



VEP Gießen

Ausschuss für Klima-, Umwelt- und Naturschutz,
Stadtentwicklung, Energie und Verkehr

07.11.2023

Tagesordnung

- Grundlegendes zum VEP
- Ein VEP für Gießen:
Arbeits- und Beteiligungsprozess
- Der Kern des VEP:
Ziele, Maßnahmen und Handlungsstrategie
- Wirkungen und Auswirkungen des VEP
...und der Weg zur Umsetzung



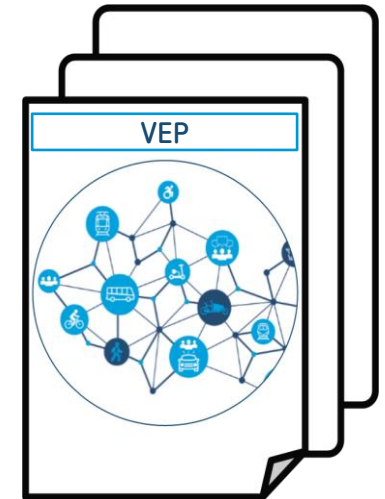


Grundlegendes zum VEP

Was ist ein Verkehrsentwicklungsplan und was kann er leisten?

Was ist ein Verkehrsentwicklungsplan und was kann er leisten?

- Informelles **strategisches Entwicklungskonzept** auf **gesamtstädtischer Planungsebene**
- **Grundlage** für die **zukünftigen mobilitäts- und verkehrsplanerischen Entscheidungen** und Maßnahmen der Stadt Gießen
- Kommunales Instrument zur Umsetzung übergeordneter Zielsetzungen, zur Vertretung der städtischen Interessen bei übergeordneten Planungen, zur Akquirierung von Fördermitteln, ...
- **Makroskopische Analyse**, qualitative (und quantitative) **Zielsetzungen**, Maßnahmen mit i. d. R. **gesamtstädtischer Wirkung**
- i. d. R. erfolgt ein gesamthafter Beschluss des VEP als strategische Entwicklungsgrundlage
- Detailplanung/ -prüfung **einzelner Maßnahmen** erfolgt in **nachgelagerten eigenen Beschlüssen**

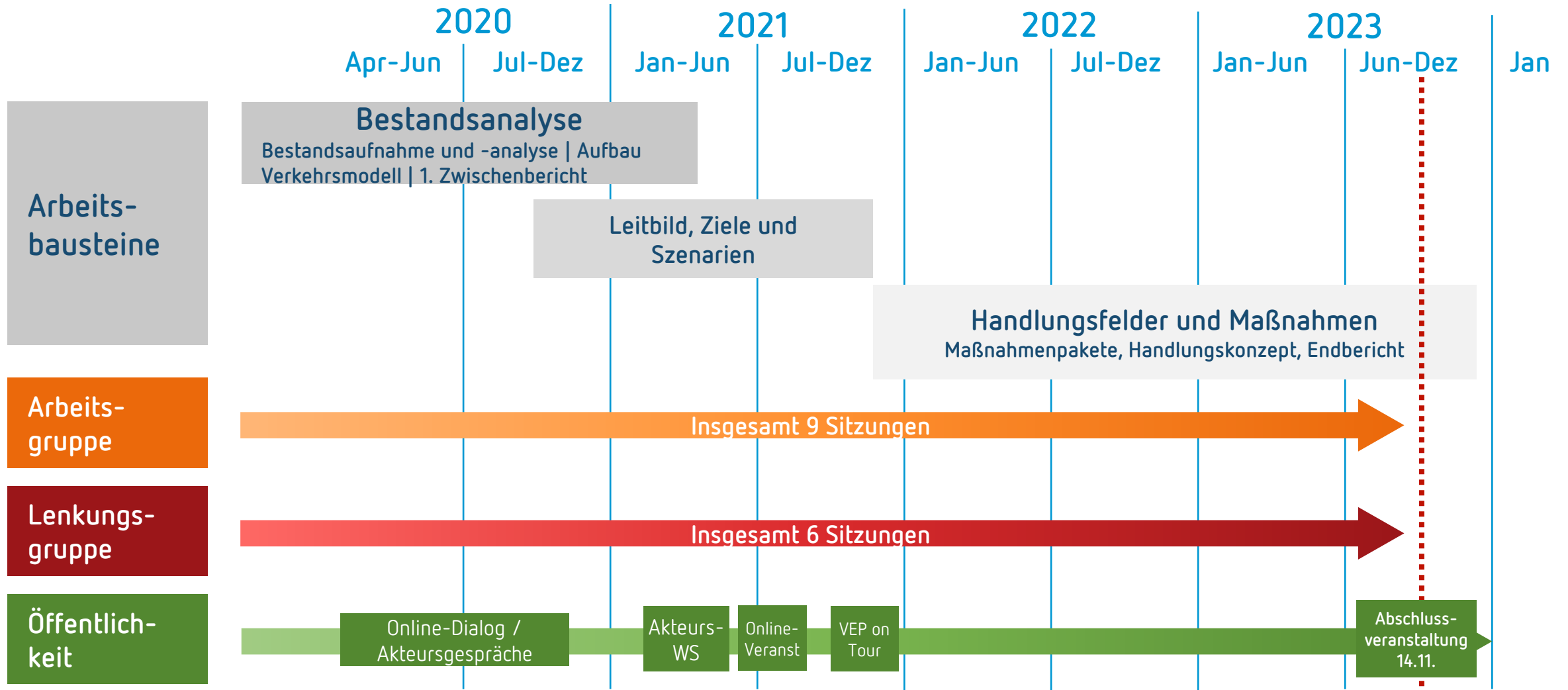




Ein VEP für Gießen

Arbeits- und Beteiligungsprozess

Zeitplan, Arbeitsschritte und Beteiligung



Arbeits- und Beteiligungsprozess



Bestandsanalyse



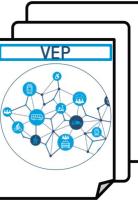
Leitbild, Ziele
und Szenarien



Maßnahmen +
Handlungsempfehlungen



Handlungs- und
Umsetzungsstrategie



Arbeits- und Beteiligungsprozess



Bestandsanalyse



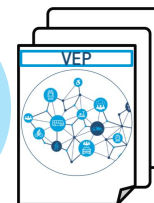
Leitbild + Ziele



Maßnahmen +
Handlungsempfehlungen



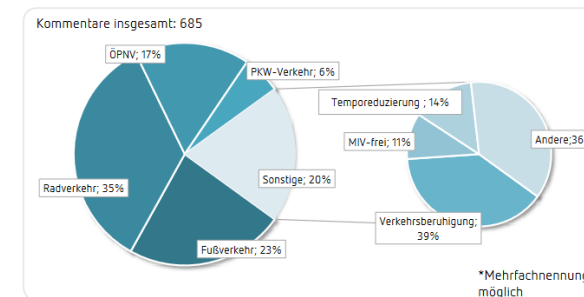
Handlungs- und
Umsetzungsstrategie



- Auswertung von Daten und Plänen
- Verkehrszählungen, Parkraumerhebung
- Vor-Ort-Begutachtungen
- verkehrsträgerbezogene Analysen
- querschnittsorientierte Konfliktanalysen
- Aufbau des Verkehrsmodells

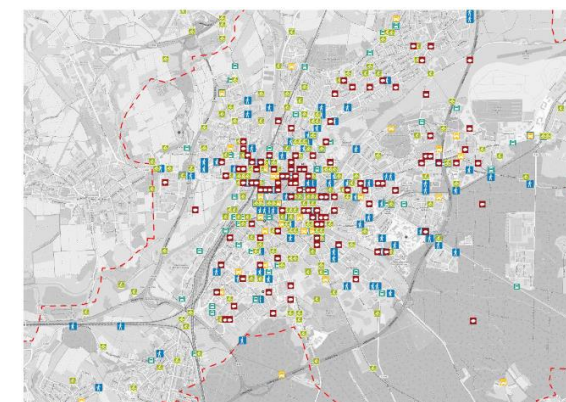
Online-Dialog (Jun-Sep 2020)

- Hinweise auf Stärken, Schwächen, Ideen und Wünsche
- 685 Kommentare, großes Feedback



Neun Akteursgespräche Herbst/Winter 2020

ADFC, BI Lebenswertes Gießen, Lokale Agenda 21, IHK Gießen-Friedberg, Kreishandwerkerschaft, BI Seltersweg und Marktquartier, JLU und THM, RMV und ZOV, Senioren- und Behindertenbeirat, VCD, Fahrgastbeirat und Pro Bahn



- Zwischenbericht von November 2021



Sitzungen des Arbeits- und Lenkungskreises

Arbeits- und Beteiligungsprozess



Bestandsanalyse



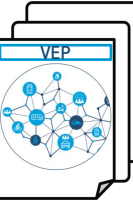
Leitbild + Ziele



Maßnahmen + Handlungsempfehlungen



Handlungs- und Umsetzungsstrategie

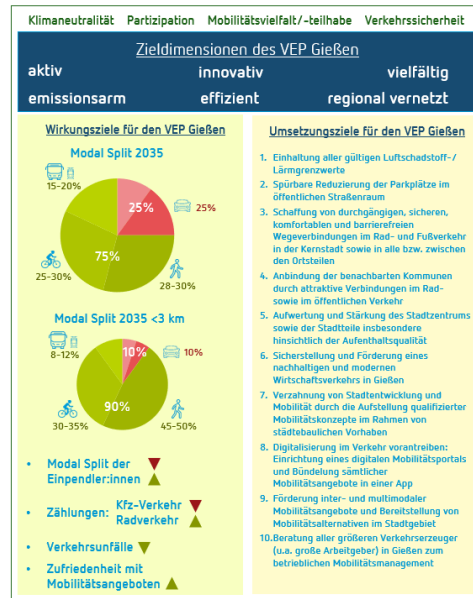


- Entwicklung von vier rahmengebenden Leitbegriffen, von sechs Zieldimensionen sowie von konkreten Wirkungs- und Umsetzungszielen

1. Bürger:innen-Veranstaltung am 16. Juni 2021 (online)

- ca. 50 Teilnehmende
- Diskussion von Herausforderungen, Zielen und Konsequenzen
- Gießener Mobilität 2035 - wie sieht das aus?

- Zielbericht von November 2021
- StvV-Beschluss am 16.12.2021

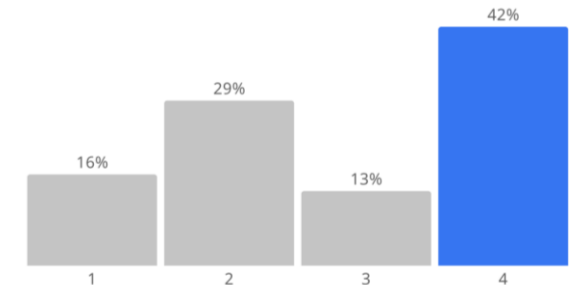


Rating poll

Welcher der 6 Zielbegriffe ist Ihnen besonders wichtig? (1/6)

Aktiv

Score: 2.8



Arbeits- und Beteiligungsprozess



Bestandsanalyse



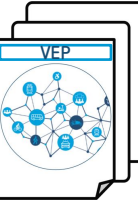
Leitbild + Ziele



Maßnahmen +
Handlungsempfehlungen



Handlungs- und
Umsetzungsstrategie



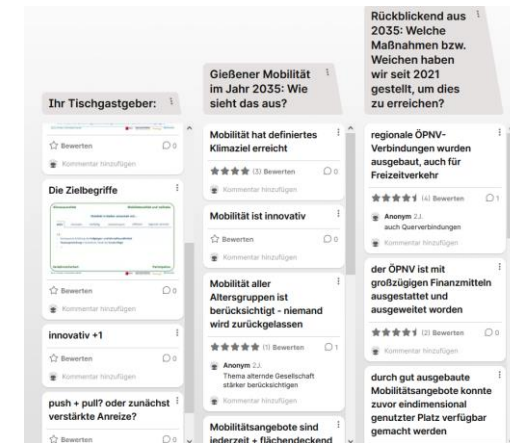
- Sammlung und Prüfung von Mobilitätsmaßnahmen
- Entwicklung von 50 „übergeordneten“ Maßnahmen und insgesamt 81 Maßnahmen in sechs Handlungsfeldern
- Verwaltungsinterne Abstimmungen und Prüfungen
- Bericht „Maßnahmen und Handlungskonzept“ + Kartenband liegt im vollständigen Entwurf vor (November 2023)

Akteurs-Workshop vom 08. Juni 2021 (online)

- „Gießener Mobilität im Jahr 2035 – wie sieht das aus?“
- „Welche Maßnahmen wurden seitdem umgesetzt, um das zu erreichen?“

VEP on Tour: Lastenrad-Infostände im Oktober 2021

- Aufsuchende Beteiligung an verschiedenen Orten
- Diskussion und Sammlung von Ideen und Maßnahmen



Sitzungen des Arbeits- und Lenkungskreises

Arbeits- und Beteiligungsprozess



Bestandsanalyse



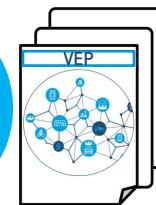
Leitbild + Ziele



Maßnahmen + Handlungsempfehlungen



Handlungs- und Umsetzungsstrategie



- Entwicklung einer Handlungs- und Umsetzungsstrategie als Übersicht und Hilfe zum Einstieg in die Realisierungsphase
- Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen
- Bewertung und Überprüfung der Maßnahmen anhand des Verkehrsmodells (-> Prognose-Mit-Fall)
- Tabelle „Handlungs- und Umsetzungskonzept“, Bericht „Maßnahmen und Handlungskonzept“ (November 2023)

Digitale Offenlage der Dokumente

14. November 2023: 2. Bürger:innen-Veranstaltung (online)

- *Vorstellung des VEP-Entwurfs, insbesondere der Maßnahmen*
- *Beantwortung von Fragen, Aufnahme von Rückmeldungen*
- *Interessierten steht der Veranstaltungs-Link bereits unter www.giessen-direkt.de zur Verfügung*

Sitzungen des Arbeits- und Lenkungskreises

Arbeits- und Beteiligungsprozess



Bestandsanalyse



Leitbild + Ziele



Maßnahmen +
Handlungsempfehlungen



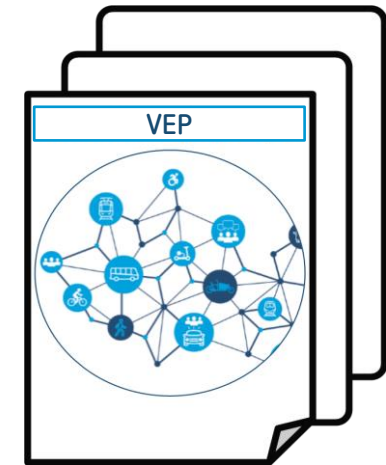
Handlungs- und
Umsetzungsstrategie

1. Bericht: Zwischenbericht Bestandsaufnahme und Analysen

2. Bericht: Zielbericht

3. Bericht: Endbericht

- Prozess des VEP
- Ziele des VEP
- Maßnahmen-Konzept
- Handlungs- und Umsetzungsstrategie
- Wirkungen des VEP
- Evaluationskonzept
- Fazit und Ausblick





Der Kern des VEP

Ziele, Maßnahmen und Handlungsstrategie

Ziele des Mobilitätskonzepts

- Vier rahmende Leitbegriffe / Prämissen
- Sechs qualitative Zieldimensionen
- Quantitative Wirkungsziele
- Handlungsorientierte Umsetzungsziele

mess- und
evaluierbar

**beschlossen
am 16.12.2021**

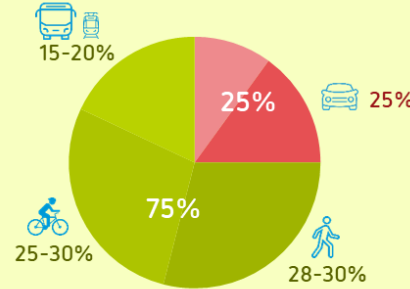
Klimaneutralität Partizipation Mobilitätsvielfalt/-teilhabe Verkehrssicherheit

Zieldimensionen des VEP Gießen

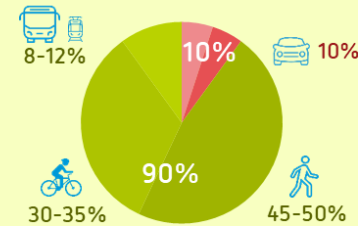
aktiv emissionsarm innovativ effizient vielfältig regional vernetzt

Wirkungsziele für den VEP Gießen

Modal Split 2035



Modal Split 2035 <3 km

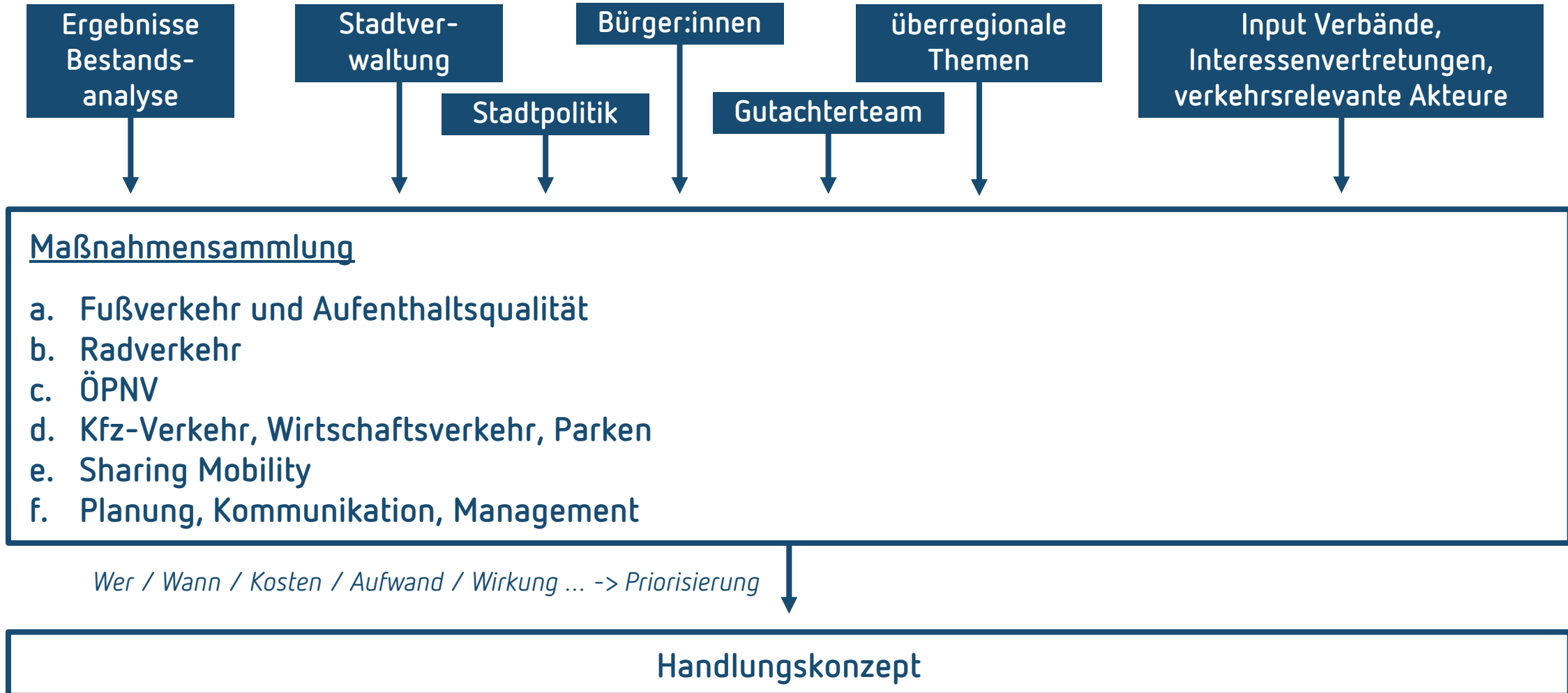


- Modal Split der Einpendler:innen ▼ ▲
- Zählungen: Kfz-Verkehr ▼ ▲
Radverkehr ▲
- Verkehrsunfälle ▼
- Zufriedenheit mit Mobilitätsangeboten ▲

Umsetzungsziele für den VEP Gießen

1. Einhaltung aller gültigen Luftschadstoff- / Lärmgrenzwerte
2. Spürbare Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum
3. Schaffung von durchgängigen, sicheren, komfortablen und barrierefreien Wegeverbindungen im Rad- und Fußverkehr in der Kernstadt sowie in alle bzw. zwischen den Ortsteilen
4. Anbindung der benachbarten Kommunen durch attraktive Verbindungen im Rad- sowie im öffentlichen Verkehr
5. Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums sowie der Stadtteile insbesondere hinsichtlich der Aufenthaltsqualität
6. Sicherstellung und Förderung eines nachhaltigen und modernen Wirtschaftsverkehrs in Gießen
7. Verzahnung von Stadtentwicklung und Mobilität durch die Aufstellung qualifizierter Mobilitätskonzepte im Rahmen von städtebaulichen Vorhaben
8. Digitalisierung im Verkehr vorantreiben: Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals und Bündelung sämtlicher Mobilitätsangebote in einer App
9. Förderung inter- und multimodaler Mobilitätsangebote und Bereitstellung von Mobilitätsalternativen im Stadtgebiet
10. Beratung aller größeren Verkehrserzeuger (u.a. große Arbeitgeber) in Gießen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

Aufbau und Vorgehensweise



Maßnahmenerarbeitung

6 Handlungsfelder

50 „übergeordnete“ Maßnahmen,
81 Maßnahmen insgesamt

A1 ...

A1.1 ...

Inhaltlicher Aufbau

- *Anlass, Hintergrund, (rechtliche) Grundlagen*
- *Beschreibung*
- *Grundsätze oder konkrete Ausführung und Verortung*
- *Erste Schritte zur Umsetzung*
- *ggf. Herausforderungen, Voraussetzungen, ...*
- *Querbezüge zu anderen Maßnahmen*
- *ggf. (kartografische) Darstellungen, Beispiele*

A Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

B Radverkehr

C ÖPNV

D Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung Parken,
Wirtschaftsverkehr

E Sharing Mobility

F Planung, Kommunikation, Management

Maßnahmen des VEP

A Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

A	Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	
A1	Etablierung einer systematischen Fußverkehrsförderung in Gießen	
A1.1	Etablierung eines: einer Nahmobilitätsbeauftragten	↗
A1.2	Bereitstellung eines Fußverkehrs-Etats im Haushalt	↗
A1.3	Sensibilisierung der Planung: Prüfung der Belange des Fußverkehrs bei städtebaulichen und verkehrlichen Projekten	↗
A2	Attraktive und konfliktfreie Fußwegeverbindungen	
A2.1	Etablierung und Ausbau von Hauptfußwegeachsen mit einzuhaltenden Standards	↗
A2.2	Entwicklung einer Fußverkehrs-Achse Bahnhof - City	↘
A3	Prüfauftrag Einhaltung oder Herstellung angemessener Gehwegbreiten	↗
A4	Verringerung der Trennwirkung großer Verkehrsinfrastrukturen	
A4.1	Verringerung der Trennwirkung der Einfallstraßen und des Anlagenrings	→
A4.2	Trennwirkung der Bahntrassen im Stadtgebiet	↘
A4.3	Sicherheitsempfinden stärken, Angsträume schwächen	↘

Maßnahmen des VEP

A Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

A	Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	
A5	Fußverkehrsfreundliche Anpassung von Knotenpunkten	
A5.1	Prüfung und Priorisierung der Verlängerung von Freigabezeiten und Sicherung aller Übergänge für den Fußverkehr an LSA-Knotenpunkten	↗
A5.2	Querungsmöglichkeiten an allen Knotenpunktarmen zentraler Kreuzungen herstellen	→
A5.3	Verbesserung der Querung an Knoten im Nebennetz	→
A6	Programm „Barrierefreies Gießen“	
A6.1	Handbuch "Barrierefreiheit in Gießen"	↗
A6.2	Barrierefreier Umbau von Routen, Straßen, Wegen	↗
A6.3	Erstellung eines Stadtplans für Menschen mit Behinderung	↗
A7	Klimaresiliente, prosperierende und gesundheitsfördernde Stadt Gießen: Aufenthaltsqualität öffentlicher Stadträume verbessern	
A7.1	Aufbruch Innenstadt: Aufwertung des Brandplatzes und weiterer Innenstadtplätze	↗
A7.2	Stärkung des Lahnumfelds	→
A7.3	Ausweitung der Möglichkeiten für Spiel, Sport, Ruhe und Bewegung im öffentlichen Raum	↗
A8	Stadtmobiliar im öffentlichen Raum qualifizieren	→
A9	Wegweisungs- und Beschilderungskonzept umsetzen	↗

Maßnahmen des VEP

B Radverkehr

B	Radverkehr	
B1	Entwicklung einer Radverkehrsstrategie 2035 „Gießen fährt voraus“	↗
B2	Netzplanung und Routenentwicklung	
B2.1	Entwicklung eines Radverkehrsnetzes	↗
B2.2	Qualitätsstandards für den Radverkehr in Gießen	↗
B2.3	Entwicklung von Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen	↑
B3	Sofort- und Aktionsprogramme zur Förderung des Radverkehrs	
B3.1	Umsetzung und Ausweitung des Sofortprogramms zur Stärkung des Radverkehrs	↑
B3.2	Aktion Lückenschluss	↑
B3.3	Aktion Fahrradstraßen und Fahrradzonen	↑
B4	Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten	↗

Maßnahmen des VEP

B Radverkehr

B	Radverkehr	
B5	Fahrradparken-Offensive in Gießen: Mehr Qualität, mehr Quantität	
B5.1	Ausweitung des Fahrradparkens in der Fläche	↗
B5.2	Förderung privater Abstellmöglichkeiten: „Räder raus aus dem Keller“	↗
B5.3	Großvolumiges Fahrradparken an Orten mit besonders hohem Radverkehrsaufkommen: Bahnhof und Innenstadt	→
B6	Erhöhung des Komforts und Servicelevels im Radverkehr	
B6.1	Instandhaltung, Pflege & Winterdienst	↗
B6.2	Beleuchtung wichtiger Radwege	→
B6.3	Aktion Sichtbarer Radverkehr: Einrichtung von Radverkehrszählstellen und Servicestationen	↗
B6.4	Wegweisung im Radverkehr	↗
B7	Einsatz von Crowd Data zur optimierten Planung	
B7.1	Nutzung von Fahrrad- oder App-generierten Daten in der Radverkehrsplanung	↗
B7.2	Nutzung von Abstandssensorik zur Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr	↗
B7.3	Einrichtung von Radverkehrszählstellen	↗

Maßnahmen des VEP

C ÖPNV

C	ÖPNV	
C1	Umsetzung des Nahverkehrsplans: Stadtbus 2023+	↗
C2	Angebotsverbesserung auf Regionalbusachsen	↗
C3	Prüfung des Einsatzes autonomer Kleinbus-Zubringerverkehre	↘
C4	Entwicklung eines On-Demand-Verkehrs in der Region Gießen	→
C5	Einstieg in die Planungen für ein höherwertiges ÖPNV-System	→
C6	Weiterentwicklungen im SPNV im Raum Gießen	↗
C7	Forcierung des barrierefreien Bushaltestellenausbaus	→
C8	Beschleunigung des Busverkehrs im Stadtgebiet	→
C9	Weitere ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen in Gießen	↘
C10	Langfristige Entwicklung der Antriebsarten	→
C11	Gemeinsam planen und handeln: Kreisweites Planungsverständnis und Abstimmungsformat zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Stadt und Landkreis Gießen	↑

Maßnahmen des VEP

D Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung, Wirtschaftsverkehr, Parken

D	Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung, Wirtschaftsverkehr, Parken	
D1	Kategorisierung des Straßennetzes	↗
D2	Weiterentwicklung des Straßennetzes	
D2.1	Ergänzungen des städtischen Straßennetzes	↘
D2.2	Verkehrsführung in der Innenstadt	→
D3	Parkraumstrategie Gießen	
D3.1	Parkraummanagement in der Innenstadt	↑
D4	Verbesserung der Straßenraumgestaltung	
D4.1	... auf den großen Radialen	→
D4.2	... in den Ortsdurchfahrten	→
D4.3	... im Hinblick auf die Klimaresilienz	→
D5	Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz	↗

Maßnahmen des VEP

D Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung, Wirtschaftsverkehr, Parken

D	Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung, Wirtschaftsverkehr, Parken	
D6	Verkehrssystemmanagement	
D6.1	Erfassung aktueller Verkehrsdaten	↗
D6.2	LSA-Steuerung / Verkehrsleitrechner	→
D6.3	Optimierung Verkehrsfluss; Steuerungsstrategie LSA	→
D6.4	Baustelleninfo	↗
D7	Wirtschaftsverkehr	
D7.1	Mikro-Hubs	→
D7.2	Förderung innovativer Fahrzeugkonzepte	↗
D7.3	Lkw-Führungsnetz	↑
D7.4	Güterverkehr auf die Schiene	↗
D8	Förderung alternativer Antriebstechnologien	↗
D9	Park & Ride-Strategie	→

E Sharing Mobility

E	Sharing Mobility	
E1	Maßnahmen zur Ausweitung von Carsharing-Angeboten	↑
E2	Etablierung eines stadtweiten Angebots für Lastenrad-Sharing	↗
E3	Sicherung und Ausweitung des Bikesharing-Angebots	→
E4	Weitere Angebote der Sharing Mobility und die Rolle der SWG	↗
E5	Bündelung von Mobilitätsangeboten in Mobilstationen und Mobilpunkten	→
E6	Gießener Mobilitätsportal: Einrichtung einer digitalen Mobilitätsplattform per Web und App	→

Maßnahmen des VEP

F Planung, Kommunikation, Management

F	Planung, Kommunikation und Management	
F1	Etablierung einer Dachmarke zur Kommunikation der Mobilitätswende	→
F2	Kommunales Mobilitätsmanagement	→
F3	Betriebliches Mobilitätsmanagement	↗
F4	Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas	↗
F5	Stärkere Zusammenarbeit und Verzahnung von Stadtplanung, Städtebau und Mobilität	↑
F6	Ausprobieren, kurzfristig umsetzen und weiterentwickeln: Etablierung und Anwendung von Verkehrsversuchen, Pilotprojekten und Reallaboren	→
F7	Mobilitätswende sozial und gerecht: Partizipative Mobilitätsplanung intensivieren und Teilhabe stärken	↗
F8	Öffentlichkeitsveranstaltungen mit Bezug zur Mobilitätswende	↗

Handlungs- und Umsetzungskonzept

- Bewertung und Einordnung der Maßnahmen anhand der Kriterien

- Umsetzungszeitraum
- Beitrag zur Zielerreichung
- Klimawirkung
- Grobe Kosteneinordnung und Potenzial zur Förderung
- Aufwand Komplexität

Bewertung der
Priorität

Nr.	Titel der Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Beitrag zur Zielerreichung		Klimawirkung	Kostenschätzung (Eigenanteil)	Fremdfinanzierung/ Förderung	Aufwand/ Komplexität	Priorität	Nr.
			Wirkungsziele	Umsetzungsziele						
A1	Etablierung einer systematischen Fußverkehrsförderung in Gießen									A1
A1.1	Einstellung eines/einer Nahmobilitätsmanager:in	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	gering	gering	nein	gering	hoch ↗	A1.1
A1.2	Bereitstellung eines Fußverkehrs-Etats im Haushalt	Daueraufgabe	gering	gering	durchschnittlich	gering	nein	gering	hoch ↗	A1.2
A1.3	Sensibilisierung der Planung; Prüfung der Belange des Fußverkehrs bei städtebaulichen und verkehrlichen Projekten	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	nein	gering	hoch ↗	A1.3
A2	Attraktive und konfliktfreie Fußwegeverbindungen									A2
A2.1	Etablierung und Ausbau von Hauptfußwegeachsen mit einzuhaltenden Standards	nach 2030	hoch	sehr hoch	durchschnittlich	mittel	wahrscheinlich	hoch	hoch ↗	A2.1
A2.2	Entwicklung einer Fußverkehrs-Achse Bahnhof- City	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	hoch	wahrscheinlich	hoch	gering ↘	A2.2
A3	Prüfauftrag Einhaltung oder Herstellung angemessener Gehwegbreiten	bis 2030	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	ggf. möglich	durchschnittlich	hoch ↗	A3
A4	Verringerung der Trennwirkung großer Verkehrsinfrastrukturen									A4
A4.1	Verringerung der Trennwirkung der Einfallstraßen und des Anlagenrings	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	hoch	mittel →	A4.1
A4.2	Prüfung, ob die Trennwirkung der Bahntrassen im Stadtgebiet vermindert werden kann	nach 2030	gering	gering	gering	sehr hoch	ggf. möglich	sehr hoch	gering ↘	A4.2
A4.3	Sicherheitsempfinden stärken, Angsträume schwächen	Daueraufgabe	gering	gering	gering	mittel	ggf. möglich	durchschnittlich	gering ↘	A4.3
A5	Fußverkehrsfreundliche Anpassung von Knotenpunkten									A5
A5.1	Prüfung der Verlängerung von Freigabezeiten und Sicherung aller Übergänge für den Fußverkehr als LSA-Knotenpunkten	bis 2030	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	nein	durchschnittlich	hoch ↗	A5.1
A5.2	Ausstattung aller Knotenpunkte und Knotenpunktarme dort, wo Fußverkehrsanlagen bestehen, mit Querungsmöglichkeiten.	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	mittel	möglich	hoch	mittel →	A5.2
A5.3	Verbesserung der Querung an Knoten im Nebenstraßennetz	nach 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	mittel	wahrscheinlich	durchschnittlich	mittel →	A5.3
A6	Programm "Barrierefreies Gießen"									A6
A6.1	Handbuch "Barrierefreiheit in Gießen"	bis einschl. 2025	gering	hoch	gering	gering	nein	gering	hoch ↗	A6.1
A6.2	Barrierefreier Umbau von Routen, Straßen, Wegen	Daueraufgabe	gering	sehr hoch	gering	mittel	wahrscheinlich	durchschnittlich	hoch ↗	A6.2
A6.3	Erstellung eines Stadtplans für Menschen mit Behinderung	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	sehr gering	nein	gering	hoch ↗	A6.3
A7	Aufenthaltsqualität öffentlicher Stadträume verbessern									A7
A7.1	Aufbruch Innenstadt: Aufwertung des Brandplatzes und weiterer Innenstadtplätze	nach 2030	durchschnittlich	sehr hoch	hoch	sehr hoch	wahrscheinlich	hoch	hoch ↗	A7.1
A7.2	weitere Aufwertung Lahnunfeld	nach 2030	gering	gering	durchschnittlich	mittel	ggf. möglich	durchschnittlich	mittel →	A7.2
A7.3	Mehr Möglichkeiten für Spiel, Sport, Ruhe und Bewegung im öffentlichen Raum schaffen	bis 2030	gering	gering	durchschnittlich	gering	ggf. möglich	gering	hoch ↗	A7.3
A8	Stadtmobiliar im öffentlichen Raum qualifizieren	bis 2030	gering	gering	gering	gering	ggf. möglich	gering	mittel →	A8
A9	Wegweisungs- und Beschilderungskonzept umsetzen	bis einschl. 2025	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	ggf. möglich	gering	hoch ↗	A9

Abbildung stellt nur einen Ausschnitt dar



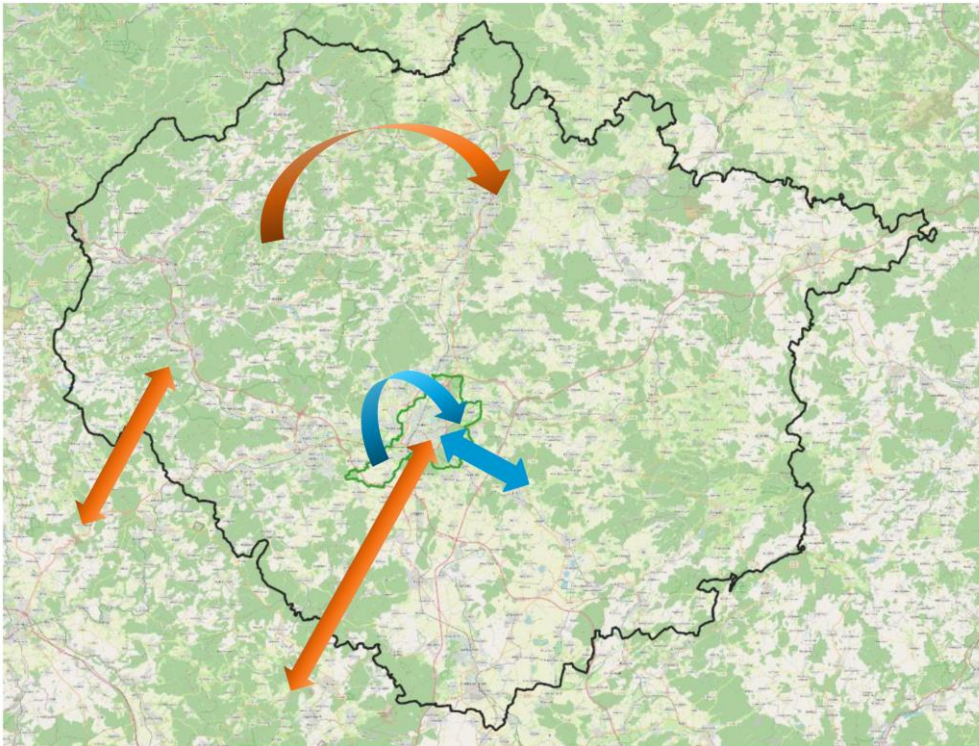
Wirkungen und Auswirkungen des VEP

... und der Weg zur Umsetzung

Wirkungen: Verkehrsmodell

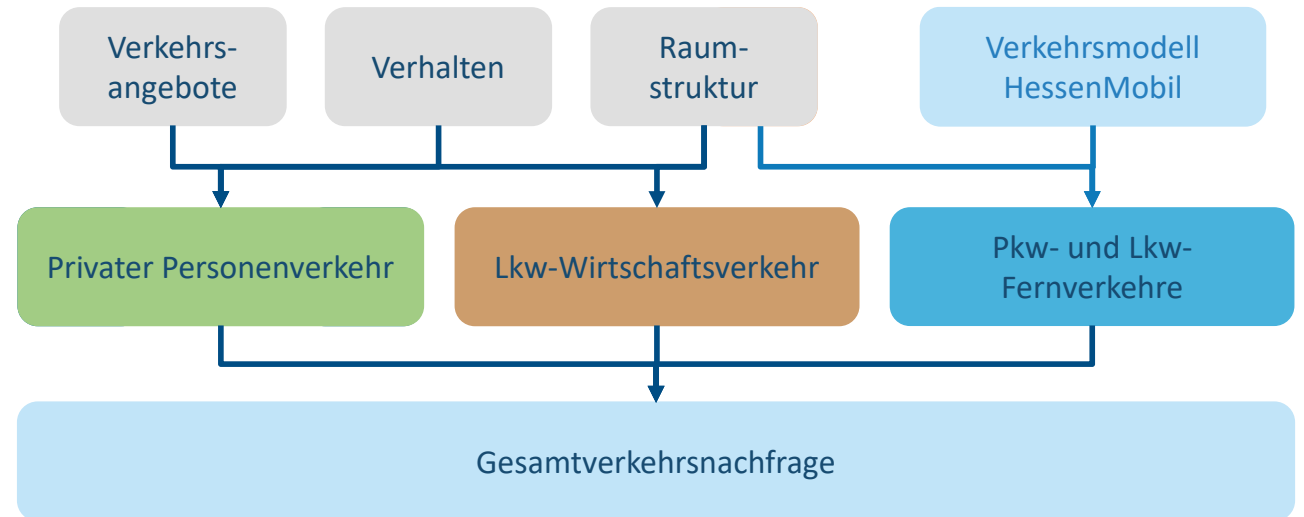
Abschätzung der Wirkungen der Maßnahmen mit dem Verkehrsmodell

Modellierungsraum



Quelle: eigene Darstellung - Hintergrundkarte: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Grundstruktur des Verkehrsmodells



Wirkungen des VEP

Abschätzung der Wirkungen der Maßnahmen mit dem Verkehrsmodell

Berücksichtigung der Entwicklungen der Rahmenbedingungen

- Bevölkerung: Gießen +7% - Umland: Rückgänge (außer Marburg)
- Arbeitsplätze: ca. +6.000 Arbeitsplätze
- Arbeitspendler: leichte bis moderate Zunahme (+800 je Richtung)
- Pkw-Bestand: leichte Zunahme (1-2%)

Berücksichtigung der Maßnahmenwirkungen

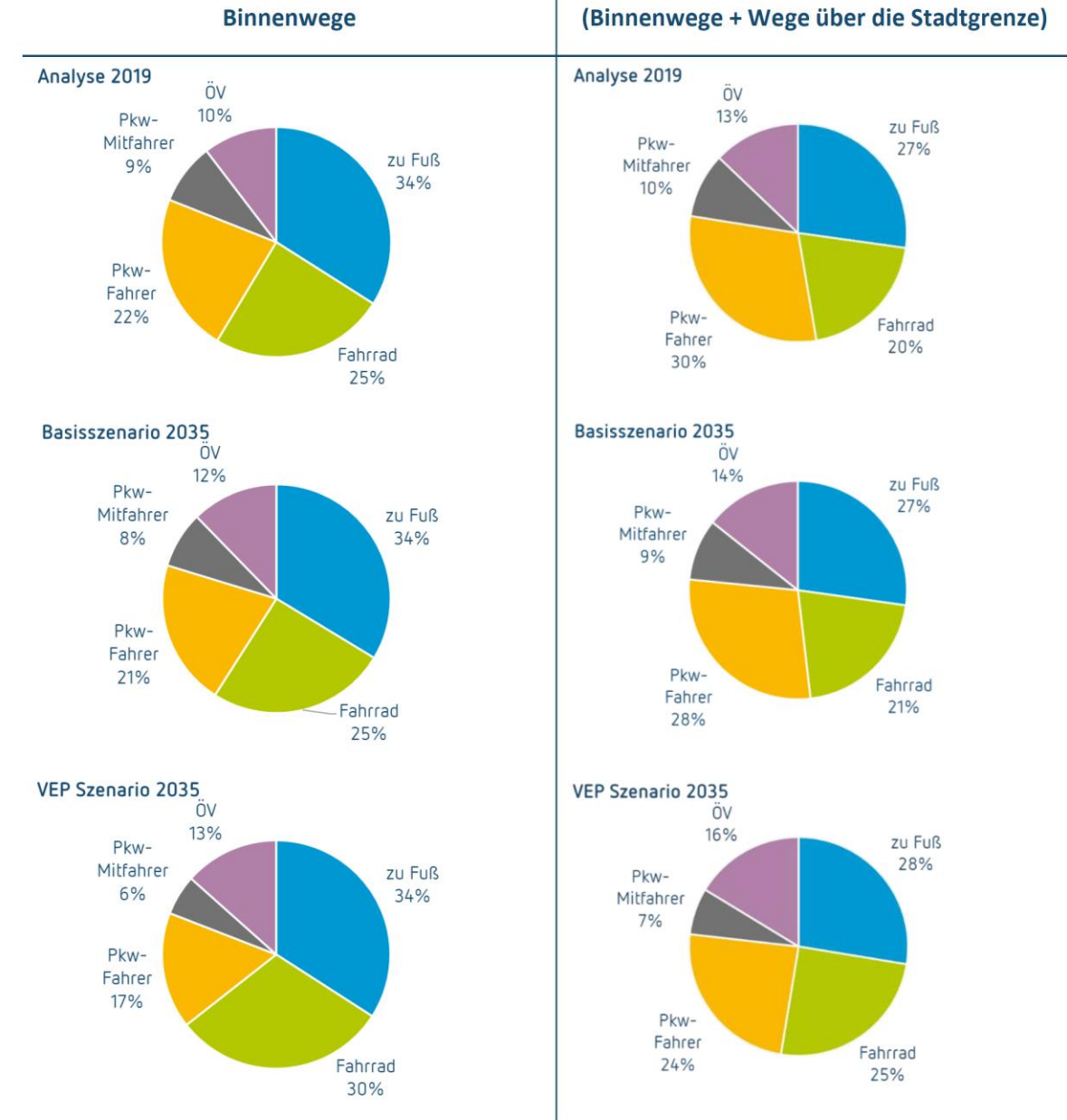
- Direkte Umsetzung im Verkehrsmodell: Verbesserungen des ÖPNV-Angebots, Maßnahmen im Straßennetz, Parkraumstrategie, Veränderung Kfz-Flotte
- Indirekte Umsetzung im Verkehrsmodell → Anpassung von Verhaltensparametern
 - Verbesserungen Fußverkehr und Aufenthaltsqualität (→ höherer Modal Split-Anteil bei kurzen Wegen)
 - Verbesserungen Radverkehr (→ höherer Modal Split-Anteil bei Wegen in Raddistanz)
 - Sharing Mobility
 - Planung, Kommunikation und Management

Wirkungen des VEP

Wirkung auf das Mobilitätsverhalten der Gießener Bevölkerung

- Zunahme des Verkehrsaufkommens proportional zum Bevölkerungsanstieg (ca. +7%)
- Basisszenario:
 - Leichter Anstieg Pkw-Wege (+1.000 Fahrten pro Tag)
 - Deutlicher Anstieg der Rad- und ÖPNV-Wege
- VEP-Szenario
 - Weitere Steigerung des Rad- und ÖPNV-Wege: Rad +20% gegenüber 2019
 - Reduktion der Pkw-Fahrten um 10.000 – 15.000 Fahrten pro Tag

Alle Wege der Gießener Bevölkerung (Binnenwege + Wege über die Stadtgrenze)



Wirkungen

Wirkung auf das Ziel der Klimaneutralität

Fahrzeugtyp + Antriebsart	Flottenanteil 2020	CO ₂ - Äquivalente	Flottenanteil 2035	CO ₂ - Äquivalente
Pkw				
Benzin	52,7%	140	39,3%	122
CNG+Benzin	0,2%	72	0,2%	14
LPG+Benzin	1,0%	138	0,2%	112
Diesel	45,3%	147	27,4%	139
Vollelektrisch	0,3%	0	13,7%	0
Plug-in Hybrid Diesel/Elektrisch	0,0%	78	1,8%	34
Plug-in Hybrid Benzing/Elektrisch	0,4%	55	17,3%	29
Leichte Nutzfahrzeuge				
		188		129
Schwere Nutzfahrzeuge				
		556		423

Quelle: eigene Darstellung – Daten HBEFA Version 4.2; alle Werte gerundet

Wirkung auf das Ziel der Klimaneutralität

- Den größten Effekt hat die Antriebswende: -20% bis -25% der CO₂-Emissionen gegenüber 2020
Pkw-Verkehr: -30%; Lkw-Verkehr: +5%
- VEP-Maßnahmen verstärken diese Rückgänge nochmals auf ca. -30% der CO₂-Emissionen gegenüber 2020
- Weitergehende Reduktionen wären insbesondere über eine „schnellere“ Antriebswende zu erreichen ...
... diese können jedoch durch die Stadt Gießen nur indirekt und in begrenztem Maße bewirkt werden.
- Um das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen wären zudem auch noch deutlich weitergehende Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs erforderlich:
 - Diese liegen jedoch größtenteils außerhalb des Gestaltungsbereichs der Stadt (Energiebesteuerung etc.) bzw. erfordern veränderte gesetzliche Grundlagen (StVO)
 - und/oder treffen auf Zielkonflikte und fehlende politische und gesellschaftliche Mehrheiten

Handlungs- und Umsetzungskonzept

- Personelle Auswirkungen auf die Verwaltung

- *strategische Mobilitätsplanung: mindestens 3-4 Vollzeitpersonalstellen (Gesamtkoordination VEP, Mobilitätsmanager:in, Radverkehrsförderung, Fußverkehrsförderung, Förderung ÖPNV und vernetzte Mobilität)*
- *Mehrbedarf im Bereich Tiefbau (Detailplanung, Ausschreibung, Umsetzung)*
- *ggf. weiterer Personalbedarf in weiteren Abteilungen im Kontext bestimmter Maßnahmen*

- Finanzielle Auswirkungen

- *insb. höheres Budget für Radverkehrsplanung erforderlich (Empfehlung: 15-18 EUR je Einwohner:in und Jahr)*
- *ggf. auch für den ÖPNV (Finanzierung hier derzeit in Diskussion)*
- *ggf. eigenes Budget für Fußverkehrsplanung*
- *derzeit gut aufgestellte Förderkulisse*
- *aber: zukünftige Kostenentwicklung und Finanzierung mit Unsicherheiten behaftet*

- sukzessive Umsetzung im Rahmen der personellen und finanzielle Ressourcen, Prioritätensetzung
- Evaluationskonzept: Wirkungsevaluation / Umsetzungsevaluation



Planersocietät
David Madden
Fon 02 31 / 99 99 70-22
Fax 02 31 / 99 99 70-18
madden@planersocietaet.de

Gertz Gutsche Rümenapp
Jens Rümenapp
Fon 030 / 40 36 695-31
Fax 040 / 85 37 37-42
ruemenapp@ggr-planung.de

IKU_Die Dialoggestalter
Julia Barth
Fon 02 31 / 93 11 03-0
Fax 02 31 / 93 11 03-50
anton@dialoggestalter.de