

[REDACTED]

---

**Von:** [REDACTED] (RPGI) im Auftrag von [REDACTED] (RPGI)  
**Gesendet:** Mittwoch, 29. März 2023 15:01  
**An:** Wright, Alexander  
**Cc:** [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI)  
**Betreff:** Zugesagt: Anhörung StVO-Anordnung Verkehrsversuch Anlagenring - Gespräch Stadt I RP I Polizei

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wright,

vielen Dank für die Einladung zu dem o.g. Termin. An diesem werden [REDACTED] und ich teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[REDACTED]  
Stellvertretende Dezernatsleitung

Dezernat 33 - Verkehr

HESSEN



Regierungspräsidium Gießen  
Colemanstraße 5  
35394 Gießen

Postanschrift:  
Postfach 10 08 51  
35338 Gießen

Telefon [REDACTED]  
Mobil [REDACTED]  
Fax [REDACTED]  
E-Mail [REDACTED]  
Internet <http://www.rp-giessen.de>

[REDACTED]

---

**Von:** [REDACTED] (RPGI)  
**An:** Wright, Alexander  
**Cc:** Verkehrsbehoerde@giessen.de; [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI)  
**Betreff:** Geplanter Verkehrsversuch gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 i. V. mit Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf dem Anlagenring in Gießen  
**Anlagen:** Entwurf\_Schreiben\_an\_Stadt\_Gießen\_zu\_geplantem\_Verkehrsversuch(1).docx ; Fachaufsatz\_zu\_Verkehrsversuche,\_NZV\_11\_21\_S\_551\_ff(2).pdf

**RPGI-33-6610500/1-2020/8**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wright,  
anliegend übersende ich Ihnen mein Schreiben vom heutigen Tag.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[REDACTED]  
Stellvertretende Dezernatsleitung

Dezernat 33 - Verkehr

HESSEN



Regierungspräsidium Gießen  
Colemanstraße 5  
35394 Gießen

Postanschrift:  
Postfach 10 08 51  
35338 Gießen

Telefon [REDACTED]  
Mobil [REDACTED]  
Fax [REDACTED]  
E-Mail [REDACTED]  
Internet <http://www.rp-giessen.de>



Regierungspräsidium Gießen • Postfach 10 08 51 • 35338 Gießen

Universitätsstadt Gießen  
Der Bürgermeister  
Dezernat 11  
Postfach 11 08 20  
35353 Gießen

Geschäftszeichen: RPGE-33-6610500/1-2020/8  
Dokument Nr.: 2023/526309

Bearbeiter/in: [REDACTED]  
Telefon: [REDACTED]  
Telefax: [REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]@rpgi.hessen.de  
Ihr Zeichen: II/AW/32  
Ihre Nachricht vom: 16.11.2022

Datum: 05. April 2023

### Geplanter Verkehrsversuch gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 i. V. mit Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf dem Anlagenring in Gießen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wright,  
sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihr Schreiben vom 16. November 2022 in der v. g. Angelegenheit darf ich mich bedanken.

Im Hinblick auf den gemeinsamen Gesprächstermin am 26. April 2023 möchte meine Behörde noch einmal grundsätzlich und rechtzeitig vor Beginn der beabsichtigten Maßnahme auf den Rechtsrahmen eines Verkehrsversuches gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 i. V. mit Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 StVO hinweisen.

Bei der Durchführung von Verkehrsversuchen ist der – allen nachgeordneten Behörden übersandte - Erlass des HMWEVW vom 10. Juni 2020 zu beachten.

Nach Inkrafttreten der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften am 28. April 2020 haben die zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, durch die Ausnahme vom besonderen Gefährdungserfordernis Verkehrsversuche ohne den Nachweis über das Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage befristet durchzuführen. Die neue Nummer 7 des § 45 Abs. 9 Satz 4 der StVO nimmt Verkehrsversuche nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 zweiter Halbsatz StVO von der Regelung des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zum Vorliegen einer besonderen örtlichen Gefahrenlage aus. Beschränkungen des fließenden Verkehrs im Rahmen der Erprobung verkehrsregelnder oder -sichernder Maßnahmen bedürfen damit nicht mehr des Nachweises und einer aufwendigen Begründung einer sog. qualifizierten Gefahrenlage.

Hausanschrift:  
35394 Gießen • Colemanstraße 5  
Postanschrift:  
35338 Gießen • Postfach 10 08 51  
Telefonzentrale: 0641 303-0  
Zentrales Telefax: 0641 303-2197  
Zentrale E-Mail: [poststelle@rpgi.hessen.de](mailto:poststelle@rpgi.hessen.de)  
Internet: <http://www.rp-giessen.de>

Servicezeiten:  
Mo. - Do. 08:00 - 16:30 Uhr  
Freitag 08:00 - 15:00 Uhr  
oder nach Vereinbarung

Die telefonische Vereinbarung eines persönlichen Gesprächstermins wird empfohlen.

Fristenbriefkasten:  
35390 Gießen  
Landgraf-Philipp-Platz 1 – 7



Regierungspräsidium Gießen



[REDACTED]

---

**Von:** Wright, Alexander <Alexander.Wright@giessen.de>  
**Gesendet:** Mittwoch, 12. April 2023 09:59  
**An:** [REDACTED] (RPGI)  
**Cc:** Verkehrsbehörde; [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI);  
[REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI)  
**Betreff:** AW: Geplanter Verkehrsversuch gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 i. V. mit Abs. 9  
Satz 4 Nr. 7 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf dem Anlagenring in  
Gießen  
**Anlagen:** image001.png

Sehr geehrter [REDACTED],

vielen Dank für Ihr Schreiben. Wir freuen uns, dass Sie am 26. April an der  
Besprechung zum Verkehrsversuch teilnehmen werden. Wir haben in der Planung die  
Vorgaben des Erlasses des HMWEVW vom 10. Juni 2020 beachtet, weiteres können  
wir gerne an unserem gemeinsamen Termin besprechen.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Wright  
Bürgermeister

[<<<Logo der Universitätsstadt Gießen>>>]

Universitätsstadt Gießen  
Der Magistrat  
Berliner Platz 1  
35390 Gießen

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

E-Mail: [alexander.wright@giessen.de](mailto:alexander.wright@giessen.de)<<mailto:alexander.wright@giessen.de>>

[www.giessen.de](http://www.giessen.de)<<http://www.giessen.de/>>

---

Von: [REDACTED]@rpgi.hessen.de <[REDACTED]@rpgi.hessen.de>

Gesendet: Mittwoch, 5. April 2023 14:02:54

An: Wright, Alexander

Cc: Verkehrsbehörde; [REDACTED]@rpgi.hessen.de;

[REDACTED]@rpgi.hessen.de; [REDACTED]@rpgi.hessen.de; [REDACTED]

[REDACTED]@rpgi.hessen.de; [REDACTED]@rpgi.hessen.de

Betreff: Geplanter Verkehrsversuch gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 i. V. mit Abs.  
9 Satz 4 Nr. 7 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf dem Anlagenring in Gießen

EXTERNE MAIL: Klicken Sie nur auf Links oder Anhänge, wenn Sie der  
Absenderadresse vertrauen.

RPGI-33-6610500/1-2020/8

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wright,

anliegend übersende ich Ihnen mein Schreiben vom heutigen Tag.

Verkehrsversuche nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 zweiter Halbsatz StVO sind trotz dieser Neuregelung auch weiterhin ausschließlich im Rahmen des geltenden Rechts, das heißt, nur mit den Mitteln der StVO möglich. Es verbleibt somit bei den Vorgaben des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Nach dieser Vorschrift dürfen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Aufgrund der besonderen Umstände ist nach der Rechtsprechung die Anordnung dann zwingend erforderlich, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung nicht ausreichen, um die mit der Anordnung bezweckten Wirkungen zu erreichen.

Ein Verkehrsversuch ist nach der Rechtsprechung im Regelfall für höchstens 12 Monate auszulegen. Auch von der Rechtsprechung wird die Dauer von bis zu einem Jahr als zulässig angesehen. Sofern eine Straßenverkehrsbehörde einen längeren Erprobungszeitraum anstrebt, ist dieser schriftlich zu begründen. Bei angemeldeter Verlängerung der Erprobungszeit oder der geplanten Überführung der Erprobungsmaßnahme in eine dauerhafte Anordnung, ist die Gefahrenlage sowie das Ergebnis des Verkehrsversuchs schriftlich darzulegen. Sofern im Rahmen des durchgeführten Verkehrsversuchs keine relevanten Daten erhoben wurden, die das entscheidende Kriterium der Gefahrenlage untermauern könnten, kann eine erprobte Maßnahme nicht dauerhaft umgesetzt werden.

Weitere Ausführungen zu den Voraussetzungen für einen Verkehrsversuch können Sie der Ihnen am 10. Januar 2022 übersandten Zusammenfassung der Informationen aus den StVO-Dienstbesprechungen beim HMWEVW im Jahr 2021, Pkt. 3, entnehmen.

Ergänzend weise ich noch auf den in Anlage zu diesem Schreiben beigefügten Aufsatz ‚Verkehrsversuche als Instrument der Verkehrswende‘, NZV vom 10. November 2021, S.551 ff. hin, aus dem sich weitere rechtliche Erwägungen ergeben.

Offene Fragestellungen zum geplanten Verkehrsversuch könnten ferner anlässlich des Termins am 26. April 2023 diskutiert werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Anlage: 1

gez.

█ i. V.

Dieses Dokument habe ich in der Hessischen eDokumentenverwaltung (HeDok) elektronisch schlussgezeichnet. Es ist deshalb auch ohne meine handschriftliche Unterschrift gültig.

[REDACTED]

---

**Von:** [REDACTED] (RPGI)  
**Gesendet:** Mittwoch, 14. Juni 2023 08:41  
**An:** [REDACTED] (RPGI)  
**Betreff:** WG: Stadt Gießen - Anzeige des Verkehrsversuches auf dem Anlagenring  
**Anlagen:** Verkehrsversuch Anlagenring Gießen - Anordnung.pdf

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Mittwoch, 14. Juni 2023 08:41:05 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rom, Stockholm, Wien  
**An:** [REDACTED] (RPGI)  
**Betreff:** Stadt Gießen - Anzeige des Verkehrsversuches auf dem Anlagenring

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte [REDACTED]

hiermit zeige ich den bereits angekündigten Verkehrsversuch auf dem Anlagenring gemäß des Erlasses vom 10.06.2020. In den Anlagen finden Sie den Anordnungsentwurf einschließlich der Begründung, den kompletten Plansatz der Markierungs- und Beschilderungspläne sowie die Machbarkeitsstudie, die Basis der Planungen gewesen ist. Die Bauarbeiten sollen am 19.06.2023 beginnen und am 22.09.2023 beendet werden. Die Wirksamkeit des Verkehrsversuches auf alle Verkehrsarten wird ab dem Fertigstellungsdatum beobachtet werden können. Ab diesem Zeitpunkt, der den Beginn der Versuchsphase darstellt, werden laufende Verkehrserhebungen durchgeführt, die einen wesentlichen Beitrag zur im kommenden Jahr den Verkehrsversuch begleitend stattfindenden Evaluation leisten werden. Das Ergebnis der Evaluation soll zeitnah nach Ende der Erprobungsphase im Herbst nächsten Jahres vorliegen. Versuchsbegleitend wird die Straßenverkehrsbehörde regelmäßige Gespräche mit dem Baulastträger und der Polizei führen. Hierzu lade ich Sie gerne ein, um die Erkenntnisse des Versuches gemeinsam bewerten zu können.

Die Anlagen 2 und 3 sende ich wegen der Dateigröße in separaten E-mails.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag  
[REDACTED]  
Ordnungsamt  
Straßenverkehrsabteilung



Universitätsstadt Gießen  
Der Oberbürgermeister  
Berliner Platz 1  
35390 Gießen  
Telefon: [REDACTED]  
Telefax: [REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]  
[www.giessen.de](http://www.giessen.de)

Datum: 13.06.2023

Auskunft erteilt: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

über

Dez II

an

Tiefbauamt

## **Anordnung von Verkehrszeichen / Verkehrseinrichtungen**

**Straße: Anlagenring und Seitenstraßen (Nord-, Ost-, Süd- und Westanlage, alle zuführenden Seitenstraßen im erweiterten Knotenbereich, insbesondere Frankfurter Straße), siehe Planunterlagen in der Anlage**

**Maßnahme: Fahrradstraße auf der inneren Richtungsfahrbahn des Anlagenrings**

### **Begründung:**

#### **1. Allgemeine verkehrliche Situation und rechtliche Ausgangslage**

##### **1.1 Die Bedeutung des Anlagenringes für den Radverkehr in Gießen**

Der Anlagenring hat für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Gießen eine absolute Schlüsselrolle. Schon im Radverkehrsentwicklungsplan von 2010 wurde dieser Umstand zutreffend beschrieben:

„Die Situation für Radfahrer auf dem Anlagenring ist verbesserungswürdig. Die heute hier vorhandenen Bestandteile eines Radwegenetzes sind lückenhaft und spiegeln nicht die hohe Bedeutung wieder, die dieses zentrale Straßennetzelement auch für den Radverkehr übernehmen kann.“

Die in 2010 beschriebenen Defizite haben sich bis in die heutige Zeit insbesondere durch konkretisierte Rechtsvorgaben (Mindestüberholabstand 1,50 m) deutlich verschärft. Die Defizite, wie z.B. deutlich vom Stand der Technik nach unten abweichende Zustände im Bereich der Verkehrssicherheit, insbesondere aber die Defizite im Bereich des nach heutigen Planungsansätzen

deutlicher zu gewichtenden subjektiven Sicherheitsempfindens, stellen erhebliche Hemmnisse für eine starke Ausdehnung des Radverkehrsanteils am Verkehrsaufkommen in Gießen dar.

Die Bestandaufnahme zum aktuell in der Bearbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan beschreibt in 2021 zutreffend:

„Da der komplette Anlagenring ein Teil des Radhaupttroutennetzes ist und die innenstadtlaufenden Verkehrsachsen auf den Anlagenring führen und dieser dementsprechend von Radfahrenden genutzt wird, ist die fehlende Radinfrastruktur als besonders negativ hervorzuheben. Zusätzlich verlaufen einige Routen des Radhauptnetzes sowie der R7 durch den Bereich innerhalb des Anlagenrings, so dass dieser bei einer Innenstadtquerung stets genutzt oder überfahren werden muss. Durch die autoaffine Gestaltung des Anlagenrings mit mehreren Kfz-Fahrspuren weist dieser zusätzlich eine enorme Barrierewirkung vor und muss daher insgesamt trotz Einbindung in das Radhaupttroutennetz als fahrradunfreundlich mit hohem Risikopotenzial eingestuft werden. Die Führung des Hauptnetzes und des R7 durch den Innenstadtbereich muss in Teilen auch kritisch hinterfragt werden, da hier der Radverkehr über Bereiche der Innenstadt geführt werden, wo jeden Mittwoch und Samstag von 07:00 Uhr bis 14:00 der Gießener Wochenmarkt stattfindet. Zudem wird der Radverkehr über den Marktplatz geführt, wo die zentrale Innenstadthaltestelle „Marktplatz“ verortet ist, welche von mehr als zehn Buslinien angefahren wird und somit auch stark frequentiert ist. Durch die vielen verkehrenden Busse, den vielen Fußgängern und der Radverkehrsführung liegt an diesem Ort eine konfliktträchtige Gemengelage vor, welche optimiert werden sollte.“

Der überwiegende Teil der Wege, die heute oder auch zukünftig mit dem Rad zurückgelegt werden, tangiert oder kreuzt den Anlagenring. Die heute schon innerhalb des Rings vorhandenen Radverkehrsströme, die mangels adäquater Nutzbarkeit des Anlagenrings die Innenstadt kreuzen, stellen aktuell ein Konfliktpotenzial dar, welches eine größere und insbesondere kurzfristige Ausdehnung der Fahrradnutzung nahezu unmöglich macht. Die radverkehrssichere Gestaltung des Anlagenringes ist somit wegen der überragenden Netzbedeutung die Grundvoraussetzung für alle weiteren Entwicklungen.

## **1.2 Der Zeifaktor bei der Umsetzung der Maßnahmen zur Radverkehrsförderung**

„Klimaschutz ist eine der wohl wichtigsten Aufgaben dieses und des nachfolgenden Jahrzehnts und hat eine immense Bedeutung für die Erhaltung der Lebensbedingungen und für eine gute Lebensqualität der heutigen und zukünftigen Generationen. Erfolgt jetzt kein entschlossenes Handeln, ist die Lebensgrundlage mit der Erfüllung von Bedürfnissen heutiger und zukünftiger Generationen extrem gefährdet.“ (Fachbeitrag, S. 836, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, In: Straßenverkehrstechnik 11.2022)

Der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 29.4.2021 verpflichtet den Staat, aktiv vorzubeugen, so dass es in Zukunft nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen der Freiheitsgrundrechte der heute jüngeren Menschen kommt. Daraufhin hat die Bundesregierung ein geändertes Klimaschutzgesetz (KSG) vorgelegt, das am 31.8.2021 in Kraft getreten ist.

Das KSG definiert sektorenweise zulässige Jahresemissionsmengen bis 2030 sowie jährliche Treibhausgasreduzierungsziele ab 2031, so auch für Sektor Verkehr. TÖB haben bei der Erreichung der Ziele eine Vorbildfunktion: §13 Berücksichtigungsgebot: „(1) Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Die Kompetenzen der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, das Berücksichtigungsgebot innerhalb ihrer jeweiligen Verantwortungsbereiche auszugestalten, bleiben unberührt.“ Wer die KSG-Ziele nicht berücksichtigt, macht sich potentiell strafbar.

Der Verkehrssektor in Deutschland war 2020 für 147 Mio. t THG-Emissionen verantwortlich (UBA 2022). 2023 sind nur 134 Mio. t Jahresemissionsmengen zulässig, in den Folgejahren kontinuierlich weniger (Anlage 2 zu §4). Die gesetzlich verbindlichen (sektorale) Emissions-Ziele wurden bisher verfehlt. Es sind massive Veränderungen erforderlich. Mit einer sinnvollen und systematischen Förderung des Radverkehrs können 3-13% der Kfz-Fahrleistung verlagert werden.

Die Gießener Stadtverordneten haben mit Gießen 2035 Null noch ambitioniertere Ziele als die Bundesregierung beschlossen.

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum KSG war der Auslöser für die Gründung einer Ad-hoc-Gruppe bei der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr (FGSV). Innerhalb kürzester Zeit wurden ergänzende Anforderungen zu bestehenden FGSV-Regelwerken formuliert. „Die „E Klima - Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung der Klimaziele (2022)“ folgen der Notwendigkeit entschlossenen Handelns und enthalten teils grundlegende klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen.“ (Fachbeitrag, S. 836, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, In: Straßenverkehrstechnik 11.2022)

Sie bilden den Auftakt von Veränderungsprozessen, die mit dem veröffentlichten Werk längst nicht abgeschlossen sind (Fachbeitrag, S. 846, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, In: Straßenverkehrstechnik 11.2022)

Die neuen Anforderungen entfalten nur Wirkung, wenn sie bei Planungen und Entscheidungen vor Ort berücksichtigt werden. Die Verkehrsplanenden stehen in der Pflicht, alles Mögliche zu tun, die Klimaschutzziele zu erreichen. Wegen der Vereinbarung mit dem BMDV hat die FGSV die Legitimation zur Erstellung von technischen Regelwerken. Sie sind unmittelbar gültig ohne Einführungsersatz und damit (anerkannter) Stand der Technik ab Veröffentlichung des FGSV-Papiers.

Mit der E Klima wird ein Paradigmenwechsel festgeschrieben: statt der bisher verfolgten Gleichbehandlung der Verkehrsmodi sind ab sofort die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren. Die Ansprüche des Lade-, Liefer- und Wirtschaftsverkehrs sind dabei zu berücksichtigen.

Für den Rad- und Fußverkehr sollen durchgehend regelkonforme und attraktive Netze mit der zugehörigen Anbindung an Einrichtungen, Wohnen und Gewerbe angeboten werden.

Die erarbeiteten Pläne zur Umsetzung der neuen Verkehrsführung beachten in besonderer Weise

die Hervorhebung der Verkehrssicherheit gegenüber der Leichtigkeit des Verkehrs. Diese noch deutlichere Herausstellung ist Basis der „Vision Zero“, beschrieben in der Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2021, also des Zieles, dass Straßenverkehr keine Todesopfer mehr hervorrufen soll.

### **1.3 Zwischenergebnis**

Es zeigt sich, dass aufgrund dieser Rechtslage bzw. dem Stand der Technik unter Beachtung der konkreten Situation vor Ort aus verkehrsfachlicher Sicht unmittelbarer Handlungsbedarf besteht.

## **2. Verkehrsversuch Anlagenring**

### **2.1 Die Vorbereitung, Planung und bauliche Umsetzung**

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2021, einen mindestens einjährigen Verkehrsversuch am Anlagenring durchzuführen, wurde durch das Stadtplanungsamt eine Machbarkeitsstudie für den Variantenvergleich zum Verkehrsversuch am Anlagenring beauftragt. Die Variante mit der besten Prognose zur Zielerreichung in den Themenfeldern Verkehrssicherheit und Änderung der Verkehrsmittelwahl hin zu ÖPNV und Radverkehr, aber auch zur Aufrechterhaltung eines angemessenen Verkehrsflusses für den motorisierten Individualverkehr wurde der weiteren Fachplanung zugeführt.

Seit März 2022 wurde das Ergebnis der Simulation und des Variantenvergleichs weiter verifiziert und zu einer Entscheidung eines zweispurigen Einrichtungsverkehrs für den motorisierten Straßenverkehr und eine separate Fahrradstraße auf dem inneren Anlagenring entwickelt.

### **2.2 Darstellung der Varianten**

Das im Stadtverordnetenbeschluss geforderte Begleitgutachten zur Untersuchung von geeigneten Varianten im Prozess der Einrichtung von Radverkehrsanlagen im Zuge des Verkehrsversuches auf dem Anlagenring konnte als zusätzliche Bearbeitungsleistung an die Bürogemeinschaft aus der Planersocietät Dortmund und Gertz Gutsche Rügenapp beauftragt werden. Begünstigend hat es sich für diese Anforderung erwiesen, dass aktuell durch diese Büros für die Stadt Gießen die Neubearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes sowie des Nahverkehrsentwicklungsplanes erstellt werden, womit den eingesetzten Verkehrsplanungsbüros alle benötigten Daten zum Verkehrsaufkommen/Verkehrsmodell und zur Netzstruktur des Busverkehrs nebst Fahrtenaufkommen sowie der Busbeschleunigung zur Verfügung stehen.

In einem iterativen Planungs- und Ausschlussprozess wurden so von den Verkehrsplanungsbüros zunächst alle grundsätzlich denkbaren Varianten für die Führung von Radverkehr, Kfz-Verkehr und Busverkehr entwickelt und anhand von Plausibilitätsprüfungen anhand überschlägigen

Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsbetrachtungen bewertet.

Für die Variante einer Führung des Radverkehrs alleine auf der inneren Richtungsfahrbahn und der Führung des Kfz-Verkehrs auf der äußeren Richtungsfahrbahn zeigte sich anhand der dann nicht mehr gegebenen Leistungsfähigkeit, dass für den Kfz-Verkehr zwei Fahrspuren benötigt werden, womit die Untervariante 1.2 mit separater Busspur auf der äußeren Richtungsfahrbahn und nur einer Kfz-Spur nicht weiterverfolgt werden konnte.

- Variante 1.1: Fahrradstraße auf Innenring  
Kfz-Einrichtungsverkehr 2 Fahrstreifen
- Variante 1.2: Fahrradstraße auf Innenring  
Kfz-Einrichtungsverkehr 1 Fahrstreifen + Busspur
- Variante 1.3: Fahrradstraße auf Innenring  
Kfz-Zweirichtungsverkehr
- Variante 2.1: Radfahrstreifen auf den äußeren Fahrstreifen
- Variante 2.2: Radfahrstreifen auf den äußeren Fahrstreifen  
mit Freigabe für den Busverkehr



Ebenso ausgeschlossen werden musste in diesem Stadium eine Untervariante für die Variante mit Anordnung von Radfahrstreifen auf den äußeren Fahrstreifen mit deren gleichzeitiger Freigabe für den Busverkehr, da hier an den LSA-geregelten Knotenpunkten für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung zu hohe Verlustzeiten für den Kfz-Verkehr und bei der Busbeschleunigung aufgetreten wären (Variante 2.2).

In einer weiteren Iterationsstufe wurden die verbliebenen Varianten im Hinblick auf die zu gewährleistende Erschließungsfunktion des Anlagenringes untersucht, sollen doch während des Verkehrsversuch alle Grundstücke entlang des Anlagenringes von den Anliegern und deren Besuchern wie im derzeitigen Bestand angefahren werden können.

Weiterhin wurde in dieser Stufe der bauliche Umbauaufwand, die nötigen Umrüstungen der Lichtsignalanlagen, die Führung der Linienbusse, die Verbesserung für den Radverkehr, die Verkehrssicherheit und die Verständlichkeit für die Verkehrsteilnehmer untersucht und vorbewertet.

Hierbei zeigte sich ein deutlicher Nachteil für Variante 1.3 mit innenliegendem Radverkehr und Führung des Kfz-Verkehrs auf der äußeren Richtungsfahrbahn im Begegnungsverkehr, da es zu erheblichen baulichen Veränderungen im Bereich der baulich trennenden Mittelinsel und den LSA-geregelten Knotenpunkten hätte kommen müssen und die Verkehrsführung als nicht verständlich

bewertet werden muss.

## Vorbewertung der Varianten

	Variante 1.1 Fahrradstraße a.d. Innenring Kfz-Einrichtungsverkehr	Variante 1.3 Fahrradstraße a.d. Innenring Kfz-Zweirichtungsverkehr	Variante 2.1 Radfahrstreifen auf den äußeren Fahrstreifen
Verbesserung für den Radverkehr	sehr hoch	sehr hoch	mittel-hoch
Verkehrssicherheit	hoch	hoch	mittel
Abwicklung Linienbusverkehr	ohne wesentliche Einschränkungen realisierbar	ohne wesentliche Einschränkungen realisierbar	ohne wesentliche Einschränkungen
Erschließung für den Kfz-Verkehr	gegeben, aber deutliche Einschränkung	überwiegend unverändert	weitgehend unverändert
Verständlichkeit der Verkehrsführung	gut	problematisch	gut
Baulich-verkehrstechnischer Aufwand	mittel-hoch	sehr hoch	mittel-hoch

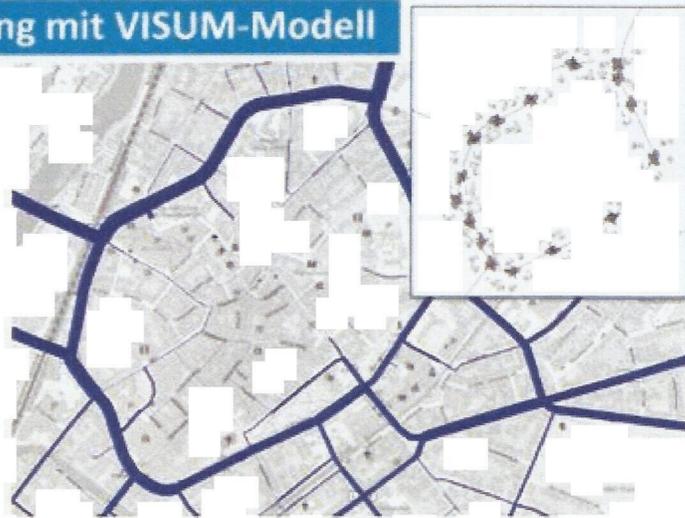
Die weitergehenden detaillierteren Untersuchungen mit Leistungsfähigkeitsberechnungen, Umbauskizzen der Knotenpunkte mit neuen Spuraufteilungen und anschließender Mikro-Simulation der Verkehrsabläufe und der Ermittlung von Umleitungsverkehren in Folge von Verlagerungen bezogen sich nunmehr auf die verbliebenen Varianten.

### 2.3 Bewertung der Varianten

Dies waren die Variante 1.1 mit einer Führung des Radverkehrs auf der inneren Richtungsfahrbahn über je eine Fahrradstraße je Richtung mit Beibehaltung des dortigen Busverkehrs sowie der Führung des Kfz-Verkehrs auf der äußeren Richtungsfahrbahn entgegen dem Uhrzeigersinn entsprechend der heutigen Verkehrsführung und Variante 2.1 mit der Anordnung von Radfahrstreifen auf den äußeren Radfahrstreifen mit weitest gehender Beibehaltung der bisherigen Verkehrsführungen.

## Prüfung Verkehrsverlagerung mit VISUM-Modell

- Verfeinerung des Verkehrsmodells im Innenstadtbereich
- Integration von aktuellen Zähldaten
- Nachkalibrierung des Modells
  
- Keine Modal-Split- und Zielwahleffekte berücksichtigt  
→ Worst-Case-Betrachtung



Die vergleichende Untersuchung für die Varianten 1.1 und 2.1 ergaben für den Anlagenring zu erwartende Reduzierungen des Kfz-Verkehrs und Verlagerungen insbesondere des motorisierten Durchgangsverkehrs bis hin auf den Gießener Ring als die die Stadt umgehende Autobahn 485. Bezogen auf den vierspurigen Ausgangsverkehr des innerstädtischen Anlagenringes fallen die Reduzierungen des Kfz-Verkehrs für Variante 1.1 höher aus, gleichzeitig sind die Verlagerungen auf die den Anlagenring tangential umfahrenden Hauptverkehrsstraßen wie die Ringallee und die Ludwigstraße höher als bei Variante 2.1, bei welcher die bisherigen Verkehrsbeziehungen beibehalten werden. Bei Variante 1.1 wird bis auf die beizubehaltende unmittelbare Anfahrbarkeit der Parkhäuser der von den Haupteinfallsstraßen auf den Anlagenring einfahrende Kfz-Verkehr überwiegend rechtseinbiegend eingeführt, was wegen veränderten Routenführungen zu mehr Verlagerungen im Verkehr auf die tangentialen Hauptverkehrsstraßen führen wird.

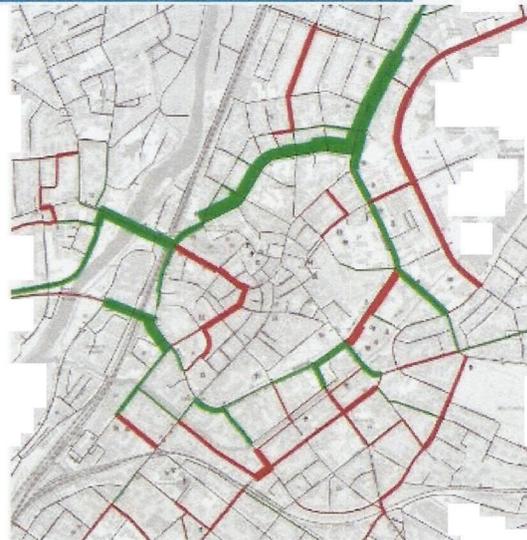
Im Verkehrsablauf kommt es als Ergebnis der Mikro-Simulation für Variante 2.1 zu überlastenden Rückstaus des aus Norden über die Marburger Straße in den Anlagenring einfahrenden Kfz-

Verkehrs, da die beiden stadteinwärts führenden Fahrspuren der vierspurigen Marburger Straße vor dem Knotenpunkt John-F.-Kennedy-Platz auf nur eine Fahrspur reduziert werden müssen.

### Variante 1.1 – Fahrradstraße + Kfz-Einrichtungsverkehr

Vergleich Variante 1.1 vs. Analysefall 2021

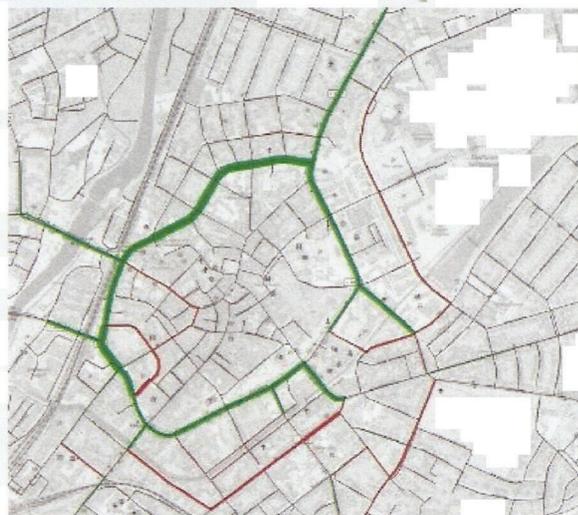
- ca. 20% Entlastung des Anlagenrings
- Zunahmen auf: Ringallee, Ludwigstraße, Nahrungsberg, Asternweg, Alicenstraße
- Zunahmen innerhalb des Rings: Reichensand, Bahnhofstraße, Neustadt
- Gegenmaßnahmen zur Vermeidung von unverträglichen Mehrbelastungen sind zu prüfen



### Variante 2.1 – Außenliegende Radfahrstreifen

Vergleich Variante 2 vs. Analysefall 2021

- Leichte Verlagerung auf den Gießener Ring
- ca. 10%-20% Entlastung des Anlagenrings
- Zunahmen außerhalb des Rings: Ringallee, Ludwigstraße, Nahrungsberg, Steinstraße  
→ Gegenmaßnahmen zu prüfen
- Zunahmen innerhalb des Rings: Reichensand, Bahnhofstraße, Schanzenstraße, Neustadt



In einer zusammenfassenden Bewertung der Varianten 1.1 und 2.1 werden für beide auf dem städtischen Anlagenring ein ausreichender Verkehrsfluss nachgewiesen, wobei bei Variante 1.1. etwas stärkere Verlagerungen in das Alternativnetz und geringe Einschränkungen bei der direkten Erschließung bzw. Erreichbarkeit sowie ein etwas höherer verkehrstechnischer Umrüstungsaufwand resultieren. In puncto Verkehrssicherheit und Verbesserung für den Radverkehr weist Variante 1.1 mit dem Radverkehr auf der inneren Richtungsfahrbahn deutliche Vorzüge gegenüber Variante 2.1 mit der Anordnung von herkömmlichen Radfahrstreifen auf beiden Richtungsfahrbahnen auf, sodass die beauftragten Verkehrsplaner die Weiterverfolgung von Variante 1.1 empfohlen haben, dem

sich der Magistrat der Universitätsstadt Gießen angeschlossen hat.

## **2.4 Lichtsignaltechnische Maßnahmen**

Sämtliche Lichtsignalanlagen entlang des Anlagenringes werden mit Beginn der Maßnahme überarbeitet. Die Anlagen werden um die erforderlichen Signalgeber für die neu hinzukommenden Radverkehrsbeziehungen ergänzt. Abbiegeströme des Kfz-, sowie des Radverkehrs werden mittels gesonderter Signale separat signalisiert, um Gefährdungen durch bedingt verträglich signalisierte Abbiegeströme auszuschließen. Sämtliche Signalanlagen werden aus diesem Grunde dauerhaft in Betrieb sein. Um eine hohe Verfügbarkeit sicherzustellen, wurden alle Anlagen auf LED-Technik umgestellt und in die höchste Wartungsvertragsstufe eingesetzt.

## **3. Begleitende Maßnahmen**

Für die in diesem Frühjahr angelaufene Beteiligung der Öffentlichkeit unter Einbeziehung der Anlieger und des innerstädtischen Einzelhandels wurden die technischen Pläne in verständlicher Form aufbereitet und so die wesentlichen Merkmale der neuen Verkehrsführungen vermittelt. Eingebettet ist dies in eine breite Informationskampagne der Stadt, die bis in das Umland hinein den motorisierten Besuchern und Verkehrsteilnehmern den Verkehrsversuch auf dem innerstädtischen Anlagenring erläutert und die weiter gegebene Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele wie z.B. die großen Parkhäuser verdeutlicht.

## **4. Zusammenfassung**

Die gewählte Variante der Verkehrsführung, die im Rahmen eines einjährigen Verkehrsversuches umgesetzt werden soll, verspricht den größten Erfolg in den Themenfeldern subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit unter besonderer Beachtung der Belange des ÖPNV. Auch in Bezug auf die Belange der Leichtigkeit des motorisierten Individualverkehrs gibt es Vorteile gegenüber den anderen untersuchten Varianten. Eine Radverkehrsführung mit Verwendung der „klassischen“ Instrumente der Radverkehrsplanung (im vorliegenden Falle der Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn) würde die Steigerung des Radverkehrsanteils weit weniger begünstigen, würde ähnliche Aufwendungen bei der Straßenraumgestaltung (insbesondere Fahrbahnmarkierung und Änderungen an Lichtsignalanlagen) hervorrufen.

Die Erreichbarkeit aller von der Maßnahme betroffenen Grundstücke ist sichergestellt. Dies gilt ebenso für die Nutzbarkeit für Rettungsfahrzeuge.

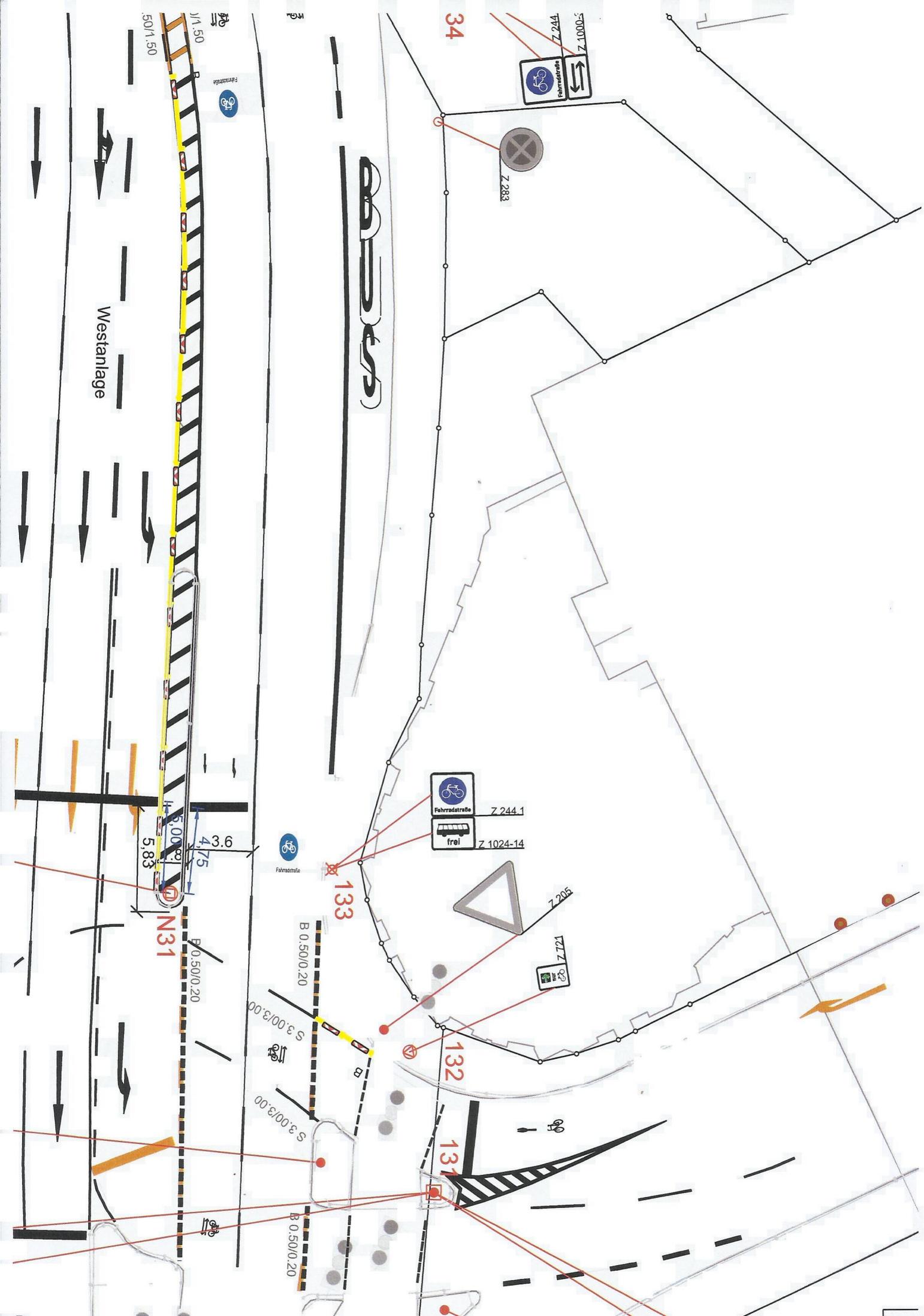
Nach den o.g. Ausführungen ist die Verkehrssituation am Anlagenring für den Radverkehr

problematisch. Es sind bauliche und/oder verkehrstechnische Veränderungen vorzunehmen um die Sicherheit des Radverkehrs an den Stand der Technik anzupassen. Diese Handlungsbedarfe bestehen ganz losgelöst vom durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Verkehrsversuch und verursachen für sich genommen bereits die Einleitung entsprechender Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde.

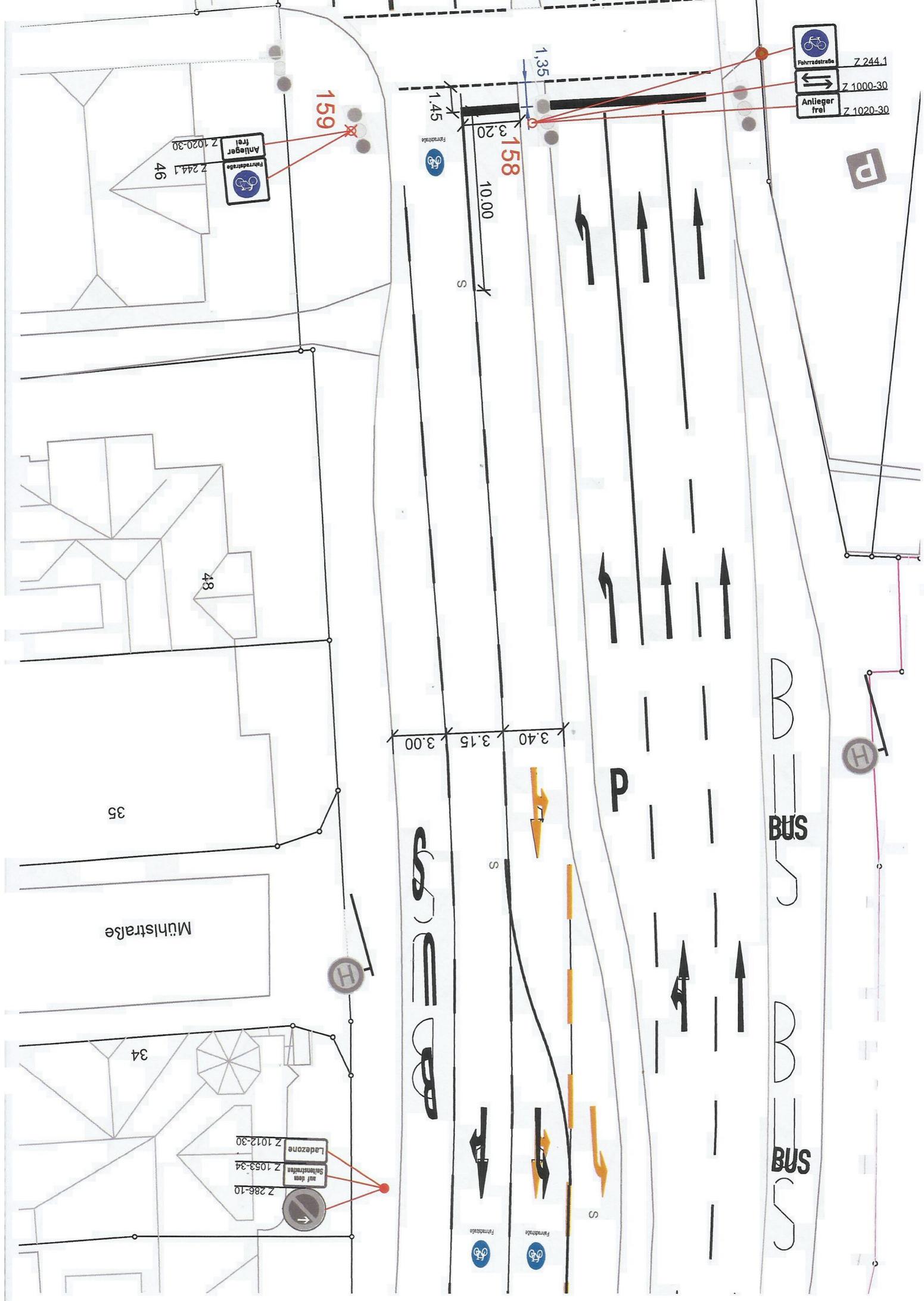
Die Anordnung der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage von VwV-StVO zu §1 Rn. 1 Satz 2, §39 Abs. 1, 2, 3, 5 und 7 StVO und VwV-StVO zu §§39-43 sowie § 45 Abs. 1, 3 und 9 StVO.

Im Auftrag









 Fahrradstraße Z 244.1  
 Z 1000-30  
 Anlieger frei Z 1020-30

 Fahrradstraße  
 Anlieger frei  
 Z 1020-30  
 Z 244.1  
 46

 auf dem Seitenstreifen  
 Z 1053-34  
 Ladezone  
 Z 1012-30  
 Z 286-10

Mühlstraße

159

158

1.45  
 3.20  
 10.00  
 S

3.00  
 3.15  
 3.40  
 S

BUS

BUS

P

P

H

H

Fahrradstraße

Fahrradstraße

S

S

S

Fahrradstraße

Fahrradstraße

S

S

S



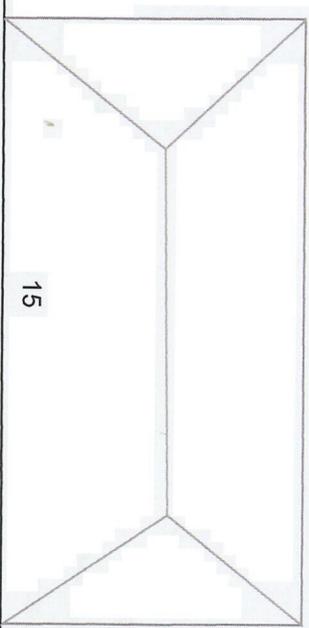
Z 357-40

Fahrradstraße  
Z 244.1  
Z 1000-30  
Z 1000-11



Z 306

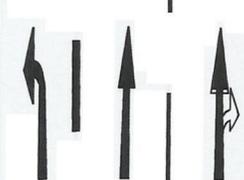
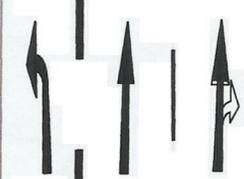
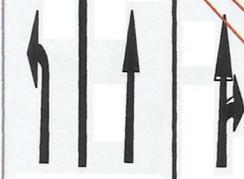
13



15



Z 1000-11

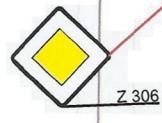


81

3.15  
3.15  
Fahrradstraße



Frei  
Z 1024-14  
Fahrradstraße  
Z 244.1



Z 205

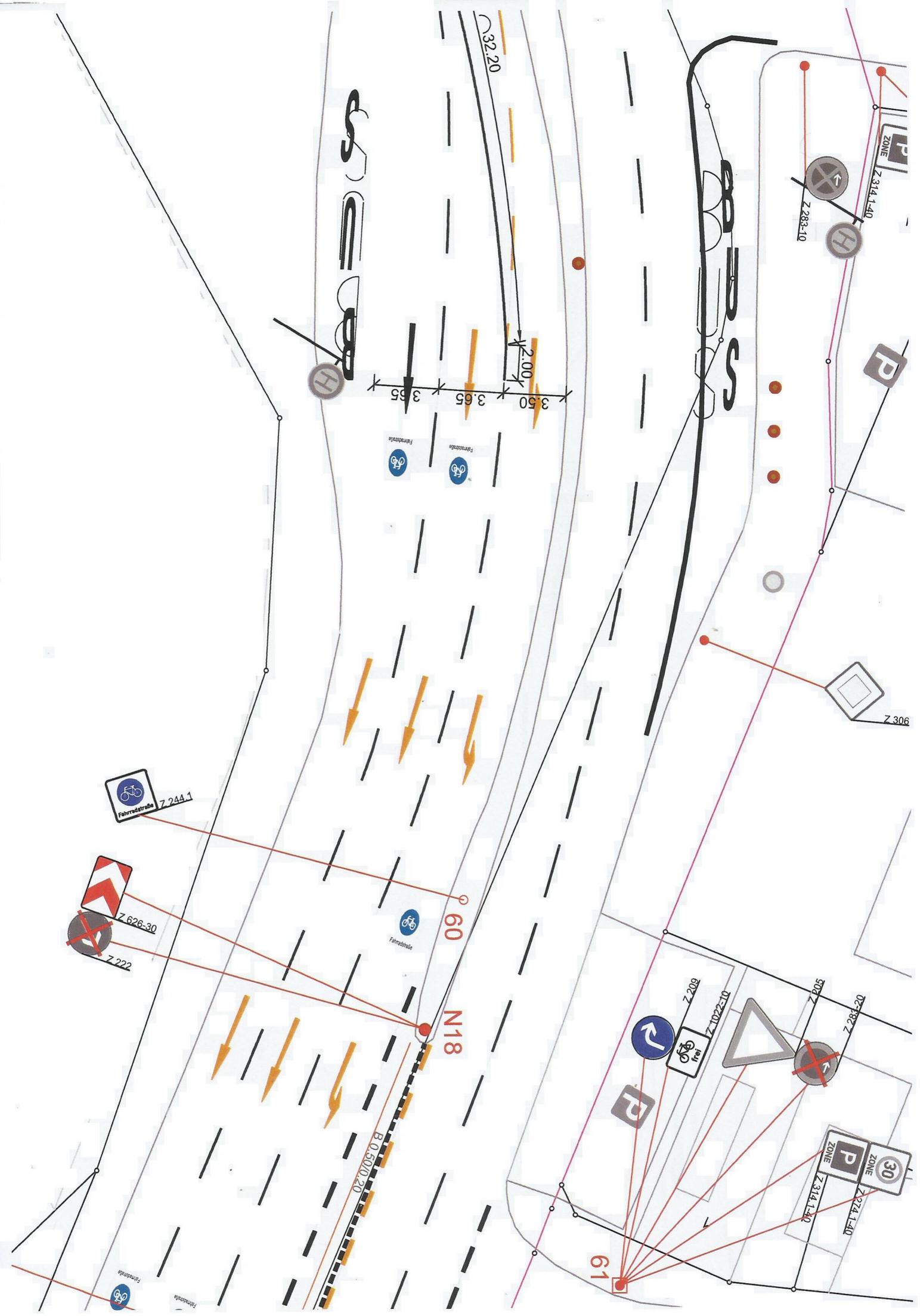
Z 214-30

Z 209-10

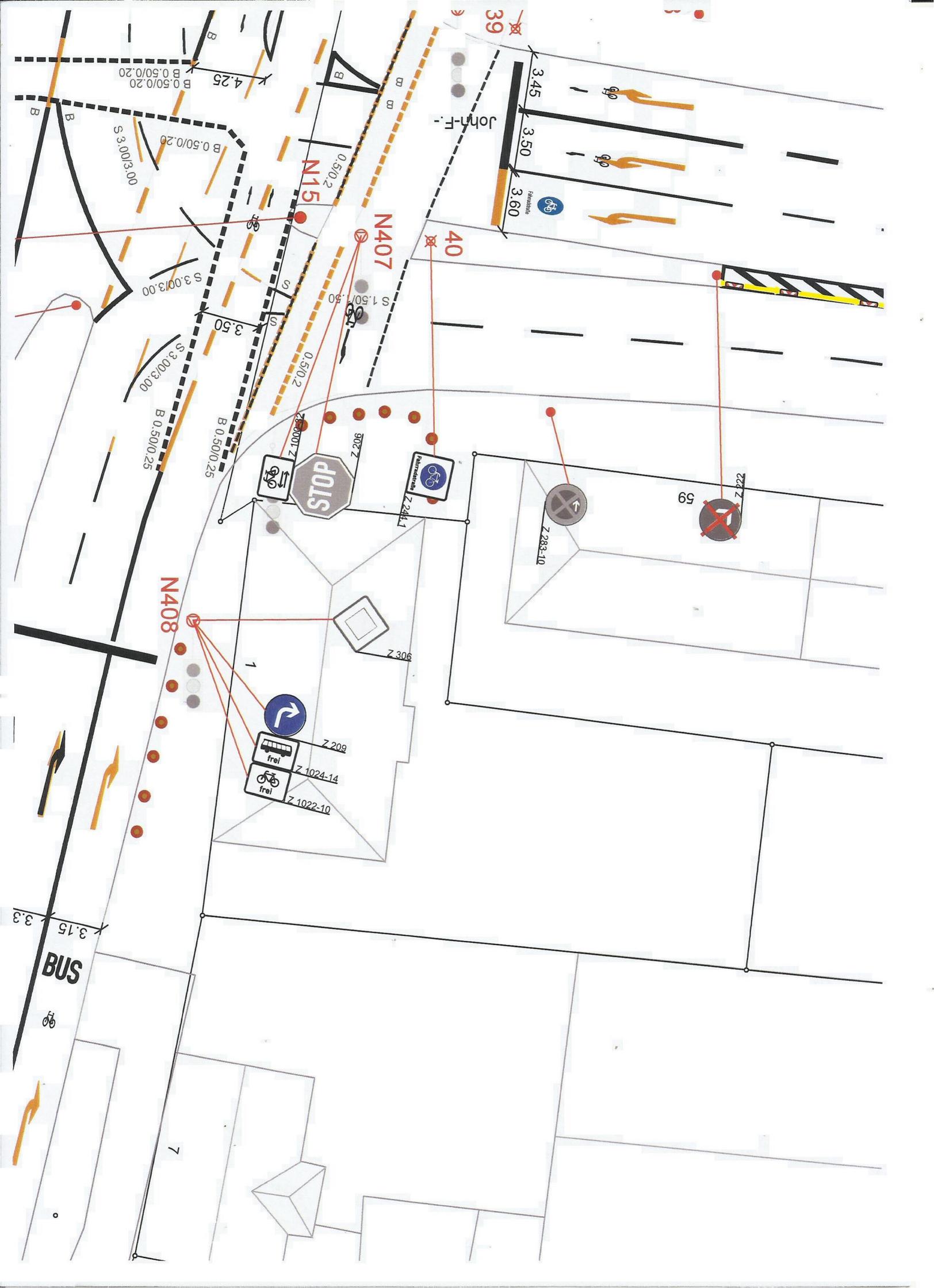
Z 1022-10

1

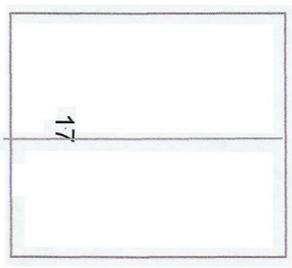








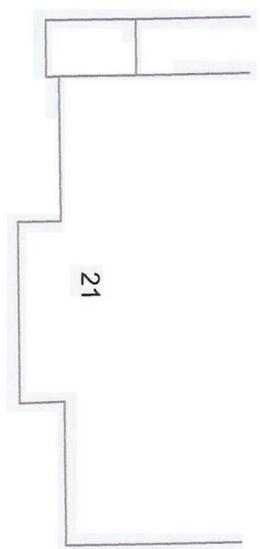




17

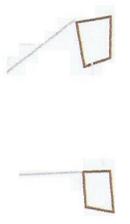


602 Z

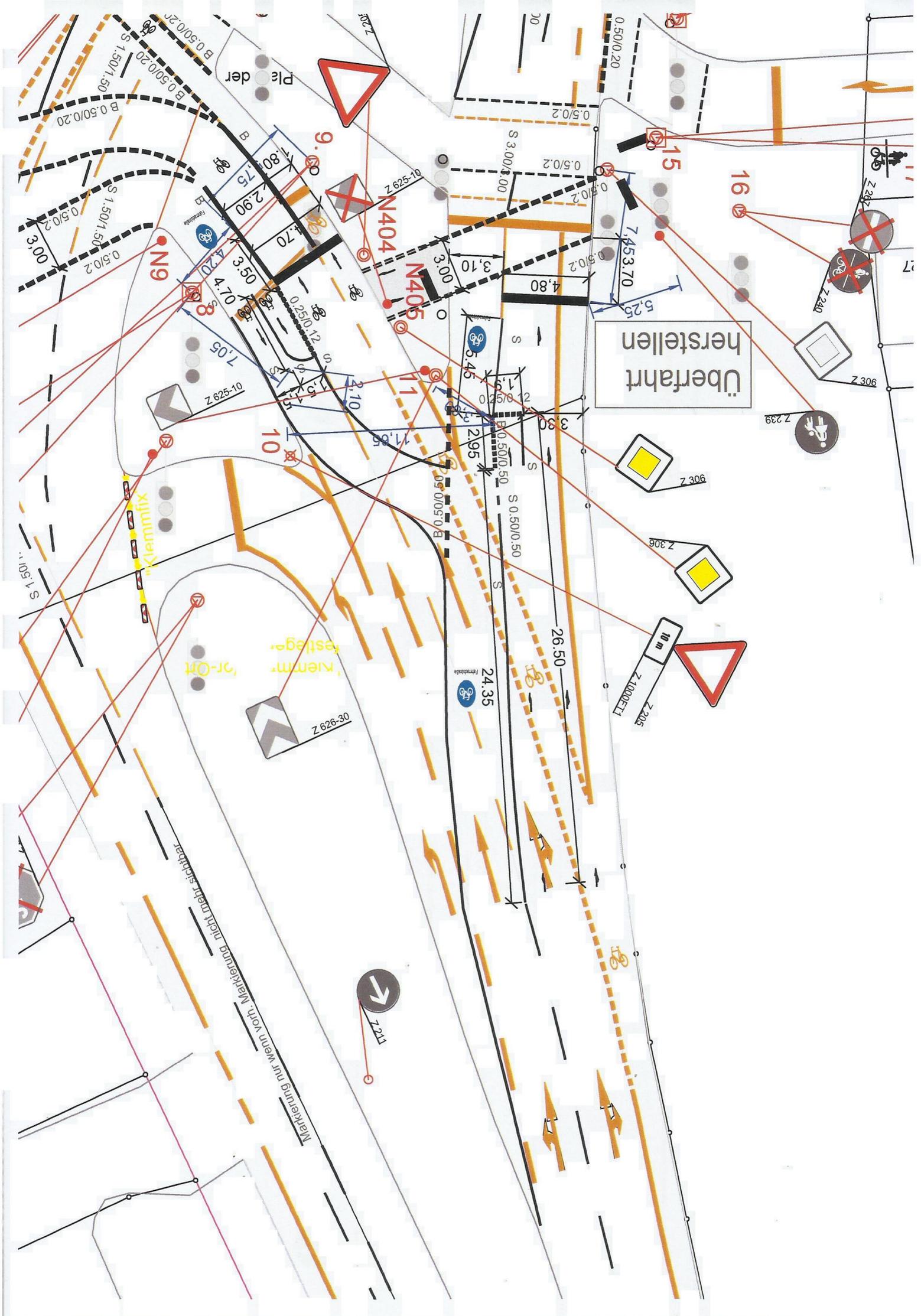


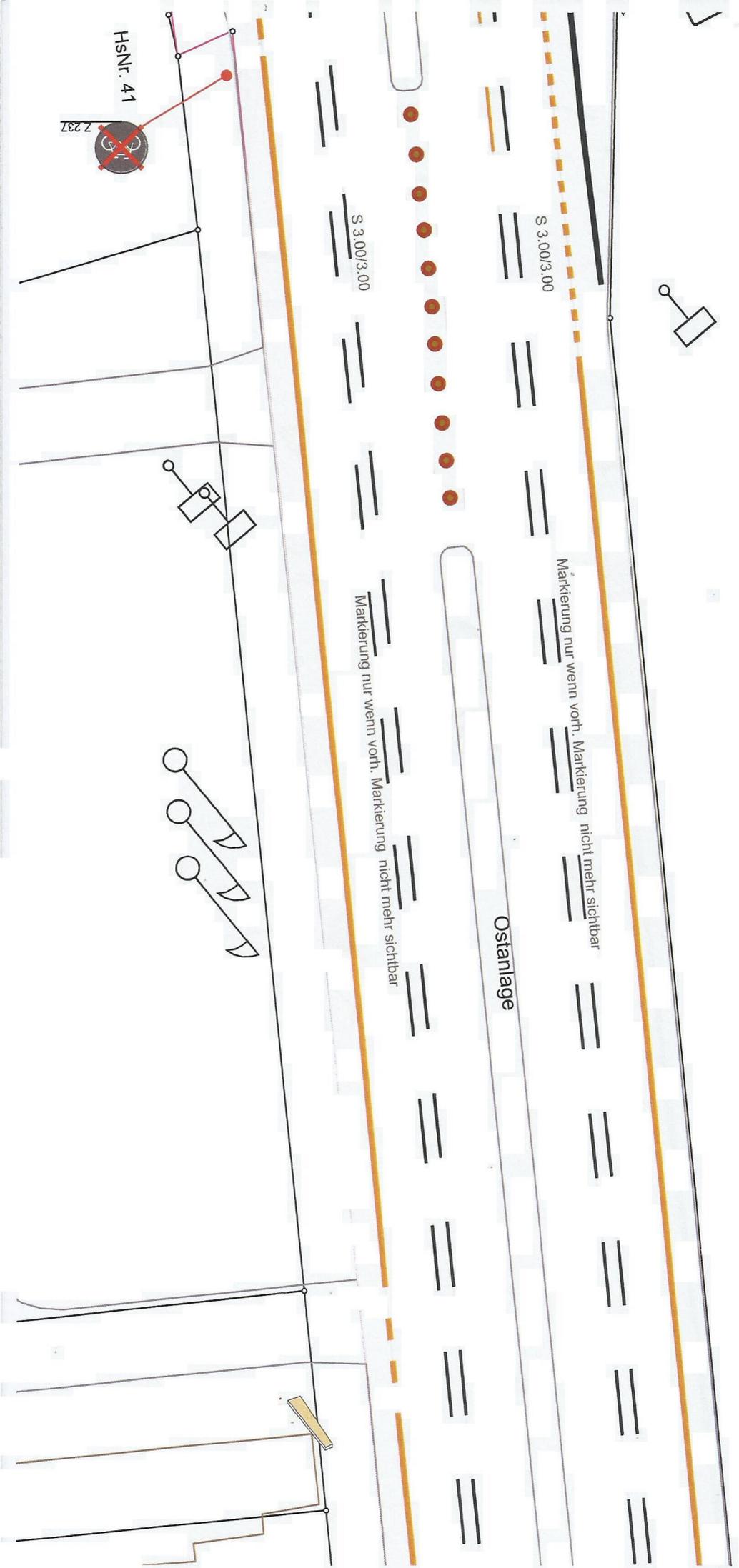
21

Markierung nur wenn vorh. Markierung nicht mehr sichtbar



502 Z





HSNr. 41

Z 237

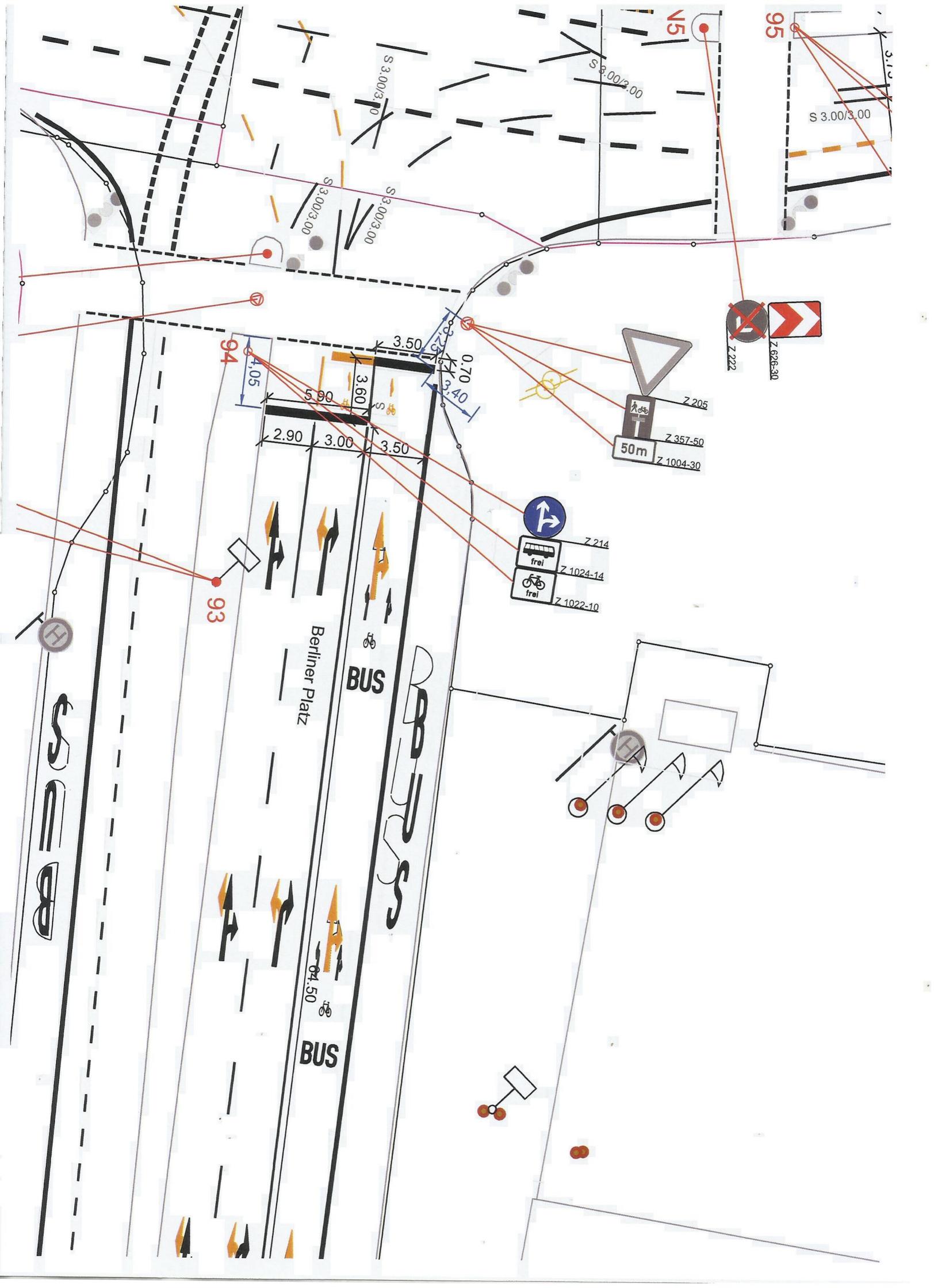
S 3.00/3.00

S 3.00/3.00

Markierung nur wenn vorh. Markierung nicht mehr sichtbar

Markierung nur wenn vorh. Markierung nicht mehr sichtbar

Ostanlage



15

95

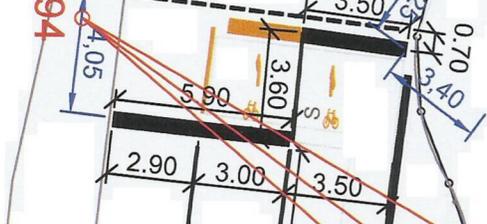
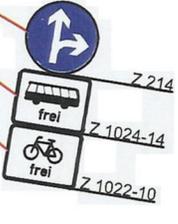
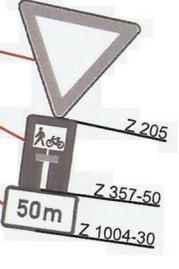
S 3.00/3.00

S 3.00/3.00

S 3.00/3.00

S 3.00/3.00

S 3.00/3.00



93

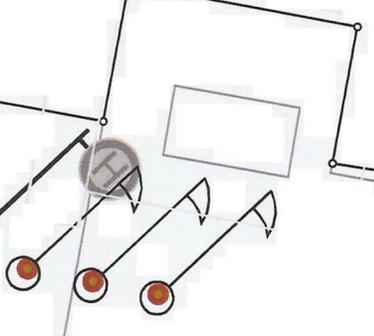
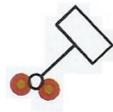
94

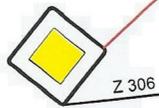
Berliner Platz

BUS

BUS

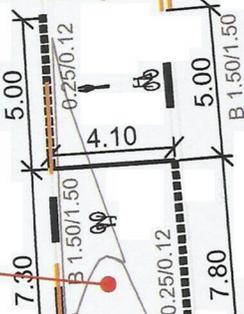
04.50





Südanlage

103



102



101



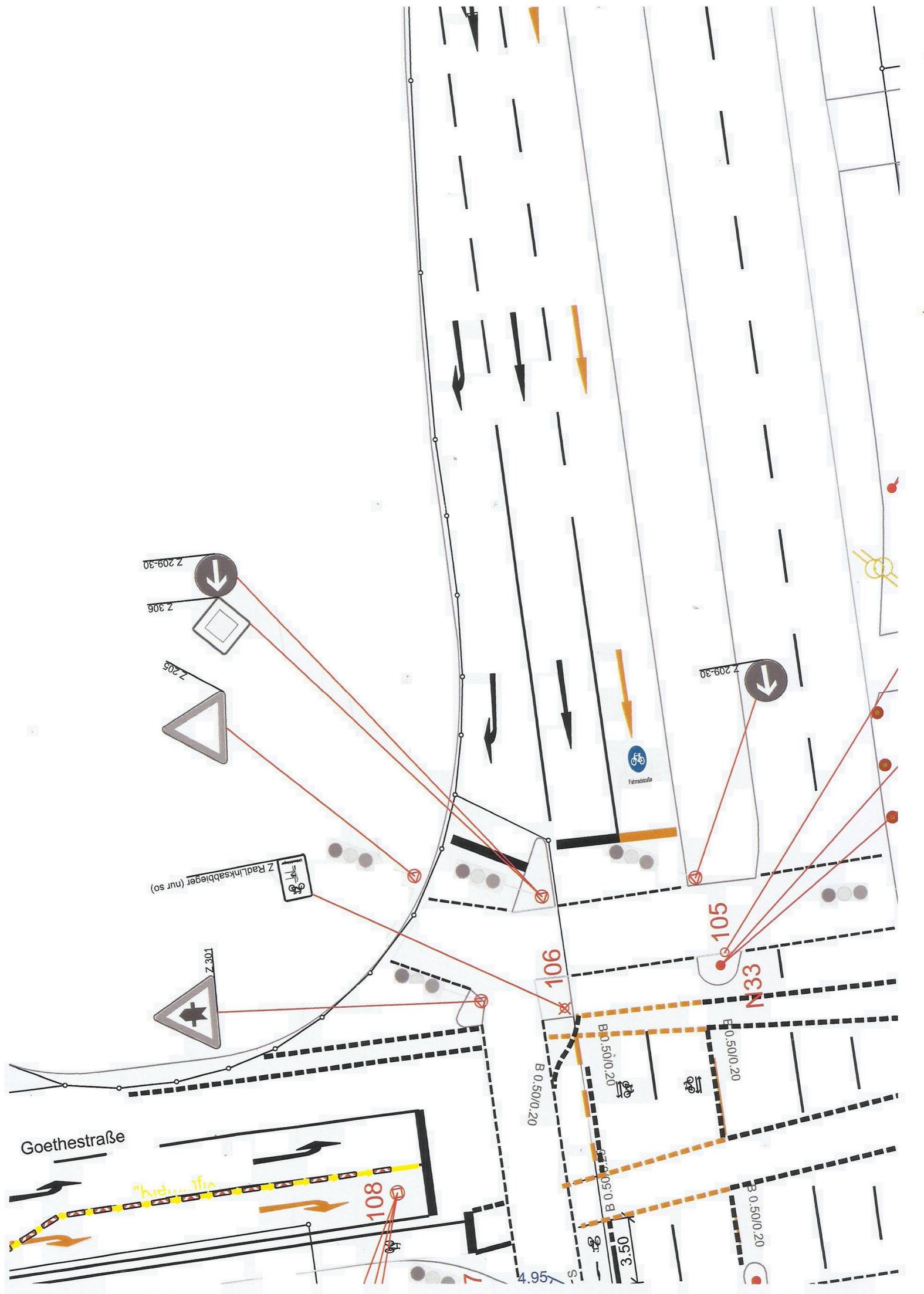
B

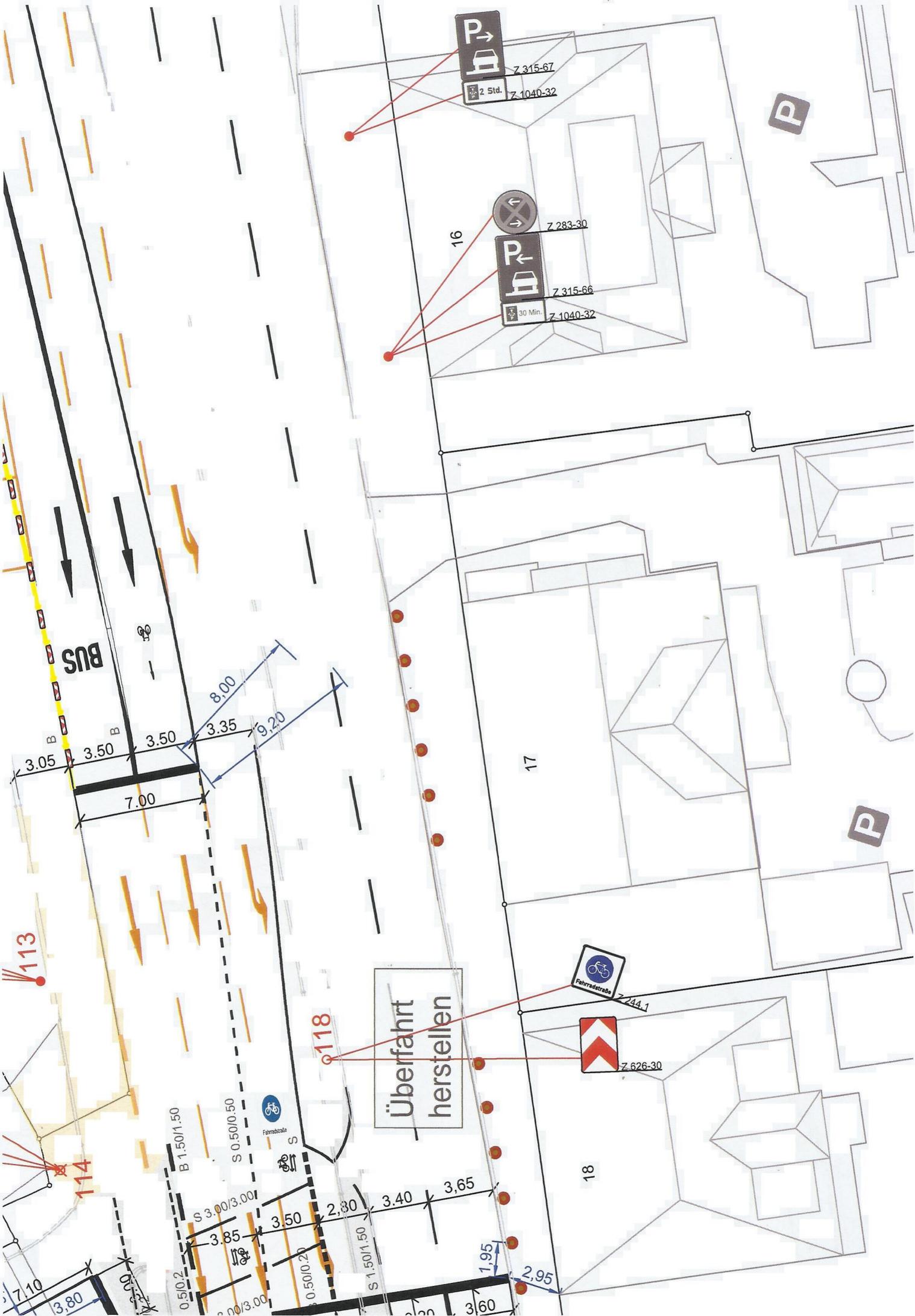
Z 283-10



Z 3

6







[REDACTED]

---

**Von:** [REDACTED] (RPGI)  
**Gesendet:** Mittwoch, 14. Juni 2023 09:39  
**An:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); Wright, Alexander  
**Betreff:** WG: Stadt Gießen - Anzeige des Verkehrsversuches auf dem Anlagenring  
**Anlagen:** Verkehrsversuch Anlagenring Gießen - Anordnung.pdf

Sehr geehrter [REDACTED]

danke für Ihre Anzeige des Verkehrsversuches nebst Anlagen. Wie anlässlich der Besprechung bei Ihnen bereits thematisiert, ist eine Vergleichbarkeit der Verkehrsmengen für die Evaluation der Auswirkungen des Verkehrsversuches nur sinnvoll möglich, wenn bereits Erhebungen aus der Zeit vor dem Beginn des Verkehrsversuches vorliegen, wobei hierbei zu berücksichtigen ist, dass aufgrund der sich über Monate erstreckenden Umbaumaßnahmen bereits mit erheblichen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen zu rechnen sein wird. Die Verkehrsmengenerfassung sollte daher bereits in den vergangenen Monaten erfolgt sein. Bitte informieren Sie mich über die Termine der Besprechungen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

[REDACTED]  
Dezernatsleiterin

Dezernat 33 – Verkehr



Unsere Stellenangebote finden Sie [hier](#)

Regierungspräsidium Gießen  
Colemanstraße 5  
35394 Gießen

Postfach 10 08 51  
35338 Gießen

Telefon [REDACTED]  
PC-Fax [REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]  
Internet: <http://www.rp-giessen.de>

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Mittwoch, 14. Juni 2023 08:41:05 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rom, Stockholm, Wien

[REDACTED]

**Von:** [REDACTED] (RPGI)  
**Gesendet:** Mittwoch, 14. Juni 2023 11:52  
**An:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); Wright, Alexander  
**Betreff:** WG: Stadt Gießen - Anzeige des Verkehrsversuches auf dem Anlagenring  
**Anlagen:** Verkehrsversuch Anlagenring Gießen - Anordnung.pdf

Sehr geehrter [REDACTED]

ich darf Sie bitten, die Anzeige des Verkehrsversuches nebst Anlagen noch an die offizielle E- Mail Adresse des Regierungspräsidiums [poststelle@rpgi.hessen.de](mailto:poststelle@rpgi.hessen.de) zu übersenden. Bei künftigen Schriftverkehr zum Verkehrsversuch bitte ich Sie, sowohl Frau Abteilungsleiterin [REDACTED] als auch mich in cc. zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

[REDACTED]  
Dezernatsleiterin

Dezernat 33 – Verkehr



Unsere Stellenangebote finden Sie [hier](#)

Regierungspräsidium Gießen  
Colemanstraße 5  
35394 Gießen

Postfach 10 08 51  
35338 Gießen

Telefon [REDACTED]  
PC-Fax [REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]  
Internet: <http://www.rp-giessen.de>

**Von:** [REDACTED] (RPGI)  
**Gesendet:** Mittwoch, 14. Juni 2023 09:39  
**An:** [REDACTED] <[REDACTED]@giessen.de>  
**Cc:** [REDACTED] (RPGI) <[REDACTED]@rpgi.hessen.de>; 'Wright, Alexander' <Alexander.Wright@giessen.de>  
**Betreff:** WG: Stadt Gießen - Anzeige des Verkehrsversuches auf dem Anlagenring

[REDACTED]

---

**Von:** [REDACTED] (RPGI)  
**Gesendet:** Dienstag, 20. Juni 2023 08:47  
**An:** [REDACTED]  
**Cc:** Wright, Alexander; [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI)  
**Betreff:** WG: Stadt Gießen - Anzeige des Verkehrsversuches auf dem Anlagenring  
**Anlagen:** Verkehrsversuch Anlagenring Gießen - Anordnung.pdf

Sehr geehrter [REDACTED],

danke für die Anzeige des Verkehrsversuches nebst Vorlage der bislang vorhandenen Unterlagen, die hier noch in der Prüfung sind.

Zu der straßenrechtlichen Problematik sind jedoch keinerlei Ausführungen zu finden. Ich bitte Sie daher, die straßenrechtliche Prüfung zu dem geplanten Verkehrsversuch am Anlagenring vorzulegen. Hierbei wäre es wichtig zu erfahren, ob bzw. inwiefern durch den Verkehrsversuch die Netzfunktion der Ortsdurchfahrtstraße bei einer Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr und einer Wegnahme von den inneren beiden Fahrstreifen des Anlagenrings für den Kfz-Verkehr gewahrt bleibt. In diesem Zusammenhang wäre auch die etwaige Änderung bzw. Anpassung der Festlegung der Ortsdurchfahrt im Sinne des § 7 HStrG zu überprüfen. Diesbezügliche wäre eine kartografische Darstellung (losgelöst von der Machbarkeitsstudie) hilfreich. Auch Fragen der Umstufung sowie der Teileinziehung bei einer echten Fahrradstraße auf dem Anlagenring wären abschließend zu klären, da eine Überführung des Verkehrsversuchs in eine dauerhafte Anordnung seitens der Universitätsstadt Gießen angestrebt wird. Im Rahmen der Prüfung ist zu berücksichtigen, dass der Anlagenring in Gießen ab der Westanlage – an der Einmündung Gabelsbergerstraße beginnend – über die Südanlage, Ostanlage und Marburger Straße bis zum John-F.-Kennedy-Platz als Landesstraße klassifiziert (L 3475) ist. Lediglich die Westanlage ist zwischen der Rodheimer Straße und der Gabelsbergerstraße eine Kreisstraße (K 28). Der insgesamt nahezu 3 km umfassende Anlagenring besteht damit zum größten Teil aus Straßenflächen, die vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zu dienen bestimmt sind. Landesstraßen sind nach der Einteilung der öffentlichen Straßen gemäß § 3 Abs.1 Nr. 1 Hessisches Straßengesetz (HStrG) solche Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend einem über das Gebiet eines Kreises hinausgehenden Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Kreisstraßen sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 HStrG solche Straßen, die vorwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind. Die Länge der Kreisstraße im Bestand des Anlagenrings beträgt wie oben erwähnt lediglich rund 300 Meter. Nach den von Ihnen vorgelegten Planungen wird dem überörtlichen Verkehr, der zum allergrößten Teil aus dem motorisierten Individualverkehr besteht, verboten, einen Großteil der Verkehrsfläche zu benutzen, die diesem ursprünglich zu dienen bestimmt war. Hinsichtlich des für ihn zur Benutzung freibleibenden Teils der Verkehrsfläche ist der motorisierte Individualverkehr zudem gehalten, diese im Einrichtungsverkehr zu befahren.

Es bedarf daher zwingend vorab einer Prüfung durch die anordnende Behörde, ob vor dem Hintergrund der beabsichtigten Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs die beabsichtigte Anordnung mit dem Grundsatz des Vorbehalts des Straßenrechts in Einklang stehen. Auch die Fragestellung der Zulässigkeit einer ev. erforderlichen straßenrechtlichen Teileinziehung ist – wie bereits erwähnt - zu prüfen. Ich gehe davon aus, dass von Ihnen dazu bereits Prüfungen stattgefunden haben, die jedoch in den übermittelten Unterlagen nicht vorhanden sind.

Ich bitte um kurzfristige Vorlage der erbetenen Unterlagen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

[REDACTED]

---

**Von:** [REDACTED] (RPGI)  
**Gesendet:** Freitag, 23. Juni 2023 08:51  
**An:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI);  
[REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI)  
**Betreff:** WG: Verkehrsversuch Gießen  
**Priorität:** Hoch

Sehr geehrter [REDACTED]

in unserem gestern geführten Telefonat haben Sie mir mitgeteilt, dass es sich bei dem an meine Behörde am 14.6.2023 im Rahmen der Anzeige übersandte Dokument ‚Anordnung von Verkehrszeichen/Verkehrseinrichtungen‘ vom 13.6.2023 um den Entwurf einer Anordnung handele und es sich bei den derzeit stattfindenden Umbaumaßnahmen lediglich um ‚vorbereitende Maßnahmen‘ handele. Ich weise Sie darauf hin, dass auch Markierungen für Umbauarbeiten im öffentlichen Straßenraum oder z.B. geänderte Beschilderungen einer vorherigen verkehrsrechtlichen Anordnung bedürfen. Insoweit wäre auch für diese ‚vorbereitenden Maßnahmen‘ eine Anordnung im Rahmen der derzeit stattfindenden Umbaumaßnahmen erforderlich. Ich gehe davon aus, dass Sie diese Anordnung schnellstmöglich erlassen

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

[REDACTED]  
Dezernatsleiterin

Dezernat 33 – Verkehr



Unsere Stellenangebote finden Sie [hier](#)

Regierungspräsidium Gießen  
Colemanstraße 5  
35394 Gießen

Postfach 10 08 51  
35338 Gießen

Telefon [REDACTED]  
PC-Fax [REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]  
Internet: <http://www.rp-giessen.de>

[REDACTED]

---

**Von:** Verkehrsbehörde <Verkehrsbehoerde@giessen.de>  
**Gesendet:** Mittwoch, 28. Juni 2023 14:22  
**An:** Poststelle (RPGI); 'VSB-Giessen.ppmh@polizei.hessen.de'  
**Cc:** Wright, Alexander; Tiefbauamt; [REDACTED]  
[REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI)  
**Betreff:** Verkehrsversuch Anlagenring Gießen - Anordnung  
**Anlagen:** HP\_MFS\_2023-06-28\_14-07-36.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

beigefügt erhalten Sie noch einmal die o. g. Anordnung. Zusätzlich eingegangen wurde hier auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Mittelhessen zum Verkehrsversuch.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

[REDACTED]  
Ordnungsamt  
- Straßenverkehrsbehörde -



Universitätsstadt Gießen  
Der Oberbürgermeister  
Berliner Platz 1  
35390 Gießen  
Telefon: [REDACTED]  
Telefax: [REDACTED]  
E-Mail: [verkehrsbehoerde@giessen.de](mailto:verkehrsbehoerde@giessen.de)  
[www.giessen.de](http://www.giessen.de)

Telefonische Erreichbarkeit  
Mo.- Fr. von 08:00-12:00 Uhr und zusätzlich  
Mo. - Do. von 14:00-15:00 Uhr.

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

Datum: 13.06.2023

Auskunft erteilt: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

über

Dez II

an

Tiefbauamt

## Anordnung von Verkehrszeichen / Verkehrseinrichtungen

**Straße: Anlagenring und Seitenstraßen (Nord-, Ost-, Süd- und Westanlage, alle zuführenden Seitenstraßen im erweiterten Knotenbereich, insbesondere Frankfurter Straße), siehe Planunterlagen in der Anlage**

**Maßnahme: Fahrradstraße auf der inneren Richtungsfahrbahn des Anlagenrings**

### Begründung:

#### 1. Allgemeine verkehrliche Situation und rechtliche Ausgangslage

##### 1.1 Die Bedeutung des Anlagenringes für den Radverkehr in Gießen

Der Anlagenring hat für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Gießen eine absolute Schlüsselrolle. Schon im Radverkehrsentwicklungsplan von 2010 wurde dieser Umstand zutreffend beschrieben:

„Mit den auf beiden Seiten und insbesondere innerhalb des Anlagenrings ansässigen Geschäften verfügt der gesamte Bereich über eine hohe Anziehungskraft und ist wichtiges Quell-/Zielgebiet. [...] die Ringstraßen wie auch die weitestgehend der Zentrumserschließung dienenden Straßen verfügen zusätzlich über eine Funktion als Dreh- und Angelpunkt, für den innerstädtischen Radverkehr. [...] Der Anlagenring, der in generalisierter Form einen geschlossenen Kreis bildet, dient als Verteilelement für Fahrten, die ungefähr maximal im äußeren Bogen eine Viertelkreis-Segments stattfinden, das heißt bsp.weise von der Frankfurter Straße bis zur Rodheimer Straße, von der Marburger Straße zur Moltkestraße oder von der Wiesenstraße zum Berliner Platz.“

Aber auch: „Die Situation für Radfahrer auf dem Anlagenring ist verbesserungswürdig. Die heute hier vorhandenen Bestandteile eines Radwegenetzes sind lückenhaft und spiegeln nicht die hohe Bedeutung wieder, die dieses zentrale Straßennetzelement auch für den Radverkehr übernehmen kann.“

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung verweist in Bezug auf die Radverkehrsführung explizit auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) (vgl. VwV-StVO Rn. 13 §2 Abs. 4 Satz 2). Um Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufes zu gewährleisten zu können (ERA 2.1), werden die unterschiedlichen Führungsformen den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen zugeordnet (ERA 2.3). Bei vierstreifigen Straßen ist unabhängig von Kraffahrzeugstärke und Geschwindigkeit Mischverkehr als Führungsform i.d.R. ungeeignet. Je nach Abschnitt liegen die derzeitigen normalwerktäglichen Verkehrsstärken auf dem Anlagenring zwischen ca. 12.000 Kfz/24h und 25.000 Kfz/24h. Bei 50 km/h bedeutet das Belastungsbereich II - IV. Der Schwerverkehrsanteil ist mit <100 - >500 LKW/24h gering - mittel. Damit ergibt sich Separation als Führungsform, d.h. mind. Radfahrstreifen.

Die Eignung der Führungsformen Radfahrstreifen versus Fahrradstraße auf dem Innenring wurden im Rahmen eines Variantenvergleichs abgewogen (vgl. Punkt 2.1 - 3) mit Fokus auf Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit, wie es die StVO vorgibt (VwV-StVO zu §1 Rn. 1).

Laut hessischen Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen (Hrsg. HMWEVW, 2020; Punkt 4) ist bei dieser Verkehrsstärke eine Führung im Mischverkehr lediglich im Radzusatznetz vorgesehen - d.h. für die Nutzergruppe der verkehrsgewöhnten, zielorientierten Alltagsradler\*innen. Der größere Teil der Radler\*innen zählt aber zu dem weniger verkehrsgewöhnten, der Anlagenring würde weiterhin weitest möglich gemieden werden.

Die in 2010 beschriebenen Defizite haben sich bis in die heutige Zeit insbesondere durch konkretisierte Rechtsvorgaben (Mindestüberholabstand 1,50 m) deutlich verschärft. Die Defizite, wie z.B. deutlich vom Stand der Technik nach unten abweichende Zustände im Bereich der Verkehrssicherheit, insbesondere aber die Defizite im Bereich des nach heutigen Planungsansätzen deutlicher zu gewichtenden subjektiven Sicherheitsempfindens, stellen erhebliche Hemmnisse für eine starke Ausdehnung des Radverkehrsanteils am Verkehrsaufkommen in Gießen dar.

Die Bestandaufnahme zum aktuell in der Bearbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan beschreibt in 2021 zutreffend:

„Da der komplette Anlagenring ein Teil des Radhaupttroutennetzes ist und die innenstadtlaufenden Verkehrsachsen auf den Anlagenring führen und dieser dementsprechend von Radfahrenden genutzt wird, ist die fehlende Radinfrastruktur als besonders negativ hervorzuheben. Zusätzlich verlaufen einige Routen des Radhauptnetzes sowie der R7 durch den Bereich innerhalb des Anlagenrings, sodass dieser bei einer Innenstadtquerung stets genutzt oder überfahren werden muss. Durch die autoaffine Gestaltung des Anlagenrings mit mehreren Kfz-Fahrspuren weist dieser zusätzlich eine enorme Barrierewirkung vor und muss daher insgesamt trotz Einbindung in das Radhaupttroutennetz als fahrradunfreundlich mit hohem Risikopotenzial eingestuft werden. Die Führung des Hauptnetzes und des R7 durch den Innenstadtbereich muss in Teilen auch kritisch hinterfragt werden, da hier der Radverkehr über Bereiche der Innenstadt geführt werden, wo jeden Mittwoch und Samstag von 07:00 Uhr bis 14:00 der Gießener Wochenmarkt

stattfindet. Zudem wird der Radverkehr über den Marktplatz geführt, wo die zentrale Innenstadt Haltestelle „Marktplatz“ verortet ist, welche von mehr als zehn Buslinien angefahren wird und somit auch stark frequentiert ist. Durch die vielen verkehrenden Busse, den vielen Fußgängern und der Radverkehrsführung liegt an diesem Ort eine konfliktrichtige Gemengelage vor, welche optimiert werden sollte.“

Der überwiegende Teil der Wege, die heute oder auch zukünftig mit dem Rad zurückgelegt werden, tangiert oder kreuzt den Anlagenring. Die heute schon innerhalb des Rings vorhandenen Radverkehrsströme, die mangels adäquater Nutzbarkeit des Anlagenrings die Innenstadt kreuzen, stellen aktuell ein Konfliktpotenzial dar, welches eine größere und insbesondere kurzfristige Ausdehnung der Fahrradnutzung nahezu unmöglich macht. Die radverkehrssichere Gestaltung des Anlagenringes ist somit wegen der überragenden Netzbedeutung die Grundvoraussetzung für alle weiteren Entwicklungen.

## 1.2 Der Zeifaktor bei der Umsetzung der Maßnahmen zur Radverkehrsförderung

„Klimaschutz ist eine der wohl wichtigsten Aufgaben dieses und des nachfolgenden Jahrzehnts und hat eine immense Bedeutung für die Erhaltung der Lebensbedingungen und für eine gute Lebensqualität der heutigen und zukünftigen Generationen. Erfolgt jetzt kein entschlossenes Handeln, ist die Lebensgrundlage mit der Erfüllung von Bedürfnissen heutiger und zukünftiger Generationen extrem gefährdet.“ (Fachbeitrag, S. 836, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, In: Straßenverkehrstechnik 11.2022)

Der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 29.4.2021 verpflichtet den Staat, aktiv vorzubeugen, so dass es in Zukunft nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen der Freiheitsgrundrechte der heute jüngeren Menschen kommt. Daraufhin hat die Bundesregierung ein geändertes Klimaschutzgesetz (KSG) vorgelegt, das am 31.8.2021 in Kraft getreten ist.

Das KSG definiert sektorenweise zulässige Jahresemissionsmengen bis 2030 sowie jährliche Treibhausgasemissionsminderungsziele ab 2031, so auch für Sektor Verkehr. TÖB haben bei der Erreichung der Ziele eine Vorbildfunktion: §13 Berücksichtigungsgebot: „(1) Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Die Kompetenzen der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, das Berücksichtigungsgebot innerhalb ihrer jeweiligen Verantwortungsbereiche auszugestalten, bleiben unberührt.“ Wer die KSG-Ziele nicht berücksichtigt, macht sich potentiell strafbar.

Der Verkehrssektor in Deutschland war 2020 für 147 Mio. t THG-Emissionen verantwortlich (UBA 2022). 2023 sind nur 134 Mio. t Jahresemissionsmengen zulässig, in den Folgejahren kontinuierlich weniger (Anlage 2 zu §4). Die gesetzlich verbindlichen (sektorale) Emissions-Ziele wurden bisher verfehlt. Es sind massive Veränderungen erforderlich. Mit einer sinnvollen und systematischen Förderung des Radverkehrs können 3-13% der Kfz-Fahrleistung verlagert werden.

Die Gießener Stadtverordneten haben mit Gießen 2035 Null noch ambitioniertere Ziele als die Bundesregierung beschlossen.

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum KSG war der Auslöser für die Gründung einer Ad-hoc-Gruppe bei der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr (FGSV). Innerhalb kürzester Zeit wurden ergänzende Anforderungen zu bestehenden FGSV-Regelwerken formuliert. „Die „E Klima - Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung der Klimaziele (2022)“ folgen der Notwendigkeit entschlossenen Handelns und enthalten teils grundlegende klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen.“ (Fachbeitrag, S. 836, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, In: Straßenverkehrstechnik 11.2022)

Sie bilden den Auftakt von Veränderungsprozessen, die mit dem veröffentlichten Werk längst nicht abgeschlossen sind (Fachbeitrag, S. 846, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, In: Straßenverkehrstechnik 11.2022)

Die neuen Anforderungen entfalten nur Wirkung, wenn sie bei Planungen und Entscheidungen vor Ort berücksichtigt werden. Die Verkehrsplanenden stehen in der Pflicht, alles Mögliche zu tun, die Klimaschutzziele zu erreichen. Wegen der Vereinbarung mit dem BMDV hat die FGSV die Legitimation zur Erstellung von technischen Regelwerken. Sie sind unmittelbar gültig ohne Einführungsersass und damit (anerkannter) Stand der Technik ab Veröffentlichung des FGSV-Papiers.

Mit der E Klima wird ein Paradigmenwechsel festgeschrieben: statt der bisher verfolgten Gleichbehandlung der Verkehrsmodi sind ab sofort die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren. Die Ansprüche des Lade-, Liefer- und Wirtschaftsverkehrs sind dabei zu berücksichtigen.

Für den Rad- und Fußverkehr sollen durchgehend regelkonforme und attraktive Netze mit der zugehörigen Anbindung an Einrichtungen, Wohnen und Gewerbe angeboten werden.

Die erarbeiteten Pläne zur Umsetzung der neuen Verkehrsführung beachten in besonderer Weise die Hervorhebung der Verkehrssicherheit gegenüber der Leichtigkeit des Verkehrs. Diese noch deutlichere Herausstellung ist Basis der „Vision Zero“, beschrieben in der Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2021, also des Zieles, dass Straßenverkehr keine Todesopfer mehr hervorrufen soll.

### **1.3 Zwischenergebnis**

Es zeigt sich, dass aufgrund dieser Rechtslage bzw. dem Stand der Technik unter Beachtung der konkreten Situation vor Ort aus verkehrsfachlicher Sicht unmittelbarer Handlungsbedarf besteht.

## **2. Verkehrsversuch Anlagenring**

### **2.1 Die Vorbereitung, Planung und bauliche Umsetzung**

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2021, einen mindestens einjährigen Verkehrsversuch am Anlagenring durchzuführen, wurde durch das Stadtplanungsamt eine Machbarkeitsstudie für den Variantenvergleich zum Verkehrsversuch am Anlagenring beauftragt. Die Variante mit der besten Prognose zur Zielerreichung in den Themenfeldern Verkehrssicherheit und Änderung der Verkehrsmittelwahl hin zu ÖPNV und Radverkehr, aber auch zur Aufrechterhaltung eines angemessenen Verkehrsflusses für den motorisierten Individualverkehr wurde der weiteren Fachplanung zugeführt.

Seit März 2022 wurde das Ergebnis der Simulation und des Variantenvergleichs weiter verifiziert und zu einer Entscheidung eines zweisepurigen Einrichtungsverkehrs für den motorisierten Straßenverkehr und eine separate Fahrradstraße auf dem inneren Anlagenring entwickelt.

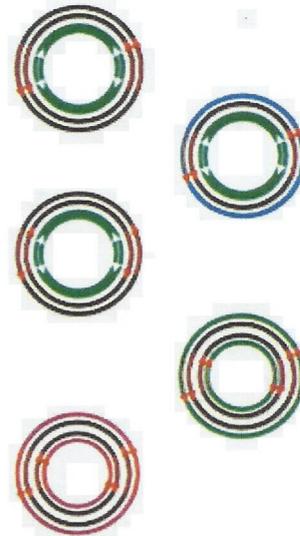
### **2.2 Darstellung der Varianten**

Das im Stadtverordnetenbeschluss geforderte Begleitgutachten zur Untersuchung von geeigneten Varianten im Prozess der Einrichtung von Radverkehrsanlagen im Zuge des Verkehrsversuches auf dem Anlagenring konnte als zusätzliche Bearbeitungsleistung an die Bürogemeinschaft aus der Planersocietät Dortmund und Gertz Gutsche Rünenapp beauftragt werden. Begünstigend hat es sich für diese Anforderung erwiesen, dass aktuell durch diese Büros für die Stadt Gießen die Neubearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes sowie des Nahverkehrsentwicklungsplanes erstellt werden, womit den eingesetzten Verkehrsplanungsbüros alle benötigten Daten zum Verkehrsaufkommen/Verkehrsmodell und zur Netzstruktur des Busverkehrs nebst Fahrtenaufkommen sowie der Busbeschleunigung zur Verfügung stehen.

In einem iterativen Planungs- und Ausschlussprozess wurden so von den Verkehrsplanungsbüros zunächst alle grundsätzlich denkbaren Varianten für die Führung von Radverkehr, Kfz-Verkehr und Busverkehr entwickelt und anhand von Plausibilitätsprüfungen anhand überschlüssigen Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsbetrachtungen bewertet.

Für die Variante einer Führung des Radverkehrs alleine auf der inneren Richtungsfahrbahn und der Führung des Kfz-Verkehrs auf der äußeren Richtungsfahrbahn zeigte sich anhand der dann nicht mehr gegebenen Leistungsfähigkeit, dass für den Kfz-Verkehr zwei Fahrspuren benötigt werden, womit die Untervariante 1.2 mit separater Busspur auf der äußeren Richtungsfahrbahn und nur einer Kfz-Spur nicht weiterverfolgt werden konnte.

- Variante 1.1: Fahrradstraße auf Innenring  
Kfz-Einrichtungsverkehr 2 Fahrstreifen
- Variante 1.2: Fahrradstraße auf Innenring  
Kfz-Einrichtungsverkehr 1 Fahrstreifen + Busspur
- Variante 1.3: Fahrradstraße auf Innenring  
Kfz-Zweirichtungsverkehr
- Variante 2.1: Radfahrstreifen auf den äußeren Fahrstreifen
- Variante 2.2: Radfahrstreifen auf den äußeren Fahrstreifen  
mit Freigabe für den Busverkehr



Ebenso ausgeschlossen werden musste in diesem Stadium eine Untervariante für die Variante mit Anordnung von Radfahrstreifen auf den äußeren Fahrstreifen mit deren gleichzeitiger Freigabe für den Busverkehr, da hier an den LSA-geregelten Knotenpunkten für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung zu hohe Verlustzeiten für den Kfz-Verkehr und bei der Busbeschleunigung aufgetreten wären (Variante 2.2).

In einer weiteren Iterationsstufe wurden die verbliebenen Varianten im Hinblick auf die zu gewährleistende Erschließungsfunktion des Anlagenringes untersucht, sollen doch während des Verkehrsversuch alle Grundstücke entlang des Anlagenringes von den Anliegern und deren Besuchern wie im derzeitigen Bestand angefahren werden können.

Weiterhin wurde in dieser Stufe der bauliche Umbauaufwand, die nötigen Umrüstungen der Lichtsignalanlagen, die Führung der Linienbusse, die Verbesserung für den Radverkehr, die Verkehrssicherheit und die Verständlichkeit für die Verkehrsteilnehmer untersucht und vorbewertet.

Hierbei zeigte sich ein deutlicher Nachteil für Variante 1.3 mit innenliegendem Radverkehr und Führung des Kfz-Verkehrs auf der äußeren Richtungsfahrbahn im Begegnungsverkehr, da es zu erheblichen baulichen Veränderungen im Bereich der baulich trennenden Mittelsinsel und den LSA-geregelten Knotenpunkten hätte kommen müssen und die Verkehrsführung als nicht verständlich bewertet werden muss.

## Vorbewertung der Varianten

	Variante 1.1 Fahrradstraße a.d. Innenring Kfz-Einrichtungsverkehr	Variante 1.3 Fahrradstraße a.d. Innenring Kfz-Zweirichtungsverkehr	Variante 2.1 Radfahrstreifen auf den äußeren Fahrstreifen
Verbesserung für den Radverkehr	sehr hoch	sehr hoch	mittel-hoch
Verkehrssicherheit	hoch	hoch	mittel
Abwicklung Linienbusverkehr	ohne wesentliche Einschränkungen realisierbar	ohne wesentliche Einschränkungen realisierbar	ohne wesentliche Einschränkungen
Erschließung für den Kfz-Verkehr	gegeben, aber deutliche Einschränkung	überwiegend unverändert	weitgehend unverändert
Verständlichkeit der Verkehrsführung	gut	problematisch	gut
Baulich-verkehrstechnischer Aufwand	mittel-hoch	sehr hoch	mittel-hoch

Bei den weitaus meisten Streckenabschnitten ist zwischen den Richtungsfahrbahnen eine bauliche Trennung in Form eines Hochbordmittelstreifens mit Begrünung und Baumbesatz vorhanden. Dieser ermöglicht eine deutliche und wirksame räumliche Trennung zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr und damit sowohl ein hohes Maß an objektiver Sicherheit wie auch subjektivem Sicherheitsempfinden bei den Radfahrenden. Dies entspricht der vom Land Hessen angestrebten Führungsform für das Radnetz bei dieser Verkehrsbelastung und Zusammensetzung (Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen, Hrsg. HMWEVW, 2020; Punkt 4, Abb. 2). Besonders unfallträchtige Konfliktströme zwischen abbiegendem Kfz-Verkehr und gradeausfahrendem Radverkehr können so reduziert werden.

An den verkehrsreichen Kreuzungen und Einmündungen werden alle Radverkehrsströme, die auf die Fahrradstraße einbiegen bzw. von dieser abbiegen und dabei Kfz-Ströme queren müssen durch eine entsprechende Signalisierung geschützt. Dies reduziert Konfliktströme. Bei der Führung auf Radfahrstreifen dagegen treten besondere Probleme beim Linksabbiegen auf: Radverkehr müsste ungesichert über eine überbreite Fahrspur in die Abbiegespur wechseln, was für einen Großteil der Radelnden gerade bei dieser Verkehrsbelastung nicht in Frage käme. Indirektes Linksabbiegen würde die Problematik wegen der begrenzten Aufstellfläche nur bedingt entschärfen.

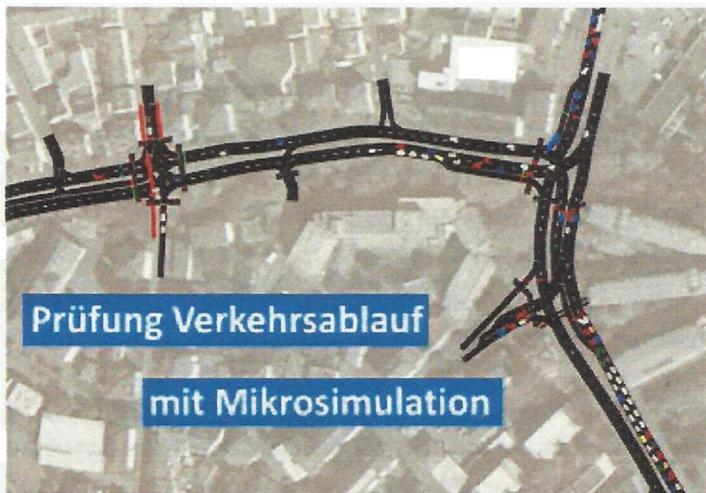
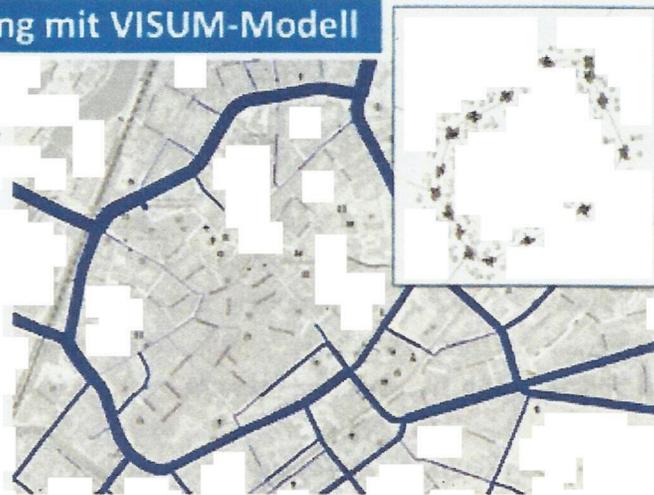
Die weitergehenden detaillierteren Untersuchungen mit Leistungsfähigkeitsberechnungen, Umbauskizzen der Knotenpunkte mit neuen Spuraufteilungen und anschließender Mikro-Simulation der Verkehrsabläufe und der Ermittlung von Umleitungsverkehren in Folge von Verlagerungen bezogen sich nunmehr auf die verbliebenen Varianten.

### 2.3 Bewertung der Varianten

Dies waren die Variante 1.1 mit einer Führung des Radverkehrs auf der inneren Richtungsfahrbahn über je eine Fahrradstraße je Richtung mit Beibehaltung des dortigen Busverkehrs sowie der Führung des Kfz-Verkehrs auf der äußeren Richtungsfahrbahn entgegen dem Uhrzeigersinn entsprechend der heutigen Verkehrsführung und Variante 2.1 mit der Anordnung von Radfahrstreifen auf den äußeren Radfahrstreifen mit weitest gehender Beibehaltung der bisherigen Verkehrsführungen.

#### Prüfung Verkehrsverlagerung mit VISUM-Modell

- Verfeinerung des Verkehrsmodells im Innenstadtbereich
- Integration von aktuellen Zähldaten
- Nachkalibrierung des Modells
- Keine Modal-Split- und Zielwahleffekte berücksichtigt  
→ Worst-Case-Betrachtung



Die vergleichende Untersuchung für die Varianten 1.1 und 2.1 ergaben für den Anlagenring zu erwartende Reduzierungen des Kfz-Verkehrs und Verlagerungen insbesondere des motorisierten Durchgangsverkehrs bis hin auf den Gießener Ring als die die Stadt umgehende Autobahn 485. Bezogen auf den vierspürigen Ausgangsverkehr des innerstädtischen Anlagenringes fallen die

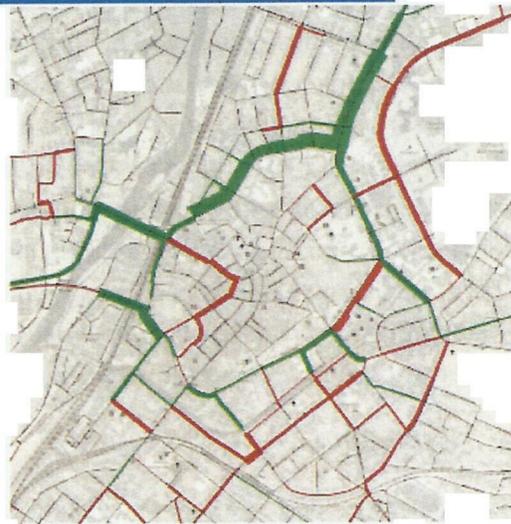
Reduzierungen des Kfz-Verkehrs für Variante 1.1 höher aus, gleichzeitig sind die Verlagerungen auf die den Anlagenring tangential umfahrenden Hauptverkehrsstraßen wie die Ringallee und die Ludwigstraße höher als bei Variante 2.1, bei welcher die bisherigen Verkehrsbeziehungen beibehalten werden. Bei Variante 1.1 wird bis auf die beizubehaltende unmittelbare Anfahrbarkeit der Parkhäuser der von den Haupteinfallstraßen auf den Anlagenring einfahrende Kfz-Verkehr überwiegend rechtseinbiegend eingeführt, was wegen veränderten Routenführungen zu mehr Verlagerungen im Verkehr auf die tangentialen Hauptverkehrsstraßen führen wird.

Im Verkehrsablauf kommt es als Ergebnis der Mikro-Simulation für Variante 2.1 zu überlastenden Rückstaus des aus Norden über die Marburger Straße in den Anlagenring einfahrenden Kfz-Verkehrs, da die beiden stadteinwärts führenden Fahrspuren der vierspurigen Marburger Straße vor dem Knotenpunkt John-F.-Kennedy-Platz auf nur eine Fahrspur reduziert werden müssen.

### Variante 1.1 – Fahrradstraße + Kfz-Einrichtungsverkehr

Vergleich Variante 1.1 vs. Analysefall 2021

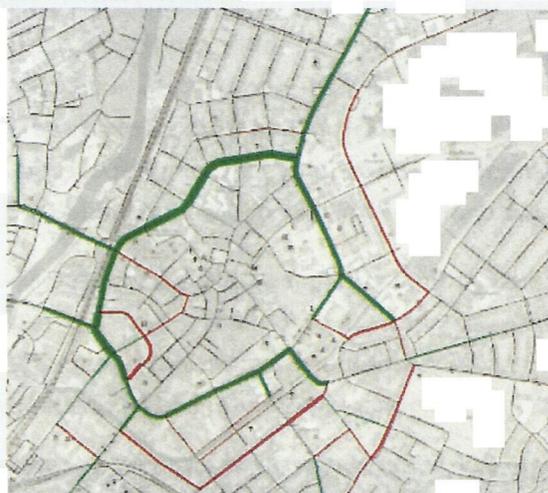
- ca. 20% Entlastung des Anlagenrings
- Zunahmen auf: Ringallee, Ludwigstraße, Nahrungsberg, Aternweg, Alicenstraße
- Zunahmen innerhalb des Rings: Reichensand, Bahnhofstraße, Neustadt
- ➔ Gegenmaßnahmen zur Vermeidung von unverträglichen Mehrbelastungen sind zu prüfen



## Variante 2.1 – Außenliegende Radfahrstreifen

### Vergleich Variante 2 vs. Analysefall 2021

- Leichte Verlagerung auf den Gießener Ring
- ca. 10%-20% Entlastung des Anlagenrings
- Zunahmen außerhalb des Rings:  
Ringallee, Ludwigstraße, Nahrungsberg,  
Steinstraße  
→ Gegenmaßnahmen zu prüfen
- Zunahmen innerhalb des Rings:  
Reichensand, Bahnhofstraße, Schanzenstraße,  
Neustadt



In einer zusammenfassenden Bewertung der Varianten 1.1 und 2.1 werden für beide auf dem städtischen Anlagenring ein ausreichender Verkehrsfluss nachgewiesen, wobei bei Variante 1.1 etwas stärkere Verlagerungen in das Alternativnetz und geringe Einschränkungen bei der direkten Erschließung bzw. Erreichbarkeit sowie ein etwas höherer verkehrstechnischer Umrüstungsaufwand resultieren. In puncto Verkehrssicherheit und Verbesserung für den Radverkehr weist Variante 1.1 mit dem Radverkehr auf der inneren Richtungsfahrbahn deutliche Vorzüge gegenüber Variante 2.1 mit der Anordnung von herkömmlichen Radfahrstreifen auf beiden Richtungsfahrbahnen auf, sodass die beauftragten Verkehrsplaner die Weiterverfolgung von Variante 1.1 empfohlen haben, dem sich der Magistrat der Universitätsstadt Gießen angeschlossen hat.

### 2.4 Einsatzfahrten

Einsatzfahrzeuge dürfen die Fahrradstraße in beiden Richtungen unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten befahren. Die Fahrradstraße wird im Zweirichtungsverkehr genutzt wie jede andere zweistreifige Straße auch. Allerdings darf die Fahrradstraße von sonstigem Kfz-Verkehr ausschließlich im Uhrzeigersinn befahren werden, und mit Ausnahme der Busse, auch nur in kurzen Abschnitten (i.d.R. Rechtsabbiegespuren). Radverkehr nimmt wesentlich weniger Platz in Anspruch als Kfz-Verkehr und kann deutlich besser ausweichen. Dies wird auf der Strecke zu deutlich weniger Behinderungen führen als bei anderen 7-8m breiten Straße bzw. der Führung im Anlagenring vor dem Verkehrsversuch.

### 2.5 Lichtsignaltechnische Maßnahmen

Sämtliche Lichtsignalanlagen entlang des Anlagenringes werden mit Beginn der Maßnahme überarbeitet. Die Anlagen werden um die erforderlichen Signalgeber für die neu hinzukommenden Radverkehrsbeziehungen ergänzt. Abbiegeströme des Kfz-, sowie des Radverkehrs werden mittels gesonderter Signale separat signalisiert, um Gefährdungen durch bedingt verträglich signalisierte

Abbiegeströme auszuschließen. Sämtliche Signalanlagen werden aus diesem Grunde dauerhaft in Betrieb sein. Um eine hohe Verfügbarkeit sicherzustellen, wurden alle Anlagen auf LED-Technik umgestellt und in die höchste Wartungsvertragsstufe eingesetzt.

### **3. Begleitende Maßnahmen**

Für die in diesem Frühjahr angelaufene Beteiligung der Öffentlichkeit unter Einbeziehung der Anlieger und des innerstädtischen Einzelhandels wurden die technischen Pläne in verständlicher Form aufbereitet und so die wesentlichen Merkmale der neuen Verkehrsführungen vermittelt. Eingebettet ist dies in eine breite Informationskampagne der Stadt, die bis in das Umland hinein den motorisierten Besuchern und Verkehrsteilnehmern den Verkehrsversuch auf dem innerstädtischen Anlagenring erläutert und die weiter gegebene Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele wie z.B. die großen Parkhäuser verdeutlicht. Punktuell soll insbesondere in der Einführungsphase die Einhaltung der Verkehrsregelung verstärkt kontrolliert werden.

### **4. Zusammenfassung**

Die gewählte Variante der Verkehrsführung, die im Rahmen eines einjährigen Verkehrsversuches umgesetzt werden soll, verspricht den größten Erfolg in den Themenfeldern subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit unter besonderer Beachtung der Belange des ÖPNV.

Wegen der hohen Netzbedeutung ist die Anordnung einer Fahrradstraße, zumal nur auf einem Teil des Anlagenrings (Innenring), gerechtfertigt (VwV-StVO zu § 41 Z244 „oder“ - drei Kriterien zur Auswahl). Diese Führungsform entspricht der großen Nutzergruppe der weniger versierten Radler\*innen mit einem höheren Sicherheitsempfinden, die bisher den Anlagerring eher komplett gemieden haben. Es ist deshalb zu erwarten, dass hier in Zukunft deutlich mehr Radverkehr unterwegs sein wird als bisher. Mit der Novellierung der VwV-StVO in Bezug auf Fahrradstraßen hat der Gesetzgeber die Hürde für die Anordnung von Fahrradstraßen herabgesetzt und an die für die Anordnung von Fahrradzonen neu geschaffenen Voraussetzungen angeglichen (vgl. Entwurf BMVI Stand 12.3.2021, Fußnoten 82, 83).

Auch in Bezug auf die Belange der Leichtigkeit des motorisierten Individualverkehrs gibt es Vorteile gegenüber den anderen untersuchten Varianten. Eine Radverkehrsführung mit Verwendung der „klassischen“ Instrumente der Radverkehrsplanung (im vorliegenden Falle der Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn) würde die Steigerung des Radverkehrsanteils weit weniger begünstigen, würde ähnliche Aufwendungen bei der Straßenraumgestaltung (insbesondere Fahrbahnmarkierung und Änderungen an Lichtsignalanlagen) hervorrufen.

Die Erreichbarkeit aller von der Maßnahme betroffenen Grundstücke ist sichergestellt. Dies gilt ebenso für die Nutzbarkeit für Rettungsfahrzeuge.

Nach den o.g. Ausführungen ist die Verkehrssituation am Anlagenring für den Radverkehr problematisch. Es sind bauliche und/oder verkehrstechnische Veränderungen vorzunehmen um die Sicherheit des Radverkehrs an den Stand der Technik anzupassen. Diese Handlungsbedarfe bestehen ganz losgelöst vom durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Verkehrsversuch und verursachen für sich genommen bereits die Einleitung entsprechender Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde.

Die Anordnung der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage von VwV-StVO zu §1 Rn. 1 Satz 2, §39 Abs. 1, 2, 3, 5 und 7 StVO und VwV-StVO zu §§39-43 sowie § 45 Abs. 1, 3 und 9 StVO.

Im Auftrag



[REDACTED]

**Von:** [REDACTED] (RPGI)  
**Gesendet:** Mittwoch, 28. Juni 2023 16:51  
**An:** Wright, Alexander  
**Cc:** [REDACTED] (RPGI); [REDACTED]; [REDACTED] (RPGI); [REDACTED]  
[REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI); [REDACTED] (RPGI)  
**Betreff:** Übersendung Ihrer Unterlagen vom 14.6. und 28.6. 2023 zum  
Verkehrsversuch  
**Anlagen:** Stellungnahme\_des\_RP\_Gießen\_zum\_Verkehrsversuch\_der\_Stadt\_Gießen\_auf  
\_dem\_Anlagenring\_in\_Gießen(2).docx  
**Priorität:** Hoch

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wright,

in Anlage übersende ich Ihnen das Schreiben meiner Behörde zum Verkehrsversuch in der  
Universitätsstadt Gießen vom heutigen Tage mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

[REDACTED]

Dezernatsleiterin

Dezernat 33 – Verkehr



Unsere Stellenangebote finden Sie [hier](#)

Regierungspräsidium Gießen  
Colemanstraße 5  
35394 Gießen

Postfach 10 08 51  
35338 Gießen

Telefon [REDACTED]  
PC-Fax [REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]  
Internet: <http://www.rp-giessen.de>

Regierungspräsidium Gießen • Postfach 10 08 51 • 35338 Gießen

Universitätsstadt Gießen  
Der Bürgermeister  
Dezernat 11  
Postfach 11 08 20  
35353 Gießen

Geschäftszeichen: RPGI-33-6610500/1-2020/8  
Dokument Nr.: 2023/909025

Bearbeiter/in:  
Telefon:  
Telefax:  
E-Mail:



Ihr Zeichen: ohne  
Ihre Nachricht vom: 14. und 18. Juni 2023

Datum 28. Juni 2023

## Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

### Geplanter Verkehrsversuch gem. 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 i. V. m. Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 StVO auf dem Anlagenring in Gießen

#### Mein Anschreiben vom 05.04.2023

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wright,  
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Übersendung der Unterlagen zum Verkehrsversuch darf ich mich bedanken. Sie kommen damit der mit Erlass des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 10.06.2020 eingeführten Anzeigepflicht nach. Diese Anzeigepflicht soll den Fachaufsichtsbehörden einen Überblick über Verkehrsversuche ermöglichen. Ein Genehmigungsvorbehalt existiert nicht, gleichwohl habe ich als Überwachungsbehörde Ihre übersandten Unterlagen geprüft und gebe Ihnen folgende Hinweise, um deren Beachtung ich bitte:

Die Anordnung für den Verkehrsversuch hat den in der StVO definierten Rechtsrahmen zu beachten, materiell-rechtlich hat diese weiterhin insbesondere verhältnismäßig zu sein.

Mit Schreiben vom 05. April 2023 hatte meine Behörde Ihnen den Rechtsrahmen von Verkehrsversuchen erläutert. Verkehrsversuche sind nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 zweiter Halbsatz Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auch weiterhin ausschließlich im Rahmen des geltenden Rechts, das heißt, nur mit den Mitteln der StVO möglich. Es verbleibt somit bei den Vorgaben des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Nach dieser Vorschrift dürfen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Aufgrund der besonderen

Hausanschrift:  
35394 Gießen • Colemanstraße 5  
Postanschrift:  
35338 Gießen • Postfach 10 08 51  
Fristenbriefkasten:  
35390 Gießen • Landgraf-Philipp-Platz 1 – 7  
Telefonzentrale: 0641 303-0  
Zentrales Telefax: 0641 303-2197  
Zentrale E-Mail: poststelle@rpgi.hessen.de  
Internet: <http://www.rp-giessen.de>

Servicezeiten:  
Mo. - Do. 08:00 - 16:30 Uhr  
Freitag 08:00 - 15:00 Uhr  
oder nach Vereinbarung

Die telefonische Vereinbarung eines persönlichen Gesprächstermins wird empfohlen.

Umstände ist nach der Rechtsprechung die Anordnung dann zwingend erforderlich, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung nicht ausreichen, um die mit der Anordnung bezweckten Wirkungen zu erreichen.

Insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheitsaspekte bestehen hier Bedenken.

In der Anordnung fehlen Ausführungen und die dazugehörigen Ermessenerwägungen zu verschiedenen - aus Sicht meiner Behörde - verkehrssicherheitskritischen Aspekten der beabsichtigten Verkehrsführung. Es fehlt an Ausführungen und den zugehörigen Ermessenerwägungen, wieso die neue Verkehrsführung im Rahmen der Erprobungsmaßnahme besonders im Vergleich zur vorherigen Verkehrsführung einen sichereren und geordneten Verkehrsverlauf zu gewährleisten imstande ist und hinsichtlich möglicher Gefahrensituationen Vorsorge getroffen wurde.

Nach den übersandten Unterlagen soll der Linienverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr im Einrichtungsverkehr auf den äußeren beiden Fahrstreifen geführt werden. Zudem soll dem Linienbusverkehr durch Zusatzzeichen zu Zeichen 244.1 StVO die Benutzung der Verkehrsfläche auf den beiden inneren Fahrstreifen der einzurichtenden Fahrradstraße ermöglicht werden. Damit wird das Befahren dieser Verkehrsfläche nach dem Mischprinzip im Uhrzeigersinn stattfinden.

Nach dem Regelungsinhalt des Zeichens 244.1 StVO gilt für die Verkehrsfläche der Fahrradstraße für den (gesamten) Fahrverkehr eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Unabhängig von den dadurch hier möglicherweise erwartbaren längeren Fahrzeiten im Linienverkehr, schafft die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr in Verbindung mit der Geschwindigkeitsdifferenz der beiden Verkehrsarten aus Sicht meiner Behörde möglicherweise einen neuen verkehrssicherheitsrelevanten Aspekt, da bei den Linienbussen mit einem Überholbedürfnis gerechnet werden muss. Der nach Maßgabe des § 5 Abs. 4 StVO beim Überholen erforderliche ausreichende Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmenden von 1,5 m innerhalb geschlossener Ortschaften wird von dem Linienbus nur unter Nutzung des Fahrstreifens des (Fahrrad-) Gegenverkehrs sicherzustellen sein. Dies gilt insbesondere, wenn die Radfahrenden zulässigerweise von dem Nebeneinanderfahren in Fahrradstraßen Gebrauch machen.

Führende von überholenden Linienbussen müssen somit eine Strecke übersehen können, die ausreicht, um einen vorausfahrenden Radfahrenden mit wesentlich höherer Geschwindigkeit zu überholen. Soweit der Radverkehrsanteil auf der Fahrradstraße durch die Erprobungsmaßnahme steigen wird, wird in Anbetracht der Überholvorschriften und des Regelungsinhalts des Zeichens 244.1 StVO die Gefahr gesehen, dass Überholvorgänge nicht oder nicht ohne erhöhtes Risiko für die Verkehrssicherheit durchführbar sein werden. Zu dieser neuen Gefahrensituation durch Überholverkehre durch die geänderte Verkehrsführung sind aus Sicht meiner Behörde zwingend Ausführungen in der Anordnung zu machen und diesbezügliche

Ermessenserwägungen anzustellen, die erkennen lassen, warum die anordnende Behörde diese Regelung für verkehrssicher erachtet.

Weiterhin kann die erforderliche Querung der Fahrradstraße durch den motorisierten Individualverkehr zur Erreichung der Parkhäuser sowie der innerstädtischen Straßen durch den Anliegerverkehr Gefahrensituationen mit sich bringen, die hier näher zu beleuchten wären. Dabei wären auch mögliche Rückstauereignisse vor den unter Nr. 2.5 in der Anordnung angesprochenen Lichtsignalanlagen im Hinblick auf Verkehrssicherheitsrisiken zu betrachten. Wesentliche Konfliktpunkte wie Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstückszufahrten, an welchen sich insbesondere durch Fehlverhalten Gefahrensituationen ergeben könnten, werden weiterhin bestehen bzw. neu geschaffen. Die Gefahr, mit kreuzenden Verkehrsströmen in Konflikt zu geraten, wird aus Sicht meiner Behörde also fortbestehen. Ausweislich der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Mittelhessen vom 14. Juni 2023 wurden in den vergangenen drei Jahren (2020 – 2022) auf den Straßen des Anlagenrings insgesamt 27 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden registriert. Die Konflikte fanden dabei in 26 dieser Fälle an einer Stelle statt, an der Verkehrsströme zusammengeführt wurden oder sich kreuzten (Kreuzung, Einmündung oder Grundstückszufahrt). Bei 18 Unfällen wurde die Hauptunfallursache durch die beteiligten Radfahrenden gesetzt (u.a. Missachtung der Vorfahrtsregelung durch Lichtzeichen).

Weiterhin sind Verkehrssicherheitsaspekte Ihrerseits auch mit Blick auf die nun verstärkt und in geänderter Weise genutzten Ausweichrouten zu berücksichtigen. Hierbei sind auch schutzwürdige Einrichtungen (wie z. B. Schulen, Kindertagesstätten) und auch Schulwege in den Blick zu nehmen. Die Problemlage sollte vor Beginn des Verkehrsversuches gelöst werden.

Gerade im Hinblick auf die dargetanen Verkehrssicherheitsaspekte des Mischverkehrs stellt sich für meine Behörde zudem die Frage, ob die in der Machbarkeitsstudie ebenfalls genauer beleuchtete Variante 2.1 als milderes Mittel diese Konfliktlagen nicht mindestens ebenso gut bewältigt hätte.

Ferner nehme ich auf meine Nachricht vom 20.6.2023 zu den straßenrechtlichen Fragestellungen Bezug. Diese Aufgabenstellung ist spätestens bis zum Zeitpunkt einer etwaigen Überführung in eine dauerhafte Lösung von Ihnen zu regeln. Hierzu wird empfohlen, sich rechtzeitig mit Hessen Mobil als zuständige Behörde in Verbindung zu setzen.

Soweit Sie in Ihrem Schreiben vom 14.5.2023 meiner Behörde anbieten, versuchsbegleitend als Straßenverkehrsbehörde regelmäßige Gespräche mit dem Baulastträger und der Polizei führen zu wollen, nehme ich dieses Informationsangebot gerne an, weise aber in diesem Zusammenhang darauf hin, dass eine Bewertung der Erkenntnisse des Versuches durch die Stadt Gießen in eigener Zuständigkeit zu erfolgen hat.

Nach Abschluss des Verkehrsversuches ist der Abschlussbericht mit den Bewertungen meiner Behörde zuzuleiten, um die Beendigung des befristeten Verkehrsversuches überwachen zu können.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

gez.



Dieses Dokument habe ich in der Hessischen eDokumentenverwaltung (HeDok) elektronisch schlussgezeichnet. Es ist deshalb auch ohne meine handschriftliche Unterschrift gültig.