

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Vorlagennummer: **STV/1538/2019**
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 29.01.2019

Amt: Büro der Stadtverordnetenversammlung
Aktenzeichen/Telefon: - Al -/1032
Verfasser/-in: Matthias Riedl, Fraktion Gießener LINKE

Beratungsfolge	Termin	Zuständigkeit
Magistrat		Zur Kenntnisnahme
Ausschuss für Planen, Bauen, Umwelt und Verkehr		Beratung
Stadtverordnetenversammlung		Entscheidung

Betreff:

Erstellung eines Masterplans Verkehrswende Gießen
- Antrag der Fraktion Gießener LINKE vom 28.1.2019 -

Antrag:

„I) Masterplan Verkehrswende Gießen

Der Magistrat wird beauftragt einen ‚Masterplan Verkehrswende Gießen‘ bis Ende des Jahres zu erstellen und die gesammelten Vorschläge auf Machbarkeit zu prüfen. Ziel ist es, für die Stadtregierung der folgenden Amtsperiode 2021-2027 eine Handlungsempfehlung zum Umsetzung der dringend erforderlichen Verkehrswende in Stadt und Landkreis Gießen an die Hand zu geben, welche auf einer breiten, überparteilichen Basis und Verständigung beruht.

Der Magistrat wird hierfür beauftragt, die Gießener Bevölkerung in einer breiten, öffentlichen Diskussion in geeigneter Form mit einzubeziehen (z.B. über Bürgerversammlungen nach §8 HGO). Sowie auch die Zusammenarbeit mit dem Landkreis und regionalen Nachbarkommunen voranzutreiben.

Einzelvorschläge und Maßnahmen, die bereits in der laufenden Amtsperiode umgesetzt werden können, weil z.B. entsprechende Fördermaßnahmen vorliegen (Green-City-Plan), sollen dabei auch weiterhin umgesetzt werden.

II) Folgende Vorschläge der Gießener LINKEN sind im ‚Masterplan Verkehrswende

Gießen' auf Machbarkeit zu prüfen und ggf. in das Gesamtkonzept mit einzubeziehen:

A) Ausbau und Förderung des Fahrradverkehrs

1. Ausbau des Radfernweges R7 zum Radschnellweg zwischen Gießen-Wetzlar-Marburg
2. Anbindung Gießens an das Radschnellwegenetz des Rhein-Main-Gebietes
3. Ausbau des Radfernwegenetzes in der mittelhessischen Region zwischen Wetzlar – Gießen – Alsfeld und Marburg
4. Trennung des Rad-, Fuß- und Straßenverkehrs in Gießen; *Protected Bikelines* als Standard für die Verkehrsführung bei Fahrrädern etablieren (siehe u.a. Vorschlag zur Änderung der Verkehrsführung am Innenstadtring)
5. Konfliktfreie Lichtsignalschaltungen zu Gunsten des Fahrradverkehrs und zu Fuß Gehenden
6. Ausbau der Fahrradständer am Bahnhof und den Bahnhaltstellen in Gießen und Busverkehrskonten (Berliner Platz, Marktplatz)
7. Ausbau des Fahrradverleihsystems in den Quartieren der Stadt außerhalb der Universität und Fachhochschule.
8. Förderung von Lastenfahrrädern für den innerstädtischen Warentransport vorrangig innerhalb des Anlagenrings

Teilbegründung von Ausbau und Förderung des Fahrradverkehrs

Punkt 1. bis 3.: Alle drei Maßnahmen dienen der besseren Vernetzung Gießens mit den Nachbarkommunen, in die und aus denen erhöhter ein- und auspendelnder PKW-Verkehr zu verzeichnen ist. Insbesondere Radschnellwege sind, nach Erkenntnissen der Niederlande, dazu geeignet, 5 bis 15% der Autofahrenden zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren. Hier spielt vor allem das zügige Vorankommen auf den Radschnellwegen für die Befragten eine wesentliche Rolle.

Punkt 4. bis 6.: Der Fahrradverkehr auf den üblichen Fahrradwegen, als Teil des allgemeinen Straßenverkehrs, ist mit einer Vielzahl von Unwägbarkeiten belastet. So sind Fahrradwege oft durch parkende Fahrzeuge blockiert, Fahrradfahrende weichen auf Gehwege aus und gefährden damit zu Fuß Gehende, unachtsames Öffnen von Fahrzeugtüren in Richtung Fahrradweg führt zu Unfällen. Gemeinsame Lichtsignalschaltungen für PKW und Fahrradverkehr bergen beim Abbiegeverkehr ein erhöhtes Unfallrisiko, vor allem für Fahrradfahrende, durch tote Winkel in Rückspiegeln und vergessene Schulterblicke. Gerade auch Eltern befürchten aufgrund dessen eine erhöhte Verletzungsgefahr für ihre Kinder, wenn diese mit dem Fahrrad im Stadtgebiet unterwegs sind. Auch kommt es immer wieder zu Streitigkeiten zwischen PKW Fahrenden, zu Fuß Gehenden und Fahrradfahrenden. Bürger_innen, die das Fahrrad in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln nutzen, beklagen die mangelnden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an zentralen Umstiegsstellen, v.a. den Bahnhöfen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden die Attraktivität und die Sicherheit des Fahrradverkehrs aus unserer Sicht signifikant erhöhen.

Punkt 7. und 8.: Auch die Verfügbarkeit des Rades als alternatives Fortbewegungs- und

Transportmittel müssen in der Stadt erhöht werden. Es ist nicht ausreichend nur die universitären Standorte mit Leihradsystemen auszustatten. Auch in den Quartieren müssen Leihräder der Bevölkerung angeboten werden. Eine Förderung des Lastenradverkehrs für den innerstädtischen Güterverkehr wird die (Innen-)Stadt von Transportfahrten via PKW und Kleintransportfahrzeugen und der damit verbunden umwelt- und gesundheitsschädlichen Abgasen sowie Feinstäuben entlasten.

B) Ausbau und Förderung der Verkehrswege für Fußgänger/-innen

1. Ausbau von Verkehrsmittel- und Seiteninseln an Bushaltestellen, sozialen Einrichtungen, Schulen und allen weiteren relevanten Stellen
2. Gesamtstädtischer Ausbau der barrierefreien Querungsmöglichkeiten
3. Trennung Rad- und Fußverkehr an allen geeigneten Strecken im gesamten Stadtgebiet

Teilbegründung Ausbau und Förderung der Verkehrswege für Fußgänger/-innen

Alle drei Maßnahmen dienen der erhöhten Sicherheit der zu Fuß Gehenden in der Stadt. Fußgänger_innen gehören zur Hochrisikogruppe aller Verkehrsteilnehmenden. 93% aller an einem Verkehrsunfall beteiligten zu Fuß Gehenden wurden verletzt, über 25% dabei schwer bis tödlich. Durch eine strikte Trennung des Fuß- und Radverkehrs werden Konfliktfelder zwischen diesen beiden Verkehrsteilnehmenden minimiert. Barrierefreie Querungsmöglichkeiten durch Seiten- und Mittelinseln erhöhen nicht nur die Sicherheit der zu Fuß Gehenden, da diese bei der Querung der Straße von den PKW Fahrenden besser erkannt werden können, sondern sie dienen auch als optische Hindernisse dazu, das Tempo des PKW Verkehrs an den Querungsmöglichkeiten zu drosseln.

C) Ausbau des Bahnverkehrs im Mittelhessen – RegioTram Gießen

1. Gemeinsame Großraumplanung des Wiederaufbau und Angebotsausbaus des Schienennah- und fernverkehrs in Mittelhessen mit allen beteiligten Kommunen entlang geeigneter Strecken
2. Einrichten einer RegioTram in Gießen unter Einbeziehung der Lumdatalbahn (über Main-Weser-Bahn), sowie einer Anbindung Wetzlars zur Entlastung des Busliniennetzes

Teilbegründung Ausbau des Bahnverkehrs in Mittelhessen – RegioTram Gießen

Zu Punkt 1.: Im Landkreis Gießen und den Nachbarkommunen existiert ein Schienennetz, welches lange Jahre – aufgrund von Stilllegungen oder einseitige Nutzung ausschließlich für den Güterverkehr - ungenutzt blieb. Dieses gilt es auch für den Personen Nahverkehr erneut zu erschließen. Wer fordert, dass die Bevölkerung auf den PKW so weit möglich verzichten soll, der oder die muss auch für Alternativen Sorge tragen. Das Schienennetz ist vorhanden. Reaktivierungen müssen in diesem Kontext wieder in Betracht gezogen werden. Eine Einbeziehung dieser vorhandenen Strecken in den Kommunen verbindenden Nahverkehr ist daher geboten (siehe Punkt 2.). Strecken, die dafür in Betracht gezogen werden können: Lahntalbahn, Sieg-Dill-Bahn, Lahn-Kinzig-Bahn,

Horloffalbahn, Ohmtalbahn und Lumdatalbahn und weitere.

Zu Punkt 2.: Kassel macht vor, was auch in Gießen die Zukunft sein muss: Eine die Stadt mit dem Umland verbindende RegioTram (TramTrain). Eine solche entlastet nicht nur innerstädtisch den Busverkehr, sondern bindet auch das Umland näher an die Stadt und verringert so Verkehrsflüsse von mit dem PKW Pendelnden. Hatte die Stadt noch vor den Verwüstungen durch die Faschistische Diktatur ein eigenes Straßenbahnnetz auf Normalspur, so musste dieses 1953, trotz Wiederaufbau und Sanierung in den Jahren zuvor, endgültig aufgegeben werden. Hier gilt es neu anzuknüpfen und eine Reaktivierung der Straßenbahn in Gießen voran zu treiben, um sie in ein regionales Nahverkehrskonzept mit einzubinden. Normalspur-Schienen ermöglichen zudem die Mitnutzung bereits vorhandener Streckenführungen (z.B. Anbindung Wetzlars über DB Strecke oder Main-Weser Bahn Richtung Staufenberg/Marburg bei Einbeziehung der Lumdatalbahn bzw. Richtung Friedberg/Frankfurt a.M.). Hierbei kann sich an der ehemaligen Streckenführung (Rote und Grüne Linie) orientiert werden und diese ggf. erweitert und auf die heutige Verkehrssituation in der Stadt angepasst werden.

D) Angebotsausbau und Förderung des Busliniennetzes

1. Einstieg in den kostenlosen Nahverkehr – Kostenlose Nutzung Busse in Gießen an Samstagen
2. Angebotserweiterung mittels Nahverkehrsplan (Taktung, Streckennetz)
3. Erweiterung des Gießen-Passes auf den Landkreis Gießen
4. Barrierefreie Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten an Bushaltestellen in Stadt und Landkreis
5. Familien- und seniorengerechte Busse

Teilbegründung Angebotsausbau und Förderung des Busliniennetzes

Zu Punkt 1. und 2.: Die Attraktivität des ÖPNV ist an Kosten und Angebot gebunden. Wer Tickets kaufen muss, Fahrscheinkontrollen unterzogen wird und eine Fahrt mit dem PKW mit zwei bis drei Personen von den Spritpreisen her ähnlich teuer ist, wie eine Fahrt mit Bus und Bahn, dem werden unnötig Barrieren zur Nutzung des ÖPNV Angebotes gesetzt. Diese gilt es durch den Einstieg in den kostenlosen Nahverkehr abzubauen. Luxemburg – als aktuelles Beispiel – zeigt, wie es gehen kann. Ticketfreier Nahverkehr ist dabei an eine Erweiterung der Kapazitäten gebunden. Aber auch wer Schwierigkeiten hat, früh morgens pünktlich die Arbeitsstelle zu erreichen, oder abends nach Haus zu kommen, wenn er oder sie auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreift, der oder die wird Unwillens sein auf das private Fahrzeug zu verzichten. Dies gilt auch, wenn die Nutzung des ÖPNV damit verbunden ist, dass An- und Abreisedauer zur/von der Arbeitsstelle deutlich länger dauert als die An- und Abreise mit dem privaten Kraftfahrzeug. Wer Pendelverkehr in und aus der Stadt reduzieren will, muss an dieser Stellschraube nachjustieren. Dies gilt insbesondere für die Anbindung des städtischen Umlandes.

Zu Punkt 3.: Auch Anspruchsberechtigten auf Sozialleistungen muss Mobilität gewährleistet werden. Leider sind immer mehr der betroffenen Personen aufgrund der Mietpreissteigerung und dem faktischen Abschrumpfen von Sozialwohnungen in der Stadt

dazu genötigt, ihr Lebensumfeld zu verlassen und in ländlich geprägten Kommunen Wohnraum zu beziehen. Auch für diese Bürgerinnen und Bürger muss eine Möglichkeit gewährleistet werden mobil bleiben zu können.

Zu Punkt 4. und 5. Unsere Gesellschaft wird älter. Immer mehr Menschen erreichen glücklicherweise ein hohes Alter. Dem muss auch das Angebot an ÖPNV-Mitteln Rechnung tragen. Wer auf einen Rollstuhl oder Gehhilfe angewiesen ist und ggf. nicht vom Bus mitgenommen, weil bereits die Plätze für Rollstühle oder Gehhilfen und Kinderwägen belegt sind, der oder die sieht sich mit einer nicht hinzunehmenden Barriere für die Nutzung des ÖPNV konfrontiert. Eine Erweiterung der Stellplätze für Rollatoren und Kinderwägen in den Bussen ist daher geboten. Dies gilt ebenfalls für barrierefreie Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten an allen Bushaltestellen.

E) Umstrukturierung des PKW/LKW – Straßennetzes in Gießen

1. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h innerorts als Regelgeschwindigkeit
2. E-Mobilität und alternative Antriebstechniken (Wasserstoff) fördern
3. Eigene Carsharing Fahrzeugflotte bei Mit.Bus/SWG
4. Umbau Anlagenring: Reduzierung auf zwei Spuren und Einbahnstraßenführung
5. Ausschließliches Anliegerparken im Stadtkern
6. Park-and-Ride Parkplätze am Stadtrand

Teilbegründung Umstrukturierung des PKW/LKW-Straßennetzes in Gießen

Zu Punkt 1. und 2.: Der Schadstoffausstoß von Verbrennungsmotoren ist an die erbrachte Leistung des Motors gekoppelt. Zusätzlich wird durch längere Bremsvorgänge bei höheren Geschwindigkeiten mehr Abrieb bei Bremsen und Reifen erzeugt (Feinstäube). Auch steigt das Verkehrsunfallrisiko und die Unfallfolgen mit der Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden. Eine Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h in der Stadt hat also drei positive Konsequenzen: 1. Der Schadstoffausstoß durch Verbrennungsmotoren wird reduziert. 2. Die Unfallgefahr nimmt ab und die Unfallfolgen werden signifikant verringert. Zusätzlich wird 3. eine deutlich ausgeweiterte Förderung alternativer Antriebstechniken zur Absenkung klima- und gesundheitsgefährdenden Faktoren (Schadstoffe, Lärm) führen.

Zu Punkt 3.: Das Carsharing-Angebot in Gießen gilt es auszubauen. Selbst im besten ÖPNV Netz wird es Situationen geben, in denen die Bürgerinnen und Bürger auf Kraftfahrzeuge angewiesen sind. Sei es durch den Großeinkauf im Supermarkt, den Transport von Getränkekisten, oder den Einkauf im Bau- oder Möbelmarkt. Auch hier gilt es Angebote zu schaffen. Flächendeckend. Private Anbieter von Carsharing werden diesen aber weiterhin nur auf die Zentren der Städte beschränken, da dort ein gewinnorientiertes Wirtschaften möglich ist. Es muss für die Verkehrswende jedoch im Interesse sein, dass auch Menschen am Stadtrand oder den Umlandkommunen Zugriff auf Kurzleihfahrzeuge haben. Dies kann nur ein öffentlicher Träger gewährleisten.

Zu Punkt 4. und 5.: Um Alternativen zum PKW anbieten und umsetzen zu können, bedarf es einem Ausbau der Infrastruktur für Bus, Bahn, Fahrrad und für zu Fuß Gehende (siehe

oben). Da die Verkehrswege in Gießen in weiten Teilen hauptsächlich für die Nutzung mit dem PKW ausgelegt sind, muss es an dieser Stelle zu einer zukunftsorientierten Umwandlung kommen. Der Anlagenring (und die Zubringerstraßen) sind dabei in Gießen von besonderer Bedeutung. Sie stellen einen planbaren Raum dar, der, ohne erhebliche Eingriffe in Eigentum und Bebauung der Stadt, transformationsfähig und für die Steuerung von Verkehrsflüssen und Teilnehmenden ist. Eine zweispurige Ausführung als Einbahnstraße im Rundverkehr schafft Verkehrsraum zur Nutzung durch andere Verkehrsmittel (z.B. Protected Bikelines, siehe oben).

Zu Punkt 6.: Für den Pendel- und Einkaufsverkehr in die Stadt, der durch eine Erweiterung des Überland-ÖPNV Angebots nicht bedient werden kann, sind P&R Parkplätze am Stadtrand bzw. den Ausfahrten am Gießener Ring (z.B. Bergwerkswald, Licher Str, Heuchelheim. etc.) zielführend für eine Reduzierung des PKW Verkehrs in der Stadt einzuführen. Diese müssen für die Zweckerfüllung an das ÖPNV Netz der Stadt in ausreichend hoher Taktung (mindestens zu Stoßzeiten) angebunden werden.“

Begründung:

Die von fast allen Parteien geforderte und gepredigte Verkehrswende weg vom Individualverkehr hin zum Öffentlichen Personen Nahverkehr wird in wesentlichen Teilen in und mit den Kommunen umgesetzt werden müssen. Hier vor Ort wissen die Beteiligten um die Verkehrssituationen und die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger. Es ist also kommunale Aufgabe sich in die Diskussion um die aus Klima- und Gesundheitsschutzgründen dringend erforderliche Verkehrswende mit einzubringen sowie Konzepte für die eigene Stadt und im interkommunalen Dialog für Regionen zu entwickeln und vorzuschlagen. Auch initiative Förderanträge bei Land- und Bund müssen aus den Kommunen erfolgen. Allein das Instrument des Nahverkehrsplanes sowie ein Warten auf Förderangebote aus Land und Bund sind hier weder ausreichend, noch zielführend. Es gilt die Umstrukturierung des Verkehrsnetzes mit der Bevölkerung zu beraten und Vorschläge in einem Gesamtkonzept (Masterplan) zu bündeln.

Der in vielen Punkten vornehmlich auf Digitalisierung setzende „Green-City-Masterplan“ ist dabei bei Weitem nicht ausreichend. Ohne den Ausbau und die Veränderung realer Angebote des ÖPNV, sowie der Förderung zum PKW in Alternative stehender Verkehrsmittel, wird eine Verkehrswende, die die Notwendigkeit der Nutzung eines privaten Kraftfahrzeuges auf ein Minimum reduziert, nicht umzusetzen sein. Die Digitalisierung des ÖPNV kann hier nur eine Teilmaßnahme sein. Der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ausgerufene „Green City Masterplan“ scheint zudem ein „Not-Paket“ zu sein, um Dieselfahrverbote in den Städten zu vermeiden. Nach dem Motto: Wenn der Diesel nicht sauber wird, wird eben die Stadt „fit“ für den Diesel gemacht. Unsere Stadt muss deshalb dringend eigeninitiativ unter Einbeziehung der eigenen Bevölkerung und der Nachbarkommunen Konzepte und Vorschläge für den Verkehr der Zukunft vor unserer Haustüre entwickeln.

Matthias Riedl
Fraktionsvorsitzender