

Herrn
Christian Stuppy
Oberauweg 21
35392 Gießen

Berliner Platz 1
35390 Gießen

■ Auskunft erteilt: Stadtrat Neidel
Zimmer-Nr.: 02-022
Telefon: 0641 306 1018 (Vorzimmer)
Telefax: 0641 306 2004
E-Mail: peter.neidel@giessen.de

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
IV- Ne/rl – ANF/0467/17

Ihr Schreiben vom
22.01.2017

Datum
30. Januar 2017

Umweltzone, ÖPNV, Radverkehr

Sehr geehrter Herr Stuppy,

Ihre Fragen beantworten wir wie folgt:

Frage 1:

„Gießen ist eine Uni-Stadt und wäre eine tolle Fahrradstadt, würde den Radfahrern konsequent noch mehr Raum und in Teilen Vorrang vor dem Autoverkehr (Fahrradstraßen/Fahrradschnellwege etc.) – insbesondere zwischen den Uni-Standorten – eingeräumt!
Welche Maßnahmen plant die Stadt Gießen diesbezüglich in diesem und nächsten Jahr konkret?“

Antwort:

Bisher gibt es keine konkreten Planungen für Fahrradstraßen und Fahrradschnellwege. Letztere sind auch eher als regionale Verbindungen ausgelegt. So sollten Radschnellverbindungen nach der Definition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wenigstens fünf Kilometer lang sein und, angelehnt an die ERA 2010, Reisegeschwindigkeiten von mindestens 30 km/h erlauben. Die Breite bei Zweirichtungsradwegen im Verlauf einer Radschnellverbindung sollte im Idealfall so gewählt sein, dass zwei Fahrräder nebeneinander fahren und ohne Störung durch ein drittes Fahrrad überholt werden können bzw. Gegenverkehr möglich ist.

Die Stadt Gießen hat in den vergangenen Jahren eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen durchgeführt (z. B. nahezu flächendeckende Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, Bau und Markierung von Radfahrspuren und Schutzstreifen, Ausbau von Fahrradabstellanlagen) und wird diesen Weg weiter verfolgen.

Aktuell erfolgen im Bereich Leihgesterner Weg – Ohlebergsweg Ausbaumaßnahmen des Tiefbauamtes. Der Ohlebergsweg zwischen Leihgesterner Weg und Wilhelmstraße wird sowohl zur Nutzung durch den Nahverkehr als auch den Radverkehr grundhaft erneuert bzw. als Straßenbau erstmalig hergestellt.

Weitere Verbesserungen für den Radverkehr werden in dem Bereich zwischen den Uni-Standorten Leihgesterner Weg und Rathenaustraße entstehen, wenn der Bahnübergang Erdkauter Weg beseitigt wird und eine Straßenunterführung die Eisenbahnstrecke mit begleitenden Radwegen unterquert. Zu dieser Maßnahme konnte nach langer Bearbeitungs-/Verhandlungszeit eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn getroffen werden. Die DB AG bereitet ein Baurechtsverfahren für ein dortiges neues Fußgängerunterführungsbauwerk vor. Erst nach Schaffung des Baurechtes der Bahn, der Prüfung des Eisenbahnbundesamt und der Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums können die Ausführung zur Ausschreibung gebracht werden, was nach heutiger Sicht noch 2 Jahre dauern wird.

Frage 2:

„Ein steigender Radverkehr unter den Studenten/innen vermindert auch unmittelbar den Ausstoß von Feinstaub und NO_x, da diese dann zum Teil Ihre KFZ stehen lassen. In Gießen sollte ein Student eigentlich wegen der kurzen Distanzen zwischen den Vorlesungsorten kein Auto benötigen. Welche konkreten Maßnahmen mit den Hochschulen sind im Gespräch, um die Autoflut der Studenten/Innen – die Parkplätze an den Uni-Standorten sind immer voll – einzudämmen?“

Antwort:

Mit den beiden Hochschulen finden auf unterschiedlichen Ebenen Gespräche statt. Neben einer allgemeinen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und der ÖPNV-Anbindung der jeweiligen Hochschulstandorte wurde/wird auch über die Möglichkeit einer Parkraumbewirtschaftung und die Einführung von Shuttle-Verkehren zu außerhalb gelegenen Parkplatzstandorten gesprochen.

Frage 3:

„Das Semester-Ticket macht die Nutzung des ÖPNV in Gießen möglich, jedoch wird diese Möglichkeit – siehe volle Parkplätze – wohl nicht sehr umfangreich genutzt. Woran mag dies liegen und wie kann die Nutzung verbessert werden? Welchen Anteil des Semesterbeitrages bekommen die Gießener Verkehrsbetriebe (total und Anteil an den Gesamteinnahmen des ÖPNV) und welche Leistung erbringen diese dafür (studentische Fahrgastzahlen, Aufwand im Verhältnis zu den erhaltenen Geldern)?“

Antwort:

Ihre auf der Auslastung von Parkplätzen gestützte Einschätzung, dass das Semesterticket von den Studierenden nicht umfangreich genutzt würde, deckt sich nicht mit unseren Daten. Im Gegenteil stellen wir sogar eine intensive Nutzung des Semestertickets fest. Aufgrund dieser hohen Nutzung wurde das Verkehrsangebot seit Einführung des Semestertickets auch wiederholt erweitert. In den nächsten Jahren sind weitere Verbesserungen vorgesehen. In Kombination mit den o. g. Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung ist eine weitere Nutzungssteigerung zu erwarten.

Da das Semesterticket eine verbundweite Nutzung von Bussen und Bahnen ermöglicht stehen die Einnahmen hieraus nicht ausschließlich der Stadt bzw. den Stadtwerken zu. Entsprechend den Nutzungs- und Kostenanteilen werden die Einnahmen auf die Aufgabenträger bzw. die einzelnen Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

Der Anteil der Semesterticketeinnahmen aus den der Stadt Gießen als Aufgabenträgerin zugeschiedenen Einnahmeanteilen betrug innerhalb der letzten drei Jahre durchschnittlich ca. 24 %. Wie die übrigen Fahrgeldeinnahmen aus dem Verbundtarif stellen auch die Einnahmen aus dem Semesterticket eine wesentliche Grundlage der ÖPNV-Finanzierung dar. Verbundweit liegt der nutzerfinanzierte Deckungsanteil bei 56 %.

Da das Verkehrsangebot nicht nur den Studierenden sondern auch der Allgemeinheit zur Verfügung steht, lässt sich der betriebliche Aufwand im ÖPNV nicht den einzelnen Nutzergruppen zuordnen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Neidel
Stadtrat

Verteiler:

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