

Mitten in der schwierigsten Phase des innerstädtischen Einzelhandels und der Gastronomie seit 75 Jahren:

SIE HABEN ES TATSÄCHLICH GETAN!

SPD, Grüne u.a. haben beschlossen: Sperrung zur Hälfte des Anlagenrings für Autos bereits in 6 Monaten.

Am Donnerstag haben SPD und Grüne gemeinsam mit Piraten und der Linken im Stadtparlament **beschlossen**, dass der **Anlagenring in spätestens 6 Monaten zur Hälfte für den Autoverkehr gesperrt wird, um sie für Fahrräder freizugeben**. In unserer Anzeige von vergangenem Samstag haben wir bereits unsere Bedenken zu diesem übereilten Handeln geäußert.

Warum?

Wir befürchten, dass sich dieser Eingriff auf die Verkehrsader Nr. 1 der Gießener Innenstadt **massiv auf die Verkehrssituation in den Einfalls- und Nebenstraßen auswirken wird**. Dies konnte man bei den zurückliegenden Baustellen ja bereits mannigfaltig erleben. (Und das war in Coronazeiten, in der ohnehin wenig Verkehr in die Stadt floss. Wir befürchten stärkere Auswirkungen in „normalen Zeiten“)

Diese Befürchtungen teilt auch die Gießener Ärzteschaft und das heimische Handwerk: „Gießen ist Dreh- und Angelpunkt der Region und muss diese Funktion auch für Patienten, Dienstleister und Lieferanten gewährleisten.“

Wir haben daher in Briefen und Gesprächen darum gebeten, die Ergebnisse des ohnehin bereits seit einem Jahr von der Stadt in Auftrag gegebenen Verkehrsentwicklungsplan abzuwarten, um dann eine – auf sachlichen Erhebungen und berechneten Konzepten basierende – Veränderung (die auch wir fordern) anzugehen. Leider konnten wir die oben genannten Antragsteller davon nicht überzeugen.

Wir haben darüber hinaus gefordert, eine Eindeutigkeit in die Formulierungen zu bringen und den Antrag wenigstens so zu verändern, dass eine einigermaßen realistische Umsetzung möglich wäre.

Dies beinhaltet:

- **Den Verkehrsversuch auch – vor Ablauf eines Jahres – abubrechen, wenn er zum Chaos führen und scheitern sollte.**
- **Dass man in den 6 Monaten bis zum Verkehrsversuch Konzepte schafft, die die Auswirkungen auf Einfalls- und Nebenstraßen berücksichtigt.**
- **Klarzustellen, dass es beim in 6 Monaten stattfindenden Versuch nicht bereits um die praktische Umsetzung auf dem Ring handelt, sondern so lange geplant wird, bis eine funktionierende, ganzheitliche Verkehrslenkung gewährleistet werden kann** (so, sagte der Fraktionsvorsitzende der SPD, hätte man es auch gemeint. Leider steht es so nicht drin).

*Doch all' dies hat man leider nicht berücksichtigen wollen und anders entschieden. Daher wollen wir die Situation nun **konstruktiv** begleiten und haben einen **klärenden Bürgerantrag** ins Leben gerufen.*

*Bitte **lesen** Sie dort unsere Vorschläge und **unterstützen** Sie ihn ggf. aktiv. Ihre **Meinung** ist auch bei der jetzt stattfindenden **Kommunalwahl** gefragt, bei der Sie **Zeichen setzen** können.*

Bürgerantrag
www.verkehrswende-weitergedacht.de

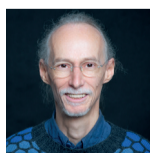


Wir unterstützen dieses Vorgehen

Dr. med. Hans-Martin Hübner
Bezirksärztekammer Gießen



Thomas Kirchhof
BID-Marktquartier e.V.



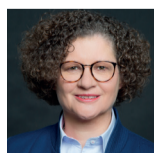
Heinz-Jörg Ebert
BID-Seltersweg e.V.



Kai Hodenius
BID-Theaterpark e.V.



Fabiola Peiniger
Galerie Neustädter Tor



Robert Balsler
Gießen Aktiv e.V.



Rainer Schwarz
Dr. Matthias Leder
IHK Gießen-Friedberg



Vorsitzender
Katharinenviertel e.V.



Kay-Achim Becker
Ass. jur. Björn Hendrichke
Kreishandwerkerschaft
Gießen



Karl-Friedrich Groß
Neuenweg e.V.



Für eine vernünftige Verkehrsplanung

Der Magistrat der Stadt Gießen wird aufgefordert,

1. den bereits in Entwicklung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und den Nahverkehrsplan (NVP) möglichst schnell fertig stellen zu lassen,
2. im VEP die Erfüllung aller Verkehrsbedürfnisse des Personen- und Warenverkehrs (auch aus dem/ins Umland) und Verkehrssicherheit als mindestens gleichwertige Ziele zu Umwelt- bzw. Klimaschutz zu setzen und vorab keine Bevorzugung oder Benachteiligung bestimmter Verkehrsarten vorzunehmen,
3. eine weitere Verkehrsberuhigung in der Innenstadt oder anderen Teilen der Stadt erst durchzuführen, wenn angemessene Alternativen zum Autoverkehr geschaffen sind,
4. deshalb im NVP - in Zusammenarbeit mit den Landkreisen Gießen und Lahn-Dill - das Busliniennetz mit folgenden Zielen völlig neu zu planen:
 - a. Durchgehende Busverbindungen aus jeder Gemeinde in das Oberzentrum Gießen, die entweder am Bahnhof Gießen oder an dafür geeigneten Bahnhaltepunkten den zügigen Übergang von und zu Regional- und Fernbahnen herstellen,
 - b. Eine einheitliche und verständliche Struktur des Busliniennetzes (statt des historisch bedingten, intransparenten Nebeneinanders von Schul-, Stadt- und Regionalbussen),
 - c. Ein Halbstundentakt auf allen Linien und ein Stundentakt am Wochenende als Mindeststandard,
5. für Planung und Umsetzung dieser Neukonzeption des Busliniennetzes entsprechende Fördermittel von Land, Bund und EU einzuwerben,
6. vor Beschluss, Planung und Durchführung aller Verkehrsversuche valide Verkehrsdaten zu allen jeweils betroffenen Verkehrsbedürfnissen und -strömen (auch aus dem Umland) zu erheben, während deren Durchführung auch auf den möglichen Ausweichstrecken ebenfalls Daten zu erheben, solche Versuche mit klaren Abbruchkriterien auszustatten und sie nicht im Widerspruch zum VEP durchzuführen.

Begründung:

Verkehrsberuhigung und umweltfreundlichere Verkehrslenkung in Gießen sind sinnvoll und auch von uns gewünscht. Das kann aber nur in geordneter Weise und mit dem Angebot angemessener Alternativen - insbesondere für das Umland - geschehen.

Derzeit wird unter Aufwendung erheblicher finanzieller Mittel der VEP neu erarbeitet. Gleichzeitig werden durch Bürgeranträge, aber auch Teile der Stadtpolitik ohne Rücksicht auf die möglichen bis wahrscheinlichen Auswirkungen ständig weitere Maßnahmen und sogenannte „Versuche“ eingefordert, die keinerlei Abwägung zwischen den o.g. Zielen erkennen lassen, sondern einzig auf Verdrängung des Autoverkehrs abzielen - ohne dass geeignete Alternativen existieren.

Diese Maßnahmen stehen in weiten Teilen einer vernünftigen Gesamtplanung entgegen und machen den VEP zur Makulatur, noch bevor dieser fertiggestellt ist. Damit wird nicht nur Geld verschwendet, sondern es besteht auch die Gefahr, dass die Besucherzahl der Innenstadt stark abnimmt und erhebliche Teile des (durch die gegen COVID-19 verhängten Maßnahmen) ohnehin stark angeschlagenen Innenstadt-Handels ihre Existenzgrundlage verlieren. Eine solche Innenstadt ist in vielen deutschen Städten bereits zu „bewundern“ - das darf in Gießen nicht passieren.

Wir erwarten daher von der Stadtverordnetenversammlung ein klares Bekenntnis zu einem geordneten Verfahren bei der Reduktion des Autoverkehrs und zur vorherigen Schaffung angemessener Alternativen - ganz gleich, welche Stimmenmehrheiten die anstehende Kommunalwahl bringt.

Verkehrsveränderungen: JA ✓

ABER DOCH NICHT **SO**, liebe SPD und GRÜNE!!!



Lieber Gießenerinnen und Gießener,

SPD und Bündnis90/Die Grünen wollen den Innenstadtring (Süd-, West-, Nord- und Ostanlage) zur Hälfte für Autos und Busse sperren. Dies ohne die Auswirkungen zu berücksichtigen. Ohne die Ergebnisse der Verkehrsentwicklungsplanung abzuwarten, die bereits von der Stadt selbst in Auftrag gegeben wurde. Das können wir nicht nachvollziehen und halten es für politisch verantwortungslos und über's Knie gebrochen.

✓ **JA**, auch wir wünschen und fordern schon lange Veränderungen bei der Verkehrspolitik in unserer Stadt Gießen und vor allem in der Innenstadt. (siehe www.marktquartier.de, www.neuenweg-giessen.de, www.seltersweg.de)

✓ **JA**, auch wir wünschen uns eine verkehrsberuhigte Innenstadt innerhalb des Anlagenrings. Eine Innenstadt mit Plätzen, Grün und Aufenthaltsqualität. Dies schlagen wir mit konstruktiven Ansätzen bereits seit vielen Jahren vor.

✓ **JA**, auch wir begrüßen eine ebenerdige Begegnung und ein fließendes Miteinander von Fuß-, Rad-, Auto- und Bus-/Schienenverkehr. Ohne Über- und Unterführungen. Auf einer Ebene – so wie es eine moderne Stadtplanung verlangt.

...ABER DOCH NICHT SO!

WER sind WIR,

...die sich hier äußern, um eine politische Aussage zu einem der wohl brisantesten Themen der Stadtentwicklung zu treffen, obwohl wir keine Partei sind und uns auch nicht vor irgendeinen parteipolitischen Karren spannen lassen? (o.k, nicht alle: s.o. *) Wir sind die Vereine und Zusammenschlüsse aus Einzelhandel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie und Eigentum der Gießener Innenstadt. Institutionen, die z.B. als BIDs in den vergangenen 15 Jahren Begrünungen sowie Fassaden- und Stadtraumbeleuchtungen in der Gießener Innenstadt finanziert, installiert und betrieben haben – bis hin zur neuen und eindrucksvollen Weihnachtsbeleuchtung. Wir haben unseren Beitrag geleistet, dass die Landesgartenschau in unsere Stadt kam und erfolgreich wurde. Wir haben die Dinos und zwei Jahre später die Mammuts nach Gießen geholt. Wir haben uns um einen guten Branchenmix gekümmert und dafür Sorge getragen, dass wir bei den Besucherfrequenzen unserer Einkaufsstadt zu den drei stärksten Innenstädten Deutschlands gehören. Wir haben unsere eigenen Reinigungsmitarbeiter und kümmern uns mit der Gießen-Marketing-Gesellschaft darum, dass das alte Image „Gießen sei hässlich“ als unhaltbar entlarvt wurde.

Wir haben immer – je nach Sachthema – parteiübergreifend gehandelt. Mit den Grünen für die Ostanlagenquerung und die LGS. Mit nahezu mit allen Parteien gegen das Factory Outlet Center. Oder wir haben gegen die CDU die Galerie Neustädter Tor infrage gestellt und schon lange gegen alle jeweils regierenden Parteien deutliche Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr gefordert. Wir sind alles andere als Verhinderer und lassen uns parteipolitisch nicht vereinnahmen. Aber wir beziehen – so wie hier – klare Positionen. Sachlich.

Wir haben viel erreicht – aber wir wissen auch, dass Gießen kein „Gallisches Dorf“ ist, das alles um sich herum ignorieren kann.

Gießen ist Oberzentrum in einem überwiegend ländlichen Raum. Keine Metropolregion mit entsprechender Infrastruktur. Der öffentliche Nahverkehr ist unterentwickelt. Doch auch bei uns arbeiten und lernen Menschen aus rundum 30-40 km Umland. Ganz so schweigen von den zahlreichen Menschen, die unsere Stadt für Behördengänge, Arztbesuche und andere Einrichtungen besuchen müssen.

Und was den Einzelhandel betrifft: gerade in der Innenstadt leben viele Branchen von ca. 80 (achtzig!) Prozent ihres Umsatzes mit Kunden aus dem weiten Einzugsgebiet.

Visionen: Wunsch und Wirklichkeit.

Die Grünen beschreiben – durchaus lustmachend - in ihrer Wahlkampfbroschüre ihre Vision „Puh, schon kurz vor 8. Jetzt aber schnell“, denkt sich Anna, wie jeden Morgen. Sie schwingt sich auf ihr Fahrrad, das sie im Studierendenwohnheim abgestellt hat und radelt los...“

Das klingt vielleicht erstmal gut, aber wir haben, wenn sich SPD und Grüne mit der LINKEN durchsetzen, **ganz andere Befürchtungen...**

„Puh, schon kurz vor 7. Eigentlich muss ich jetzt los, denkt sich Wilma aus dem Ebsdorfergrund. Sie arbeitet in der Stadtverwaltung Gießen. Der ÖPNV ist leider so unzureichend, Bahnverbindungen gibt es nicht und die Taktungen der Busse sind eine Katastrophe. Sie ist auf ihr Auto angewiesen und es graut ihr schon jetzt, überhaupt in die Stadt zu kommen. Sie wird auch den Anlagenring nutzen müssen. Daher ist sie schon mal eineinhalb Stunden früher aufgestanden und wenigstens einigermaßen durchzukommen. Schon in früheren Zeiten musste sie nicht erst auf das Weihnachtsgeschäft warten, um das totale Verkehrschaos zu erleben. Aber jetzt, wo die Hauptpulsader des fließenden Verkehrs für Autos auf die Hälfte reduziert wurde, wagt sie gar nicht daran zu denken. Gute Alternativen zu planen oder gar umzusetzen hatte man wohl versäumt...“

Genauso empfindet es vielleicht Günther aus Beuern:

„Eigentlich hatte er mit seiner Familie immer den lokalen Einzelhandel Gießens unterstützen wollen. Aber irgendwie beschlich ihn schon seit langer Zeit das Gefühl, dass er mit seinem Auto in der Stadt unerwünscht sei. Er wäre ja schon längst zum Einkaufen auf einen guten ÖPNV umgestiegen – aber der steht leider nur unzureichend zur Verfügung. Das über weite Strecken recht anstrengende Tütenschleppen ist auch nicht unbedingt sein Ding... Und Umerziehen lässt er sich nicht einfach. Also setzt er sich gemütlich auf sein Beuerner Sofa, holt ein Tablet raus und bestellt einfach online. Es reicht ja auch, nur einmal zum Stadtfest und vielleicht zum Weihnachtsmarkt nach Gießen zu fahren. Das bringt zwar dem Einzelhandel nix, aber es entspannt ungemein, sich eben nur zweimal über eine unausgelegene Verkehrsplanung aufzuregen.“

Damit wir uns nicht falsch verstehen:

Wir begrüßen, dass sich etwas ändert! Wir fordern sogar, dass sich was ändern muss. Zugunsten einer guten Verkehrspolitik, in der Fahrräder ihren Freiraum und ihre Sicherheit haben, in der Fußgänger flanieren können, in der aber auch – besonders – unser Umland ein „Herzlich Willkommen in Gießen“ spüren kann. Dazu bedarf es einer gemeinsam und professionell erarbeiteten Verkehrsplanung, die das Umland mit einbezieht.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Politik dafür etwas mehr „Gas gibt“ oder, um es anders auszudrücken „stärker in die Pedale tritt“. Zum Beispiel beim Verkehrsentwicklungsplan.

Daher gilt es, dieses seit einem Jahr in Arbeit befindliche Projekt gemeinsam und konstruktiv zu begleiten. Und wenn das Ergebnis feststeht, alles zur konsequenten Umsetzung beizutragen.

Wir sind auch gerne dabei, unsere Innenstadt durch intelligente Angebote und Lenkung autoärmer zu gestalten und Plätze und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Aber jetzt „einfach mal so“ den Anlagenring, als Pulsader und Verkehrsverbindung Nr.1, mindestens ein Jahr lang zur Hälfte für Autos und Busse zu sperren, wie es SPD, die Grünen und die LINKE forcieren, und diese Hälfte nur für Fahrräder zu öffnen, ohne die Konsequenzen zu bedenken und parallel die Alternativen geschaffen zu haben, gibt nicht nur dem ohnehin coronagebeutelten Einzelhandel den Rest, sondern zeugt von **politischer Verantwortungslosigkeit**.

Daher:

✓ **JA** zu einer schnelleren und konstruktiven Verkehrsentwicklung.

✓ **JA** zu einem Konzept, dass ganzheitlich das für uns wichtige Umland mit einbezieht.

✓ **JA** zu Plätzen und Freiflächen in der Innenstadt.

✓ **JA** zu einem zeitgemäßen ÖPNV,

✓ **JA** zu mehr Sicherheit und Möglichkeiten für Fahrradfahrer und Fußgänger

Aber ein deutliches

✗ **NEIN** zum Vorgehen von SPD, Grünen und LINKEN, mindestens für ein Jahr die Hälfte des Anlagenrings für Autos zu sperren – ohne die Alternativen geschaffen und die Konsequenzen durchdacht zu haben.

✗ **NEIN** zu einem vorprogrammierten Chaos.

Deshalb: Keinen über's Knie gebrochenen Verkehrsversuch

... mit einem zur Hälfte für Autos und Busse gesperrten Anlagenring, wie es SPD und die GRÜNEN gemeinsam mit der LINKEN voreilig umsetzen wollen, ohne die Auswirkungen ausreichend bedacht und für die Konsequenzen Sorge getragen zu haben.



Lesen Sie unsere Sachargumente direkt mit dem QR-Code und auf www.marktquartier.de www.neuenweg-giessen.de www.seltersweg.de

Zum Beschluss „Fahrradstraßen/-spuren auf dem Anlagenring“:

Der im Bauausschuss am 16.2.21 mit den Stimmen von SPD, Grünen und der Linken beschlossene Antrag sieht vor, dass es in beide Fahrtrichtungen statt bisher zwei nur noch eine Spur für Busse und Kraftfahrzeuge geben soll, daneben in jede Fahrtrichtung eine drei Meter breite Spur ausschließlich für Fahrräder. Zusätzlich soll ein Kreuz von Fahrradstraßen durch die Innenstadt eingerichtet werden. Das soll als „Versuch“ über mindestens ein Jahr(!) stattfinden.

Auf den ersten Blick scheint die Idee ganz charmant - sie war ja auch schon öfter im Gespräch. Dass sie bislang nicht verwirklicht wurde, hat aber sehr gute Gründe, denn sie erzeugt massivste Probleme und geht außerdem auch noch weitgehend am Bedarf des Radverkehrs vorbei:

- Üblicherweise fahren täglich zwischen 20.000 und 30.000 Kraftfahrzeuge auf dem Anlagenring. Steht für diese nur noch eine Spur pro Richtung zur Verfügung, dann bringt an Stellen ohne gesonderte Abbieger-Spur (solche Stellen gibt es an vielen Einfahrten und einigen Einmündungen) jeder wartende Abbiegende den Autoverkehr zum Erliegen. Die Staus dürften sich bei stärkerem Verkehrsaufkommen dann auch bis in die zuführenden Einfallstraßen fortsetzen.
- Bei Reduzierung auf eine Spur sinkt die Leistungsfähigkeit der ampelgeregelten Kreuzungen in den entsprechenden Fahrtrichtungen um etwa die Hälfte, was ebenfalls Staus erzeugt bzw. verstärkt. Andere Ampelschaltungen lösen das Problem nicht, sie verteilen es ggf. nur auf die anderen Fahrtrichtungen.
- Diese Staus gibt es dann auch wieder an der Luftmess-Station in der Westanlage. Da deren Werte auf ganz Gießen hochgerechnet werden (eigentlich ein Unding!), sind dann selbst bei eigentlich guter Luftqualität wieder angeblich „hohe Schadstoffwerte“ zu erwarten. Die „Umwelthilfe“ dankt!
- Ein kleiner Ausblick auf diese Folgen war die kürzlich fertiggestellte Langzeit-Baustelle Westanlage: Sie erzeugte ständigen Rückstau, teils bis weit in den Anlagenring und weit über die Lahnbrücke.
- Da auch die Busse dann im Stau stehen, werden die den Anlagenring nutzenden Buslinien massiv verspätet sein und das gesamte System gerät aus dem Takt. Ließe man andererseits entgegen dem Beschluss die Busse doch auf einer „Fahrradstraße“ fahren, dann würden sie dort durch die dann legal nebeneinander fahrenden Radler ausgebremsst (und Stau in den Einfallstraßen vermeidet auch das nicht).
- Dieses Problem gilt auch für die geplanten Fahrradstraßen in der Innenstadt: Auch da würden nebeneinander fahrende Radler den Busverkehr massiv behindern. Der starke Busverkehr in Neustadt, Marktplatz, Schulstraße und Neuen Bäue lässt also dort keine Fahrradstraßen zu.
- Es gibt zwei Möglichkeiten, die zu erwartenden Staus vielleicht zu vermeiden:
 1. durch spürbares Wegbleiben der Kunden, Patienten, Mandanten, Besucher, Beschäftigten,
 2. durch Umwege entweder über (dann stark belastete) innerörtliche „Schleichwege“ oder (oft etwas schneller) über den Giessener Ring - siehe dazu die Beispiele im Anhang.Beides kann aber nicht wirklich gewollt sein: Das Ausweichen in weiter entfernte Einkaufsmöglichkeiten, die Zunahme von Paketlieferungen und Rücksendungen durch Online-Bestellungen und die Vermehrung von Fahrstrecken und -zeiten der Innenstadtbesucher sind stark umwelt- und klimaschädigend.
- Die Strecken durch die Innenstadt sind auch jetzt schon (evtl. mit Ausnahme Marktplatz) schnell und sicher mit dem Fahrrad zu befahren. Unfallhäufungen sind dort nicht bekannt.
- Fahrradstraßen auf dem Anlagenring sind eher Planung aus der Auto-Perspektive, sie gehen weitgehend am Bedarf vorbei. Radler nehmen - stärker als Autofahrer - stets den kürzest möglichen Weg. Das ist selten der Anlagenring, weil es mit einer Ausnahme überall bessere Alternativen gibt.
- Diese Ausnahme ist die Verlängerung der wichtigen Radverbindung Goethestraße: Durch die tagsüber verbotene Querung der Fußgängerzone ist dann für einige Wegebeziehungen die Fahrt unter dem „E-Klo“ entlang „nötig“ (viele Radfahrer steigen extrem ungern ab). In vielen Städten gibt es erfolgreiche Versuche mit Mischzonen, um dem Radverkehr für Fuß- und Radverkehr akzeptable Querungen zu ermöglichen. Das sollte auch hier erst probiert werden. Auch das ist nicht ohne Probleme und muss gut geplant sein, aber ein Versuch an dieser Stelle macht im Erfolgsfall die Nutzung des Anlagenrings überflüssig und ist (anders als Fahrradstraßen auf dem Anlagenring) einfacher, sicherer, bedarfsnäher und auch noch kostengünstiger zu realisieren. Auch diesen Punkt übersieht der Beschluss völlig.
- Echte Versuche haben eine definierte Ausgangslage, definierte Maßnahmen, definierte Ziele, Zielkontrolle und definierte Abbruchbedingungen. Dazu sind Verkehrszählungen vorher, währenddessen und auch auf den möglichen Ausweichrouten nötig, ebenso Frequenzzählungen in der Innenstadt. Eine Mindestdauer von einem Jahr, unabhängig davon, was passiert, ist nur die als „Versuch“ getarnte Durchsetzung von Tatsachen. Wenn ein Verkehrsversuch mehr Nachteile als Vorteile bringt (z.B. durch die erwartbaren Dauerstaus, durch Busverspätungen oder übermäßige Verkehrszunahme auf den Ausweichstrecken), dann muss er auch schnellstens wieder beendet werden.
- Derzeit wird für viel Geld der Verkehrsentwicklungsplan überarbeitet. Warum man nun übereilt und davon unabhängig weitere, damit kollidierende Gutachten einfordert ist nicht nachvollziehbar.

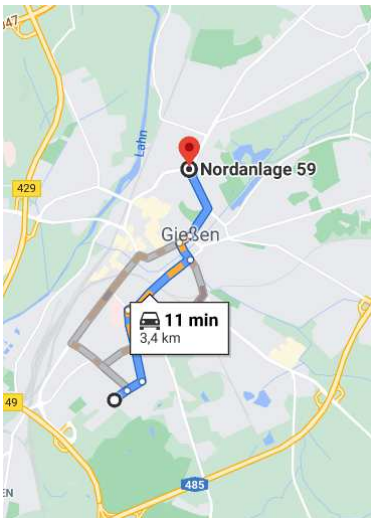
Fazit:

gut gemeint, extrem schlecht (oder gar nicht?) durchdacht, bei Umsetzung extrem riskant und daher ein Bärendienst für die „Verkehrswende“! Dieser Beschluss darf in der Stadtverordnetenversammlung nicht bestätigt werden - der entsprechende Antrag sollte zurückgezogen werden, um die Auswirkungen der Idee in geordneter Weise im Verkehrsentwicklungsplan mit durchzurechnen!

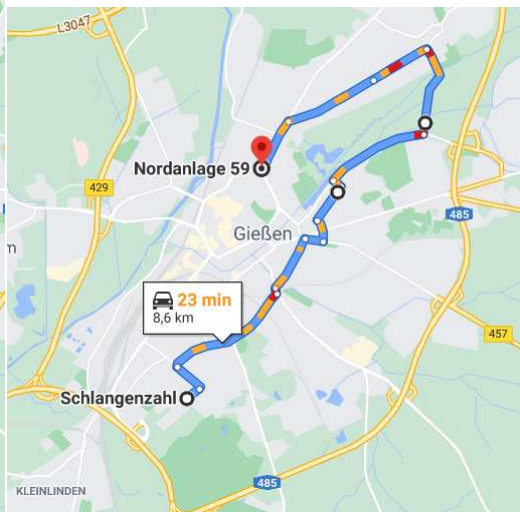
Anhang:

zwei willkürlich (ohne nach besonders negativer Wirkung zu suchen) ausgewählte Beispiele - bisher Fahrt über Anlagenring, künftig „Schleichwege“ oder Giessener Ring:

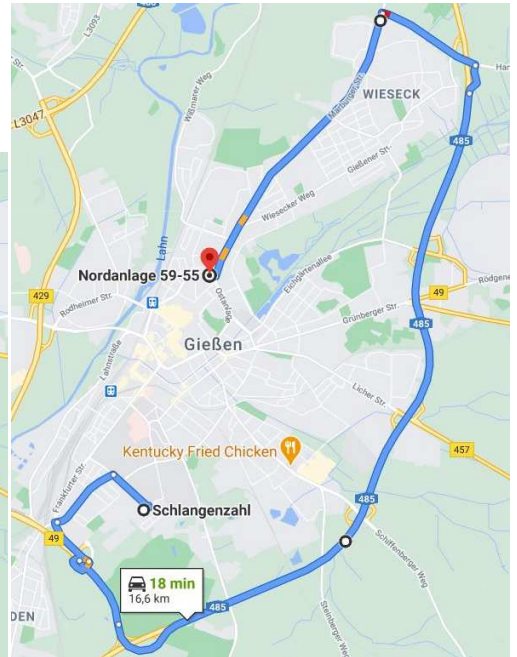
innerstädtisch: Schlangenzahl zum Arbeitsamt



bisher:
3,4km



innerstädtische „Schleichwege“:
5,2km mehr



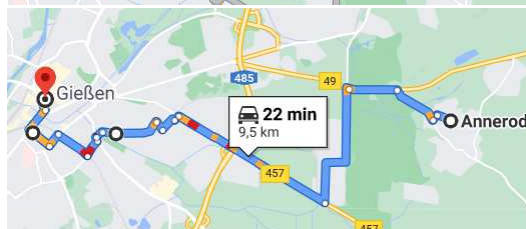
über Giessener Ring (schneller!):
13,2km mehr

aus dem Umland: Annerod zu Karstadt

bisher:
6,5km



innerstädtische „Schleichwege“:
3km mehr



über Giessener Ring (etwas schneller!):
7,3km mehr

