es stellt sich die Frage nach anderen Regelungsmöglichkeiten: z.B. über die Preise von Parkplätzen in der Innenstadt.

Ferner wurde über die Sinnhaftigkeit von Parkzonen vor Schulen diskutiert. Diese können sinnvoll sein, wenn sie in einem Abstand von Schulen eingerichtet würden und die Schüler*innen dann einen sicheren Schulweg hätten. Direkt vor den Schulen werden Parkzonen nicht als zielführend angesehen.

Schließlich wurde noch das Marketing als notwendiges Instrument zur Verbesserung des ÖPNV angesprochen, sowie die bessere Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln.

Die Einrichtung eines mittelhessischen Verkehrsverbundes wurde als nicht erstrebenswert erachtet. Vielmehr sollte ein Verbund für ganz Hessen angestrebt werden.

Wenig beleuchtet wurde die Finanzierung des ÖPNV, ein entscheidender Punkt für eine Verbesserung. Zum Teil wird ein Nulltarif gefordert zum anderen sollen die Gemeinden weiterhin Kostenträger bleiben. Gerade hier ist aber ein Reformbedarf zu erkennen: während einige Busunternehmen Linien wirtschaftlich betreiben und dazu auch die Konzessionen haben, bleiben die Kommunen auf den unwirtschaftlichen Linien sitzen und eine Ausdehnung des Angebotes wird verhindert.

Herr Muth-Born führte aus, dass die Inanspruchnahme von reichlich zur Verfügung stehenden Fördergeldern oft nicht möglich sein, das es lange Vorbereitungszeiträume gäbe, Ko-Finanzierungen oft nicht möglich seien und Bedarfe auf die Förderungen nicht immer passten.

Wie wir zu einem zeitgemäßen ÖPNV kommen bleibt weiterhin offen.

TOP 4 Verschiedenes

Die nächste Sitzung ist auf Dienstag, den 27. April 2021 um 19:00 Uhr terminiert. Vermutlich wir es wieder eine Video-Konferenz geben. Der Link dazu wird mit der Einladung verschickt.

Nachrichtlich: die Sitzung am 27.04.2021 fällt aus. Die nächste Sitzung wird am Dienstag, den 25. Mai sein.

Protokoll: Klaus Hass

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

"Multimodale, klimafreundliche Mobilität" – wie kommen wir zu einem zeitgemäßen ÖPNV?

Walter Bien, Gießen

Agendagruppe „Nachhaltige Mobilität“

30. März 2021

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

Inhalt:

1. Vorbemerkungen zur Person
2. Multimodal – alter Hut oder Hype ?!
3. Verkehrsmittelwahl: Erklärungsmodelle
4. Sharing-Economy; Sharing-Konzepte in der Mobilitätswelt
5. ÖPNV als zentrales Element multimodaler Konzepte
6. Möglichkeiten für Gießen, Ausblick

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

1. Vorbemerkungen zur Person (a)

1990 – 1994 Empirische Sozialforschung (Uni Gießen),
Schwerpunkt: „**Verkehrsmittelwahl**“

*1991 – 1992 **Carsharing** Gießen („StattAuto“)*

*1993 – 1994 **Semesterticket** Gießen*

Für beide Arbeitsgruppen:

Umweltpreis der Stadt Gießen 1992 und 1994

1995 – 1997 **VGF: Mobilitätszentrale** Frankfurt (VERKEHRSINSEL)

2002 **traffiQ** Frankfurt („Marke für **nachhaltige Mobilität**“)

2006 E-Ticket Frankfurt/Rhein-Main (RMV)

1. Vorbemerkungen zur Person (b)

Vorträge bei der European Conference on
Mobility Management (ECOMM)

2003 – Karlstadt (Schweden)

2008 – London

2009 – San Sebastian (Spanien)

2017 Lehrauftrag Universität Frankfurt/M.

(bei Prof. Dr. Martin Lanzendorf):

„**Anwendungsfelder der Mobilitätsforschung:
ÖPNV in der Praxis**“

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

1. Vorbemerkungen zur Person (c)

ab 2012: **Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG Kassel)**

- Prokurist/Bereichsleiter „Marketing&Vertrieb“
- Kooperation mit Nordhessischem Verkehrsverbund (NVV)

Projekte:

2012: KONRAD – Fahrradverleihsystem /Bike-Sharing

2016: FREE – Carsharing mit Elektro-Fahrzeugen

2017: Schülerticket Hessen

2018: Jobticket für Landesbedienstete in Hessen

2020: Seniorenticket Hessen

2. Multimodal – alter Hut oder Hype ?!

Definition:

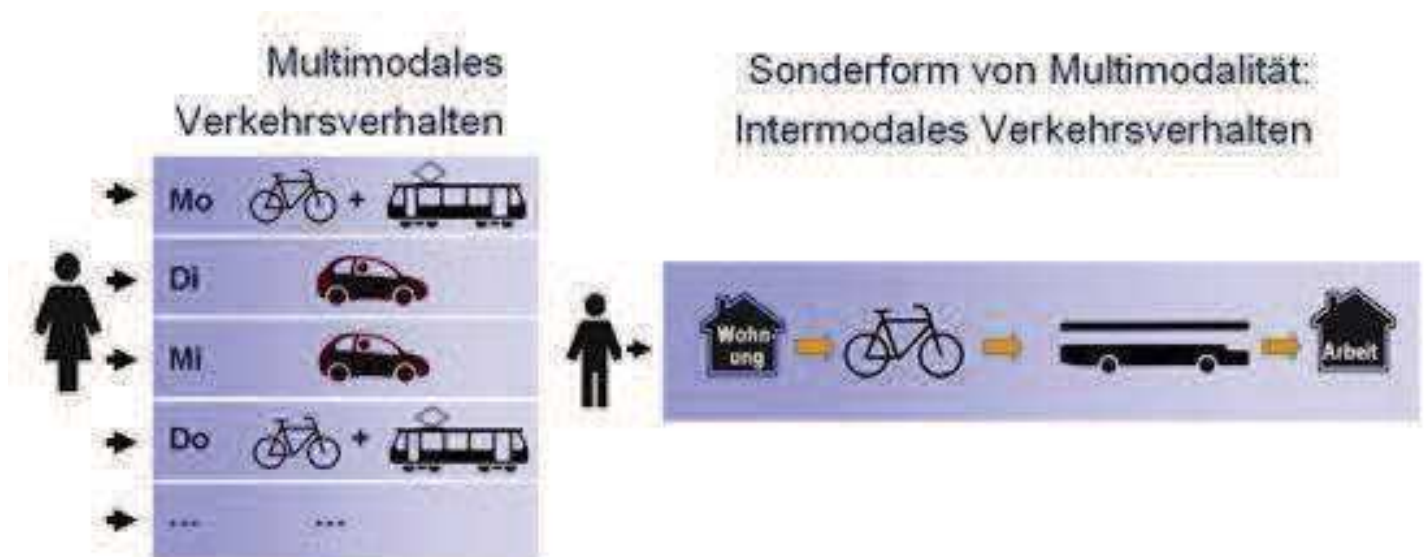
Multimodal - bezeichnet ...Verkehrsverhalten, das durch die Verwendung verschiedener Verkehrsmittel im Verlauf eines Zeitraumes, der üblicherweise mehrere Wege (*und Zwecke*) beinhaltet, gekennzeichnet ist.

Intermodalität ist dagegen definiert als die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges. Damit ist intermodales Verhalten eine Sonderform multimodalen Verhaltens.

(Quelle: FIS, Prof. G. Ahrens, TU Dresden, 2011.)

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

2. Multimodal – alter Hut oder Hype ?!



2. Multimodal – alter Hut oder Hype ?!

Definition:

Beim multimodalem Verkehr wird nach individuellen Kriterien für jeden Weg das jeweils bevorzugte/geeignete Verkehrsmittel genutzt.

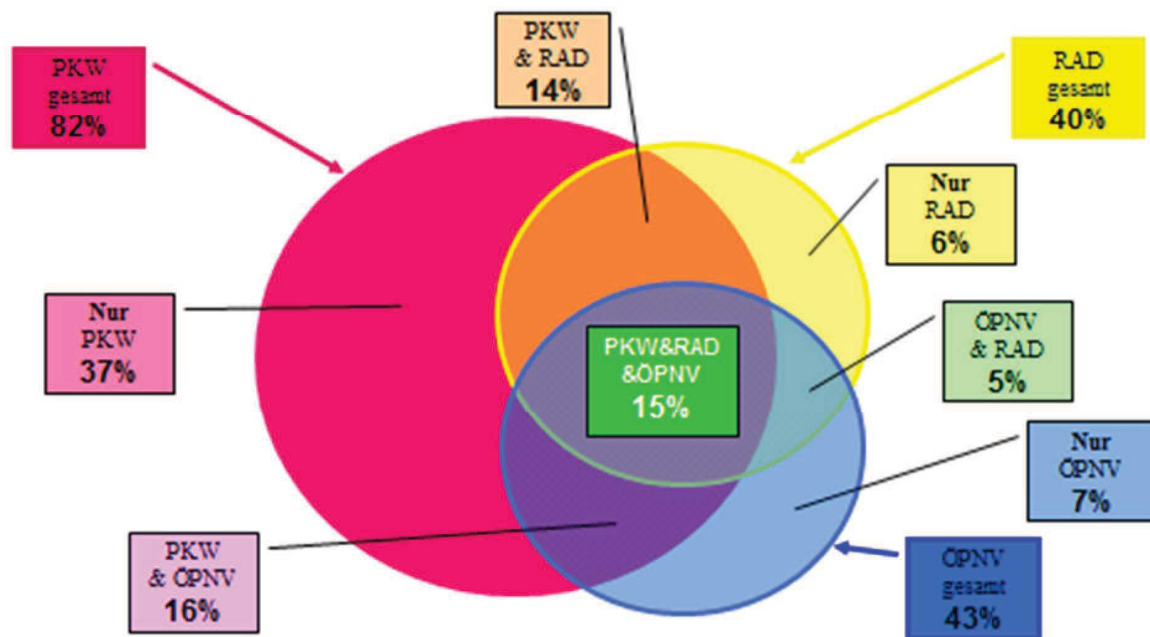
So legen Personen den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zurück, transportieren den Einkauf mit dem Carsharing-Fahrzeug und fahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ins Kino oder zu Abendveranstaltungen. Ausgangspunkt für die Entwicklung hin zu neuen Mobilitätsformen bildet das wachsende Mobilitätsbedürfnis in Ballungsräumen sowie die abnehmende Bedeutung des eigenen Pkw, gerade im Leben jüngerer Verkehrsteilnehmer.

Der multimodale Verkehr unterscheidet sich vom intermodalen Verkehr insofern, als dass eine fixe, von einem System festgelegte Wegeführung nicht gegeben ist. Stattdessen wägt der Nutzer entsprechend seiner individuellen Bedürfnisse ab und entscheidet sich spontan ?? für die jeweils passende Fortbewegungsform.

(Quelle: Mobilitätsportal NRW, 2015)

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

Verkehrsmittel-Nutzung Frankfurter Bevölkerung (670.000 Pers., 2006)



2. Multimodal – alter Hut oder Hype ?!

Claudia Nobis

DLR – Institut für Verkehrsforschung, Diss. 2014

„Multimodale Vielfalt –

Quantitative Analyse multimodalen Verkehrshandelns“

<http://edoc.hu-berlin.de/dissertationen/nobis-claudia-2014-04-28/PDF/nobis.pdf>

3. Verkehrsmittelwahl

...the „Red Line“

1. **Theory of Planned Behaviour** (Ajzen, Fishbein):
why and how does a mobility customer use a transport mode in a specific situation („understand the behaviour of an individual“)
also: Results of D. McFadden (Behavioural Science)
2. Empirical Results – German example - (Bamberg, Bien, Schmidt, 1995)
showed us:
Habitualization as the most important factor
for modal-choice
3. Deal with the transport/mobility market:
First step – market and mobility research
4. **Use „the right moment“**: Breaking points in the
individual biographies of customers
5. The best fitting product/service for multimodal mobility customers

3. Modell der Verkehrsmittelwahl

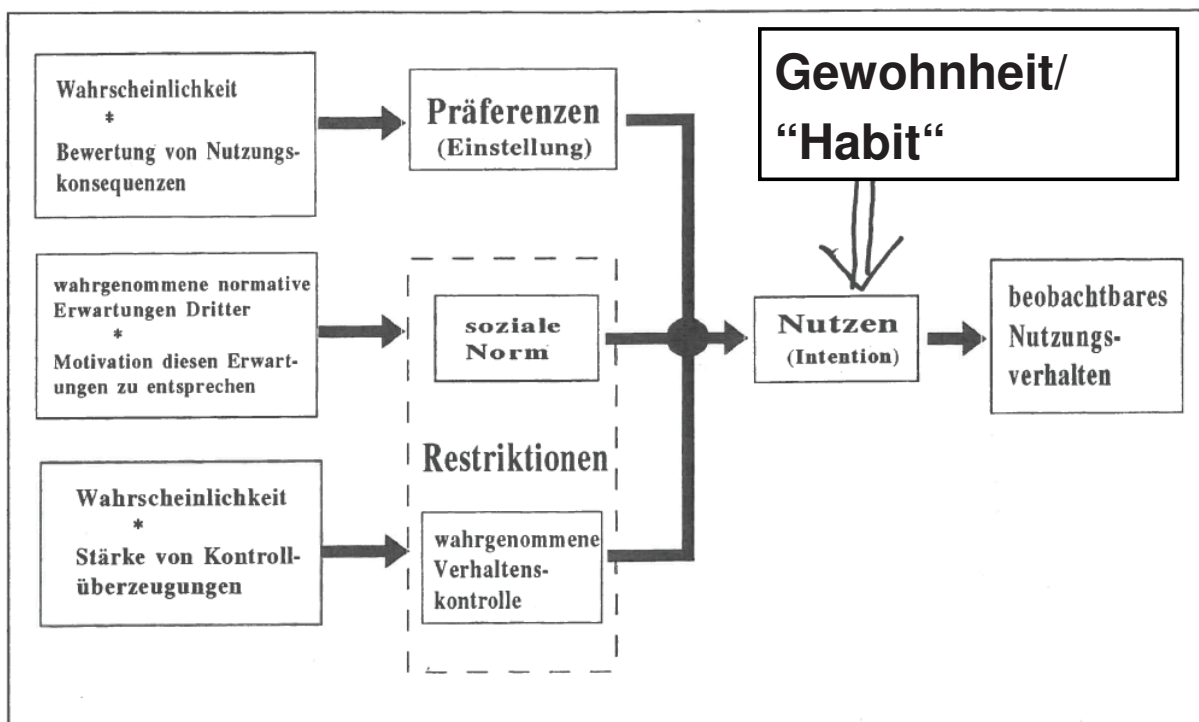


Abbildung 1: Schematische Darstellung der Theorie des geplanten Verhaltens

Gießen, 30.03.2021

3. Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittel“wahl“ !?

- Einstellung
- Soziale Norm
- Verhaltenskontrolle
- **Gewohnheit**

Verkehrsmittel“wahl“ !?

→ tatsächlich: keine Auswahl !

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

Verkehrsmittel“wahl“ als Gewohnheitsprozess:

Die Nutzung eines Verkehrsmittels ist nicht !!!

Ergebnis eines wohlüberlegten Auswahlprozesses.

Sondern:

Verkehrsmittelwahl ist ein alltäglicher Vorgang, bei dem es sich in der Regel um ein hoch habitualisiertes Verhaltensmuster handelt.

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

Mit anderen Worten:

Wenn Hänschen/Klärchen nach Gewöhnung an den aufrechten Gang nur die Rückbank oder den Beifahrersitz von Mamas/Papas Auto als Fortbewegungsmöglichkeit „lernt“ wird Klara/Hans im Erwachsenenalter nur „die Seite wechseln“ und auf dem FahrerInnen-Sitz versuchen, ans jeweilige Ziel zu kommen.

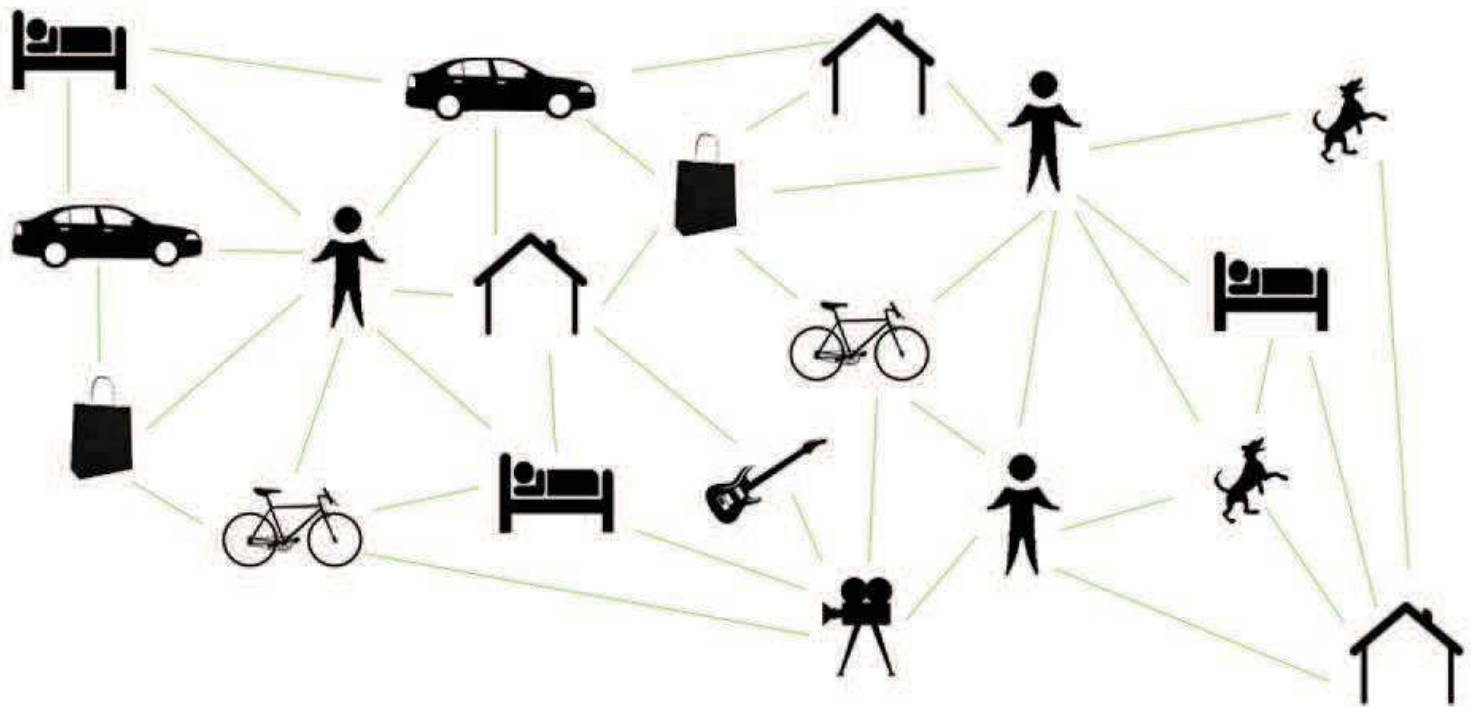
Oder nochmal anders:

Nur wer die Nutzung eines Verkehrsmittels „gelernt“ hat, kann dieses überhaupt in sein Möglichkeitsspektrum einbeziehen – ob und wie oft dann dieses Verkehrsmittel die 1. Wahl ist, entscheidet sich fallweise.

4. a) Sharing-Economy

- **Wohnungen, Übernachtungen (z. B. *airbnb*)**
- **Food-Sharing**
- **Car-Sharing**
- **Couchsurfing**
- **Bike-Sharing**
- **Garden-Sharing**
- **Kleiderkreisel**
- **...**

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV



The Sharing Economy

4.b) Sharing-Konzepte in der Mobilitätswelt

➤ Car-Sharing

Cambio, Flinkster, stattAuto, Stadtmobil, book-n-drive, citeecar, Car2Go/drive-now, CarUnity, autonetzer.de, tamyca, blablacar, ...

➤ Bike-Sharing

Nextbike, call-a-bike, MVG-Rad, KONRAD, Stadtrad Hamburg, ...

➤ Ride-Sharing, on-demand-Angebote

Mobilfalt, Garantiert-mobil, UBER, Moia, Fliinc, Pendlerportal, ...

➤ Mobilitäts-Portale, Mobility-as-a-Service

Moovel, mytaxi, DB-Navigator, Jelbi, ...

5. ÖPNV als zentrales Element multimodaler Konzepte (a)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Positionspapier / Mai 2013

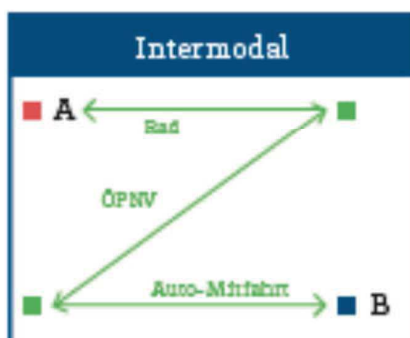
Der ÖPNV:
Rückgrat und Motor
eines zukunftsorientierten
Mobilitätsverbundes

AG „Multimodale Mobilitätsangebote“
des VDV-Ausschusses für Strategie

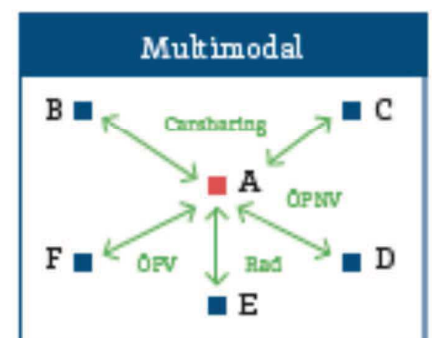
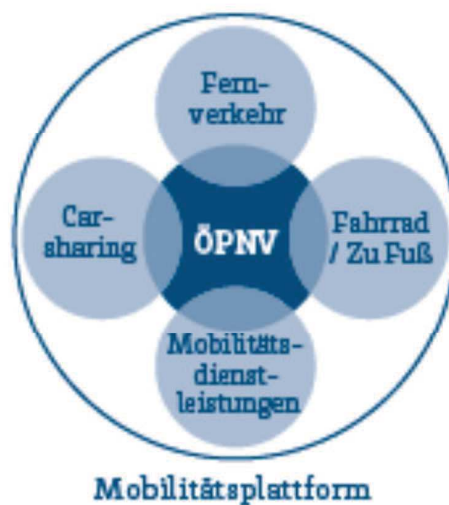
Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

5. ÖPNV als zentrales Element multimodaler Konzepte (b)

Intermodale und multimodale Vernetzung des ÖPNV



Intermodal – Verkettung verschiedener Verkehrsmittel entlang des Weges von A nach B



Multimodal – Variation der Verkehrsmittel je nach Situation (jeweils unterschiedliche Verkehrsmittel für den Weg nach B, C oder D usw.)

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

5. ÖPNV als zentrales Element multimodaler Konzepte (c)



seit 2004:

HannoverMobil

ÖPNV-Ticket
+ Carsharing
+ Fahrrad
+ BahnCard
+ Lieferservice
+ ...

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

5. ÖPNV als zentrales Element multimodaler Konzepte (d)



seit 09/2019:

Jelbi, Berlin

ÖPNV-Mobi-App:

- + Carsharing
- + Bike-Sharing
- + BerlKönig
- + E-Scooter
- + E-Roller
- + Taxi
- + ...

Gießen, 30.03.2021

Folie 23

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

5. ÖPNV als zentrales Element multimodaler Konzepte (d)

seit 09/2019:

Jelbi, Berlin

ÖPNV-Mobi-App:

- + Carsharing
- + Bike-Sharing
- + BerlKönig
- + E-Scooter
- + E-Roller
- + Taxi
- + ...



Gießen, 30.03.2021

Folie 24

6. Möglichkeiten für Gießen, Ausblick

a) „Einstellung“ verändern

- **Vorbilder/Testimonials zeigen (insb. Schulen)**
- **Positive Erfahrungen („Freude am Radeln“) zeigen**
- **Emotionale Werbung („Flirten im Bus“) einsetzen**
- **Klimaschädliche Wirkungen des Autos thematisieren**
- **...**

6. Möglichkeiten für Gießen, Ausblick

b) „Soziale Norm“ beeinflussen

- **Vorbilder/Testimonials zeigen (Nachbarn, Freunde)**
- **Positive Erfahrungen (aus der peer-group) zeigen**
- **Emotionale Werbung („deine Mitschüler*innen kommen gerne mit dem Rad“) einsetzen**
- **„Klimascham“ beim Autofahren**
- **...**

6. Möglichkeiten für Gießen, Ausblick

c) „Verhaltenskontrolle“ erhöhen (1)

- **Pausen-/Sitzgelegenheiten anbieten**
- **Fuß-Routen zu POIs ausschildern, Gehzeiten angeben („in 10 Minuten zum Kino“)**
- **Radfahren lernen; viele Leihräder bereitstellen**
- **Sichere Abstellmöglichkeiten (auch Boxen) für Räder, insb. pedelecs einrichten**
- **Einfache Apps (ÖPNV-Navi) für die Fahrplanauskunft**

6. Möglichkeiten für Gießen, Ausblick

c) „Verhaltenskontrolle“ erhöhen (2)

- **Preisgünstige Flatrate-Tarife für ÖPNV**
- **Platzangebote/Taktdichte im Busverkehr deutlich erhöhen**
- **Viele umstiegsfreie ÖPNV-Verbindungen zwischen Innenstadt GI und Umlandgemeinden einrichten**
- **Abstellmöglichkeiten für Autos verringern und verteuern (entspr. wahrer Kosten)**

6. Möglichkeiten für Gießen, Ausblick

d) Gewohnheit(en) ändern (1)

- **Einfache Angebote zum Ausprobieren schaffen**
- **Mit Neubürger*innen in Dialog treten und Information/Beratung anbieten**
- **Stadtteilbezogene Beratung-/Serviceangebote zu klimafreundlicher Mobilität einrichten**
- **Kooperationen mit Arbeitgebern, Handel, Gastronomie, etc. zur Mobilitätsberatung**

6. Möglichkeiten für Gießen, Ausblick

d) Gewohnheit(en) ändern (2)

- Angebote/Werbung beim Übergang vom Studium zum Berufsstart machen (Semester- zum Jobticket)
- Seniorenticket zum 65ten automatisch anbieten
- ...

**Die drei zentralen Anforderungen
an einen innovativen ÖPNV:**

- **effizienter (Auslastung steigern)**
- **multimodaler (ÖPNV + Fahrrad + Carsharing + ...)**
- **einfacher (Fahrplan, Ticket-Erwerb, ...)**

→ ... noch besser: **einfach einfach !**

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

... und wie geht **„einfach“** ?

dazu

ein

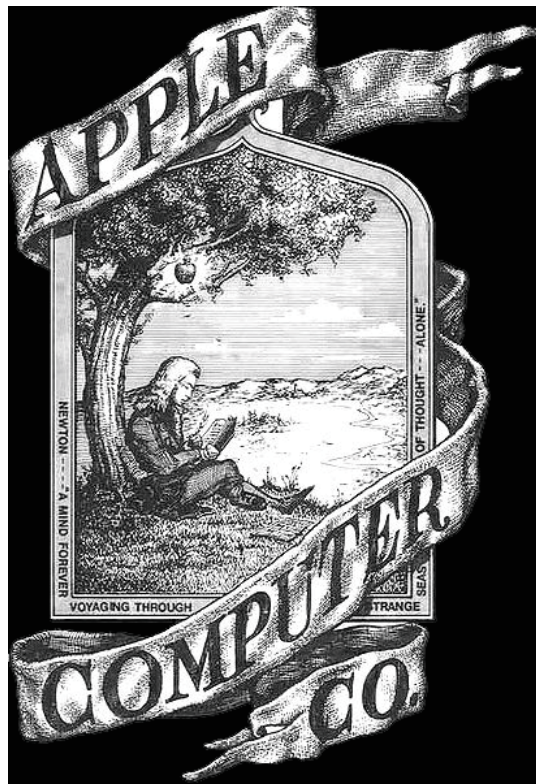
schönes

Beispiel:



Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

... ein
Apfel !



Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

apple

...

ganz

einfach.



6. Möglichkeiten für Gießen, Ausblick

- Verkehrsentwicklungsplan (VEP) nutzen
- Lokaler Nahverkehrsplan (NVP) für Stadt Gießen optimieren
- Koordination NVPs mit Nachbarkommunen
- Umsteigefreie ÖPNV-Verbindungen zwischen GI-Innenstadt und Umlandgemeinden (Stichwort: RegioTram)
- Bürger*innen-Beteiligung (Agendagruppen, Themenwerkstätten, Quartiers-büros, ...)
- Multimodale Mobilitäts-Service-Stellen
- Mitmach-Tools (Beispiel Stadtradeln)
- Schulisches, betriebliches Mobilitätsmanagement einrichten

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV



**Danke für's
freundliche
Zuhören.**

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

... Diskussion

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

„Deutsche Bahn – Qixxit“



Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

Rückblick – z. B. Qixxit

Ein Zwerg mit Streitaxt mitten in Berlin. Passend zum Kinostart (12/2014) von „Der Hobbit: Die Schlacht der fünf Heere“ **schickt Qixxit** einen kleinen Krieger in voller Kampfmontur quer durch die Hauptstadt. Und der erlebt, was ein bewaffneter Zwerg aus einer Fantasywelt eben so erlebt, wenn er plötzlich in einer Metropole unterwegs ist.

Es gibt heutzutage derartig viele Möglichkeiten, von A nach B zu kommen, wie es Gründe gibt, diese Weg nicht mehr nur mit dem Auto zurückzulegen. Das Ziel der jungen und **innovativen App Qixxit** ist es, diese Möglichkeiten sinnvoll miteinander zu kombinieren. Im Grunde genommen ist **Qixxit ein ganz persönlicher Mobilitätsberater**, der Vorschläge zum optimalen Mix aus allen Verkehrsmitteln unterbreitet und dabei ganz individuelle Bedürfnisse und Gegebenheiten berücksichtigt.

Multimodale, klimafreundliche Mobilität & innovativer ÖPNV

... und so findet mit Qixxit auch ein Zwerg seinen Weg – ins Kino.

http://vk.com/video25121528_170928778



20. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 25.05.2021, 19:00 bis 21:00Uhr
per Video-Konferenz

Anwesend: Michael Bassemir, Reinhard Bayer, Finn Becker, Jörg Bergstedt, Walter Bien, Ueli Bornhauser, Mathias Carl, A. D., Christopher Goebel, Johannes Granitza, Klaus Hass, Martin Henkelmann, Stephan Kannwischer, Thomas Kirchhof, Alexander Kirste, Kerstin Lull, Anne Müller-Kreutz, Lothar Peter, Ralf Pausch, Jonas Rentrop, Friedhelm Sames, Kai Sander, Rüdiger Schäfer, Diana Schwaeppe, Andreas Spaeth, Raquel Vieira, Adela W., Hans Wichert, Christina Winterhoff, Michel Zörb

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Herr Hass begrüßt die Teilnehmenden, sowie Herrn Alexander Kirste, der heute über das „Chemnitzer Modell“, den Aufbau und die Funktionsweise des ÖPNV in und um Chemnitz referieren wird. Herr Kirste ist Leiter der Abteilung Verkehrsplanung bei der Stadt Chemnitz. Herr Bürgermeister Neidel lässt sich entschuldigen.

Das Protokoll der 19. Sitzung sowie die Tagesordnung werden genehmigt.

TOP 2 Aktuelles

Herr Bassemir berichtet über den derzeitigen Stand von zwei neuen Bürgeranträgen. In einem Antrag wird eine Expressbuslinie vom Bahnhof zu Philosophikum gefordert. Der Antrag hat bisher ca. 530 Unterstützungen. In einem zweiten Antrag wird die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bismarckstraße gefordert („Fahrradstraße für die nächste Generation“, bisher 13 Unterstützungen).

Am 16.06.2021 findet um 17:00 Uhr eine Bürgerschaftsversammlung zum gegenwärtigen Stand des VEP statt. Zu dieser Online-Konferenz wird noch eingeladen. Zuvor sollen die bisherigen Zwischenergebnisse im Netz eingestellt werden.

TOP 3 Vortrag von Herrn Alexander Kirste, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Chemnitz: „Das Chemnitzer Modell – eine Region wächst zusammen. Daten und Fakten zum Projekt.“

Herr Hass begrüßt Herrn Kirste und bedankt sich für seine Bereitschaft in dieser Video-Konferenz das o.a. Projekt vorzustellen. Dem Vortrag liegen insgesamt 27 Folien zugrunde, die dem Protokoll beigelegt sind, bzw. als gesonderte Anlage verschickt werden.

Herr Kirste schildert anhand der Folien die Entstehung und vor allem die weitere Planung des Chemnitzer Modells. Kernpunkt ist ein schienengebundenes Verkehrsmittel, das sowohl als Straßenbahn auf einem eigenen Gleiskörper fährt, als auch auf den Gleisen der Deutschen Bahn, da beide Systeme über die gleiche Spurweite verfügen. Auf den verschiedenen Strecken, die auch das Umland erschließen (werden), werden unterschiedliche Energieträger eingesetzt: Strom und Diesel. Das Modell ist sowohl im Landesverkehrsplan als auch in der Regional- und Stadtplanung förmlich verankert. Es ist angestrebt, durch die entstehende Umnutzung vorhandene Stadträume neu zu strukturieren, eine Verkehrsberuhigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu erzielen und die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern. Dabei werden bisher vierspurige Straßenverläufe auf für den MIV zweispurige reduziert.

Außer den verkehrs- und stadtplanerischen Aspekten geht Herr Kirste auch auf die organisatorischen Voraussetzungen des Chemnitzer Modells ein. Besonders wichtig sei die Kommunikation unter den beteiligten Institutionen und Gemeinden sowie eine intensive Information der Bürger*innen. Zu bedenken sei auch der lange Zeitraum der Entwicklung und des Ausbaus, der derzeit bis in das Jahr 2040 reiche, der eine andauernde Justierung von Zielen und Maßnahmen bedinge. Zu beachten seien außerdem die unterschiedlichen rechtlichen Anforderungen durch die DB (Eisenbahnbundesamt mit eigenem Regelwerk) und die rechtlichen Anforderungen im Straßenbahnrecht. Die Zusammenarbeit mit der DB sei sehr wichtig.

In der anschließenden Diskussion wurden folgende Themen angesprochen:

- Fahrpreisgestaltung inkl. Nulltarif. Zum Nulltarif gab es unterschiedliche Positionen. Herr Kirste meinte, die Einnahmen aus Fahrpreisen könnten besser in die Infrastrukturmaßnahmen einfließen, als ganz auf sie zu verzichten. Herr Bergstedt vertrat dazu eine andere Meinung; volkswirtschaftlich könne es sich rechnen.
- Finanzierung der Infrastruktur durch GVFG (bis zu 90%) und Eigenanteil der Kommunen (mind. 10%). Baukosten einer Regiotram ca. 15 Mio. Euro/Kilometer.
- Steigerung der Fahrgastzahlen; zur Minderung des MIV-Anteils und Senkung der CO₂ Emissionen konnten keine konkreten Angaben gemacht werden. „Chemnitz ist eine Auto-stadt“.
- Einsatz verschiedener Energieträger, auch Wasserstoff.
- Auswirkungen der Reduzierung von vier auf zwei Spuren für den MIV; Reduzierung von Parkplätzen; reichhaltiges Angebot von Parkhäusern/Tiefgaragen; Reaktionen des Einzelhandels sind überwiegend neutral. Einrichtung von Lieferzonen und Andienungsflächen.

Im Anschluss daran wurde über den geplanten Ausbau der Grünberger Straße in Gießen diskutiert und über die Instrumente „Bürgerantrag“ und „Bürgerbegehren“. Herr Rentrop kündigte die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu den zusätzlich geforderten Haltepunkten an der Vogelsbergbahn und an der Main-Kinzig-Bahn an (nicht zu verwechseln mit einer Machbarkeitsstudie zu einer Regiotram).

TOP 4 Anträge

Der Antrag zur Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone im Bereich des zukünftigen Uni-Campus an der Rathenaustraße wird von Herrn Hass vorgestellt. In der anschließenden Diskussion zeigt sich zum wiederholten Male der Konflikt zwischen Autofahrer*innen, ÖPNV und Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Ein Teil der MIV-Nutzer*innen will unbedingt die Straße zum Durchgangsverkehr nutzen und eine Umwege in Kauf nehmen um das Gebiet zu entlasten. Ferner spricht Herr Carl von MITBus an, dass es für die Busfahrer sehr schwierig und auch sehr gefährlich sei in eine verkehrsberuhigte Zone einzufahren und nach dem Halt wieder heraus zu fahren ohne Fußgänger zu gefährden. Leider sei die MITBus bei der Planung nicht ausreichend eingebunden gewesen. Sonst wäre eine vollkommen andere Lösung herausgekommen. Da kein Konsens über den Antrag erzielt wird, wird er zunächst zurückgestellt.

TOP 5 Verschiedenes

Herr Bergstedt weist auf den Aktionstag am 19./20.06 an der Philosophenstraße und die Aktion von „Elterntaxifreien Zonen“ um Kindergärten hin.

21. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“ vom 30. Juni 2021, 19:00 – 21:10 Uhr - online

Teilnehmende: Katarzyna Bandurka, Michael Bassemir, Reinhard Bayer, Jörg Bergstedt, Thomas Biemer, Mathias Carl, Bernd d'Amour, Klaus Hass, Ralf Pausch, Prof. Dr. Jörg Pfister, Jonas Rentrop, Christiane Menges, Anne Müller-Kreutz, Kamyar Mansoori, Dr. Volkhard Nobis, Friedhelm Sames, Rüdiger Schäfer, S. T.

1. Herr Hass begrüßt die Zugeschalteten, insbesondere Prof. Dr. Pfister; das Protokoll vom 25.5. wird genehmigt wie auch die vorgesehene Tagesordnung.

zu Pkt.2 Aktuelles:

Herr Bassemir berichtet 1. dass der Bürgerantrag „Für eine vernünftige Verkehrsplanung“ die erforderliche Stimmenzahl erhalten hat und am 8. Juli in der Stadtverordnetenversammlung entschieden wird. 2. kann der Bericht zum VEP auf der städtischen Homepage abgerufen werden.

(<https://www.giessen.de/Leben/Verkehr-und-Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungsplan/>)

Top 3 Vortrag Prof. Pfister: Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität

Prof. Dr. Pfister stellte ein Bewertungsmodell vor, mit dem im Verkehrsbereich Emissionen und Immissionen berechnet und abgeschätzt werden können. Unter der Voraussetzung möglichst exakter Datenerfassung und Simulationen sind dann Vorhersagen möglich welche Wirkung eine bestimmte Veränderung oder Maßnahme (z.B. Verflüssigung des Verkehrsstroms, Veränderungen im Modal-Split oder Vermeidung von MIV) auf die Luftqualität hat. Ziel sollte die Unterstützung eines kommunalen intermodalen Mobilitätsmanagements sein.

Der ausführliche Vortrag wird über Herrn Bassemir verschickt.

Zu Pkt. 4 Reallabor „Öffentlicher Individualverkehr“

Um das anspruchsvolle Ziel 2035. Null zu erreichen, stellt Dr. Nobis die Frage: „Wie wäre ein öffentliches Verkehrsmittel zu denken, zu gestalten, das den individuellen Bedürfnissen jederzeit von A nach B zu gelangen gerecht wird?

T. Biemer weist auf einen Modellversuch in Paderborn hin, bei dem reaktivierte Bahnstrecken genutzt werden; R. Bayer gibt zu bedenken dass wegen der Komplexität nur kleinere, überschaubare Kommunen in Frage kommen; B. d'Amour kann sich Überlegungen in dieser Richtung nur im Zusammenhang mit zukünftigem automatisierten/autonomen Fahren vorstellen. Eine Arbeitsgruppe, die sich auf Vorschlag von H. Hass mit dem Thema beschäftigen soll, bildet sich nicht. Insofern wird der Punkt zurück gestellt.

Pkt. 5 Verschiedenes

K. Hass berichtet, dass für die nächste Sitzung am 31.8.21 die Kandidaten zur OB-Wahl eingeladen werden und ihre Vorstellungen zur nachhaltigen Mobilität in Gießen vortragen und zu diskutieren. Bisher haben die Kandidaten der SPD, der Grünen und der Partei zugesagt.

R. Bayer verweist auf einen Zeitungsbericht vom 18.Juni wonach Biebertal neue Mobilitätskonzepte verfolgt. Kontakt wird Herr Hass aufnehmen.

B. d'Amour bittet darum, dass im Namen der Agenda-Gruppe ein „Protest“ schreiben zum Abhängen Gießens von der neuen Intercity Linie Frankfurt-Siegen-Münster unterschrieben und an verschiedene Adressaten (OB, Landrätin,) verschickt wird. Herr Hass wird in Absprache mit Herrn d'Amour den Brief im Namen der Agenda-Gruppe versenden.

Protokoll: Bernd d'Amour

22. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“ Dienstag, 31.08.2021 19:00 bis 21:00 Uhr per Video- Konferenz

Anwesend laut Einwählenden: Safe Alden; Alex B; Anette Barghi; Michael Bassemir; Frank-Tilo Becher; Walter Bien; Ueli Bornhauser; Frederik Bouffier; Volker Mathias Bouffier; Bürckstümmer; Mathias Carl; Carsten; P.D.; Marko Fuhr; Sigrid Fuhr; Karl-Heinz Funck; Matthias Funk; Daniel Witt besser bekannt als Fusl; HBK; Hans-Joachim Grommelt; Heiko Hanisch; Ingrid; Klaus Hass; Gerd Hasselbach; Martin Henkelmann; Lutz Hiestermann; A.J.; Patrik Jacob; Erich Jakob; Gustav Jerke; R.Jeschke; Dietmar Jürgens; Gerhard Keller; Kirchhof; Birgit Kundermann; Dorothe Küster; Maria L.; Carmen Lang; Cornelius Mann; Kamyar Mansoori; Max; Menges; Burkhard Möller; Anne Müller-Kreutz; Volkhard Nobis; Dr. Pfeffer; Konstantin Pfeffer; Maximilian Pfeffer; Sebastian Pfeffer; Sonja Prinz; Marco Rasch; Jonas Rentrop; Johannes Rippl; Helmut Rühl; Friedhelm Sames; Andreas Schaper; Sabine Scheld; Renate Schlotmann; Kathrin Schmidt; Lucas Schmitz; Diana Schwaeppe; Rüdiger Schäfer; Schuchard; Steve ; Stuhler; Uli; D.Walter; Alexander Wright; Christian Z.

Einzigster Tagesordnungspunkt ist der Vortrag der Kandidaten zur Oberbürgermeisterwahl am 26.09.2021 zu ihren Vorstellungen zur nachhaltigen Mobilität in Gießen.

Herr Hass begrüßt Herrn Alexander Wright (Bündnis 90/ Die Grünen), Herrn Frederik Bouffier (CDU), Herrn Frank-Tilo Becher (SPD) und Herrn Marco Rasch (Die Partei) und dankt ihnen für ihre Teilnahme an der heutigen Sitzung und ihre Bereitschaft, ihre Positionen zur nachhaltigen Mobilität darzulegen. Der unabhängige Kandidat, Herr Thomas Dombrowski ist verhindert und lässt sich entschuldigen.

Die üblichen Abläufe zur Tagesordnung, Protokoll usw. entfallen heute und werden ggfs. in der nächsten Sitzung abgearbeitet.

Nunmehr stellen die vier Kandidaten in der Reihenfolge Wright, Bouffier, Rasch, Becher ihre Positionen vor, die um folgenden zusammenfassend dargestellt werden.

Herr A. Wright bezieht zunächst zur Verkehrssituation in Gießen Stellung. Er beklagt die hohen Emissionen von Stickoxyden und anderen Schadstoffen, die fast zu einem Fahrverbot in Gießen geführt hätten und die Lärmbelastung an den Ausfallstraßen sowie die damit verbundenen Gesundheitsschäden. Er geht auf die Verkehrssicherheit ein, die zu verbessern sei und spricht sich dafür aus, die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche anders zu verteilen, das Radwegenetz auszubauen und unterstützt den Verkehrsversuch auf dem Anlagenring, eine Fahrradspur (Fahrradstraße) einzuführen. Ferner soll der ÖPNV gestärkt werden, indem ein 30-Minutentakt zum Umland eingeführt werden soll, mehr Haltestellen angeboten werden sollen und plädiert für die Einführung eines Fußgängerleitsystems. Schließlich soll die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet und die Aufenthaltsqualität verbessert werden, was nach seiner Ansicht auch dem Einzelhandel und der Gastronomie zugute käme. Es werden funktionierende Beispiele in anderen Städten genannt. Schließlich kommt Herr Wright auch auf die Rathenaustraße zu sprechen. Für den Bereich des neuen Campus möchte er eine Lösung, die den Fußgängerverkehr in diesem Bereich bevorzugt. Bei allen Maßnahmen müssten jedoch alle

Gruppierungen in der Stadt miteinander ins Gespräch kommen und in einen Austausch gehen, da nichts „von oben herab“ dekretiert werden könne.

Für **Herrn F. Bouffier** ist es wichtig, auf dem Weg zur Klimaneutralität alle Menschen in Gießen mitzunehmen und für dieses Vorhaben zu sensibilisieren. Er steht nicht für zwanghafte Versuche die Mobilität nachhaltig zu machen, sondern sieht die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger als wesentlich an. Der Bezug zum Umland muss verbessert, der Erhalt von Arbeitsplätzen darf nicht gefährdet werden. Da in nächster Zeit nicht mit einer Änderung im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu rechnen ist, müssen die Bedingungen für den MIV erhalten bleiben, zumal der ÖPNV nicht so attraktiv ist, dass er von mehr Menschen genutzt wird. Die Erreichbarkeit der Kernstadt muss gesichert bleiben. Nichts desto trotz müssen ÖPNV, car-sharing und bike-sharing Angebote ausgeweitet und hubs geschaffen werden, an denen die verschiedenen Verkehrsmittel untereinander vernetzt werden können. Insofern ist auch eine digitale „Aufrüstung“ notwendig. Herr Bouffier befürwortet ein Parken am Stadtrand in Kombination mit einer günstigen Busverbindung in die Stadt. Herr Bouffier spricht die Notwendigkeit einer Innovationsförderung an, die in Zusammenarbeit mit den Hochschulen THM und JLU geleistet werden könne. Dabei solle ein Hauptaugenmerk auf dem autonomen Fahren insbesondere von Bussen gelegt werden. Schließlich sollen auch weitere Fahrradstraßen eingerichtet werden um den Radverkehr weiter zu attraktivieren.

Herr **M. Rasch** möchte in Gießen vollständig 30-er Zonen einführen. In anderen Städten (Paris, Madrid) sein dies erfolgt, teilweise aber auch schon wieder abgeschafft worden. Das Autofahren solle vollständig verboten werden. Damit würde sich auch das Thema „Luftverschmutzung“ erledigen. Ferner möchte er für die Freizeitgestaltung mehr Minigolfanlagen errichtet wissen. Eine Regio-Tram kommt für ihn nicht in Betracht, sondern in Gießen sollte eine U-Bahn gebaut werden. Herr Rasch geht dann noch auf die Flächenverteilung ein, hält die Bewohnbarkeit ab 2030 für kaum noch möglich wegen der hohen Wohnungsmieten. Er befürwortet einen Innovationsschub durch eine stärkere Zusammenarbeit von JLU und THM, einen ÖPNV ohne Verbrennungsmotor sowie die Einführung von Rikschas.

Herr **F.T. Becher** beginnt seine Ausführungen mit dem Hinweis auf einen Transformationsprozess, in dem sich unsere Gesellschaft befinde. Dieser bestünde aus drei Teilen: soziale Stadt, nachhaltige Stadt und produktive Stadt. Bezüglich der Nachhaltigkeit hält er den Beschluss zur Klimaneutralität in 2035 für gut und richtig. Als OB würde er das Vorhaben zur Chefsache machen. Die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes müsse beschleunigt werden um zu einer zügigen Neuordnung des Verkehrs zu kommen. Die vorhandenen Flächen müssten zugunsten des Rad- und Fußgängerverkehrs umverteilt, die Barrierefreiheit verbessert werden. Rad- und Fußwege müssten besser getrennt sein. Herr Becher spricht sich für den Ausbau des ÖPNV insbesondere bezüglich der Umlandverbindungen aus; ferner für Fahrradstraßen, Abstellanlagen für Fahrräder, Ladestationen für E-bikes, Fahrradverleihsysteme. Auch für ihn ist die Entlastung der Innenstadt vom MIV notwendig. Ein wichtiges Thema ist auch die Reaktivierung der Lumdatalbahn. Mit einem Beirat möchte Herr Becher eine Beteiligung aller Bürgerinnen und Bürger an Veränderungsprozessen stärken.

Im folgenden werden die Fragen der Teilnehmerinnen und die Antworten der OB-Kandidaten zusammenfassend dargestellt. Dabei werden die Reihenfolge der im chat gestellten Fragen und

die Wortmeldungen der Reihe nach behandelt. Leider wurden im Chat durch eine unglückliche Nebendiskussion einige Wortmeldungen übersehen wofür um Entschuldigung gebeten wird.

Herr Dr. Grommelt und Herr Schaper fragen nach der **Abstimmung der Verkehrsträger** untereinander. Herr Wright befürwortet eine Verbesserung der Taktung zwischen Bus und Bahn, und ein Parkleitsystem um den Parksuchverkehr zu vermeiden. Herr Bouffier schließt sich dem an und fordert darüber-hinaus mittels Digitalisierung die Parkhäuser besser auszulasten. Herr Rasch verweist auf ein Verbot von Autos und den Bau einer U-Bahn. Herr Becher setzt sich für die Einrichtung von Hubs ein, bei denen die verschiedenen Verkehrsträger zusammengeführt werden und ein Wechsel der Verkehrsmittel erleichtert wird.

Herr Bornhauser bittet um eine Stellungnahme zum Klimabeirat und den Mobilitäts AGs. Alle Kandidaten sind sich einig, dass der Beirat ein wichtiges Beteiligungskonzept darstellt und die AGs einen wichtigen Beitrag leisten. Herr Wright möchte jedoch keinen weiteren Beirat, wie ihn Herr Becher angesprochen hat. Er verweist auf eine fraktionelle Arbeitsgruppe in der Stadtverordnetenversammlung.

Sodann wird von Herrn Keller die Frage nach dem Brandplatz gestellt, unter dem von einigen Bürgerinnen und Bürgern die Errichtung einer Tiefgarage gefordert wird. Herr Wright äußert sich dazu ablehnend. Er möchte den Platz lieber zu einem echten Platz umbauen, auf dem natürlich weiterhin der Markt stattfindet, aber auch ein Ort der Begegnung und Kommunikation werden kann. Herr Bouffier stellt nochmals die Notwendigkeit der Erreichbarkeit von Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten in den Vordergrund. Der Bau einer Tiefgarage sollte geprüft werden. Denkbar sei aber auch eine Parkpalette auf dem Parkplatz der Universität hinter dem Zeughaus. Herr Rasch bemängelt, dass die Plätze in Gießen überwiegend Verkehrsknotenpunkte oder Parkplätze sind, aber keine wirklichen Plätze. Ein Platz für Kultur in Verbindung mit dem botanischen Garten hält er für die bessere Lösung. Herr Becher hält eine Tiefgarage unter dem Brandplatz für einen falschen Impuls.

Herr Dr. Nobis bittet um eine Position der Kandidaten zum Beschluss Gießen bis 2035 klimaneutral zu machen (lt. OB Grabe-Bolz soll sogar eine 0-Emission erreicht werden!). Er möchte wissen, ob es sich um einen ideellen Beschluss handelt und wie wir aus dem gegenwärtigen Klein-Klein bei der Verfolgung des Zieles herauskommen. Herr Becher spricht von einer Absichtserklärung, der die Stadtverordnetenversammlung ernsthaft nachzukommen hat. Der Klimaschutz muss Fahrt aufnehmen. Er werde ihn als OB zur Chefsache machen. Herr Rasch hält den Termin 2035 für unrealistisch. Er will Gießen schon 2029 klimaneutral machen. Herr Bouffier merkt an, der Beschluss sei Grundlage städtischer Politik und eine große Herausforderung. Viele Gießener und Gießenerinnen seien sich nicht im Klaren, was es bedeutet klimaneutral sein zu wollen und müssen daher für das Thema sensibilisiert werden. Er führt einige Maßnahmen aus und betont auf Nachfrage, dass der Beschluss, Gießen klimaneutral zu machen umgesetzt werden muss. Herr Wright bestätigt dies. Maßnahmen seien u.a. die Erstellung eines Solarkatasters für alle Gebäude in der Stadt. Die Energieeffizienz müsse gesteigert werden, insbesondere bei der Wärmeversorgung. Die städtischen Finanzen müssten daraufhin überprüft werden. Auch bei ihm sei Klimaschutz Chefsache. Darüber hinaus müssten die Stadtwerke mehr in Sachen Klimaschutz leisten. Hier sei noch „Luft nach oben“.

Frau Schwaeppe macht Ausführungen zur gesundheitlichen Belastung durch den Verkehr und fragt die Kandidaten nach den Implikationen des IPCC Berichtes. Die Kandidaten müssen

einräumen, mit der Thematik nicht ausreichend vertraut zu sein, versprochen aber, sich sachkundig zu machen. Frau Schwaeppe betont, die nächsten drei Jahre seien entscheidend in der Eindämmung der Klimakrise.

Herr Bien führt aus, dass zur Erreichung der Klimaziele der Autoverkehr (mit Verbrennern?) drastisch reduziert werden muss. Wie sollen die frei werdenden Flächen dann verteilt werden? Herr Becher möchte dies zugunsten der Radfahrer und Fußgänger tun. Ferner müssten Flächen entsiegelt werden. Herr Bouffier nimmt Bezug auf die Philosophenstraße. Die Einschränkung des MIV hält er für nicht vertretbar. Stattdessen sollte durch eine bessere Lenkung mehr Platz geschaffen werden.

Die Frage von Herrn K. Pfeffer nach der Pflanzung von nichtheimischen Baumarten, die besser CO₂ speichern können als heimische Arten geht etwas am Thema vorbei. Die Kandidaten antworten trotzdem und sind der Meinung man solle sich mit neuen Baumarten nicht zusätzliche Probleme einfangen

Auf folgende Fragen konnte nicht eingegangen werden:

Bornhauser: Pläne zur Philosophenstraße

Schaper: Nutzbarmachung des Wissensschatzes der Hochschulen

Küster: Wo parken, wenn Innenstadtparkplätze wegfallen?

Jacob: Gesetzliche Aufgabenverteilung OB=Straßenverkehrsbehörde durch OB?

Jakob: Wird die Konrad-Adenauer-Brücke erneuert? Problem Stau der Busse

Schreiber: Sicherstellung, dass Radwege nicht zugeparkt werden? z.B. Asterweg

Protokoll: Klaus Hass

Protokoll

Lokale Agenda 21 Gruppe Nachhaltige Mobilität

Treffen:

Web –Konferenz – via Circuit

28.09.2021

19.00 bis 20.20 Uhr

Teilnehmer lt. Einwählnamen:

Michael Bassemir, Mathias Carl, Marvin Fritsch, Thomas Kirchhof, Kamyar Mansoori, Christiane Menges, Volkhard Nobis, Ralf Pausch, Friedhelm Sames, Alex Wright, Michel Zörb

Agenda Punkt1: Begrüßung:

Die Teilnehmer werden von Volkhard Nobis begrüßt, der dieses Treffen in Vertretung von Klaus Hass moderiert. Der Entwurf der Tagesordnung wird vorgestellt. Änderungswünsche bzw. Wünsche der Ergänzung werden abgefragt.

Herr Bassemir bietet 3 Punkte unter Aktuelles an:

- Informationen zum Volksbegehren „Verkehrswendegesetz“
- Diskussion zum Web- Konferenztool
- Informationen zu einem Bürgerantrag aus Wieseck

Die Agenda und die Ergänzungen werden im Konsens begrüßt.

Agenda Punkt1: Protokolle der letzten beiden Sitzungen

Es bestehen keine Änderungswünsche zu den Protokollen. Die Protokolle werden demzufolge im Konsens verabschiedet.

Agenda Punkt1: Protokollführung

Auf Nachfrage findet sich kein Protokollführer. Volkhard Nobis bietet an das Protokoll zu verfassen.

Agenda Punkt 2: Aktuelles

Info zum Beitrag aus Darmstadt

Geplant war für die hiesige Sitzung ein Vortrag aus dem Umweltdezernat Darmstadt. Vorgestellt werden sollten die Verkehrsmaßnahmen aus Darmstadt. Eventuell kann der Beitrag zum Treffen am 30.11.21 gehalten werden.

Agenda Punkt 2: Aktuelles

Verkehrswendegesetz

Herr Bassemir informiert über das Volksbegehren zu einem Verkehrswendegesetz. Bekannt sind Bürgerentscheide auf der kommunalen Ebene. Auch in Gießen wurden mehrmals Bürgerbegehren angestrengt (Landesgartenschau, Begrenzung der Gießener Dezernenten auf die Anzahl von drei). Auf der Landesebene hat es bislang keinen erfolgreichen Volksentscheid gegeben. Zurückzuführen sind Volksentscheide auf den §71 „Das Volk handelt unmittelbar (...) durch Volksentscheide“. Im Jahr 2018 wurde die Hürde auf 5% der stimmberechtigten

Bevölkerung gesenkt. Das hier vorgestellte Volksbegehren läuft seit dem 01.09.2021. Benötigt werden 44.000 Stimmen um das Volksbegehren zu ermöglichen. Es wird die Frage aufgeworfen, ob das Volksbegehren ein Thema für eine zukünftige Sitzung ist. Im Konsens wird das Thema als interessant erachtet.

Agenda Punkt 2: Videokonferenzsystem –Big Blue Button

Herr Bassemir informiert über das konkurrierende Videokonferenzsystem namens „*Big Blue Button*“.

Vorteile von Big Blue Button

- Gelungene Chatfunktion
- Gelungene Pinwand zum kreativen Austausch

Das aktuell von der Agenda genutzte Programm trägt den Namen „*Circuit*“

Vorteil von Circuit

- Telefonanruffunktion

Die Gruppe entscheidet im Konsens, dass die nächste Sitzung mit Big Blue Button durchgeführt werden soll.

Hinweis: Nicht mehr den alten Einwahllink verwenden

Agenda Punkt 2: Bürgerantrag

Herr Bassemir informiert über einen Bürgerantrag aus Wieseck. Der Bürgerantrag wendet sich gegen den Verkehrsversuch, Fahrradweg auf der Philosophenstraße. Statt dem Verkehrsversuch soll ein Fahrradweg gebaut werden. Aus Wieseck sind 92 Unterstützungen erforderlich. Diese Anzahl wurde bereits erreicht.

Agenda Punkt 3: Klimabericht - Fortschrittskontrolle

Volkhard Nobis berichtet über das Vorliegen des Klimaberichtes zum Jahr 2020 sowie des zugehörigen Energieberichts 2020. Er berichtet, dass der Eindruck eines akzeptablen Fortschrittes der Stadt Gießen in den Berichten entsteht. Dieser Eindruck trifft die Faktenlage nicht!

Er berichtet von dem Fortschrittsbericht der Gruppe *Klimaneutrales Gießen*, die sich der Transparenz des Erreichten verschrieben hat.

Die Stadt erreicht nicht einmal die Bundesziele für das Jahr 2020. Trotz Corona Bonus.

Die von der Stadt beworbene Emissionsreduktion in Kombination mit dem

Bevölkerungswachstum geht im Wesentlichen nicht auf Einflüsse der Stadt zurück

Frau Grabe Bolz weigert sich Projekte aus dem Führungsanspruch heraus zu benennen, um mit jenen das Ziel erreichbar zu machen.

Alle angebotenen Chancen um Gießen vom Wandel profitieren zu lassen wurden abgelehnt.

Auch jene der Interessengruppe „*Leitlinie und Chancen*“ der Agendagruppe. Zu nennen der Vorschlag des *Umweltcampus*, des *Umweltpfades* und der *Umweltkonferenz*.

Speziell auf den Fokus der Agenda Gruppe gerichtet bleibt festzustellen, dass Gießen im Bereich des Nachhaltigen Verkehrs zu geringe Fortschritte erzielte.

Volkhard Nobis lädt ein, Themen zur Nachhaltigkeit im Bereich des Verkehrs als Arbeitsthemen zu benennen.

Herr Kirchhoff vertritt die Meinung, dass das Klimaziel 2035 zu hohe Erwartungen schürt. Vielmehr dreht sich nicht alles nur um das Klima. Vielmehr darf die soziale Gerechtigkeit nicht aus dem Fokus geraten. Auch ist zu beachten, dass das Umland über kein vernünftiges Bussystem zur Anbindung verfügt und daher auf den MIV angewiesen ist.

Auch unterstellt Herr Kirchhoff, Herr Nobis würde zu hohe Erwartungen schüren. Herr Nobis erwidert, dass die Ziele 2035 schwierig und die nachträglich definierte Nullemission unmöglich zu erreichen ist. Herr Nobis beklagt vielmehr das Nichtergreifen von Chancen, die sich dem Standort offenbaren.

Es wird die Zusendung folgender Dokumente an die Teilnehmer vereinbart:

- Klimakonzept der Agenda Energie
- Verkehrskonzept der Agenda NaMo aus dem Jahr 2019
- Fortschrittskontrolle 2020

Herr Bassemir sichert die Verfügbarkeit der E-Mailadressen und die Umsetzung zu.

Agenda Punkt 4: Klimabeirat

Herr Nobis informiert über die Wahrnehmung eines Sitzes im Klimabeirat alternierend durch Herrn Hass und Herrn Nobis. Der Klimabeirat hat nur beratende Funktion.

Herr Nobis bietet an, Anliegen der Gruppen in den Beirat zu tragen.

Agenda Punkt 5: Verkehrsversuch

Die Stadt soll, ausgelöst durch einen Bürgerantrag, einen Verkehrsversuch auf dem Anlagenring durchführen. Dabei geht es um das Abspalten eines in der Breite nicht zu unterschreitenden umlaufenden Fahrradweges.

Herr Nobis berichtet von der jüngsten Berichterstattung im Bauausschuss des Stadtparlamentes. Herr Pausch ergänzt die Ausführungen.

Die Planungen zum Verkehrsversuch wurden zeitweise ausgesetzt, da ein konkurrierender Bürgerantrag den Verkehrsversuch zu verhindern versuchte. Mittlerweile ist die Planung wieder angelaufen. Der Teufel steckt im Detail. So stellen sich die Querungen von MIV und Radverkehr als sicherheitstechnisch anspruchsvoll zu gestalten heraus. Die Kosten werden aktuell zwischen 500 und 800 T€ angesetzt.

Ergänzende Beschlüsse sind darüber hinaus erforderlich. Speziell geht es um die Abschnitte, die die Fußgängerzone berühren.

Dies berücksichtigt strebt die Stadt lt. Herrn Pausch den Start des Verkehrsversuches im Frühjahr 2021 an.

Die schnelle Umsetzung eines vergleichbaren Verkehrsversuches in Berlin ist damit zu erklären, dass dieser Versuch bereits mit dem Beschluss vorgeplant war.

Agenda Punkt 6: Anträge

Überprüfung von Ampelschaltungen, Autorin Frau Renate Schlotmann

Der Antrag wird vorgelesen und im Konsens befunden. Er soll dieses Jahr noch im nächsten Agendarat eingereicht werden.

Agenda Punkt 6: Anträge

VEP –Vorgezogene händische Mobilitäts- und Energieberechnung, Autor Volkhard Nobis

Der Antrag wird vorgelesen. Es entsteht eine Diskussion. Erreichbarkeit gegenüber dem Energiebedarf. Herr Alexander Wright informiert über die Institution des Beirates, welche regelmäßig über das Fortkommen des VEP informiert wird. Auch zieht er die energetische Ermittlung als einfach anzustellen an. Als Beispiele werden der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr aufgeführt.

Herr Nobis bekräftigt, dass dieses Gremium gut geeignet ist im Vorfeld die Erfüllung der Klimaziele der Verkehrsplanung einer Bewertung zu unterziehen und dies in den städtischen Entscheidungsprozess einfließen zu lassen.

Herr Kirchhoff informiert über die Einstellung von BID und Marktquartier und fordert die Überarbeitung des Antrages.

Herr Nobis bittet um gemeinsame Bearbeitung. Die Gruppe stimmt der Überarbeitung mit dem Ziel der Antragstellung noch vor dem Agendarat zu. Herr Kirchhoff bittet um Zusendung des Antrages und erklärt sein Mitwirken.

(Anmerkung der Redaktion: Erfolgt und gemeinsam überarbeitet)

Agenda Punkt 7: Verschiedenes

Punkte für nächste Agenda des folgenden Treffens

- Verkehrsmaßnahmen Darmstadt – (voraussichtlich 30.11) wenn verfügbar
- Ergänzende Betrachtung des Volksbegehrens „Verkehrswendegesetz“
- Antrag zum VEP

Protokoll erstellt durch:

Volkhard Nobis, 04.10.21

24. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“
Dienstag, 26.10.2021 19:00 bis 21:15 Uhr
per Video-Konferenz

Anwesende (laut Einwahldaten): Bürckstümmer; Chris; Kevin; Kirchhof; Lasse; Lukas; Menges; Ronja; Michael Bassemir; Sonja Bechthold; Finn Becker; Marianne Beukemann; Ueli Bornhauser; Mathias Carl; Bernd d'Amour; Marvin Fritsch; Christopher Goebel; Gerhard Greilich; Klaus Hass; Holger Hedrich; Eike Hinrichsen; Oliver Jenschke; Fabian Mirol-Stroh; Anne Müller-Kreutz; Gerhard Muth-Born; Volkhard Nobis; Ralf Pausch; Jörg aus der Projektwerkstatt; Johannes Rippl; Friedhelm Sames; Rüdiger Schäfer; Renate Schlotmann; Diana Schwaeppe; Hans Wichert

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Herr Hass begrüßt die Teilnehmenden, insbesondere Herrn Bergstedt, der heute den von der Projektwerkstatt Saasen erstellten Film zum Verkehrsversuch Radspuren auf dem Gießener Anlagenring vorstellen wird.

Das Protokoll der 23. Sitzung wird berichtigt sowie die Tagesordnung genehmigt.

TOP 2 Aktuelles

Herr Bassemir stellt die neue Video-Plattform BigBlueButton vor, die die Kommunikation während der Videokonferenzen verbessert. Ferner weist er auf einen Bürgerantrag zur Philosophenstraße hin. Diese soll laut Antrag nicht als Fahrradstraße umgewidmet werden, auch nicht in Form eines Verkehrsversuchs. Das Quorum zum Bürgerantrag wurde erfüllt. Der Antrag soll zunächst im Ortsbeirat Wieseck diskutiert werden

TOP 3 Vorstellung des Gegenentwurfs zur Gestaltung der Fahrradstraßen auf dem Anlagenring

Herr Bergstedt zeigt dazu den Film, den die Projektwerkstatt Saasen erstellt hat. Der Film kann unter dem Link: https://www.youtube.com/watch?v=PTsO2_EMGQo angesehen werden.

Im Film wird erläutert und mit entsprechenden Bildern unterlegt, wie der Radverkehr zweispurig auf der Innenseite des Innenstadtringes angelegt werden kann. Im Gegensatz zu der Variante auf der inneren und äußeren Seite, wie sie bisher von der Stadtverwaltung geprüft worden sei, sei die Variante nur auf der Innenseite einfacher, sicherer und billiger umzusetzen. Neben der Einrichtung der Radwege auf der Innenseite des Innenstadtringes wird auch gezeigt, wie durch eine Einbahnregelung für den motorisierten Verkehr der Ablauf für alle Beteiligten sicherer gemacht werden kann. Durch die Reduzierung der Autospuren reduzieren sich im übrigen die Wartezeiten an den Ampeln für Fußgänger deutlich. Neuralgische Punkte sind die Zufahrten zu den Parkhäusern. Hier und an bestimmten Kreuzungsbereichen müsste der Vorschlag noch weiter untersucht werden.

In der anschließenden Diskussion ging es nicht nur um die Auswirkungen der vorgeschlagenen Lösung auf die Innenstadt, sondern vor allem darum, warum von der Verwaltung die Variante mit der außenliegenden Radspur untersucht wurde und die Variante mit den beiden Spuren auf der Innenseite nicht. In der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Planen, Verkehr und Umwelt wurde zum Ausdruck gebracht, dass die „Außenvariante“ technisch kaum durchführbar und zudem noch teuer ist. Der sodann gemachte Vorschlag von Herrn Hass, die von der Projektwerkstatt erarbeitete Variante als Antrag in die Stadtverordnetenversammlung einzubringen, fand

keinen Konsens. Es entwickelt sich eine Auseinandersetzung über die Vorgehensweise der Verwaltung nur die „Außenvariante“ zu prüfen und die anderen Teile des Stadtverordnetenbeschlusses nicht. Vermutungen, dies sei erfolgt um das Projekt zu Fall zu bringen, werden von Herrn Pausch zurückgewiesen. Es gibt unterschiedliche Interpretationen des Stadtverordnetenbeschlusses vom 4.3.2021, was zum Teil auch daran liegt, dass der vollständige Beschluss in der Sitzung nicht vollständig präsentiert wurde.

Die Teilnehmenden einigten sich schließlich darauf, die Stadtverordnetenversammlung aufzufordern, alle im Beschluss vom 4.3.2021 aufgeführten Varianten zu untersuchen und anschließend einen Verkehrsversuch auszuführen. Der im Konsens beschlossene Text lautet:

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt: Die Verwaltung soll bis zum Beginn des Frühjahrs 2022 alle Alternativen zur Bepanung des Anlagenrings mit Fahrradspuren, die im STV-Beschluss vom 04.03.21 genannt werden, prüfen und dann die aussichtsreichste Lösung als Verkehrsversuch ausführen.“

TOP 4 Anträge

Der Antrag

„Für alle im Rahmen der Erstellung des VEP entworfenen Verkehrsszenarien sollen bereits vor der Vorstellung und Auswahl in der Stadtverordnetenversammlung eine Mobilitäts- und eine Energieberechnung erstellt werden.“

wird im Konsens verabschiedet.

TOP 5 Verschiedenes

Herr d'Amour will wegen der fortgeschrittenen Zeit sein Anliegen auf die kommende Sitzung vertagen.

Herr Hass dankt den Teilnehmenden für die ausführliche und letztlich konstruktive Diskussion und bedankt sich außerdem bei denjenigen, die am Protokoll in der Sitzung mitgewirkt haben.

Protokoll: Klaus Hass

Anlage: Beschluss der StVV vom 4.3.2021

„1. Die Stadtverordnetenversammlung begrüßt das Ansinnen des Bürgerantrags, mehr Platz für den Radverkehr in unserer Stadt zu schaffen.

2. Die Stadtverordnetenversammlung stellt fest, dass die Verkehrswende für das Ziel, bis 2035 klimaneutral zu sein, eminent wichtig ist und nur gelingen kann, wenn neben dem Radverkehr der ÖPNV und der Fußgänger*innenverkehr gefördert werden.

3. Die Stadtverordnetenversammlung fordert den Magistrat auf

- innerhalb von 6 Monaten einen mindestens einjährigen, fachlich begleiteten Verkehrs-versuch zu realisieren, der am Anlagenring in jeder Richtung eine (mindestens drei Meter breite) Spur ausschließlich für den Fahrradverkehr freigibt. Dabei ist gleichzeitig der Linienbusverkehrs adäquat einzuplanen.

- umgehend ein den Versuch begleitendes Gutachten in Auftrag zu geben, welches untersuchen soll, wie die Hälfte des Anlagenrings für Radfahrer*innen zur Verfügung gestellt werden kann. In dem Gutachten sollen alle im Raum stehende Varianten (Zwei-Richtungs-Fahrrad-straßen auf den inneren Fahrspuren des Anlagenrings mit und ohne Einbahnstraßen-regelung für den Autoverkehr, eine durchgehende, baulich getrennte Fahrradspur auf jeder Seite des Anlagenrings, etc.) untersucht und bewertet werden. Zudem soll das Gutachten eine Empfehlung für eine Variante geben. Das Gutachten hat auch den Vorrang des Linienbusverkehrs (ÖPNV) zu berücksichtigen bzw. mit einzuplanen.

Das Gutachten ist der Stadtverordnetenversammlung zeitnah, vor dem Ende des Verkehrsversuchs vorzulegen, damit sie entscheiden kann, welche Variante geplant und umgesetzt werden soll.

- die zwei Innenstadtachsen Neuen Bäue – Neustadt und Bahnhofstraße – Walltorstraße sind innerhalb von drei Monaten im Rahmen eines einjährigen Verkehrsversuches als Fahrradstraße einzurichten. Der Parksuchverkehr ist in diesem Bereich durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

- alle zwei Monate über die in der Zwischenzeit entwickelten und umgesetzten Maßnahmen des Antrags sowie noch erforderliche Maßnahmen öffentlich im Rahmen des Bau- und Verkehrsausschusses zu informieren. Das Ergebnis der Verkehrsversuche und des Gutachtens sind in einer Bürgerinformations- und -diskussionsveranstaltung vorzustellen und zu diskutieren.“

25. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 30.11.2021 19:00 bis 20:30 Uhr
per Video-Konferenz

Anwesende: Herr Kirchhof, Frau Menges, Herr Walter, Herr Born (VCD), Herr Bassemir, Herr Bien, Herr Granitza, Herr Hass, Herr Henkelmann, Herr Wöhler (Verkehrswende Hessen), Herr Jerke, Herr Oerter, Herr Bergstedt (Projektwerkstatt Saasen), Herr Sames, Herr Schäfer, Herr Wichert, Frau Winterhoff.

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Herr Hass begrüßt die Teilnehmenden, insbesondere Herrn Wöhler von der Initiative „Volksbegehren Verkehrswende Hessen“, der das Vorhaben des geplanten Volksbegehrens und des Volksentscheides vorstellen wird.

Das Protokoll der 24. Sitzung sowie die Tagesordnung werden genehmigt. Herr Bergstedt bittet darum, einige Informationen zu den aktuellen Verkehrsprojekten in Gießen - Stadt und Land – zu geben. Dies erfolgt nach dem Vortrag von Herrn Wöhler.

TOP 2 Aktuelles

Herr Bassemir berichtet: Zeitgleich zur Gruppensitzung tagt im Stadtverordneten-Sitzungssaal der Umweltausschuss. Auf der Tagesordnung stehen nur Anträge zum Thema Verkehr, nämlich:

- Verkehrsentwicklungsplan: Festlegung von Zielen
- die beiden Anträge der Agenda-Gruppe (Frühzeitige Berechnung von VEP-Szenarien, Alternativenprüfung Fahrradspuren Anlagenring, siehe letztes Protokoll)
- ein Antrag der CDU zur Erweiterung der Gießen-App (um Parkplätze, ÖPNV, Leihräder, Carsharing)
- Bürgerantrag "Kein Verkehrsversuch Philosophenstraße" (siehe letztes Protokoll)

TOP 3 Vorstellung des Projektes „Volksbegehren Verkehrswende Hessen“

Herr Wöhler erläutert das Vorhaben. Über ein Gesetz soll eine Verkehrswende in Hessen herbeigeführt werden. Initiatoren sind u.a. der ADFC, Fuß e.V., VCD aus Hessen, Frankfurt, Darmstadt, Kassel und anderen Städten. Eine Arbeitsgruppe aus drei Vertrauensleuten (u.a. Herr Wöhler) bereitet das Projekt vor. Zunächst bedarf es eines Antrages auf Zulassung, den ca. 44.000 Wahlberechtigte in Hessen unterschreiben müssen. In einem zweiten Schritt startet das Volksbegehren, danach werden die Unterschriften von 220.000 Wahlberechtigte für den endgültigen Volksentscheid benötigt. Der Landtag muss sich dann mit dem Vorhaben befassen. Zur Unterschriftensammlung bedarf es eines Vordrucks, der im Original unterschrieben werden muss. Eine Prüfung der Richtigkeit erfolgt durch die jeweilige Kommune. Da die Abläufe einige Vorbereitungszeit benötigen wird im Frühjahr 2023 mit einer Entscheidung gerechnet.

Herr Wöhler erläutert sodann die inhaltlichen Punkte des geplanten Landesverkehrsgesetzes. Mit ihm soll auf Landesebene (in kommunale Prozesse wird nicht eingegriffen) der Rad- und Fußgängerverkehr verbessert werden. Insbesondere soll die Baulast für Radwege von den Kommunen auf das Land übergehen, damit eine Beschleunigung von Planung, Bau und Finanzierung erreicht wird. Weiterhin soll das Hessische ÖPNV-Gesetz so geändert werden, dass die Zuständig-

keiten von den Kommunen auf das Land übertragen werden um eine attraktivere Ausgestaltung der Verbindungen von der Stadt zum Umland zu erreichen. Dazu wird ein Stundentakt von montags bis sonntags zwischen 5 und 23 Uhr verlangt („Hessentakt“). Die Finanzierung erfolgt über das Land Hessen (wobei sicherlich die Kommunen – mit ihren bisherigen Anteilen? -einbezogen werden).

In der anschließenden Diskussion geht es hauptsächlich um die organisatorische Abwicklung, wobei sich herausstellt, dass es in Gießen auch schon Sammelstellen für die Unterschriftenaktion gibt, z.B. beim VCD, Herr Patrick Oerter.

Herr Hass bedankt sich bei Herrn Wöhler für den Vortrag und bittet um Überlassung der PPP, die dem Protokoll beigelegt werden soll.

TOP 4 Weitere Entwicklung von Fahrradstraßen in Gießen

Herr Bergstedt berichtet von geplanten Entwicklungen zum Thema Fahrradstraßen in und um Gießen. Er befürwortet die Ausdehnung des Stadtradelns in 2022 auf drei Wochen in der Zeit vom 14. Mai bis zum 3. Juni. Es sollte eine Kooperation mit den Schulen erfolgen, die sich unter dem Motto „Schule aufs Rad“, für eine Verbesserung des Radverkehrs einsetzt. Dazu sollten temporäre Fahrradstraßen (pop up Radwege) auf den Hauptachsen der Schulwege eingerichtet werden. Ferner sollte zur Eröffnung des Stadtradelns idealerweise der Verkehrsversuch „Fahrradspuren auf dem Anlagenring“ beginnen.

Wie die vorgetragenen Vorstellungen umgesetzt werden können und wer eine Koordinierung übernimmt, bleibt noch offen. Herr Kirchhof warnt vor einer Überfrachtung des Stadtradelns mit zusätzlichen Forderungen. Herr Bergstedt bemängelt, dass das Stadtradeln bisher keine verkehrspolitischen Akzente setzen konnte. Diese wären aber erforderlich. Einige Stimmen aus dem Plenum pflichteten dem bei. Herr Hass schlägt eine Arbeitsgruppe vor, die sich mit Vorschlägen dazu beschäftigen sollte, die auf der Sitzung Ende Januar 2022 behandelt werden sollen.

TOP 5 Anträge

Der Antrag von Herr E. Schneider zur Öffnung des Verkehrsübungsplatzes wird verlesen und unter einer Änderung im Konsens verabschiedet. Der Antrag liegt dem Protokoll bei.

TOP 6 Verschiedenes

Dazu gab es keine Wortmeldungen.

Anlage: PPP des Vortrages von Herr Wöhler

Protokoll: Klaus Hass

Antrag: Zeitweise Öffnung des Verkehrsübungsplatzes Weststadt

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Verkehrsübungsplatz in der Weststadt mit der offiziellen Bezeichnung „Jugendverkehrsschule“ wird zeitweise für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Dies kann z.B. zunächst an 2 oder 3 Tagen pro Woche jeweils etwa 4 bis 6 Stunden unter behördlicher Aufsicht oder eingewiesener und geschulter ehrenamtlicher Helferinnen oder Helfer geschehen. Die Öffnungszeiten werden auf der Homepage der Stadt und in regelmäßigen Abständen über die lokalen Zeitungen der Öffentlichkeit bekanntgegeben.

Begründung:

Radfahren stellt einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs dar. Dafür müssen besonders Kinder und Jugendliche Gelegenheit erhalten, Radfahren zu erlernen, zu üben und Erfahrungen für das Fahren im Straßenverkehr zu sammeln. Da manche Eltern selbst wenig Radfahrerfahrung haben, zögern sie auch, ihre Kinder selbständig in die Schule fahren zu lassen. Gemeinsames Üben mit Anleitung durch geschulte Hilfskräfte kann ihnen bei dieser Entscheidung helfen. Nach und nach werden zwar immer mehr Radwege angelegt, die den neuesten Sicherheitsvorgaben entsprechen, aber es gibt immer noch viele alte Radfahrspuren und die sog. Geschützten Radfahrstreifen, die schmal sind und bei denen der vorgegebene Abstand von 1,5 Meter nicht eingehalten werden kann. Der Ausbau muss beschleunigt werden. Kinder bis zum Alter von 8 Jahren müssen auf dem Bürgersteig fahren, Eltern dürfen sie dabei begleiten. Auch das muss geübt werden, um Ärger und Kollisionen zu vermeiden.

Die zeitweise Freigabe des vom Land geförderten Übungsplatzes kann die Akzeptanz des Fahrrades als schnelles und sportliches Fahrzeug erhöhen und besonders auch die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr verbessern.

26. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 22.02.2022 19:00 bis 20:40 Uhr
per Video-Konferenz

Anwesende laut Einwahldaten:

Michael Bassemir, Walter Bien, Bürckstümmer, Mathias Carl, Aaron Happel, Klaus Hass, Holger Hedrich, Martin Henkelmann, Eike Hinrichsen, Arno Jung, Reiner Mathar, Fabian Mirol-Stroh, Kirchhof, Menges, Jonas Rentrop, Helmut Rühl, Friedhelm Sames, Renate Schlotmann, Volker Thomas, Hans Wichert

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Herr Hass begrüßt die Teilnehmenden. Das Protokoll der 25. Sitzung sowie die Tagesordnung werden genehmigt. Herr Bien bittet um Zusendung der PPP von Herrn Wöhler zum Punkt Volksbegehren/Volksentscheid von der 25. Sitzung

TOP 2 Aktuelles

Herr Bassemir berichtet, dass sich die AG Mobilität aus den thematischen Arbeitsgruppen zum Klimaschutz wegen sinkender Teilnehmerzahlen aufgelöst hat und sich Interessierte aus dieser AG der Agenda-Gruppe Nachhaltige Mobilität anschließen wollen. Herr Bassemir informiert über das Urteil des VGH zur Bürgerbeteiligungssatzung der Stadt Gießen. Diese wurde in drei wesentlichen Punkten wegen nunmehr höchstrichterlicher Beanstandungen außer Kraft gesetzt. Die zwei laufenden Bürgeranträge (Fahrradstraße Bismarckstraße und Regiotram) liegen auf Eis und können nicht mehr unterstützt werden. Die Satzung soll überarbeitet und neu verabschiedet werden (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 17. Februar). Das Instrument der Bürgerfragestunde nach der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung wird weiter angewendet.

TOP 3 Mikromobilität – Chance für die Verkehrswende? Vortrag von Herrn Rentrop

Herr Rentrop sammelt zunächst ein Stimmungsbild der Teilnehmenden bezüglich der Nutzung von E-Scootern. Dabei zeigt sich, dass die Anwesenden den E-Scootern eher skeptisch gegenüber stehen. Hr. Rentrop bestätigt, dass diese Einstellung auch die öffentliche Debatte zu diesem Thema widerspiegelt. E-Scooter stünden überall herum (Erfahrungen aus Großstädten mit Verleihsystemen), blockierten Gehwege, gefährdeten Fußgänger*innen und würden unter den derzeitigen Umständen und Rahmenbedingungen keine echte Mobilitätsalternative bieten.

In Gießen seien mehrere Anbieter vorstellig geworden. Diese hätten z.T. eine finanzielle Unterstützung der Stadt erbeten, um das Verleihsystem attraktiv und zugleich wirtschaftlich betreiben zu können. Die Stadt habe eine finanzielle Unterstützung bisher jedoch abgelehnt.

Herr Rentrop erläutert sodann anhand einer PPP die einzelnen Aspekte, Vor- und Nachteile sowie Chancen und Risiken der Mikromobilität (vorwiegend E-Scooter), die dem Protokoll beigelegt ist.

TOP 4 Teilnahme am Stadtradeln und „Schulen aufs Rad“

Der Vorschlag von Herrn Hass wurde vorgestellt. Die Agenda-Gruppe NAMO soll mit einem eigenen Team für das Stadtradeln teilnehmen. Die Mitarbeit an dem Projekt „Schulen aufs Rad“

soll sich darauf beschränken an den Vorbereitungen teilzunehmen. Sollten Vorschläge erarbeitet werden, die von der Agendagruppe ausgehen, müssen diese in einer Gruppensitzung vorgestellt und abgestimmt werden.

In der Runde wird kontrovers diskutiert, ob sich das Stadtradeln als Instrument der Verkehrswende eignet.

Herr Bergstedt wird mit Herrn Hass wegen einer Vorbereitungsgruppe zum Stadtradeln Kontakt aufnehmen. Ergebnisse sollen spätestens in der April-Sitzung der „Nachhaltigen Mobilität“ vorgestellt werden.

TOP 5 Wie geht es weiter mit der Agendagruppe?

Der TOP wird vertagt. (Nachrichtlich ist zu vermerken, dass Herr Hass und Herr Dr. Nobis ihre Sprecherämter niederlegen und in der nächsten Sitzung ein neues Sprechergremium zu bestimmen ist.)

TOP 6 Verschiedenes

Herr Bergstedt weist auf die Fahrraddemo für Fahrradstraßen auf dem Anlagenring und in der Innenstadt am 4.3. hin. Start ist um 16 Uhr am Berliner Platz und dann einmal um die Innenstadt.

Protokoll: Michael Bassemir, Jonas Rentrop, Klaus Hass

Anlage: Präsentation des Vortrages von Herrn Rentrop

Lokale Agenda Arbeitsgruppe AG Nachhaltige Mobilität

Mikromobilität – Chance für die Mobilitätswende?

Jonas Rentrop

Gießen, 22.02.2022



Agenda

1. Grundlagen
2. Aktuelle Entwicklungen
3. SWOT-Analyse: E-Scooter
4. Verbesserungsansätze
5. Fazit
6. Fragen und Diskussion



Agenda

1. Grundlagen
2. Aktuelle Entwicklungen
3. SWOT-Analyse: E-Scooter
4. Verbesserungsansätze
5. Fazit
6. Fragen und Diskussion



1. Grundlagen

- Mikromobilität: Fortbewegung mit (motorisierten) Kleinstfahrzeugen
- Fortbewegungsmittel sind leicht, kompakt und insb. für die individuelle Mobilität konzipiert
- geringe Größe und elektrischer Antrieb
→ Vorteile ggü. PKW im städtischen Umfeld
- Größte Potenziale: Einsatz auf der ersten bzw. letzten Meile im Zusammenspiel mit dem ÖPNV
- Heute: Fokus auf die **E-Tretroller bzw. E-Scooter!**



1. Grundlagen

Technische Pflichtausstattung in Deutschland

- 1 Klingel
- 2 Scheinwerfer
- 3 Schlussleuchte
- 4 Rückstrahler
- 5 Seitenreflektoren
- 6 Zwei voneinander unabhängig funktionierende Bremsen

Empfehlungen

- 7 Helm
- ▶ Blinker
- ▶ Knie- und Ellbogenschoner
- ▶ Lenkstange mit beiden Händen bedienen
- ▶ Größere und dämpfende Ballonreifen (statt harter Vollgummireifen)
- ▶ Angemessene Geschwindigkeit
- ▶ Verkehrszeichen beachten
- ▶ Kein Alkohol am Steuer
- ▶ Vor der ersten Fahrt auf gesichertem Gelände Testfahrten absolvieren
- ▶ Körperspannung halten
- ▶ Füße leicht schräg zur Fahrtrichtung positionieren (wie auf Snowboard)



Abbildung aus: Rodehau, Annalisa (2020): E-Scooter im Straßenverkehr - „Hilfsmittel oder Gefahrgut“? Einfluss von Städten und Nutzern auf das neue Mobilitätsangebot. Masterthesis an der HafenCity Universität Hamburg. S. 27. Online verfügbar unter: https://www2.tuhh.de/mobillab-hh/wp-content/uploads/sites/31/2021/04/012_Rodehau_Masterthesis_E-Scooter_voe.pdf (letzter Zugriff: 04.03.2022).



1. Grundlagen

- E-Scooter als Privatfahrzeuge oder über Verleihsysteme nutzbar
- Nutzerprofil: insb. junge (männliche) Stadtbewohner*innen sowie Tourist*innen, wenig Berufspendler (ca. 10-15 %)
- Mittlere Wegelänge: ca. 2 km pro Fahrt
- **Kosten:**
 - Anschaffung: 200 € bis 2.000 €
 - Miete: 1 € Grundgebühr
+ 15 - 25 ct /Min



Agenda

1. Grundlagen
2. Aktuelle Entwicklungen
3. SWOT-Analyse: E-Scooter
4. Verbesserungsansätze
5. Fazit
6. Fragen und Diskussion



2. Aktuelle Entwicklungen

- E-Scooter seit Juni 2019 in Deutschland zugelassen
- Haftpflicht und techn. Mindestausstattung sind obligatorisch
- Befahren von Fußwegen und Fußgängerzonen verboten
- Mittlerweile gibt es Verleihsysteme in über 60 dt. Städten
- ca. 10 Anbieter auf dem Markt in Deutschland
- Die Stadt Gießen erreichen zunehmend Anfragen versch. Anbieter
- Bisher kein Anbieter in Gießen etabliert (finanziell unattraktiv)
- Wahrnehmung: kaum Interesse der Gießener Bevölkerung



Agenda

1. Grundlagen
2. Aktuelle Entwicklungen
3. SWOT-Analyse: E-Scooter
4. Verbesserungsansätze
5. Fazit
6. Fragen und Diskussion



Stärken:

- Zeitersparnis
- Möglichkeit zur Ausleihe
- unbeeinflusst von Staus
- bequemes Abstellen
- emissionsarmes Fahrzeug
- leise und umweltfreundlich
- relativ geringe Anschaffungskosten
- Inanspruchnahme von wenig Parkraum
- Spaßfaktor
- private Nutzung ab 14. Lebensjahr
- Nutzung ohne Führerschein
- elektrischer Antrieb
- klein, handlich
- Komfort
- tragbar, klappbar
- geeignet für kurze Distanzen
- Flexibilität
- Mitnahme in anderen Verkehrsmitteln



Schwächen:

- schlechte Verbreitung des Leih-Angebots in Randbereichen
- wetterabhängige Nutzung
- geringe Reichweite
- keine Sitzmöglichkeit
- geringe Lebensdauer
- Instabilität
- hohe Sturzgefahr
→ erfordert Übung
- geringe Sicherheitsvorkehrungen am Fahrzeug
- leicht zu übersehen
- geringe Geschwindigkeit
- keine Transportmöglichkeit
- hohe Fahrtkosten bei Leih-E-Scootern
- nur auf glatten Untergründen nutzbar
- fragwürdige Ökobilanz



Quelle: Rodehau, Annalisa (2020): E-Scooter im Straßenverkehr - „Hilfsmittel oder Gefahrgut“? Einfluss von Städten und Nutzern auf das neue Mobilitätsangebot. Masterthesis an der HafenCity Universität Hamburg. S. 162. Online verfügbar unter: https://www2.tuhh.de/mobillab-hh/wp-content/uploads/sites/31/2021/04/012_Rodehau_Masterthesis_E-Scooter_voe.pdf (letzter Zugriff: 04.03.2022).

Chancen:

- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- Beitrag zur Verkehrswende
- Ausbau des Leih-Angebots in Randbereichen
- Entzerrung von Verkehrsaufkommen ist attraktiv für Großstädte
- Etablierung des Leih-Konzepts
- Erhöhung des Mobilitätsmixes durch neues Verkehrsangebot
- Förderung innovativer Mobilitätsangebote
- Alternative für unattraktives ÖPNV-Angebot
- Kombination mit anderen Verkehrsmitteln
- Teil von Wegekettten bei längeren Strecken
- Alternative Nutzung von PKW-Stellplätzen



Quelle: Rodehau, Annalisa (2020): E-Scooter im Straßenverkehr - „Hilfsmittel oder Gefahrgut“? Einfluss von Städten und Nutzern auf das neue Mobilitätsangebot. Masterthesis an der HafenCity Universität Hamburg. S. 162. Online verfügbar unter: https://www2.tuhh.de/mobillab-hh/wp-content/uploads/sites/31/2021/04/012_Rodehau_Masterthesis_E-Scooter_voe.pdf (letzter Zugriff: 04.03.2022).

Risiken:

- wachsende Unfallgefahr durch neue Verkehrs-teilnehmer*innen
- Erhöhung der Verkehrsdichte
- Ersatz umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- fehlende Akzeptanz des E-Scooters in der Bevölkerung
- Einschränkung der Barrierefreiheit durch falsches Abstellen
- Unerfahrenheit und fehlende Aufklärung der Nutzer*innen
- Nutzung unzulässiger Infrastruktur
- Gefährdung Anderer durch fahrlässiges/unachtsames Verhalten
- Überlastung vorhandener Infrastruktur
- Preismodell des Leih-E-Scooters verleitet zu rücksichtslosem Fahren



Quelle: Rodehau, Annalisa (2020): E-Scooter im Straßenverkehr - „Hilfsmittel oder Gefahrgut“? Einfluss von Städten und Nutzern auf das neue Mobilitätsangebot. Masterthesis an der HafenCity Universität Hamburg. S. 162. Online verfügbar unter: https://www2.tuhh.de/mobillab-hh/wp-content/uploads/sites/31/2021/04/012_Rodehau_Masterthesis_E-Scooter_voe.pdf (letzter Zugriff: 04.03.2022).

Agenda

1. Grundlagen
2. Aktuelle Entwicklungen
3. SWOT-Analyse: E-Scooter
4. Verbesserungsansätze
5. Fazit
6. Fragen und Diskussion



4. Verbesserungsansätze

- Freiwillige Kooperation zwischen Kommune und Anbietern
→ Memorandum of Understanding
- Erlass von Sondernutzungssatzungen
- Vergabe von Dienstleistungskonzessionen
- Öffentlichkeitsarbeit: Aufklärung und Sensibilisierung
- Einführung von Qualitätskriterien/Lizenzen für Anbieter
(z.B. Flottenmanagement, Sicherheit, Nachhaltigkeit) → Paris



4. Verbesserungsansätze

Stand: 23. August 2019

LANDESHAUPTSTADT



Dezernat V - Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr

Merkblatt für Anbieter von Elektro- Tretrollerverleihsystemen in Wiesbaden

Präambel

Die Stadt Wiesbaden begrüßt die Etablierung von E-Tretroller-Vermietsystemen als eine weitere, sinnvolle Ergänzung des innerstädtischen Mobilitätsangebots in Wiesbaden.



4. Verbesserungsansätze

- Ausweisung von Parkflächen für E-Scooter
- Ausbau der Fahrradinfrastruktur, die auch von E-Scootern mitgenutzt werden kann
- Genaue räumliche Analyse des Bedarfes
- Identifizierung und Ausweisung von Verbotszonen und Hotspots
- Häufige Kontrollen der Nutzer*innen und konsequente Ahndung bei Verstößen



Agenda

1. Grundlagen
2. Aktuelle Entwicklungen
3. SWOT-Analyse: E-Scooter
4. Verbesserungsansätze
5. Fazit
6. Fragen und Diskussion



5. Fazit

- E-Scooter sind theoretisch sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV
- Falsche Anreize führen jedoch zur Kannibalisierung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- Mangelnde Regulierung führt zu Chaos in den Städten
- Ansätze zur Verbesserung der Situation sind zwingend umzusetzen
- Wenn nicht, bleibt es im Kern ein reiner Freizeitspaß auf Kosten vieler anderer



Vielen Dank!



Agenda

1. Grundlagen
2. Aktuelle Entwicklungen
3. SWOT-Analyse: E-Scooter
4. Verbesserungsansätze
5. Fazit
6. Fragen und Diskussion



6. Fragen und Diskussion

**Was sind Ihre persönlichen
Erfahrungen mit E-Scootern?**



6. Fragen und Diskussion

**Können E-Scooter einen wirklichen
Beitrag zur Verkehrswende
in Gießen leisten?**



6. Fragen und Diskussion

**Was müsste passieren,
damit die E-Scooter in Gießen
eine hohe Akzeptanz erfahren?**



Zum Weiterlesen...

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#sind-e-scooter-umweltfreundlich>

https://www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2021/dena-STUDIE_E-Scooter-Sharing.pdf

https://elib.dlr.de/141837/1/ArbeitsberichteVF_Nr4_2021.pdf

https://planersocietaet.de/wp-content/uploads/2022/02/White_Paper_Mikromobilitaet.pdf

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/elektromobilitaet/e-scooter-alltag/>

https://www2.tuhh.de/mobillab-hh/wp-content/uploads/sites/31/2021/04/012_Rodehau_Masterthesis_E-Scooter_voe.pdf

<https://scooters.civity.de/>



27. Treffen der Agenda-Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Dienstag, 29.03.2022 19:00 bis 20:15 Uhr
per Video-Konferenz

Anwesende laut Einwahldaten:

Michael Bassemir, Klaus Hass, Reiner Mathar, Volkhard Nobis, Thomas Kirchhof, Menges, Anne Müller-Kreutz, Friedhelm Sames, Rüdiger Schäfer, Renate Schlotmann

TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung und Protokoll

Herr Hass begrüßt die Teilnehmenden. Das Protokoll der 26. Sitzung sowie die Tagesordnung werden genehmigt.

TOP 2 Aktuelles

Herr Bassemir berichtet über den Antrag des Ortsbeirates Wieseck (ursprünglich Bürgerantrag), keinen Verkehrsversuch „Fahrradstraße“ auf der Philosophenstraße durchzuführen. Der Antrag wurde in der Stadtverordnetenversammlung so geändert beschlossen, dass am Ende doch ein Verkehrsversuch möglich wird.

Am Mittwoch, den 6.4.2022 um 18:00 Uhr soll eine weitere Agenda 21 Gruppe gebildet werden. Sie trägt den Titel „Netzwerk Nachhaltigkeit“ und will Prozesse nachhaltiger Entwicklung in der Region beschleunigen und bestehende Initiativen stärker vernetzen. Die Veranstaltung findet online statt. Der Zugangslink ist auf der Stadtseite im Internet zu finden.

Am 15. Mai wird mit einem Fahrradtag das Stadtradeln eröffnet. Auf dem Brandplatz, dem Lindenplatz und in den Marktblauben findet ab 10:00 Uhr ein Aktionstag statt, an dem sich alle interessierte Personen und Gruppen beteiligen können.

TOP 3 Wie geht es weiter mit der Agendagruppe? Bestimmung eines neuen Sprecherteams

Wie bereits mitgeteilt, haben Herr Dr. Nobis (stellvertretender Sprecher) und Herr Hass (Sprecher) ihre Funktionen abgegeben. Herr Hass dankt allen Mitgliedern der Gruppe für ihre konstruktive und faire Mitarbeit. Es gab spannende Debatten mit vielen Referent*innen, die zu insgesamt 13 Anträgen zur Verbesserung der Mobilität in Gießen in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht und dort auch angenommen wurden.

In der anschließenden Diskussion über eine Nachfolge im Sprecherteam stellte sich Herr Reiner Mathar zunächst kommissarisch zur Verfügung. Herrn Mathar ist aufgrund seines bisherigen Engagements in anderen Gruppen mit der Materie vertraut. Herr Hass wird ein Übergabegespräch führen und in der kommenden Sitzung soll eine weitere Person in das Team bestimmt werden.

Wie es inhaltlich mit der Arbeit der Gruppe weiter geht, wurde noch nicht besprochen. Es soll jetzt ein Übergang mit dem neuen Sprecherteam und Herrn Bürgermeister Wright erfolgen, der seit seinem Amtsantritt für den Bereich Verkehr zuständig ist. Es wird angeregt, den Sitzungsturnus an die parlamentarischen Sitzungen anzukoppeln und nicht mehr auf den letzten Dienstag eines Monats zu legen. Es soll versucht werden, Herrn Bgm. Wright in

die Sitzung am 26.4.22 einzuladen um mit ihm über die anstehenden Themen zu diskutieren (Anlagenring, VEP). Sollte dies nicht gelingen, soll eine Sitzung zum 24.05.2022 (nach der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Planen und Verkehr) anberaumt werden. In dieser soll dann der Vorschlag des Planungsbüros zur Fahrradstraße auf dem Anlagenring entweder vom Stadtplanungsamt oder dem Planungsbüro vorgestellt werden. An dieser Sitzung sollte dann Herr Bgm. Wright teilnehmen.

TOP 4 Verschiedenes

Herr Kirchhof berichtet über das Treffen der BID's mit Herrn OB Becher, Herrn Bgm. Wright, und der IHK zur Besprechung des Verkehrsversuchs auf dem Anlagenring und des VEP. Bezügl. des Verkehrsversuch sei man gelassen. Entweder funktioniere das Konzept und wenn nicht, sei man schlauer geworden, welche Maßnahmen in Gießen umsetzbar seien und welche nicht. Bei VEP sei man gegenüber der Stadt skeptisch, weil dieser an den Stadtgrenzen aufhöre, die Verzahnung von Kreis und Stadt für die Verkehrsentwicklung aber maßgebend sei. Die Vertreter der Stadt zeigten sich überrascht, dass ein überregionaler Planungsansatz mehr brächte. Im übrigen sei das Gespräch konstruktiv gewesen. Vor der Kommunalwahl sei eine gewisse Verhärtung in der Kommunikation zu spüren gewesen. Dies sei nun einem Zuhören von beiden Seiten gewichen.

Herr Bergstedt kritisiert das Kirchturmsdenken sowie die Verzögerungstaktik der Stadt. Er bemängelt, dass die BID's bisher auf Anfragen der Projektwerkstatt/Verkehrsinitiativen zur Regiotram nicht geantwortet hätten. Herr Kirchhof bestreitet dies, weist daraufhin, dass die BID's gegen eine Regiotram keine Einwände hätte. Herr Kirchhof erläutert seine alte Forderung: „erst ÖPNV“ ausbauen und dann den Autoverkehr einschränken“. Herr Mathar weist darauf hin, dass eine Verschiebung von Projekten nicht akzeptabel sei und man mit der Stadt einen offenen Dialog führen möchte.

Herr Dr. Nobis erkundigt sich, ob bei der Strategievorstellung der Stadt und der Stadtwerke zur Erreichung der CO2 Freiheit 2035 auch über den motorisierten Individualverkehr gesprochen wurde. Laut Herrn Hass sei dies nicht der Fall gewesen. Seitens der Stadt seien nur die Ziele aus dem Klimabericht 2021 vorgetragen worden. Die Stadtwerke hätten keine Maßnahmen zur Klimaneutralität aufgezeigt, sondern ihr Leistungsspektrum dargestellt. Eine Strategie beinhalte neben der Zieldefinition Handlungsmaßnahmen um diese Ziele zu erreichen. Davon konnte bei der Strategievorstellung keine Rede sein.

Herr Bassemir weist darauf hin, dass die Strategievorstellung der Stadtwerke unter <https://www.giessen.de/Leben/Umwelt-und-Klima/Klimaschutz/Materialien-zur-Verwendung> beurteilt werden kann.

Abschließend wurde nochmal das Thema „Stadtradeln“ angesprochen. Die Aufstellung einer Mannschaft der Agenda-Gruppe erfolgte mangels Interesse nicht. Am 15.05. soll jedoch ein Infostand der Agenda-Gruppe aufgestellt werden. Angedacht ist die Zeit von 14:00 bis 16:00 Uhr mit dem Roll-up der Gruppe und Informationsmaterial (Flyer und Tätigkeitsbericht der Gruppe). Herr Mathar und Herr Hass werden den Infostand betreuen und sich mit anderen Gruppen aus den Verkehrswendeinitiativen abstimmen.

Anlage: Antwort der Anfrage gem. § 31 GO des Herrn Hass vom 21.09.2021; bisherige Anträge der Agenda-Gruppe Nachhaltige Mobilität.

Herrn
Klaus Hass
über das Büro der
Stadtverordnetenversammlung

Berliner Platz 1
35390 Gießen

■ Auskunft erteilt: Frau Weigel-Greilich
Telefon: 0641 306-1016
Telefax: 0641 306-2015
E-Mail: gerda.weigel-greilich@giessen.de

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom
21.09.2021

Unser Zeichen
IV-Wei./Mü- ANF/0359/2021

Datum
02.11.2021

**Anfrage gemäß § 31 GO – Bisherige Anträge der Agendagruppe Nachhaltige Mobilität-
Sachstand - ANF/0359/2021**

Sehr geehrter Herr Hass,

Ihre Anfrage wird wie folgt beantwortet:

„In den Jahren 2019 und 2020 wurden von der Agenda-Gruppe ‚Nachhaltige Mobilität‘ verschiedene Anträge eingebracht, die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurden.

Zu den Anträgen des Jahres 2019 wurde im Haupt-, Finanz-, Wirtschafts-, Rechts- und Europaausschuss am 22.06.2020 ein Zwischenbericht gegeben.

Wie ist der Sachstand der Umsetzung bzw. Prüfung dieser Agenda-Anträge?"

**Illegales Parken auf Gehwegen, in Fußgängerzonen; Erhöhung des Kontrolldrucks
STV/1956/2019**

Der Personalzuwachs in der Ordnungspolizei, verbunden mit dem gerade in Kraft getretenen verschärften Bußgeldkatalog, führt zu einer Zunahme des Kontrolldrucks.

Markierung von Parkplätzen auf Gehwegen (Prüfauftrag) STV/ 1956/2019

Der Sachverhalt wurde in der Antwort ANF/2262/2020 ausführlich dargelegt. Weitere Bewohnerparkzonen mit der Regelung des Gehwegparkens sind in Vorbereitung.

Neues, funktionsfähiges Parkleitsystem STV/1956/2019

Die Zielfestsetzungen im VEP werden abgewartet, um die zukünftige Einrichtung des Parkleitsystems und ggf. dynamischer Wegweisung zu planen.

Vorortbahn/Regiotram (Prüfauftrag) STV/1956/2019

Der Verkehrsentwicklungsplan befindet sich nach wie vor in der Erarbeitung; das Verkehrsmodell wird zurzeit entwickelt. Wie bereits in der Antwort ANF/2262/2020 beschrieben, wurde die Option einer „Vorortbahn“ im Rahmen des Erstellungsprozesses des VEP mit Vertretern des Landkreises Gießen und des RMV besprochen.

Nördliche Zugänge am Haltepunkt Oswaldsgarten (Prüfauftrag) STV/1956/2019

Wie bereits in der Antwort ANF/2262/2020 berichtet, stehen die für den Zugang benötigten Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen. Daher wird der Zugang nicht umgesetzt.

Verkürzung von Taktzeiten bei Stadtbussen STV/1956/2019

Die Kürzung der Taktzeiten der Gießener Buslinien wird im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans angestrebt und geprüft. Wir rechnen 2022 mit ersten Ergebnissen.

Umstellung der Busse auf Oberleitung (Prüfauftrag) STV/1956/2019

Auch die Frage der Antriebsformen von Fahrzeugen wird im Rahmen der Erstellung des NVP (siehe oben) geprüft. Es liegen derzeit noch keine Ergebnisse vor.

Neuordnung von Stadtbuslinien/neue Stadtbuslinien (Prüfauftrag) STV/1956/2019

Die Neuordnung von Stadtbuslinien ist ein zentraler Bestandteil der Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplans (siehe oben).

Zusätzliche Haltepunkte im Bereich der Vogelsbergbahn (Prüfauftrag) STV/1956/2019

Seit der Antwort ANF/2262/2020 hat der Magistrat inzwischen - zusammen mit dem RMV - eine Machbarkeitsstudie zu den Realisierungspotenzialen von sechs möglichen Haltepunkten im Stadtgebiet beauftragt. Diese Studie ist in Arbeit.

Zweigleisigkeit Vogelsbergbahn/Lahn-Kinzig-Bahn (Prüfauftrag) STV/1956/2019

Auch dieser Sachverhalt wird im Rahmen der oben genannten Machbarkeitsstudie geprüft.

Haltepunkt Europaviertel (Prüfauftrag) STV/1956/2019

Diese Maßnahme befindet sich noch in Prüfung.

Querungen Bismarckstr./Südanlage und Schulstr./Engelapotheke für Fußgänger verbessern (Prüfauftrag)./ STV/1956/2019

In der Antwort ANF/2262/2020 wurde dargelegt, dass die Querung der Bismarckstraße auf Höhe der Einmündung in die Südanlage nicht als besonderer Gefahrenpunkt auffällig ist. Fußgänger*innen, die entlang der Südanlage gehen, sind gegenüber den abbiegenden Verkehren bevorrechtigt und die Querung ist sehr gut einsehbar. Die Querung vor der Engelapotheke ist verkehrsrechtlich bereits im Bereich der Fußgängerzone. Zebrastreifen sind hier weder zulässig noch erforderlich, der Fußverkehr hat Vorrang.

Beseitigung des niveaugleichen Bahnüberganges an den Heuchelheimer Seen STV/2581/2020

Die Stadt befindet sich derzeit in Verhandlungen mit der DB Netz AG zur Neugestaltung des genannten Bahnübergangs.

Attraktivere ICE-Anbindung Gießens durch Einsatz der Neigetechnik STV/2582/2020

Bislang wurden aufgrund geringer Erfolgsaussichten (siehe Bundestagsdrucksachen 19/9802 und 19/15683) keine Verhandlungen aufgenommen.

Neukonzeption Busliniensystem STV/2583/2020

Die Neukonzeption des Busliniensystems ist ein zentraler Bestandteil der Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplans (siehe oben).

Anregungen zum Bus- und Bahnnetz STV/2584/2020

Die Anregungen zum Bus- und Bahnnetz werden sowohl im Nahverkehrsplan als auch im Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen



Gerda Weigel-Greilich
Stadträtin

Verteiler:

Magistrat
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
CDU-Fraktion
SPD-Fraktion
Fraktion Gießener LINKE
Fraktion Gigg+Volt
FDP-Fraktion
AfD-Fraktion
FW-Fraktion

Agenda Gruppe „Nachhaltige Mobilität“

Sitzung am 26.4.2022, online

Teilnehmende (lt. Einwahldaten): Julia, Menges, Th. Kirchhof, Michel Zörb (Grüne), Rüdiger Schäfer Gießener Anzeiger, Michael Bassemir, Klaus Hass, Martin Henkelmann, Reiner Mathar, Ralf Pausch, Jörg aus der Projektwerkstatt, Jonas Rentrop, Renate Schlotmann, Alexander Wright

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Genehmigung Tagesordnung und Protokoll der letzten Sitzung
 2. Aktuelles
 3. Aktuelle Themen Verkehrsdezernat (siehe Präsentation von Bürgermeister Alexander Wright)
 4. Sonstiges
-
1. Herr Bassemir und Herr Mathar begrüßen und eröffnen die (online) Sitzung. Die vorgeschlagene Tagesordnung und das Protokoll der letzten Sitzung werden so beschlossen.
 2. Herr Hass und Herr Bergstedt stellen die Aktivitäten und Aktionen am 14.5. und am 15.5.2022 vor. Am 15.5.2022 wird sich die Gruppe auf dem Brandplatz mit einem Stand beteiligen, der Stand wird ab ca. 10 Uhr von Herrn Hass und Herrn Mathar besetzt sein. Der Flyer der Gruppe wurde aktualisiert, danke an Herrn Kirchhoff für die grafische Umsetzung. Herr Bassemir wird den Flyer neu drucken lassen, sodass er am 15.5.2022 verwendet werden kann.
 3. Herr Wright geht in seiner Präsentation ausführlich auf alle Fragen, die ihm von der Gruppe zuvor gestellt wurden ein und erläutert ausführlich die aktuellen Arbeitsschritte des Verkehrsdezernats. Ein Schwerpunkt bildet dabei die Planung und Umsetzung der Fahrradspuren auf dem Anlagenring. Die Planungen werden Mitte Mai öffentlich vorgestellt. Herr Wright geht davon aus, dass nach einem entsprechenden Beschluss der Stadtverordnetenversammlung die Veränderungen bis zum Frühjahr 2023 umgesetzt werden können. In der Diskussion wird angemerkt, dass die langen zeitlichen Abläufe zwar ein wenig ärgerlich sind, aber insgesamt akzeptiert werden können wenn zeitgleich auch die entsprechenden Zulaufrouen fertiggestellt werden. (siehe Präsentation im Anhang)
 4. Sonstiges: Über die Ankündigungen der Aktivitäten am 14. und 15.5.2022 hinaus gibt es keine weiteren Beiträge.

Für das Protokoll: Reiner Mathar