



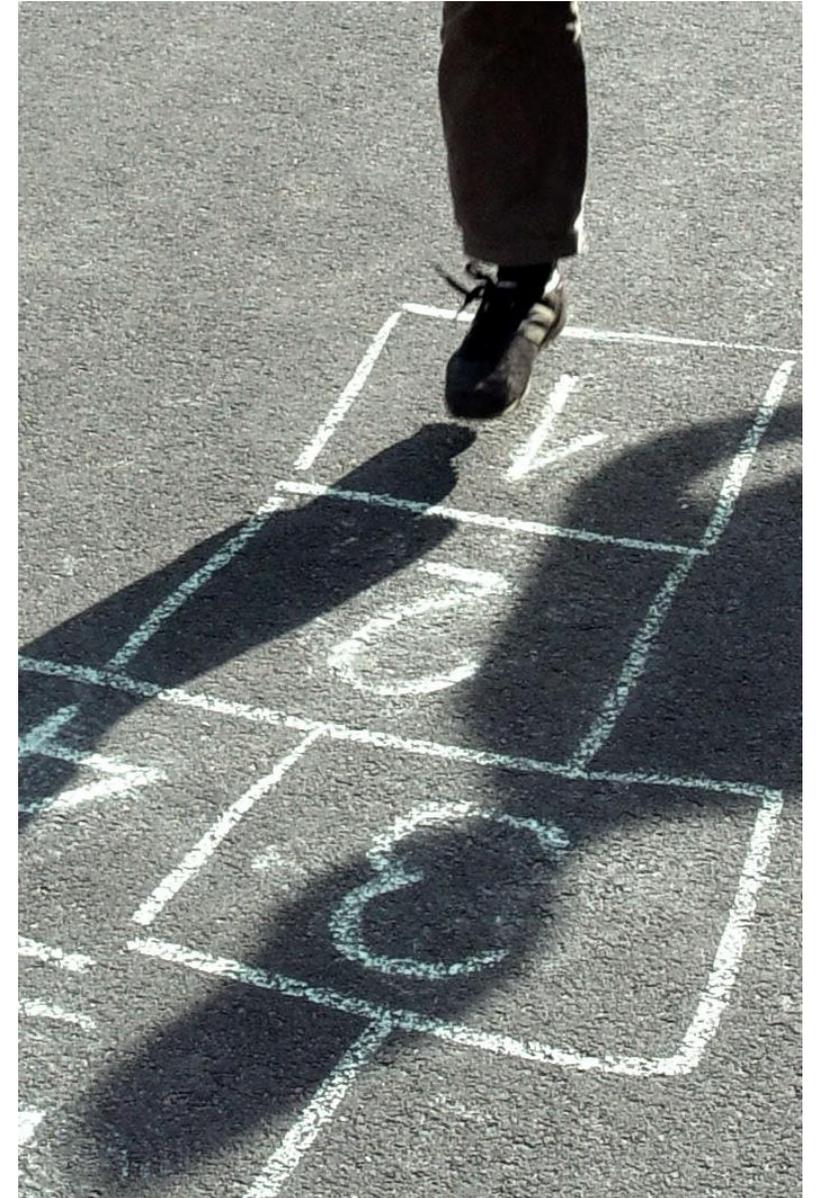
# Verkehrsentwicklungsplan Gießen

## Herzlich willkommen!

14.11.2023

# Gliederung

- Begrüßung
- Der Kern des VEP: Themen, Maßnahmen und Handlungsfelder
- Wirkungen und Auswirkungen des VEP
- Abschluss





# Begrüßung und Einleitung

# Warum ein Verkehrsentwicklungsplan?

- Neue Herausforderungen und Möglichkeiten der Mobilität
- Strategisches Planwerk für die Stadt: Zielhorizont 2035
- Integrierte Betrachtung aller verkehrlichen Themen auf gesamtstädtischer Ebene
- Gemeinsame Entwicklung - gemeinsame Umsetzung



# Arbeits- und Beteiligungsprozess



Bestandsanalyse



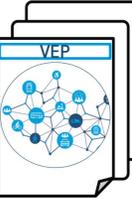
Leitbild, Ziele und Szenarien



Maßnahmen + Handlungsempfehlungen



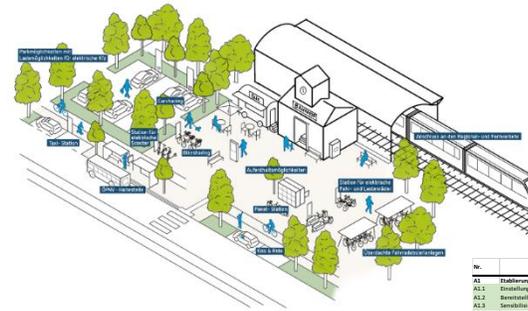
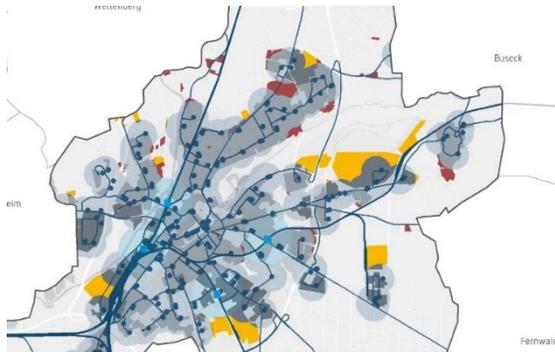
Handlungs- und Umsetzungsstrategie



Wo stehen wir?

Wo wollen wir hin?

Wie kommen wir dahin?



No.	Titel der Maßnahme	Umsetzungstrategie	Befragter Zielbereich	Wichtigkeit	Umsetzungswahrscheinlichkeit	Klimawirkung	Endnutzung (Eigenanteil)	Förderfähigkeit/Förderung	Aufwand/ Komplexität	Priorität	No.
A1	Einrichtung eines systematischen Fußverkehrförderungs in Gießen										A1
A1.1	Einrichtung eines Radverkehrsmanagers in Gießen	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	gering	gering	nein	gering	hoch	2	A1.1
A1.2	Einrichtung eines Fußverkehrsmanagers in Gießen	Daueraufgabe	gering	gering	durchschnittlich	gering	nein	gering	hoch	2	A1.2
A1.3	Sensibilisierung der Planung Prüfung der Beiträge des Fußverkehrs bei städtebaulichen und verkehrlichen Projekten	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	nein	gering	hoch	2	A1.3
A2	Adaptieren und landesweit Fußwegverbindungen										A2
A2.1	Einrichtung und Ausbau von Hauptfußwegen mit erreichbaren Standards	bis 2030	hoch	sehr hoch	durchschnittlich	mittel	wahrscheinlich	hoch	hoch	2	A2.1
A2.2	Erstellung einer Fußverkehrs-App	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	hoch	wahrscheinlich	hoch	gering	2	A2.2
A3	Prüfung der Erhaltung oder Herstellung angemessener Gehwegflächen	bis 2030	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	gering	hoch	2	A3
A4	Verringerung der Trennung der Fahrbahn und des Anlagenrings	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	mittel	niedrig	hoch	mittel	2	A4
A4.1	Verringerung der Trennung der Fahrbahn und des Anlagenrings	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	mittel	niedrig	hoch	mittel	2	A4.1
A4.2	Prüfung der Trennung der Fahrbahn im Stadtgebiet vermindert werden kann	bis 2030	gering	gering	gering	sehr hoch	gering	sehr hoch	gering	2	A4.2
A4.3	Sicherheitsmaßnahmen stärken, Angebote verbessern	Daueraufgabe	gering	gering	gering	mittel	gering	gering	durchschnittlich	1	A4.3
A5	Fußverkehrliche Anbindung von Wohngebieten										A5
A5.1	Prüfung der Verlagerung von Freizeitanlagen und Schulen aller Übergänge für den Fußverkehr ab USA-Knotenpunkten	bis 2030	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	nein	durchschnittlich	hoch	2	A5.1
A5.2	Ausstattung der Knotenpunkte und Endstationen dort, wo Fußverkehrstrassen bestehen, mit Querungshilfen	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	mittel	niedrig	hoch	mittel	2	A5.2
A6	Verbesserung der Gestaltung von Knoten im Bestandsbereich	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	mittel	wahrscheinlich	durchschnittlich	mittel	2	A6
A6.1	Handlich: "Trennungsbau in Gießen"	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	nein	gering	hoch	2	A6.1
A6.2	Barrierefreie Umkleenischen, Straßen, Wege	Daueraufgabe	gering	sehr hoch	gering	mittel	wahrscheinlich	hoch	2	A6.2	
A6.3	Erstellung eines Stadtplans für Menschen mit Behinderung	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	sehr gering	nein	gering	hoch	2	A6.3
A7	Aufbaukapazität öffentlicher Stadtbäume verbessern										A7
A7.1	Ökologisch: Instandhaltung, Aufwertung des Bestandes und weiterer Instandhaltung	bis 2030	durchschnittlich	sehr hoch	hoch	sehr hoch	wahrscheinlich	hoch	hoch	2	A7.1
A7.2	weitere Aufwertung Lärmschutz	bis 2030	gering	gering	durchschnittlich	mittel	gering	durchschnittlich	mittel	2	A7.2
A7.3	Neue Möglichkeiten für Stadt, Garten, Natur und Bewegung im öffentlichen Raum schaffen	bis 2030	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	hoch	2	A7.3
A8	Stadtbau in öffentlichen Raum qualifizieren	bis 2030	gering	gering	gering	gering	gering	gering	mittel	2	A8
A9	Wegplanung: Zielbereichsplanung verbessern	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	hoch	2	A9

# Arbeits- und Beteiligungsprozess



Bestandsanalyse



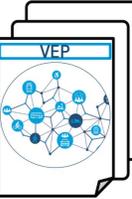
Leitbild, Ziele und Szenarien



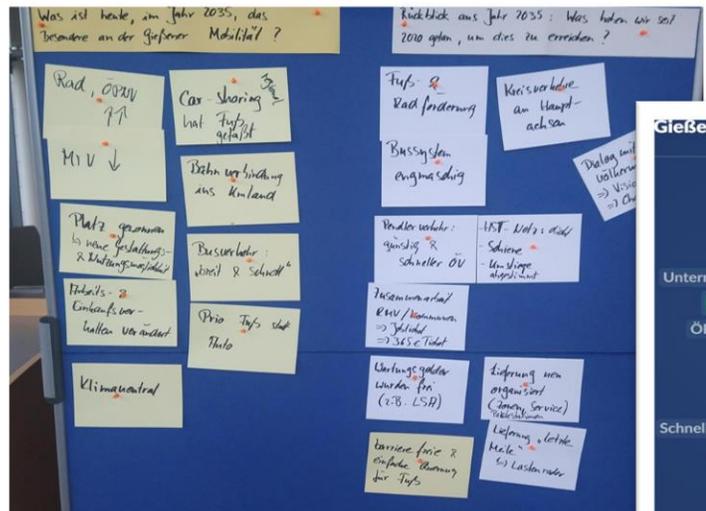
Maßnahmen + Handlungsempfehlungen



Handlungs- und Umsetzungsstrategie



## Beteiligung



Akteursgespräche  
Akteurs-Workshop

Juni – Sep. 2020  
Ideenmelder

16.06.2021  
Online-Veranstaltung

Oktober 2021  
VEP on tour

Arbeitskreis  
Lenkungsreis



# Der Kern des VEP

## Themen, Maßnahmen und Handlungsfelder

# Themen, Maßnahmen und Handlungsfelder

## ➤ Sechs Handlungsfelder, 81 Maßnahmen



Grundsätze und Strategien



Konzept-Maßnahmen



Programme



Einzelmaßnahmen

A Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

B Radverkehr

C ÖPNV

D Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung Parken, Wirtschaftsverkehr

E Sharing Mobility

F Planung, Kommunikation, Management

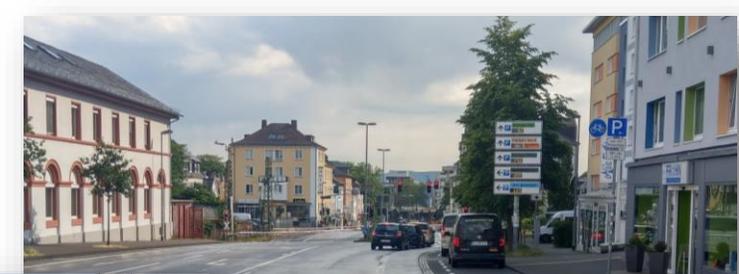
# Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

- **Netz aus Haupt-Fußwegerouten von hoher Qualität**
  - nutzbare Gehwegbreiten mind. 2,50 m
  - Trennung vom Radverkehr
  - vollständige Barrierefreiheit, Komfortelemente
- **Kreuzungen und Querungen aufwerten**
  - Regelmäßige Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen (mind. alle 300 m)
  - Fuß-Ampeln an allen Kreuzungsarmen
  - auch an Nebenstraßen
- **Aufenthaltsqualität öffentlicher Stadträume steigern**
  - Regelmäßige Sitzmöglichkeiten, Aufwertung von Plätzen, Begrünung, Spiel- und Randnutzung



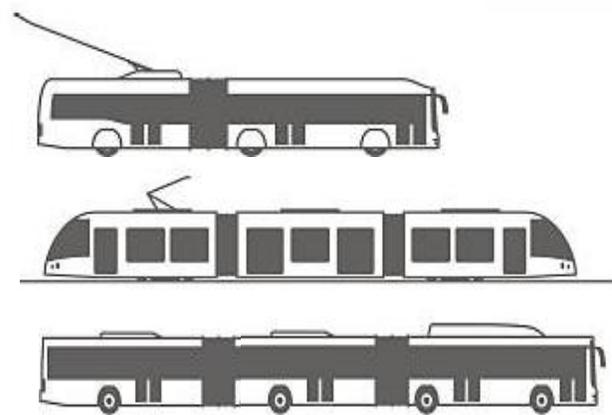
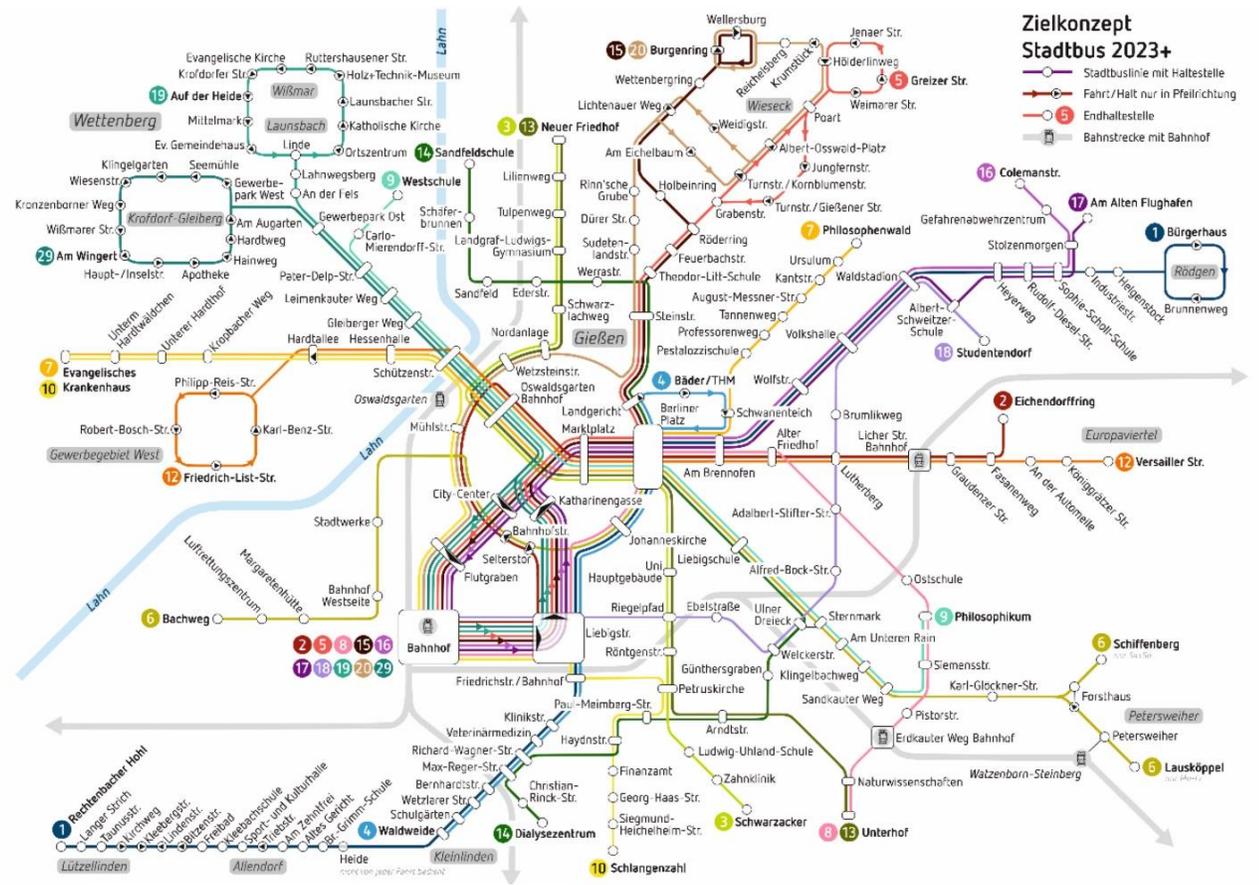
# Radverkehr

- **Kurzfristige Verbesserungen durch Sofort- und Aktionsprogramme**
  - Weiterführen und Intensivieren des bestehenden Aktionsprogramms
  - mehr Fahrradstraßen, ggf. Fahrradzonen, Lückenschlüsse, Verbesserungen an Kreuzungen, ...
- **Offensive für das Fahrradparken**
  - mehr Abstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet: mind. Anlehnbügel, regelmäßig (z.B. an Kreuzungen)
  - hochwertiges Fahrradparken an wichtigen ÖPNV-Haltestellen und in zentralen Bereichen
- **Netzentwicklung vorantreiben**
  - auch über die Stadtgrenzen hinweg



# ÖPNV

- Ein neues Busnetz für Gießen: „Stadtbus 2023+“
  - dichter Takt auf den Hauptstrecken
  - mehr Linien und neue Verbindungen
  - Umsetzung in den kommenden Jahren bis ca. 2027
- Beschleunigung der Busse im Stadtverkehr
- Impuls: Angebotsausweitungen im regionalen ÖPNV
- Vertiefende Prüfungen, ob sich langfristig ein „höherwertiges ÖPNV-System“ für Gießen eignet



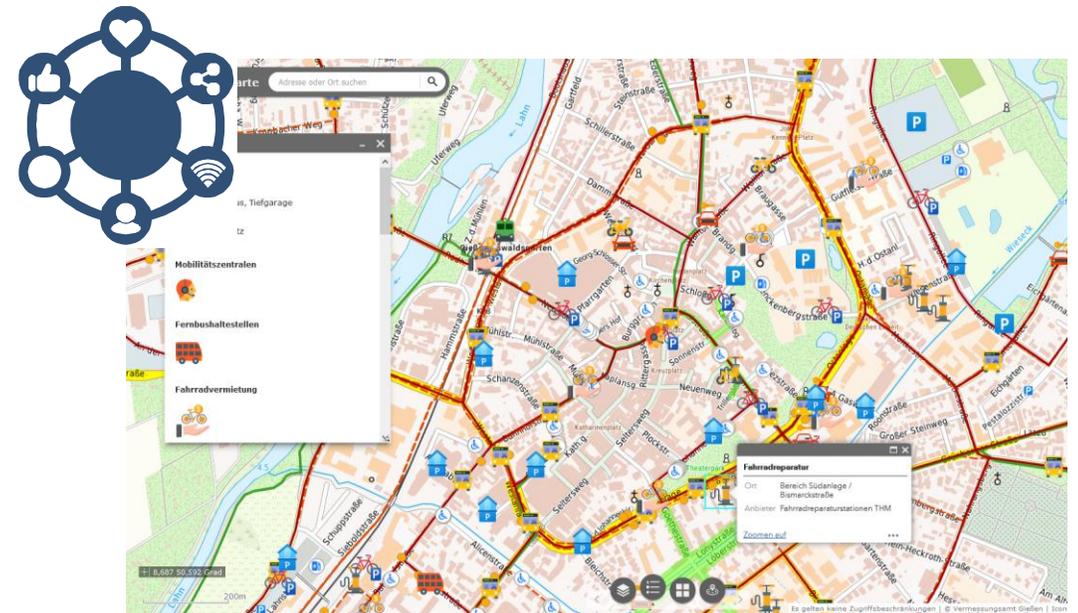
# Sharing Mobility

- Weitere Etablierung und Ausweitung von Sharing-Angeboten

- Bikesharing
- Lastenrad-Sharing
- Carsharing

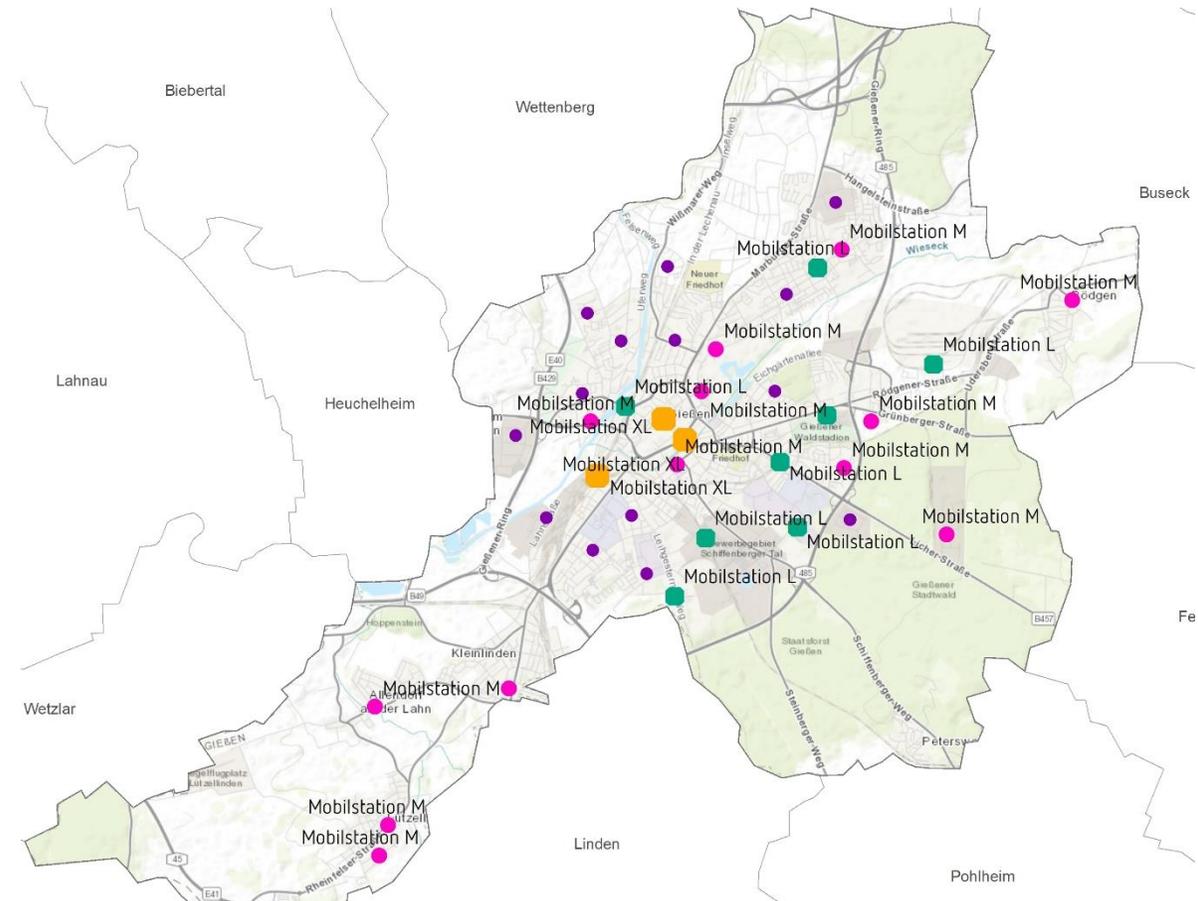
- Ein digitales Mobilitätsportal

- für alle Gießener:innen und darüber hinaus
- mit allen Angeboten und Informationen rund um die Mobilität
- im Web und per App



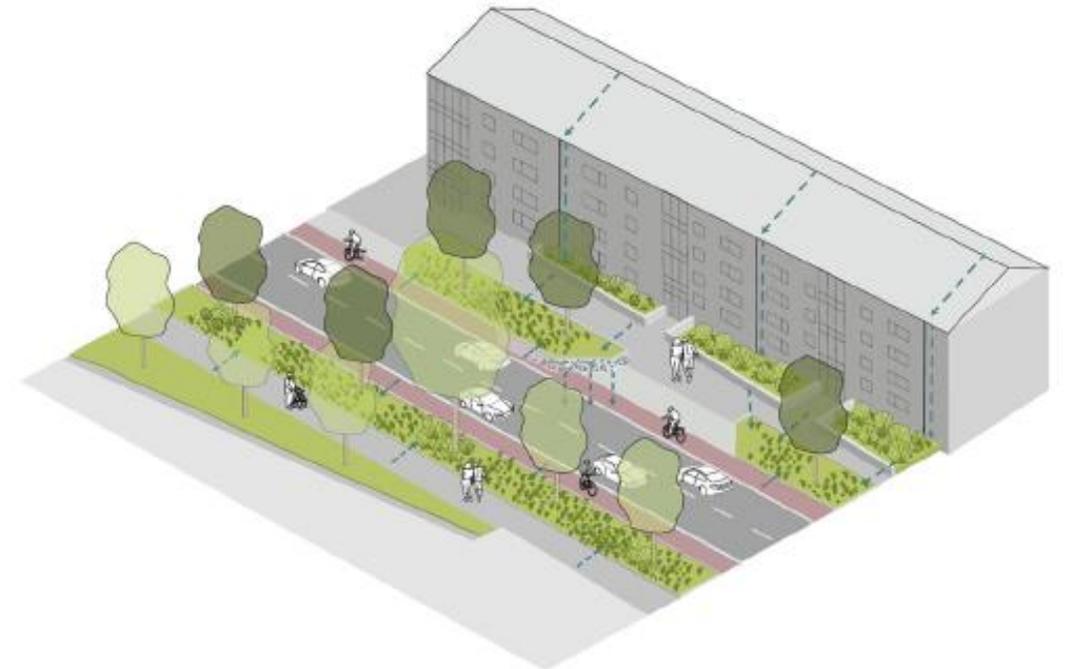
# Sharing Mobility

- Mobilstationen
  - an zentralen Orten und Umsteigepunkten
  - an wichtigen ÖPNV-Haltestellen
  - vor Ort in den Stadtteilen und Quartieren



# Kfz-Verkehr, Parken, Straßenraumgestaltung, Wirtschaftsverkehr

- **Parkraumstrategie**
  - Konzentration in Parkhäusern/Tiefgaragen
  - Reduzierung des allgemeinen Parkens im Straßenraum
- **Straßenraumgestaltung**
  - große Radialstraßen, Ortsdurchfahrten
  - Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz
  - Klimaresilienz!
- **Wirtschaftsverkehr – Stadtlogistik**
  - Mikro-Hubs und innovative Fahrzeugkonzepte



# Planung, Kommunikation und Management

- **Mobilitätsmanagement ...**
  - ... an Schulen und Kitas
  - ... in Betrieben
- **Partizipative Mobilitätsplanung und Teilhabe stärken**
  - gesamte Stadtbevölkerung mitnehmen
  - Öffentlichkeitsbeteiligungen im Rahmen von Planungsprozessen
  - Aktionen und Kampagnen





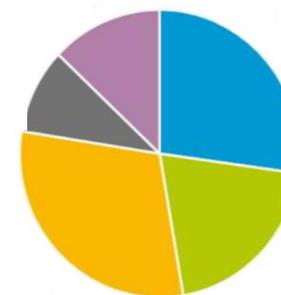
# Wirkungen und Auswirkungen des VEP

# Wirkungen und Auswirkungen des VEP

## Der VEP wirkt auf...

- den Verkehr selbst ...
- das Klima ...
- die Stadtverwaltung: neue und erweiterte Aufgaben, finanzielle und personelle Ressourcen erforderlich
  - Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen
- die Stadtgesellschaft: Die Verkehrs- und Mobilitätswende gelingt nur gemeinsam und im Prozess über viele Jahre
  - regelmäßige Evaluation des VEP

Nr.	Titel der Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Beitrag zur Zielerreichung		Klimawirkung	Kostenschätzung (Eigentante)	Fremdfinanzierung/Förderung	Aufwand/Komplexität	Priorität	Nr.	
			Wirkungsziele	Umsetzungsziele							
A1	Etablierung einer systematischen Fußverkehrslenkung in Gießen									A1	
A1.1	Einstellung eines oder mehr Mobilitätsmanager:in	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	hoch	↗	A1.1	
A1.2	Bereitstellung eines Fußverkehrs-Etats im Haushalt	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	hoch	↗	A1.2	
A1.3	Sensibilisierung der Planung: Prüfung der Beiträge des Fußverkehrs bei städtebaulichen und verkehrlichen Projekten	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	hoch	↗	A1.3	
A2	Attraktive und konfliktfreie Fußwegeverbindungen									A2	
A2.1	Etablierung und Ausbau von Hauptfußwegen mit einzuhaltenden Standards	nach 2030	hoch	sehr hoch	durchschnittlich	mittel	wahrscheinlich	hoch	↗	A2.1	
A2.2	Entwicklung einer Fußverkehrs-Achse Bahnhof - City	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	hoch	wahrscheinlich	hoch	↘	A2.2	
A3	Prüfung Erhaltung oder Herstellung angemessener Gehwegbreiten	bis 2030	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	ggf. möglich	durchschnittlich	hoch	↗	A3
A4	Verringerung der Trennwirkung großer Verkehrsstrukturen									A4	
A4.1	Verringerung der Trennwirkung der Einfahrstraßen und des Anlagenrings	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	hoch	mittel	→	A4.1
A4.2	Prüfung, ob die Trennwirkung der Bahnhöfe im Stadtgebiet vermindert werden kann	nach 2030	gering	gering	gering	sehr hoch	ggf. möglich	sehr hoch	gering	↘	A4.2
A4.3	Sicherheitsempfinden stärken, Angriffsrisiko schwächen	Daueraufgabe	gering	gering	gering	mittel	ggf. möglich	durchschnittlich	gering	↘	A4.3
A5	Fußverkehrsrechtliche Anpassung von Knotenpunkten									A5	
A5.1	Prüfung der Verträglichkeit von Fußwegen und Sicherung aller Übergänge für den Fußverkehr an LSA-Knotenpunkten	bis 2030	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	hoch	↗	A5.1
A5.2	Ausstattung aller Knotenpunkte und Knotenpunkte 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 "Barrierefreie Gassen"									A6	
A6.1	Handbuch "Barrierefreiheit in Gassen"	bis einsch. 2025	gering	hoch	gering	gering	gering	gering	hoch	↗	A6.1
A6.2	Barrierefreie Umkleenischen, Stufen, Wagen	Daueraufgabe	gering	sehr hoch	gering	mittel	wahrscheinlich	durchschnittlich	hoch	↗	A6.2
A6.3	Erstellung eines Stadtplans für Menschen mit Behinderung	bis einsch. 2025	gering	durchschnittlich	gering	sehr gering	gering	gering	hoch	↗	A6.3
A7	Aufenthaltsqualität öffentlicher Stadträume verbessern									A7	
A7.1	Aufbruch Innequadrat: Aufwertung des Stadtplatzes 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	Stadtmobilität im öffentlichen Raum qualifizieren	bis 2030	gering	gering	gering	gering	ggf. möglich	gering	mittel	→	A8
A9	Wegweisungs- und Beschilderungskonzept umsetzen	bis einsch. 2025	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	ggf. möglich	gering	hoch	↗	A9



2030  
2035  
...



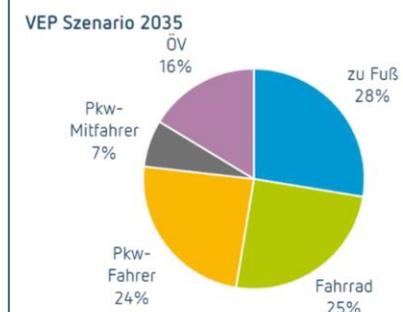
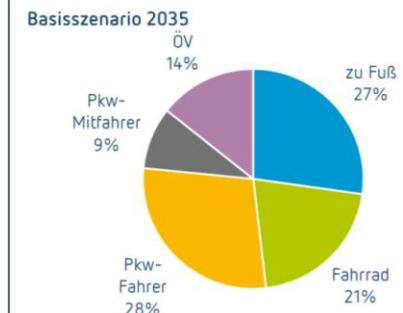
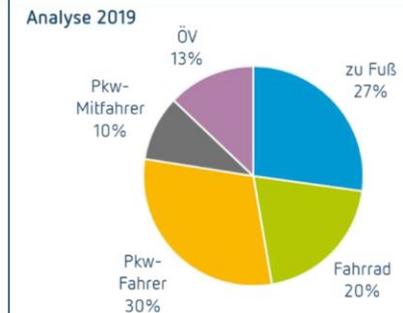
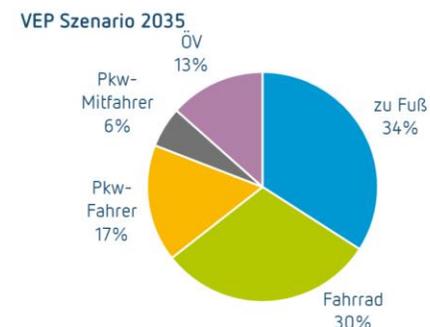
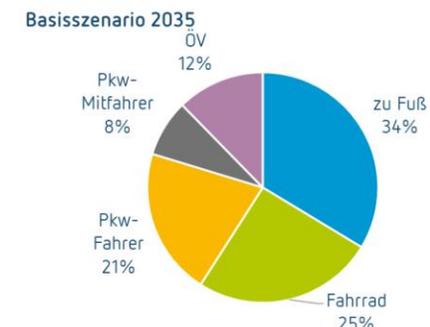
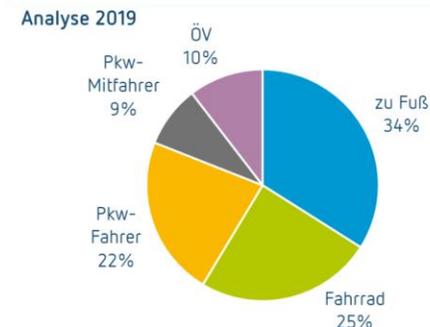
# Der VEP wirkt auf... den Verkehr selbst

## Wirkung auf das Mobilitätsverhalten der Gießener Bevölkerung

- Zunahme des Verkehrsaufkommens proportional zum Bevölkerungsanstieg (ca. +7%)
- **Basisszenario (ohne VEP-Maßnahmen):**
  - leichter Anstieg Pkw-Wege (+1.000 Fahrten pro Tag)
  - Anstieg der Rad- und ÖPNV-Wege
- **VEP-Szenario (mit VEP-Maßnahmen):**
  - 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)

Binnenwege



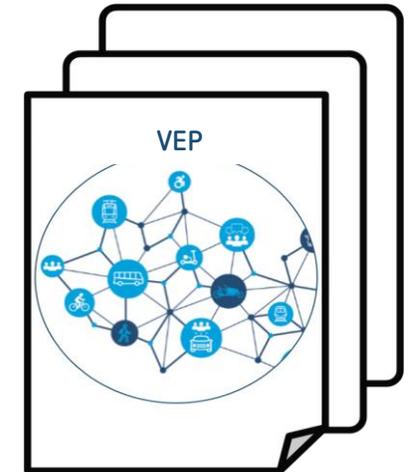
# Der VEP wirkt auf... das Klima

## Wirkung auf das Ziel der Klimaneutralität

- Den größten Effekt hat die **Antriebswende: -20% bis -25% der CO<sub>2</sub>-Emissionen** gegenüber 2020  
Pkw-Verkehr: -30% - Lkw-Verkehr: +5%
- VEP-Maßnahmen verstärken diese Rückgänge nochmals auf ca. **-30% der CO<sub>2</sub>-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 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

## Die letzten Schritte

- Offenlage über [giessen-direkt.de](https://giessen-direkt.de) bis 08. Dezember
  - Möglichkeit für Anmerkungen und Stellungnahmen
- Beratung und Beschlussfassung in den politischen Gremien Anfang 2024





**Planersocietät**  
Christian Bexen  
Fon 02 31 / 58 96 96-20  
Fax 02 31 / 58 96 96-18  
bexen@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  
barth@dialoggestalter.de