

Bürgerbeteiligung beim Verkehrsentwicklungsplan

Öffentliche Dialogveranstaltung

16.06.2021



Dokumentation

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR



 **Gießen**

Begrüßung und Einführung

Am Mittwoch, den 16.06.2021 fand ab 17:00 Uhr die öffentliche Dialogveranstaltung zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Gießen in digitaler Form mit rund 50 Teilnehmenden statt. Der engere Diskussionskreis setzte sich hierbei aus Frau Grabe-Bolz (Oberbürgermeisterin), Herrn Neidel (Bürgermeister), Frau Weigel-Greilich (Stadträtin), Herrn Dr. Hölscher (Leiter Stadtplanungsamt), Frau Rausch (Stadtplanungsamt), Herrn Prof. Dr. Pfister (THM), Herrn Anton (Büro IKU) und Herrn Madden (Büro Planersocietät) zusammen.

Einführung zu Zielen und Ablauf

Zunächst begrüßte der Moderator der Veranstaltung, Jürgen Anton vom Büro IKU_Die Dialoggestalter, alle Teilnehmenden und eröffnete damit die Veranstaltung. Bürgermeister Peter Neidel schließt sich der Begrüßung an, erläutert das Vorgehen und die Systematik der Veranstaltung und legt kurz dar, an welcher Stelle man sich im Planungsprozess befindet. Er verweist auf durchgeführte Analysen, die im vor kurzem veröffentlichten Zwischenbericht dargelegt sind und wünscht der Veranstaltung ein gutes Gelingen.

Verkehrsentwicklungsplan Gießen 2035

Wozu ein Verkehrsentwicklungsplan für das Jahr 2035?

Herr Dr. Hölscher, Leiter des Stadtplanungsamtes, gibt einen kurzen Überblick, warum die Stadt Gießen derzeit einen neuen Verkehrsentwicklungsplan aufstellt. Zahlreiche Veränderungen unter anderem in der Stadtentwicklung, bei den Lebens- und Mobilitätsstilen sowie neue technische Anforderungen und der notwendige Klimaschutz zeigen, dass nun ein guter Zeitpunkt für neue Konzepte in der Mobilität ist.

Arbeitsprozess, Arbeitsstand und Ergebnisse der Bestandsanalyse

Herr Madden vom Gutachterbüro Planersocietät blickt auf die bislang durchgeführten Arbeitsbausteine und Dialogelemente zurück und erläutert den Zeitplan, wo man sich aktuell im Prozess befindet sowie welche Arbeitsbausteine und Dialogelemente in Zukunft noch durchgeführt werden. Im Anschluss werden Ergebnisse der Bestandsanalyse, welche qualitativ und quantitativ durchgeführt wurden, präsentiert. Daraufhin entsteht ein Austausch zwischen den Beteiligten im Zuge dessen Anmerkungen und Nachfragen zur Bestandsanalyse diskutiert sowie geklärt werden.

Der Name 2035+ wurde gewählt, da der Klimaneutralitätsbeschluss der Stadt Gießen für 2035 beschlossen wurde. Es handelt es sich hierbei um einen üblichen und gut abschätzbaren Zeitraum für einen VEP. Die Daten, welche der Bestandsanalyse zugrunde liegen, stammen aus einem umfangreichen Datenfundus der Stadt und weiterer Akteure, daher wurden keine eigenen Erhebungen durch das Gutachterbüro durchgeführt. Eine Mobilitätsbefragung, an der die Universitätsstadt Gießen teilnimmt, wird regelmäßig durch die TU Dresden durchgeführt, dadurch sind bspw. Daten zum Modal Split der Gießener Bevölkerung vorhanden (Mobilität in

Städten – SrV). Es liegen jedoch keine konkreten Daten vor, um einen Modal-Split für die sog. Tagesbevölkerung der Stadt Gießen zu berechnen, hierzu würde eine eigene, spezielle Befragung notwendig.

Die Anzahl der Parkplätze am Straßenrand innerhalb der Gießener Kernstadt wurde im Rahmen der breit angelegten Bestandsanalyse des VEP nicht konkret erhoben. Bei umfangreichen Parkraumerhebungen könnte so etwas im Detail erfasst werden. Die Daten der rund 6.500 bewirtschafteten Parkflächen wurden im Sommer 2020 erhoben und im Nachgang ausgewertet sowie analysiert. Die Stadt plant die Ausweitung der Bewohnerparkzonen, da in den Altbauquartieren oftmals zu wenige Parkplätze vorhanden sind. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen brauchen allerdings auch Platz, so entstehen oftmals Konflikte. Das Bewohnerparken wird deswegen ausgeweitet, dies geht zugunsten von Anwohner*innen und ggf. zu Lasten von Externen. Da der Prozess der Ausweisung neuer Bewohnerparkzonen mit u. a. finanziellem und personellem Aufwand verbunden ist, dauert das etwas hinsichtlich der Umsetzung.

Die Stadt versucht bereits auffallend kritisch bewertete Themen des öffentlich einsehbaren Fahrradklimatests des ADFC wie bspw. den Themenkomplex des Fahrraddiebstahls, welcher am schlechtesten im Vergleich benotet wurde, anzugehen und zu lösen. Die Nextbike-Station neben der Alten Post wurde verlagert und näher in Richtung Bahnhof verortet. Die ehemalige Fläche wird nun von der Gastronomie genutzt. Hinter der Neuen Post wird in Zukunft eine große Radabstellanlage gebaut, allerdings wurden die Baumaßnahmen wegen der Corona-Pandemie und möglichen Bombenverdachtspunkten ausgebremst.

Die Betrachtung des ÖPNV soll nicht an der Stadtgrenze enden, da die Verknüpfung mit dem Umland von hoher Bedeutung ist. P+R im Stadtrandbereich kann als Maßnahme an sich betrachtet nicht als große Lösung hilfreich sein. Wenn es weiterhin attraktiver ist, in den Stadtkern zu fahren und dort zu parken, würde ein P+R-System nicht wirken. Daher gehört dazu immer ein schlüssiges Konzept mit zusätzlichen Maßnahmen, die im Zusammenhang mit P+R-Anlagen umgesetzt werden müssen. Eigene Bus-Infrastrukturen (z. B. Busspuren) sind ein durchaus sinnvolles Instrument, um Busse zuverlässiger zu machen und zu beschleunigen. Ob dieses Instrument evtl. eine Option für Gießen ist, kann bislang nicht abschließend gesagt werden, wird aber später ggf. untersucht.

Gießener Mobilität im Jahr 2035: Wie sieht das aus?

Nach Abschluss der Fragerunde zur Bestandsanalyse wird den Teilnehmenden die Frage gestellt, wie die Gießener Mobilität im Jahr 2035 aussehen wird. Die Frage wird mittels des Onlinetools „Slido“ beantwortet, hier werden Schlagwörter gesammelt, besonders häufig fielen die Schlagwörter „Barrierefreiheit“, „fahrradfreundlich“, „freier ÖPNV“, „sicher“ und „klimaneutral“.

Je größer die Darstellung des Begriffs, desto höher ist die Zustimmung der Teilnehmenden

Mobilität in Gießen entwickelt sich...

- **Aktiv**
- **Innovativ**
- **Vielfältig**
- **Emissionsarm**
- **Effizient**
- **Regional vernetzt**

Die Teilnehmenden werden um eine Rückmeldung gebeten, welche der sechs Zieldimensionen ihnen besonders wichtig erscheint und Zustimmung findet. Hierfür können 1 (unwichtig) bis 4 Sterne (besonders wichtig) vergeben werden. Hierbei ergaben sich folgende Durchschnittsbewertungen der Zieldimensionen

- **Emissionsarm 3,5**
- **Effizient 3,3**
- **Regional vernetzt 3,3**
- **Aktiv 2,8**
- **Vielfältig 2,8**
- **Innovativ 2,3**

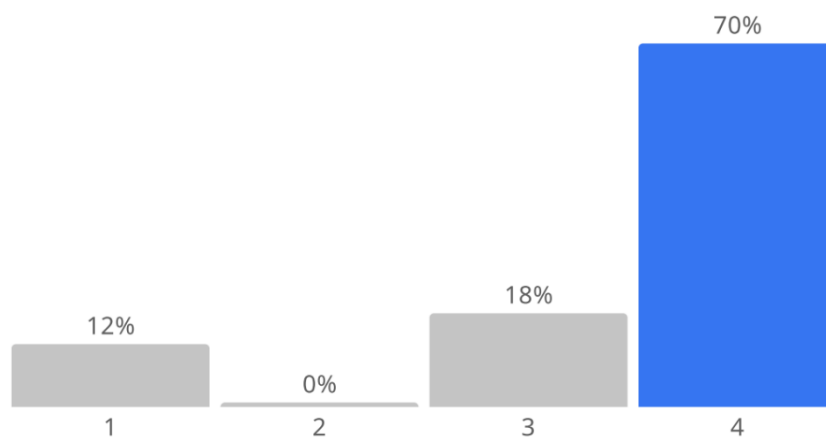
Rating poll

Welcher der 6 Zielbegriffe ist Ihnen besonders wichtig? (4/6)

0 3 3

Emissionsarm

Score: 3.5

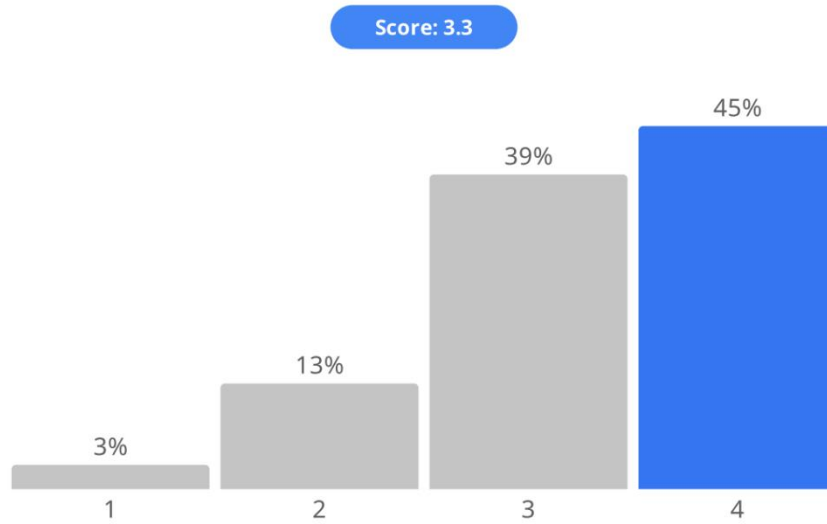


slido

Rating poll

Welcher der 6 Zielbegriffe ist Ihnen besonders wichtig? (5/6)

0 3 1

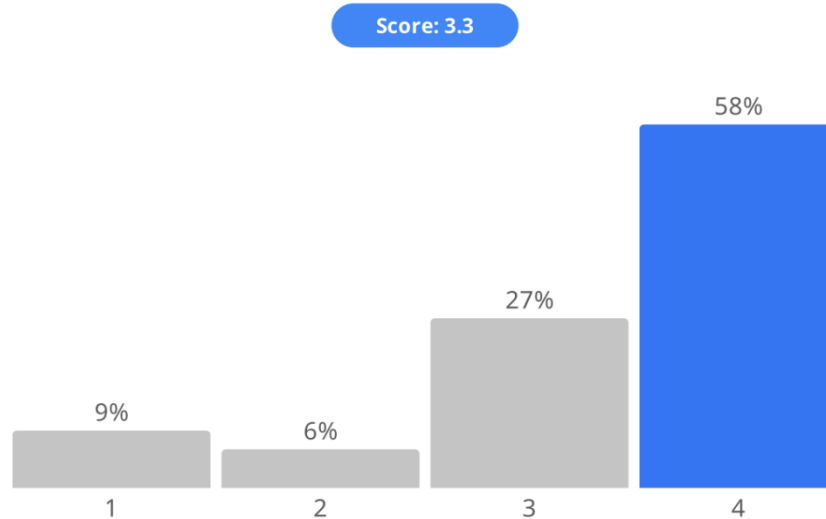
Effizient

slido

Rating poll

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

0 3 3

Regional vernetzt

slido

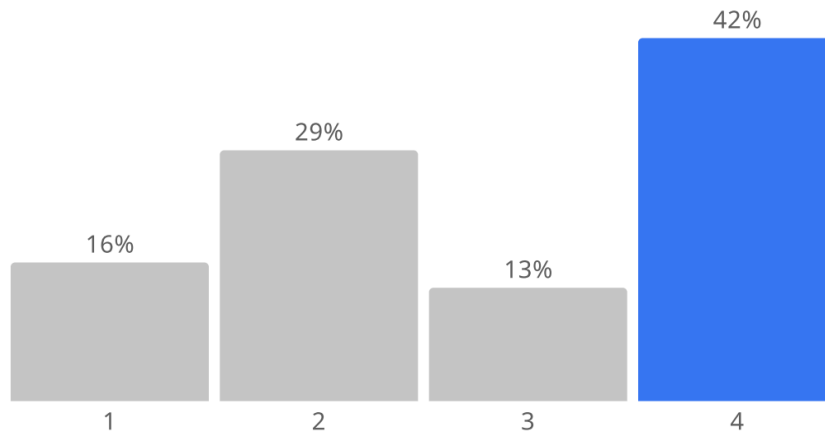
Rating poll

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

0 3 1

Aktiv

Score: 2.8



slido

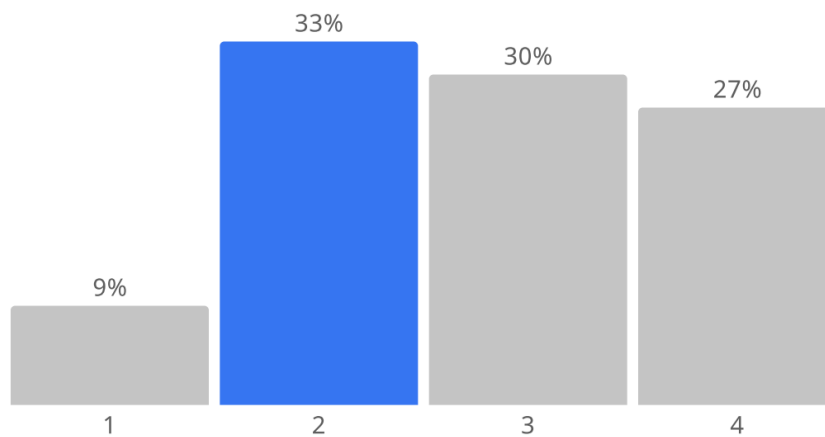
Rating poll

Welcher der 6 Zielbegriffe ist Ihnen besonders wichtig? (3/6)

0 3 3

Vielfältig

Score: 2.8

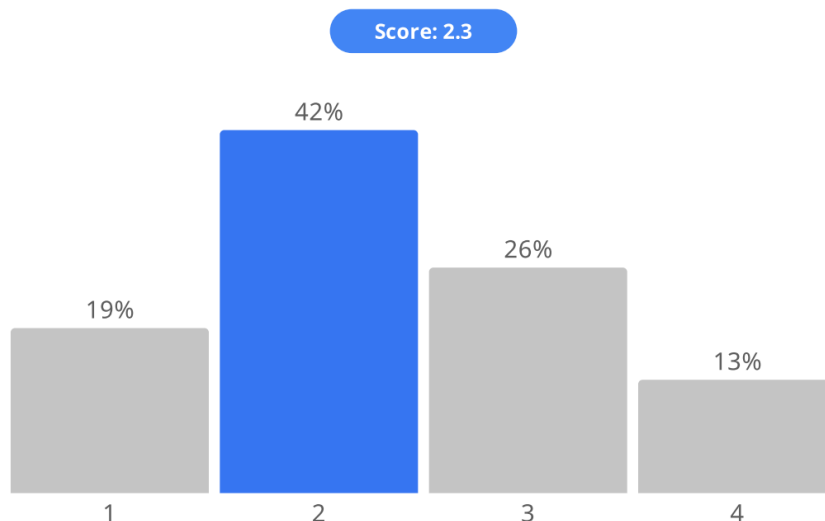


slido

Rating poll

Welcher der 6 Zielbegriffe ist Ihnen besonders wichtig? (2/6)

0 3 1

Innovativ

slido

Moderierte Gesprächsrunde zum Zielgerüst

Im Anschluss erfolgt eine durch IKU – Die Dialoggestalter moderierte Gesprächsrunde mit der Oberbürgermeisterin der Universitätsstadt Gießen, Frau Grabe-Bolz, Frau Stadträtin Weigel-Greilich, Herr Prof. Dr. Pfister von der THM sowie David Madden vom Gutachterbüro Planersocietät. Hierzu wurden auch Rückfragen und Anmerkungen der Teilnehmenden miteinbezogen. Es wurden einige wichtige Aspekte und Themen des VEPs besprochen.

Der Fußverkehr sollte nicht unterschätzt werden, da dies ein wichtiger Verkehrsträger ist und die Grundmobilität aller Menschen darstellt. Häufig fehlen noch die angemessene Wahrnehmung und Berücksichtigung in der Verkehrsplanung. Themen wie die Einwohner*innenentwicklung und der Wohnungsmarkt werden im VEP berücksichtigt, damit man Mobilitätsangebote damit planen und daran ausrichten kann, speziell für neue Einwohner*innen, hierbei ist es wichtig, dass Verkehrsplanung und Stadtplanung Hand in Hand gehen. Der Verkehr muss somit an Siedlungsschwerpunkten ausgerichtet werden. Auch sollten große Arbeitgeber und Gewerbestandorte im VEP beachtet werden. Neue Mobilitätsangebote sollen in die Quartierentwicklung bzw. in die Planung neuer Quartiere miteinfließen lassen (v. a. E-Ladesäulen, Carsharing, Fahrradabstellanlagen, Mietertickets, etc.), so könnte die Wohnungsgesellschaft Wohnbau Gießen mit über 10.000 Mieter*innen ggf. als Akteur für klimaverträgliche Mobilitätsangebote am Wohnort eingebunden werden.

Studierende sind experimentierfreudig und fungieren häufig als Pioniere, so haben z. B. noch keine festgelegten Mobilitätsgewohnheiten. Mobilitäts- und Verkehrsthemen werden seitens der Universitäten in die Lehrangebote aufgenommen, bei wissenschaftlichen Fragen, Reallabo-

ren, Auswertungen und Ähnlichem sieht sich die Hochschullandschaft als Partner und engagiert sich gern. Die Zahl der Parkmöglichkeiten an der THM in Gießen wurde in den letzten Jahren nicht verringert, sondern kontinuierlich erhöht – dies sei kein Beitrag in Richtung zur Verringerung der MIV-Nutzung, so die Ansicht eines Teilnehmenden. Es wird darauf verwiesen, dass dort in letzter Zeit neu gebaut wurde und dass Neubauten gemäß Bauordnung auch neue Parkplätze vorweisen müssen. Die Baugenehmigungen dafür liegen schon etwas zurück. Auch wurde da bereits nicht auf das volle Maß an neuen Parkplätzen bestanden.

Stadtgrenzen überschreitende Verkehre sind vielschichtig, dabei soll die Erreichbarkeit der Stadt grundsätzlich gesichert und verbessert werden. Gießen hat als Oberzentrum und einer hohen Zentralität eine große Bedeutung für die umliegenden Kreise und Kommunen. Es geht darum, dass die Innenstadt Gießens künftig noch vielfältiger und besser für unterschiedliche Verkehrsmittel erreichbar ist.

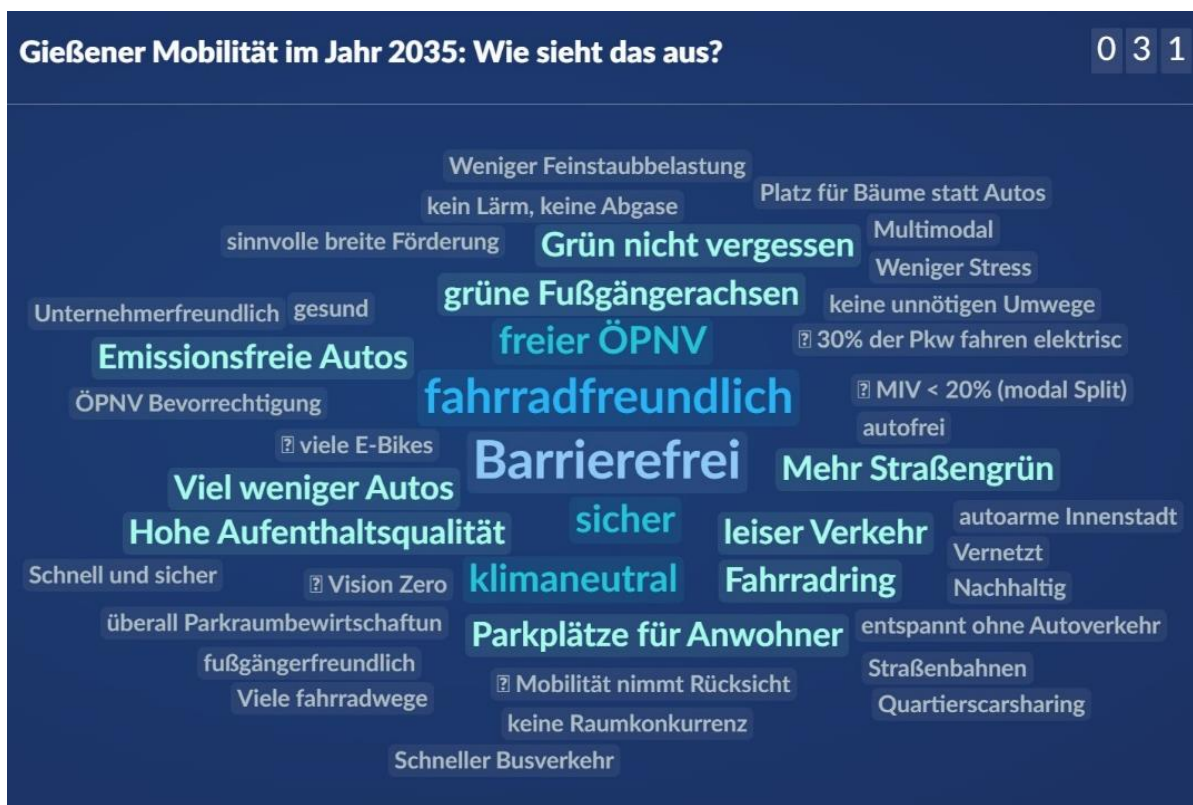
Abschließende Slido-Umfrage:

Nach Abschluss der Fragerunde zur Bestandsanalyse wird den Teilnehmenden eine Frage gestellt, welche sie rückblickend aus dem Jahr 2035 beantworten sollen. Die Frage lautet:

„Welche Weichen wurden seit 2021 gestellt, um die Ziele zu erreichen zu erreichen?“

Sie wird mittels des Onlinetools „Slido“ beantwortet, hier werden Schlagwörter gesammelt, besonders häufig fielen die Schlagwörter „Radnetz ausbauen“, „Open Data und „Parkplatzbewirtschaftung“.

Je größer die Darstellung des Begriffs, desto höher ist die Zustimmung der Teilnehmenden.



Ausblick: Wie geht es weiter...

Herr Dr. Hölscher gibt einen Überblick über die weiteren Tätigkeiten und Bausteine im VEP-Prozess (Diskussion der Ziele für den VEP mit den begleitenden Gremien und der Politik, Aufstellung des Verkehrsmodells und von Szenarien für die zukünftige Entwicklung Gießens, Einstieg in die Erarbeitung von Maßnahmen). Im Weiteren Prozess sind weitere Beteiligungsangebote für die Bürger*innen geplant, ein genaues Format oder ein genauer Zeitpunkt kann zum aktuellen Zeitpunkt aber noch nicht genannt werden.

Resümee und Abschluss

Bürgermeister Peter Neidel bedankt sich bei den Teilnehmenden und den Gutachtern für die informative Veranstaltung. Er freut sich über den äußerst gelungenen Verlauf der Veranstaltung sowie die rege Beteiligung im Chat. Viele Elemente, die heute besprochen und diskutiert werden, werden im weiteren Prozess mit einfließen. Er sieht den VEP insgesamt auf einem guten Weg.