



**Außerdem:**

Herr Hanno Kern	CDU-Fraktion	
Herr Thiemo Roth	CDU-Fraktion	
Frau Julia-Christina Sator	CDU-Fraktion	(bis 20:42 Uhr)
Frau Christine Wagener	CDU-Fraktion	(ab 19:06 Uhr bis 20:17 Uhr)
Herr Michael Janitzki	Fraktion Gießener LINKE	
Herr Jürgen Becker	Ortsbeirat Röden	(bis 20:42 Uhr)
Herrn Peter Ruhwedel	Ortsbeirat Rödgen	(bis 20:42 Uhr)
Frau Elke Victor	Ortsbeirat Rödgen	(bis 20:42 Uhr)

**Vom Magistrat:**

Herr Peter Neidel	Bürgermeister	
Frau Gerda Weigel-Greilich	Stadträtin	
Herr Dr. Johannes Dittrich	Stadtrat	
Frau Susanne Koltermann	Stadträtin	(bis 20:39 Uhr)
Frau Edith Nürnberger	Stadträtin	(bis 20:39 Uhr)

**Von der Verwaltung:**

Herr Dr. Holger Hölscher	Leiter des Stadtplanungsamtes	(bis 21:05 Uhr)
Herr Stephan Henrich	Stadtplanungsamt	(bis 21:05 Uhr)

**Vom Büro der Stadtverordnetenversammlung:**

Frau Andrea Allamode	Schiffführerin	
----------------------	----------------	--

**Gäste/Sachverständige:**

Herr Stefan Hübner	Direktor Logistiksteuerung - OTTO	(bis 20:42 Uhr)
Herr Martin Frommhold	OTTO Pressesprecher	(bis 20:42 Uhr)
Frau Julia Hanebuth	Programmleiterin - OTTO	(bis 20:42 Uhr)
Herr Alexander Pompös	Abteilungsleiter Logistik - OTTO	(bis 20:42 Uhr)
Herrn Daniel Beitlich	Firma Revikon	(bis 20:42 Uhr)

Die **Vorsitzende** eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Sie stellt fest, dass der Ausschuss beschlussfähig ist.

Gegen die Form und die Frist der Einladung werden keine Einwände erhoben.

**Stv. Riedl**, Fraktion Gießener LINKE, erinnert an den Stadtverordnetenbeschluss der Dezembersitzung, nachdem der Magistrat die unter der Bezeichnung „Green City Plan“ im Rahmen des Bundes-Sofortprogrammes „Saubere Luft 2017 – 2020“

zusammengefassten Maßnahmen zur Luftverbesserung in der Stadt, in der aktuellen Sitzungsrunde zur Beratung vorlegen sollte. Er äußert sich verwundert darüber, dass dieser Stadtverordnetenbeschluss keine Berücksichtigung gefunden habe und bittet dies in der März Sitzungsrunde nachzuholen.

Der Magistrat entschuldigt sich, man habe den Beschluss schlicht vergessen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen zur Tagesordnung vorliegen, stellt **Vorsitzende** fest, dass die Tagesordnung somit in der vorliegenden Form beschlossen ist.

### **Tagesordnung:**

#### **Öffentliche Sitzung:**

1. Bürger/-innenfragestunde
- 1.1. Anfrage gem. § 31 GO des Herrn Bielor vom 10.1.2019 ANF/1512/2019  
- Störsignal an den Wartehäuschen am Marktplatz -
2. Bebauungsplan GI 03/09 "Am Alten Flughafen III" STV/1521/2019  
(ehemaliges AAFES-Gelände); **hier:** Entwurfsbeschluss zur  
Offenlegung  
- Antrag des Magistrats vom 17.1.2019 -
3. Bebauungsplan GI 03/17 "Ehemaliges Motorpool- STV/1513/2019  
Gelände"; **hier:** Entwurfsbeschluss zur Offenlegung  
- Antrag des Magistrats vom 15.1.2019 -
4. 1. vorhabenbezogene Änderung des vorhabenbezogenen STV/1520/2019  
Bebauungsplanes Nr. GI 01/23 "St. Josefs  
Krankenhaus"; **hier:** Abwägung und Satzungsbeschluss  
- Antrag des Magistrats vom 16.1.2019 -
5. Bebauungsplan GI 04/35 „Frankfurter STV/1524/2019  
Straße/Wilhelmstraße"; **hier:** Entwurfsbeschluss und  
Durchführung der Offenlage  
- Antrag des Magistrats vom 22.01.2019 -
6. Schaffung von Park-and-Ride-Plätzen am Stadtrand STV/1507/2019  
- Antrag der FDP-Fraktion vom 7.1.2019 -
7. Verkauf von städtischen Grundstücken aus STV/1526/2019  
Hochwasserretentionsräumen  
- Antrag der FDP-Fraktion vom 22.1.2019 -

8. Erstellung eines Masterplans Verkehrswende Gießen STV/1538/2019  
- Antrag der Fraktion Gießener LINKE vom 28.1.2019 -
9. Verschiedenes

### Abwicklung der Tagesordnung:

#### Öffentliche Sitzung:

1. **Bürger/-innenfragestunde**
- 1.1. **Anfrage gem. § 31 GO des Herrn Bielor vom 10.1.2019 - ANF/1512/2019**  
**Störsignal an den Wartehäuschen am Marktplatz -**
- 

#### **Anfrage:**

„In der Zeit 1.1.2019 bis 4.1.2019 ist mir das erste Mal an der Toilette in einem Wartehäuschen am Marktplatz ein schrilles Pfeifen aufgefallen. Also habe ich mir das Ganze näher angeguckt um auszuschließen, dass es irgendein Notsignal ist, auf Grund der Ton Höhe und dachte daraufhin an einen technischen Defekt der wohl behoben wird.

Am 8.1.2019 bin ich erneut an besagter Stelle vorbei gekommen und nahm nachts über den ganzen Platz ein schrilles lautes Pfeifen wahr, das aus der Toilette kam. Da ich das Geräusch als sehr unangenehm empfand, entschloss ich mich daraufhin ein kurzes Video aufzunehmen, welches ich nach Abgabe dieser Anfrage per Onlineformular einreichen werde.

Am 9.1.2019 gegen 17:10 Uhr ging ich durch den Seltersweg Richtung Marktplatz und hatte bereits kurz hinterm Kreuzplatz den Eindruck unterbewusst dieses Pfeifen in den Ohren zu haben. Als ich dann zu oben genannter Toilette ging, hörte ich das Pfeifen deutlich, allerdings wurde es ansonsten vom Umgebungslärm ziemlich gut unterdrückt. Die von mir daraufhin angesprochene Ordnungspolizei meinte, dass sie von dem Geräusch nix wisse, es wohl da wäre wenn ich es so sage und man morgen mal den Stadtwerken Bescheid sagen müsse. Mein Vorschlag, sich das Geräusch mal gemeinsam anzuhören, wurde allerdings abgelehnt. Nach Beendigung des Gesprächs fuhr die Ordnungspolizei dann direkt Richtung Neustädter Tor davon, ohne an betroffenen Wartehäuschen anzuhalten.

Nachdem in der Gießener Allgemeinen Zeitung vom 18.12.2018 unter der Rubrik ‚Guten Morgen, liebe Leser‘ ein Kommentar zu lesen war, in dem über die Wartehäuschen geschrieben wurde und darüber, das Obdachlose dort Schutz suchen. Am darauffolgenden Tag abends ist mir im vorbei fahren aufgefallen, dass mindestens 3 Personen in den Häuschen geschlafen haben. **Deshalb meine Fragen an Sie:**

1. *Ist der Grund für das Störgeräusch ein technischer Defekt oder werden hier bewusst Tonfrequenzen angewendet, um Menschen davor abzuhalten, den Schutz der Häuschen zu suchen?“*

**Antwort Bürgermeister Neidel:** *„Das Störsignal wurde von dem Motorantrieb der Tür gesendet, da eine Antriebskette gerissen war. Die defekten Anlagenteile wurden*

*umgehend bestellt und am 29.01.2019 die Anlage wieder in Betrieb genommen.“*

2. *„Wenn zweites der Fall sein sollte, hätte ich gerne Auskunft darüber, wer das veranlasst hat bzw. ob es das Handeln einer Einzelperson war?“*

**Antwort Bürgermeister Neidel:** *„Die Antwort erübrigt sich (s. Antwort zu 1.)“*

3. *„Wie schätzt der Magistrat die Situation für obdachlose Menschen in Gießen ein?“*

*P.S. Da ich auf dem Weg zur Abgabe dieser Anfrage um ca. 15:45 Uhr das Geräusch wieder (immer noch) gehört habe, muss ich wohl annehmen, dass meine zweite Vermutung zutrifft. Zudem kam auf meine Rückfrage bei der Polizei, die direkt davor stand, ob hier Menschen bewusst vertrieben werden sollen, die Antwort, ich solle die Stadt fragen.“*

**Antwort Bürgermeister Neidel:** *„Für Hilfe suchende Obdachlose ist in der Stadt Gießen vorgesorgt. Die Angebote für Obdachlose bei den Anlaufstellen in der ‚Brücke‘, dem Wohnheim im Falkweg, der AWO-Beratungsstelle in der Grünberger Straße und für Frauen in der ‚Oase‘ in der Dammstraße stehen. In der kalten Jahreszeit auch für Personen, die dort normalerweise Hausverbot haben. Ausreichend Plätze sind laut letzter Mitteilung der Betreiber vorhanden.“*

*Wenn die angebotenen Möglichkeiten nicht angenommen werden, können diese Personen nicht dazu gezwungen werden, die Angebote anzunehmen. Sollte jedoch eine akut lebensgefährliche Situation ohne Einsichtigkeit des Betroffenen diesbezüglich eintreten, besteht in den Abend- und Nachtstunden für die Polizei, tagsüber während der Dienstzeiten auch für das Ordnungsamt, die Möglichkeit der Ingewahrsamnahme der gefährdeten Person.*

*Ansonsten arbeiten in dieser Sache das Ordnungsamt und die Polizei (insbes. abends/nachts) zusammen, wenn es darum geht, in Notfällen zu reagieren.“*

**2. Bebauungsplan GI 03/09 "Am Alten Flughafen III" STV/1521/2019  
(ehemaliges AAFES-Gelände);  
hier: Entwurfsbeschluss zur Offenlegung  
- Antrag des Magistrats vom 17.1.2019 -**

---

**Antrag:**

*„1. Der in der Anlage beigefügte Bebauungsplan GI 03/09 ‚Am Alten Flughafen III‘ sowie die eigenständigen, in den Bebauungsplan integrierten bauordnungsrechtlichen Festsetzungen (§ 91 Abs. 3 Hessische Bauordnung HBO) werden als Entwurf beschlossen. Die Begründung zum Planentwurf mit dem Umweltbericht wird beschlossen.“*

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

**Bürgermeister Neidel** begründet kurz die Magistratsvorlage. Er führt aus, dass das Projekt „eine enorme Investition mit herausragender Bedeutung für Gießen“ darstelle. Immerhin wolle Otto 300 Millionen Euro investieren und in der Stadt 1300 neue Arbeitsplätze schaffen. Er verweist darauf, dass die Planungen für das Areal sehr verlässlich seien, weil der Onlinehändler weite Teile der Fläche übernehme, von der aus AAFES früher amerikanische Soldaten in aller Welt mit Zivilgütern versorgte. Dass in dem geplanten Zentrum auch Arbeitsplätze im Niedriglohnsektor entstehen, tue Gießen ebenfalls gut. Denn das mache es Menschen, die sich bislang schwertäten, Arbeit zu finden, leichter, in Lohn und Brot zu kommen. Natürlich werde es zu einem vermehrten Verkehrsaufkommen kommen, allerdings sei mit AAFES am Standort vorher bereits ein Logistiker angesiedelt gewesen. Er erläutert, dass der Verkehr des Logistikzentrums, das im Dreischicht-Betrieb arbeiten werde, nicht in den Spitzenzeiten anfalle. Es liegen zudem Verkehrsplanungen und Gutachten, die besagen, dass das Konzept funktionieren werde.

Anhand einer PowerPoint-Präsentation (ist der Niederschrift als Anlage beigefügt) stellt **Stefan Hübner** (Direktor Logistiksteuerung – OTTO) das Projekt vor. Er führt u. a. aus, dass für Otto vier Gründe für Gießen ausschlaggebend gewesen seien:

1. die „offene und faire Zusammenarbeit“ mit Stadt und Depot-Eigentümerin Revikon,
2. die geografische Lage im Mittelpunkt Deutschlands,
3. das große zusammenhängende Grundstück und den
4. Zugriff auf qualifizierte Mitarbeiter.

In diesem Zusammenhang merkt er an, dass die 1300 Arbeitskräfte im Wesentlichen in Vollzeit tätig sein werden. Gebraucht werden Kaufleute und Sicherheitspersonal, Techniker und Lagerarbeiter. In Spitzenzeiten wie vor Weihnachten können auch Studierende als Aushilfen zum Einsatz kommen.

Im Anschluss an die PowerPoint Präsentation gestellte Fragen werden von den Mitarbeitern von OTTO sowie Herrn Henrich (Stadtplanungsamt) beantwortet.

**Stv. Riedl**, Fraktion Gießener LINKE, befürchtet unter anderem Kapazitätsprobleme beim ÖPNV. Zudem kritisiert er generell die Arbeitsbedingungen in der Logistikbranche.

**Herr Hübner** entgegnete mit Blick auf die Arbeitsplätze, dass sich Otto im Rahmen der Spielregeln fair verhalte und die geplanten 1300 Arbeitsplätze wirklich fest gemeint seien und nicht über Studenten abgedeckt werden sollen. „Wir holen keine Leiharbeiter aus Spanien“, teilt er in Anspielung auf den Konkurrenten Amazon mit.

**Stv. Geißler**, FW-Fraktion, äußert seine Bedenken zum Thema Verkehr. Die Autobahnanschlussstelle Ursulum sei nicht leistungsfähig genug, wenn durch das Logistikzentrum zum aktuellen Verkehr täglich noch 5000 Pkw- und Lkw-Fahrten hinzukommen. *„Wenn die Abfahrt Ursulum dicht ist, werden die Leute schon in Wieseck abfahren und ihr Ziel dann durch Wieseck, Trohe und Rödgen ansteuern“*, prophezeit er.

**Bürgermeister Neidel** geht davon aus, dass die Verkehrssituation durch die geplanten beiden Kreisverkehre im Oberlachweg und direkt am Lager sowie zwei Ampelkreuzungen an der Rudolf-Diesel-Straße beherrscht werden könne. Außerdem werde sich der Verkehr über den ganzen Tag verteilen. An den Landkreis Gießen appelliert er, die Instandsetzung der K22 (Udersbergstraße) in Angriff zu nehmen, denn Lkws werden das Paketverteilzentrum vermutlich auch über die A5/B49 anfahren.

Auch **Stv. Heimbach**, SPD-Fraktion, geht davon aus, dass die Belastung geringer sein werde als früher durch den Betrieb des AAFES-Lagers.

*„Wir wissen doch noch, wo die amerikanischen Trucks damals überall in der Stadt rumstanden“*, führt er aus. Ein solches Szenario solle durch Lkw-Wartebereiche im Lagerbereich verhindert werden.

**Stv. Dr. Labasch**, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, bittet, bei der Anordnung der Betriebsbereiche die Folgen für das Landschaftsbild zu bedenken und auf Lücke zu bauen. *„Die Wieseckkaue ist ein beliebtes Naherholungsgebiet. Es wäre nicht schön, wenn durch die Hallenanordnung der Eindruck einer hohen Mauer entsteht“*, erklärt er.

An der Diskussion beteiligen sich die Stadtverordneten Riedl, Heimbach, Janitzki, Oswald, Geißler, Wagener, Dr. Labasch sowie Stadträtin Weigel-Greilich und Bürgermeister Neidel.

#### **Beratungsergebnis:**

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

### **3. Bebauungsplan GI 03/17 "Ehemaliges Motorpool-Gelände";**

**STV/1513/2019**

**hier: Entwurfsbeschluss zur Offenlegung  
- Antrag des Magistrats vom 15.1.2019 -**

---

#### **Antrag:**

„1. Der in der Anlage beigefügte Bebauungsplan GI 03/17 ‚Ehemaliges Motorpool-Gelände‘ sowie die eigenständigen, in den Bebauungsplan integrierten bauordnungsrechtlichen Festsetzungen (§ 91 Abs. 3 Hessische Bauordnung HBO)

werden als Entwurf beschlossen. Die Begründung zum Planentwurf mit dem Umweltbericht wird beschlossen.

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

**Bürgermeister Neidel** erläutert kurz die Magistratsvorlage.

An der nachfolgenden Diskussion beteiligen sich die Stadtverordneten Riedl, Dr. Speiser, Janitzki und Stadträtin Weigel-Greilich.

**Beratungsergebnis:** Einstimmig zugestimmt.

4. **1. vorhabenbezogene Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. GI 01/23 "St. Josefs Krankenhaus"; hier: Abwägung und Satzungsbeschluss - Antrag des Magistrats vom 16.1.2019 -** **STV/1520/2019**
- 

**Antrag:**

- „1. Die seitens der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Beteiligungsverfahren gemäß §§ 3 und 4 Baugesetzbuch (BauGB) i.V.m. §§ 13a Abs. 2 und 13 Abs. 2 Nr. 3 BauGB vorgebrachten Anregungen wurden gemäß §§ 1 Abs. 5, 6 und 7 sowie 1a BauGB geprüft. Das in der Anlage 1 dargestellte Prüfergebnis wird beschlossen.
2. Die vorhabenbezogene 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. GI 01/23 ‚St. Josefs Krankenhaus‘ (Anlage 2) wird mit ihren zeichnerischen und planungsrechtlichen Festsetzungen (Teil A der textlichen Festsetzungen, Anlage 3) gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen. Die Begründung (Anlage 4) wird beschlossen.
3. Der Vorhaben- und Erschließungsplan (Anlage 5) wird als Bestandteil der Satzung beschlossen.
4. Der Magistrat wird beauftragt, den Satzungsbeschluss ortsüblich bekannt zu machen.“

**Bürgermeister Neidel** begründet kurz die Magistratsvorlage.

**Beratungsergebnis:** Ohne Diskussion einstimmig zugestimmt.

5. **Bebauungsplan GI 04/35 „Frankfurter Straße/Wilhelmstraße“** **STV/1524/2019**  
**hier: Entwurfsbeschluss und Durchführung der Offenlage**  
**- Antrag des Magistrats vom 22.01.2019 -**

---

**Antrag:**

- „1. Der in der Anlage 1 und 2 beigefügte Bebauungsplan GI 04/35 ‚Frankfurter Straße/Wilhelmstraße‘ sowie die eigenständigen, in den Bebauungsplan integrierten bauordnungsrechtlichen Festsetzungen (§ 91 Abs. 3 Hessische Bauordnung HBO) werden als Entwurf beschlossen. Die Begründung (Anlage 3) zum Planentwurf wird beschlossen.
2. Auf der Grundlage dieses Beschlusses sind im beschleunigten Verfahren nach § 13a Baugesetzbuch (BauGB) die Offenlage des Entwurfs des Bebauungsplanes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen.“

**Bürgermeister Neidel** begründet kurz die Magistratsvorlage.

**Beratungsergebnis:** Ohne Diskussion einstimmig zugestimmt.

6. **Schaffung von Park-and-Ride-Plätzen am Stadtrand** **STV/1507/2019**  
**- Antrag der FDP-Fraktion vom 7.1.2019 -**

---

**Antrag:**

„Der Magistrat wird gebeten, ein Konzept für die Erstellung von mindestens sieben Park-and-Ride-Plätzen am Stadtrand bzw. in der Nähe des Gießener Ringes vorzulegen.“

**Begründung:**

Park-and-Ride-Plätze sind ein sinnvoller Baustein zur Entlastung der Innenstadt. Bei vorhandener guter Anbindung zum ÖPNV könnten Parker umsteigen und reduzieren so den Parksuchverkehr und die Belastung in der Stadt. Aber auch Plätze mit schlechter oder ohne ÖPNV Anbindung tragen zur Entlastung bei, wenn z. B. vier Pendler nach Gießen bis zu einem Park-and-Ride-Platz fahren und von dort gemeinsam in nur noch einem Auto in die Stadt fahren.

**Stv. Dr. Preiß**, FDP-Fraktion, begründet den Antrag.

An der sich anschließenden Diskussion beteiligen sich die Stadtverordneten Heimbach, Janitzki, Dr. Preiß, Geißler, Oswald, Dr. Speiser, Dr. Labasch und Bürgermeister Neidel.

**Beratungsergebnis:**

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

**7. Verkauf von städtischen Grundstücken aus Hochwasserretentionsräumen - Antrag der FDP-Fraktion vom 22.1.2019 -** **STV/1526/2019**

---

**Antrag:**

„Der Magistrat wird gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass

1. beim Verkauf von städtischen Grundstücken aus Hochwasserretentionsräumen in der Vorlage für die Stadtverordnetenversammlung, explizit auf die besondere Lage hingewiesen wird
2. wenn Bebauungen beabsichtigt werden, auch schon die Ausnahmegenehmigung der Unteren Wasserschutzbehörde der Vorlage beigefügt wird.“

**Begründung:**

In einem Artikel in einer Gießener Zeitung am 27. Dezember 2018 hat sich Frau Stadträtin Weigel-Greilich sinnvollerweise zur Verbesserung des Hochwasserschutzes für eine Entsiegelung von Flächen, die bei Hochwasser und extremen Wetterereignissen überflutet werden, ausgesprochen.

Im krassen Widerspruch dazu hat der Magistrat im Sommer 2018 ein 4800 qm großes im Hochwasserretentionsraum südlich der Aubach in Allendorf gelegenes Grundstück an einen Investor zur Bebauung=Versiegelung verkauft. Die westlich dieses Grundstückes gelegenen Anwohner befürchten verständlicherweise nun Opfer von Hochwasserschäden zu werden.

**Stv. Dr. Preiß** begründet den FDP-Antrag.

Es wird um getrennte Abstimmung gebeten.

**Beratungsergebnis:**

Ziffer 1. wird einstimmig zugestimmt.

Ziffer 2. wird mehrheitlich abgelehnt (Ja: AfD, LINKE, FDP; Nein: SPD, CDU, GR, FW).

**8. Erstellung eines Masterplans Verkehrswende Gießen - Antrag der Fraktion Gießener LINKE vom 28.1.2019 -** **STV/1538/2019**

---

**Antrag:**

„I) Masterplan Verkehrswende Gießen

Der Magistrat wird beauftragt einen ‚Masterplan Verkehrswende Gießen‘ bis Ende des Jahres zu erstellen und die gesammelten Vorschläge auf Machbarkeit zu prüfen. Ziel ist es, für die Stadtregierung der folgenden Amtsperiode 2021-2027 eine Handlungsempfehlung zum Umsetzung der dringend erforderlichen Verkehrswende in Stadt und Landkreis Gießen an die Hand zu geben, welche auf einer breiten, überparteilichen Basis und Verständigung beruht.

Der Magistrat wird hierfür beauftragt, die Gießener Bevölkerung in einer breiten, öffentlichen Diskussion in geeigneter Form mit einzubeziehen (z.B. über Bürgerversammlungen nach §8 HGO). Sowie auch die Zusammenarbeit mit dem Landkreis und regionalen Nachbarkommunen voranzutreiben.

Einzelvorschläge und Maßnahmen, die bereits in der laufenden Amtsperiode umgesetzt werden können, weil z.B. entsprechende Fördermaßnahmen vorliegen (Green-City-Plan), sollen dabei auch weiterhin umgesetzt werden.

**II) Folgende Vorschläge der Gießener LINKEN sind im ‚Masterplan Verkehrswende Gießen‘ auf Machbarkeit zu prüfen und ggf. in das Gesamtkonzept mit einzubeziehen:**

**A) Ausbau und Förderung des Fahrradverkehrs**

1. Ausbau des Radfernweges R7 zum Radschnellweg zwischen Gießen-Wetzlar-Marburg
2. Anbindung Gießens an das Radschnellwegenetz des Rhein-Main-Gebietes
3. Ausbau des Radfernwegenetzes in der mittelhessischen Region zwischen Wetzlar – Gießen – Alsfeld und Marburg
4. Trennung des Rad-, Fuß- und Straßenverkehrs in Gießen; *Protected Bikelines* als Standard für die Verkehrsführung bei Fahrrädern etablieren (siehe u.a. Vorschlag zur Änderung der Verkehrsführung am Innenstadtring)
5. Konfliktfreie Lichtsignalschaltungen zu Gunsten des Fahrradverkehrs und zu Fuß Gehenden
6. Ausbau der Fahrradständer am Bahnhof und den Bahnhaltstellen in Gießen und Busverkehrsknoten (Berliner Platz, Marktplatz)
7. Ausbau des Fahrradverleihsystems in den Quartieren der Stadt außerhalb der Universität und Fachhochschule.
8. Förderung von Lastenfahrrädern für den innerstädtischen Warentransport vorrangig innerhalb des Anlagenrings

***Teilbegründung von Ausbau und Förderung des Fahrradverkehrs***

*Punkt 1. bis 3.:* Alle drei Maßnahmen dienen der besseren Vernetzung Gießens mit den Nachbarkommunen, in die und aus denen erhöhter ein- und auspendelnder PKW-Verkehr zu verzeichnen ist. Insbesondere Radschnellwege sind, nach Erkenntnissen der

Niederlande, dazu geeignet, 5 bis 15% der Autofahrenden zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren. Hier spielt vor allem das zügige Vorankommen auf den Radschnellwegen für die Befragten eine wesentliche Rolle.

*Punkt 4. bis 6.:* Der Fahrradverkehr auf den üblichen Fahrradwegen, als Teil des allgemeinen Straßenverkehrs, ist mit einer Vielzahl von Unwägbarkeiten belastet. So sind Fahrradwege oft durch parkende Fahrzeuge blockiert, Fahrradfahrende weichen auf Gehwege aus und gefährden damit zu Fuß Gehende, unachtsames Öffnen von Fahrzeurtüren in Richtung Fahrradweg führt zu Unfällen. Gemeinsame Lichtsignalschaltungen für PKW und Fahrradverkehr bergen beim Abbiegeverkehr ein erhöhtes Unfallrisiko, vor allem für Fahrradfahrende, durch tote Winkel in Rückspiegeln und vergessene Schulterblicke. Gerade auch Eltern befürchten aufgrund dessen eine erhöhte Verletzungsgefahr für ihre Kinder, wenn diese mit dem Fahrrad im Stadtgebiet unterwegs sind. Auch kommt es immer wieder zu Streitigkeiten zwischen PKW Fahrenden, zu Fuß Gehenden und Fahrradfahrenden. Bürger\_innen, die das Fahrrad in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln nutzen, beklagen die mangelnden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an zentralen Umstiegstellen, v.a. den Bahnhöfen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden die Attraktivität und die Sicherheit des Fahrradverkehrs aus unserer Sicht signifikant erhöhen.

*Punkt 7. und 8.:* Auch die Verfügbarkeit des Rades als alternatives Fortbewegungs- und Transportmittel müssen in der Stadt erhöht werden. Es ist nicht ausreichend nur die universitären Standorte mit Leihradsystemen auszustatten. Auch in den Quartieren müssen Leihräder der Bevölkerung angeboten werden. Eine Förderung des Lastenradverkehrs für den innerstädtischen Güterverkehr wird die (Innen-)Stadt von Transportfahrten via PKW und Kleintransportfahrzeugen und der damit verbunden umwelt- und gesundheitsschädlichen Abgasen sowie Feinstäuben entlasten.

## **B) Ausbau und Förderung der Verkehrswege für Fußgänger/-innen**

1. Ausbau von Verkehrsmittel- und Seiteninseln an Bushaltestellen, sozialen Einrichtungen, Schulen und allen weiteren relevanten Stellen
2. Gesamtstädtischer Ausbau der barrierefreien Querungsmöglichkeiten
3. Trennung Rad- und Fußverkehr an allen geeigneten Strecken im gesamten Stadtgebiet

### ***Teilbegründung Ausbau und Förderung der Verkehrswege für Fußgänger/-innen***

Alle drei Maßnahmen dienen der erhöhten Sicherheit der zu Fuß Gehenden in der Stadt. Fußgänger\_innen gehören zur Hochrisikogruppe aller Verkehrsteilnehmenden. 93% aller an einem Verkehrsunfall beteiligten zu Fuß Gehenden wurden verletzt, über 25% dabei schwer bis tödlich. Durch eine strikte Trennung des Fuß- und Radverkehrs werden Konfliktfelder zwischen diesen beiden Verkehrsteilnehmenden minimiert. Barrierefreie Querungsmöglichkeiten durch Seiten- und Mittelinseln erhöhen nicht nur die Sicherheit der zu Fuß Gehenden, da diese bei der Querung der Straße von den PKW Fahrenden besser erkannt werden können, sondern sie dienen auch als optische Hindernisse dazu, das Tempo des PKW Verkehrs an den Querungsmöglichkeiten zu drosseln.

### **C) Ausbau des Bahnverkehrs im Mittelhessen – RegioTram Gießen**

1. Gemeinsame Großraumplanung des Wiederaufbau und Angebotsausbaus des Schienennah- und fernverkehrs in Mittelhessen mit allen beteiligten Kommunen entlang geeigneter Strecken
2. Einrichten einer RegioTram in Gießen unter Einbeziehung der Lumdatalbahn (über Main-Weser-Bahn), sowie einer Anbindung Wetzlars zur Entlastung des Busliniennetzes

#### ***Teilbegründung Ausbau des Bahnverkehrs in Mittelhessen – RegioTram Gießen***

*Zu Punkt 1.:* Im Landkreis Gießen und den Nachbarkommunen existiert ein Schienennetz, welches lange Jahre – aufgrund von Stilllegungen oder einseitige Nutzung ausschließlich für den Güterverkehr - ungenutzt blieb. Dieses gilt es auch für den Personen Nahverkehr erneut zu erschließen. Wer fordert, dass die Bevölkerung auf den PKW so weit möglich verzichten soll, der oder die muss auch für Alternativen Sorge tragen. Das Schienennetz ist vorhanden. Reaktivierungen müssen in diesem Kontext wieder in Betracht gezogen werden. Eine Einbeziehung dieser vorhandenen Strecken in den Kommunen verbindenden Nahverkehr ist daher geboten (siehe Punkt 2.). Strecken, die dafür in Betracht gezogen werden können: Lahntalbahn, Sieg-Dill-Bahn, Lahn-Kinzig-Bahn, Horloffalbahn, Ohmtalbahn und Lumdatalbahn und weitere.

*Zu Punkt 2.:* Kassel macht vor, was auch in Gießen die Zukunft sein muss: Eine die Stadt mit dem Umland verbindende RegioTram (TramTrain). Eine solche entlastet nicht nur innerstädtisch den Busverkehr, sondern bindet auch das Umland näher an die Stadt und verringert so Verkehrsflüsse von mit dem PKW Pendelnden. Hatte die Stadt noch vor den Verwüstungen durch die Faschistische Diktatur ein eigenes Straßenbahnnetz auf Normalspur, so musste dieses 1953, trotz Wiederaufbau und Sanierung in den Jahren zuvor, endgültig aufgegeben werden. Hier gilt es neu anzuknüpfen und eine Reaktivierung der Straßenbahn in Gießen voran zu treiben, um sie in ein regionales Nahverkehrskonzept mit einzubinden. Normalspur-Schienen ermöglichen zudem die Mitnutzung bereits vorhandener Streckenführungen (z.B. Anbindung Wetzlars über DB Strecke oder Main-Weser Bahn Richtung Staufenberg/Marburg bei Einbeziehung der Lumdatalbahn bzw. Richtung Friedberg/Frankfurt a.M.). Hierbei kann sich an der ehemaligen Streckenführung (Rote und Grüne Linie) orientiert werden und diese ggf. erweitert und auf die heutige Verkehrssituation in der Stadt angepasst werden.

### **D) Angebotsausbau und Förderung des Busliniennetzes**

1. Einstieg in den kostenlosen Nahverkehr – Kostenlose Nutzung Busse in Gießen an Samstagen
2. Angebotserweiterung mittels Nahverkehrsplan (Taktung, Streckennetz)
3. Erweiterung des Gießen-Passes auf den Landkreis Gießen
4. Barrierefreie Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten an Bushaltestellen in Stadt und Landkreis
5. Familien- und seniorengerechte Busse

### ***Teilbegründung Angebotsausbau und Förderung des Busliniennetzes***

Zu Punkt 1. und 2.: Die Attraktivität des ÖPNV ist an Kosten und Angebot gebunden. Wer Tickets kaufen muss, Fahrscheinkontrollen unterzogen wird und eine Fahrt mit dem PKW mit zwei bis drei Personen von den Spritpreisen her ähnlich teuer ist, wie eine Fahrt mit Bus und Bahn, dem werden unnötig Barrieren zur Nutzung des ÖPNV Angebotes gesetzt. Diese gilt es durch den Einstieg in den kostenlosen Nahverkehr abzubauen. Luxemburg – als aktuelles Beispiel – zeigt, wie es gehen kann. Ticketfreier Nahverkehr ist dabei an eine Erweiterung der Kapazitäten gebunden. Aber auch wer Schwierigkeiten hat, früh morgens pünktlich die Arbeitsstelle zu erreichen, oder abends nach Haus zu kommen, wenn er oder sie auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreift, der oder die wird Unwillens sein auf das private Fahrzeug zu verzichten. Dies gilt auch, wenn die Nutzung des ÖPNV damit verbunden ist, dass An- und Abreisedauer zur/von der Arbeitsstelle deutlich länger dauert als die An- und Abreise mit dem privaten Kraftfahrzeug. Wer Pendelverkehr in und aus der Stadt reduzieren will, muss an dieser Stellschraube nachjustieren. Dies gilt insbesondere für die Anbindung des städtischen Umlandes.

Zu Punkt 3.: Auch Anspruchsberechtigten auf Sozialleistungen muss Mobilität gewährleistet werden. Leider sind immer mehr der betroffenen Personen aufgrund der Mietpreisstiegung und dem faktischen Abschrumpfen von Sozialwohnungen in der Stadt dazu genötigt, ihr Lebensumfeld zu verlassen und in ländlich geprägten Kommunen Wohnraum zu beziehen. Auch für diese Bürgerinnen und Bürger muss eine Möglichkeit gewährleistet werden mobil bleiben zu können.

Zu Punkt 4. und 5. Unsere Gesellschaft wird älter. Immer mehr Menschen erreichen glücklicherweise ein hohes Alter. Dem muss auch das Angebot an ÖPNV-Mitteln Rechnung tragen. Wer auf einen Rollstuhl oder Gehhilfe angewiesen ist und ggf. nicht vom Bus mitgenommen, weil bereits die Plätze für Rollstühle oder Gehhilfen und Kinderwägen belegt sind, der oder die sieht sich mit einer nicht hinzunehmenden Barriere für die Nutzung des ÖPNV konfrontiert. Eine Erweiterung der Stellplätze für Rollatoren und Kinderwägen in den Bussen ist daher geboten. Dies gilt ebenfalls für barrierefreie Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten an allen Bushaltestellen.

### **E) Umstrukturierung des PKW/LKW – Straßennetzes in Gießen**

1. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h innerorts als Regelgeschwindigkeit
2. E-Mobilität und alternative Antriebstechniken (Wasserstoff) fördern
3. Eigene Carsharing Fahrzeugflotte bei Mit.Bus/SWG
4. Umbau Anlagenring: Reduzierung auf zwei Spuren und Einbahnstraßenführung
5. Ausschließliches Anliegerparken im Stadtkern
6. Park-and-Ride Parkplätze am Stadtrand

### ***Teilbegründung Umstrukturierung des PKW/LKW-Straßennetzes in Gießen***

Zu Punkt 1. und 2.: Der Schadstoffausstoß von Verbrennungsmotoren ist an die erbrachte Leistung des Motors gekoppelt. Zusätzlich wird durch längere Bremsvorgänge bei höheren Geschwindigkeiten mehr Abrieb bei Bremsen und Reifen

erzeugt (Feinstäube). Auch steigt das Verkehrsunfallrisiko und die Unfallfolgen mit der Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden. Eine Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h in der Stadt hat also drei positive Konsequenzen: 1. Der Schadstoffausstoß durch Verbrennungsmotoren wird reduziert. 2. Die Unfallgefahr nimmt ab und die Unfallfolgen werden signifikant verringert. Zusätzlich wird 3. eine deutlich ausgeweiterte Förderung alternativer Antriebstechniken zur Absenkung klima- und gesundheitsgefährdender Faktoren (Schadstoffe, Lärm) führen.

*Zu Punkt 3.:* Das Carsharing-Angebot in Gießen gilt es auszubauen. Selbst im besten ÖPNV Netz wird es Situationen geben, in denen die Bürgerinnen und Bürger auf Kraftfahrzeuge angewiesen sind. Sei es durch den Großeinkauf im Supermarkt, den Transport von Getränkekisten, oder den Einkauf im Bau- oder Möbelmarkt. Auch hier gilt es Angebote zu schaffen. Flächendeckend. Private Anbieter von Carsharing werden diesen aber weiterhin nur auf die Zentren der Städte beschränken, da dort ein gewinnorientiertes Wirtschaften möglich ist. Es muss für die Verkehrswende jedoch im Interesse sein, dass auch Menschen am Stadtrand oder den Umlandkommunen Zugriff auf Kurzleihfahrzeuge haben. Dies kann nur ein öffentlicher Träger gewährleisten.

*Zu Punkt 4. und 5.:* Um Alternativen zum PKW anbieten und umsetzen zu können, bedarf es einem Ausbau der Infrastruktur für Bus, Bahn, Fahrrad und für zu Fuß Gehende (siehe oben). Da die Verkehrswege in Gießen in weiten Teilen hauptsächlich für die Nutzung mit dem PKW ausgelegt sind, muss es an dieser Stelle zu einer zukunftsorientierten Umwandlung kommen. Der Anlagenring (und die Zubringerstraßen) sind dabei in Gießen von besonderer Bedeutung. Sie stellen einen planbaren Raum dar, der, ohne erhebliche Eingriffe in Eigentum und Bebauung der Stadt, transformationsfähig und für die Steuerung von Verkehrsflüssen und Teilnehmenden ist. Eine zweispurige Ausführung als Einbahnstraße im Rundverkehr schafft Verkehrsraum zur Nutzung durch andere Verkehrsmittel (z.B. Protected Bikelines, siehe oben).

*Zu Punkt 6.:* Für den Pendel- und Einkaufsverkehr in die Stadt, der durch eine Erweiterung des Überland-ÖPNV Angebots nicht bedient werden kann, sind P&R Parkplätze am Stadtrand bzw. den Ausfahrten am Gießener Ring (z.B. Bergwerkswald, Licher Str, Heuchelheim. etc.) zielführend für eine Reduzierung des PKW Verkehrs in der Stadt einzuführen. Diese müssen für die Zweckerfüllung an das ÖPNV Netz der Stadt in ausreichend hoher Taktung (mindestens zu Stoßzeiten) angebunden werden.“

### **Begründung:**

Die von fast allen Parteien geforderte und gepredigte Verkehrswende weg vom Individualverkehr hin zum Öffentlichen Personen Nahverkehr wird in wesentlichen Teilen in und mit den Kommunen umgesetzt werden müssen. Hier vor Ort wissen die Beteiligten um die Verkehrssituationen und die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger. Es ist also kommunale Aufgabe sich in die Diskussion um die aus Klima- und Gesundheitsschutzgründen dringend erforderliche Verkehrswende mit einzubringen sowie Konzepte für die eigene Stadt und im interkommunalen Dialog für Regionen zu entwickeln und vorzuschlagen. Auch initiative Förderanträge bei Land- und Bund müssen aus den Kommunen erfolgen. Allein das Instrument des Nahverkehrsplanes sowie ein Warten auf Förderangebote aus Land und Bund sind hier weder ausreichend, noch zielführend. Es gilt die Umstrukturierung des Verkehrsnetzes mit der Bevölkerung zu beraten und Vorschläge in einem Gesamtkonzept (Masterplan) zu bündeln.

Der in vielen Punkten vornehmlich auf Digitalisierung setzende „Green-City-Masterplan“ ist dabei bei Weitem nicht ausreichend. Ohne den Ausbau und die Veränderung realer Angebote des ÖPNV, sowie der Förderung zum PKW in Alternative stehender Verkehrsmittel, wird eine Verkehrswende, die die Notwendigkeit der Nutzung eines privaten Kraftfahrzeuges auf ein Minimum reduziert, nicht umzusetzen sein. Die Digitalisierung des ÖPNV kann hier nur eine Teilmaßnahme sein. Der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ausgerufene „Green City Masterplan“ scheint zudem ein „Not-Paket“ zu sein, um Dieselfahrverbote in den Städten zu vermeiden. Nach dem Motto: Wenn der Diesel nicht sauber wird, wird eben die Stadt „fit“ für den Diesel gemacht. Unsere Stadt muss deshalb dringend eigeninitiativ unter Einbeziehung der eigenen Bevölkerung und der Nachbarkommunen Konzepte und Vorschläge für den Verkehr der Zukunft vor unserer Haustüre entwickeln.

**Stv. Riedl**, Fraktion Gießener LINKE, begründet den Antrag.

An der kurzen Diskussion beteiligen sich Stadtverordneter Biemer und Bürgermeister Neidel.

Es wird um getrennte Abstimmung gebeten.

**Beratungsergebnis:**

Punkt I) wird mehrheitlich abgelehnt (Ja: AfD, LINKE, FDP; Nein: SPD, CDU, GR; StE: FW).

Punkt II) wird mehrheitlich abgelehnt (Ja: LINKE; Nein: SPD, CDU, GR, AfD, FW, FDP).

## 9. **Verschiedenes**

---

**Vorsitzende** teilt mit, dass für die nächste Sitzung am 19.3.2019 folgende Tagesordnungspunkte vorgesehen werden:

- Bericht aus dem Fahrgastbeirat für den Landkreis Gießen und die Universitätsstadt Gießen
- Vorstellung der geplanten Baumaßnahmen an der Vitos-Klinik durch die Geschäftsleitung

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließt die **Vorsitzende** die Sitzung mit einem Dank für die Mitarbeit der Anwesenden.

**DIE VORSITZENDE:**

(gez.) K ü s t e r

**DIE SCHRIFTFÜHRERIN:**

(gez.) A l l a m o d e