

## Die Bürgermeisterin

Universitätsstadt Gießen · Dezernat II · Postfach 11 08 20 · 35353 Gießen

Herrn  
Lutz Hiestermann

über Stadtverordnetenbüro

Berliner Platz 1  
35390 Gießen

Telefon: 0641 306 - 1016

Telefax: 0641 306 - 2015

E-Mail: [gerda.weigel-greilich@giessen.de](mailto:gerda.weigel-greilich@giessen.de)

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom  
26.01.2017

Unser Zeichen

II-Wei./si.- ANF/0488/2017

Datum

31. Januar 2017

### **Bürgeranfrage des Herrn Lutz Hiestermann vom 26.01.2017 bzgl. Informationsverwaltung zur geplanten Umweltzone in Gießen - ANF/0488/2017**

Sehr geehrter Herr Hiestermann,

in der Informationsveranstaltung zur geplanten Umweltzone in Gießen am 19.01.2017 hat die Bürgermeisterin Frau Weigel-Greilich zum wiederholten Mal öffentlich die Behauptung aufgestellt, alle wissenschaftlichen Studien wiesen nach, dass die bauliche Nachverdichtung, auch die sehr starke Nachverdichtung, zu weniger Verkehr (in Gießen) führe als die alternative Ansiedlung der Personen in der Peripherie (z. B. Heuchelheim oder Linden).

#### **Frage 1:**

Auf welche Verkehrsarten bezieht sich diese Aussage – auf den sog. Motorisierten Individualverkehr (Pkw) oder auf alle Verkehrsarten (d. h. inkl. Umweltverbund)? Kann der Magistrat bitte einige wissenschaftliche Studien nennen, die den genannten Nachweis führen?

#### **Antwort:**

Diese Aussage bezieht sich auf den motorisierten Individualverkehr, explizit nicht auf den ÖPNV, nicht auf den Radverkehr und nicht auf den Fußverkehr. Entsprechende Aussagen finden sich in den Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, des BUND und NABU (Bundesverbände), den Veranstaltungen des Deutschen Instituts für Urbanistik und anderen. Dabei handelt es sich natürlich um Sekundärliteratur, nicht um klassische wissenschaftliche Veröffentlichungen.

Ich kann selbstverständlich auch nicht ausschließen, dass es auch wissenschaftliche Veröffentlichungen gibt, die zu dem Ergebnis kommen, dass Entwicklung im Außenbereich auf der grünen Wiese zu weniger Verkehr in den Städten führt. Es trifft ja auch in einigen Fällen zu, so bei Einkaufszentren. So dürfte der Wetzlarer IKEA-Markt trotz Innenentwicklung zu mehr motorisiertem

Individualverkehr in Wetzlar führen, vermutlich aber auch zu insgesamt weniger gefahrenen Kilometern auf der A5 (IKEA Frankfurt) und der A45 (IKEA Siegen).

Sollten Sie Untersuchungen kennen, die davon ausgehen, dass Wohnbebauung in der Peripherie bzw. im Umland zu weniger Verkehr an den Ausbildungs- und Arbeitsstätten in den zentralen Städten führt, wäre ich daran interessiert.

**Frage 2:**

Vertritt der Magistrat die Auffassung, dass der motorisierte Individualverkehr in Gießen (der ja für viele Belastungen wie NOx- und Feinstaubemissionen, Lärm, Platzbedarf etc. verantwortlich ist) in den letzten Jahren als Resultat der bereits erfolgten massiven Nachverdichtungspolitik zurückgegangen ist? Wird der motorisierte Individualverkehr in Gießen aufgrund der bevorstehenden Zuzüge in die verschiedenen Neubaugebiete mit voraussichtlich mehreren 1.000 Neubürgern aus Sicht des Magistrats in den kommenden Jahren abnehmen oder zunehmen?

**Antwort:**

Die Innenentwicklung der Stadt Gießen folgt der Prämisse, dass das Zusammenführen von Wohnen, Ausbildung, Arbeit, Einkauf und Kultur an einem Ort Verkehrswege reduziert. Insbesondere der starke Zuwachs an Studierenden und in deren Folge auch Lehrenden und Forschenden an den Hochschulen hat natürlich dazu geführt, dass sich diese Menschen auch in der Stadt aufhalten. Je mehr Angehörige der Hochschulen in der Stadt wohnen, umso höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV ihren Weg zum Hörsaal, zum Einkaufen und zur Freizeitbeschäftigung zurücklegen. Daher gehe ich davon aus, dass wesentliche Teile des aus den höheren Studierendenzahlen erwachsenen motorisierten Individualverkehrs dadurch vermieden werden konnte, dass diese Menschen Wohnraum in der Stadt gefunden haben. Die Zahlen aus den Verkehrszählungen lassen das vermuten.

Es ist daher auch davon auszugehen, dass durch die bevorstehenden Zuzüge in die verschiedenen Neubaugebiete in den kommenden Jahren der Verkehr weniger stark zunehmen wird als ohne diese zusätzliche Wohnbebauung.

**Frage 3:**

Anhand welcher Kriterien bzw. Indikatoren wird in Gießen die Dichte des motorisierten Individualverkehrs gemessen? Wann haben die letzten Erhebungen bzw. Untersuchungen hierzu stattgefunden? Wann werden die nächsten Erhebungen stattfinden?

**Antwort:**

Die Methodik, der Umfang und Zeitraum von Verkehrserhebungen wird wesentlich bestimmt durch den jeweils vorgesehenen Verwendungszweck der Daten.

Wenn z.B. die Ausbaugrundsätze für die gute Funktionsfähigkeit einer Straßenkreuzung (Knoten) zu ermitteln sind (Abbiegespuren ja/nein?, Lichtsignalanlage ja/nein?) sowie deren bauliche Dimensionierung bzw. die Ampelschaltung, dann stehen die verkehrstarken Zeiten ("Spitzenstunde") im Vordergrund der Betrachtung; d.h. Fahrzeuge/Std. wobei – je nach örtlicher Situation - auch die differenzierte Betrachtung der Anteile von Schwerverkehr, Fahrrad, Fußgänger wichtig sind. Hier geht es primär um die Bemessungsverkehrsstärke für die Leistungsfähigkeit von Verkehrsanlagen. Die Zählungen erfolgen jeweils punktuell, die Ergebnisse können jedoch auf z. T. längere Straßenabschnitte übertragen werden.

Für die allgemeine Darstellung der Verkehrsstärke wird vorwiegend die "durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke - DTV -" verwendet: DTV in Kfz/24h (werktags außerhalb der Schulferien, Dienstag oder Donnerstag).

Der DTV-Wert dient u.a. als Grundlage für die Emissions-/ Immissionsberechnung (Lärm, Luftschadstoffe). Der DTV-Wert sagt allerdings über die Spitzenstunde zunächst wenig aus.

Die Erhebung der Daten für die Ermittlung der DTV erfolgt u.a. mit Dauerzählstellen (vorwiegend an Fernstraßen, in Gießen sind im bebauten Stadtgebiet keine Dauerzählstellen), 24-Std-Zählungen Di/Do, Kurzzeitmessungen von 15:00 - 19:00 mit Hochrechnung auf 24Std..

In vielen Fällen können die Ergebnisse von Zählungen zu spez. Projekten verwendet werden (Umrechnung).

Eine regelmäßige Zählung (5-jährlich) ist die "Bundesweite Verkehrszählung" ("Verkehrsmengenkarte Hessen 2010", Hessen Mobil, keine Zählstellen im Innenstadtbereich). Die Ergebnisse der Zählung 2015 liegen noch nicht vor.

Im Stadtgebiet und auf Veranlassung der Stadtverwaltung erfolgen Zählungen nach Bedarf: z.B. für Straßenbauvorhaben, Ansiedlungsprojekte oder im Einzelfall auch zur Überprüfung bei Beschwerden aus der Bevölkerung. Auch zur Vervollständigung der Berechnungsgrundlagen für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans und des Lärmaktionsplans wurde im Dezember 2016 an 6 Standorten gezählt.

Als Berechnungsgrundlage für die Luftreinhalteplanung (HLNUG) werden im Stadtgebiet so genannte "Aufpunkte" betrachtet. An diesen 21 Punkten hat die Summe der DTV von den Zählungen 2006 bis 2014-16 von ca. 327.000 Kfz/24h auf ca. 284.000 Kfz/24h abgenommen.

Auch 2017 werden an ausgewählten Punkten voraussichtlich Verkehrszählungen erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen



Gerda Weigel-Greilich  
Bürgermeisterin

**Verteiler:**

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