
VEP – Fragen und Anregungen der BUF aus der 18. OB-Sitzung am 14.12.2023

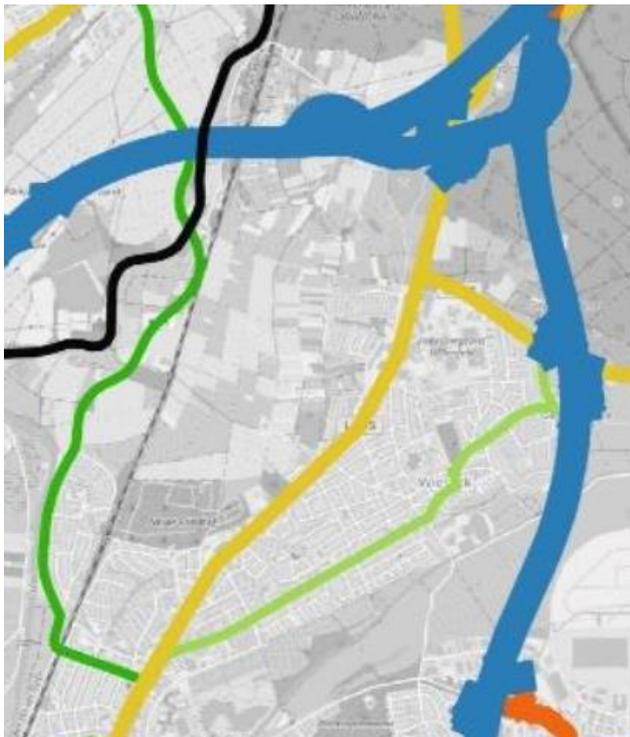
Sehr geehrter Herr Hölscher,

wie letzte Woche im Ortsbeirat Wieseck besprochen, hier nochmal die Anmerkungen und Fragen, mit der Bitte um Kommentierung/Antwort.

Die Texte in schwarz sind jeweils dem VEP entnommen.
Fragen und Kommentare sind in rot oder blau.

Gruß,
Norbert Kress

Gießener Straße ist *städtische Straße mit übergeordneter Funktion*



Grün: Kreisstraße / Gelb: Landesstraße / Hellgrün: Straße mit übergeordneter Funktion

Zu klären ist, ob und warum die Gießener Straße eine Straße mit übergeordneter Funktion ist?

Es gibt die Marburger Straße und den Gießener Ring, der den Durchgangsverkehr aufnehmen kann!

Wie kann die Gießener Straße vor Durchgangsverkehr aus der Hangelsteinstraße geschützt werden?

2.2 Inhaltlicher Prozess

Aufbauend auf der Verkehrsnachfrage, dem Mobilitätsverhalten und der Stadt- und regionalen Struktur sowie in Abstimmung mit dem übergeordneten Verkehrsmodell des Landes Hessen wurde ein digitales Verkehrsmodell für die Stadt Gießen erstellt. Damit können die verkehrlichen Strukturen analysiert sowie das aktuelle und zukünftige Verkehrsverhalten simuliert und modellhaft dargestellt werden.

**) inwieweit wurde denn hier der ein- und ausfließende Verkehr in die Stadt (ggf. durch die Vororte) betrachtet?*

Kann man diese Simulation sich anschauen?

Das Verkehrsmodell wird der Stadt Gießen auch über den VEP-Prozess hinaus für verkehrliche Analysen, Untersuchungen und Projekte zur Verfügung stehen.

A3 Prüfauftrag Einhaltung oder Herstellung angemessener Gehwegbreiten

Auch abseits der unter A2 identifizierten Haupt-Fußwegeachsen ist zu prüfen, ob die gemäß EFA/RASt 06 (ergänzt um die E Klima 22 und die zugehörigen Steckbriefe) vorgesehenen regelhaften Gehwegbreiten von 2,50m brutto oder mehr eingehalten werden können, insbesondere durch die Entfernung des Parkens auf Gehwegen.

Nur in Ausnahmefällen kann diese Mindestbreite unterschritten werden. In beengten Straßenräumen, insbesondere in Wohnumfeldern, aber auch z.B. Orts(teil)zentren ist der Begegnungsraum von mindestens 2,00 m (ggf. punktuelle Einengung) umzusetzen, wenn Standard-Gehwegbreiten auf der gegenüberliegenden Straßenseite realisierbar sind.

Wird nach Prüfung des Parkplatzangebots sowie der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit ...

Auch sind Gehwege regelmäßig auf Grünschnitt zu kontrollieren, um die Einengung durch Hecken der Büsche, zu vermeiden. Seheingeschränkte Personen können diese zudem schlecht wahrnehmen.

Auch punktuelle Engstellen wie z.B. die Haltestelle „Gießen Steinstraße“ in der Marburger Straße weist eine geringe nutzbare Breite auf durch die Konkurrenz mit dem angrenzenden Lebensmittelgeschäft und der Wartefläche.

Es finden sich keine Hinweise auf Wieseck bzgl. Gehwegbreiten, aber auch Hindernissen (Barrierefreiheit) wie Pfosten, Schilder und Hecken auf oder im Gehweg.

Wir erwarten eine Überprüfung der Gehwege im Sinne des VEP.

Der Einsatz eines Flurschützes – das Ordnungsamt ist zu sinnvollen Kontrollen nicht in der Lage – sollte in Betracht gezogen werden.

Aktuell gibt es eine Antwort des Bürgermeisters zur „Hecke im Gehweg“ Urnenfeld 4 – hier wurde nur Kosmetik betrieben, die Hecke ragt nach wie vor ca. 30 cm in den Gehweg. Ein Fußgänger-Begegnungsverkehr ist nicht möglich!?

A4.3 Sicherheitsempfinden stärken, Angsträume schwächen

Verstärkte Beseitigung von Müll im öffentlichen Raum sowie Vermeidung von großräumigen Müllablagen (bspw. durch häufigere Kontrollen oder Videoüberwachung).

**) wenn dies sogar von dem Ersteller VEP gefordert wird, scheint es doch „zu gehen“
... es herrscht also offensichtlich Übereinstimmung zwischen VEP und Anträgen OB*

B3.3 Aktion Fahrradstraßen und Fahrradzonen

"). Die Sicherheit des Radverkehrs ist durch Markierung auf bevorrechtigten Radverkehrsanlagen (Furtmarkierung, farbige Markierungen, Piktogramme) auch an Einmündungen und Zufahrten im Bereich der Einmündungen von untergeordneten Straßen,
...

Sofern Sichtbeziehungen eingeschränkt werden, sind bauliche Maßnahmen wie das Anheben des Radverkehrs auf Gehwegniveau zu prüfen.

**) gilt dann auch für die Überquerung Philosophenstraße an der Wieseck (R7) – hier „rote Fläche“ auftragen*

B7.2 Nutzung von Abstandssensorik zur Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr

Mittlerweile gibt es Sensorsysteme, die den Seitenabstand von überholenden Kfz messen und aufzeichnen. Diese Daten werden der Stadt zur Verfügung gestellt, woraufhin Schwächen im Radverkehrsnetz identifiziert und ggf. schnell behoben werden können. Ein Beispiel ist das Projekt OpenBikeSensor <https://www.openbikesensor.org/>. Die Stadt Gießen soll die Mitwirkung bei derartigen Projekten aktiv bewerben und die Daten in Zukunft für die Radverkehrsplanung aktiv nutzen. Denkbar ist auch eine Beschaffung und eine Verteilung an Radfahrende bspw. während der Aktion STADTRADELN.

**) GI sollte die Sensoren zum Einstandspreis weitergeben und sowohl beim Stadtradeln, als auch ganz allgemein anbieten. Hiermit kann die Stadt auf wertvolle kostenlose Informationen von Radfahrenden zurückgreifen ...*

D1 Kategorisierung des Straßennetzes

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde eine Netzhierarchie für den Kfz-Verkehr definiert, die das in vorherigen Planwerken festgelegte Vorbehaltsnetz für den Kfz-Verkehr weiterentwickelt. Unter Berücksichtigung der Straßenklassifikationen sowie „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)“ wurden die einzelnen Abschnitte des Straßennetzes den Funktionskategorien (aufgeteilt)

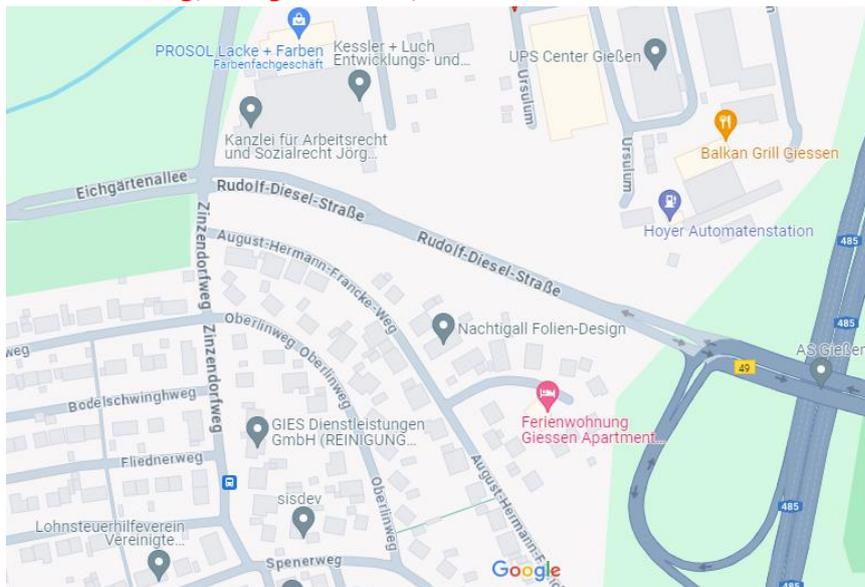
**) wo findet man diese Einteilung/Kategorisierung, um sich ein besseres Bild über die Zukunft der Straßen in Wieseck machen zu können?*

D2.1 Ergänzung des städtischen Straßennetzes

Im Folgenden wird näher auf die Vorhaben eingegangen, die über kleinräumige lokale Auswirkungen hinaus Verkehrsverlagerungen im städtischen Straßennetz bewirken.

**) was ist mit den Auswirkungen des Verkehrs durch das Industriegebiet Alter Flughafen in Wieseck?*

Hr. Hölscher teilte in der Sitzung auch mit, dass man bei der Verkehrsuntersuchung Alter Flughafen eine „Grenze bzgl. der Untersuchung ziehen musste. Warum dann aber an der Ringauf- und abfahrt Ursulum aus Marburg kommend, die Grenze gezogen wurde, leuchtet nicht ein, da sich ja der Verkehr nach Gießen an der Kreuzung Rudolf-Diesel-Straße, Zinzendorfweg, Eichgärtenallee, Ursulum



nochmals aufteilt.

Die Frage wie der Verkehr von und zum Alten Flughafen konkret fließt, wurde ausgeschlossen. In Richtung Rödgen wurden die Grenzen viel großzügiger gezogen ...

D4.2 Verbesserung der Straßenraumgestaltung in den Ortsdurchfahrten

In den Ortsdurchfahrten der eher ländlich geprägten Ortsteile (Lützelinden, Allendorf a.d. Lahn, Rödgen, Kleinlinden/Wetzlarer Straße) ist das Prinzip der städtebaulichen Bemessung in der Regel nicht umsetzbar.

**) aus dem VEP geht also hervor, dass Wieseck doch keine Ortsdurchfahrt hat!?*

Der Ortsbeirat begrüßt die Aussage ausdrücklich und möchte gerne konkret wissen, wie der Durchgangsverkehr unterbunden werden kann. Sehr stark ist auch der Umfahrungsverkehr Ausfahrt Ursulum aus Marburg kommend, da es an dieser Ausfahrt – bereits und Betrieb Alter Flughafen – zu Rückstaus kommt und der Verkehr lieber durch Wieseck zur Eichgärtenallee fährt!?

D5 Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz

Mit der Maßnahme D1 wird ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz definiert, auf dem der Kfz-Verkehr gebündelt und effizient abgewickelt wird. Ziel ist dabei u.a. auch eine Entlastung des Nebenstraßennetzes von Kfz-Durchgangs- und Schleichverkehren, um damit die Lebens- und Aufenthaltsqualität vor allem in den Wohnquartieren zu erhöhen. Um diese Zielsetzung weiter zu unterstützen sieht die Maßnahmen D5 eine weitergehende Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz vor.

... **Zum anderen durch bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen**, die das reale Geschwindigkeitsniveau wirksam dämpfen und eine zügige, komfortable Durchfahrt mit Kraftfahrzeugen verhindern, gleichwohl aber gebietsbezogene Quell- und Zielverkehre zulassen.

Die Maßnahme sollte prioritär in den folgenden Bereichen umgesetzt werden:

- Eingangsbereiche von Tempo 30-Zonen
**) also doch! Wir brauchen in Wieseck mehr Hinweise in den „Tempo-30-Durchgangsstraßen“ und ggf. auch Schwellen oder ähnliches. Beispiele sind die Rabenauer Straße aus der Alten-Busecker Straße, aber natürlich auch alle anderen „Zufahrten“ in die Temp-30-Zonen.
Hier sind sichtbare Markierungen – wie in anderen Städten Standard – aufzubringen.*
- *Sollte allerdings die Gießener (und Alten-Busecker) Straße Tempo 30 bekommen, wäre diese Markierung nur noch dort notwendig.*
- *Tempo-30-Aufmerksamkeitsanzeigen sollten das Verhalten der Autofahrer zusätzlich steuern!*

D6.2 LSA-Steuerung / Verkehrsleitreechner

Weitergehende Maßnahmen des Verkehrsmanagements und der Verkehrssteuerung setzen eine entsprechend leistungsfähige und technisch aktuelle Infrastruktur sowohl bei den Steuergeräten der einzelnen Lichtsignalanlagen als auch bei der zentralen Steuerung über den Verkehrsleitreechner voraus. Die Stadt Gießen hat diesbezüglich in den letzten Jahren bereits eine Reihe von Lichtsignalanlagen technisch grundlegend erneuert.

**) hier könnte beispielsweise (in der MR-Straße) auch ein Hinweis „Grüne Welle bei ... km/h“ zum Tragen kommen. Damit könnte sichergestellt werden, dass der Verkehr fließt und nicht dauernd ein Stop- and Go – wie aktuell – stattfindet!*

Auch würde dann vermutlich weniger Durchgangsverkehr „durch Wieseck nach Gießen als Umfahrung der Marburger Straße“ stattfinden!

F4 Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas

Gelingt es vermehrt, Kinder und Jugendliche für eine Mobilität abseits der Gewohnheit in der Familie, jeden Weg inkl. Hol- und Bringwege mit dem Pkw zu gewinnen, fördert dies deren sichere und eigenständige Fortbewegung und wirkt auch darauf hin, dass in zukünftigen Lebensphasen Alternativen zum Pkw genutzt werden.

Entscheidende Bedeutung hat in diesem Zusammenhang nicht nur die Initiative der Kommune selbst, sondern auch der Einbezug der Leitungsebene sowie der Mitarbeitenden in Schulen (und ggf. auch Kitas) sowie der Eltern. Der Einbezug weiterer Akteure, wie beispielsweise Polizei oder ADFC, ist zur Verbesserung der Schulwegmobilität ebenfalls von Bedeutung.

**) wie kann dieses Verhalten gefördert werden?*

Was kann man gegen Elterntaxis von Seiten der Schule, der Stadt tun?

In Wieseck ist heute ein absolutes Verkehrschaos vor der Weißen Schule, etwas ähnliches sollte vor der Außenstelle der Weißen Schule im Kiesweg erst gar nicht entstehen!