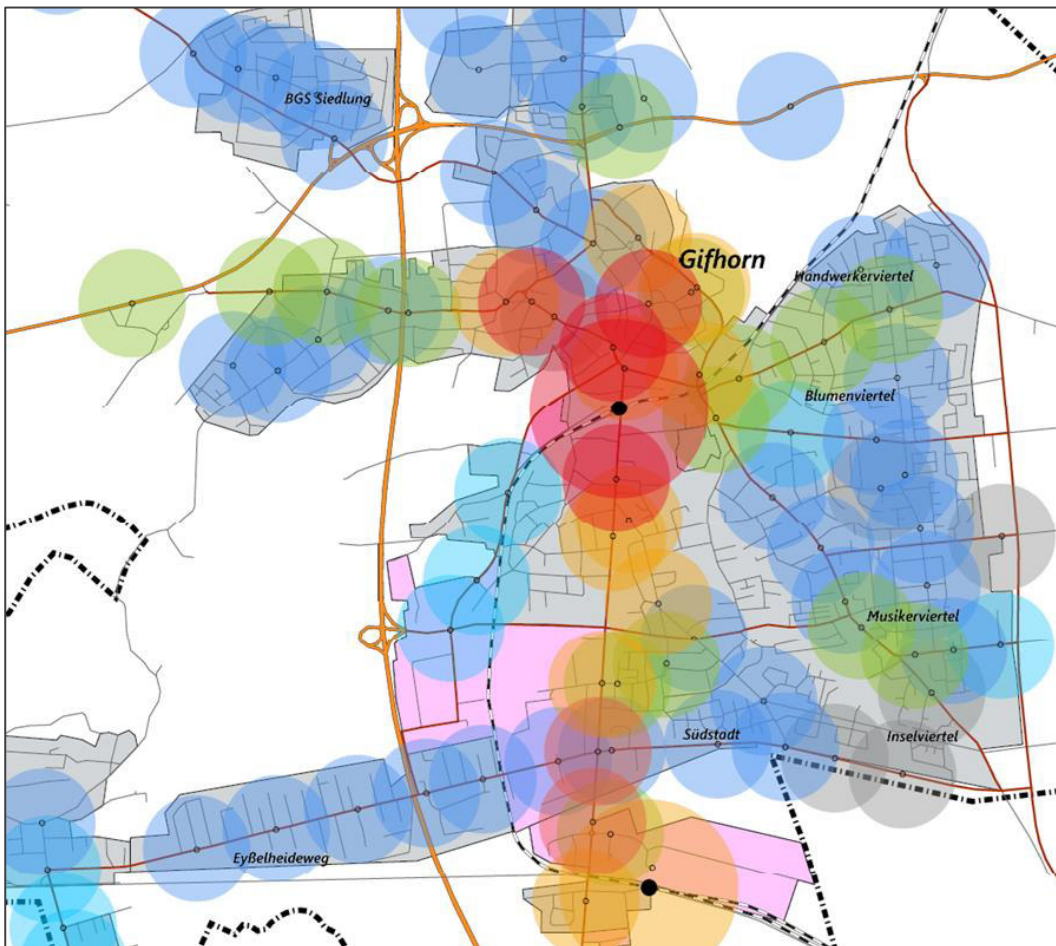


Leitbild Mobilität 2030

Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Gifhorn



Leitbild Mobilität 2030

Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Gifhorn

Auftraggeber:

Stadt Gifhorn
Fachbereich Stadtplanung
Marktplatz 1
38518 Gifhorn

Auftragnehmer:

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung
und Infrastrukturplanung GmbH
Nordstraße 11
38106 Braunschweig

Dipl.-Ing. Manfred Michael
Dipl.-Ing. Matthias Schilde
Nicolai Meier, B.Sc.
Tara Schröder, B.A.

im Unterauftrag für die Bürgerbeteiligung:

plan & rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Dipl.-Ing. Juliane Krause
Humboldtstraße 21
38106 Braunschweig

Januar 2020

Inhalt

1	Einleitung und Aufgabenstellung	1
2	Beteiligungsverfahren	3
2.1	Lenkungsgruppe	3
2.2	Bürgerbeteiligung	4
2.2.1	Online-Befragung	4
2.2.2	Vortragsreihe „Was ist eigentlich Mobilität?!“	6
2.2.3	Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung	8
3	Grundlagen	15
3.1	Beschreibung des Planungsraumes	15
3.2	Strukturdaten	15
3.3	Pendlerverflechtungen	22
4	Bestandsanalyse und -bewertung	24
4.1	Fließender Kfz-Verkehr	24
4.1.1	Straßennetz	24
4.1.2	Verkehrszählungen	26
4.1.3	Auslastung	34
4.2	Ruhender Kfz-Verkehr	37
4.2.1	Parkraumangebot, Parkgebühren und E-Ladestationen	37
4.2.2	Parkraumnachfrage und Auslastung	44
4.3	Öffentlicher Personennahverkehr	53
4.3.1	Verkehrsangebot	53
4.3.2	Verkehrsnachfrage	60
4.4	Rad- und Fußverkehr	62
4.4.1	Verkehrsangebot	62
4.4.2	Verkehrsnachfrage	68
4.5	Gesamtfazit zur Bestandsanalyse und -bewertung	73
5	Strategische Ziele und verkehrliches Leitbild	76
5.1	Einführung	76
5.2	Werte- und Schutzziele	77
5.3	Strategien und Handlungsfelder	79
5.4	Leitbild Mobilität 2030	83

6	Verkehrsmodell und Analysefall 2018.....	84
6.1	Verkehrsmodell.....	84
6.2	Verkehrsnachfrage im Analysefall 2018.....	87
6.3	Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr Analysefall 2018.....	89
6.4	Verkehrsbelastungen im ÖPNV im Analysefall 2018.....	95
6.5	Verkehrsmittelnutzung im Vergleich.....	98
7	Verkehrsprognose 2030 und Szenarien.....	100
7.1	Entwicklung der Strukturdaten bis 2030.....	101
7.2	Prognose-Nullfall (P0).....	103
7.2.1	Maßnahmen im P0.....	103
7.2.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im P0.....	105
7.3	Strukturentwicklungs-Szenario (P1).....	109
7.3.1	Maßnahmen im P1.....	109
7.3.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im P1.....	110
7.4	Verkehrsentwicklungs-Szenario (P2).....	111
7.4.1	Maßnahmen im P2.....	111
7.4.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im P2.....	112
7.5	Klimaschutz-Szenario (P3).....	117
7.5.1	Maßnahmen im P3.....	117
7.5.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im P3.....	119
7.6	Zusammenfassung der Ergebnisse der Modellrechnungen.....	124
8	Schlüsselprojekte.....	126
9	Zusammenfassung.....	130
10	Quellen und Literatur.....	141

ANHANG

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Gebiet der Stadt Gifhorn.....	1
Abbildung 2-1: Online-Beteiligung, Übersicht der Inhalte.....	4
Abbildung 2-2: Ankündigung Veranstaltungsreihe „Was ist eigentlich Mobilität?!“	6
Abbildung 3-1: Einwohner, Arbeitsplätze und Schulplätze je Verkehrszelle	17
Abbildung 3-2: Pendlerverflechtungen Stadt Gifhorn mit dem Umland.....	22
Abbildung 4-1: Straßennetz mit Straßentypen im Bereich der Stadt Gifhorn	25
Abbildung 4-2: Lage der Zählstellen.....	27
Abbildung 4-3: Ergebnisse der Verkehrszählung im Kfz-Verkehr	28
Abbildung 4-4: Ergebnisse der Verkehrszählung im Kfz-Verkehr (Ausschnitt Kernstadt)	29
Abbildung 4-5: Ergebnisse der Verkehrszählung für den Lkw-Schwerverkehr > 3,5 t einschl. Bus	30
Abbildung 4-6: Ergebnisse der Verkehrszählung für den Lkw-Schwerverkehr > 3,5 t einschl. Bus (Ausschnitt Kernstadt)	31
Abbildung 4-7: Ganglinien Kfz-Verkehr Bundesstraße B4.....	32
Abbildung 4-8: Ganglinien Kfz-Verkehr Braunschweiger Straße	33
Abbildung 4-9: Auslastung des Straßennetzes in Gifhorn zur morgendlichen Spitzenzeit	34
Abbildung 4-10: Auslastung des Straßennetzes in Wolfsburg zur morgendlichen Spitzenzeit	35
Abbildung 4-11: Parkflächen im Bereich Innenstadt Nord.....	37
Abbildung 4-12: Parkflächen im Bereich Innenstadt Mitte.....	38
Abbildung 4-13: Parkflächen im Bereich Innenstadt Süd.....	39
Abbildung 4-14: Parkflächen am Bahnhof Gifhorn Stadt.....	40
Abbildung 4-15: Parkflächen am Bahnhof Gifhorn (Süd).....	40
Abbildung 4-16: Standorte der Ladestationen im Stadtgebiet.....	42
Abbildung 4-17: Parkraumauslastung Innenstadt Nord, Mitte und Süd; Donnerstag, 13.09.2018; jeweils 11 Uhr	45
Abbildung 4-18: Parkraumauslastung Innenstadt Nord, Mitte und Süd; Samstag, 22.09.2018; jeweils 11 Uhr	46

Abbildung 4-19: Parkraumauslastung Bahnhof Gifhorn Stadt; Donnerstag, 13.09.2018; 13 Uhr.....	48
Abbildung 4-20: Parkraumauslastung Bahnhof Gifhorn Stadt; Samstag, 22.09.2018; 13 Uhr.....	48
Abbildung 4-21: Parkraumauslastung Bahnhof Gifhorn (Süd); Donnerstag, 13.09.2018; 13 Uhr.....	49
Abbildung 4-22: Parkraumauslastung Bahnhof Gifhorn (Süd); Samstag, 22.09.2018; 13 Uhr.....	49
Abbildung 4-23: Parkfläche am Bahnhof Gifhorn Stadt	50
Abbildung 4-24: Parkfläche am Bahnhof Gifhorn (Süd).....	51
Abbildung 4-25: Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeiten der Haltestellen	56
Abbildung 4-26: Erschließungsgrad der Einwohner der Stadt Gifhorn mit dem ÖV....	57
Abbildung 4-27: Ein-Aussteiger im SPNV an Schultagen 2015 (links) und Linienbelastungen (rechts).....	60
Abbildung 4-28: Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sowie verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen	64
Abbildung 4-29: Fahrradabstellanlagen im Bereich Innenstadt Nord.....	65
Abbildung 4-30: Fahrradabstellanlagen im Bereich Innenstadt Mitte und Süd.....	66
Abbildung 4-31: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Gifhorn Stadt.....	67
Abbildung 4-32: Fahrradabstellanlage am Bahnhof Gifhorn (Süd)	67
Abbildung 4-33: Fahrradabstellanlage am Bahnhof Gifhorn (Süd)	69
Abbildung 4-34: Knoten 12, Lüneburger Straße – Konrad-Adenauer-Straße	70
Abbildung 4-35: Knoten 13, Konrad-Adenauer-Straße – Calberlaher Damm – Fallerslebener Straße – Dannenbütteler Weg.....	70
Abbildung 4-36: Knoten 8, Schillerplatz.....	71
Abbildung 4-37: Knoten 6, Braunschweiger Straße – Alfred-Bessler-Straße – Sonnenweg.....	71
Abbildung 5-1: Leitbild Mobilität 2030.....	83
Abbildung 6-1: Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr 2015 im Raum Gifhorn	85
Abbildung 6-2: Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn – Analysefall 2018	87
Abbildung 6-3: Verkehrsnachfrage im motorisierten Quell-, Ziel- und Binnenverkehr Stadt Gifhorn.....	88

Abbildung 6-4: Verkehrsverflechtungen Stadt Gifhorn mit dem Umland im Kfz-Verkehr und im ÖV.....	89
Abbildung 6-5: Streckenbelastungen im Kfz-Verkehr, Analysefall 2018.....	91
Abbildung 6-6: Streckenbelastungen im Kfz-Verkehr, Analysefall 2018 (Ausschnitt Kernstadt).....	92
Abbildung 6-7: Streckenbelastungen im Lkw-Schwerverkehr > 3,5 t, Analysefall 2018.....	93
Abbildung 6-8: Streckenbelastungen im Lkw-Schwerverkehr > 3,5 t, Analysefall 2018 (Ausschnitt Kernstadt).....	94
Abbildung 6-9: Vergleich der Streckenbelastungen im Kfz-Verkehr zwischen Zählwerten und Modellwerten im Verkehrsmodell Stadt Gifhorn.....	95
Abbildung 6-10: Streckenbelastungen im ÖV, Analysefall 2018.....	96
Abbildung 6-11: Streckenbelastungen im ÖV, Analysefall 2018 (Ausschnitt Kernstadt).....	97
Abbildung 6-12: Verkehrsmittelnutzung im Vergleich.....	98
Abbildung 7-1: Übersicht über die berechneten Planfälle und Szenarien.....	100
Abbildung 7-2: Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn – Prognose-Nullfall P0 2030.....	105
Abbildung 7-3: Veränderungen in den Streckenbelastungen Kfz-Verkehr vom Analysefall 2018 zum P0 (Prognose-Nullfall) 2030.....	107
Abbildung 7-4: Veränderungen in den Streckenbelastungen ÖV vom Analysefall 2016 zum P0 (Prognose-Nullfall) 2030.....	108
Abbildung 7-5: Strukturentwicklungen im Planfall P1.....	109
Abbildung 7-6: Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn – Planfall P1 2030110	
Abbildung 7-7: Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn – Planfall P2 2030113	
Abbildung 7-8: Veränderungen in den Streckenbelastungen Kfz-Verkehr vom P0 (Prognose-Nullfall) zum Planfall P2 (Verkehrsentwicklungs-Szenario).....	115
Abbildung 7-9: Veränderungen in den Streckenbelastungen ÖV vom P0 (Prognose-Nullfall) zum Planfall P2 (Verkehrsentwicklungs-Szenario).....	116
Abbildung 7-10: Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn – Planfall P3 2030120	
Abbildung 7-11: Veränderungen in den Streckenbelastungen Kfz-Verkehr vom P0 (Prognose-Nullfall) zum Planfall P3 (Verkehrsentwicklungs-Szenario).....	122

Abbildung 7-12: Veränderungen in den Streckenbelastungen ÖV vom P0 (Prognose-Nullfall) zum Planfall P3 (Verkehrsentwicklungs- Szenario).....	123
Abbildung 7-13: Vergleich der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) zwischen den Szenarien.....	124
Abbildung 9-1: Ziele und Handlungsfelder im Leitbild Mobilität 2030	133
Abbildung 9-2: Vergleich der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) zwischen den Szenarien.....	138

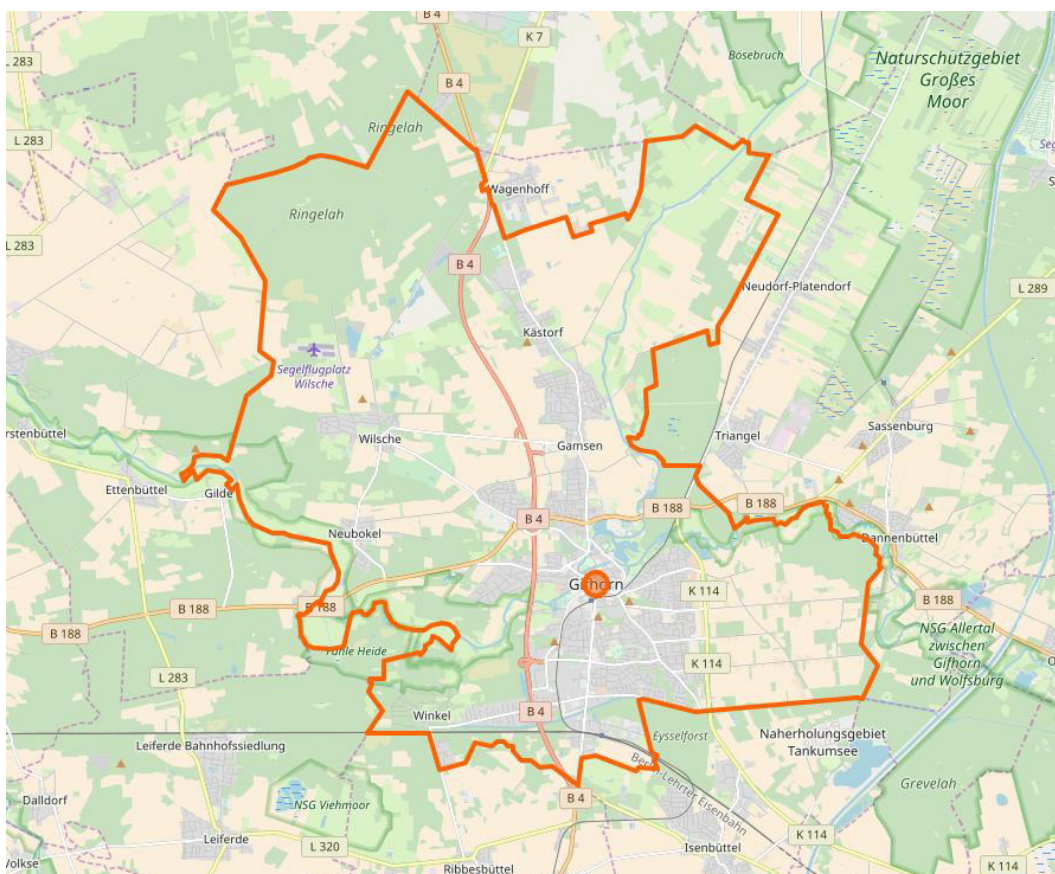
Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1:	Einwohner nach Altersklassen und Gebiet.....	18
Tabelle 3-2:	Arbeitsplätze nach Wirtschaftsklassen und Gebiet.....	19
Tabelle 3-3:	Schulplätze nach Bildungsstufen, Schulen und Gebiet	20
Tabelle 3-4:	Anziehungspotentiale der Freizeitaktivitäten nach Gebiet.....	21
Tabelle 4-1:	Übersicht Parkraumangebot Stadt Gifhorn	39
Tabelle 4-2:	Parkgebühren in Gifhorn und Vergleich mit anderen Städten	41
Tabelle 4-3:	Parkraumauslastung der Innenstadt Donnerstag und Samstag.....	47
Tabelle 4-4:	Parkraumauslastung der Bahnhofsbereiche.....	50
Tabelle 4-5:	Stadtbuslinien Stadt Gifhorn	53
Tabelle 4-6:	Regionale Buslinien im Bereich Gifhorn.....	54
Tabelle 4-7:	SPNV-Linien im Bereich Gifhorn	55
Tabelle 4-8:	Reisezeiten von Gifhorn zu unterschiedlichen Uhrzeiten und Zielen im Vergleich ÖPNV zu MIV	58
Tabelle 4-9:	Umgesetzte Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2008	63
Tabelle 4-10:	Anzahl Stellplätze und Auslastung der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und an den Bahnhöfen	68
Tabelle 7-1:	Entwicklung der Eckwerte der Strukturdaten bis zum Prognosejahr 2030 gemäß CIMA.....	102

1 Einleitung und Aufgabenstellung

Die WVI GmbH ist von der Stadt Gifhorn mit der Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes unter dem Titel „Leitbild Mobilität 2030“ beauftragt worden. Das Leitbild Mobilität 2030 soll den strategischen Rahmen für die Verkehrsentwicklung in Gifhorn abstecken. Der letzte vollständige Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Gifhorn stammt aus den Jahren 1992/1995 und wurde im Jahr 2002 mit einer Prognose für das Jahr 2015 für den Kfz-Verkehr aktualisiert.

Das Leitbild Mobilität 2030 deckt alle Verkehrszwecke (Arbeit, Bildung, Einkauf, Freizeit, private Erledigungen etc.) ab und berücksichtigt alle Verkehrsmittel und Verkehrsnetze, also Rad- und Fußverkehr ebenso wie den öffentlichen Personennahverkehr, den Pkw-Verkehr und den Straßengüterverkehr. Das Planungsgebiet bildet dabei das gesamte Gebiet der Stadt Gifhorn, also die sog. Kernstadt sowie die fünf Ortschaften Gamsen, Kästorf, Neubokel, Wilsche und Winkel (vgl. Abbildung 1-1) ab.



Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Abbildung 1-1: Gebiet der Stadt Gifhorn

Mit dem Leitbild Mobilität 2030 wird eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in der Stadt Gifhorn aufgezeigt. Dabei werden insbesondere auch die Wechselwirkungen zwischen Flächennutzung und Verkehr beachtet. Auch die Klimaschutzziele der Bundesregierung, die sich im Gebiet des Regionalverband Großraum Braunschweig mit dem Masterplan 100 % Klimaschutz verdichten, sind wesentliche Ziele, die sich im Leitbild Mobilität 2030 wiederfinden. Dabei enthält es keine einzelnen Maßnahmen, sondern die strategische Ausrichtung der Mobilitäts- und Verkehrsplanung in den nächsten Jahren in der Stadt Gifhorn. Insbesondere die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Politik und weiteren Interessensvertretern war zentraler Bestandteil der Erarbeitung des Leitbildes.

Die Erarbeitung des Leitbild Mobilität 2030 erfolgte in mehreren Bearbeitungsphasen und in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren:

- ✔ Der Erfolg der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes, der weiteren Umsetzung und der entsprechenden Maßnahmen hängt maßgeblich vom Prozess der Begleitung und Beteiligung sowie von der Akzeptanz durch die Öffentlichkeit ab. Deshalb wurde die Erarbeitung von einem umfangreichen **Informations- und Beteiligungsprozess** begleitet (Kapitel 2).
- ✔ Als Basis für die Verkehrsentwicklungsplanung erfolgte eine umfangreiche **Bestandsanalyse** und -bewertung für alle Verkehrsarten (Kapitel 3 und Kapitel 4).
- ✔ Daran anschließend wurden die **Ziele** diskutiert, die mit dem Verkehrsentwicklungsplan erreicht werden sollen. Diese dienen der grundsätzlichen Ausrichtung und Erarbeitung eines **Leitbildes** für die zukünftige Mobilität in Gifhorn (Kapitel 5).
- ✔ Nach der Diskussion und Erarbeitung der Ziele erfolgte eine multimodale **Wirkungsabschätzung** für mehrere **Planfälle und Szenarien** mithilfe eines makroskopischen Verkehrsmodells. Dabei wurden insbesondere auch die starken regionalen Verflechtungen von Gifhorn mit den benachbarten Oberzentren Wolfsburg und Braunschweig beachtet. Für die vier betrachteten Planfälle und Szenarien wurden die verkehrlichen Wirkungen identifiziert und daraus Möglichkeiten zur Gestaltung des zukünftigen Mobilitätsangebotes abgeleitet (Kapitel 6 und Kapitel 7).
- ✔ Es wurden **Schlüsselprojekte** definiert, die Projekte und Themen von zentraler Bedeutung für die gesamte Stadt umfassen und die der Erreichung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes dienen. Sie stellen außerdem das Bindeglied zwischen den formulierten Leitziele und der anstehenden Umsetzung konkreter Maßnahmen dar (Kapitel 8).

2 Beteiligungsverfahren

Zur Erarbeitung und Aufstellung des Leitbild Mobilität 2030 wurden umfassende Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen, um den unterschiedlichen Akteuren Möglichkeiten zu bieten sich in den Prozess einzubringen. Dazu wurde eine Lenkungsgruppe gebildet sowie eine umfangreiche Bürgerbeteiligung vorgenommen:

- ✔ Lenkungsgruppe
 - ✔ Politik, Verwaltung, Interessensvertreter und Gutachter
 - ✔ vier Sitzungen
- ✔ Beteiligung der Gifhorner Bevölkerung
 - ✔ Online-Befragung vom 06.03. – 30.04.2019
 - ✔ Vortragsreihe „Was ist eigentlich Mobilität?!“
drei Themenabende Ende März bis Ende April 2019
 - ✔ drei Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung

2.1 Lenkungsgruppe

In der Lenkungsgruppe wurden die Arbeitsergebnisse der Verkehrsentwicklungsplanung vorgestellt und diskutiert. Es wurden die weiteren Arbeitsschritte besprochen und die Bürgerbeteiligungen vorbereitet. Insgesamt kam die Lenkungsgruppe im Zeitraum vom Dezember 2018 bis September 2019 zu vier Sitzungen zusammen.

Teilnehmer der Lenkungsgruppe waren:

- ✔ Herr Nerlich Stadt Gifhorn, Bürgermeister
- ✔ Frau Meyer Stadt Gifhorn, Erste Stadträtin
- ✔ Frau Klesen Stadt Gifhorn, Fachbereich Stadtplanung, Leiterin
- ✔ Herr Bley Stadt Gifhorn, Fachbereich Stadtplanung, Verkehrsplaner
- ✔ Frau Kutrib Stadt Gifhorn, Fachbereich Ordnung, Leiterin
- ✔ Herr Keuch Stadt Gifhorn, Fachbereich Tiefbau, Leiter
- ✔ Herr Reuter Ratsherr
- ✔ Frau Wockenfuß Ratsfrau
- ✔ Herr Jülge Ratsherr
- ✔ Herr Fischer Ratsherr
- ✔ Herr Katsch-Herke Ratsherr
- ✔ Herr Fiest Ratsherr
- ✔ Herr Enderle Polizeiinspektion Gifhorn, Sachbearbeiter Verkehr

- Herr Harder ADFC Kreisverband Gifhorn, Vorsitzender
- Herr Heidenreich Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn (VLG), Geschäftsführer
- Herr Hoffmann Behindertenbeirat im Landkreis Gifhorn e.V., Vorsitzender
- Herr Michael WVI GmbH, Projektleiter
- Herr Schilde WVI GmbH, Sachbearbeiter
- Herr Meier WVI GmbH, Sachbearbeiter

Ergänzend waren ab der zweiten Sitzung des Lenkungskreises auch Vertreter des Regionalverband Großraum Braunschweig sowie die Ortsbürgermeister eingeladen.

2.2 Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Gifhorer Bevölkerung erfolgte über mehrere Aktivitäten:

- Online-Befragung vom 06.03. – 30.04.2019 zu Anregungen und Wünschen für die aktuelle Verkehrssituation in Gifhorn und die zukünftige Ausrichtung
- Vortragsreihe zum Thema „Was ist eigentlich Mobilität?!“ mit drei Themenabenden von Ende März bis Ende April 2019
- Drei Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung im Zeitraum von März bis September 2019

2.2.1 Online-Befragung

Insgesamt wurden von der Bevölkerung bei der Online-Beteiligung lediglich 26 Beiträge abgegeben. Diese waren aber teilweise sehr detailliert und mit konkreten Angaben versehen. Einen thematischen Überblick der Beiträge zeigt Abbildung 2-1.

Online-Beteiligung Zeitraum 06.03. – 30.04.2019 (www.stadt-gifhorn.de)

- Bürgerorientiert
- Sag´s uns einfach

26 Beiträge, teilw. sehr detailliert mit konkreten Angaben

- Radverkehr: 20 Beiträge
- ÖV: 7 Beiträge
- MIV: 4 Beiträge
- Fußverkehr: 2 Beiträge

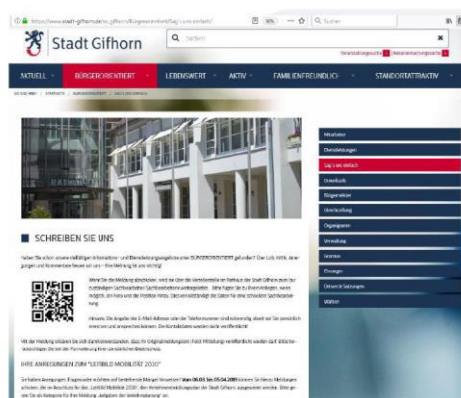


Abbildung 2-1: Online-Beteiligung, Übersicht der Inhalte

Im Folgenden sind die wesentlichen Nennungen aufgeführt. Die Auflistung erfolgt in der Reihenfolge der Anzahl von Nennungen nach Verkehrsart.

Thema Radverkehr (wesentliche Nennungen)

- ✔ Autos parken auf Radwegen
- ✔ Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen verbessern
- ✔ Fußgängerzone öffnen
- ✔ Schutzstreifen vermitteln keine Sicherheit
- ✔ Fahrradparkhaus in der Innenstadt

Dabei wurden folgende Straßen und Knotenpunkte mit Handlungsbedarf zur Verbesserung des Radverkehrs benannt:

- ✔ Braunschweiger Straße
- ✔ Eybelheideweg
- ✔ Sonnenweg
- ✔ Waldweg zwischen Winkel und Im Weilandmoor
- ✔ Brücke über Bromer Straße (Verbindung Ährenweg-Gamsen)
- ✔ Radweg zwischen Wilsche und Gifhorn

Thema ÖPNV (wesentliche Nennungen)

- ✔ Anbindung Bus-Schiene (bzw. umgekehrt) verbessern
- ✔ Tarifgestaltung überdenken
- ✔ 15 Min.-Takt WOB – GF
- ✔ Unzureichende Zugsanbindung nach BS (Grund für einen Umzug?)

Thema Kfz-Verkehr (wesentliche Nennungen)

- ✔ Mehr Kreisverkehre (mit konkreten Nennungen)
- ✔ Hindenburgstraße sperren (Linienverkehr frei)
- ✔ 30 km/h Höchstgeschwindigkeit auf dem Ring um die Innenstadt (und innerhalb)

Thema Fußverkehr (wesentliche Nennungen)

- ✔ Parkende Autos auf Gehweg
- ✔ Fußwege zu schmal

2.2.2 Vortragsreihe „Was ist eigentlich Mobilität?!“

Im Rahmen einer öffentlichen Vortragsreihe unter dem Titel „Was ist eigentlich Mobilität?!“ wurden aktuelle Fragen zur Mobilität diskutiert. Bei drei Abendveranstaltungen von Ende März bis Ende April bestand Gelegenheit zur ausführlichen Information und Diskussion zu den Themen „ÖPNV und Radverkehr“, „Mobilität für alle“ und „Mobilität der Zukunft“.

Was ist eigentlich Mobilität?!



"ÖPNV und Radverkehr"
Mittwoch, 27. März 2019
18:00 Uhr
Ratssaal im Rathaus

"Mobilität für alle"
Donnerstag, 4. April 2019
18:00 Uhr
Ratssaal im Rathaus

"Mobilität der Zukunft"
Donnerstag, 25. April 2019
18:00 Uhr
Ratssaal im Rathaus

Abbildung 2-2: Ankündigung Veranstaltungsreihe „Was ist eigentlich Mobilität?!“

Nach Fachvorträgen zu den einzelnen Themen konnten im Rahmen der Diskussion mit den Teilnehmern weitere wichtige Hinweise auf Mängel im Verkehrssystem, aber auch Verbesserungsvorschläge festgehalten werden:

▮ ÖPNV und Radverkehr

Die heute nicht zufrieden stellende Radverkehrsinfrastruktur, die Notwendigkeit von Barrierefreiheit und die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes waren dabei die vorherrschenden Themen. Es wurden folgende Anmerkungen und Vorschläge gemacht:

- ▮ 75% der Fahrgäste ergeben sich direkt aus dem Schulverkehr
- ▮ Stundentakt BS – GF kommt 12/2020
- ▮ RegioBuslinien werden verbessert
- ▮ WLAN in Bussen ist geplant
- ▮ Fortlaufende Gestaltung von barrierefreien Haltestellen

- Radverkehrsinfrastruktur ist an vielen Stellen mangelhaft
- Fahrradkäfig und Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Gifhorn-Süd kommen
- Erarbeitung Radverkehrskonzept ist ab 4. Quartal 2019 geplant

➤ Mobilität für alle

Barrierefreiheit schafft Teilhabe und ist „Menschenrecht“ nach der UN-Behindertenkonvention. Bis zum Jahr 2022 soll der ÖPNV laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) barrierefrei sein. Es wurden folgende Vorschläge gemacht:

- Radfahrkonzept für Fußgängerzone (Abstellanlagen, Rücksichtnahme)
- Breitere Rad- und Fußwege
- Schaltung von Lichtsignalanlagen fußgängerfreundlicher
- Fahrradabstellanlagen (Hindenburgstraße, Bahnhof Gifhorn (Süd))
- Tarifangebote für Senioren
- Barrierefreiheit (Information, Haltestellen), Umsetzen des 2-Sinne-Prinzips

➤ Mobilität der Zukunft

Dieser Themenabend hatte mehr Fragen aufgeworfen als Antworten gegeben, aber auch die Einschätzung, dass öffentliche und geteilte Verkehrsmittel ebenso wie Rad- und Fußverkehr zentrale Bausteine des zukünftigen Verkehrs in Gifhorn darstellen.

Mehr Fragen als Antworten.....

- Wie können Quartiere gestaltet werden, um E-Mobilität zu ermöglichen?
- Welche Infrastruktur braucht autonomes Fahren?
- Ist die Mobilität ohne Smartphone zukünftig denkbar?
- Datenschutz? Gesundheitsgefahr durch Funknetze?
- Sind fahrerlose flexible Bedarfsbussysteme eine Zukunftsvision für Gifhorn?

.... aber auch Einschätzungen

- Öffentliche und geteilte Verkehrsmittel sind ebenso wie Rad- und Fußverkehr zentrale Bausteine des zukünftigen Verkehrs
- Von der Prämisse des eigenen Fahrzeugs werden sich immer mehr verabschieden, dazu werden mehr attraktive Sharing-Modelle notwendig
- Die Region darf die Entwicklung der E-Mobilität nicht verschlafen!

2.2.3 Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung

Die Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung wurden durch das Büro plan&rat von Juliane Krause und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern organisiert und durchgeführt.

Auftaktveranstaltung am 20.03.2019

Ablauf

- ✔ Vorstellung der Ergebnisse der Bestandsanalyse und -bewertung
- ✔ Vorstellung Verkehrliches Leitbild und Handlungsfelder
- ✔ Arbeit an drei Thementischen zu folgenden Themen:
 - ✔ Fuß- und Radverkehr
 - ✔ ÖPNV/Verknüpfung Verkehrssysteme
 - ✔ Fließender/Ruhender Kfz-Verkehr

Die Auftaktveranstaltung mit der Diskussion an drei Thementischen machte deutlich, dass die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ein wichtiges Anliegen ist. An den Thementischen wurden detaillierte Mängel im Netz aufgenommen. Eingefordert wird ebenfalls mehr Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern. Bezüglich des ÖPNV und der Verknüpfung der Verkehrssysteme wurde ein hohes Informationsdefizit konstatiert. Zentrale Forderung war die Verbesserung des Angebotes (z.B. 30 Min.-Takt GF – BS). Dem Pkw wird in Gifhorn ein hoher Stellenwert zugeschrieben, gleichwohl wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen und Neugestaltungen (z.B. Schillerplatz) gewünscht. Wesentliche Ergebnisse der Diskussion sind:

Tisch 1: Fuß- und Radverkehr

- ✔ Es wird mehr Rücksichtnahme zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern gewünscht.
- ✔ Das Thema „Mehr Sicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr“ wurde am häufigsten genannt, insbesondere der Wunsch nach sicheren Radwegen bzw. einer sicheren Radverkehrsführung.
- ✔ Die Wegführung im Allgemeinen soll sicherer gestaltet werden, vor allem vor Schulen, Kitas, Seniorenheimen etc.



- Die bauliche Optimierung vorhandener Wege in Form von breiteren Fuß- und Radwegen und somit weniger Fahrbahn wird gewünscht.

Tisch 2: ÖPNV/Verknüpfung Verkehrssysteme

- Festgestellt wird ein hohes Informationsdefizit, was die vorhandenen Angebote im ÖPNV angeht.
- Kritisiert wird die mangelnde Information über vorhandene Tarife, das geltende Preissystem und das verfügbare Angebot.
- Gefordert wird eine höhere Taktung, eine Verbesserung des Angebots vor allem am Wochenende und eine leichtere/barrierefreierte Mitnahme von Fahrrädern.
- Des Weiteren wünscht man sich eine höhere Flexibilität des Nahverkehrs im Allgemeinen.



Tisch 3: Fließender/Ruhender Kfz-Verkehr

- Festgestellt wird, dass der Pkw in Gifhorn einen hohen Stellenwert hat.
- Die Schaltung diverser Lichtsignalanlagen wird kritisiert. Hier rückt insbesondere der Schillerplatz in die Kritik.
- Bemängelt werden außerdem zu hohe Geschwindigkeiten, mit denen Autofahrer unterwegs seien.
- Die Kritik am Parkraum ist gering. Lediglich an Knotenpunkten, genannt wurden v.a. die Bahnhöfe, wünschen sich die Beteiligten mehr Parkstände für Pendler.



Bürgerforum am 18.06.2019

Ablauf

- ✔ Vorstellung der Ergebnisse der Modellrechnungen für die Szenarien P0, P1 und P2
- ✔ Vorstellung der Handlungsfelder und Schlüsselprojekte
- ✔ Arbeit an drei Thementischen zu den 3 Schlüsselprojekten
 - ✔ Radverkehr fördern
 - ✔ Eingangstore in die Innenstadt gestalten
 - ✔ Parkleit- und Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeiten

Nach einer thematischen Einführung in die drei Themenfelder erfolgte eine rege Diskussion der Teilnehmer. Im Anschluss wurden die zentralen Ergebnisse von der Moderation der Thementische vorgestellt:

Tisch 1: Radverkehr fördern

Es gab viele Diskussionen und eine lebhaftete Beteiligung:

- ✔ Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr oder einen Ring um die Innenstadt als Alternative. Idee: Eine Freigabe zur Probe mit späterer Auswertung.
- ✔ Zweiseitiger Radweg entlang der Konrad-Adenauer-Straße gewünscht.
- ✔ Schutzstreifen: fehlendes Sicherheitsgefühl der Senioren und Kleinkinder; Das Parken von Lieferfahrzeugen sollte darauf geregelt werden/bzw. verboten sein.
- ✔ Abstellanlagen für Fahrräder: zentral an der Fußgängerzone/ dezentral an den Bahnhöfen/am Krankenhaus fehlen ebenfalls ausreichende Anlagen. Die Abstellanlagen sollten überdacht sein.
- ✔ Vorschlag für einen Radfernweg nach Wilsche.
- ✔ Einbahnstraßen: Radverkehr in Gegenrichtung prüfen, Freigabe vom Einzelfall abhängig machen.
- ✔ Freiwillige Nutzung der vorhandenen Fahrradwege wäre an manchen „engen“ Stellen sinnvoll.
- ✔ Ziel sollten befestigte Radwege sein!
- ✔ Vorfahrt für Radfahrer z.B. durch eigene Induktionsschleife für Radfahrer an Lichtsignalanlagen.



Tisch 2: Eingangstore in die Innenstadt gestalten

Es sind viele Ideen zu beiden Straßen entwickelt worden.

Braunschweiger Straße

- ✔ Neuralgischer Punkt Schillerplatz: der Schillerplatz ist unattraktiv, „diesen Schillerplatz hat Schiller nicht verdient!“ (Bemerkung eines Teilnehmers der Tischrunde)
- ✔ komplexe Verkehrsführung
- ✔ Bäume/Grün für attraktiveren Straßenraum wird gewünscht
- ✔ Ideen für Kreisverkehre/Einbahnstraßen (Schleife)
- ✔ Übergang von Fußgängerzone zu diffusem Straßenraum ist verbesserungswürdig
- ✔ Schillerplatz könnte mit Gebäude in den Fokus gerückt werden
- ✔ 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit anordnen
- ✔ Neuaufteilung des Verkehrsraums mit großem Anteil für den Radverkehr

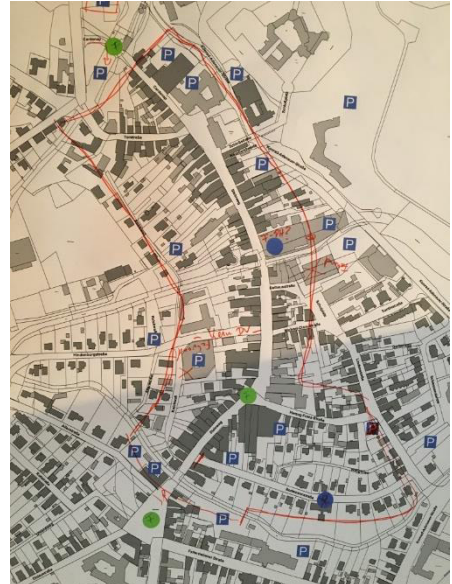


Lüneburger Straße

- ✔ Bessere Regelung des Verkehrsraumes notwendig
- ✔ Charakter der Straße erfassen, TOR zur STADT
- ✔ 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit anordnen
- ✔ Zu komplexe Kreuzung Konrad-Adenauer-Straße
- ✔ Ideen für Bereich Torstraße entwickeln

Tisch 3: Parkleit- und Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeiten

- ✔ Es muss Pkw- und Fahrradverkehr berücksichtigt werden
- ✔ Es gibt kein Parkproblem für Pkw in der Innenstadt
- ✔ Eher werden sichere Abstellanlagen für Fahrräder gebraucht, z.B. im Eingangsbereich Innenstadt oder an den Bahnhöfen.
- ✔ Die Fläche des ehem. „Modemarkt“ könnte zum Fahrradparkhaus umgebaut werden.
- ✔ In Parkhäusern könnten Parkflächen für Fahrräder reserviert werden.
- ✔ Sonnenkollektoren auf Abstellanlagen könnten Strom zum Aufladen der E-Bikes liefern.
- ✔ Für die Autofahrer sollten die Öffnungszeiten der Parkhäuser verlängert werden.
- ✔ Es gibt unterschiedliche Meinungen zum Thema Parkgebühren, von 50ct bis genauso teuer wie ein Ticket für den ÖPNV.
- ✔ Parkleitsystem ist nötig, sonst wird Parksuchverkehr in der Innenstadt generiert.
- ✔ Vorschlag einer autofreien Schutzzone in der Innenstadt, damit erhöht sich die Attraktivität der Innenstadt deutlich



Abschlussveranstaltung am 26.09.2019

Ablauf

- ✔ Vortrag mit Zusammenfassung der Ergebnisse der Arbeiten zum Leitbild Mobilität 2030
- ✔ Umfangreiche Rückfragerunde zu den Ergebnissen
- ✔ Diskussion und Bewertung der Ergebnisse der Planfälle P0, P2 und P3 durch Vergabe von Klebepunkten an den Stellwänden
- ✔ Vorstellung der Schlüsselprojekte



Ergebnisse

Die vorgestellten Planfälle wurden von den ca. 80 Teilnehmern wie folgt bewertet:
(roter Punkt: Ablehnung, grüner Punkt: Zustimmung)

- Planfall P0 (Prognose-Nullfall): 42 rote Punkte
- Planfall P2 (Verkehrsentwicklungs-Szenario): 8 rote Punkte und 4 grüne Punkte
- Planfall P3 (Klimaschutz-Szenario): 2 rote Punkte und 50 grüne Punkte

Das Ergebnis fällt eindeutig für die Umsetzung von Planfall P3, dem Klimaschutz-Szenario aus.

Die Stadt Gifhorn hat mit diesem Votum eine gute Ausgangsbasis, geeignete Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung entsprechend dem Leitbild Mobilität 2030 umzusetzen.

Weitere Meinungen zum Leitbild Mobilität 2030

- ✔ Ich wünsche mir den gut funktionierenden Stadtverkehr aus den 50er Jahren wieder. Es gab gute Zubringer aus dem Landkreis. Warum wurde das abgeschafft? Warum wurde dem Auto so viel Platz gegeben? Der ÖPNV funktionierte damals besser als heute. Wir brauchen innovative Kräfte für einen guten Stadtverkehr!
- ✔ Die VLG übernimmt den Schülerverkehr, der als normaler Busverkehr funktioniert. Dieser könnte theoretisch von der Allgemeinheit mitgenutzt werden. Dafür seien die Busse leider zu voll. Dies solle verbessert werden.
- ✔ Ich erwarte viel mehr und viel schnellere Veränderungen. Warum erst in 10 Jahren?
- ✔ Ich spreche mich deutlich für eine Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes aus. Ich selbst bin im Rahmen der 3-wöchigen Aktion „Stadtradeln“ ca. 600 km Fahrrad gefahren.
- ✔ Ich vermisse im Planfall P3 moderne und innovativere Konzepte.
- ✔ Ich schlage ein Bike-Sharing vor nach dem Vorbild des Car-Sharings für Pkw. Dies könnte auch als erstes Leuchtturmprojekt initiiert werden.
- ✔ Ich sehe die Stadtverwaltung mit ihrer Vorbildfunktion in der Verantwortung. Sie sollte in ihren eigenen Strukturen für erste Veränderungen sorgen, z.B. mit neuen Fahrradabstellanlagen, E-Autos etc.
- ✔ Verschiedene Bürger beklagen sich über zwar abgesenkte, jedoch zu hohe Bordsteine an Radweg-Querungen (z.B. Radweg in Gamsen und Kästorf).
- ✔ Ich schlage für das Zentrum von Gifhorn einen Ringverkehr vor, der als Einbahnstraße angelegt sein könnte. Eine Straßenhälfte könnte somit dem Fahrrad, die andere dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gehören.
- ✔ Eine weitere Diskussionsteilnehmerin plädiert für eigene Fahrradstraßen in Gifhorn.
- ✔ In diesem Zusammenhang wird auf das Braunschweiger Ringgleis verwiesen (Rad- und Fußweg), das wegen der hohen Ausnutzung aktuell stellenweise von 3 auf 4 Meter verbreitert werden soll.

- Ein Bürger beschreibt konfliktreiche Situationen an Kreuzungen zwischen Pkw und Rad, die die Menschen unsicher machen und somit den Umstieg aufs Fahrrad erschweren.

Verabschiedung

Herr Bürgermeister Nerlich zeigt sich erfreut und beeindruckt vom Ergebnis dieses Abends und der gesamten Bürgerbeteiligung und bedankt sich bei allen Beteiligten.

Ausführliche Protokolle zu den Bürgerveranstaltungen finden sich auf den Internetseiten der Stadt Gifhorn (www.stadt-gifhorn.de) unter dem Stichwort „Leitbild Mobilität 2030“.

3 Grundlagen

3.1 Beschreibung des Planungsraumes

Die Stadt Gifhorn liegt als Kreisstadt im gleichnamigen Landkreis im Osten von Niedersachsen. Als Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg liegt Gifhorn zwischen Hannover, Braunschweig und Wolfsburg, rund 20 km nördlich von Braunschweig und dem Autobahnkreuz Braunschweig-Nord (A2/A391) und etwa 15 km westlich von Wolfsburg. Mit ca. 43.000 Einwohnern bildet Gifhorn eines der Mittelzentren des Landkreises.

Verkehrlich befindet sich Gifhorn am Kreuzungspunkt der Bundesstraßen B4 (Nord-Süd-Richtung) und B188 (Ost-West-Richtung). Gemeinsam mit der K114 im Osten sowie der Wolfsburger Straße im Süden verfügt die Stadt Gifhorn damit über ein gut ausgebautes Straßennetz, welches die Kernstadt (Stadtgebiet mit Ausnahme der fünf Ortsteile) an allen Tangenten umschließt. Am Bahnhof Gifhorn, der zur Verdeutlichung im Weiteren mit dem Zusatz (Süd) bezeichnet wird, kreuzen sich die Bahnstrecken Braunschweig–Uelzen (Nord-Süd-Richtung) und Hannover–Wolfsburg (Ost-West-Richtung).

Das Gebiet der Stadt Gifhorn umfasst eine Fläche von 104 km². Neben der Kernstadt besteht Gifhorn aus den Ortschaften Gamsen, Kästorf, Neubokel, Wilsche und Winkel. Während Wilsche und Neubokel noch heute klar voneinander und von den übrigen besiedelten Bereichen Gifhorns getrennt sind, schließen Winkel sowie insbesondere Gamsen und Kästorf strukturell an die Kernstadt an. Die Kernstadt verfügt im historischen Zentrum über eine attraktive Fußgängerzone mit zahlreichen Versorgungseinrichtungen für den täglichen und den weiterführenden Bedarf.

3.2 Strukturdaten

Die Stadt Gifhorn bietet derzeit ca. 28.000 Arbeitsplätze in der Stadt, für den Handel stehen auf rund 114.000 m² umfangreiche Verkaufsflächen zur Verfügung. In Gifhorn gibt es 19 Schulen, die über rund 9.300 Schulplätze verfügen. Freizeitangebote stellen u.a. die Stadthalle, Multifunktionssäle sowie Museen und Sportstätten dar.

Damit bietet die Stadt Gifhorn nicht nur zahlreiche Angebote für die Bürger der Stadt, sondern auch für die umliegenden Städte, Gemeinden und Ortschaften. Entsprechend setzt sich auch der Verkehr in Gifhorn aus dem Verkehr der Bewohner der Stadt und dem Verkehr der Umlandbewohner zusammen.

Die Strukturdaten für die Stadt Gifhorn sowie für das Umland dienen als Grundlage für die Bestandsanalyse und die Berechnung der Verkehrsnachfrage. Nach der Zuordnung und Aufbereitung der Daten in sog. Verkehrszellen des Verkehrsmodells (Raumeinhei-

ten mit weitgehend homogener Struktur und Nutzung) können das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsaufteilung auf die verschiedenen Verkehrsarten (ÖPNV, Kfz-, Rad- und Fußverkehr) und die Verteilung der Verkehrsströme (Zielwahl) ermittelt werden.

Die Abbildung 3-1 zeigt zusammengefasst die Strukturdaten Einwohner, Arbeitsplätze und Schulplätze je Verkehrszelle für die Stadt Gifhorn. Es wird deutlich, dass die Wohnlagen mit den meisten Einwohnern im Bereich der östlichen Kernstadt liegen. Dagegen zeigen sich die meisten Arbeitsplätze in der nördlichen Innenstadt (Handel und Dienstleistungen) sowie im südwestlichen Bereich der Kernstadt (Dienstleistungen und Produktion).

Insgesamt zeigt sich eine relativ starke Trennung der Gelegenheiten, (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) die zu längeren Wegen bei den täglichen Aktivitäten führen kann.

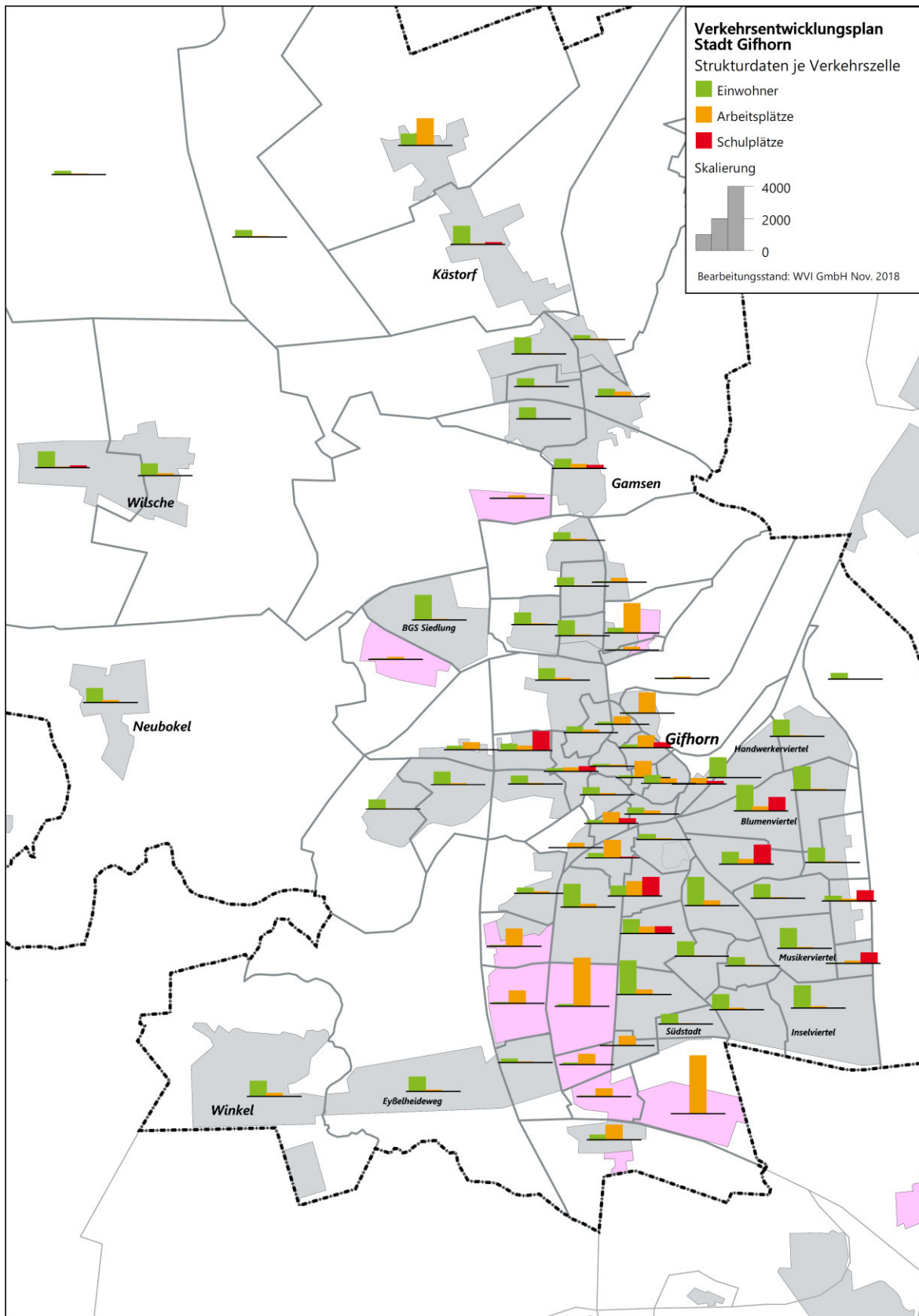


Abbildung 3-1: Einwohner, Arbeitsplätze und Schulplätze je Verkehrszelle

Einwohner

Als Grundlage für die detaillierte Erfassung der Einwohner wurde die Meldestatistik der Stadt Gifhorn zum 30.06.2018 herangezogen. Die Einwohnerzahlen wurden aggregiert und den Verkehrszellen zugeordnet. In der folgenden Tabelle 3-1 ist die Verteilung der Einwohner nach Altersklassen und Ortsteilen sowie der Kernstadt dargestellt.

Gebiet	Einwohner nach Altersklassen (in Jahren)								Summe
	0-5	6-9	10-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 und älter	
Kernstadt	1.749	1.098	2.318	2.448	7.084	8.979	3.241	3.709	30.626
Ortsteil Gamsen	374	217	413	386	1.306	1.655	559	655	5.565
Ortsteil Kästorf	162	110	214	235	698	1.054	327	282	3.082
Ortsteil Neubokel	42	33	62	58	189	317	96	76	873
Ortsteil Wilsche	116	59	170	138	375	686	211	167	1.922
Ortsteil Winkel	51	30	77	49	173	345	94	116	935
Summe der Einwohner	2.494	1.547	3.254	3.314	9.825	13.036	4.528	5.005	43.003

Tabelle 3-1: Einwohner nach Altersklassen und Gebiet

Die Darstellung verdeutlicht, dass insgesamt die Anzahl der Personen der Altersgruppen ab 65 Jahren (22 % der Gesamtbevölkerung) die der Altersgruppen bis 18 Jahren (16 %) übersteigt. Die meisten Einwohner gehören der Altersgruppe von 25 bis 64 Jahren an.

Arbeitsplätze

Laut der CIMA-Erwerbstätigenprojektion 2050 [CIMA 2017] beträgt die Anzahl der Gesamtarbeitsplätze in Gifhorn im Jahr 2015 ca. 28.000.

Die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten konnten aus Unternehmensdaten der IHK und einer begleitenden Telefonrecherche für Unternehmen mit mindestens 10 Beschäftigten weitgehend ermittelt werden.

Die Zahlen zu den Beschäftigten im Öffentlichen Dienst (Schulen, Ämter und Behörden etc.) wurden von der Stadt Gifhorn übergeben. Zudem konnten weitgehend aus frei verfügbaren Internetkarten und mit den Ortskenntnissen der Vertreter der Stadt Gifhorn die Standorte für die Unternehmen mit unter 10 Beschäftigten gewonnen und mit Durchschnitts- und Erfahrungswerten aus eigenen Verkehrsstudien besetzt werden.

Die Ergebnisse wurden auf die vier Wirtschaftsklassen Landwirtschaft und Produktion, Handel und Gastgewerbe, Private Dienstleistung sowie den Öffentlichen Dienst verteilt und den Ortsteilen sowie der Kernstadt zugeordnet (siehe Tabelle 3-2).

Gebiet	Arbeitsplätze nach Wirtschaftsklassen				Summe
	WK 1: Land-/Forst- wirtschaft, Produktion, Bau	WK 2: Handel, Logistik, Gastgewerbe	WK 3: Finanzen, Versicherungen, Dienstleistungen	WK 4: Öffentlicher Dienst und sonstige Dienstleistungen	
Kernstadt	5.175	4.329	5.697	7.464	22.665
Ortsteil Gamsen	27	654	267	2.008	2.956
Ortsteil Kästorf	0	12	53	1.686	1.751
Ortsteil Neubokel	50	32	0	48	130
Ortsteil Wilsche	0	83	58	31	172
Ortsteil Winkel	0	76	11	94	181
Summe der Arbeitsplätze	5.252	5.186	6.086	11.331	27.855

Erläuterung der Wirtschaftsklassen:

WK 1: Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft, Produzierendes Gewerbe (einschl. Baugewerbe)

WK 2: Handel, Logistik, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, Gastgewerbe

WK 3: Verkehr und Nachrichten, Erbringung von Unternehmensdienstleistungen

WK 4: Erbringung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen (z.B. Krankenhaus)

Tabelle 3-2: Arbeitsplätze nach Wirtschaftsklassen und Gebiet

In den südwestlichen Gewerbegebieten der Kernstadt dominieren die Arbeitsplätze in der (Landwirtschaft und) Produktion. Die privaten Dienstleistungen sind vorrangig in den südlichen Gewerbestandorten und teilweise in der Innenstadt vertreten. Die Arbeitsplätze im Handel und Gastgewerbe sowie im Öffentlichen Dienst finden sich ebenfalls in der Innenstadt und entlang der Braunschweiger Straße. Die östlichen und süd-östlichen Bereiche der Kernstadt weisen nur geringe Arbeitsplatzzahlen im Vergleich zu den Einwohnern auf.

In den Ortsteilen Gamsen und Kästorf haben die Helios-Klinik und die Diakonie die höchste Anzahl an Arbeitsplätzen im Bereich öffentlicher und privater Dienstleistungen. Dagegen sind die übrigen Wirtschaftsbereiche in diesen Ortsteilen deutlich geringer vertreten.

Schulplätze

Die Daten zu den Schulplätzen der Stadt Gifhorn wurden durch diese direkt übermittelt und auf die Verkehrszellen verteilt.

Die Tabelle 3-3 zeigt die Verteilung der Schulplätze nach den jeweiligen Bildungsstufen und den einzelnen Schulen der Gebiete.

Schulen	Schulplätze nach Bildungsstufen				Summe
	Grund- schule	Sekundar- stufe I	Sekundar- stufe II	Berufs- schule	
Kernstadt					
Adam-Riese-Schule	362				362
Albert-Schweitzer-Schule	261				261
Gebrüder-Grimm-Schule	294				294
Immanuelschule	40				40
Michael-Ende-Schule	265				265
Dietrich-Bonhoeffer-Realschule - Hauptstelle		299			299
Dietrich-Bonhoeffer-Realschule - Außenstelle		287			287
Freiherr-vom-Stein-Schule		312			312
Fritz-Reuter-Realschule		424			424
Humboldt-Gymnasium		862	311		1.173
IGS Gifhorn		655			655
Otto-Hahn-Gymnasium		600	231		831
Berufsbildende Schule 1 - Hauptstelle				1.986	1.986
Berufsbildende Schule 1 - Außenstelle				70	70
Berufsbildende Schule 2				1.937	1.937
Ortsteil Gamsen					
Wilhelm-Busch-Schule	193				193
Ortsteil Kästorf					
Isetalschule	107				107
Ortsteil Wilsche					
Astrid-Lindgren-Schule	107				107
Summe der Schulplätze	1.629	3.439	542	3.993	9.603

Tabelle 3-3: Schulplätze nach Bildungsstufen, Schulen und Gebiet

Die höchste Anzahl an Schulplätzen in Gifhorn haben die Berufsbildenden Schulen, gefolgt von den Schulplätzen der Sekundarstufe I, die sich über die gesamte Kernstadt verteilen. Daneben gibt es fünf weitere Grundschulen und zwei Gymnasien in der Kernstadt. In den Ortsteilen Gamsen, Kästorf und Wilsche gibt es ausschließlich Grundschulen mit insgesamt 407 Schulplätzen.

Freizeitgelegenheiten

Die Verteilung der Freizeitgelegenheiten spielt für den Verkehr der Bürger eine wesentliche Rolle. Dazu wurden die wichtigsten Freizeitziele in Gifhorn ausgewertet und nach den Zwecken Sportstätten, Kulturelle Einrichtungen, Gastronomie, private Besuche und

sonstige Freizeitaktivitäten klassifiziert. Anhand von Statistiken zu mittleren werktäglichen Besucherzahlen wurden für die Kernstadt und die Ortsteile Anziehungsgewichte der einzelnen Freizeitaktivitäten geschätzt (siehe Tabelle 3-4).

Gebiet	Anziehungsgewicht für Freizeitaktivitäten					Summe
	Sportstätten	Kulturelle Einrichtungen	Gaststätten, Restaurants	Andere Freizeitaktivitäten	Privater Besuch (Krankenhaus + Pflegeheime)	
Kernstadt	6.350	566	3.190	3.627	114	13.847
Ortsteil Gamsen	890	0	120	251	1.000	2.261
Ortsteil Kästorf	700	0	64	0	0	764
Ortsteil Neubokel	200	0	124	100	0	424
Ortsteil Wilsche	550	0	4	100	0	654
Ortsteil Winkel	0	0	60	0	0	60
Summe der Anziehungspotentiale	8.690	566	3.562	4.080	1.114	18.011

Tabelle 3-4: Anziehungspotentiale der Freizeitaktivitäten nach Gebiet

Verkaufsflächen

In der Stadt Gifhorn gibt es über 700 Betriebe aus vielen unterschiedlichen Branchen. Insgesamt verfügen die Betriebe über eine Verkaufsfläche von rund 114.000 m².

Die Aufteilung der Verkaufsflächen auf die einzelnen Ortsteile und die Kernstadt ergibt sich wie folgt:

- ✔ Kernstadt: 100.020 m²
- ✔ Ortsteil Gamsen: 12.214 m²
- ✔ Ortsteil Kästorf: 155 m²
- ✔ Ortsteil Neubokel: 1.162 m²
- ✔ Ortsteil Wilsche: 16 m²
- ✔ Ortsteil Winkel: 40 m²

3.3 Pendlerverflechtungen

Die Abbildung 3-2 zeigt die Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt Gifhorn mit dem Umland. Dargestellt sind sowohl Auspendler von Gifhorn ins Umland als auch Einpendler aus dem Umland in die Stadt Gifhorn.

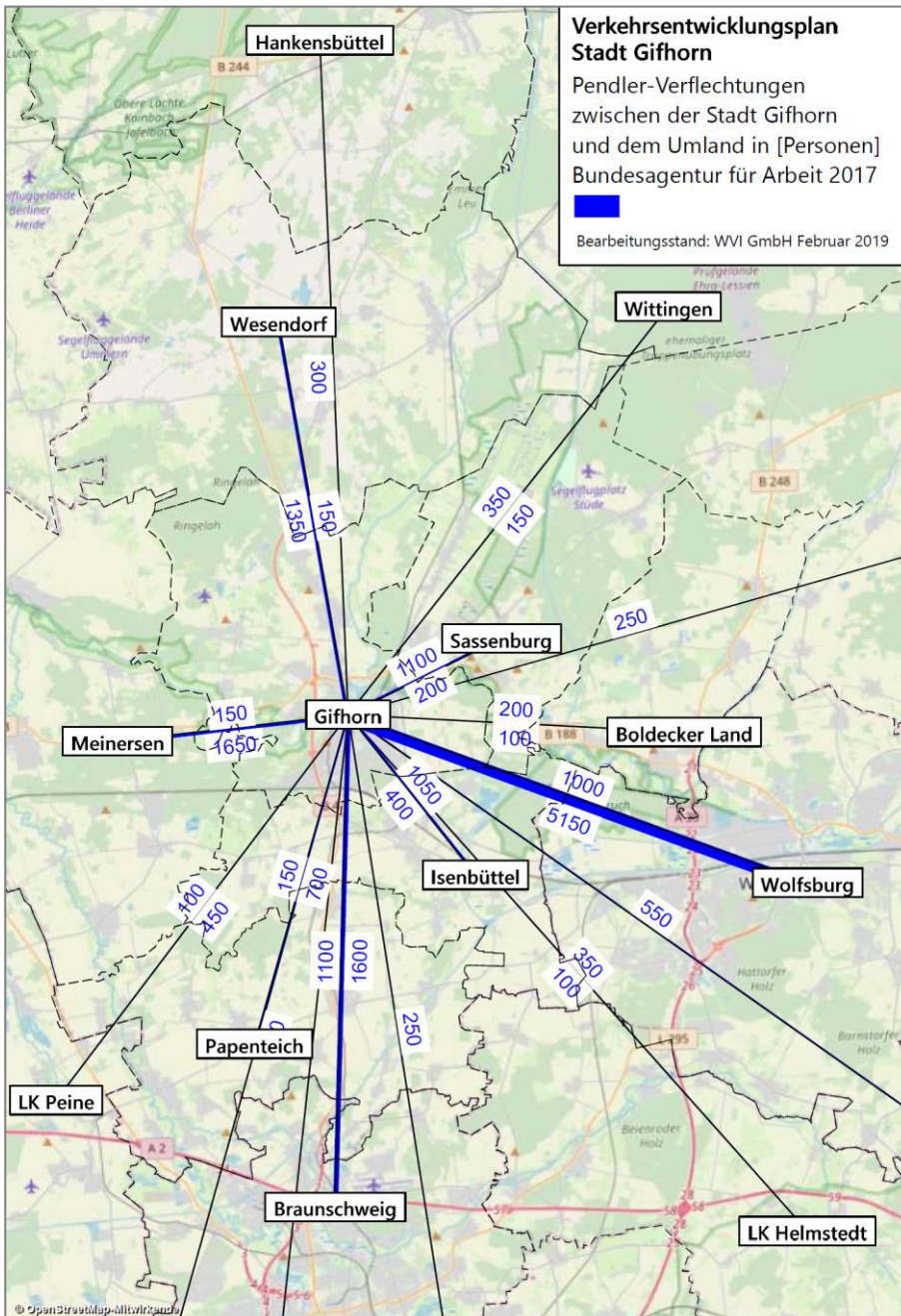


Abbildung 3-2: Pendlerverflechtungen Stadt Gifhorn mit dem Umland
 Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2017 zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Ein- und Auspendler)

Insgesamt pendeln täglich 9.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus Gifhorn in die umliegenden Städte aus. Dagegen pendeln 13.200 Beschäftigte aus dem Umland nach Gifhorn ein, insbesondere aus den umliegenden Gemeinden mit allein 7.000 Pendlern aus dem Landkreis Gifhorn. Die Stadt Gifhorn verfügt also über ein positives Pendlersaldo.

Die stärksten Pendlerverflechtungen Gifhorns bestehen mit täglich 5.150 Personen in Richtung Wolfsburg, vornehmlich ins VW-Werk. Aber auch aus Wolfsburg pendeln mit 1.000 Personen pro Tag zahlreiche Beschäftigte nach Gifhorn ein.

Weitere starke Pendlerbeziehungen bestehen mit der Stadt Braunschweig (insgesamt 2.700 Pendler pro Tag) den Samtgemeinden Meinersen (1.800 Pendler), Wesendorf (1.500 Pendler) und Isenbüttel (1.450 Pendler) sowie der Gemeinde Sassenburg (1.300 Pendler).

Hinzu kommen noch Pendler, die in nicht sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen arbeiten und von der vorliegenden Statistik nicht erfasst werden.

Zu berücksichtigen ist, dass der sog. Berufspendlerverkehr nur einen geringen Anteil von ca. 20-25 % der Gesamtverkehrsnachfrage ausmacht. Darüber hinaus werden weit umfangreichere Verkehre mit den Fahrzwecken Freizeit und Erholung, Besorgung oder Ausbildung unternommen.

4 Bestandsanalyse und -bewertung

4.1 Fließender Kfz-Verkehr

4.1.1 Straßennetz

Die Stadt Gifhorn befindet sich am Kreuzungspunkt der B4 (Nord-Süd-Richtung) und der B188 (Ost-West-Richtung). Die Abbildung 4-1 zeigt das Straßennetz im Bereich der Stadt Gifhorn nach unterschiedlichen Streckentypen¹.

Das Netz der Hauptverkehrsstraßen in Gifhorn wird geprägt durch das ringförmige System von Tangenten mit der B4 im Westen, der B188 im Norden, der K114 im Osten sowie der Wolfsburger Straße als innerörtliche Hauptverkehrsstraße im Süden. Durch dieses Ringsystem wird der Durchgangs- und Fernverkehr weitestgehend um die Kernstadt gelenkt. Auch Teile des Ziel- und Quellverkehrs nutzen dieses Tangentenviereck zum Erreichen ihrer Ziele. Der Kfz-Verkehr in der Kernstadt besteht daher neben Quell- und Zielverkehren zu großen Teilen auch aus Binnenverkehr mit Quelle und Ziel im Gebiet der Stadt Gifhorn.

In der Kernstadt stellen die Braunschweiger Straße und der Calberlaher Damm in Nord-Süd-Richtung sowie die Alfred-Bessler-Straße und der Dannenbütteler Weg in Ost-West-Richtung wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraßen dar. Weitere wichtige Hauptverkehrsstraßen stellen unter anderem die wesentlichen Verbindungen in die einzelnen Ortsteile dar:

- ▮ die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Hamburger Straße und Hauptstraße in die Ortsteile Gamsen und Kästorf sowie der Eybelheideweg nach Winkel
- ▮ die verkehrswichtige innerörtliche Straße Gifhorner Weg nach Wilsche

Für die Bestandsaufnahme wurde in einer Vor-Ort-Besichtigung das Netz der Hauptverkehrsstraßen in Gifhorn abgefahren und hinsichtlich der wesentlichen Parameter für die Verkehrsnetze erfasst. Begleitend erfolgt eine fotografische Dokumentation der örtlichen Verkehrsverhältnisse und ausgesuchter Straßenräume.

¹ Die Klassifizierung des Straßennetzes in Gifhorn ist von den Streckentypen, wie sie im Verkehrsmodell Verwendung finden, unberührt.

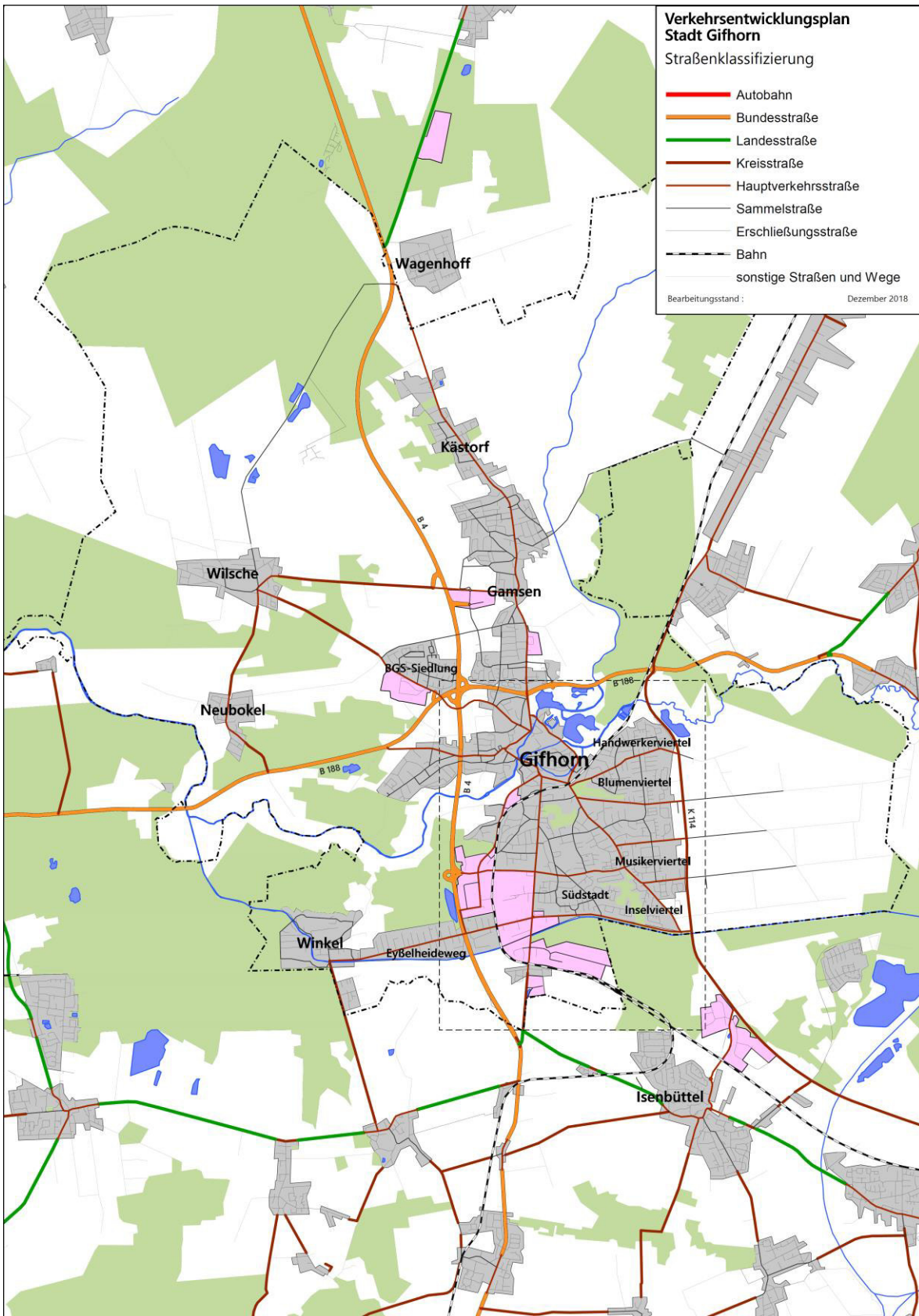


Abbildung 4-1: Straßennetz mit Straßentypen im Bereich der Stadt Gifhorn

4.1.2 Verkehrszählungen

Für das Gebiet der Stadt Gifhorn lagen nach Aussagen der Stadtverwaltung nur wenige aktuelle Zähldaten für den fließenden Kfz-Verkehr vor. Insofern wurden als Basis für die Verkehrsentwicklungsplanung umfangreiche **Verkehrserhebungen** im fließenden Kfz-Verkehr durchgeführt. Die Zählungen erfolgten als Knotenstrom- und Querschnittszählungen analog zu den Empfehlungen für Verkehrserhebung (EVE) der FGSV [FGSV 2012] an einem Normalwerktag Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag außerhalb der Ferienzeiten in einem dreiwöchigen Zeitraum vom 21.08.2018 bis 04.09.2018.

Für die Knotenstrom- als auch Querschnittszählungen wurden Videozählanlagen vom Typ „Miovision Scout“ eingesetzt. Neben dem Kfz-Verkehr wurde auch der Radverkehr auf der Fahrbahn sowie auf ausgewählten Furten die querenden Radfahrer und Fußgänger erfasst. Die Zählungen erfolgten anonym ohne Eingriffe in den Verkehrsablauf.

Die Zählungen wurden im Anschluss ausgewertet. Dabei erfolgt eine Trennung nach den Fahrzeugarten Krad, Pkw/Kombi/Kleinbus, Lkw bis 3,5 t zul. Gesamtgewicht/Lieferfahrzeuge, Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht/Sonderfahrzeuge, Sattelzug, Bus (über 9 Plätze) in 15-Min.-Intervallen. Insgesamt stellt sich das Programm der Zählungen wie folgt dar:

- ✔ 15 Knotenstromzählungen an einem Werktag Dienstag bis Donnerstag, davon
 - ✔ 5 Zählungen über 24 Stunden und
 - ✔ 10 Zählungen über 2 × 4 Stunden (6 – 10 Uhr und 15 – 19 Uhr) und Hochrechnung auf den Tagesverkehr DTV_{w5}
- ✔ 5 Querschnittszählungen an einem Werktag Dienstag bis Donnerstag über 24 Stunden

Mit den 24 Stunden-Erhebungen an fünf Knotenpunkten und fünf Querschnitten wurden Tagesganglinien für ca. 20-25 Querschnitte ermittelt. Diese wurden nach Streckentyp klassifiziert und aus ihnen fahrzeugartspezifische Faktoren zur Hochrechnung von 2 × 4 Stundenzählungen abgeleitet.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen wurden der Stadt Gifhorn detailliert übergeben. Im Anhang finden sich weitere Ergebnisse zu den Verkehrszählungen.

Des Weiteren wurden Verkehrserhebungen der Stadt Gifhorn übernommen und ausgewertet. Hierzu gehören auch die im Auftrag der Stadt Gifhorn von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert erhobenen Daten insbesondere für die K114. Die Daten der Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015) konnten aufgrund der Baustellensituation (damalige Vollsperrung der B4) nicht verwendet werden.

In der Abbildung 4-2 ist die Lage der Zählstellen dargestellt. Die Abbildung 4-3 und Abbildung 4-4 zeigen die Ergebnisse der Zählungen für den Kfz-Verkehr, die Abbildung 4-5 und Abbildung 4-6 die Ergebnisse für den Schwerkehr über 3,5 t zul. Gesamtgewicht.

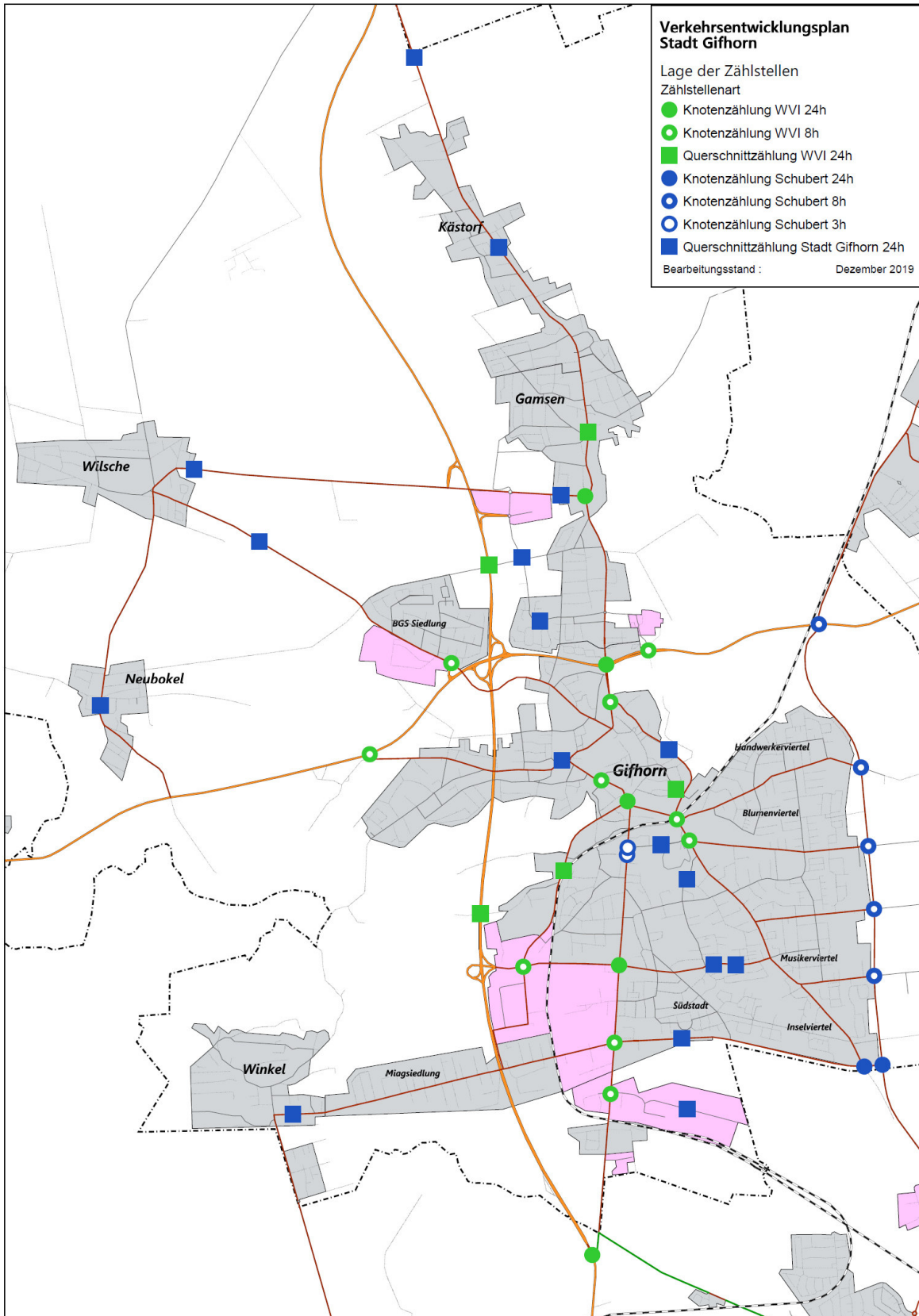


Abbildung 4-2: Lage der Zählstellen

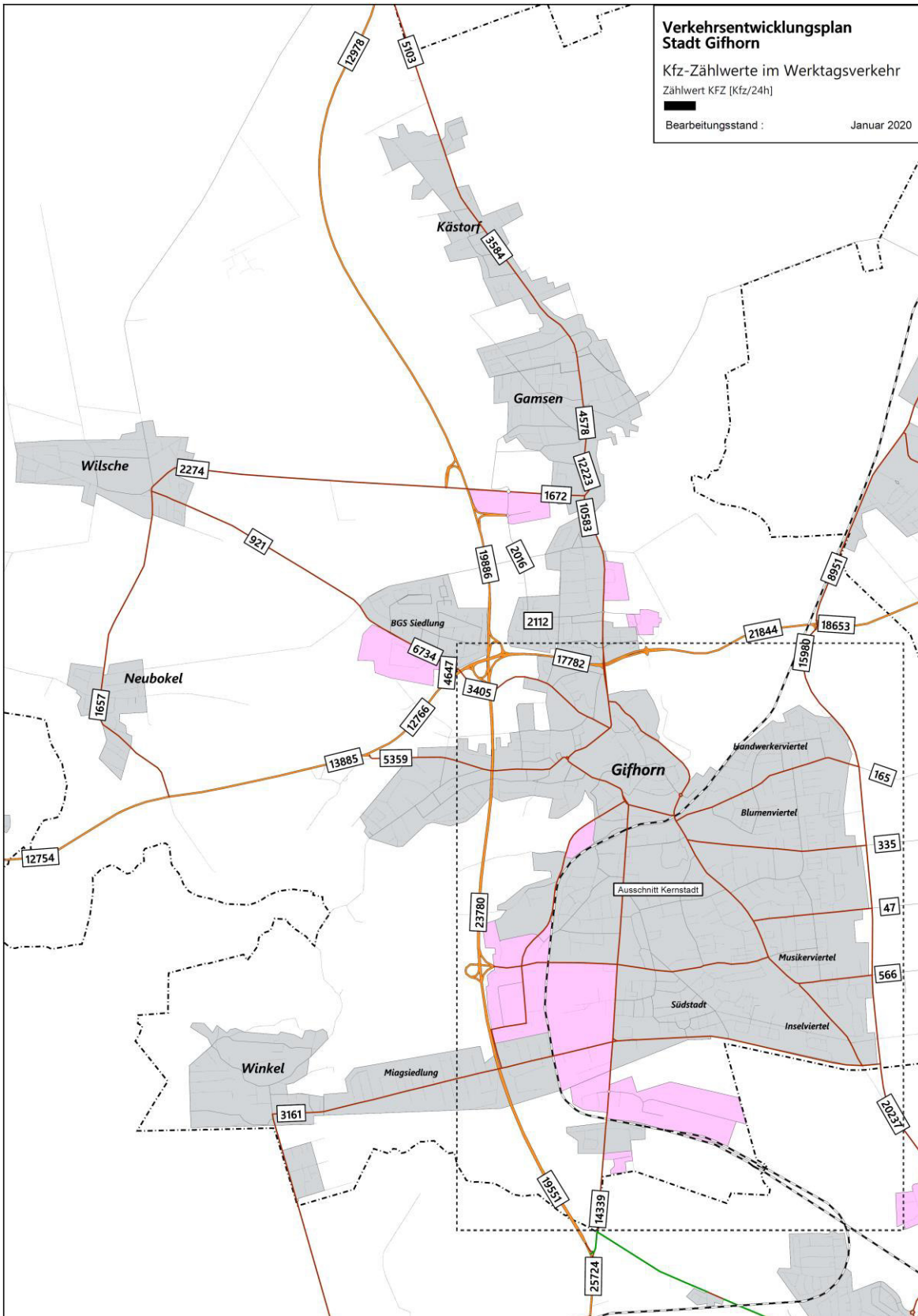


Abbildung 4-3: Ergebnisse der Verkehrszählung im Kfz-Verkehr

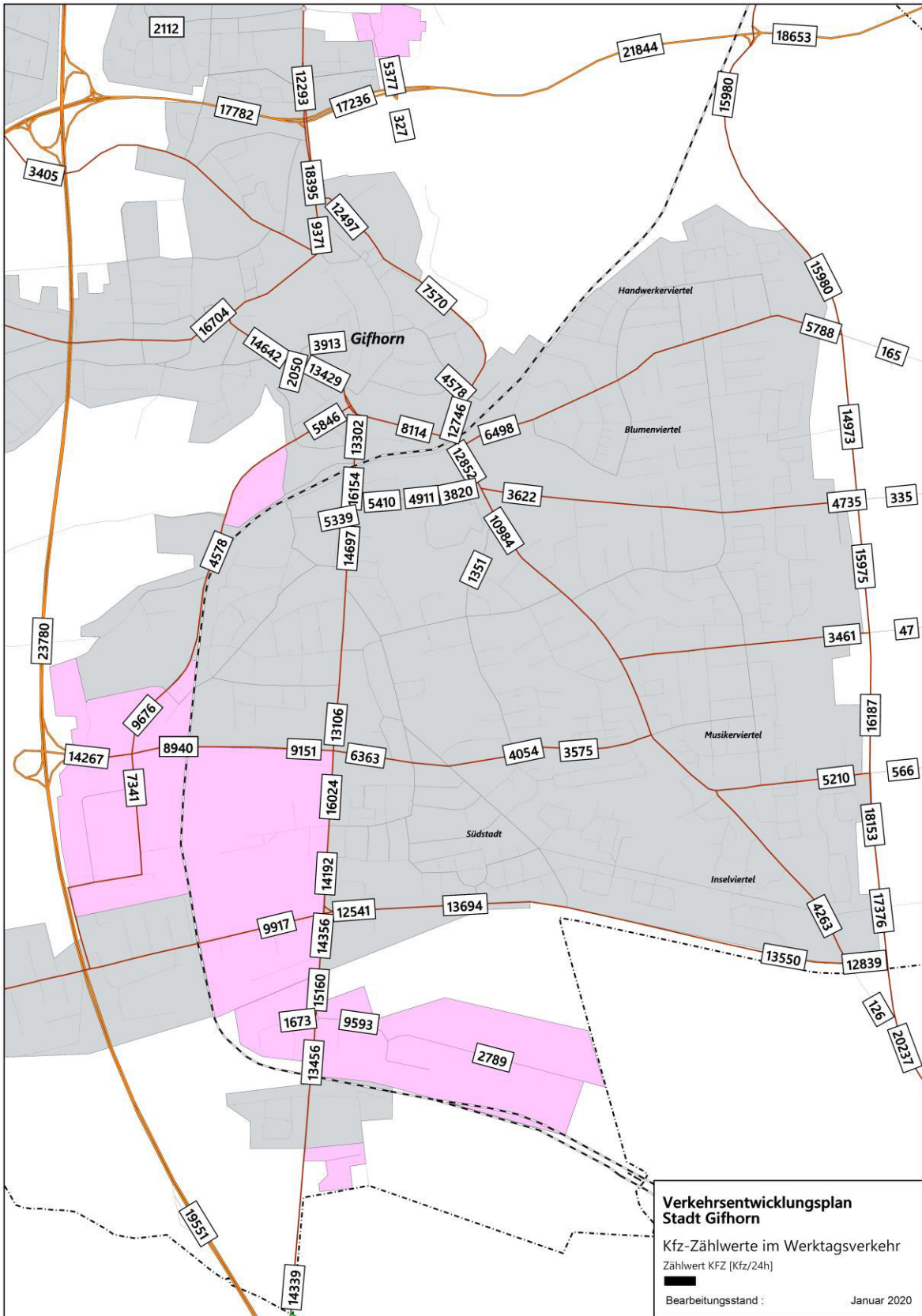


Abbildung 4-4: Ergebnisse der Verkehrszählung im Kfz-Verkehr (Ausschnitt Kernstadt)

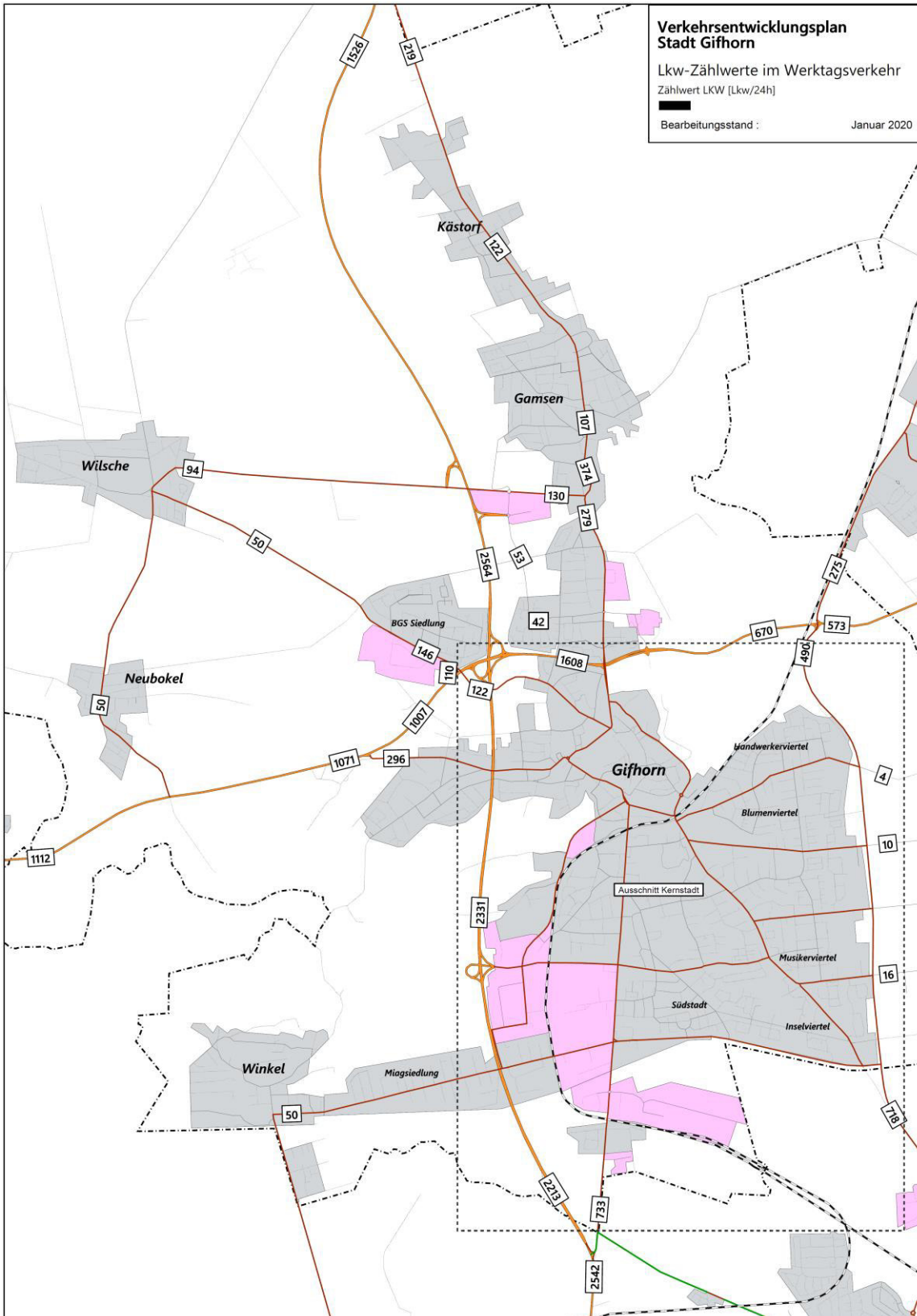


Abbildung 4-5: Ergebnisse der Verkehrszählung für den Lkw-Schwerverkehr > 3,5 t einschl. Bus

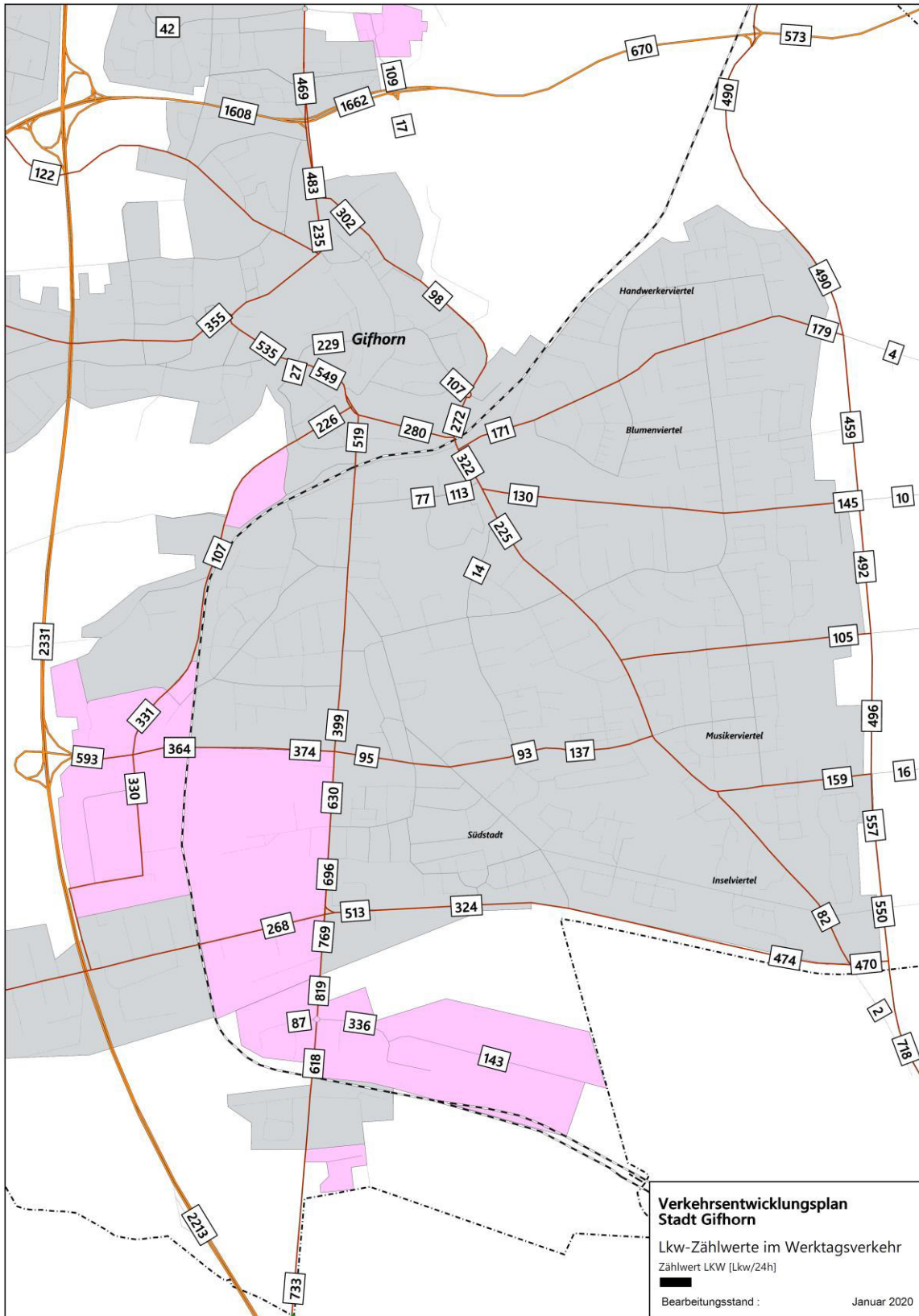


Abbildung 4-6: Ergebnisse der Verkehrszählung für den Lkw-Schwerverkehr > 3,5 t einschl. Bus (Ausschnitt Kernstadt)

Um das tagesstündliche Belastungsprofil aufzuzeigen, zeigt die nachfolgende Abbildung 4-7 zwei exemplarische Ganglinien, die über 24 Stunden erhoben wurden.

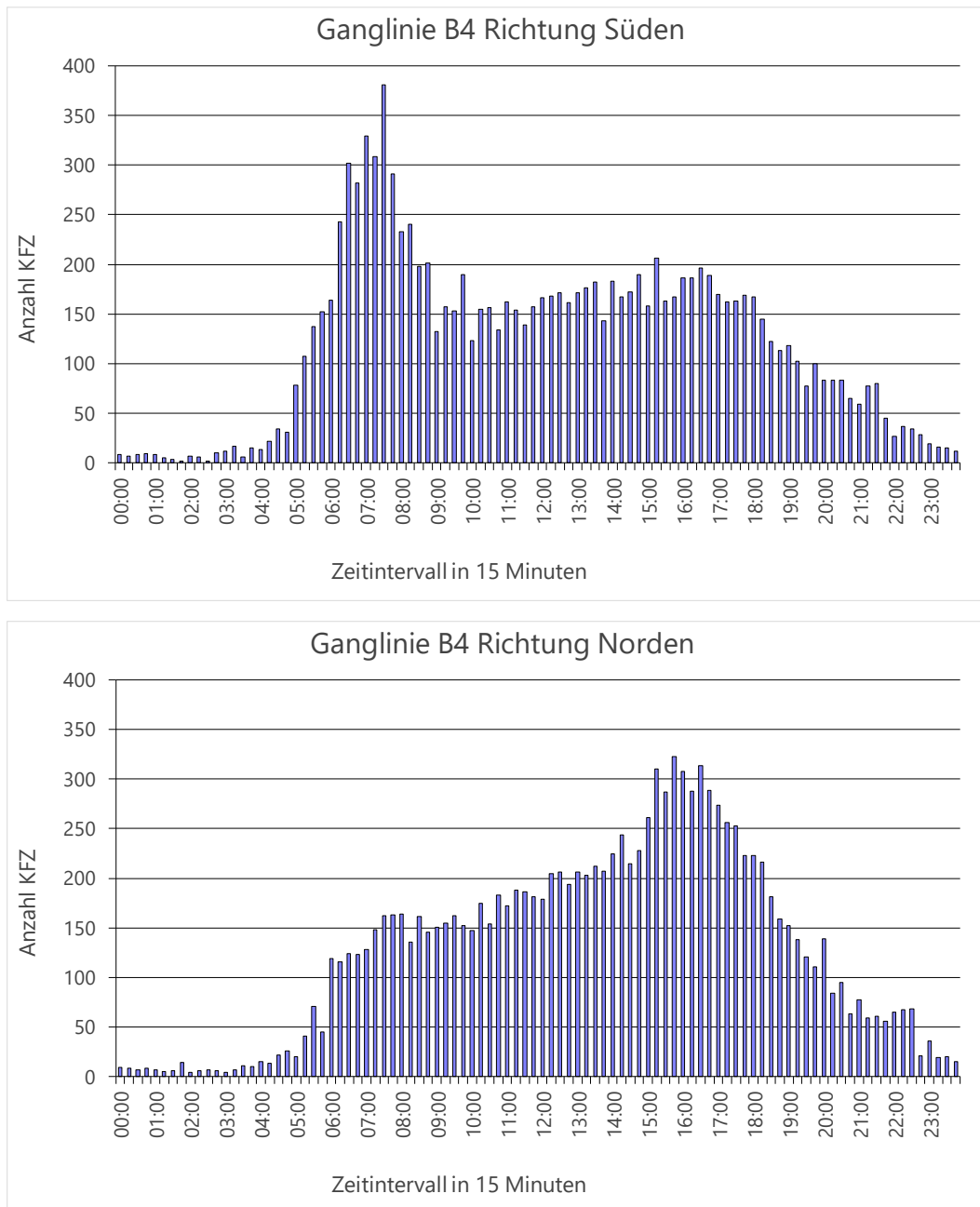


Abbildung 4-7: Ganglinien Kfz-Verkehr Bundesstraße B4

Am Querschnitt Bundesstraße B4, Höhe Weiland (Abbildung 4-7) zeigt sich zwischen 07:00 und 08:00 Uhr die Frühspitzenstunde und zwischen 15:45 und 16:45 Uhr die Nachmittagsspitzenstunde. Die starken Belastungsschwankungen mit deutlichen Verkehrsspitzen ergeben sich insbesondere durch Pendlerverkehr.

Als zweites Beispiel zeigt die Abbildung 4-8 die Ganglinien beider Fahrtrichtungen am Querschnitt Braunschweiger Straße, nördlich Alfred-Bessler-Straße/Sonnenweg. An diesem in der Kernstadt gelegenen Querschnitt zeigen sich die Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr deutlich ausgeglichener. Dies resultiert daraus, dass sich hier mehrere Verkehrszwecke überlagern und die Spitzen des Pendlerverkehrs durch einen höheren Anteil Einkaufs- und Besorgungsverkehr aufgefüllt werden.

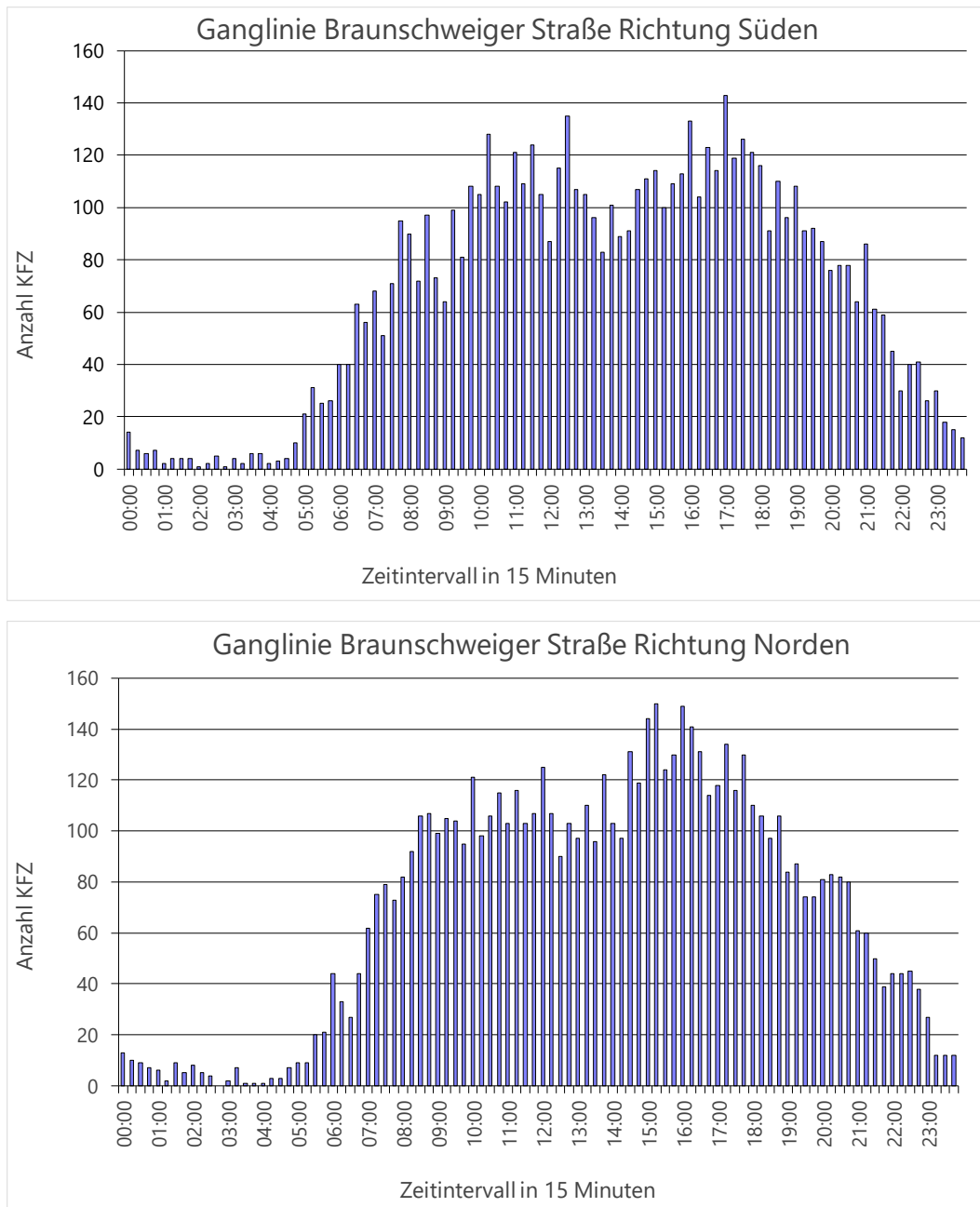


Abbildung 4-8: Ganglinien Kfz-Verkehr Braunschweiger Straße

4.1.3 Auslastung

Der fließende Kfz-Verkehr in Gifhorn lässt sich anhand der Auslastung des Straßennetzes bewerten. Dazu wurden über einen Zeitraum von mehreren Monaten die Auslastungen im Raum Gifhorn aufgezeichnet und ausgewertet. Die Abbildung 4-9 zeigt für einen repräsentativen Zeitpunkt während der morgendlichen Spitzzeit (Dienstagmorgen 7.50 Uhr) die Auslastungen im Gifhorer Straßennetz.

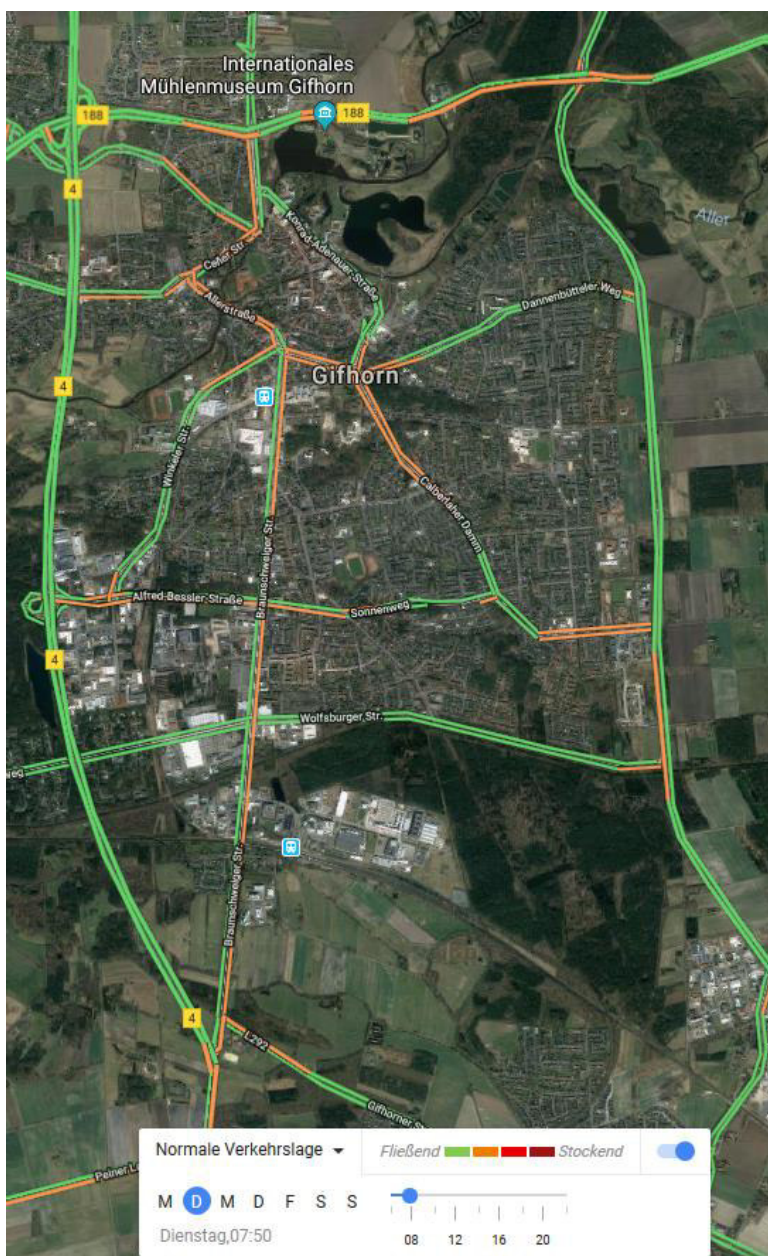


Abbildung 4-9: Auslastung des Straßennetzes in Gifhorn zur morgendlichen Spitzzeit (Quelle: Bilder©2018 DigitalGlobe GeoBasis-DE/BKG.GeoContent Kartendaten © 2018 GeoBasis-DE/BKG (©2009) Google)

Bei der Beobachtung über einen längeren Zeitraum zeigen sich folgende Ergebnisse:

- Während der Spitzenstunden ergeben sich hohe Auslastungen an den lichtsignalisierten Knotenpunkten und den niveaugleichen Bahnübergängen.
- Stauscheinungen zeigen sich vor allem auf der Braunschweiger Straße, dem Innenstadtring, Calberlaher Damm und am Schillerplatz, im übrigen Verkehrsnetz im Stadtbereich zeigen sich wenig bis keine Behinderungen mit einem fließenden Verkehr zur Spitzenzeit.
- Im sonstigen Tagesverkehr zeigen sich überwiegend mittlere bis geringe Auslastungen bei fließendem Verkehr.

Zum Vergleich wurden in gleicher Weise die Auslastungen und der Verkehrsfluss in der **Stadt Wolfsburg** beobachtet. Die Abbildung 4-10 zeigt im Gegensatz zu Gifhorn umfangreiche Streckenabschnitte mit stockendem Verkehr.

- Insbesondere im Zulauf zum VW-Werk z.B. auf der K114, auf der Umgehung Sülfeld – Fallersleben oder von Osten auf der Dieselstraße zeigen sich morgens Behinderungen und Staus (rot dargestellt).
- Auch im Bereich der Innenstadt zeigen sich viele Strecken mit stockendem Verkehr zur morgendlichen Spitzenzeit.

Insgesamt zeigt sich damit in Wolfsburg zur Spitzenzeit morgens eine deutlich höhere Auslastung des Straßennetzes als in der Stadt Gifhorn. Natürlich sind davon auch Pendler aus Gifhorn betroffen, die nach Wolfsburg fahren.

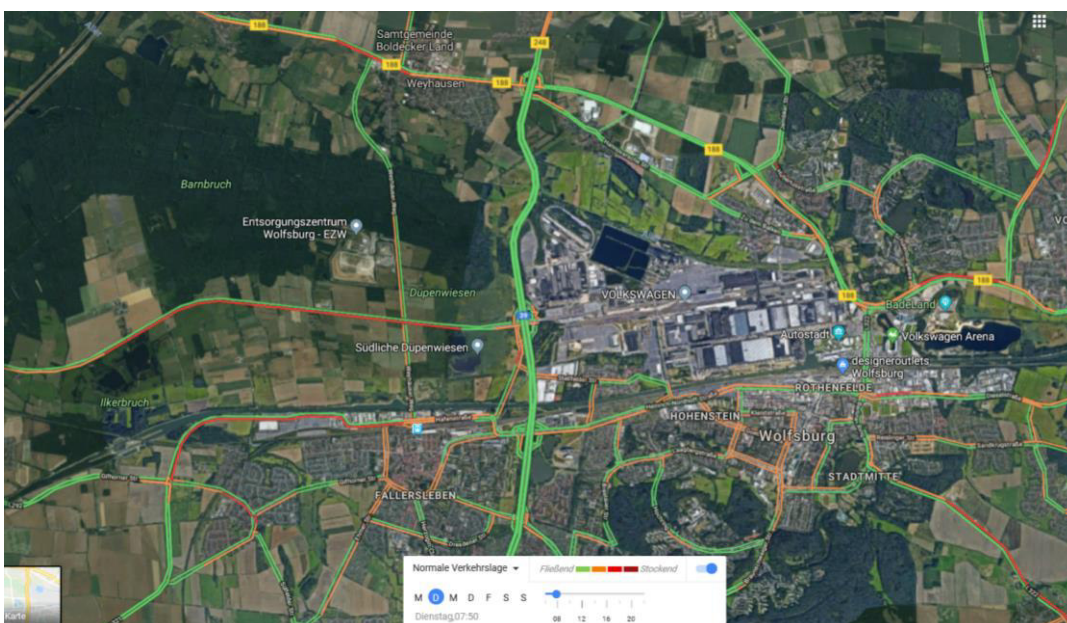


Abbildung 4-10: Auslastung des Straßennetzes in Wolfsburg zur morgendlichen Spitzenzeit (Quelle: Bilder©2018 DigitalGlobe GeoBasis-DE/BKG.GeoContent Kartendaten © 2018 GeoBasis-DE/BKG (©2009) Google)

Bewertung zum fließenden Kfz-Verkehr

- ✔ Insgesamt verfügt die Stadt Gifhorn über ein gut ausgebautes funktionales Straßennetz für den Kfz-Verkehr. Die Tangenten um die Kernstadt nehmen einen Großteil des Kfz-Verkehrs auf, insbesondere den Schwerverkehr.
- ✔ Beeinträchtigungen und Stauerscheinungen gibt es vorwiegend zu den Hauptverkehrszeiten an einigen Knotenpunkten bzw. Abschnitten (Braunschweiger Straße, dem Innenstadtring, Calberlaher Damm und am Schillerplatz) oder vor den Bahnübergängen.
- ✔ Im übrigen Verkehrsnetz sowie im sonstigen Tagesverkehr zeigen sich nur geringe bis keine Behinderungen mit fließendem Verkehr.

Insgesamt besteht derzeit nur ein geringer Bedarf an Straßenausbau. An einigen Knotenpunkten erscheint eine Optimierung der Schaltung der Lichtsignalanlagen geboten, auch unter dem Gesichtspunkt der Schaltungen für den Rad- und Fußverkehr.

4.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Im Rahmen einer Parkraumerhebung wurden Parkraumangebot und Parkraumnachfrage auf öffentlichen und halböffentlichen Parkflächen (z.B. in Parkhäusern und auf Parkplätzen sowie im Straßenraum) in der Innenstadt sowie an den beiden Bahnhöfen ermittelt.

4.2.1 Parkraumangebot, Parkgebühren und E-Ladestationen

Für die Darstellung der Ergebnisse wurde die Innenstadt in drei Bereiche (Nord, Mitte und Süd) unterteilt. In den nachfolgenden Abbildungen sind jeweils rot umrandet die Parkflächen (Parkstände am Straßenrand bzw. auf Parkstreifen, auf Parkplätzen, in Tiefgaragen oder in Parkhäusern) dargestellt. Bei der Erhebung des ruhenden Verkehrs wurden auch die Fahrradabstellanlagen erfasst (siehe Kapitel 4.4, Rad- und Fußverkehr).

- ✔ Insgesamt wurden im gesamten Innenstadtbereich im Zuge der Parkraumerhebung 47 Parkflächen mit 1.915 Parkständen erfasst.
- ✔ Am Bahnhof Gifhorn Stadt wurden insgesamt 46 Parkstände gezählt.
- ✔ Der Bahnhof Gifhorn (Süd) verfügt über drei Parkplätze mit 134 Parkständen.

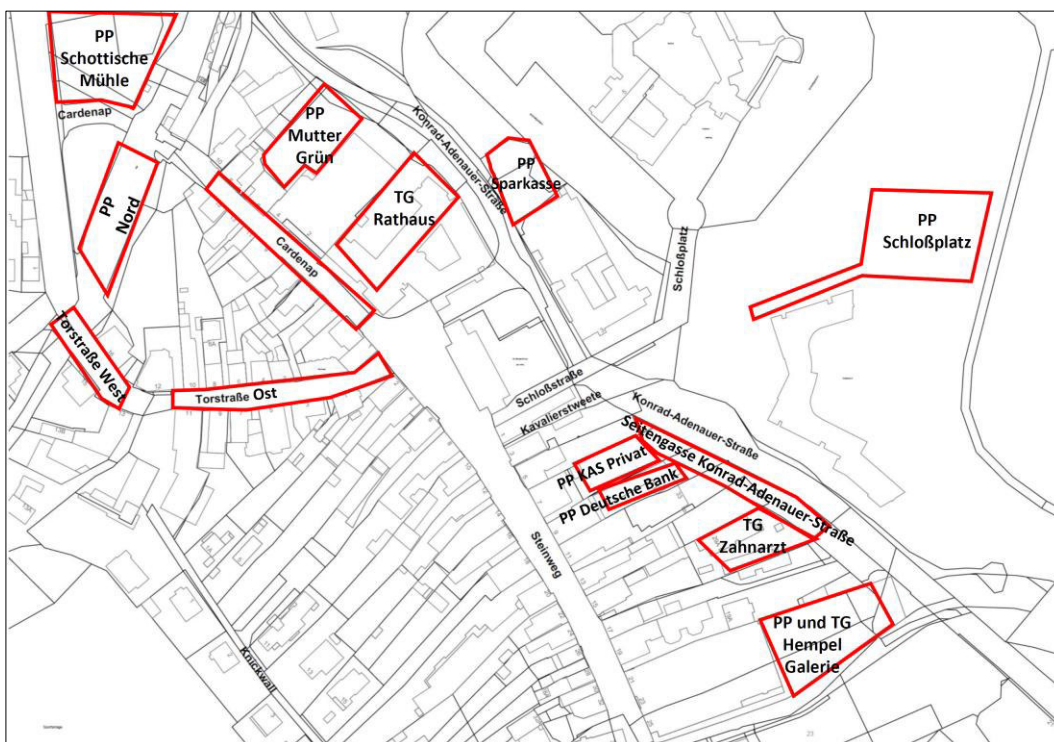


Abbildung 4-11: Parkflächen im Bereich Innenstadt Nord
Quelle Hintergrund: Stadtgrundkarte Gifhorn, Stadt Gifhorn 2018

Im Bereich Nord der Innenstadt gibt es 14 Parkflächen (vgl. Abbildung 4-11) mit insgesamt 793 Parkständen, welche überwiegend gebührenpflichtig sind und überwiegend mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden. Lediglich die drei Parkplätze PP Mutter Grün, PP Schloßplatz und der PP Deutsche Bank sind kostenlos nutzbar.

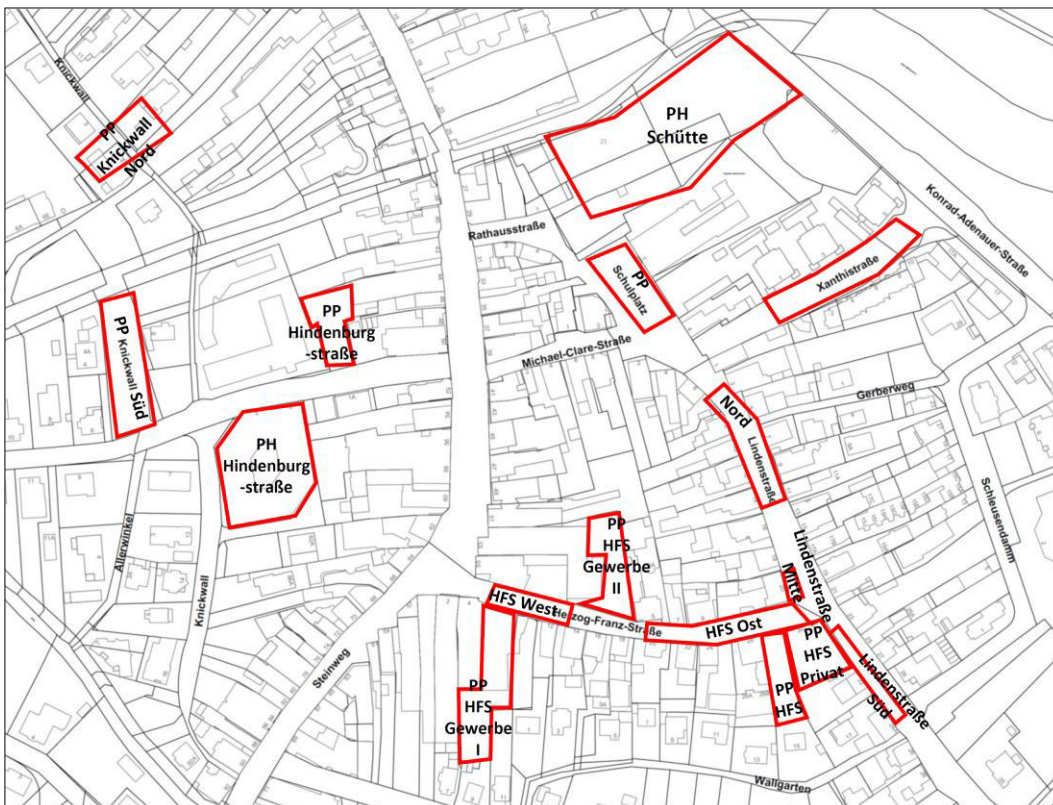


Abbildung 4-12: Parkflächen im Bereich Innenstadt Mitte
 Quelle Hintergrund: Stadtgrundkarte Gifhorn, Stadt Gifhorn 2018

Im Bereich Mitte gibt es 16 Parkflächen mit insgesamt 593 Parkständen. Davon sind fünf gebührenfrei und lediglich ein Parkplatz (PP Herzog-Franz-Straße (HFS) Gewerbe II) nicht öffentlich, sondern nur für Kunden zugänglich. Die fünf kostenlosen Parkflächen sind mit Parkscheibe zu nutzen, die restlichen Parkflächen werden mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet.

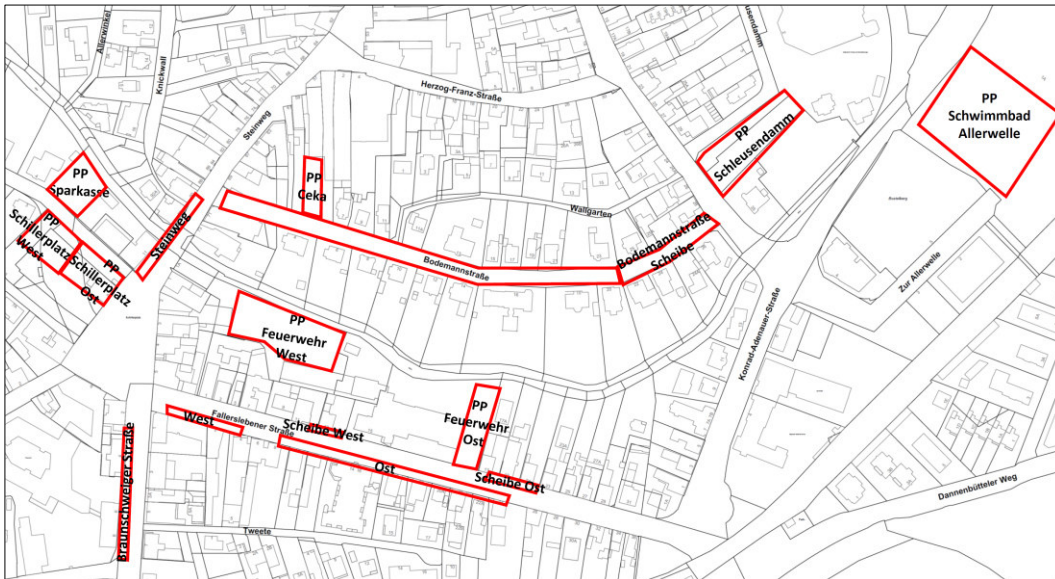


Abbildung 4-13: Parkflächen im Bereich Innenstadt Süd
 Quelle Hintergrund: Stadtgrundkarte Gifhorn, Stadt Gifhorn 2018

Im Bereich Süd werden ebenfalls 16 Parkflächen mit insgesamt 529 Parkständen betrieben, davon sind sieben Parkflächen kostenlos. Zwei der gebührenfreien Parkplätze sind nur für Kunden zugänglich, vier Parkplätze sind mit Parkscheibe zu nutzen und das Straßenparken um den PP Schleusendamm ist frei.

Insgesamt sind von den rund 1.900 Parkständen im Bereich der Innenstadt rund zwei Drittel über Parkgebühren bewirtschaftet (1.250 Parkstände). Ein Drittel der Parkstände (650) ist kostenlos zu nutzen, die meisten mit Parkscheibe für 1 – 2 Stunden in der Parkdauer beschränkt (vgl. Tabelle 4-1).

Bereich	Anzahl Parkstände		
	Dauerhaft kostenlos	Mindestens zeitweise gebührenpflichtig	Summe
Innenstadt gesamt, davon ...	658	1.257	1.915
- Bereich Nord	163	630	793
- Bereich Mitte	248	345	593
- Bereich Süd	247	282	529
Bahnhof Gifhorn Stadt	111	0	111
Bahnhof Gifhorn (Süd)	269	0	269
Gesamt	1.038	1.257	2.295

Tabelle 4-1: Übersicht Parkraumangebot Stadt Gifhorn

An den Bahnhöfen Gifhorn Stadt und Gifhorn (Süd) sind jeweils alle drei Parkflächen kostenlos und öffentlich zugänglich. Insgesamt bestehen am Bahnhof Gifhorn Stadt 111 öffentliche Parkstände, die mit Parkscheibe für 1 – 2 Stunden kostenlos nutzbar sind. Am Bahnhof Gifhorn (Süd) gibt es 269 Parkstände, die frei oder mit Parkscheibe nutzbar sind.

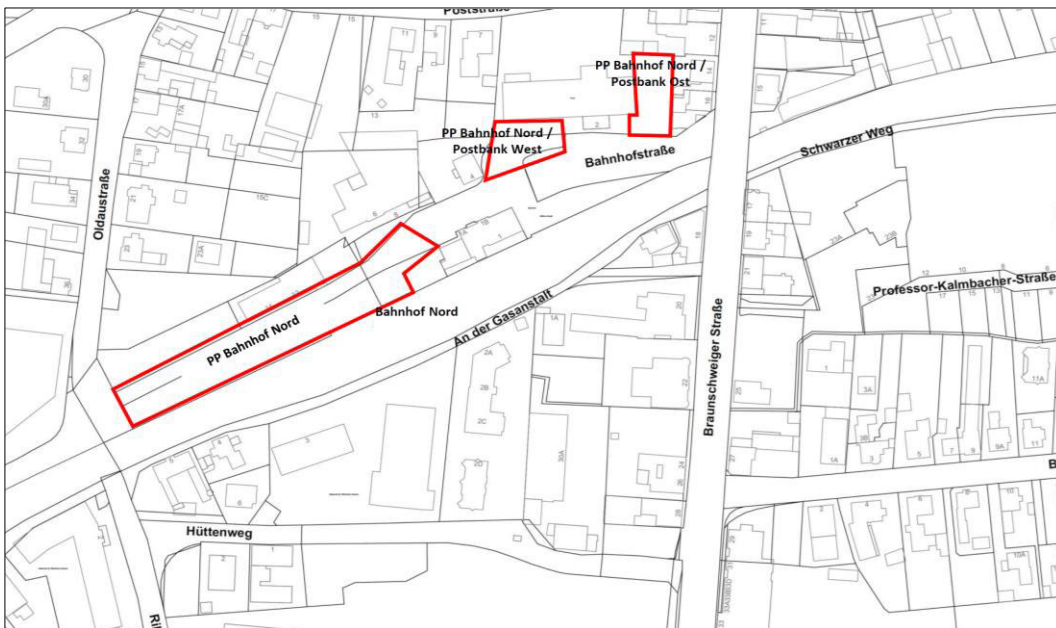


Abbildung 4-14: Parkflächen am Bahnhof Gifhorn Stadt
Quelle Hintergrund: Stadtgrundkarte Gifhorn, Stadt Gifhorn 2018

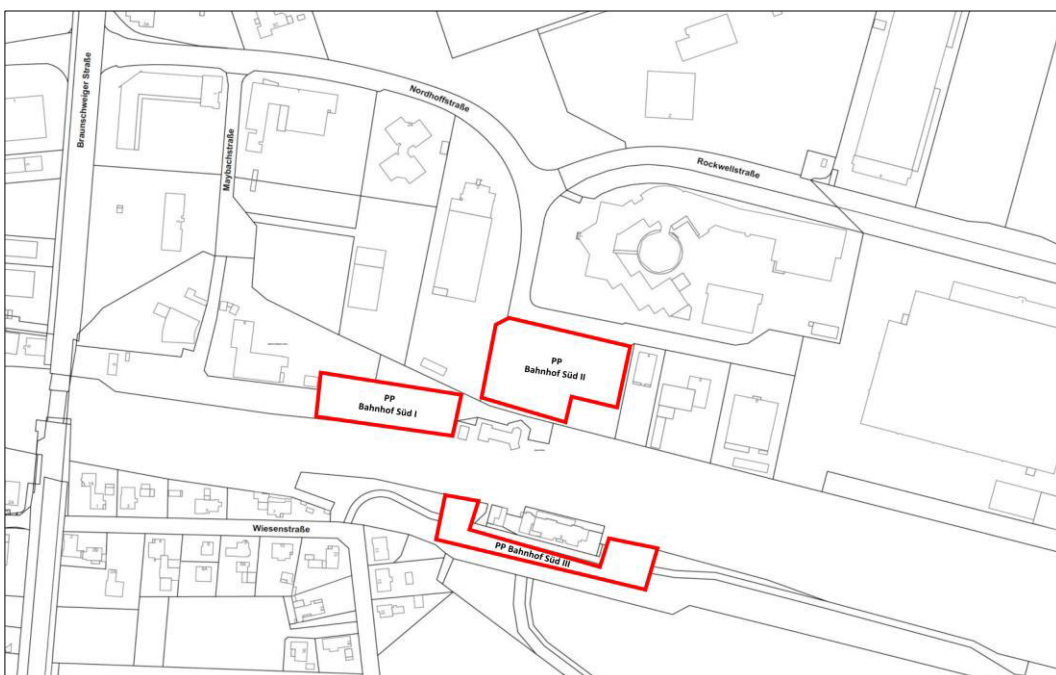


Abbildung 4-15: Parkflächen am Bahnhof Gifhorn (Süd)
Quelle Hintergrund: Stadtgrundkarte Gifhorn, Stadt Gifhorn 2018

Parkgebühren

Die gebührenpflichtigen Zeiten auf den öffentlichen Parkflächen sind Montag bis Freitag von 8:00 Uhr bis 17:00 Uhr sowie Samstag von 8:00 Uhr bis 14:00 Uhr. In den übrigen Zeiten ist das Parken in Gifhorn im öffentlichen Straßenraum sowie auf Parkplätzen kostenlos.

Die Öffnungszeiten der Parkhäuser liegen in der Zeit von Montag bis Freitag zwischen 7:00 Uhr und 21:00 Uhr, wobei diese samstags kürzer ausfallen und nur das Parkhaus Hempel Galerie am Sonntag geöffnet ist.

Die Tabelle 4-2 zeigt eine Gegenüberstellung der Parkgebühren von Parkplätzen (inkl. Parken im Straßenraum) und Parkhäusern in Gifhorn mit den Gebühren in ausgewählten Städten der Region Braunschweig sowie in Celle (Zeitpunkt der Erhebung: September 2019). Dabei werden die Preise für eine Stunde, zwei Stunden, jede weitere Stunde und der Tagessatz im Mittelwert betrachtet.

Parkhäuser	BS	WF	WOB	PE	CE	GF
1. Stunde	0,87 €	1,00 €	1,05 €	0,40 €	1,60 €	0,50 €
2. Stunde	1,06 €	1,00 €	1,08 €	0,80 €	1,40 €	0,50 €
weitere Stunde	1,11 €	1,00 €	1,13 €	0,80 €	1,40 €	0,50 €
Tagessatz	10,58 €	-	7,68 €	4,00 €	12,00 €	5,75 €

Parkplätze	BS	WF	WOB	PE	CE	GF
1 Stunde	1,71 €	0,60 €	1,01 €	1,05 €	1,20 €	0,50 €

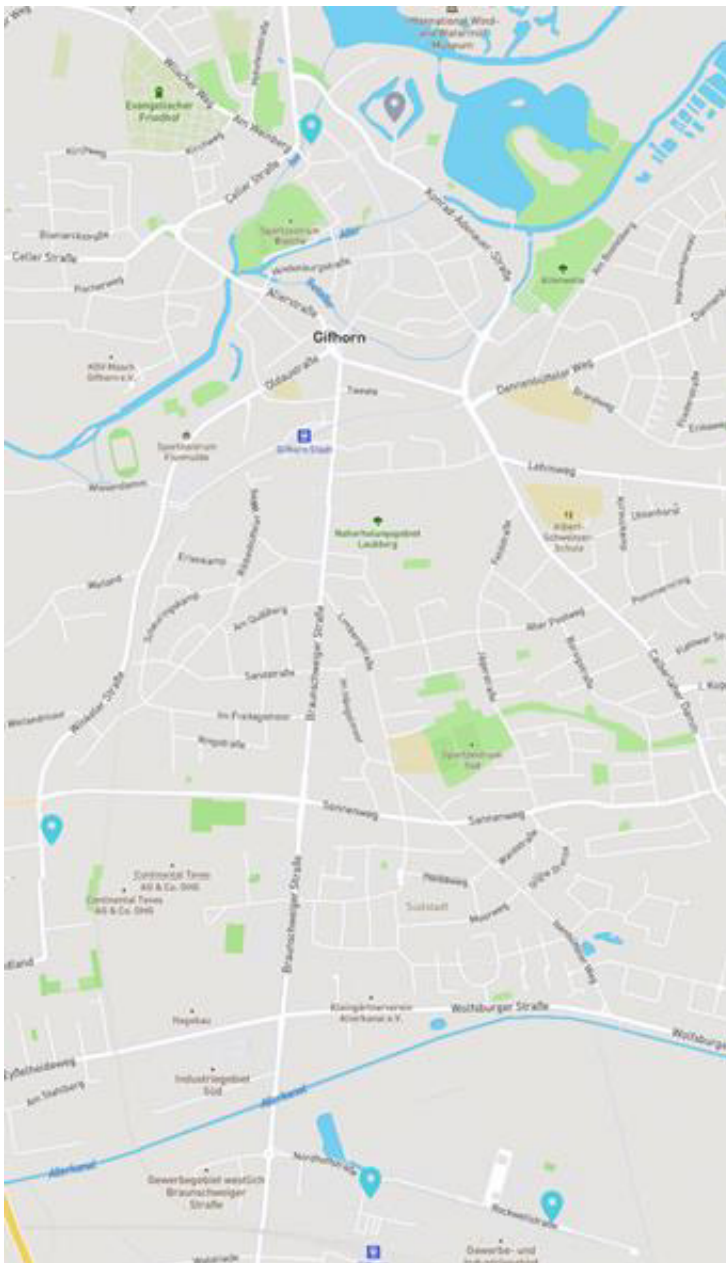
Tabelle 4-2: Parkgebühren in Gifhorn und Vergleich mit anderen Städten (Erhebung vom September 2019)

Die Stadt Gifhorn erhebt an Parkscheinautomaten Parkgebühren in Höhe von 0,10 € je 12 Minuten (0,50 €/Stunde) für die Benutzung der öffentlichen Parkplätze, dabei ist eine Höchstparkdauer nicht vorgegeben. Die Parkplatzgebühren sind im Vergleich zu den Gebühren der anderen benachbarten Ober- und Mittelzentren gering. Nur die Parkplätze in Wolfenbüttel werden ähnlich günstig bewirtschaftet, bei allen anderen Städten liegen die Gebühren bei über einem Euro, in Wolfsburg bei rund 1 Euro pro Stunde, in Celle bei 1,20 €.

Auch im Vergleich der Parkhausgebühren liegt Gifhorn mit einem Stundensatz von 0,50 € und einem Tagessatz von 5,75 € weit unter dem Durchschnittswert der umliegenden Städte. Lediglich das Parken in den Parkhäusern von Peine ist noch günstiger. Die gesamte Parksituation in Gifhorn kann als sehr preisgünstig eingestuft werden.

Ladestationen für E-Fahrzeuge

Gifhorn verzeichnet einen Bestand von 15 öffentlichen Ladepunkten, die an fünf Standorten im Stadtgebiet Ladestationen bilden (Stand: Dezember 2018). Auf der folgenden Karte (Abbildung 4-16) sind diese fünf Standorte markiert und nach Leistung farblich abgesetzt.



📍 100+ kW
 📍 43 - 99 kW
 📍 22 - 42 kW
 📍 11 - 21 kW
 📍 bis 10 kW

Abbildung 4-16: Standorte der Ladestationen im Stadtgebiet
Quelle: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/>

Die jeweiligen Ladestationen unterscheiden sich nach Leistungstypen und in der Ausstattung mit zusätzlichen Schukosteckdosen:

- ✔ Standort: Ladestation am Schloss
Nutzbarkeit: auf Anfrage kostenlos
Anzahl/Leistung, Ausstattung: 1 Ladepunkt (1 x Typ 2 11 kW) 1 x Schuko
- ✔ Standort: Ladestation am Ise-Parkplatz
Nutzbarkeit: durchgehend kostenlos
Anzahl/Leistung, Ausstattung: 2 Ladepunkte (2 x Typ 2 22 kW) 2 x Schuko
- ✔ Standort: Ladestation am LSW Parkplatz
Nutzbarkeit: durchgehend nutzbar.
Anzahl/Leistung, Ausstattung: 2 Ladepunkte (2 x Typ 2 22 kW)
- ✔ Standort: Ladestation IAV Parkplatz 1
Nutzbarkeit: für Besucher der IAV durchgehend kostenlos
Anzahl/Leistung, Ausstattung: 4 Ladepunkte (4 x Typ 2 22 kW) 4 x Schuko
- ✔ Standort: Ladestation IAV Parkplatz 2
Nutzbarkeit: für Besucher der IAV durchgehend kostenlos
Anzahl/Leistung, Ausstattung: 6 Ladepunkte (6 x Typ 2 22 kW) 9 x Schuko

Lässt man die Ladestationen bei der IAV GmbH, die nur für Besucher nutzbar sind, unberücksichtigt, bestehen in Gifhorn heute lediglich drei Ladestationen mit fünf Ladepunkten. Im Zuge der fortschreitenden Elektrifizierung des Verkehrs ist eine deutliche Ausweitung erforderlich, um eine attraktive Ladeinfrastruktur für die Bewohner sowie für Besucher der Stadt vorzuhalten.

Um das Ziel der Bundesregierung mit 1 Million öffentlicher Ladepunkte bis zum Jahr 2030 umzusetzen, müssten im Stadtgebiet Gifhorn bis zum Jahr 2030 rund 500 Ladepunkte errichtet werden.

4.2.2 Parkraumnachfrage und Auslastung

Für den Innenstadtbereich von Gifhorn und die beiden Bahnhöfe wurde die Parkraumnachfrage erhoben und analysiert. Es erfolgte eine Erhebung der Parkraumnachfrage für die öffentlichen und halböffentlichen Parkflächen (z.B. in Parkhäusern und auf Parkplätzen sowie im Straßenraum). Dabei wurden bei mehrfachen Begehungen die Parkstandbelegungen erfasst.

Insgesamt wurde die Parkraumnachfrage in fünf Bereichen in Gifhorn erhoben:

- ▀ Innenstadt in den Bereichen Nord, Mitte und Süd
- ▀ Bahnhöfe Gifhorn Stadt und Gifhorn (Süd)

Die Erhebung der Nachfrage erfolgte am Donnerstag, 13.09.2018 und am Samstag, 22.09.2018. Die Innenstadtbereiche wurden am Donnerstag zu den Zeiten 8:30 Uhr, 11 Uhr, 14 Uhr, 16 Uhr und 18 Uhr und am Samstag, um 11 Uhr, 14 Uhr und 16 Uhr erhoben. Die Erhebungen an den Bahnhöfen erfolgten an beiden Tagen um 13 Uhr.

Zur Bewertung der Nachfrage wird der Auslastungsgrad in Abhängigkeit von der Kapazität (Auslastung = Belegung / Kapazität) herangezogen. In der Praxis hat sich folgende Untergliederung, angelehnt an die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) bewährt [FGSV 2012]:

	< 60 % Auslastung:	kein Parkdruck
	< 80 % Auslastung:	geringer bis mittlerer Parkdruck
	< 90 % Auslastung:	hoher Parkdruck
	>=90 % Auslastung:	sehr hoher Parkdruck

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Auslastung für die einzelnen Bereiche exemplarisch für die Spitzenstunde um 11 Uhr in der Innenstadt und um 13 Uhr an den Bahnhöfen. In den Tabellen sind die Ergebnisse zusammengefasst für die fünf Bereiche dargestellt.

Bereich Innenstadt

Die Abbildung 4-17 zeigt die Parkraumauslastung in den Innenstadtbereichen Nord, Mitte und Süd am Donnerstag, 13.09.2018 in Prozent exemplarisch für die Spitzenstunde der Auslastung um 11 Uhr.



Abbildung 4-17: Parkraumauslastung Innenstadt Nord, Mitte und Süd;
Donnerstag, 13.09.2018; jeweils 11 Uhr
Quelle Hintergrund: Stadtgrundkarte Gifhorn, Stadt Gifhorn 2018

Zusammengefasst ergibt sich für die Spitzenstunde um 11 Uhr folgendes Ergebnis:

- ✔ Bereich Nord: Die östliche Torstraße und der Parkplatz Schloss sind nahezu voll ausgelastet. Die eine Hälfte der übrigen Parkplätze ist mit 75 – 90 % und die andere Hälfte mit unter 75 % ausgelastet.
- ✔ Bereich Mitte: Die Parkflächen an Lindenstraße und Herzog-Franz-Straße sowie der Parkplatz an der Hindenburgstraße sind mit über 90 % nahezu voll ausgelastet. Die Parkflächen an der Freiherr-von-Stein-Schule, am Knickwall und der Xanthistraße sowie im Parkhaus am Knickwall weisen mit unter 75% noch Restkapazitäten auf.
- ✔ Bereich Süd: Hier fällt die Parkraumnachfrage im Gegensatz zu den übrigen Bereichen weniger hoch aus. Vollausslastungen sind am Parkplatz nördlich der Bode-mannstraße und in kleinen Bereichen der Fallerslebener Straße zu verzeichnen. Nur einzelne Parkflächen sind mit 75 % – 90 % etwas stärker ausgelastet. Alle übrigen Bereiche weisen mit unter 50 % Auslastung noch deutliche Restkapazitäten auf.

Am Samstag, 22. 09. 2018, ergibt sich hinsichtlich der Parkraumauslastung in der Innenstadt für die Spitzenstunde der Auslastung um 11 Uhr folgendes Bild (Abbildung 4-18):



Abbildung 4-18: Parkraumauslastung Innenstadt Nord, Mitte und Süd;
Samstag, 22.09.2018; jeweils 11 Uhr
Quelle Hintergrund: Stadtgrundkarte Gifhorn, Stadt Gifhorn 2018

- ▀ Bereich Nord: Die Parkflächen in der Torstraße und auf dem Ise-Parkplatz sind mit über 90 % voll ausgelastet. Konrad-Adenauer-Straße und Cardenap sowie der Parkplatz Mutter Grün sind mit 75 % – 90% ausgelastet. Alle übrigen Parkflächen weisen eine geringere oder deutlich geringere Parkraumnachfrage auf.
- ▀ Bereich Mitte: Anhand der nahezu vollen Parkraumauslastung zeigt sich der hohe Parkdruck durch den Einkaufsverkehr. Lediglich das Parkhaus Hindenburgstraße, der westliche Teil der Herzog-Franz-Straße, die südliche Lindenstraße und die Xanthistraße weisen mit 50 % – 75% noch Restkapazitäten auf.
- ▀ Bereich Süd: Parkflächen im Bereich Sparkasse und nördlich der Bodemannstraße sind voll ausgelastet. Die Fallerslebener Straße und die Parkplätze an der Ecke Lindenstraße/Schleusendamm sind mit 75 % – 90 % stärker ausgelastet.

Die Tabelle 4-3 zeigt zusammenfassend die Ergebnisse für die gesamte Innenstadt für Donnerstag und Samstag zu den einzelnen Erhebungszeiten. Die detaillierten Ergebnisse für die einzelnen Parkplätze finden sich im Anhang.

Parkraumauslastung der Innenstadt								
Gebühr	Parkstände	Donnerstag, 13.09.2018					Mittelwert	Bewertung
		8:30	11:00	14:00	16:00	18:00		
ja	1257	50%	69%	56%	57%	32%	53%	mittel
nein	658	52%	70%	55%	59%	30%	53%	mittel
gesamt	1915	50%	70%	55%	58%	31%	53%	
Gebühr	Parkstände	Samstag, 22.09.2018				Mittelwert	Bewertung	
		11:00	14:00	16:00				
ja	1257		65%	33%	23%	40%	mittel	
nein	658		66%	34%	27%	43%	mittel	
gesamt	1915		65%	34%	25%	41%		

Tabelle 4-3: Parkraumauslastung der Innenstadt Donnerstag und Samstag

Die Spitzenstunde mit der höchsten Auslastung liegt sowohl am Donnerstag als auch am Samstag bei 11 Uhr. Die Auslastung beträgt zu dieser Zeit bei 70 % bzw. 65%.

Zu den übrigen Erhebungszeiten am Donnerstag lag die mittlere Auslastung für die gesamte Innenstadt zwischen 31 % und 58 %. Wenngleich einzelne Parkplätze in der Innenstadt zeitweise hoch ausgelastet sind, sind die Parkplätze der Innenstadt insgesamt im Mittel mit 53 % am Normalwerktag und 41 % samstags mittelmäßig ausgelastet. Es sind also zu jeder Zeit noch ausreichend Parkplätze vorhanden.

Insgesamt herrscht in der Innenstadt Gifhorn derzeit kein Parkdruck.

Bahnhöfe

Die Erhebung der Parkraumnachfrage an den beiden Bahnhöfen Gifhorn Stadt und Gifhorn (Süd) erfolgte am Donnerstag und Samstag um 13 Uhr. Die Auslastungen der einzelnen Bereiche sind nachfolgend in Abbildung 4-19 bis Abbildung 4-22 dargestellt.

Um 13 Uhr am Donnerstag, 13.09.2018 zeigt sich am Bahnhof Gifhorn Stadt in allen Bereichen eine Parkraumauslastung von unter 50 % (siehe Abbildung 4-19).

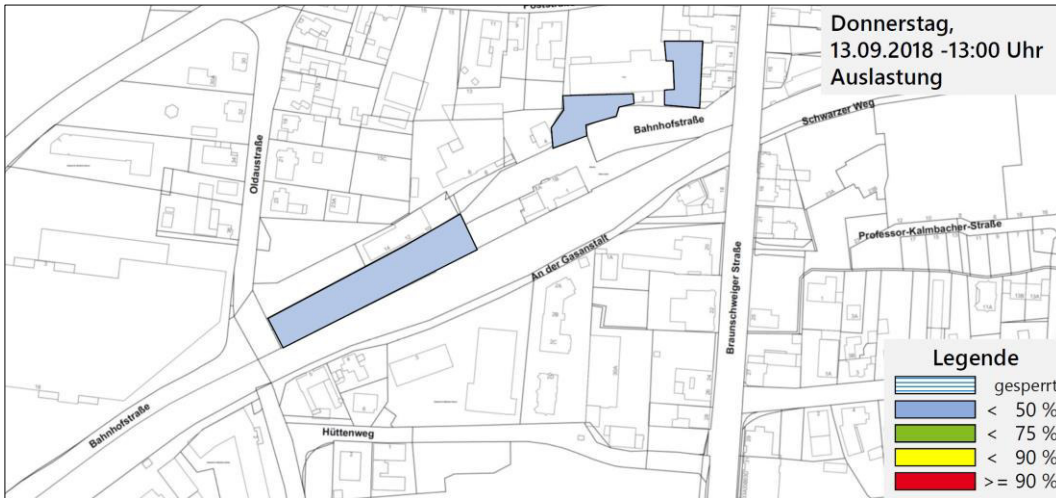


Abbildung 4-19: Parkraumauslastung Bahnhof Gifhorn Stadt; Donnerstag, 13.09.2018; 13 Uhr
Am Samstag, 22.09.2018 ist um 13 Uhr lediglich die Parkfläche nördlich des Bahnhofs mit 65 % etwas stärker ausgelastet (siehe Abbildung 4-20).

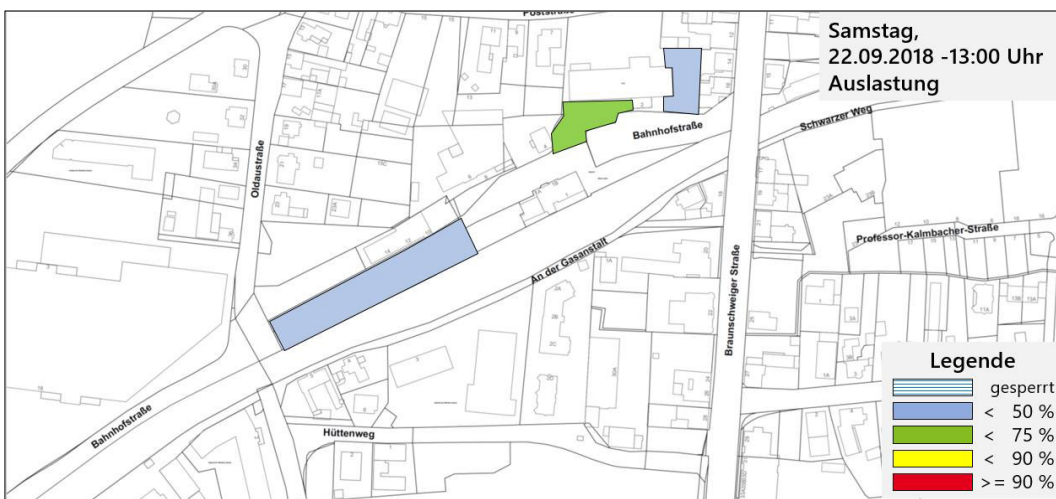


Abbildung 4-20: Parkraumauslastung Bahnhof Gifhorn Stadt; Samstag, 22.09.2018; 13 Uhr

Die nachstehenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse der Erhebungen am Bahnhof Gifhorn (Süd).



Abbildung 4-21: Parkraumauslastung Bahnhof Gifhorn (Süd); Donnerstag, 13.09.2018; 13 Uhr

Die Parkplätze sind hier insbesondere am Donnerstag deutlich stärker ausgelastet als am Bahnhof Gifhorn Stadt. Die Auslastung beträgt für die Parkplätze im nördlichen Bereich über 90 %, der somit voll ausgelastet ist. Lediglich der südliche Bereich weist mit einer Auslastung von knapp unter 90 % noch geringe Restkapazitäten auf (vgl. Abbildung 4-21).

Am Samstag, 22.09.2018, sind die Parkplätze um 13 Uhr mit unter 75 % geringer ausgelastet und es bestehen ausreichend Restkapazitäten (vgl. Abbildung 4-22).



Abbildung 4-22: Parkraumauslastung Bahnhof Gifhorn (Süd); Samstag, 22.09.2018; 13 Uhr

Die Ergebnisse für die Parkplätze am Bahnhof Gifhorn Stadt sowie am Bahnhof Gifhorn (Süd) sind in der nachstehenden Tabelle 4-4 zusammengefasst. Die detaillierten Ergebnisse für die einzelnen Parkplätze finden sich im Anhang.

Parkraumauslastung Bahnhof Gifhorn Stadt					
Gebühr	Parkstände	Donnerstag, 13.09.2018 13:00	Samstag, 22.09.2018 13:00	Mittelwert	Bewertung
nein	111	25%	25%	25%	mittel
Parkraumauslastung Bahnhof Gifhorn (Süd)					
nein	269	97%	53%	75%	hoch
gesamt	380	76%	45%	60%	mittel

Tabelle 4-4: Parkraumauslastung der Bahnhofsbereiche

Die hohen Auslastungen am Bahnhof Gifhorn (Süd) resultieren unter anderem aus der Anbindung des enno RE 30 in Richtung Hannover und Wolfsburg. In Hannover ist die Parksituation angespannt, so dass viele der 200 – 300 Pendler nach Hannover ihr Auto am Bahnhof Gifhorn (Süd) abstellen und mit dem Zug fahren. Auch einige der über 5.000 Auspendler von Gifhorn nach Wolfsburg fahren mit dem Zug zur Arbeit und parken dabei am Bahnhof.

Abbildung 4-23 und Abbildung 4-24 vermitteln einen exemplarischen Eindruck der Parksituation an den beiden Bahnhöfen.



Abbildung 4-23: Parkfläche am Bahnhof Gifhorn Stadt



Abbildung 4-24: Parkfläche am Bahnhof Gifhorn (Süd)

Bewertung zum ruhenden Kfz-Verkehr

Die Erhebungen zur Parkraumnachfrage und zur Auslastung zeigen zusammengefasst folgende wesentliche Ergebnisse:

- ▀ Insgesamt bestehen im Bereich der Innenstadt im Untersuchungsraum rund um die Fußgängerzone sowie am Schloss rund 1.900 Parkstände. Davon sind rund ein Drittel mit Gebühren bewirtschaftet, ein Drittel kostenlos mit Parkscheibe für 1 – 2 Stunden zu nutzen.
- ▀ Die meisten Parkplätze der Innenstadt sind entweder kostenlos oder mit vergleichsweise geringen Parkgebühren versehen. Die bestehenden Parkgebühren sind mit 50 Cent pro Stunde im Vergleich mit den benachbarten Städten, die i.W. zwischen 1,00 – 1,50 € liegen, sehr günstig ².
- ▀ In der Innenstadt bestehen einzelne Parkplatzbereiche, die zu bestimmten Zeiten, insbesondere am späteren Vormittag gegen 11 Uhr, hoch ausgelastet und teilweise überlastet sind. Dies betrifft überwiegend die kostenlosen Parkflächen.
- ▀ Über die gesamte Innenstadt betrachtet zeigt sich um 11 Uhr eine Auslastung von 70 %, über den gesamten Tag sind die Parkplätze nur zu 53 % ausgelastet.

Insgesamt betrachtet besteht in den Gifhorer Innenstadt kein Parkdruck, es besteht ein höheres Angebot als für die Nachfrage erforderlich ist.

² Im Januar 2020 wurde vom Stadtrat eine Anhebung der Parkgebühren in Gifhorn von 50 Cent auf 1 Euro pro Stunde beschlossen.

- ✔ An Bahnhof Gifhorn Stadt bestehen 111 Parkstände. Sie weisen eine mittlere Auslastung von rund 25 % an einem Normalwerktag und am Samstag auf. Auch hier bestehen noch Kapazitäten, was auch auf eine zu geringe Nutzung durch Pkw-Pendler hinweist.
- ✔ Die 269 Parkstände am Bahnhof Gifhorn (Süd) sind sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich dagegen zeitweise hoch ausgelastet bzw. überlastet, so dass dort Handlungsbedarf für eine Verbesserung besteht.
- ✔ Derzeit bestehen in Gifhorn lediglich drei öffentlich zugängliche Ladestationen mit zusammen fünf Ladepunkten. Im Zuge der fortschreitenden Elektrifizierung des Verkehrs ist eine deutliche Ausweitung erforderlich, um eine attraktive Ladeinfrastruktur für die Bewohner sowie für Besucher der Stadt vorzuhalten.

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

4.3.1 Verkehrsangebot

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in der Stadt Gifhorn umfasst zahlreiche Busverbindungen in Form von Stadt- und Regionalbuslinien sowie die Angebote im Schienenverkehr (SPNV). Im Folgenden werden die Begriffe Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Öffentlicher Verkehr (ÖV) synonym verwendet.

Stadtbus

Die Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH (VLG) betreibt fünf Stadtbuslinien mit einem einheitlichen Tarif des Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) in der Stadt Gifhorn. In der folgenden Tabelle 4-5 werden die einzelnen Stadtbuslinien mit dem Linienverlauf und der jeweiligen Taktung sowie Betriebszeit aufgeführt.

Linie	Linienverlauf	Bedienung Montag - Freitag (Schultage)		Bedienung Samstag		Bedienung Sonntag		Bemerkungen/Fahrtzweck (Schülerverkehre, Bedienung Ferienzeit)
		Takt	Betriebszeit	Takt	Betriebszeit	Takt	Betriebszeit	
101	Winkel - Stadtmitte - Am Wittkopsberg - Neubokel	60 Min.	6:00 - 20:00	60 Min.	7:00 - 15:00	-	-	zus. Schul- und VW-Werksfahrten außer Takt, in den Schulferien ohne Schulfahrten
102	Wesendorf - Wagenhoff - Kästorf - Gifhorn	60 Min.	4:53 - 20:53	60 Min.	6:33 - 14:33	-	-	Bedienung auch in den Schulferien
103	Il. Koppelweg - Stadtmitte - Wilsche	60 Min.	4:55 - 22:45	60 Min.	7:10 - 14:14	-	-	Bedienung auch in den Schulferien
104	A.-Riese-Schule - Dannenbütteler Weg (Ringlinie)	10-15 F.	6:34 - 19:28	7-12 F.	9:07 - 19:36	7-12 F.	9:07 - 19:36	Sa, So und in den Schulferien Bedienung ausschließlich durch AT
105	Wasbüttel - Isenbüttel - Gifhorn	60 Min.	6:00 - 19:33	60 Min.	7:00 - 15:33	120 Min.	9:00 - 15:33	je Richtung eine zus. F., So ausschließlich AT, identische Bedienung in den Schulferien

Anmerkungen:

Hst. = Haltestelle

AT=Anruflinientaxi

6-13 F. (kein Takt, kein einheitlicher Linienweg, Anzahl Fahrten differiert je nach Linienabschnitt)

Tabelle 4-5: Stadtbuslinien Stadt Gifhorn

Die Stadtbuslinien fahren überwiegend werktags in einem Stundentakt mit ergänzenden Fahrten zu den Schulen. Die Bedienung der Haltestellen ist im ähnlichen Umfang auch in den Schulferien gesichert. Während der Ferien sowie samstags und sonntags finden keine Schulfahrten statt, außerdem werden, als alternative Bedienform zu den Bussen, Anruflinientaxen nach Bedarf eingesetzt.

Regionalbus, Schulbus, VW-Werksverkehr

Neben den Stadtbuslinien verkehren im Bereich der Stadt Gifhorn zahlreiche regionale Buslinien. In der nachfolgenden Tabelle 4-6 sind die einzelnen Linien mit den dazugehörigen Taktungen und Betriebszeiten aufgeführt.

- Die RegioBusse der Linien 100, 140, 170 und 180 verkehren während ihrer Betriebszeit zwischen 4:30 und 23 Uhr i.W. im 60 Min.-Takt. Sie fahren auch am Wochenende und in den Schulferien.
- Die Linien 154, 155, 156 und 159 sind die Linien des VW-Werksverkehrs in Gifhorn, welche an den Werktagen mit angepasster Taktung zu den Schicht- und Bürozeiten verkehren. Am Wochenende sind diese Linien bis auf eine Fahrt am Samstag und am Sonntag inaktiv.
- Die übrigen Regionalbusse decken das Stadtgebiet inklusive der Ortsteile und das Umland ab. Sie haben sehr unterschiedliche Betriebszeiten und Fahrtenhäufigkeiten mit zum Teil eingeschränkter Bedienung am Wochenende und in den Schulferien. Die Buslinien 107 und 114 sind Linien, die ausschließlich den Schülerverkehr abwickeln und demnach nicht in den Schulferien fahren.

Linie	Linienverlauf	Bedienung Montag - Freitag (Schultage)		Bedienung Samstag		Bedienung Sonntag		Bemerkungen/Fahrtzweck (Schülerverkehre, Bedienung Ferienzeit)
		Takt	Betriebszeit	Takt	Betriebszeit	Takt	Betriebszeit	
100	Wesendorf - Kästorf - Stadtmitte - Bahnhof Gifhorn	60 Min.	4:35 - 22:33	60 Min.	5:35 - 21:35	60 Min.	8:35 - 21:35	identische Bedienung in den Schulferien
106	Wesendorf - Hammersteinpark - Kästorf - Gifhorn	6-13 F.	6:50 - 16:47	-	-	-	-	Freitags nur bis 15:36, in den Schulferien 4 F. AT
107	Neubokel Ortsmitte - Wilsche Schule	1-4 F.	7:52 - 15:48	1 F.	06:52	-	-	Schülerverkehr, freitags nur bis 13:56, samstags nur eine VW-Werksfahrt
111	BS-Wenden - Gr. Schwülper - Leiferde - Gifhorn	60 Min.	4:38 - 20:14	60 Min.	5:38 - 16:14	180 Min.	09:52 - 20:29	kein einheitlicher Linienweg, in den Schulferien ohne Hst. Schulen
114	Didderse - Hillerse - Leiferde - Gifhorn	4-5 F.	6:52 - 16:05	-	-	-	-	Schulfahrten, freitags nur bis 14:09
140	Ahnsen / Ohof - Meinersen - Gifhorn	16 F.	5:03 - 22:58	11 F.	6:43 - 19:45	120 Min.	9:43 - 19:45	zus. VW-Werksfahrten, in den Schulferien ohne Hst. Schule
141	Gifhorn - Müden - Flettmar	14 F.	5:47 - 18:40	60/120 Min.	6:36 - 17:45	240 Min.	9:36 - 19:45	9 F. in den Schulferien ohne Hst. Schule
154	Wilsche - Gifhorn - VW-Werk	4 F.	5:35 - 22:15	1 F.	04:48	1 F.	20:46	ausschließlich VW-Werksverkehr, identische Bedienung in den Schulferien
155	Gifhorn - VW-Werk	4-5 F.	5:23 - 22:15	1 F.	04:27	1 F.	20:27	ausschließlich VW-Werksverkehr, identische Bedienung in den Schulferien
156	Wesendorf - (Neubokel) - Gifhorn - VW-Werk	4-5 F.	5:07 - 22:17	1 F.	04:23	1 F.	20:23	ausschließlich VW-Werksverkehr, identische Bedienung in den Schulferien
159	Gifhorn - Isenbüttel - Calberlah - VW-Werk	4-5 F.	5:09 - 22:17	1 F.	04:39	1 F.	20:39	ausschließlich VW-Werksverkehr, identische Bedienung in den Schulferien
164	Brome - Sassenburg - Gifhorn	60 Min.	6:32 - 19:33	120 Min.	7:32 - 19:32	120 Min.	11:32 - 20:33	bis 10:32 9 F. ohne Takt u. einh. Linienweg, Sa 4 F. AT, So nur AT, i. d. Ferien ohne Hst. Schule kein T.
170	Wolfsburg - Weyhausen - Gifhorn	30 Min.	4:36 - 0:52	60 Min.	05:52 - 0:52	60 Min.	9:52 - 21:52	2 extra F., Fr nicht 14:22 u. 18:22, kein einhtl. Linienweg, extra Fahrten bei VFL-Spielen, i. d. Ferien identisch
180	WOB-Hbf. - Fallersleben - Sülfeld - Calberlah - Isenbüttel -	30 Min.	4:36 - 23:52	60 Min.	5:52 - 23:52	60 Min.	9:18 - 21:52	nur Fr 14:22 u. 23:10, nicht Fr 18:22, kein einhtl. Linienweg, in den Ferien identisch
191	Braunschweig Wenden - Abbesbüttel - Meine - Gifhorn	60 Min.	5:33 - 0:30	12 F.	7:40 - 0:30	2 F.	12:25 - 17:55	ab 19:55 Uhr 3 F., nur Fr 0:30 Uhr, in den Ferien identisch

Tabelle 4-6: Regionale Buslinien im Bereich Gifhorn

SPNV

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erfolgt die Anbindung der Stadt Gifhorn an das Netz der Deutschen Bahn AG über die Bahnhöfe der Stadt. Der Bahnhof Gifhorn (Süd) wird vom enno RE 30 werktags im Stundentakt sowie vom erixx RB 47 werktags im 2 Stunden-Takt bedient. Am Bahnhof Gifhorn Stadt fährt lediglich der erixx RB 47 im 2 Stunden-Takt in Richtung Braunschweig bzw. Uelzen.

In der folgenden Tabelle 4-7 sind die beiden Linien mit entsprechender Taktung und Betriebszeit aufgeführt.

Linie	Linienverlauf	Bedienung Montag - Freitag (Schultage)		Bedienung Samstag		Bedienung Sonntag		Bemerkungen/Fahrtzweck (Schülerverkehre, Bedienung Ferienzeit)
		Takt	Betriebszeit	Takt	Betriebszeit	Takt	Betriebszeit	
RE 30	Hannover - Gifhorn - Wolfsburg	60 Min.	4:48 - 0:48	60 Min.	5:48 - 0:48	60 Min.	5:48 - 0:48	plus Verstärkerfahrten zur HVZ
RB 47	Braunschweig Hbf - Gifhorn - Uelzen	120 Min.	5:00 - 23:08	120 Min.	5:42 - 23:08	120 Min.	5:42 - 23:08	bis 9:00 Uhr 3-4 F.

Tabelle 4-7: SPNV-Linien im Bereich Gifhorn

Erschließung und Bedienung

Zu einer guten Erschließung und Bedienung des ÖPNV trägt unter anderem eine gute Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit der Haltestellen bei. In der Abbildung 4-25 sind die Einzugsgebiete und Bedienungshäufigkeiten der Haltestellen im Stadtgebiet von Gifhorn aufgezeigt. Für den Bus wurde dabei in Anlehnung an die geltenden Richtlinien ein Radius von 300 m, für den SPNV ein Radius von 500 m (jeweils Luftlinienentfernung) angesetzt. Die Einzugsgebiete wurden verknüpft mit den Bedienungshäufigkeiten an den Haltestellen. Rot eingefärbt sind Haltestellen/Einzugsgebiete mit über 200 Fahrten pro Tag und grau eingefärbt sind Haltestellen/Einzugsgebiete mit unter 16 Fahrten pro Tag.

Die Innenstadt Gifhorns ist sehr gut mit ÖV-Angeboten versorgt. Dies betrifft sowohl die gute Abdeckung mit kurzen Wegen zur nächsten ÖV-Haltestelle als auch die hohen Bedienungshäufigkeiten, die aus der Überlagerung vielfältiger Busangebot entstehen.

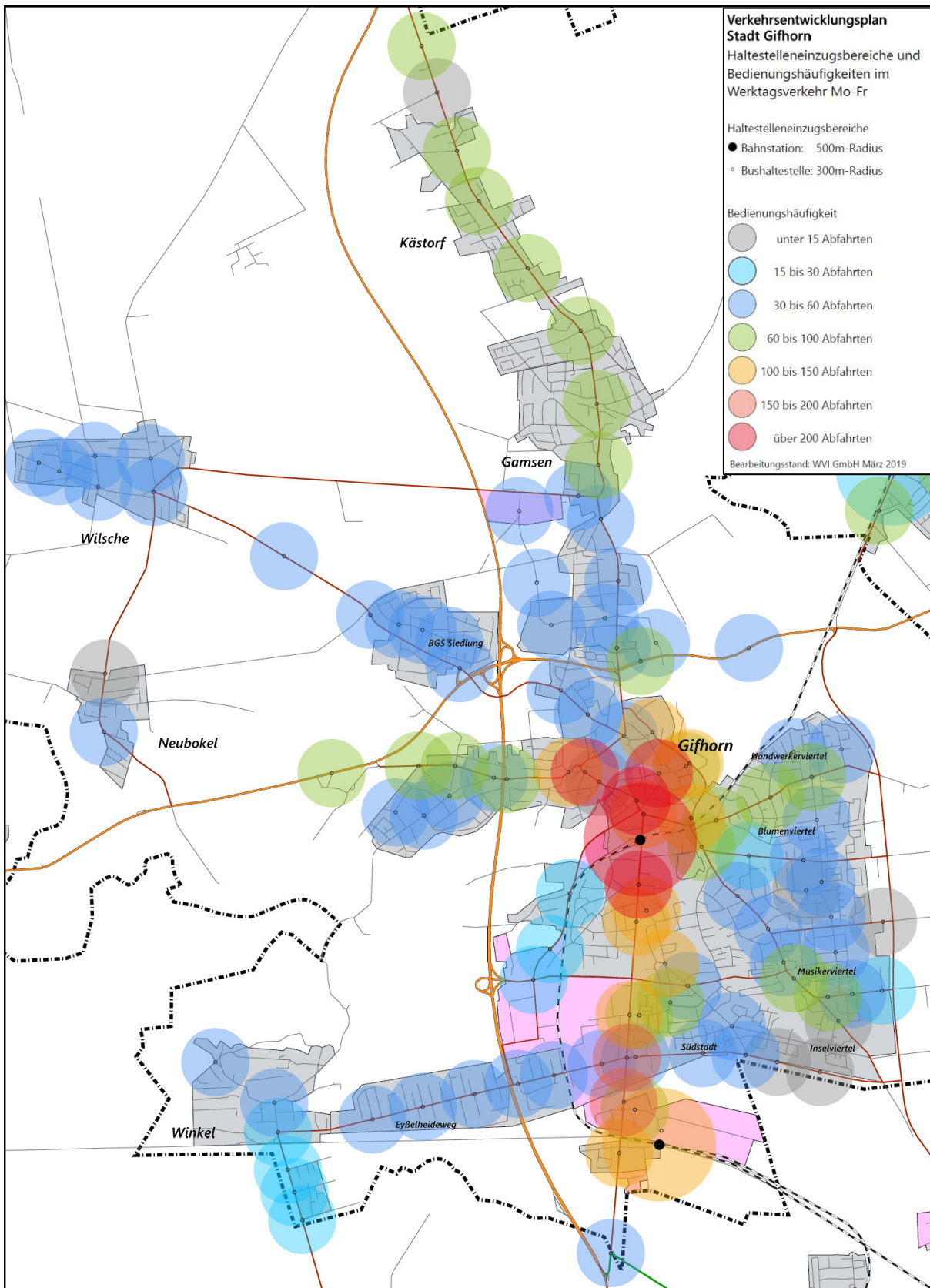


Abbildung 4-25: Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeiten der Haltestellen

Das westliche Stadtgebiet in Richtung Wilsche, Neubokel und Winkel weist eine geringe Bedienungshäufigkeit und Angebotslücken auf. Auch der östliche Bereich der Kernstadt weist eine geringere Bedienungshäufigkeit mit nicht ausreichender Busbedienung auf. Im südlichen Stadtgebiet ist eine hohe Bedienungshäufigkeit insbesondere an den Gewerbegebieten mit über 150 Fahrten pro Tag zu den arbeitsplatzdichten Gewerbegebieten vorhanden. Nur der östliche Teil des bedeutenden Gewerbegebietes Rockwellstraße hat keine unmittelbare Busanbindung. Hier verkehrt die Linie 100 lediglich zum Bahnhof Gifhorn (Süd).

Die Ortsteile Kästorf und Gamsen sind relativ gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Mit 60 – 100 Fahrten pro Tag besteht ein ausreichend gutes Angebot vor allem an den Haltestellen der Achse Hauptstraße/Hamburger Straße. Für die weiter von dieser Achse entfernten Wohngebiete herrscht dagegen eine eher schlechte Erschließung vor. Hier müssen mögliche Fahrgäste längere Fußwege zu einer Haltestelle an der Hauptstraße bzw. Hamburger Straße zurücklegen.

Die Abbildung 4-26 zeigt eine Auswertung für den Erschließungsgrad der Einwohner der Stadt Gifhorn mit dem ÖV.

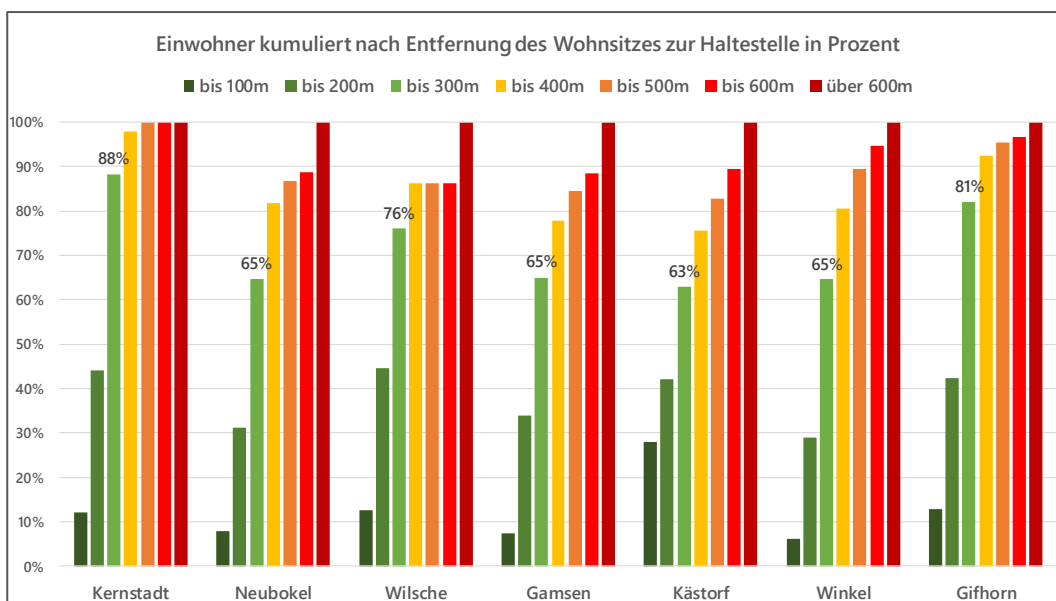


Abbildung 4-26: Erschließungsgrad der Einwohner der Stadt Gifhorn mit dem ÖV

Demnach haben 88 % der Einwohner der Kernstadt von Gifhorn einen maximalen Abstand von 300 m (Luftlinie) zur nächsten Haltestelle. Alle Einwohner der Kernstadt leben in einem Einzugsbereich von maximal 500 m Abstand zur nächsten Haltestelle.

Dagegen sind nur zwischen 63 % und 76 % der Einwohner in den Ortslagen über kurze Wege bis 300m Luftlinienentfernung an die nächste Haltestelle angebunden. Insbesondere in Gamsen, Kästorf und Winkel zeigen sich abseits der Haupt- und Erschließungsstraßen große Bereiche, die nicht vom Bus erschlossen sind.

Bezogen auf den gesamten Bereich der Stadt Gifhorn sind 34.700 (81 %) von 43.000 Einwohnern mit einer Luftlinienentfernung von unter 300 m vom Wohnsitz bis zur nächsten Haltestelle gut an den ÖPNV angebunden. Lediglich 1.900 Einwohner (4 %) von 43.000 Einwohnern in Gifhorn haben eine Luftlinienentfernung von über 500 m vom Wohnsitz bis zur nächsten Haltestelle.

Verbindungsqualität Vergleich ÖPNV zu MIV

Um einen Vergleich zwischen dem ÖPNV und dem MIV aufstellen zu können wurde die Erreichbarkeit zu unterschiedlichen Zielen mit beiden Verkehrsmitteln ausgewertet.

- ▀ Es wurden die Verbindungen von Gifhorn zum VW-Werk nach Wolfsburg zu zwei unterschiedlichen Zeiten (zwischen 5 – 6 Uhr und ab 7 Uhr) und
- ▀ die Verbindung zum Rathaus/Schloss nach Braunschweig ausgewertet.

Die Ergebnisse der Analysen sind in der folgenden Tabelle 4-8 dargestellt.

Kennwert		von Gifhorn zum V-Werk zwischen 5 - 6 Uhr ...							Mittelwert
		Innenstadt	Musikerviertel	Winkel	Gamsen	Kästorf	Wilsche	Neubockel	
Reisezeit ÖV	[min]	63	45	78	40	45	64	56	56
Reisezeit MIV	[min]	44	32	39	39	44	45	43	41
Reisezeitverhältnis ÖV/MIV	-	1,43	1,41	2,00	1,03	1,02	1,42	1,30	1,37

Kennwert		von Gifhorn zum VW-Werk ab 7 Uhr ...							Mittelwert
		Innenstadt	Musikerviertel	Winkel	Gamsen	Kästorf	Wilsche	Neubockel	
Reisezeit ÖV	[min]	62	93	104	78	84	97	96	88
Reisezeit MIV	[min]	44	32	39	39	44	45	43	41
Reisezeitverhältnis ÖV/MIV	-	1,41	2,91	2,67	2,00	1,91	2,16	2,23	2,18

Kennwert		von Gifhorn nach Braunschweig Rathaus/Schloss ab 7 Uhr ...							Mittelwert
		Innenstadt	Musikerviertel	Winkel	Gamsen	Kästorf	Wilsche	Neubockel	
Reisezeit ÖV	[min]	57	99	114	104	104	104	115	100
Reisezeit MIV	[min]	50	50	45	50	53	51	50	50
Reisezeitverhältnis ÖV/MIV	-	1,14	1,98	2,56	2,08	1,98	2,05	2,30	2,00

Tabelle 4-8: Reisezeiten von Gifhorn zu unterschiedlichen Uhrzeiten und Zielen im Vergleich ÖPNV zu MIV

Die Verbindung zum VW-Werk zwischen 5 – 6 Uhr (Tabelle oben) wird aufgrund von überwiegend direkt geführten Linien im VW-Werksverkehr mit einem mittleren Reisezeitverhältnis ÖV/MIV von 1,37 als gut bewertet. Dabei zeigen sich insbesondere die Verbindungen von Gamsen und Kästorf mit schnellen ÖV-Verbindungen, die in etwa an die Reisezeiten mit dem MIV (Pkw) heranreichen, als attraktiv. Insgesamt wird das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV mit 1,37 als noch gut bewertet.

Bei der Betrachtung der Verbindungen zum VW-Werk in Wolfsburg ab 7 Uhr wird deutlich, dass die Reisezeit der Bus- und SPNV-Verbindungen zwischen 62 und 104 Minuten liegen. Mit dem MIV (Pkw) hingegen beträgt die Reisezeit im Mittel 30 – 45 Minuten, was bedeutet, dass das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV im Mittel bei 2,15 liegt. Damit sind die Reisezeiten im ÖPNV mehr als doppelt so lang als im MIV. Jedes Reisezeitverhältnis über 1,5 muss als unattraktiv bewertet werden und wird von den Verkehrsteilnehmern nicht bzw. nur sehr gering genutzt, sofern Alternativen bestehen.

Die zuletzt betrachtete Verbindung ist jene von Gifhorn nach Braunschweig zum Rathaus/Schloss ab 7 Uhr. Die Reisezeit mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln liegt hier je nach Startort bei 57 – 115 Minuten, mit dem Pkw wird eine Zeit zwischen 45 und 53 Minuten benötigt. Daraus ergibt sich im Mittel ein Reisezeitverhältnis von 2,0. Verbunden mit der äußerst langen Taktfolgezeit von 2 Stunden ergibt sich eine unattraktive Verbindung für den ÖV nach Braunschweig, was sich auch in den derzeit geringen Nutzerzahlen auf der RB 47 niederschlägt.

4.3.2 Verkehrsnachfrage

Für die Erstellung des Leitbild Mobilität 2030 für die Stadt Gifhorn lagen nur vereinzelte Nachfragedaten zum ÖV in der Stadt vor. Eigene Erhebungen im ÖV erfolgten nicht.

Aus dem Reisenden-Erfassungs-System der Deutschen Bahn (RES) liegen Daten aus dem Jahr 2015 zu Ein-Aussteigerzahlen an den beiden Gifhorer Bahnhöfen sowie zu Linienbelastungen im Raum Gifhorn vor (siehe Abbildung 4-27).

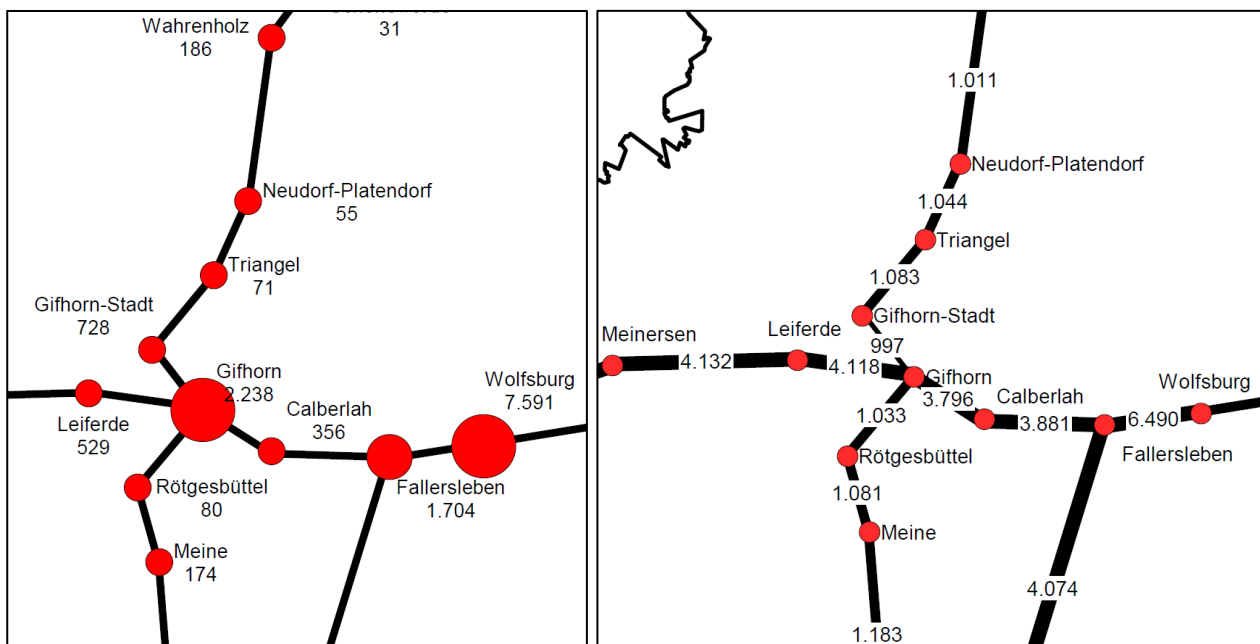


Abbildung 4-27: Ein-Aussteiger im SPNV an Schultagen 2015 (links) und Linienbelastungen (rechts)

- Am Bahnhof Gifhorn Stadt nutzen an Schultagen täglich 728 Menschen den SPNV der Linie RB 47 (Summe Ein- und Aussteiger).
- Der Bahnhof Gifhorn (Süd) hat an Schultagen täglich rund 2.200 Ein-Aussteiger. Hier überlagert sich die Linie RB 47 mit der Linie RE 30 Wolfsburg – Hannover, so dass der Bahnhof von vielen Pendlern genutzt wird.

Für die Nutzung des Busverkehrs in der Stadt liegen nur für ausgewählte Haltestellen Einsteigerzahlen vor.

- Es kann davon ausgegangen werden, dass die Haltestelle Steinweg mit über 1.000 Einsteigern die bedeutendste Haltestelle im Stadtgebiet darstellt.
- An den Haltestellen Schillerplatz und FMZ familia wurden im April 2018 Erhebungen der Einsteiger an einem Werktag außerhalb der Schulferien durchgeführt:
 - Haltestelle Schillerplatz: 446 Einsteiger/Werktag (Summe an beiden Bussteigen)
 - Haltestelle FMZ familia: 311 Einsteiger/Werktag (Summe an beiden Bussteigen)

Auch die Haltestellen an der Konrad-Adenauer-Straße mit 200 – 500 Einsteigern sowie die Haltestellen an der Braunschweiger Straße und am Calberlaher Damm sowie teilweise am Dannenbütteler Weg und der Blumenstraße weisen höhere Einsteigerzahlen auf.

Die Verkehrsnachfrage im ÖV für die gesamte Stadt Gifhorn wurde mit dem Verkehrsmodell ermittelt (vgl. dazu Kapitel 6.4).

Bewertung zum Öffentlichen Personennahverkehr

- ▀ Insgesamt sind die Einwohner der Kernstadt gut an ÖPNV-Haltestellen angebunden. Versorgungslücken bestehen in einigen Gewerbegebieten. Daneben zeigen sich in den Ortslagen insbesondere abseits der Hauptverkehrsachsen größere Bereiche, die weite Wege zu den Haltestellen des ÖPNV erfordern.
- ▀ Während der täglichen Bedienungszeiten von 5 – 20 Uhr zeigt sich in Gifhorn ein knapp ausreichendes Bedienungsangebot im ÖPNV. Von den Ortsteilen in die Stadt bestehen i.W. stündliche Verbindungen, durch die Überschneidung von Linien in Gamsen und Kästorf entstehen abschnittsweise 30 Min.-Takte. In der Innenstadt ergeben sich auf einigen Abschnitten durch Mehrfachbedienungen zum Teil 10 Min.-Takte. In den Neben- und Schwachverkehrszeiten insbesondere nach 20 Uhr ist das Bedienungsangebot zum Teil deutlich ausgedünnt. Auch am Wochenende (Samstagnachmittag und Sonntag) zeigen sich im Stadtverkehr deutliche Lücken im Fahrplan, einige Linien sind komplett eingestellt.
- ▀ Für die Verbindung in die Region gibt es zahlreiche regionale Buslinien sowie zwei SPNV-Linien. Dabei bieten die vorhandenen RegioBusse mit einem großen Bedienungszeitraum und einem i.W. strikten 60 Min.-Takt ein gut merkbares Bedienungsangebot. Die übrigen regionalen Buslinien weisen nur zum Teil und dann nur werktags ein vergleichbar gutes Bedienungsangebot auf. Eine Reihe von Linien verkehren i.W. nur mit einzelnen Fahrten an Schultagen. Im regionalen ÖPNV-Angebot zeigen sich somit deutliche Bedienungslücken, insbesondere auch am Wochenende.
- ▀ Die Linien des VW-Werksverkehrs bieten attraktive und mit dem Pkw zum Teil konkurrenzfähige Angebote. Es gibt aber nur einzelne Fahrten zu ausgewählten (Schichtwechsel-)Zeiten. In den übrigen Zeiten besteht kein Angebot als Alternative zum Pkw.
- ▀ Die SPNV-Verbindungen in Richtung Hannover und Wolfsburg mit dem enno RE 30 bieten ein attraktives Angebot, insbesondere auch für Berufspendler. Dagegen ist der SPNV in Richtung Uelzen bzw. Braunschweig mit dem erixx RB 47 mit einem 2 Stunden-Takt höchst unattraktiv. Mit dem Ausbau der Begegnungsstelle am Bahnhof Rötgesbüttel soll das Angebot Ende 2020 auf einen 60 Min.-Takt verdichtet werden.

4.4 Rad- und Fußverkehr

Im Rahmen der Parkraumanalyse wurden auch die Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und an den Bahnhöfen erfasst. Dazu wurden die Lage und Anzahl der Stellplätze sowie in mehreren Zeiten die Belegung der Abstellanlagen mit Fahrrädern erhoben.

Neben der Erfassung der Abstellanlagen erfolgte über Videozählanlagen im Straßenraum eine Erfassung der Mengen im Fahrradverkehr sowie der Fußgänger. Dabei wurden die Radfahrer auf der Straße sowie der querende Rad- und Fußverkehr an ausgewählten Knotenpunkten und Querschnitten erhoben.

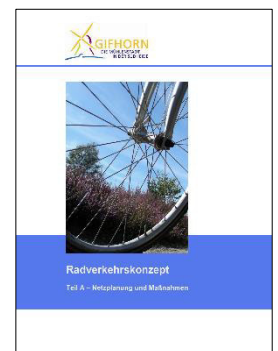
4.4.1 Verkehrsangebot

Streckennetz

Die Abbildung 4-28 zeigt die Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sowie verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen im Bereich der Stadt Gifhorn. In der Kernstadt sind entlang der verkehrstragenden Straßen häufig Radwege sowie z.T. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen vorhanden, in den Außenbereichen und Ortsteilen wird der Radverkehr überwiegend zusammen mit den Fußgängern geführt (als gemeinsamer Geh- und Radweg oder als Gehweg, Radfahrer frei). Dabei ist festzustellen, dass viele der vorhandenen Radverkehrsanlagen die Mindestbreiten nach der aktuellen StVO bzw. nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV [FGSV 2010] unterschreiten und damit – sofern nicht besonders ausgeschildert – keine Benutzungspflicht vorliegt. Die geringen Breiten wirken sich dabei sehr negativ auf die objektive und die subjektiv empfundene Sicherheit für die Fahrradfahrer aus.

Bereits im Radverkehrskonzept der Stadt Gifhorn von 2008 [SHP 2008] wurden zahlreiche Mängel im Radverkehrsnetz aufgezeigt. Die enthaltenen Ausbaumaßnahmen wurden dabei unterschieden in linienhafte und punktuelle Verbesserungen. Zu den streckenbezogenen bzw. linienhaften Maßnahmen zählen z.B.

- ✔ der Neubau bzw. die Verbreiterung straßenbegleitender Radwege oder gemeinsamer Geh- und Radwege,
- ✔ der Neu- oder Ausbau unabhängig geführter Geh- und Radwege,
- ✔ die Anlage von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen,
- ✔ die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung,
- ✔ die Zulassung des Radverkehrs in Fußgängerbereichen zu bestimmten Tageszeiten sowie
- ✔ die Einrichtung von Fahrradstraßen.



Unter Verkehrssicherheitsaspekten bedeutsamer erscheinen die punktuellen Maßnahmen an Einmündungen und Knotenpunkten. Zu den punktuellen Maßnahmen zählen z.B.

- ✔ die Verdeutlichung von Konfliktflächen durch Furtmarkierungen (Breitstrich) oder nachträglicher Einfärbung von Radfahrerfurten,
- ✔ die optische Betonung von Überquerungsstellen (Baumtore, Aufpflasterungen o.ä.),
- ✔ die Bereitstellung von Überquerungshilfen (Mittelinseln etc.),
- ✔ die Änderung der Steuerung von Lichtsignalanlagen zugunsten des Radverkehrs,
- ✔ die Beseitigung von Hindernissen auf den Fahrwegen des Radverkehrs,
- ✔ die verbesserte Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten (nichtabgesetzte Furchen) sowie
- ✔ die Beseitigung von Sichthindernissen an Einmündungen (z.B. Zurückschneiden von Hecken oder Bäumen).

Insgesamt wurden im Radverkehrskonzept 67 Maßnahmen identifiziert, die kurz-, mittel- oder langfristig zur Umsetzung empfohlen wurden. Eine Evaluierung des Radverkehrskonzeptes ergab, dass bis Ende 2018 von den 67 Maßnahmen in den vergangenen 10 Jahren lediglich 26 umgesetzt wurden (siehe nebenstehende Tabelle). Auch von den zur dringlichen, kurzfristigen Umsetzung empfohlenen 26 Maßnahmen sind 14 noch nicht durchgeführt. Hier besteht deutlicher Handlungs- bzw. Nachholbedarf.

Zeithorizont	Maßnahmen insgesamt	bereits durchgeführt	Umsetzungsgrad
Kurzfristig	26	14	54%
Mittelfristig	19	5	26%
Langfristig	22	7	32%
Summe	67	26	39%

Tabelle 4-9: Umgesetzte Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2008

Dabei wird im Radverkehrskonzept zur kurzfristigen Umsetzung „in den nächsten 3 Jahren“ (bis 2011) empfohlen, den Radverkehr bestandsorientiert besonders auf den Routen 1. Ordnung verträglich zu gestalten:

- ✔ Unterhaltung, Verbesserung und (punktueller) Ausbau vorhandener Radverkehrsanlagen zur Gewährleistung einer sicheren Befahrbarkeit
- ✔ Schließen von Netzlücken
- ✔ Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere in Knotenpunkten
- ✔ Wegweisende Beschilderung auf zusammenhängend nutzbaren Abschnitten

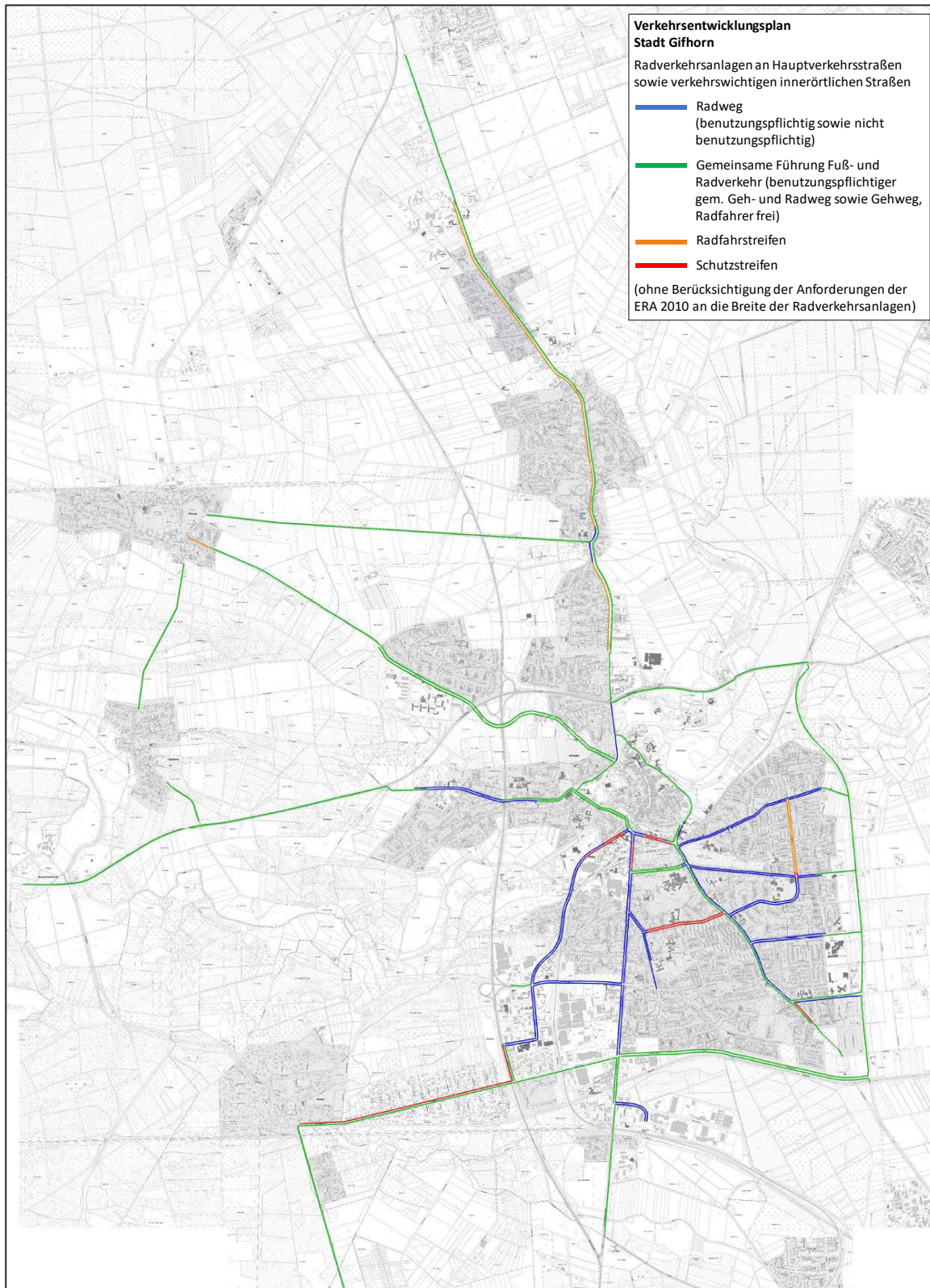


Abbildung 4-28: Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sowie verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen
(Quelle: Stadt Gifhorn)

Fahrradabstellanlagen

Die Abbildung 4-29 und Abbildung 4-30 zeigen die Standorte der einzelnen Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt von Gifhorn. Eine detaillierte Liste mit Aussagen zu Angebot und Belegung findet sich im Anhang.

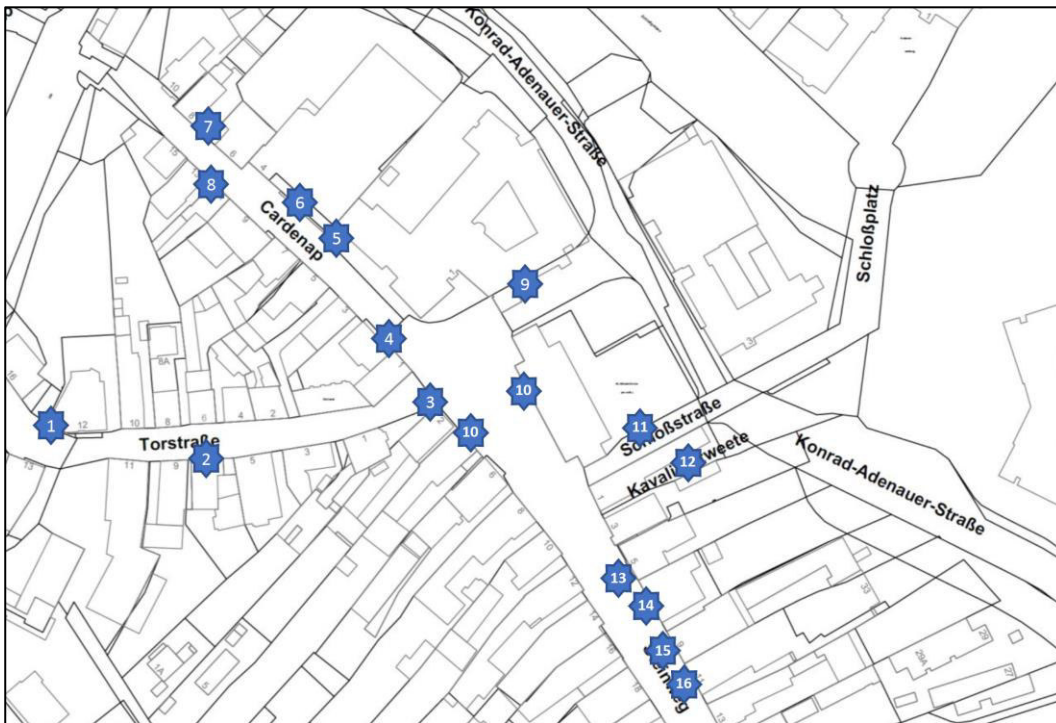


Abbildung 4-29: Fahrradabstellanlagen im Bereich Innenstadt Nord

Im Bereich der nördlichen Innenstadt gibt es 16 private und öffentliche Abstellanlagen mit insgesamt 197 Stellplätzen für Fahrräder.

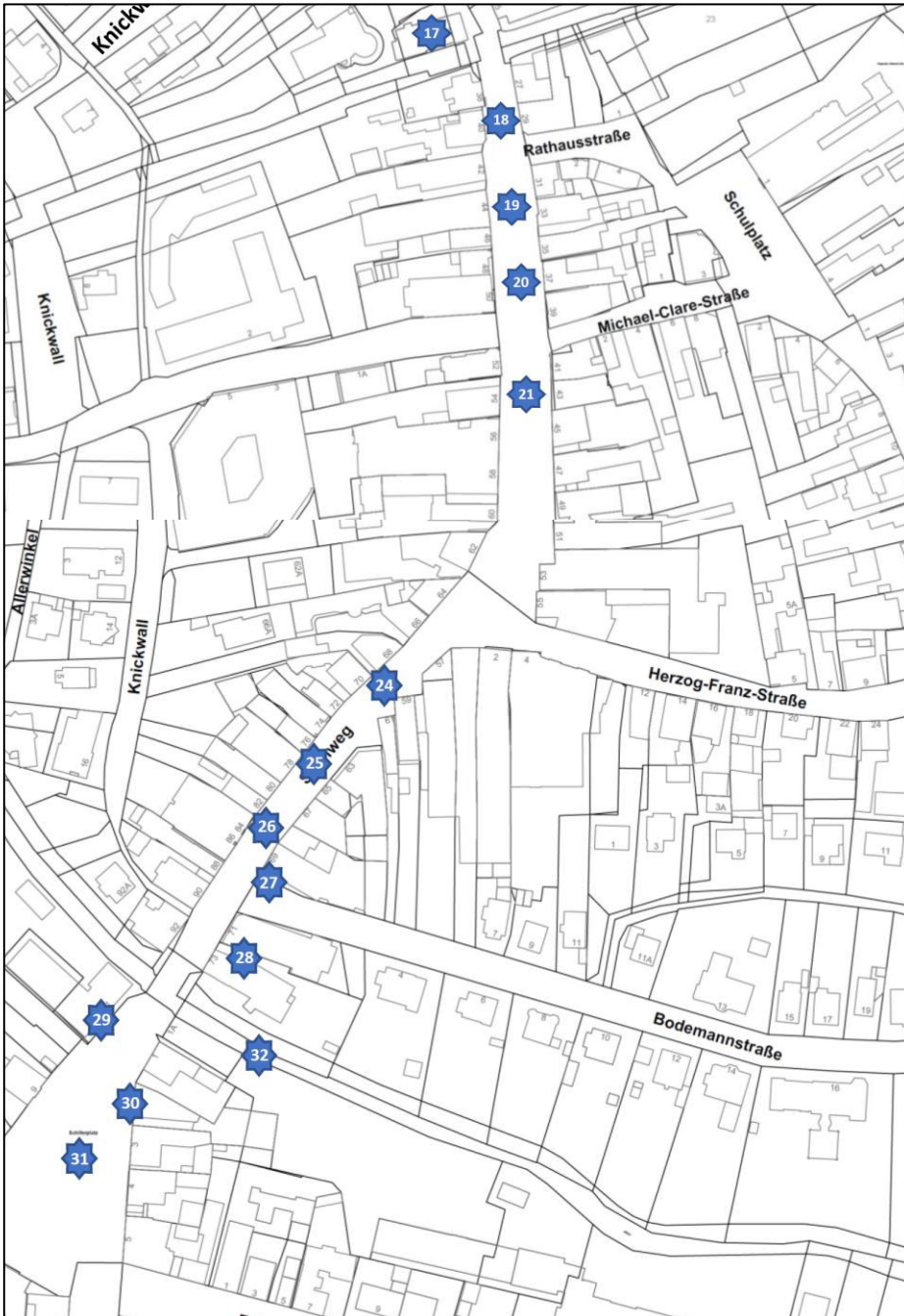


Abbildung 4-30: Fahrradabstellanlagen im Bereich Innenstadt Mitte und Süd

Im mittleren und südlichen Bereich der Kernstadt gibt es 14 private und öffentliche Abstellanlagen mit insgesamt 164 Stellplätzen.

Insgesamt wurden für den Bereich der Innenstadt 361 Stellplätze für Fahrräder gezählt. Dabei wurden die Stellplätze so gezählt, dass z.B. Bügel mit einem Abstand von 80 – 120 cm als möglicher Stellplatz für zwei Fahrräder gezählt wurden, sog. Felgenklemmer nur einfach.

Die Abbildung 4-31 und Abbildung 4-32 zeigen die Standorte der einzelnen Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen von Gifhorn.

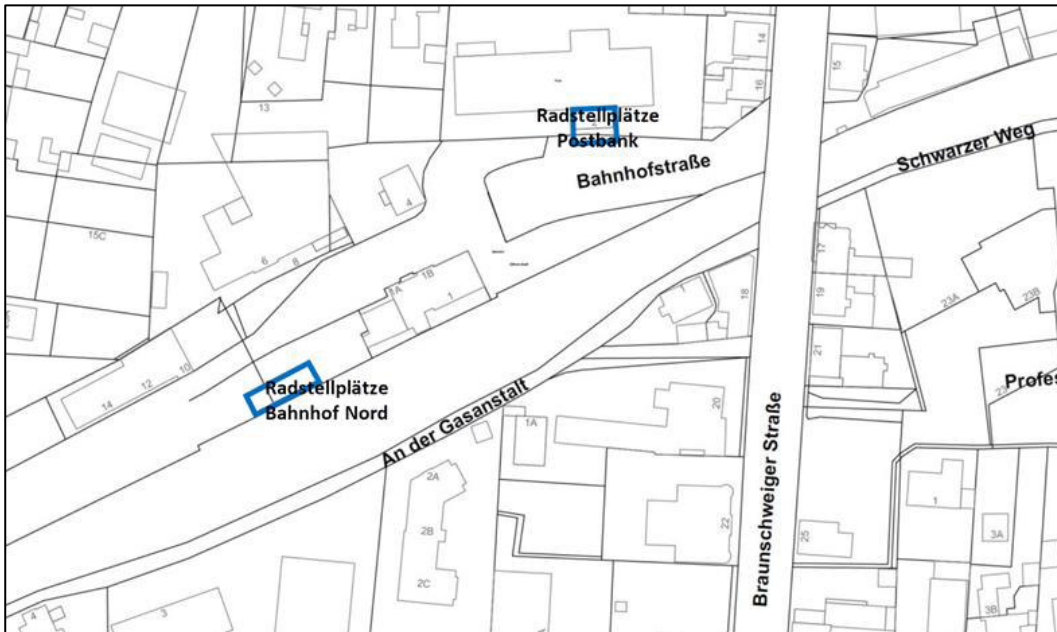


Abbildung 4-31: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Gifhorn Stadt

Am Bahnhof Gifhorn Stadt gibt es zwei Abstellanlagen mit insgesamt 46 Stellplätzen.

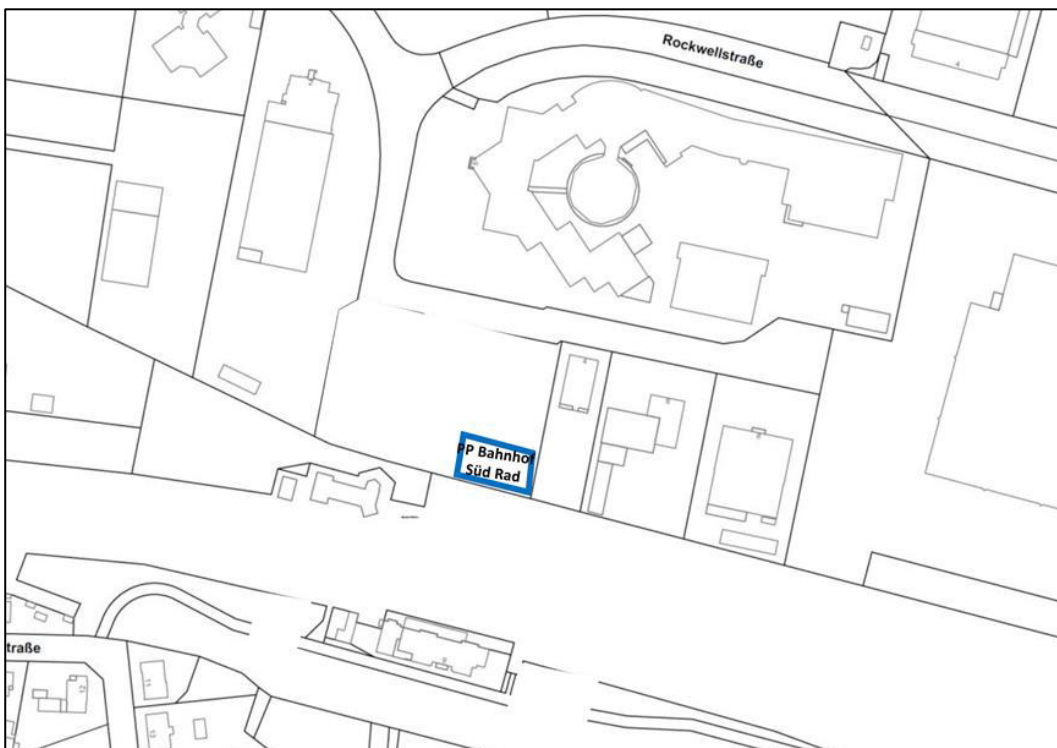


Abbildung 4-32: Fahrradabstellanlage am Bahnhof Gifhorn (Süd)

Die Abstellanlage am Bahnhof Gifhorn (Süd) umfasst insgesamt 134 Stellplätze.

4.4.2 Verkehrsnachfrage

Auslastung der Fahrradabstellanlagen

Die Erhebung der Belegung der Fahrradabstellanlagen erfolgte an einem Donnerstag bei mehreren Begehungen zwischen 8:30 Uhr und 18 Uhr sowie am Samstag zwischen 11 Uhr und 16 Uhr. Dabei wurden die Fahrradabstellanlagen im Bereich der Innenstadt sowie an den Bahnhöfen betrachtet. Insgesamt wurden somit 33 Abstellanlagen erhoben.

Bei der Erhebung wurden Fahrräder, die in unmittelbarer Nähe der Anlagen abgestellt waren, mitgezählt.

In der folgenden Tabelle ist der Auslastungsgrad der Anlagen in den Bereichen Innenstadt, Bahnhof Gifhorn Stadt und Bahnhof Gifhorn (Süd) in Prozent und nach Wochentag und Uhrzeit zusammengefasst.

Bereich	Anzahl Stellplätze	Auslastung Fahrradabstellanlagen							
		Donnerstag, 13.09.2018						Mittelwert Donnerstag	Bewertung Auslastung
		8:30	11:00	13:00	14:00	16:00	18:00		
Bahnhof Gifhorn Stadt	46			65%				65%	mittel
Bahnhof Gifhorn (Süd)	134			60%				60%	mittel
Innenstadt	361	17%	27%	-	28%	24%	15%	22%	niedrig

Bereich	Anzahl Stellplätze	Auslastung Fahrradabstellanlagen					
		Samstag, 22.09.2018				Mittelwert Samstag	Bewertung Auslastung
		11:00	13:00	14:00	16:00		
Bahnhof Gifhorn Stadt	46		83%			83%	hoch
Bahnhof Gifhorn (Süd)	134		57%			57%	mittel
Innenstadt	361	40%	-	15%	13%	23%	niedrig

Tabelle 4-10: Anzahl Stellplätze und Auslastung der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und an den Bahnhöfen

- ▮ In der Innenstadt zeigen sich an den Erhebungstagen eher niedrige Auslastungen der Fahrradabstellanlagen größtenteils unter 30 %.
- ▮ Lediglich am Samstagvormittag um 11 Uhr wird mit 40 % eine etwas stärkere Auslastung beobachtet, dagegen sinken die Auslastungen am Nachmittag deutlich ab (Donnerstag bis 18 Uhr auf 15 %, Samstag 11 – 14 Uhr auf 15 – 13 %).
- ▮ An den Bahnhöfen zeigen sich am Donnerstag um 13 Uhr mittlere Auslastungen von 60 bzw. 65 %, am Samstag am Bahnhof Gifhorn Stadt hohe 83 %, am Bahnhof Gifhorn (Süd) mittlere 57 %.

- Insgesamt muss beachtet werden, dass Fahrräder auch an anderen Stellen als an den vorhandenen Abstellanlagen abgestellt werden (Masten, Zäune, Hauswände etc.), so dass die Zahlen keine absolute Aussage über die Nachfrage zulassen.

Neben der Anzahl und Auslastung der Stellplätze ist eine geeignete Lage, eine geeignete Bauform sowie der Zustand der Abstellanlagen entscheidend: moderne und von Fahrradfahrern gern genutzte Anlagen bieten einen komfortablen Zugang, gute Anschlussmöglichkeiten für einen sicheren Schutz sowie nach Möglichkeit eine Überdachung. Auch für größere Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger sollten Abstellmöglichkeiten vorgehalten werden.



Abbildung 4-33: Fahrradabstellanlage am Bahnhof Gifhorn (Süd)

Zählung des Radverkehrs und der Fußgänger an den Knoten

Die Verkehrsmengen durch querende Radfahrer und Fußgänger an den Furten wurden an den folgenden vier Knotenpunkten in ausgewählten Furten erfasst:

- Knoten 6: Braunschweiger Straße – Alfred-Bessler-Straße – Sonnenweg
- Knoten 8: Schillerplatz
- Knoten 12: Lüneburger Straße – Konrad Adenauer Straße
- Knoten 13: Konrad Adenauer Straße – Calberlaher Damm – Fallerslebener Straße – Dannenbütteler Weg

Die folgenden Knotenstrom-Darstellungen zeigen die Anzahl Radfahrer und Fußgänger separat voneinander sowie richtungsbezogen für die untersuchten Furten der vier Knotenbereiche.

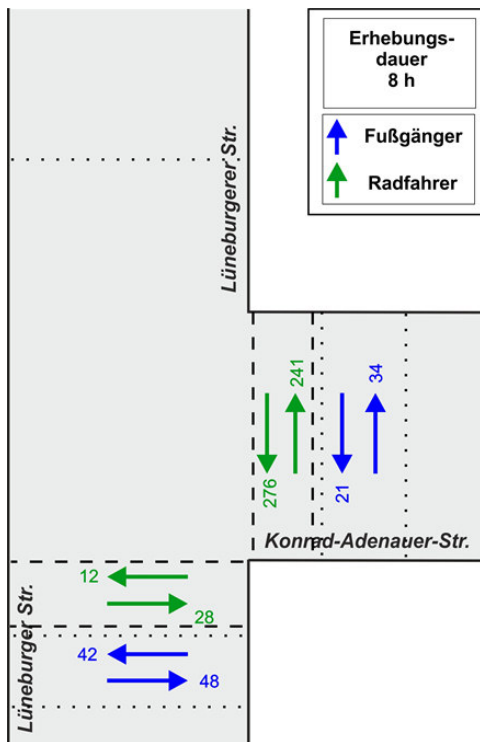


Abbildung 4-34: Knoten 12, Lüneburger Straße – Konrad-Adenauer-Straße

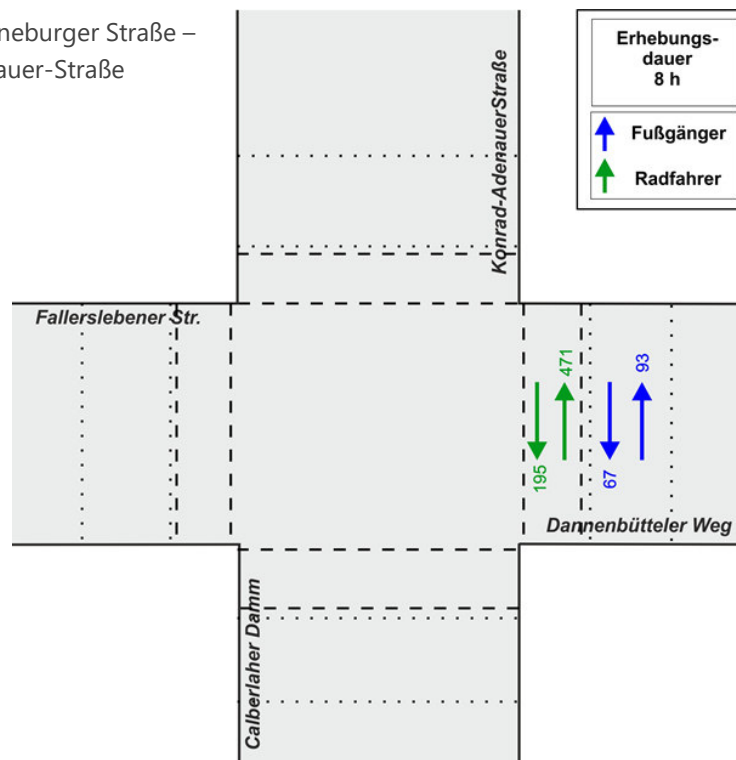


Abbildung 4-35: Knoten 13, Konrad-Adenauer-Straße – Calberlaher Damm – Fallerslebener Straße – Dannenbütteler Weg

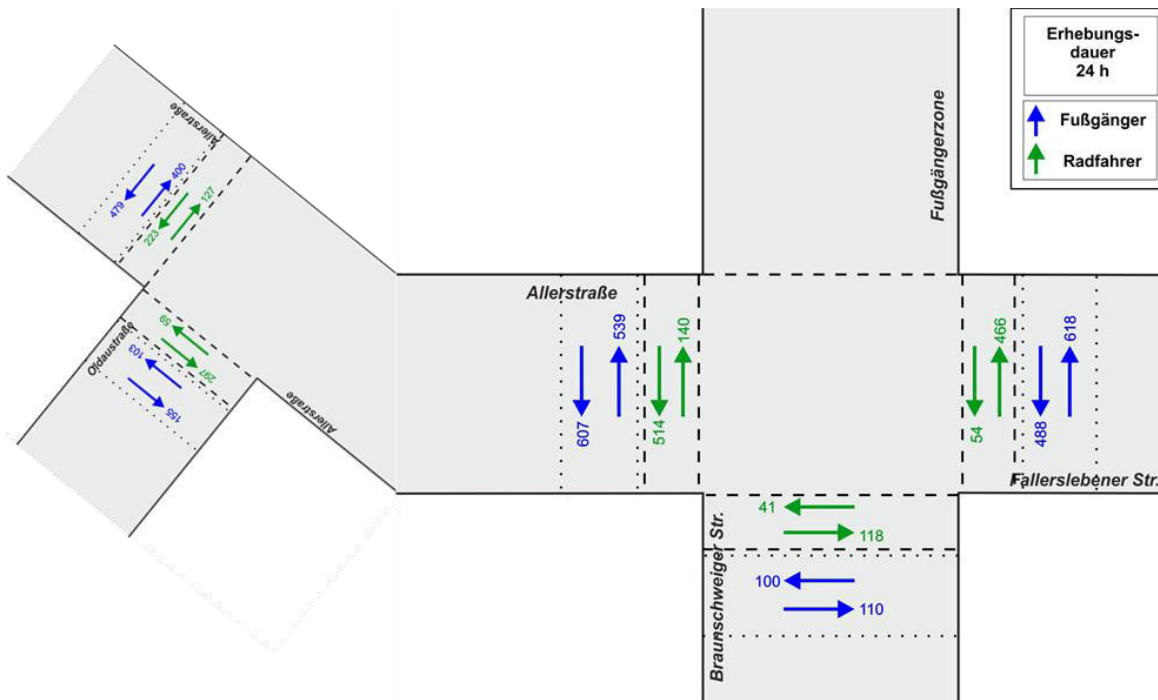


Abbildung 4-36: Knoten 8, Schillerplatz

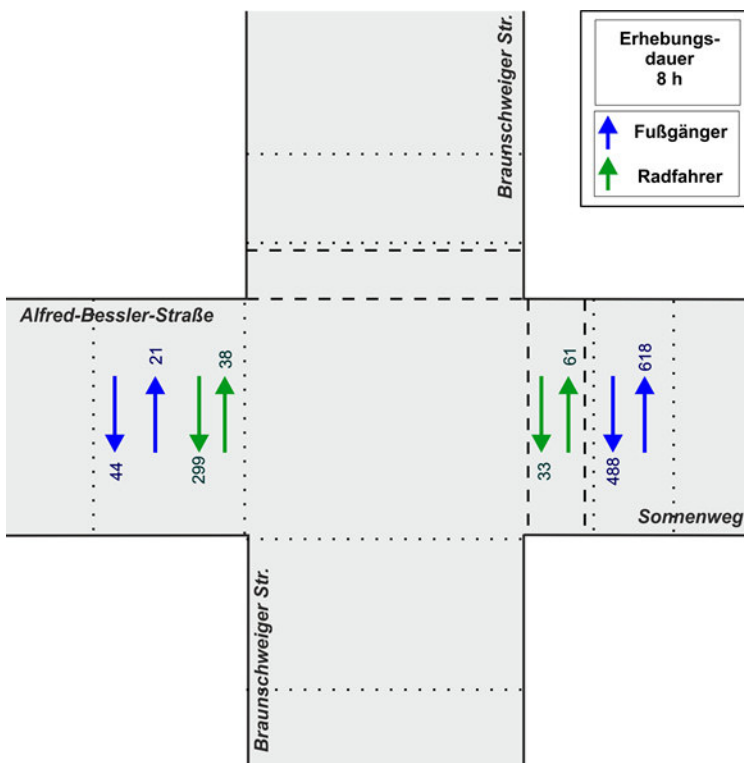


Abbildung 4-37: Knoten 6, Braunschweiger Straße – Alfred-Bessler-Straße – Sonnenweg

Bewertung zum Rad- und Fußverkehr

- ✔ Das Radverkehrsnetz in Gifhorn zeigt sich äußerst lückenhaft und zum Teil in einem schlechten baulichen Zustand. Nur teilweise sind eigene Radverkehrsanlagen wie straßenbegleitende Radwege oder Radverkehrsstreifen vorhanden, häufig werden die empfohlenen Mindestbreiten für Radwege unterschritten.
- ✔ An einigen Lichtsignalanlagen (auch in der Innenstadt z.B. am Schillerplatz) bestehen keine eigenen Phasen für Radfahrer, sondern müssen per Taster extra angefordert werden.
- ✔ Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen entsprechen überwiegend den Vorgaben, vorhandene ältere Anlagen („Felgenkiller“) sollten nach und nach ersetzt werden.
- ✔ Bereits im Radverkehrskonzept 2008 wurden zahlreiche Mängel benannt, die nur zum Teil behoben wurden. Hier besteht erheblicher Nachholbedarf, der mit der Aktualisierung bzw. Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes in 2020 behoben werden sollte.
- ✔ Auch bei der Bürgerbeteiligung waren die nicht zufrieden stellenden Angebote für den Radverkehr das am Häufigsten angesprochene Thema. Neben den fehlenden bzw. mangelnden Radverkehrsanlagen wurde insbesondere die fehlende Sicherheit für Fahrradfahrer kritisiert.

Insgesamt zeigt sich aufgrund der Defizite im Angebot für den Radverkehr derzeit eine nur geringe Nutzung des Fahrrades in Gifhorn.

4.5 Gesamtfazit zur Bestandsanalyse und -bewertung

Kfz-Verkehr

- Insgesamt verfügt die Stadt Gifhorn über ein gut ausgebautes funktionales Straßennetz für den Kfz-Verkehr. Die Tangenten um die Kernstadt nehmen einen Großteil des Kfz-Verkehrs auf, insbesondere den Schwerverkehr.
- Im Stadtgebiet zeigen sich Beeinträchtigungen und Stauerscheinungen vorwiegend zu den Hauptverkehrszeiten an einigen Knotenpunkten bzw. Abschnitten (Braunschweiger Straße, dem Innenstadtring, Calberlaher Damm und am Schillerplatz) oder vor den Bahnübergängen. Im übrigen Verkehrsnetz sowie im sonstigen Tagesverkehr zeigen sich nur geringe bis keine Behinderungen mit fließendem Verkehr.
- Im Bereich rund um die Fußgängerzone sowie am Schloss bestehen heute rund 1.900 Parkstände. Die meisten Parkflächen der Innenstadt sind entweder kostenlos oder mit vergleichsweise geringen Parkgebühren versehen. Die Auslastung in der Innenstadt liegt im Maximum bei 70 %, über den gesamten Tag nur bei 57 %. Es bestehen also zu allen Tageszeiten ausreichend freie Parkflächen im Bereich der Innenstadt, ein Parkdruck besteht nicht.
- Die 111 Parkstände am Bahnhof Gifhorn Stadt weisen eine mittlere Auslastung von 25 % an einem Normalwerktag und am Samstag auf. Damit bestehen hier noch Kapazitäten, was auf eine zu geringe Nutzung durch Pkw-Pendler hinweist.
- Die 269 Parkstände am Bahnhof Gifhorn (Süd) sind dagegen sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich zeitweise hoch ausgelastet bzw. überlastet, so dass dort Handlungsbedarf für eine Verbesserung besteht.

Öffentlicher Personennahverkehr

- Insgesamt sind die Einwohner der Kernstadt gut an ÖPNV-Haltestellen angebunden. Versorgungslücken bestehen lediglich in einigen Gewerbegebieten. Dagegen zeigen sich in den Ortslagen insbesondere abseits der Hauptverkehrsachsen größere Bereiche, die weite Wege zu den Haltestellen des ÖPNV erfordern.
- Während der täglichen Bedienungszeiten von 5 – 20 Uhr zeigt sich in Gifhorn ein knapp ausreichendes Bedienungsangebot im ÖPNV. Von den Ortsteilen in die Stadt bestehen i.W. stündliche Verbindungen, durch die Überschneidung von Linien in Gamsen und Kästorf entstehen abschnittsweise 30 Min.-Takte. In der Innenstadt ergeben sich auf einigen Abschnitten durch Mehrfachbedienungen zum Teil 10 Min.-Takte. In den Neben- und Schwachverkehrszeiten insbesondere nach 20 Uhr ist das Bedienungsangebot zum Teil deutlich ausgedünnt. Auch am Wochenende (Samstagnachmittag und Sonntag) zeigen sich im Stadtverkehr deutliche Lücken im Fahrplan, einige Linien sind komplett eingestellt.

- Für die Verbindung in die Region gibt es zahlreiche regionale Buslinien sowie zwei SPNV-Linien. Dabei bieten die vorhandenen RegioBusse mit einem großen Bedienungszeitraum und einem i.W. durchgängigen 60 Min.-Takt ein gut merkbares Angebot. Die übrigen regionalen Buslinien weisen nur zum Teil und dann nur werktags ein vergleichbar gutes Bedienungsangebot auf. Eine Reihe von Linien verkehren i.W. nur mit einzelnen Fahrten an Schultagen. Hier zeigen sich deutliche Bedienungslücken im regionalen ÖPNV-Angebot, was sich auch in der Verbindung zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt niederschlägt.
- Die Linien des VW-Werksverkehrs bieten attraktive und zum Teil mit dem Pkw konkurrenzfähige Angebote. Es gibt aber nur einzelne Fahrten zu ausgewählten (Schichtwechsel-)Zeiten. In den übrigen Zeiten besteht kein Angebot als Alternative zum Pkw.
- Die SPNV-Verbindungen in Richtung Hannover und Wolfsburg mit dem enno RE 30 bieten ein attraktives Angebot, insbesondere auch für Berufspendler. Dagegen ist der SPNV in Richtung Uelzen bzw. Braunschweig mit dem erixx RB 47 mit einem 2 Stunden-Takt höchst unattraktiv. Mit dem Bau einer Begegnungsstelle am Bahnhof Rötgesbüttel soll das Angebot Ende 2020 auf einen 60 Min.-Takt verdichtet werden.

Radverkehr

- Das Radverkehrsnetz in Gifhorn zeigt sich äußerst lückenhaft und zum Teil in einem schlechten baulichen Zustand. Nur teilweise sind eigene Radverkehrsanlagen wie straßenbegleitende Radwege oder Radverkehrsstreifen vorhanden, häufig werden die empfohlenen Mindestbreiten für Radwege unterschritten.
- An einigen Lichtsignalanlagen (auch in der Innenstadt z.B. am Schillerplatz) bestehen keine eigenen Phasen für Radfahrer, sondern müssen per Taster extra angefordert werden.
- Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen entsprechen überwiegend den Vorgaben, vorhandene ältere Anlagen („Felgenkiller“) sollten nach und nach ersetzt werden.
- Bereits im Radverkehrskonzept 2008 wurden zahlreiche Mängel benannt, die nur zum Teil behoben wurden. Hier besteht erheblicher Nachholbedarf, der mit der Aktualisierung bzw. Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes in 2020 behoben werden sollte.
- Auch bei der Bürgerbeteiligung waren die nicht zufrieden stellende Angebote für den Radverkehr das am Häufigsten angesprochene Thema. Neben den fehlenden bzw. mangelnden Radverkehrsanlagen wurde insbesondere die fehlende Sicherheit für Radfahrer kritisiert.

Insgesamt muss festgestellt werden, dass sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Kfz-Verkehr in Gifhorn gute Bedingungen vorherrschen. Dagegen gibt es im ÖPNV, insbesondere in der Anbindung der Ortsteile, der Bedienung am Wochenende sowie der Erschließung der Gewerbeflächen in der Kernstadt, noch Verbesserungsbedarf. Die Angebote für das Fahrrad sind in weiten Bereichen nicht zufriedenstellend und sollten deutlich attraktiviert werden. Für eine stärkere Nutzung des Fahrrades ist insbesondere die fortlaufende Verbesserung der Verkehrssicherheit von entscheidender Bedeutung.

5 Strategische Ziele und verkehrliches Leitbild

5.1 Einführung

Die Erarbeitung und Abstimmung des Leitbild Mobilität 2030 für die Stadt Gifhorn ist ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung auf strategisch konzeptioneller Ebene. Das verkehrliche Leitbild des Verkehrsentwicklungsplanes definiert dabei die grundsätzlichen Ziele der Planung und bildet die Basis für die Mobilitäts- und Verkehrsplanung der nächsten 10 – 15 Jahre.

Das verkehrliche Leitbild ist aus sog. **Werte- und Schutzzielen** (z.B. Gesellschaftliche Teilhabe für alle Menschen ermöglichen) und sog. **Handlungsfeldern** (z.B. Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsmittel) zusammengesetzt. Es beinhaltet verkehrliche, soziale und Umweltaspekte.

Dabei werden sowohl die städtischen Ziele und Planungen als auch regionale Zielsetzungen berücksichtigt:

- ✔ Lärmaktionsplan der Stadt Gifhorn
- ✔ Feuerwehrbedarfsplan der Stadt Gifhorn
- ✔ Nahverkehrsplan Großraum Braunschweig
- ✔ Masterplan 100 % Klimaschutz Großraum Braunschweig

Konkrete Maßnahmen werden erst nach Verabschiedung des verkehrlichen Leitbildes im Rahmen weiterer Konzepte erarbeitet. Bei der Verkehrsentwicklungsplanung dient das verkehrliche Leitbild der Bewertung im Rahmen der Mängelanalyse oder später bei der verkehrlichen Bewertung von Planfällen oder von Maßnahmen beim Aufstellen späterer Handlungskonzepte. Dabei sollen die untersuchten Maßnahmen die Ziele generell unterstützen.

Das verkehrliche Leitbild ist damit ein zentrales Element des Verkehrsentwicklungsplanes:

- ✔ Es enthält Vorstellungen über den zukünftigen Stellenwert der Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr.
- ✔ Es bildet den Handlungsrahmen für die zukünftige Gestaltung und Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur.
- ✔ Das verkehrliche Leitbild ist damit die Weichenstellung für die politisch gewünschte, zukünftige Verkehrsentwicklung.

5.2 Werte- und Schutzziele

Das **oberste Ziel** des Verkehrsentwicklungsplanes Gifhorn ist wie bei jeder räumlichen Planung die

nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität.

Dem nachgeordnet sind Werte- und Schutzziele in den verschiedenen Bereichen, die in Wechselbeziehungen mit den Themen Mobilität und Verkehr stehen und z.B. Einfluss auf die Erreichbarkeit, die Wohnqualität, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft oder die Umweltqualität haben.

Den Werte- und Schutzziele sind wiederum einzelne Unterziele zuzuordnen, wie sie im Folgenden aufgeführt sind.

Die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen und die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer stärken

- ✔ Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer
- ✔ Barrierefreie Teilhabe am öffentlichen Leben
- ✔ Kinder-, alten- und behindertengerechter Verkehr
- ✔ Mobilitätsalternativen auf allen Wegen schaffen

Die Verkehrssicherheit und die soziale Sicherheit bei der Nutzung der Verkehrssysteme erhöhen

- ✔ Sicherheit und Unversehrtheit für alle Verkehrsteilnehmer bei der Nutzung aller Verkehrsmittel und -einrichtungen sowie im öffentlichen Raum
- ✔ Beseitigung von Unfallhäufungsstellen
- ✔ Vision Zero (Keine Verkehrstoten)

Die Erreichbarkeit der Standorte und Gelegenheiten sichern und verbessern (Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Bilden, Erholen)

- ✔ Gute Erreichbarkeiten innerhalb der Stadt, der Umlandgemeinden und der Oberzentren
- ✔ Attraktive und leistungsfähige Verkehrsangebote für alle Verkehrsarten
- ✔ Vernetzung und Zusammenführung lokaler und regionaler Verkehre
- ✔ Verbindliche und verlässliche Netzhierarchie im Straßensystem
- ✔ Durchlässigkeit des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer
- ✔ Gute Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen

Eine lebenswerte Stadt durch die zukunftsorientierte Verknüpfung von Stadtplanung und Verkehrsplanung gestalten

- ✔ Sicherung und Weiterentwicklung der Funktionen der Stadt Gifhorn als Mittelzentrum
- ✔ Maßvolles Wachstum und Konsolidierung, dabei Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- ✔ Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen
- ✔ Städtebauliche Integration von Straßen und Plätzen und attraktives Gestalten von öffentlichen Räumen
- ✔ Erhaltung und Stärkung einer nahräumlichen Versorgung

Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

- ✔ Reduzierung der Luftschadstoffe, insbesondere Stickoxid und Feinstaub entsprechend der Umweltschutzziele
- ✔ Reduzierung des Kohlendioxidausstoßes entsprechend der Klimaschutzziele des Bundes sowie der Region
- ✔ Reduzierung von verkehrsbedingtem Lärm
- ✔ Verringerung des Flächenverbrauchs für Verkehrsanlagen
- ✔ Freihaltung stadtklimatisch wichtiger Flächen
- ✔ Erhaltung schützenswerter Landschaftsteile

Den Wirtschaftsstandort Gifhorn durch Optimierung der Wirtschaftsverkehre stärken

- ✔ Sicherstellung der optimalen Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte für Kunden, Beschäftigte, Waren und Güter
- ✔ Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbegebieten im Umweltverbund
- ✔ Steigerung der Attraktivität der Kernstadt als Standort für Einzelhandel, Freizeit und Kultur
- ✔ Bessere Lenkung und Bündelung von Fernverkehren
- ✔ Minimierung/Effektivierung von Lieferverkehren in der Stadt

5.3 Strategien und Handlungsfelder

Zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele sind eine Vielzahl von Strategien und Maßnahmen erforderlich, die erst durch ihre Bündelung die Verkehrsentwicklung im Sinne der Werte- und Schutzziele positiv beeinflussen.

Strategien

Vermeidung von nicht notwendigem Verkehrsaufwand, vor allem von Kfz-Fahrten

Als Verkehrsvermeidung ist in diesem Zusammenhang die Vermeidung von nicht notwendigem Verkehr, insbesondere Kfz-Verkehr, zu verstehen. Dabei geht es nicht um die Einschränkung von Mobilität und Teilhabe oder um Einschränkungen für das Wirtschaftssystem, sondern vielmehr um die Frage des notwendigen und des vermeidbaren Verkehrsaufwands. Sie ergibt sich aus einer Verkürzung von Wegen und der Vermeidung einzelner Abschnitte von Wegeketten.

Zur Verkehrsvermeidung sind unterschiedlichste Handlungsansätze und Handlungsstrategien denkbar, z.B. eine gute Mischung der Nutzungen und Funktionen in der Stadt (Idealbild ist die sog. „Stadt der kurzen Wege“). Die Vielzahl dezentraler Versorgungseinrichtungen führt dabei zu einer wirksamen Verkehrsvermeidung, da zum einen generell kürzere Wege z.B. zum Einkaufen notwendig werden, zum anderen diese kurzen Wege bei entsprechender Infrastruktur häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

Verlagerung von Kfz-Verkehrsaufwand auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Die Strategie der Verkehrsverlagerung zielt auf die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, die z.B. durch die Schaffung zusätzlicher attraktiver Angebote im Fuß- und Radverkehr sowie im Bereich des Öffentlichen Verkehrs erreicht werden kann. Damit ergeben sich positive Wirkungen in mehreren Zielbereichen: im Bereich „Umwelt“ werden Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert, im Bereich „Nutzung der Wohn- und Wohnfolgeeinrichtungen“ wird die Verkehrssicherheit erhöht und das Straßennetz von Parksuchverkehren entlastet.

Die Strategie zielt auch auf den Ausbau und die Verknüpfung der Verkehrssysteme Öffentlicher Verkehr, Fußverkehr und Radverkehr. Der Kfz-Verkehr wird auf ein vermaschtes Netz städtebaulich integrierter Hauptverkehrsstraßen konzentriert. Straßenausbau und Straßenneubau sollte nur punktuell zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Sozialverträglichkeit vorgenommen werden.

Effiziente Ausnutzung bereits vorhandener Verkehrsangebote

Die Strategie der effektiven Ausnutzung bereits vorhandener Verkehrsangebote der verschiedenen Verkehrssysteme Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr zielt darauf ab, durch Nutzung freier Kapazitäten von Verkehrsanlagen in funktionsgerechtem Umfang auf einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur möglichst zu verzichten. Dazu kommen aus dem Bereich der Verkehrslenkung vorrangig technische und organisatorische Maßnahmen zum Einsatz, die die zeitliche und räumliche Verteilung des Verkehrs beeinflussen.

Die Strategie wird durch die Verbesserung der Information der Verkehrsteilnehmer wirksam unterstützt, wobei eine Vernetzung aller lenkenden Maßnahmen (z.B. Fahrplanauskunftssystem im ÖV, Verkehrsleitreechner, Parkleitsystem) notwendig wird. Weiterhin sollte die Wirksamkeit der Strategie durch Marketing- und Informationskampagnen für ÖV und Radverkehr erhöht werden.

Handlungsfelder

In der Umsetzung der Werte- und Schutzziele ergeben sich die im Folgenden aufgeführten acht gleichwertigen Handlungsfelder mit exemplarisch genannten Maßnahmen:

1 Qualitätsverbesserungen im ÖPNV

- ✔ Verbessern der ÖPNV-Angebote in Gifhorn und der ÖPNV-Verbindungen in die Region
- ✔ Verbessern von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing im ÖPNV
- ✔ Einheitliche und umfassende Tarifsysteme für die gesamte Mobilitätskette
- ✔ Anbindung an das Fernbusnetz

2 Stärkung des Radverkehrs

- ✔ Verbessern der Angebote im Radverkehr und Förderung des Radfahrens
- ✔ Aktualisierung bzw. Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes
- ✔ Berücksichtigung der Regemaße und der Anforderungen der E-Mobilität (Pedelec) beim Ausbau der Radwege
- ✔ Verbesserung der Nord-Süd-Querung der Innenstadt
- ✔ Attraktive Radverbindungen in die umliegenden Ortschaften
- ✔ Verbesserung von Qualität und Unterhaltung des Wegesystems



3 Optimierung des Kfz-Verkehrs

- ✔ Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes
- ✔ Hierarchische Gestaltung des Straßennetzes, z.B.
 - ✔ Bündelung von Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen und konfliktarmen Achsen, z.B. durch Stärkung der Tangenten
 - ✔ Verkehrsberuhigung zur Wohnumfeldverbesserung
 - ✔ Verkehrsführung und wegweisende Beschilderung
- ✔ Schaffung leistungsfähiger und sicherer Knotenpunkte (Leistungsfähigkeit, Kreisverkehre, Radverkehrsführung, Koordinierung der Lichtsignalanlagen)
- ✔ Steuerung des ruhenden Verkehrs (Parkleitsystem, Beschilderung, Parkraummanagement)

4 Attraktivierung des zu Fuß-Gehens

- ✔ Förderung des Fußverkehrs
- ✔ kurze, direkte und sichere Verbindungen

5 Verknüpfung der Verkehrssysteme

- ✔ Verkehrssystemübergreifende Verknüpfung der Verkehrsmittel und Angebote
 - ✔ Park+Ride
 - ✔ Bike+Ride
 - ✔ Anbindung der Stadtteile an den SPNV
- ✔ Verknüpfung der lokalen und regionalen Verkehrsangebote
- ✔ Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen



6 Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

- ✔ Erhalt und Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte für alle Verkehrsarten
- ✔ Förderung der Einbeziehung aller Verkehrsträger in den Gütertransport
- ✔ Förderung von Kooperationen im Wirtschaftsverkehr (Citylogistik)
- ✔ Lenkung des Schwerverkehrs

7 Integration von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung

- ✔ Mischung verträglicher Nutzungen, Idealbild einer „Stadt der kurzen Wege mit starker Mitte“
- ✔ Städtebauliche Integration der Straßen- und Platzräume einschließlich der Hauptverkehrsstraßen
- ✔ Konzept zur Nahmobilität in Gifhorn, insbesondere in der Kernstadt
- ✔ Verknüpfung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung

8 Berücksichtigung der neuen Mobilitätsformen in der Stadt- und Verkehrsplanung

- ✔ Förderung alternativer Antriebssysteme bzw. alternativer Mobilitätsformen als wesentlicher Teil der Energie- und Verkehrswende (Parken, Ladeinfrastruktur)
 - ✔ Parken von E-Fahrzeugen
 - ✔ Ladeinfrastruktur
 - ✔ Energieversorgung auf der „letzten Meile“
- ✔ Förderung der Nutzung neuer Mobilitätsangebote
 - ✔ Prüfung zum Ausbau von Carsharing-Stationen (E-Carsharing)
 - ✔ Berücksichtigung von Carsharing im Stellplatznachweis
 - ✔ Ausbau von Bikesharing-Angeboten und Berücksichtigung im Stellplatznachweis
- ✔ Vorbereiten auf Digitalisierung, Vernetzung und autonomes Fahren



5.4 Leitbild Mobilität 2030

Das in allgemeine, gesellschaftlich anerkannte Werte- und Schutzziele sowie in stadt- und verkehrsplanerische Handlungsfelder gegliederte **Leitbild Mobilität 2030** (siehe Abbildung 5-1) bildet den Rahmen für die zukünftige Mobilitätsplanung und verkehrliche Entwicklung in Gifhorn.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes und der Radverkehrsangebote sowie die Verknüpfung der Verkehrsangebote bei gleichzeitig maßvollem Ausbau des Straßennetzes tragen dem Rechnung. Zukünftig geht es verstärkt um den Ausbau der Mobilitätsalternativen und hier insbesondere um die Stärkung der Nahmobilität im Fuß- und Radverkehr.

Die Chancengleichheit der Teilhabe aller Gruppen der Bevölkerung für den Bereich Mobilität ist ein wesentliches Ziel der künftigen Stadt- und Verkehrsplanung.

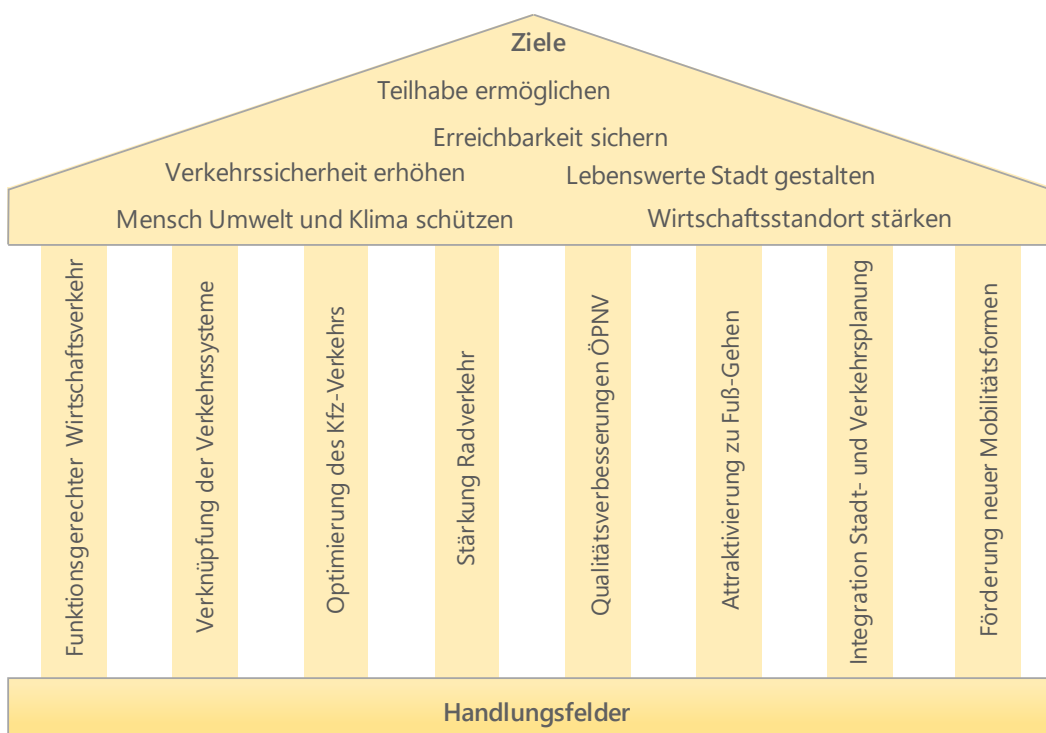


Abbildung 5-1: Leitbild Mobilität 2030

6 Verkehrsmodell und Analysefall 2018

6.1 Verkehrsmodell

Für die makroskopische Verkehrsanalyse und -prognose sowie für die Bewertung möglicher Entwicklungsszenarien wurde ein Verkehrsmodell für den motorisierten Verkehr (Kfz-Verkehr einschließlich Straßengüterverkehr und ÖPNV) unter Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehr für die Stadt Gifhorn aufgebaut.

Das Verkehrsmodell für die Stadt Gifhorn ist in das regionale Verkehrsmodell für den Großraum Braunschweig eingebettet (siehe Streckenbelastungen im Kfz-Verkehr im Raum Gifhorn in Abbildung 6-1). Insofern sind die regionalen Pendlerströme und Verkehrsverflechtungen mit den benachbarten Oberzentren Wolfsburg und Braunschweig sowie mit den umliegenden Gemeinden berücksichtigt. Der Modellraum umfasst somit das Stadtgebiet von Gifhorn und das Umland.

Die Berechnung der Verkehrsnachfrage erfolgt mit der Software VISEM/VISUM der PTV AG. Das Modul VISUM wird dabei zur Verwaltung der Verkehrsangebote (Netzmodelle) und die Durchführung der Umlegungsrechnungen im Kfz-Verkehr und im ÖV verwendet. Das Modul VISEM dient zur Berechnung der Verkehrsnachfragematrizen für alle Verkehrsarten im Personenverkehr (Pkw-Selbstfahrer, Pkw-Mitfahrer, ÖV-Nutzer, Rad- und Fußverkehr) der Bewohner. Betrachtet wird der Verkehr für einen mittleren Werktag von Montag bis Freitag (DTV_{w5}).

Das Verkehrsmodell reagiert auf Veränderungen der Siedlungsstruktur, der Verkehrsangebote sowie des Verkehrsverhaltens. Es bietet damit die Möglichkeit, die zukünftig zu erwartende Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum unter bereits erkennbaren Rahmenbedingungen (z.B. Verkehrsberuhigung, verkehrslenkende Maßnahmen) abzuschätzen und für die Prognose-Szenarien zu berechnen und die zu erreichenden Effekte zu bewerten.

Zur Berücksichtigung des Güterverkehrs wurde eine Lkw-Matrix aufgebaut, in der der regionale Binnenverkehr und der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr abgebildet sind. Die Matrix ist Teil der Umlegungsrechnung im Kfz-Verkehr.

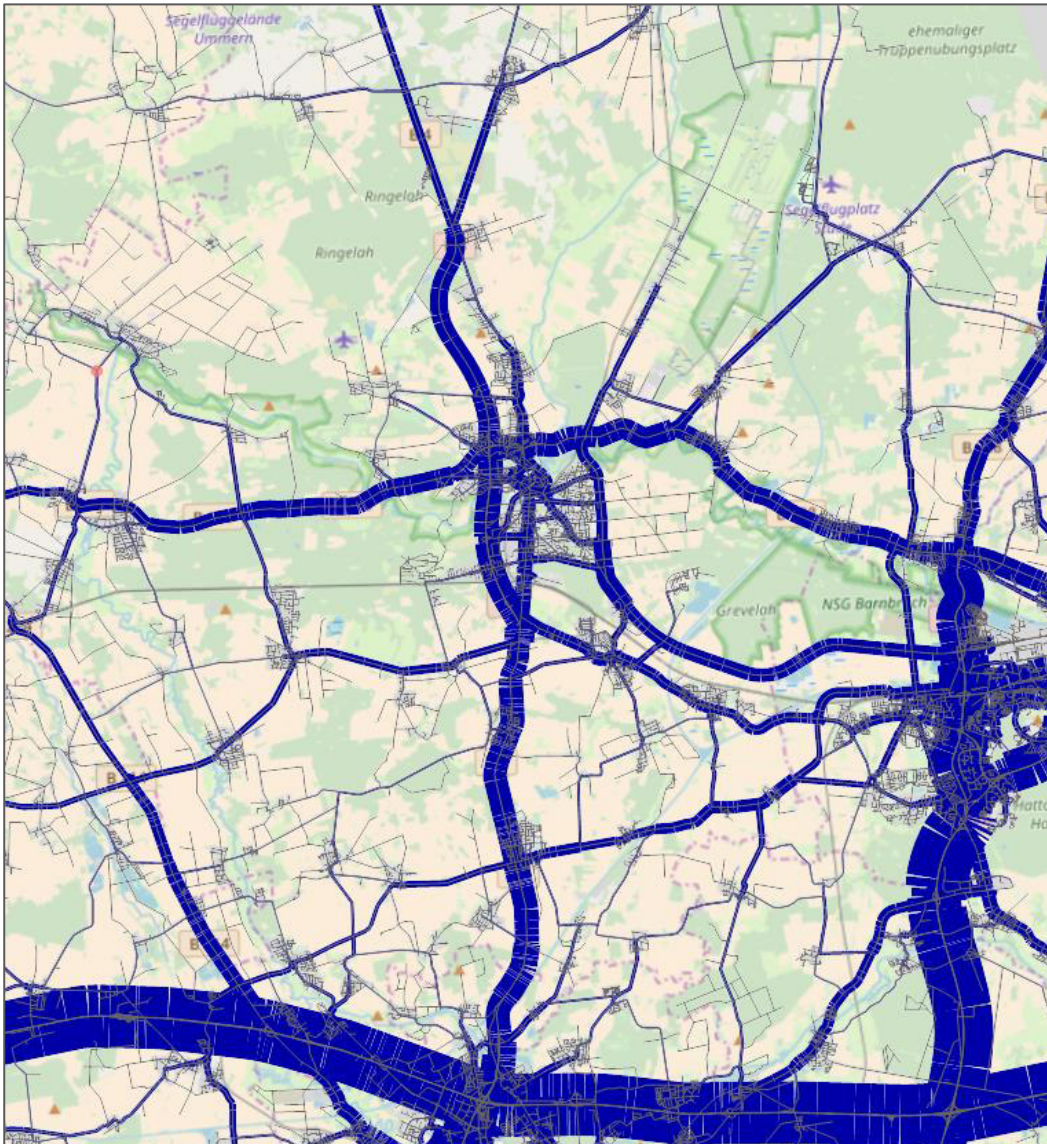


Abbildung 6-1: Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr 2015 im Raum Gifhorn
Quelle: WVI GmbH, Regionales Verkehrsmodell Großraum Braunschweig,
Ausschnitt Gifhorn-Wolfsburg,
(Hintergrundkarte Quelle: © OpenStreetMap Mitwirkende, CC-BY-SA)

Stadtmodell Gifhorn

Im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes wurde ein eigenes Verkehrsmodell für Gifhorn für MIV und ÖV aufgebaut. Das Stadtmodell wurde in das regionale Verkehrsmodell integriert, so dass die regionalen Verflechtungen in den Landkreis sowie die umliegenden Zentren abgebildet werden.

Bei der Implementierung eines eigenen Stadtmodells Gifhorn erfolgt eine aufgabengerechte Verfeinerung des Modells.

- ✔ Verfeinerung der Verkehrszelleneinteilung: Für die Berechnungen wurde das Modell im Stadtgebiet auf 78 Verkehrszellen verfeinert.
- ✔ Verfeinerung der Strukturdaten entsprechend dieser Verkehrszelleneinteilung
- ✔ Erstellung eines eigenen Gebietstyps für Gifhorn in der Unterscheidung nach Kernstadt und Ortsteilen mit/ohne Schienenanschluss
- ✔ Neuberechnung der Verkehrsnachfrage für den Verkehr der Gifhorer für alle Verkehrsarten (MIV, ÖV sowie Rad- und Fußverkehr) und Kalibrierung der Ergebnisse an den vorliegenden Mobilitätsdaten

Die empirischen Daten, insbesondere die Daten der Verkehrszählungen sowie der Pendlerverflechtungen, werden beim Aufbau des Verkehrsmodells zur Kalibrierung der Netzbelastungen und dabei zur Bewertung der Abbildungsqualität des Verkehrsnachfragemodells herangezogen.

6.2 Verkehrsnachfrage im Analysefall 2018

Auf Basis des kalibrierten Verkehrsmodells wurde der Analysefall 2018 erstellt. Dieser stellt sowohl die modellmäßig ermittelte Verkehrsnachfrage als auch flächendeckend die Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr und im ÖV für die Stadt Gifhorn dar. Der Nachweis einer hohen Abbildungsqualität im Analysefall erlaubt den Einsatz des Verkehrsmodells für Prognoserechnungen und Szenarienbetrachtungen.

Verkehr der Bewohner

Insgesamt führen die rund 43.000 Einwohner Gifhorns an einem mittleren Werktag 160.700 Wege und Fahrten durch. Dies entspricht 3,74 Wegen pro Person.

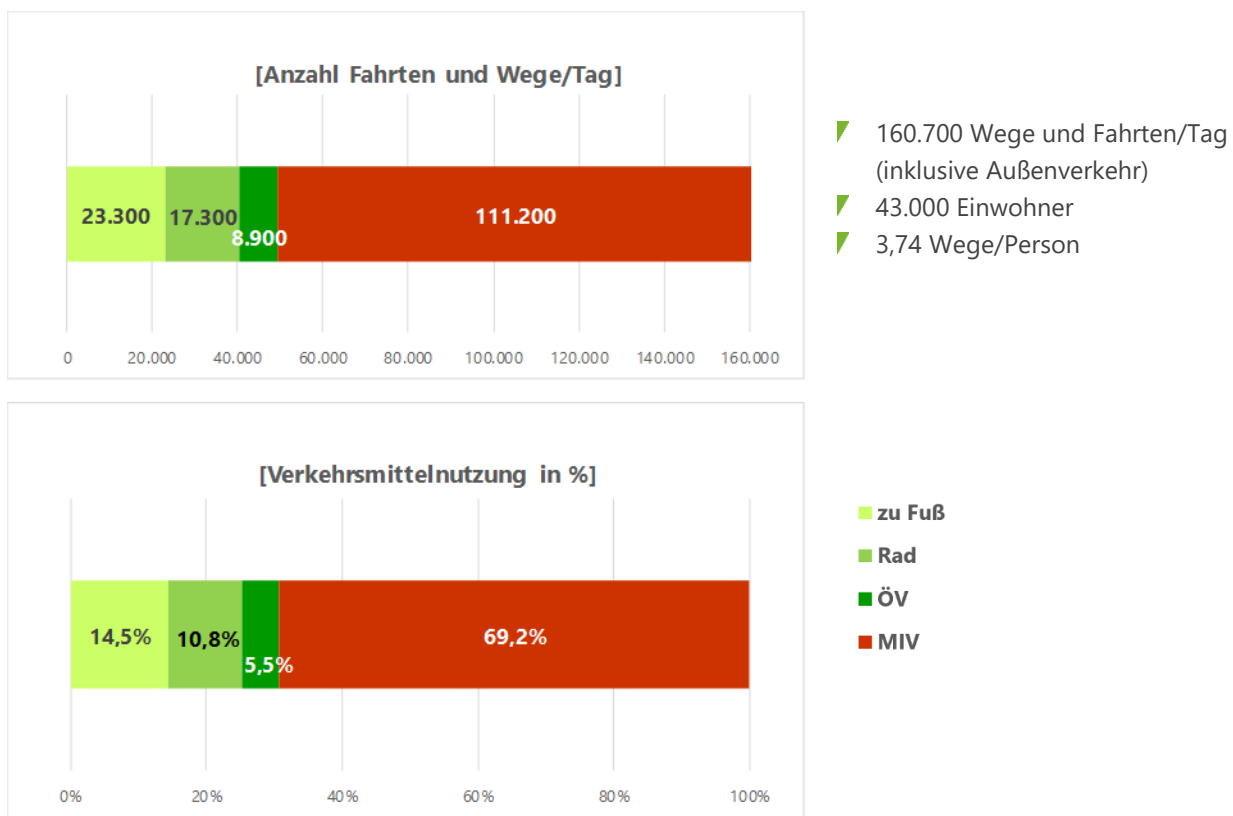


Abbildung 6-2: Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn – Analysefall 2018
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

Das Ergebnis der Modellrechnungen zeigt weiterhin, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV), also i.W. der Pkw-Verkehr, mit einem Anteil von 69 % das Hauptverkehrsmittel in der Alltagsmobilität der Gifhorer darstellt (vgl. Abbildung 6-2). Von den insgesamt rund 161.000 werktäglichen Personenfahrten werden allein 111.000 Fahrten mit dem MIV durch die Gifhorer Bevölkerung zurückgelegt. Demgegenüber stellen 23.000 Wege zu Fuß mit einem Anteil von 15 %, 17.000 Fahrten mit dem Fahrrad mit

einem Anteil von 11 % und 9.000 Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) bzw. mit Bus und Bahn mit einem Anteil zu 5 % eine deutlich geringere Verkehrsmittelnutzung dar.

Quell-, Ziel- und Binnenverkehr Gifhorn

Die Abbildung 6-3 zeigt die Verkehrsnachfrage im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Gifhorn für den MIV und den ÖV. Hierin enthalten ist neben dem Verkehr der Bewohner der Stadt auch der Verkehr der Bewohner des Umlandes, der nach Gifhorn ein- oder ausströmt.

Es zeigt sich, dass der Binnenverkehr sowohl im MIV als auch insbesondere im ÖV stark von den Bewohnern der Stadt geprägt ist. Im MIV zeigen sich im Binnenverkehr der Gifhorer große Anteile sehr kurzer Fahrten, insbesondere Einkaufs- und Gelegenheitsfahrten. Der ÖV-Binnenverkehr ist besonders durch den Schülerverkehr geprägt. Der Quell- und Zielverkehr wird stärker durch den Verkehr aus dem Umland geprägt. Mit rund 90.000 Personenfahrten täglich ist der Quell- und Zielverkehr der Stadt stark ausgebildet. Davon werden über 85.000 Personenfahrten (95 %) mit dem MIV, also i.W. mit dem Pkw abgewickelt. Lediglich 5 % der werktäglichen Quell-Zielfahrten liegen im ÖV.

Verkehrsnachfrage in [Personenfahrten/Tag]		Binnenverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Gesamt
Verkehr der Gifhorer	MIV	85.600	11.200	11.200	108.000
	ÖV	7.300	700	700	8.700
Verkehr aus dem Umland	MIV	16.200	31.400	31.400	79.000
	ÖV	300	1.400	1.400	3.100
Gesamtverkehr Gifhorn	MIV	101.800	42.600	42.600	187.000
		45%	55%		
	ÖV	7.600	2.100	2.100	11.800
		64%	36%		
Gesamter Motorisierter Verkehr (MIV+ÖV)		109.400	44.700	44.700	198.800
		55%	45%		

Verkehr der Bewohner Stadt Gifhorn ohne Außenverkehr (Quelle und Ziel außerhalb Gifhorns)

Außenverkehr Bewohner Stadt Gifhorn:

MIV: 3.200 Personenfahrten/Tag ÖV: 200 Personenfahrten/Tag

Abbildung 6-3: Verkehrsnachfrage im motorisierten Quell-, Ziel- und Binnenverkehr Stadt Gifhorn

Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

Die nachfolgende Abbildung 6-4 zeigt die Verkehrsverflechtungen der Stadt Gifhorn mit dem Umland getrennt für den Kfz-Verkehr (Pkw- und Lkw-Fahrten) und ÖV. Die stärksten Verflechtungen zeigen sich zwischen Stadt Gifhorn und der Samtgemeinde Isenbüttel sowie von/nach Wolfsburg und Braunschweig. Auch in die benachbarten Samtgemeinden Wesendorf, Papenteich und Meinersen bestehen starke Verkehrsverflechtungen, die aber i.W. mit dem Pkw wahrgenommen werden.

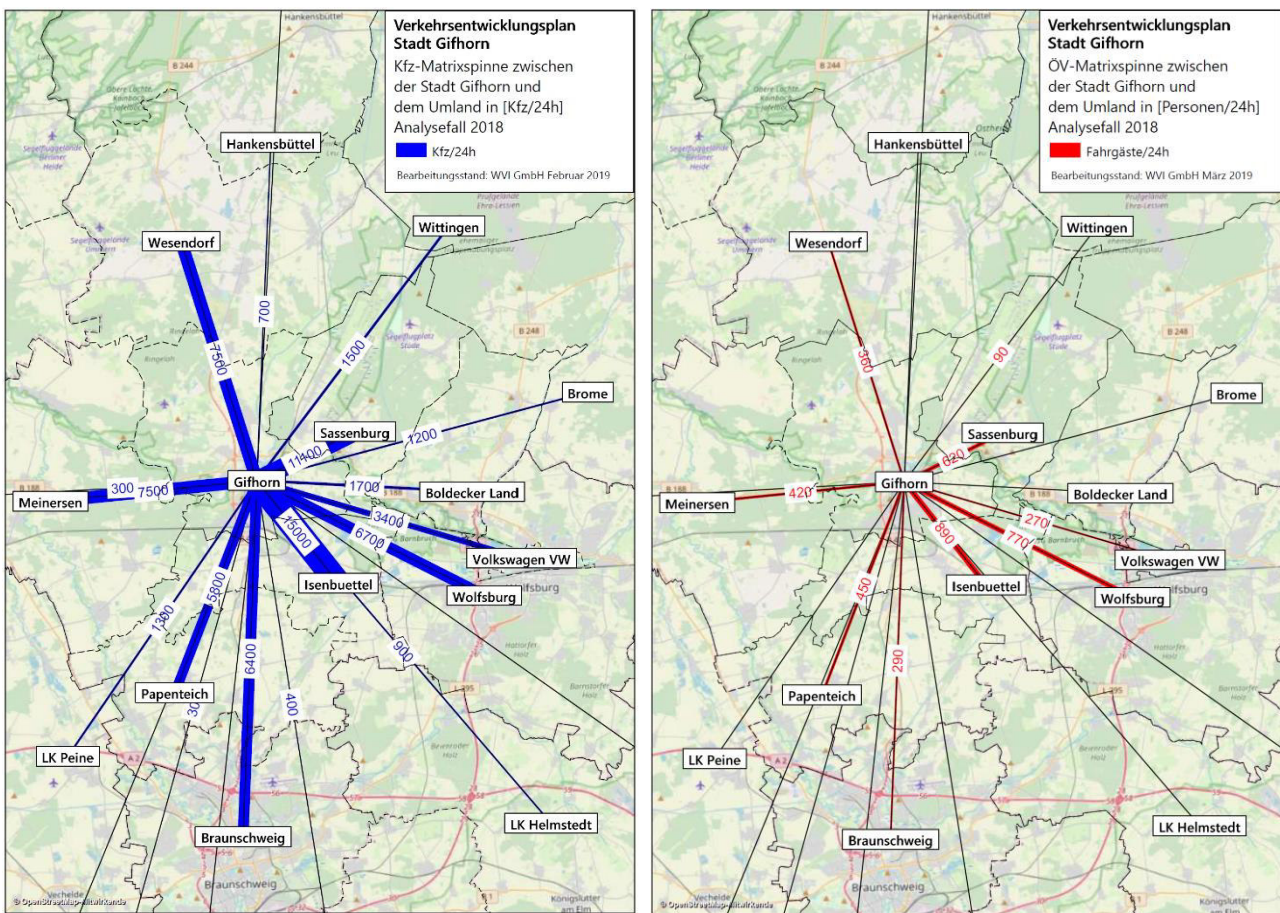


Abbildung 6-4: Verkehrsverflechtungen Stadt Gifhorn mit dem Umland im Kfz-Verkehr und im ÖV
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

6.3 Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr Analysefall 2018

Die mit dem Verkehrsmodell ermittelte Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr (Pkw- und Lkw-Verkehr) wurde auf das Straßennetz umgelegt und mit den vorliegenden Zähl- daten abgeglichen.

Die Abbildung 6-5 und Abbildung 6-6 zeigen die mit dem Verkehrsmodell Stadt Gifhorn berechneten Streckenbelastungen im Kfz-Verkehr in Gifhorn insgesamt sowie im Ausschnitt Kernstadt. Eine Darstellung der Streckenbelastungen im Lkw-Schwerverkehr

(Lkw-Verkehr größer 3,5 t zul. Gesamtgewicht sowie Busse) findet sich in der Abbildung 6-7 und der Abbildung 6-8.

Ein Vergleich zwischen den mit dem Verkehrsmodell berechneten Streckenbelastungen Kfz-Verkehr sowie den gezählten Werten ist in Abbildung 6-9 dargestellt. Es zeigt sich eine insgesamt sehr gute Übereinstimmung der empirisch ermittelten und modellmäßig berechneten Werte. Das Verkehrsmodell bildet damit eine gute und valide Grundlage, um aufbauend auf dem Analysefall weitere Planfälle und Szenarien zu berechnen und zu bewerten.

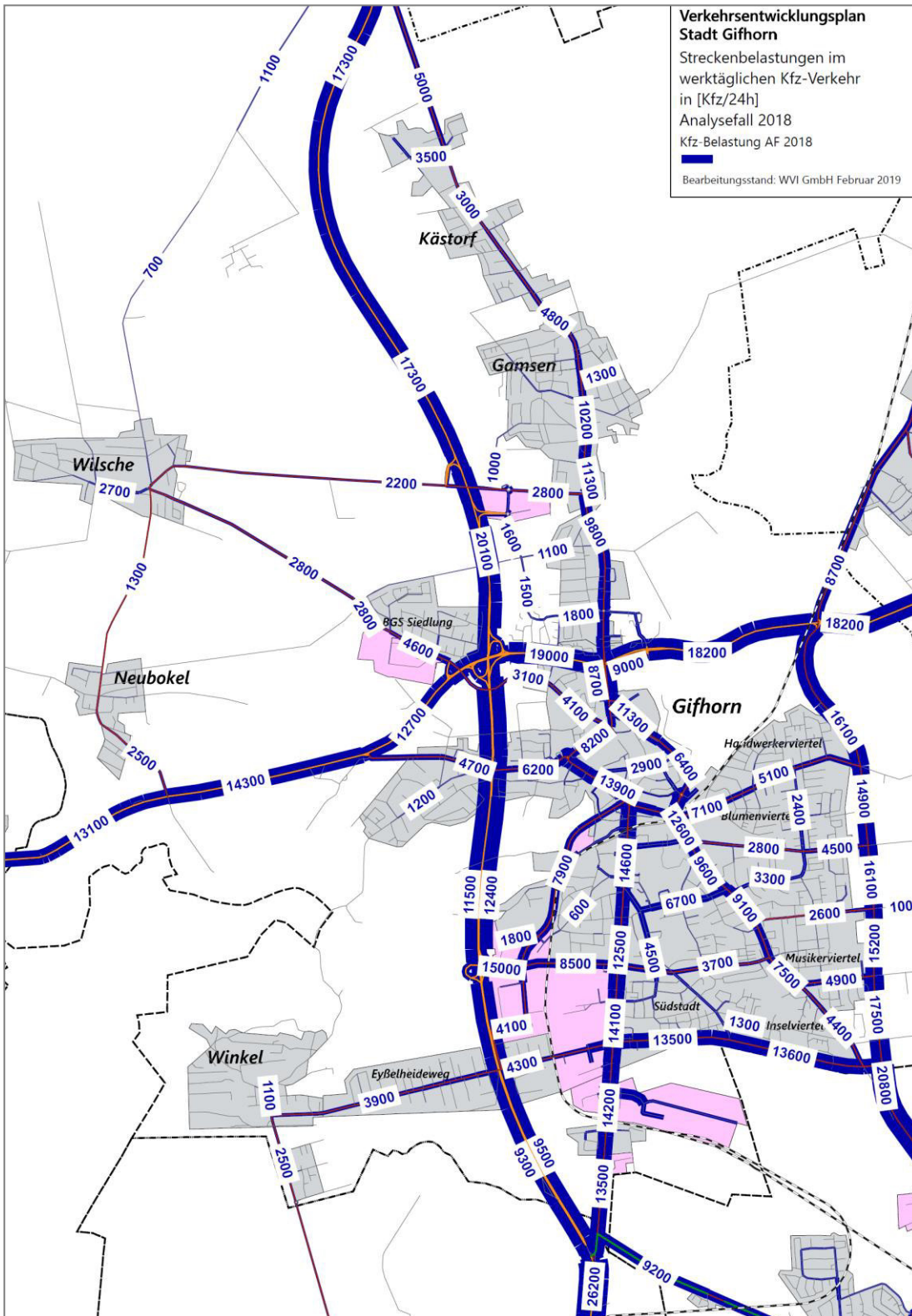


Abbildung 6-5: Streckenbelastungen im Kfz-Verkehr, Analysefall 2018
(Quelle: Verkehrsmodell Stadt Gifhorn)

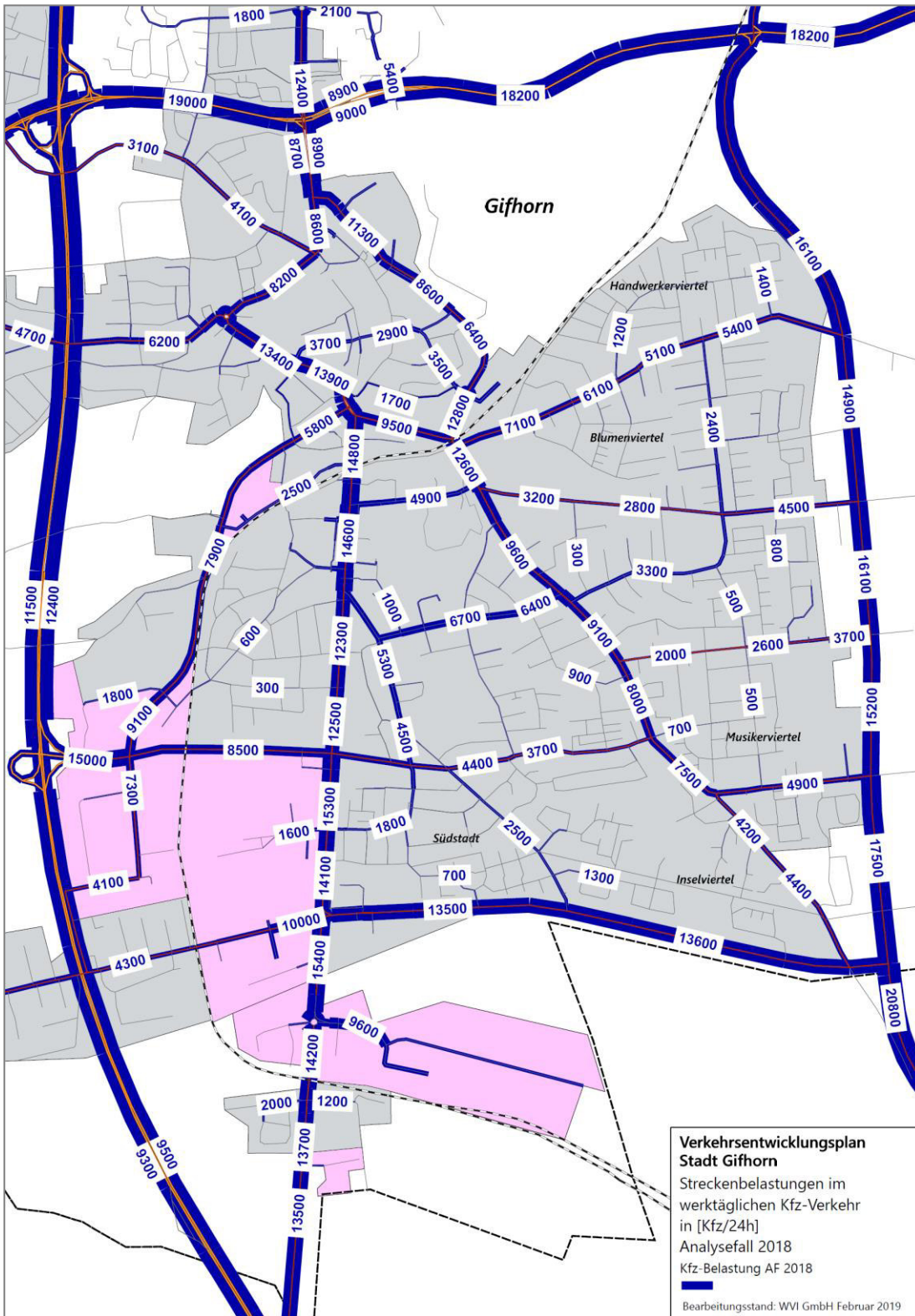


Abbildung 6-6: Streckenbelastungen im Kfz-Verkehr, Analysefall 2018 (Ausschnitt Kernstadt)
 (Quelle: Verkehrsmodell Stadt Gifhorn)

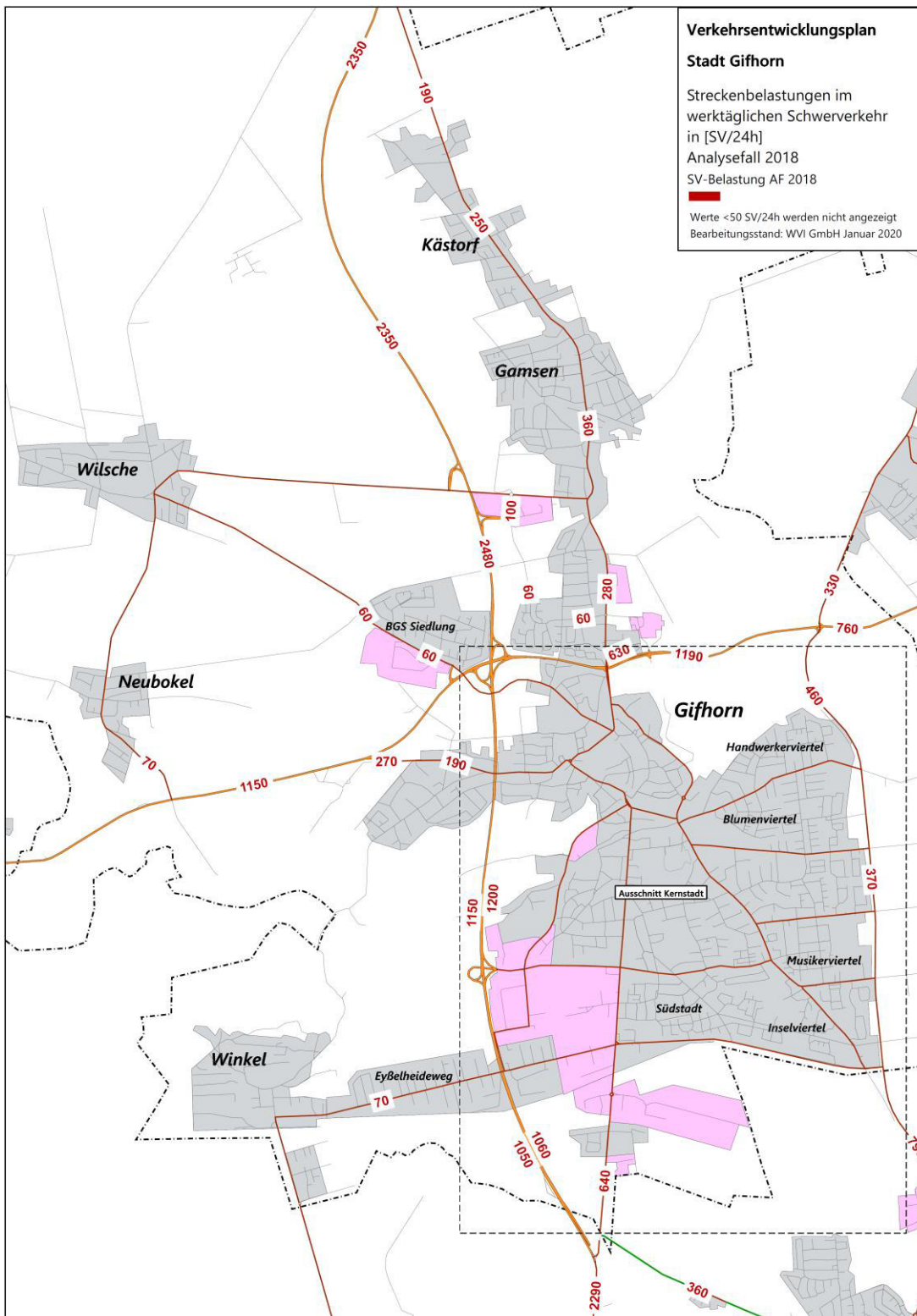


Abbildung 6-7: Streckenbelastungen im Lkw-Schwerverkehr > 3,5 t, Analysefall 2018
(Quelle: Verkehrsmodell Stadt Gifhorn)

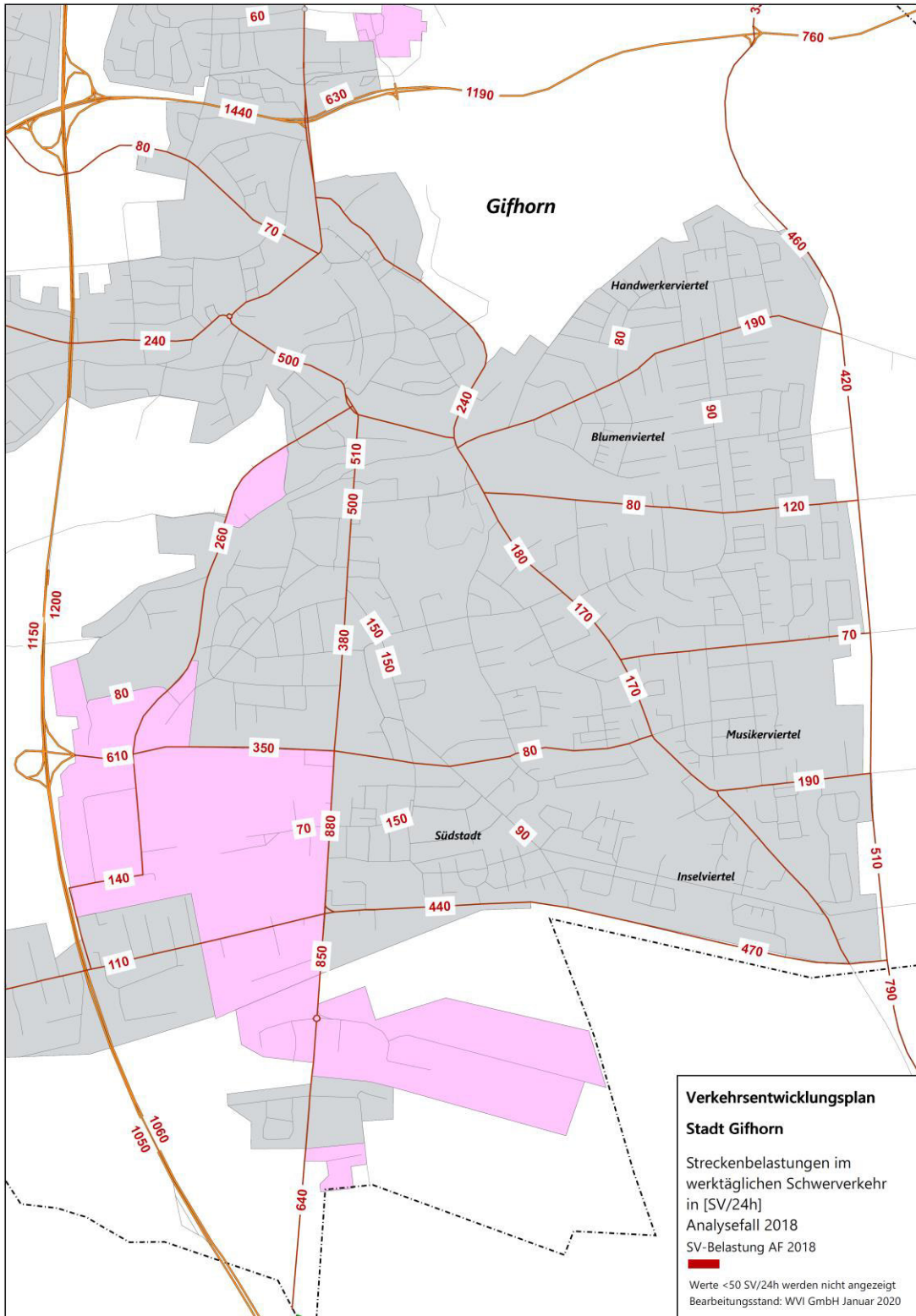


Abbildung 6-8: Streckenbelastungen im Lkw-Schwerverkehr > 3,5 t, Analysefall 2018 (Ausschnitt Kernstadt)
(Quelle: Verkehrsmodell Stadt Gifhorn)

Vergleich zwischen Zählwerten und Modellwerten im Kfz-Verkehr

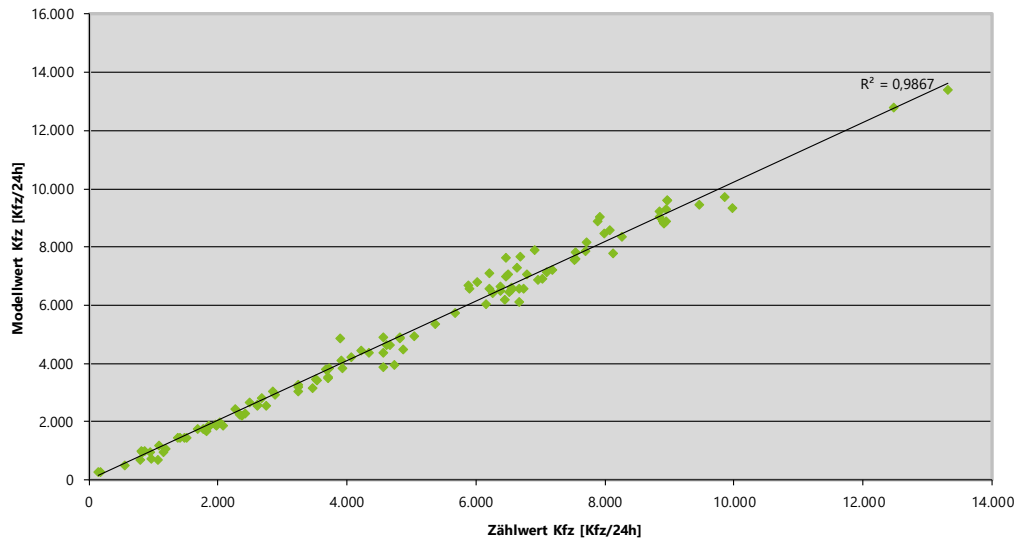


Abbildung 6-9: Vergleich der Streckenbelastungen im Kfz-Verkehr zwischen Zählwerten und Modellwerten im Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

6.4 Verkehrsbelastungen im ÖPNV im Analysefall 2018

Die Verkehrsnachfrage im ÖPNV in Gifhorn wurde ebenfalls mit dem Verkehrsmodell ermittelt. Ebenso wie im Kfz-Verkehr wurde die ermittelte Verkehrsnachfrage auf die Verkehrsnetze im ÖV umgelegt. Die Abbildung 6-10 und Abbildung 6-11 zeigen die Streckenbelastungen im ÖV (Fahrgastnachfrage auf den Strecken) in der Gesamtstadt sowie im Ausschnitt Kernstadt in der Unterscheidung nach Verkehrssystemen (Schienenverkehr und Busverkehr).

Die höchste Verkehrsnachfrage im Busverkehr zeigt sich im Bereich der Innenstadt um die Haltestellen Steinweg und Schillerplatz. Aufgrund der hohen Schülerverkehrsanteile im Busverkehr in Gifhorn zeigen sich auch im Bereich der Schulen stärkere Aufkommenswerte.

Im SPNV ist die Linie RB 47 im Bereich Gifhorn nur mit 1.000 – 1.100 Personen pro Tag besetzt, was eine Folge des heutigen schwachen Angebotes im 2 Std.-Takt darstellt. Die Nachfrage auf der Linie RE 30 in Richtung Wolfsburg bzw. Hannover liegt dagegen deutlich höher und beträgt 3.300 bzw. 3.650 Personenfahrten pro Tag.

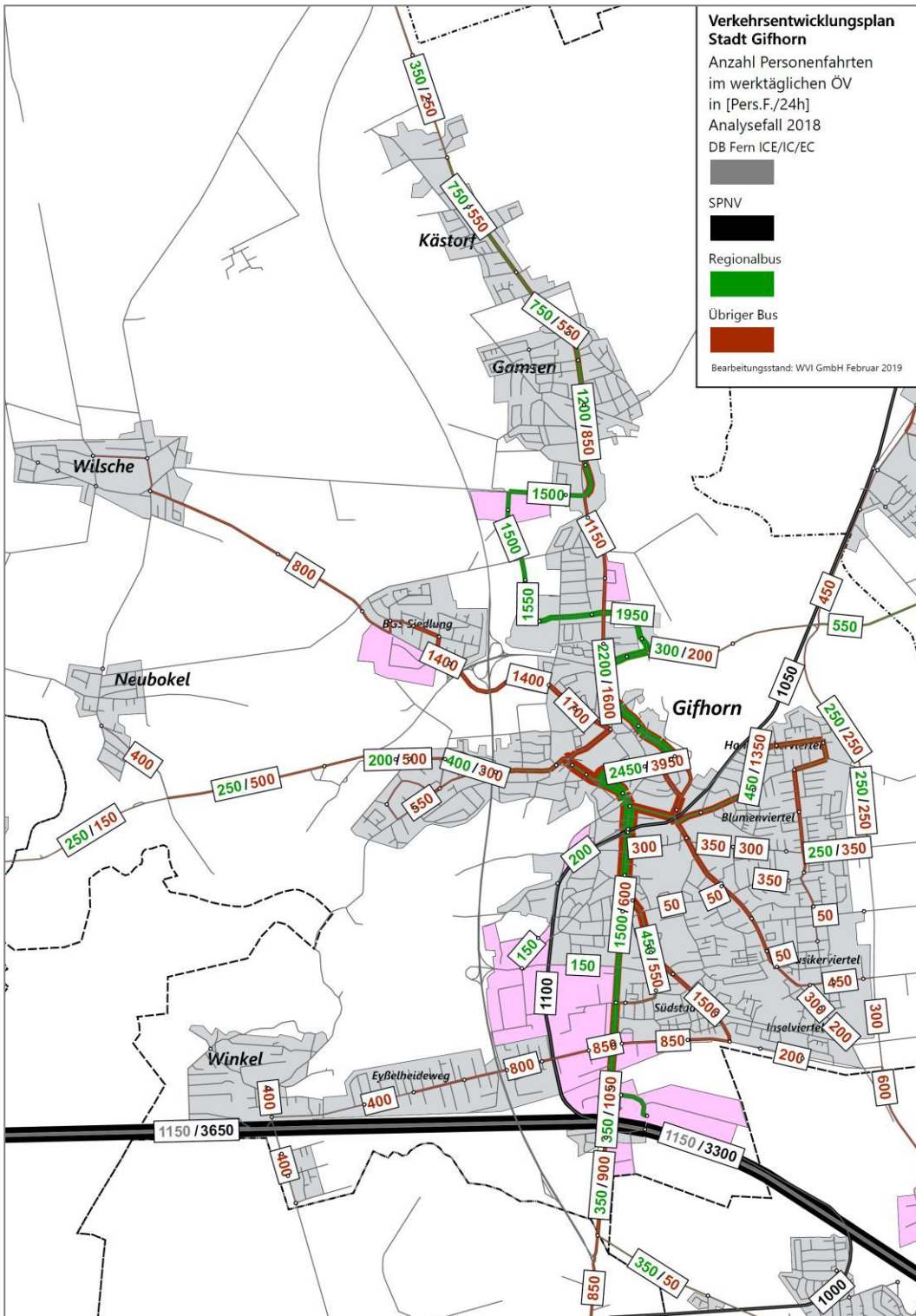


Abbildung 6-10: Streckenbelastungen im ÖV, Analysefall 2018
(Quelle: Verkehrsmodell Stadt Gifhorn)

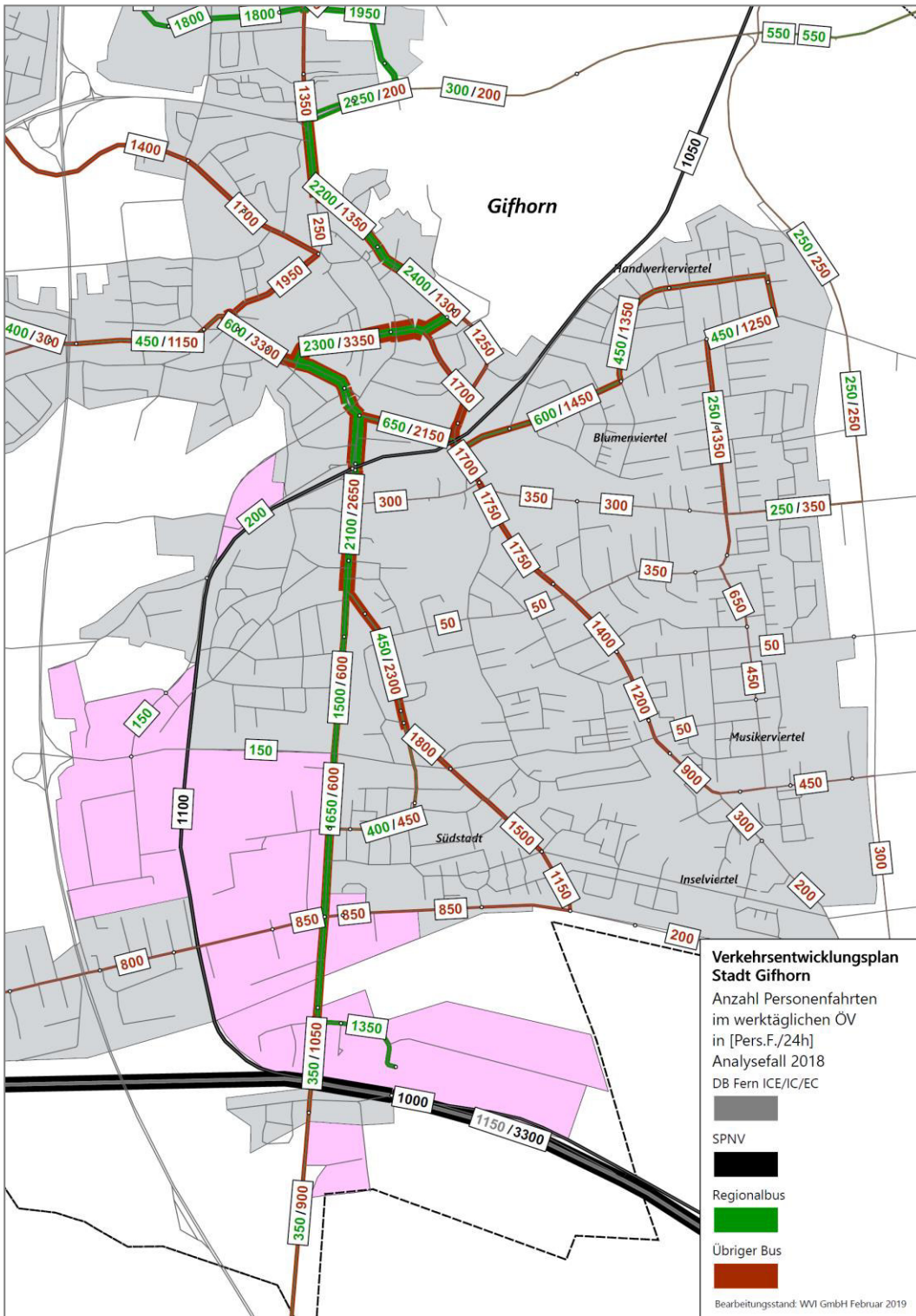


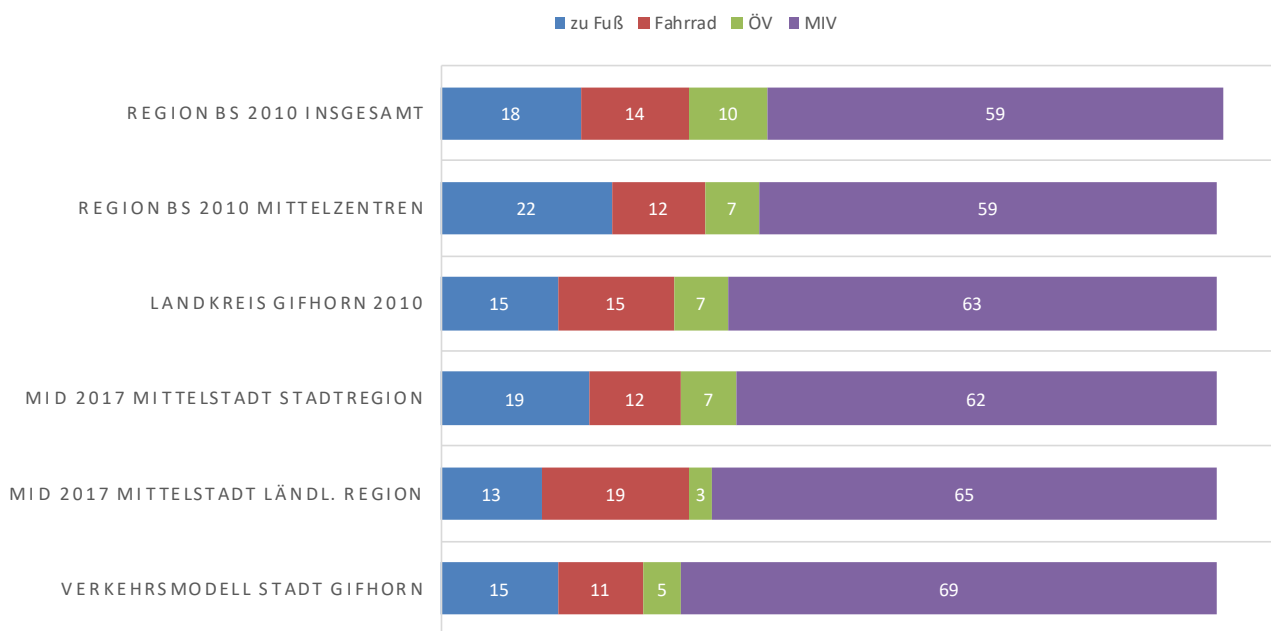
Abbildung 6-11: Streckenbelastungen im ÖV, Analysefall 2018 (Ausschnitt Kernstadt)
(Quelle: Verkehrsmodell Stadt Gifhorn)

6.5 Verkehrsmittelnutzung im Vergleich

Die Abbildung 6-12 zeigt die Verkehrsmittelnutzung der Bewohner der Stadt Gifhorn im Vergleich mit anderen Regionen.

Im Auftrag des Regionalverband (damals Zweckverband) Großraum Braunschweig wurde von der WVI GmbH im Jahr 2010 im Rahmen der regionalen Mobilitätsuntersuchung eine Haushaltsbefragung mit umfangreichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten in der Region durchgeführt. Dabei wurden Angaben von insgesamt rund 12.400 Personen in der Region gesammelt und ausgewertet.

Für den gesamten Landkreis Gifhorn liegen Angaben von insgesamt rund 1.000 Personen zu ihren werktäglichen Fahrten und Wegen in der Kernwoche (Dienstag bis Donnerstag) sowie weitere Angaben von rund 550 Personen zu ihren Fahrten und Wegen am Wochenende vor. Für das Gebiet der Stadt Gifhorn ist die Stichprobe mit rund 150 Personen nach Auswertung nicht aussagekräftig genug. Für das Verkehrsverhalten der Bewohner aller Mittelzentren in der Region liegen jedoch Angaben von insgesamt 1.350 Personen vor.



Stadt Gifhorn: Daten der Verkehrsmodellierung 2018

Region BS und Landkreis GF: Daten der Mobilitätsbefragung 2010 Zweckverband Großraum Braunschweig

MID 2017: Mobilität in Deutschland

Abbildung 6-12: Verkehrsmittelnutzung im Vergleich

Der MIV-Anteil der Gifhorer liegt dabei mit 69% deutlich höher als der mittlere MIV-Anteil im Regionalverband bzw. in allen Mittelzentren der Region, der im Jahr 2010 59

% betrug. Auch im Vergleich zu aktuellen Haushaltsbefragungsdaten der Studie Mobilität in Deutschland für das Jahr 2017 [MID 2017] für Mittelstädte in Stadtregionen und Mittelstädte in ländlichen Regionen wird der MIV von Gifhornern stärker genutzt.

Die Gründe für die hohe Pkw-Nutzung in der Alltagsmobilität der Gifhorner sind vielfältig. Als mögliche Erklärungsansätze sind zu nennen:

- ✔ Die Nähe zum Automobilstandort Wolfsburg. Über 5.000 Bürger arbeiten in und pendeln nach Wolfsburg und verfügen zum Teil über günstige Leasingkonditionen für Pkw verbunden mit einem vergleichsweise hohen Einkommensniveau. Bei den Gifhorner Familien geht der Trend zu einem und mehr Pkw je Familienmitglied.
- ✔ In der Stadtstruktur von Gifhorn sind die Aktivitäten Wohnen, Freizeit und Arbeiten voneinander weitgehend räumlich getrennt, wodurch längere Entfernungen entstehen, bei denen häufiger der Pkw genutzt wird.
- ✔ Im Vergleich zu anderen Städten verfügt Gifhorn über ein gut ausgebautes Straßennetz, das über ein ringförmiges System von Tangenten nahezu den kompletten Durchgangs- bzw. Fremdverkehr aus Gifhorn aufnimmt, wodurch die vorhandenen Straßenkapazitäten überwiegend den Gifhornern zur Verfügung stehen.
- ✔ Viele günstige oder zum Teil kostenlose Parkmöglichkeiten in der Innenstadt und an den Einkaufszentren begünstigen die Nutzung des Pkw.
- ✔ Dagegen sind Angebote im ÖPNV (Bus und Schiene) vorhanden, aber gegenüber dem Pkw sowohl von der Reisezeit als auch von den Kosten nicht konkurrenzfähig. Auch der Radverkehr bildet mit dem zum Teil stark verbesserungsfähigen Angebot derzeit keine Konkurrenz zur Nutzung des Pkw.

7 Verkehrsprognose 2030 und Szenarien

Mit dem Verkehrsmodell Gifhorn wurde die Verkehrsnachfrage in Gifhorn modellmäßig berechnet und anhand der vorliegenden Erhebungen für den Ist-Zustand (Analysefall 2018) kalibriert. Dabei gehen in die Modellberechnungen neben den Strukturdaten (Verteilung der Einwohner, Arbeitsplätze, Schulplätze, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten etc.) auch die Verkehrsangebote in den einzelnen Verkehrssystemen sowie das Verkehrsverhalten ein. Im Ergebnis wurden u.a. Verkehrsmengenkarten für den Kfz-Verkehr und den ÖV erstellt, die das tatsächliche Verkehrsgeschehen gut abbilden.

Das Verkehrsmodell bietet auch die Möglichkeit der Berechnung von Planfällen und Szenarien für zukünftige Verkehrszustände. Dabei werden die genannten Eingangsparameter ins Modell, insbesondere zukünftige Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrssysteme variiert, woraus sich eine veränderte Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelnutzung ergeben. Dabei werden hier überwiegend solche Maßnahmen untersucht, die im Wirkungsbereich der Stadt Gifhorn liegen. Weitere bundesweite Maßnahmen wie z.B. Abgaben und Steuern können diese Wirkungen abschwächen oder verstärken.

Mit dem Verkehrsmodell Gifhorn wurden insgesamt vier Planfälle und Szenarien zur zukünftigen Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet untersucht (vgl. Abbildung 7-1):

Planfälle und Szenarien		Strukturentwicklung	
		absehbare Entwicklungen	weitere Entwicklungen
Verkehrsangebote FV, RV, ÖV, MIV	absehbare Entwicklungen	P0	P1
	weitergehende Entwicklungen	P2	P3

Abbildung 7-1: Übersicht über die berechneten Planfälle und Szenarien

- ▼ **P0: Prognose-Nullfall:**
 Der Prognose-Nullfall schreibt die derzeit absehbaren Entwicklungen in Gifhorn bis 2030 fort, ohne weitere grundlegende Veränderungen zu unterstellen. Er wird auch häufig als Trend-Szenario bezeichnet.
- ▼ **P1: Strukturentwicklungs-Szenario:**
 Das Strukturentwicklungs-Szenario berechnet die verkehrlichen Wirkungen für denkbare umfangreiche Siedlungsentwicklungen und -erweiterungen in Gifhorn.

- ✔ P2: Verkehrsentwicklungs-Szenario:
Dieses Szenario untersucht die Wirkungen von verkehrlichen Maßnahmen in der Stadt Gifhorn, insbesondere durch den Ausbau von ÖV und Radverkehr.
- ✔ P3: Klimaschutz-Szenario:
Das Klimaschutz-Szenario enthält weitere verkehrliche und siedlungsstrukturelle Maßnahmen, mit denen die Klimaschutz-Ziele für den Verkehrsbereich erreicht werden sollen.

Die Ergebnisse der Szenarienbetrachtungen sind in den nachfolgenden Kapiteln dargestellt. Alle Planfälle und Szenarien basieren auf einer abgestimmten Strukturdatenprognose für den Regionalverband Großraum Braunschweig.

Eine detaillierte Liste mit Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Planfällen findet sich im Anhang.

7.1 Entwicklung der Strukturdaten bis 2030

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Gifhorn bis zum Jahr 2030 basiert auf einer Studie der CIMA aus dem Jahr 2017 [CIMA 2017]. Dabei wurde im Auftrag des Regionalverbandes eine regional abgestimmte Bevölkerungs- und Schülerprognose sowie eine Erwerbstätigenprojektion auf Basis der Städte und Gemeinden erarbeitet. Alle Berechnungen für das regionale Verkehrsmodell sowie das Stadtmodell Gifhorn erfolgen auf der Grundlage dieser regional abgestimmten Datenbasis für das Prognosejahr 2030. Die lokalen Entwicklungen, z.B. Lage und Größe neuer Wohngebiete, wurden dabei im Detail mit der Stadtverwaltung abgestimmt.

- ✔ Für das Jahr 2030 wird eine fast konstante Einwohnerzahl in Gifhorn gegenüber heute prognostiziert. Es wird lediglich mit einer Abnahme von 1 % bzw. um 400 Einwohner gerechnet. Im Jahr 2018 waren es rund 43.000 Einwohner und 2030 werden es demnach rund 42.600 Einwohner sein. Dabei werden sich im Stadtgebiet von Gifhorn Verlagerungen durch die Erschließung neuer Wohngebiete und die Veränderung von Arbeitsstätten ergeben (vgl. dazu Kap. 7.2.1).
- ✔ Deutliche Veränderungen ergeben sich aber in der Altersstruktur: so nimmt insbesondere die Anzahl der Personen in der Altersklasse über 64 Jahre deutlich zu (+1.800 bzw. +16 %), während die Zahl der Personen in der Altersklasse zwischen 45 und 64 Jahre um rund 2.100 deutlich zurück geht (-16 %). Auch die Anzahl der jüngeren Menschen bis 18 Jahre wird nach der Prognose leicht um 550 Personen bzw. 7 % ansteigen.
- ✔ Die Anzahl der Arbeitsplätze bleibt zukünftig fast konstant. Für das Jahr 2030 wird mit 27.400 Arbeitsplätzen gerechnet, das ist eine Abnahme von 1,6 % und rund 450 Arbeitsplätzen gegenüber 2018 mit 27.850 Arbeitsplätzen.

- Im Bereich der Schulen und Kitas werden im gesamten Stadtgebiet die Schulklassen und Gruppen der Kindertagesstätten für ein zukünftig optimales Förderungsangebot erweitert.

Die nachfolgende Tabelle 7-1 zeigt die Entwicklung der Eckwerte der Strukturdaten bis zum Prognosejahr 2030 nach der CIMA-Studie.

Gebiet	Einwohner nach Altersklassen								Summe	Veränderungen zur Analyse
	0-5 Jahre	6-9 Jahre	10-17 Jahre	18-24 Jahre	25-44 Jahre	45-64 Jahre	65-74 Jahre	75 und älter		
Einwohner Kernstadt	1.723	1.288	2.638	2.114	7.201	7.543	4.483	3.810	30.800	174
Einwohner Ortsteile	693	475	1.035	626	2.516	3.339	1.748	1.325	11.757	-620
Stadt Gifhorn gesamt	2.416	1.763	3.673	2.740	9.717	10.882	6.231	5.135	42.557	
Veränderungen	-78	216	419	-574	-108	-2.154	1.703	130		-446

Gebiet	Arbeitsplätze nach Wirtschaftsklassen				Summe	Veränderungen zur Analyse
	WK 1: Land-/Forstwirt., Produktion, Baugewerbe	WK 2: Handel, Logistik, Gastgewerbe	WK 3: Finanzen, Versicherungen, Dienstleistungen	WK 4: Öffentlicher Dienst und sonstige Dienstleistungen		
Arbeitsplätze Kernstadt	5.022	4.002	5.708	7.057	21.789	-876
Arbeitsplätze Ortsteile	151	892	442	4.122	5.606	416
Stadt Gifhorn gesamt	5.173	4.894	6.150	11.179	27.395	
Veränderungen	-79	-292	64	-152		-460

Tabelle 7-1: Entwicklung der Eckwerte der Strukturdaten bis zum Prognosejahr 2030 gemäß CIMA

7.2 Prognose-Nullfall (P0)

Der Prognose-Nullfall bildet die Fortschreibung der derzeit absehbaren Entwicklung in Gifhorn bis 2030 ohne wesentliche Veränderung hinsichtlich der Siedlungsstruktur und der Verkehrsangebote. Es werden nur die absehbaren, derzeit beschlossenen bzw. bereits im Bau befindlichen Maßnahmen berücksichtigt.

7.2.1 Maßnahmen im P0

Strukturentwicklung

Wohngebiete und Einwohner

- ✔ Bereich des ehem. Kreiskrankenhauses (Geschosswohnungsbau)
- ✔ Gebiet nördlich der Bergstraße (Geschosswohnungsbau und Einfamilienhaus-/Doppelhausbebauung)
- ✔ Wohngebiete Hohes Feld, Lehmweg-Süd, I. Koppelweg und III. Koppelweg
- ✔ Nachverdichtung in ausgewählten Bereichen in der Kernstadt

Arbeitsplätze

- ✔ Weitere Arbeitsplätze bei IAV, Rockwellstraße
- ✔ Vergrößerung des Gewerbegebietes Westerfeld (Bereich der Robert-Bosch-Straße)

Schulen und Kitas

- ✔ Aufstockung von Klassen und Gruppen an mehreren Standorten

Öffentlicher Verkehr – Regionale Maßnahmen

Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2016 des Regionalverbandes

- ✔ RB 47 BS – GF – UE: Verdichtung auf Stundentakt Mo – Fr sowie zusätzliche Haltepunkte BS-Bienrode und Isenbüttel
- ✔ RE 30 H – GF – WOB: zusätzlicher Haltepunkt zwischen Mobile Life Campus/Auto-Vision und Tor Sandkamp (Tor 6)
- ✔ Ausbau der Weddeler Schleife
- ✔ Umsetzung Regionalbus-Konzept mit mindestens Stundentakt auf allen RegioBus-Linien (Linie 140 Ahnsen/Ohof – Meinersen – Gifhorn)

Öffentlicher Verkehr – Lokale Maßnahmen im Stadtgebiet Gifhorn

- ✔ Ausbau der SPNV-Stationen Bahnhof Gifhorn (Süd) und Bahnhof Gifhorn Stadt (bereits fertiggestellt)
- ✔ Anpassung der Linienführung der Linien 154 und 164 über Bahnhof Gifhorn Stadt
- ✔ Neubau und Umbau von Bushaltestellen im Stadtgebiet

Radverkehr – Regionale Maßnahmen

- ✔ Förderung Fahrradmobilität und Umsetzung regionaler e-Radschnellwege
- ✔ Bis 2030 Umsetzung der vier e-Radschnellwege mit den höchsten Potentialen (Braunschweig nach Wolfsburg sowie nach Salzgitter-Thiede, Vechelde und Wolfenbüttel)

Radverkehr – Lokale Maßnahmen im Stadtgebiet Gifhorn

- ✔ Braunschweiger Straße: Richtlinienkonforme Radverkehrsführung (Radweg oder Radfahrstreifen) zwischen Bergstraße und Bahnübergang
- ✔ Katzenbergknoten: Richtlinienkonforme Radverkehrsführung (Radwege)

Kfz-Verkehr – Regionale Maßnahmen

- ✔ Bau der A39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg (vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan)
- ✔ Ausbau der B4 als 4-streifige Umgehung Ausbüttel, Rötgesbüttel und Meine (vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan)
- ✔ Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt B4/K7 (Abzweig Wesendorf)

Kfz-Verkehr – Lokale Maßnahmen im Stadtgebiet Gifhorn

- ✔ Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Calberlaher Damm – Bergstraße - Lehmweg
- ✔ Bau der Robert-Bosch-Straße als Erschließungsstraße im 2. Bauabschnitt Gewerbegebiet Westerfeld
- ✔ Braunschweiger Straße: Umgestaltung des Abschnitts Bergstraße – Bahnübergang
- ✔ Sanierungen vieler Einzelstraßen im Stadtgebiet

Eine detaillierte Liste mit Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Planfällen findet sich im Anhang.

7.2.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage im P0

Eckwerte der Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Die Entwicklung der Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Prognose-Nullfall 2030 ist in Abbildung 7-2 dargestellt. Insgesamt steigt die Anzahl Fahrten und Wege pro Tag leicht um 1.300 auf 162.000 Fahrten und Wege im Verkehr der Gifhorner Bevölkerung an. Grund dafür ist die zukünftig leicht steigende Mobilität der älteren Personen verbunden mit einer weiterhin leicht steigenden Pkw-Verfügbarkeit.

Die Prognose zeigt gemäß dem allgemeinen Trend zu einer gesünderen und nachhaltigeren Lebensweise und einer stärkeren Verbreitung von Pedelecs einen Anstieg des Radverkehrs um 1.200 Fahrten pro Tag (+7 %). Der ÖV steigt ebenfalls leicht an, was i.W. eine Folge der verbesserten Angebote im SPNV darstellt. Der MIV bleibt etwa auf dem heutigen Niveau, das zu Fuß-gehen nimmt in der Nachfrage ab.

Insgesamt zeigen sich im Prognose-Nullfall ohne durchgreifende Maßnahmen keine wesentlichen Veränderungen in der Verkehrsnachfrage.

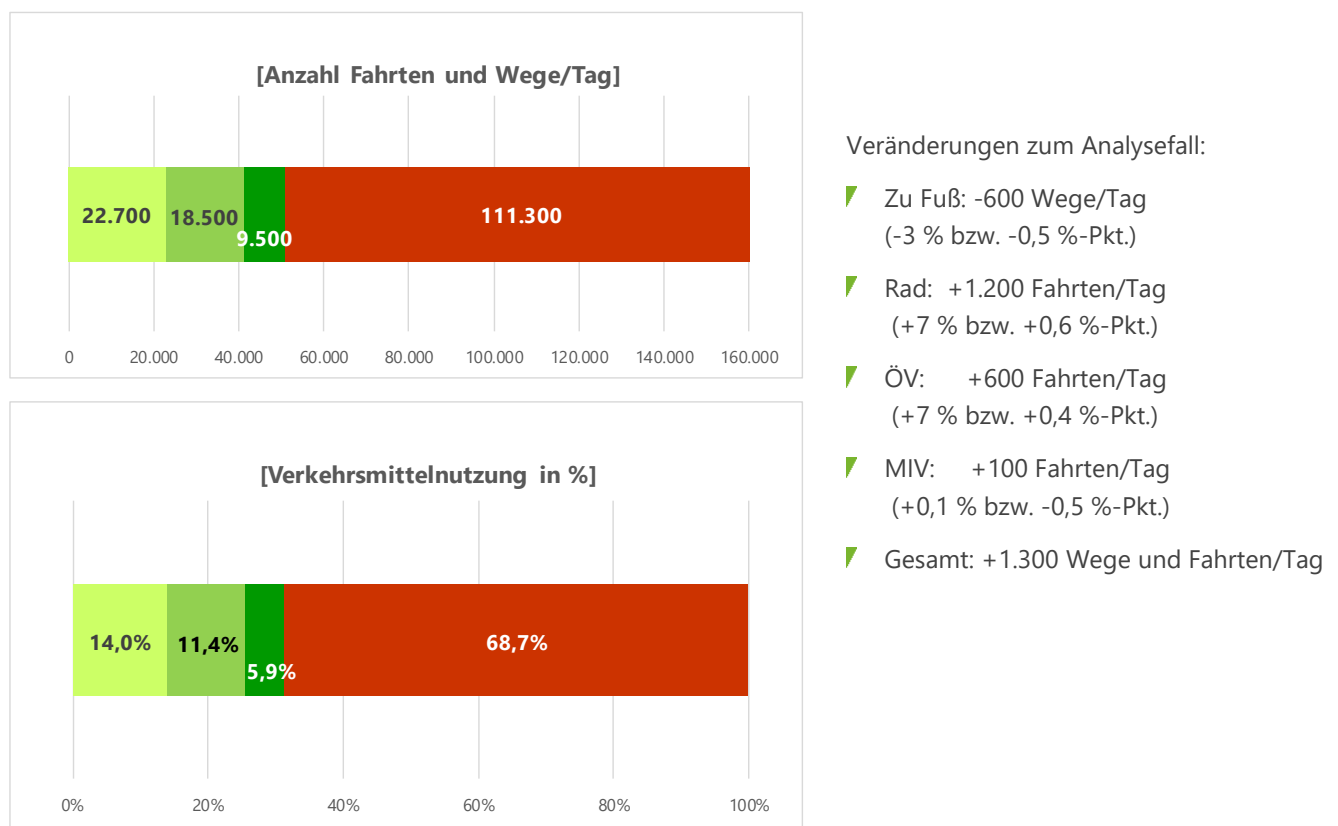


Abbildung 7-2: Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn – Prognose-Nullfall P0 2030
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

Veränderungen in den Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsnachfrage wurde auf die Verkehrsnetze umgelegt. Die Abbildung 7-3 und Abbildung 7-4 zeigen die Verkehrsbelastungen in Gifhorn im Kfz-Verkehr sowie im ÖPNV im Vergleich zum Analysefall 2018 für die Gesamtstadt. Die Absolutbelastungen sind im Anhang dargestellt.

Für den Kfz-Verkehr zeigen sich im Regionalverkehr noch Zunahmen (rot dargestellt). Insbesondere durch den Ausbau der B4 verbunden mit dem Umbau des Anschlusses der B4 an die Braunschweiger Straße im Süden ergeben sich deutliche Verkehrsverlagerungen. Insgesamt steigt der Verkehr auf der B4 an, da bisher auf das umliegende Straßennetz verdrängte Verkehre von und nach Gifhorn (Schleichverkehre zu den Spitzenzeiten) auf die ausgebaute B4 zurückverlagert werden. Dies wird überlagert durch einen Rückgang des Fernverkehrs auf der B4, der sich zum Teil auf die ausgebaute parallel verlaufende A39 verlagern wird. Dagegen zeigen sich im Stadtverkehr kaum Veränderungen: im Bereich der Siedlungserweiterungen (Flächen des ehem. Kreiskrankenhauses an der Bergstraße) oder durch den Zuwachs von Arbeitsplätzen (IAV) steigen lokal die Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr an.

Im ÖV zeigen sich Zunahmen insbesondere im SPNV auf der Linie RB 47 nach Braunschweig bzw. Uelzen (grün dargestellt). Die Regionalbahn profitiert von der Taktverdichtung auf den 60 Min.-Takt. Auch im Zulauf zum Bahnhof Gifhorn Stadt zeigen sich Zuwächse in den Verkehrsbelastungen im ÖV. Die Zuwächse auf dem Lehmweg resultieren aus der veränderten Linienführung der Stadtbusse 154 und 164 über den Bahnhof Gifhorn Stadt.

Insgesamt betrachtet ergeben sich – mit Ausnahme der Veränderungen durch die Maßnahmen im Regionalverkehr – nur geringe Belastungsveränderungen im Prognose-Nullfall 2030.

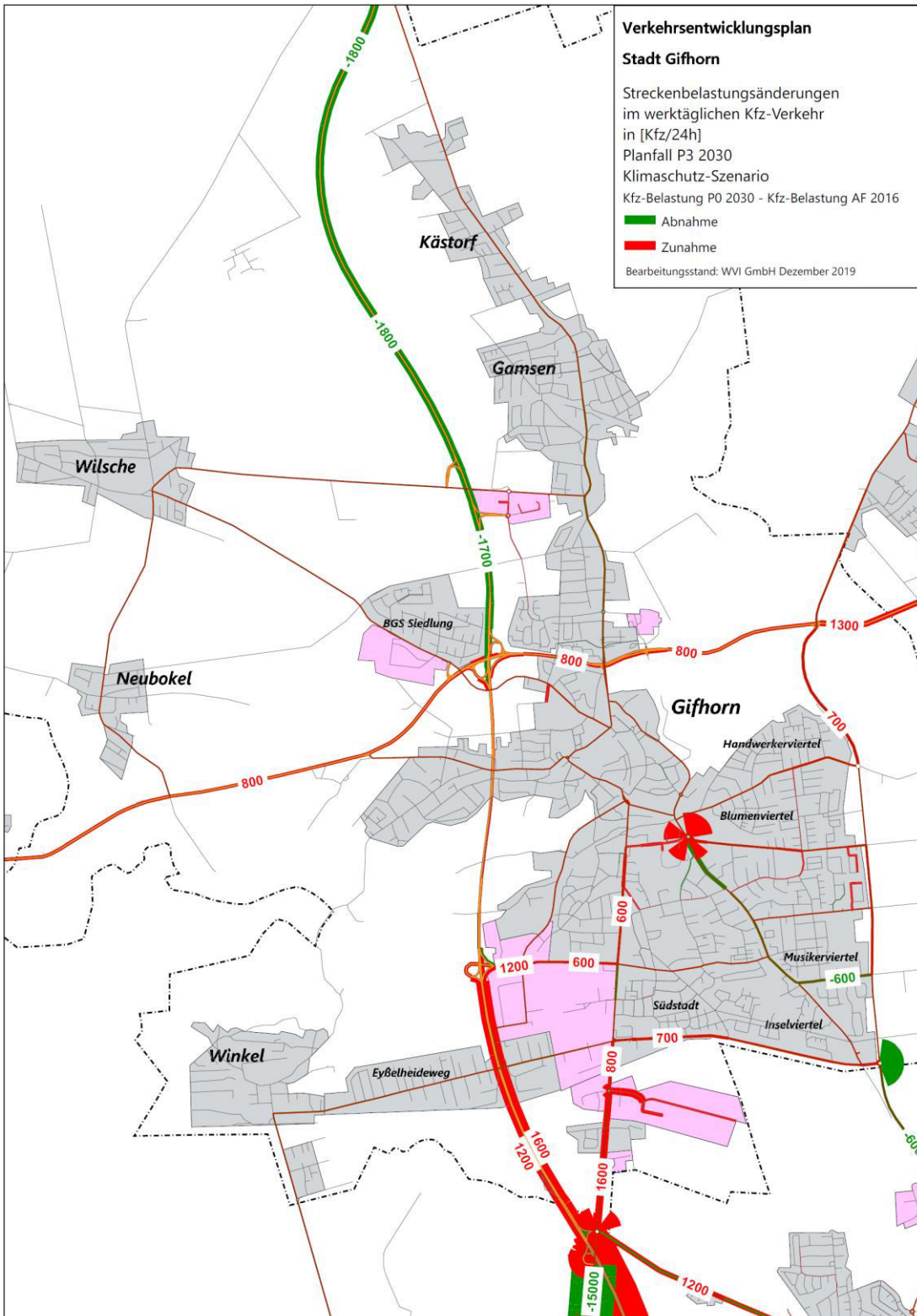


Abbildung 7-3: Veränderungen in den Streckenbelastungen Kfz-Verkehr vom Analysefall 2018 zum P0 (Prognose-Nullfall) 2030
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

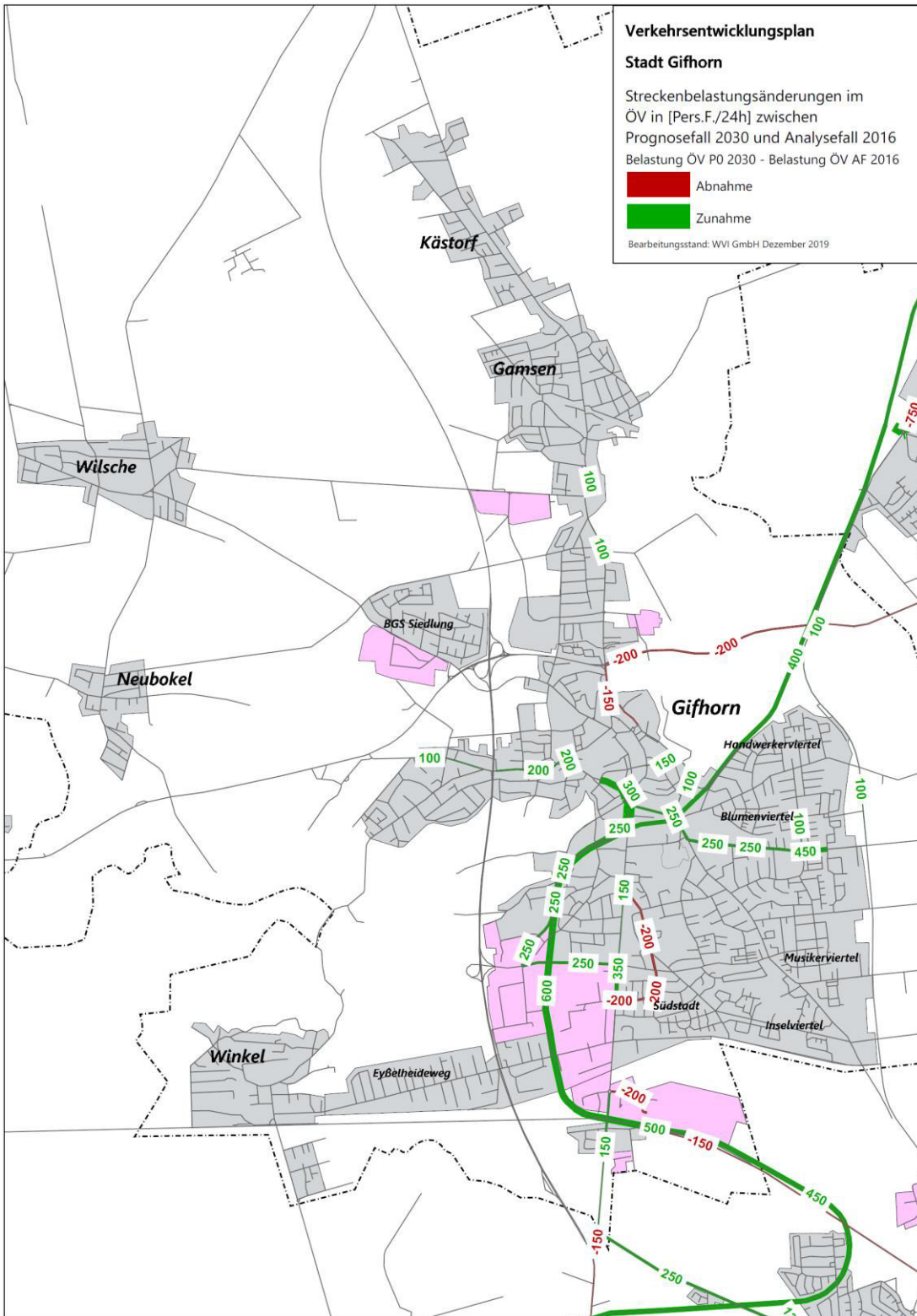


Abbildung 7-4: Veränderungen in den Streckenbelastungen ÖV vom Analysefall 2016 zum P0 (Prognose-Nullfall) 2030
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

7.3 Strukturentwicklungs-Szenario (P1)

7.3.1 Maßnahmen im P1

Das Strukturentwicklungs-Szenario beschreibt die verkehrlichen Effekte, die durch denkbare umfangreiche Siedlungsentwicklungen entstehen können (vgl. Abbildung 7-5):

- ▀ Erschließung umfangreicher neuer Wohn- und Gewerbegebiete
- ▀ Einrichtung eines Campusbereiches mit Hochschulnutzung

Die verkehrlichen Maßnahmen entsprechen denen des Prognose-Nullfalls.

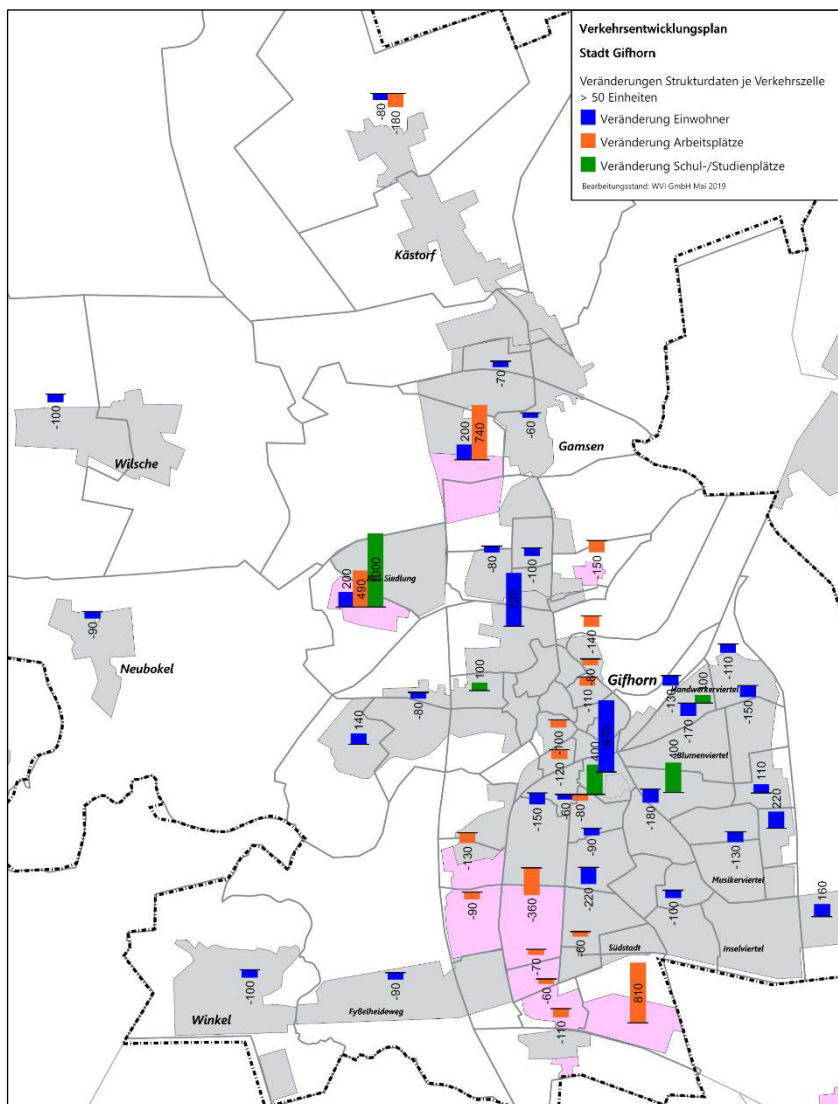


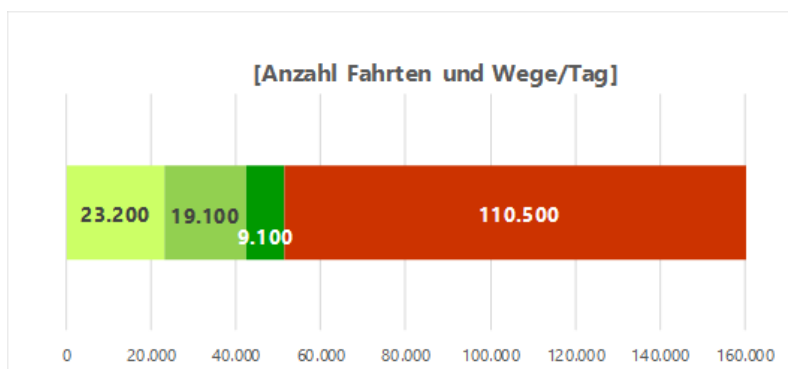
Abbildung 7-5: Strukturentwicklungen im Planfall P1
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

7.3.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage im P1

Im Ergebnis der Berechnungen zum Planfall P1 zeigen sich die siedlungsstrukturellen Effekte auf die Verkehrsnachfrage und die Verkehrsbelastungen.

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Planfall P1 mit einer umfangreichen Siedlungsentwicklung bis zum Jahr 2030 ist in Abbildung 7-6 dargestellt. Insgesamt steigt die Anzahl der Fahrten und Wege pro Tag ebenso wie im Prognose-Nullfall leicht um 1.200 auf rund 162.000 Fahrten und Wege im Verkehr der Gifhorner Bevölkerung an.

Auch im Planfall P1 zeigen sich die stärksten Zuwächse im Fahrradverkehr. Durch die unterstellte Einrichtung eines Campus mit zahlreichen Studierenden steigt der Radverkehr in Gifhorn überproportional stark an (+1.800 Fahrten pro Tag bzw. +10 %), da Studierende eher das Fahrrad nutzen. Dabei sinkt der motorisierte Individualverkehr (Pkw-Verkehr) leicht um 700 Fahrten pro Tag ab. Der ÖV und der Fußverkehr bleiben in etwa auf dem heutigen Niveau. Die Ausweisung weiterer am Stadtrand gelegener Wohngebiete im Planfall P1 führt aber dazu, dass unter Ansatz einer insgesamt gleichbleibenden Bevölkerungszahl Einwohner aus der Kernstadt abgezogen werden. Damit wird tendenziell der MIV gestärkt und die Nutzung von Fahrrad und ÖPNV geschwächt.



Veränderungen zum Analysefall:

- ✔ Zu Fuß: -100 Wege/Tag (-0,4 % bzw. -0,2 %-Pkt.)
- ✔ Rad: +1.800 Fahrten/Tag (+10 % bzw. +1 %-Pkt.)
- ✔ ÖV: +200 Fahrten/Tag (+2 % bzw. +0,1 %-Pkt.)
- ✔ MIV: -700 Fahrten/Tag (-0,6 % bzw. -0,9 %-Pkt.)
- ✔ Gesamt: +1.200 Fahrten und Wege/Tag

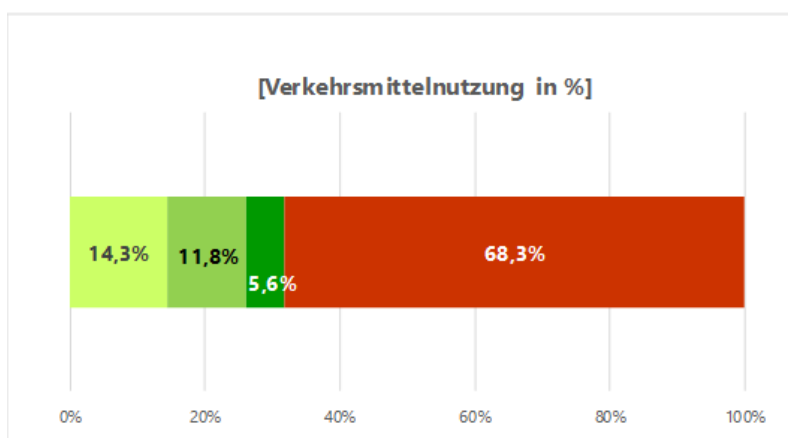


Abbildung 7-6: Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn – Planfall P1 2030
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

7.4 Verkehrsentwicklungs-Szenario (P2)

Im Verkehrsentwicklungs-Szenario wird die Wirkung verkehrlicher Maßnahmen untersucht, die in der Stadt Gifhorn umgesetzt werden können und sich positiv auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt auswirken. Es werden i.W. Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs – also des sog. Umweltverbundes – berücksichtigt.

Die Berechnung mit dem Verkehrsmodell zeigt auf, welche Potentiale insbesondere bei Stärkung des Umweltverbundes mit diesen verkehrlichen Maßnahmen generiert werden können.

7.4.1 Maßnahmen im P2

Im Folgenden sind die im Vergleich zum Planfall P1 zusätzlich im P2 angenommenen Maßnahmen aufgeführt. Eine detaillierte Liste mit Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Planfällen findet sich im Anhang.

Strukturentwicklung

- ▀ wie Planfall P0 (nur absehbare, derzeit beschlossene bzw. bereits im Bau befindliche Maßnahmen)

Öffentlicher Verkehr – Regionale Maßnahmen

Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2016 des Regionalverbandes

- ▀ RB 47 BS – GF: Verdichtung auf 30 Min.-Takt Mo – Fr
- ▀ RE 30 H – GF – WOB: Verdichtung auf 30 Min.-Takt in der Hauptverkehrszeit
- ▀ VW-Werksverkehr von GF zum VW-Werk mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit von 6 – 9 Uhr und 15 – 18 Uhr auf einen 30 Min.-Takt

Öffentlicher Verkehr – Lokale Maßnahmen im Stadtgebiet Gifhorn

- ▀ Takthalbierung der vier Stadtbuslinien 101, 102, 103 und 105 auf 30 Min.-Takt
- ▀ Verknüpfung der lokalen und regionalen Verkehrsangebote, Verbesserung von Komfort im Fahrzeug, Verbesserung der Information, Beschleunigung durch ÖPNV-Bevorrechtigung mit Vorrangschaltung an ausgewählten Lichtsignalanlagen

Radverkehr – Regionale Maßnahmen

Bau von regionalen e-Radschnellwegen, dabei werden zusätzlich zu den vier regionalen e-Radschnellwegen im Prognose-Nullfall folgende Verbindungen berücksichtigt:

- ▀ e-Radschnellweg Gifhorn – Braunschweig

- ✔ e-Radschnellweg Gifhorn – Wolfsburg (Innenstadt) über Wasbüttel

Radverkehr – Lokale Maßnahmen im Stadtgebiet Gifhorn

Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Gifhorn, dabei:

- ✔ Aufbau eines sicheren, durchgängig befahrbaren Radverkehrsnetzes mit durchgängiger wegweisender Beschilderung
- ✔ Festlegung angestrebter Standards z.B. für die Breite unter Berücksichtigung der zukünftigen Anforderungen der E-Mobilität (Pedelec)
- ✔ Gewährleistung kurzer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen gemäß den Qualitätskriterien des HBS
- ✔ Verbesserung von Abstellanlagen, Winterdienst, Öffentlichkeitsarbeit

Kfz-Verkehr – Regionale Maßnahmen

- ✔ wie Planfall P0

Kfz-Verkehr – Lokale Maßnahmen im Stadtgebiet Gifhorn

- ✔ Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Dannenbütteler Weg – K114
- ✔ Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Wolfsburger Straße – K114
- ✔ Aufbau einer wegweisenden Beschilderung in der Innenstadt
- ✔ Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
- ✔ Ausweitung der Verkehrsberuhigung im Kernstadtbereich (flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h innerhalb des Tangentenvierecks, gebildet aus B4, B188, K114 und Wolfsburger Straße – Braunschweiger Straße – Alfred-Bessler-Straße im Süden)
- ✔ Förderung der Nutzung neuer Mobilitätsangebote, z.B. Carsharing

7.4.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage im P2

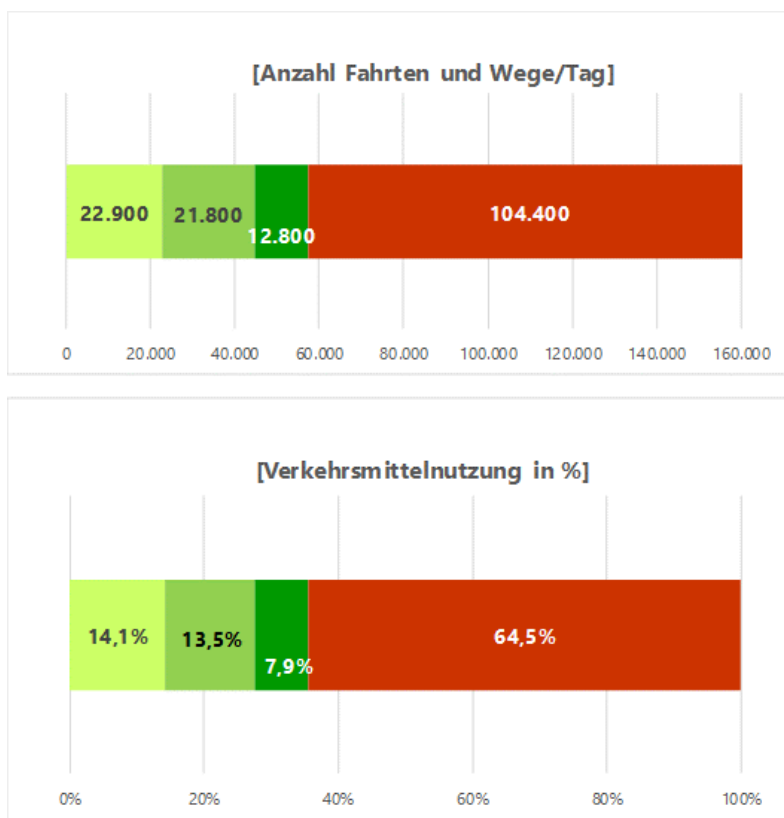
Eckwerte der Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Die Entwicklung der Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Planfall P2, Verkehrsentwicklungs-Szenario, ist in Abbildung 7-7 dargestellt. Insgesamt steigt die Anzahl Fahrten und Wege pro Tag wie in den vorherigen Planfällen leicht um 1.200 auf rund 162.000 Fahrten und Wege im Verkehr der Gifhorer Bevölkerung an.

Mit den unterstellten Maßnahmen zeigen sich aber Wirkungen hinsichtlich der Wahl der genutzten Verkehrsmittel:

- Durch den Aufbau eines sicheren, durchgängig befahrbaren Radverkehrsnetzes verbunden mit weiteren Maßnahmen zur Attraktivierung kann die Nutzung des Fahrrades um täglich 4.500 Fahrten gesteigert werden (+26 %). Insbesondere bei den kurzen Entfernungen innerhalb der Stadt bis zu 3 km steigt die Fahrradnutzung deutlich.
- Auch der ÖPNV kann deutlich Fahrgäste hinzugewinnen, so dass die Fahrgastzahlen um 3.900 Personen bzw. +44 % ansteigen. Hierzu tragen wesentlich die Taktverdichtungen auf einen einheitlichen 30 Min.-Takt im Stadt- und Regionalverkehr (auch im SPNV) bei, die eine Voraussetzung für kurze Umstiegszeiten bilden.
- Mit der stärkeren Nutzung des Umweltverbundes sinkt der MIV-Anteil: 6.800 Fahrten täglich werden damit vermieden, was einen Rückgang um 6 % darstellt.

Im sog. Modal Split zeigt sich aber weiterhin der Pkw-Verkehr mit einem MIV-Anteil von 64,5 % als das dominierende Verkehrssystem. Auch die Maßnahmen des sog. Verkehrsentwicklungs-Szenarios führen nicht zu einer durchgreifenden Veränderung der Verkehrsmittelnutzung und zur durchgreifenden Reduzierung des Pkw-Verkehrs.



Veränderungen zum Analysefall:

- Zu Fuß: -400 Wege/Tag (-2 % bzw. -0,4 %-Pkt.)
- Rad: +4.500 Fahrten/Tag (+26 % bzw. +2,7 %-Pkt.)
- ÖV: +3.900 Fahrten/Tag (+44 % bzw. +2,4 %-Pkt.)
- MIV: -6.800 Fahrten/Tag (-6 % bzw. -4,7 %-Pkt.)
- Gesamt: +1.200 Fahrten und Wege/Tag

Abbildung 7-7: Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn – Planfall P2 2030
 Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

Veränderungen in den Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsnachfrage wurde auf die Verkehrsnetze des Planfalls P2 umgelegt. Die Abbildung 7-8 und Abbildung 7-9 zeigen die Verkehrsbelastungen in Gifhorn im Kfz-Verkehr sowie im ÖPNV im Vergleich zum Prognose-Nullfall für die Gesamtstadt. Die Absolutbelastungen sind im Anhang dargestellt.

Im Kfz-Verkehr zeigen sich deutliche Abnahmen im Bereich der Kernstadt (grün dargestellt). Sie resultieren aus der Abnahme der Verkehrsnachfrage im MIV sowie aus Verkehrsverlagerungen, die aus der Einführung einer flächendeckenden Geschwindigkeitsreduzierung im Kernstadtbereich entstehen, wie sie derzeit in vielen Städten diskutiert wird. Dabei wurde eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h unterstellt und keine Tempo 30-Zone mit rechts-vor-links-Regelung. Der Kfz-Verkehr, der heute aufgrund der kürzeren Fahrstrecken seine Route durch die Stadt abkürzt, wird dabei auf die leistungsfähigen Tangenten verlagert. Hier nehmen die Belastungen zu (rot dargestellt). Erhebliche Verkehrsabnahmen, die je nach Abschnitt zwischen 2.400 und 5.100 Kfz pro Tag liegen, zeigen sich z.B. auf dem Calberlaher Damm. Der MIV verliert damit auch einen Teil seiner Reisezeitvorteile bei kurzen Fahrten innerhalb der Stadt, was zu einer verstärkten Nutzung insbesondere des Fahrrades beiträgt.

Im ÖPNV zeigen sich durch die Taktverdichtungen flächendeckende Zunahmen sowohl im Busverkehr als auch im SPNV. Auf der Linie RB 47 nach Braunschweig zeigen sich je nach Abschnitt 700 – 900 zusätzliche Fahrgäste gegenüber dem Prognose-Nullfall, was fast einer Verdopplung der Nachfrage entspricht. Auch auf den Stadtbuslinien ergeben sich deutliche Zuwächse in den Fahrgastzahlen auf allen Streckenabschnitten.

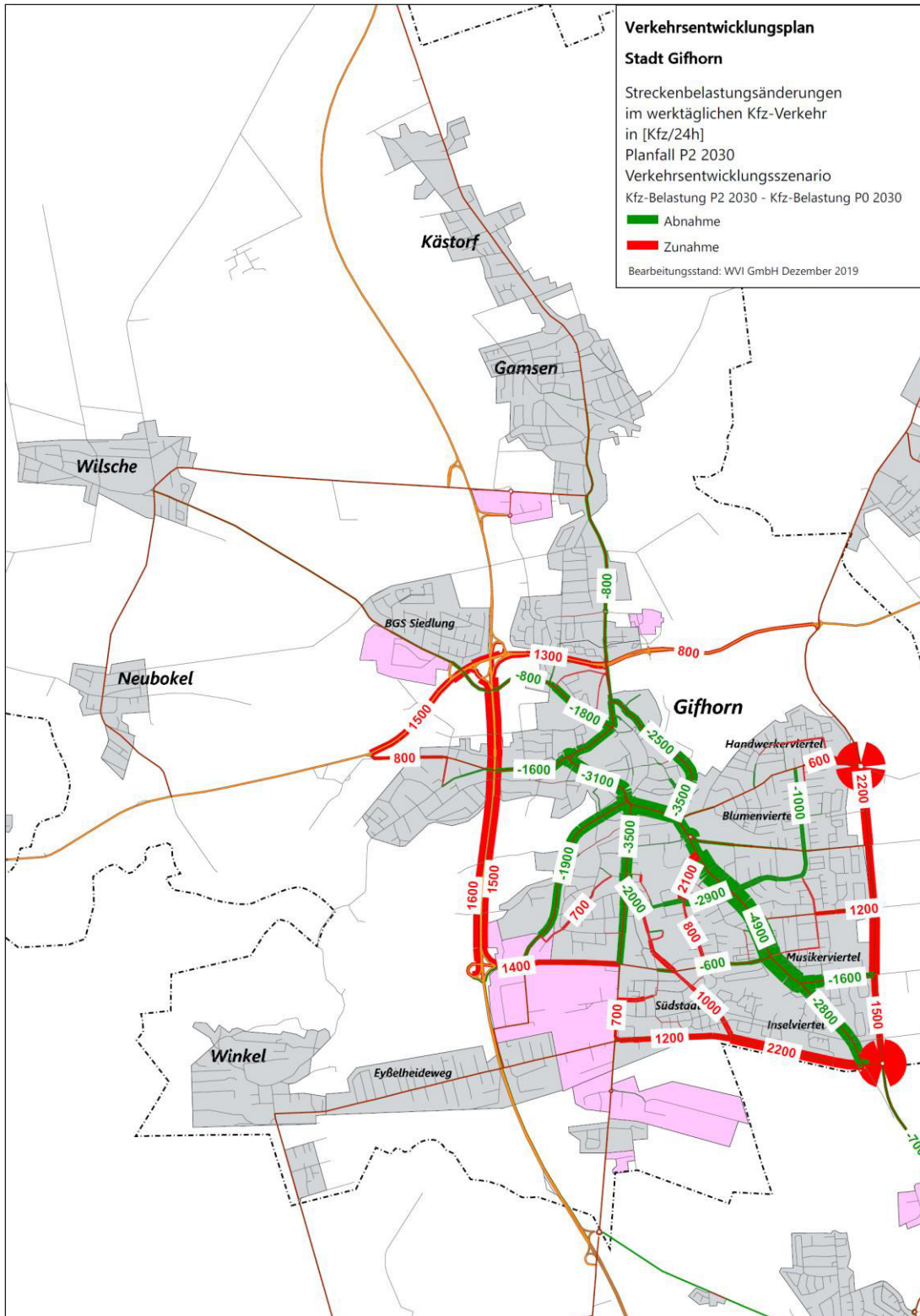


Abbildung 7-8: Veränderungen in den Streckenbelastungen Kfz-Verkehr vom P0 (Prognose-Nullfall) zum Planfall P2 (Verkehrsentwicklungs-Szenario)
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

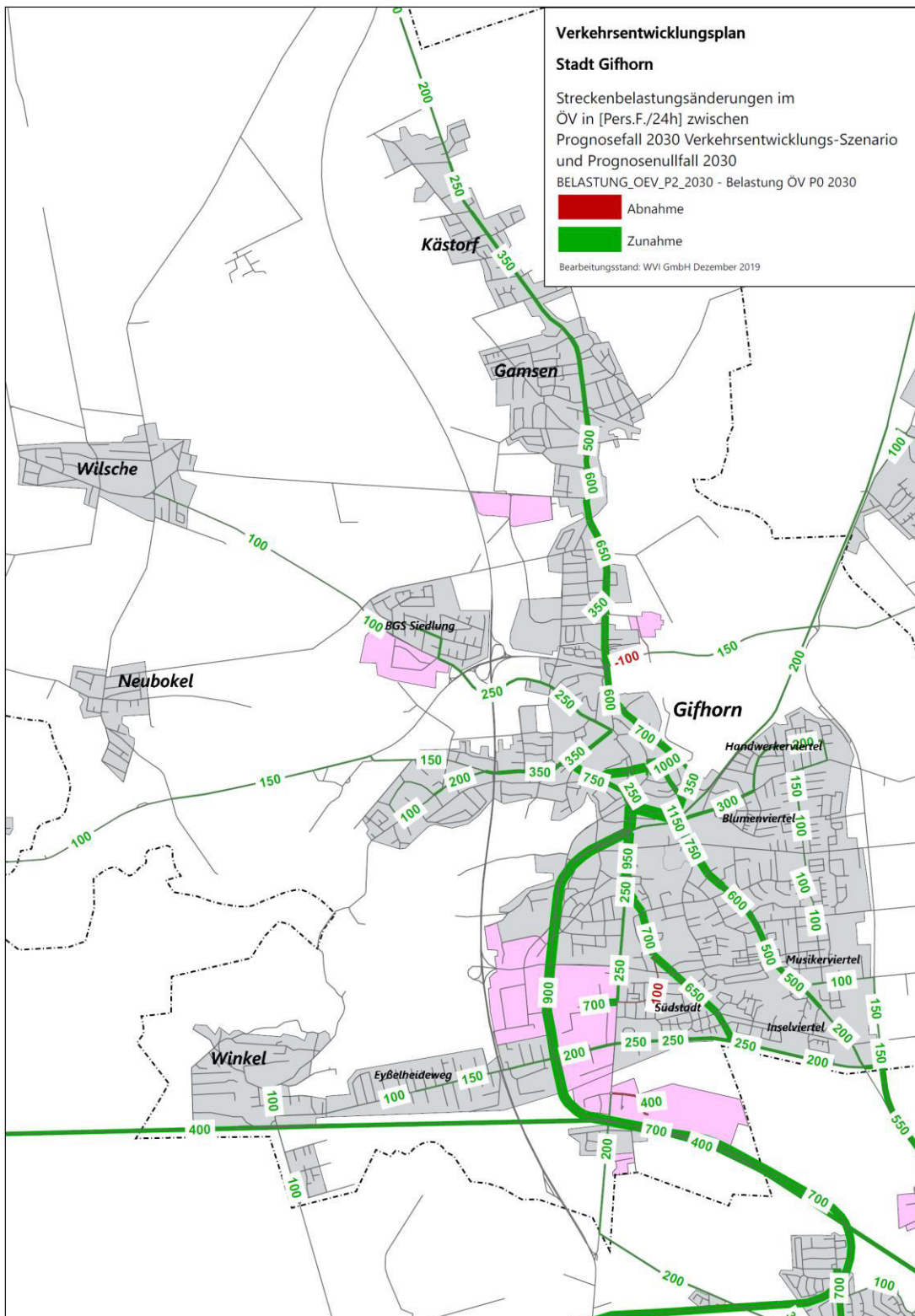


Abbildung 7-9: Veränderungen in den Streckenbelastungen ÖV vom P0 (Prognose-Nullfall) zum Planfall P2 (Verkehrsentwicklungs-Szenario)
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

7.5 Klimaschutz-Szenario (P3)

Die Berechnungen zum Verkehrsentwicklungs-Szenario P2 haben gezeigt, dass mit den getroffenen Maßnahmen keine grundsätzlichen Veränderungen im Verkehr in Gifhorn erreicht werden. Insbesondere der Pkw-Verkehr bleibt annähernd auf dem bisherigen hohen Niveau, so dass die Ziele des Leitbild Mobilität Gifhorn 2030 nicht erreicht werden.

Mit dem Klimaschutz-Szenario sollen Maßnahmen erarbeitet werden, mit denen die Ziele des Leitbild Mobilität 2030 für die Stadt Gifhorn sowie die Klimaschutz-Ziele des Bundes für den Verkehrsbereich (Reduktion der CO₂-Emissionen um 40 % bis 2030 gegenüber 1990) weitgehend umgesetzt werden. Der Planfall P3 geht damit der Frage nach, mit welchen Maßnahmen in Gifhorn diese Ziele erreicht werden können. Dazu werden die Effekte auf die Verkehrsnachfrage und die Verkehrsmittelnutzung mit dem Verkehrsmodell ermittelt. Neben weiteren Verbesserungen des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs werden hierbei auch die Wirkungen durch Restriktionen und preispolitische Maßnahmen für den Kfz-Verkehr (MIV) untersucht.

7.5.1 Maßnahmen im P3

Im Folgenden sind die im Vergleich zu den vorherigen Planfällen zusätzlich im P3 angenommenen Maßnahmen aufgeführt. Eine detaillierte Liste mit Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Planfällen findet sich im Anhang.

Strukturentwicklung

wie Planfall P2 mit einer verstärkten Integration von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung, aber darüber hinaus:

- ✔ zukünftige Siedlungsentwicklung unter dem Aspekt „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ (Zielvorstellung „Stadt der kurzen Wege“)
- ✔ Nachverdichtung in der Kernstadt und in den Zentren der Ortsteile
- ✔ Keine Ausweisung peripher gelegener Baugebiete ohne guten Anschluss an den ÖPNV und die Achsen des Radverkehrs
- ✔ Verstärkte Nutzungsmischung von insbesondere Wohnen, Arbeiten und Einkaufen

Öffentlicher Verkehr – Regionale Maßnahmen

- ✔ RB 47 BS – GF – UE: Verdichtung auf 30 Min.-Takt (Mo – So) auf gesamter Linie
- ✔ RE 30 H – GF – WOB: Verdichtung auf 30 Min.-Takt (Mo – So) auf gesamter Linie

- ✔ VW-Werksverkehr von GF zum VW-Werk mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit von 6 – 9 Uhr und 15 – 18 Uhr auf einen 30 min.-Takt (wie im P2)

Öffentlicher Verkehr – Lokale Maßnahmen im Stadtgebiet Gifhorn

- ✔ 30 Min.-Takt auf allen Stadtbus- und die Stadt tangierenden Landkreislinien
- ✔ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Wohnbereiche in der östlichen Kernstadt an den Bahnhof Gifhorn (Süd)
- ✔ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete
- ✔ Verknüpfung der lokalen und regionalen Verkehrsangebote
- ✔ Einrichtung von Mobilstationen an den Bahnhöfen sowie in der Innenstadt
- ✔ Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen
- ✔ Ausbau der Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen entlang der Achsen den Busverkehrs
- ✔ Beschleunigung des ÖPNV in der gesamten Stadt
- ✔ Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen (Echtzeit)

Radverkehr – Regionale Maßnahmen

Bau von regionalen e-Radschnellwegen, dabei werden zusätzlich zu den vier regionalen e-Radschnellwegen folgende drei Verbindungen berücksichtigt:

- ✔ e-Radschnellweg Gifhorn – Braunschweig (wie im P2)
- ✔ e-Radschnellweg Gifhorn – Wolfsburg (Innenstadt) über Wasbüttel (wie im P2)
- ✔ e-Radschnellweg Gifhorn – Wolfsburg (VW-Werk) im Korridor K114 (neu im P3)

Radverkehr – Lokale Maßnahmen im Stadtgebiet Gifhorn

Neuaufstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Gifhorn, dabei:

- ✔ Definition und Aufbau eines sicheren, zusammenhängenden und durchgängig befahrbaren Radverkehrs- bzw. Radwegenetzes
- ✔ Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt
- ✔ Ausweisung möglichst separater Radverkehrsführungen, ggf. zu Lasten der Flächen für den Kfz-Verkehr
- ✔ Festlegung von Standards z.B. für die Breite der Radverkehrsanlagen auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Anforderungen der E-Mobilität (Pedelec und Mikromobilität)

- ✔ Konsequente Umsetzung anhand der festgelegten Standards
 - ✔ Umfangreiche begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- sowie Maßnahmen des Planfalls P2 (Wegweisung, Abstellanlagen, Winterdienst etc.)

Kfz-Verkehr – Regionale Maßnahmen

- ✔ wie Planfall P0

Kfz-Verkehr – Lokale Maßnahmen im Stadtgebiet Gifhorn

- ✔ Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Dannenbütteler Weg – K114 (wie im P0)
- ✔ Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Wolfsburger Straße – K114 (wie im P0)
- ✔ Ausweitung der Verkehrsberuhigung im Kernstadtbereich auf 30 km/h (wie im P2)
- ✔ Förderung der Nutzung neuer Mobilitätsangebote, z.B. Carsharing (wie im P2)

Zusätzlich im Planfall P3:

- ✔ Erarbeitung und konsequente Einführung eines Konzeptes zur Parkraumbewirtschaftung für die Kernstadt sowie darüber hinaus:
 - ✔ Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Beschränkung der Parkdauer
 - ✔ Deutliche Anhebung der Parkgebühren mit Staffelung
 - ✔ Anwohnerparken mit Bevorrechtigung und Gebühr
 - ✔ Erarbeitung einer Stellplatzsatzung
- ✔ Verringerung des Parkraums durch Umverteilung der Straßenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
- ✔ Einführung der Autoarmen Innenstadt (Ausnahme Bewohner, Lieferverkehre und Bus) mit Sperrung Hindenburgstraße für Durchgangsverkehr (Ausnahme Busverkehr)

7.5.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage im P3

Eckwerte der Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Die Entwicklung der Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Planfall P3, Klimaschutz-Szenario, ist in Abbildung 7-8 dargestellt. Insgesamt beträgt die Anzahl Fahrten und Wege 161.100 Fahrten pro Tag im Verkehr der Gifhorer Bevölkerung und liegt damit leicht unterhalb der Planfälle P0, P1 und P2. Dies ergibt sich, da sich im Klimaschutz-Szenario für eine „Stadt der kurzen Wege“ eine leicht sinkende Pkw-Verfügbarkeit einstellen wird. Damit sinkt auch die Fahrtenanzahl geringfügig ab.

Mit den Maßnahmen des Klimaschutz-Szenarios, insbesondere den Push-Maßnahmen für den Kfz-Verkehr, ergeben sich deutliche Wirkungen hinsichtlich der Wahl der genutzten Verkehrsmittel:

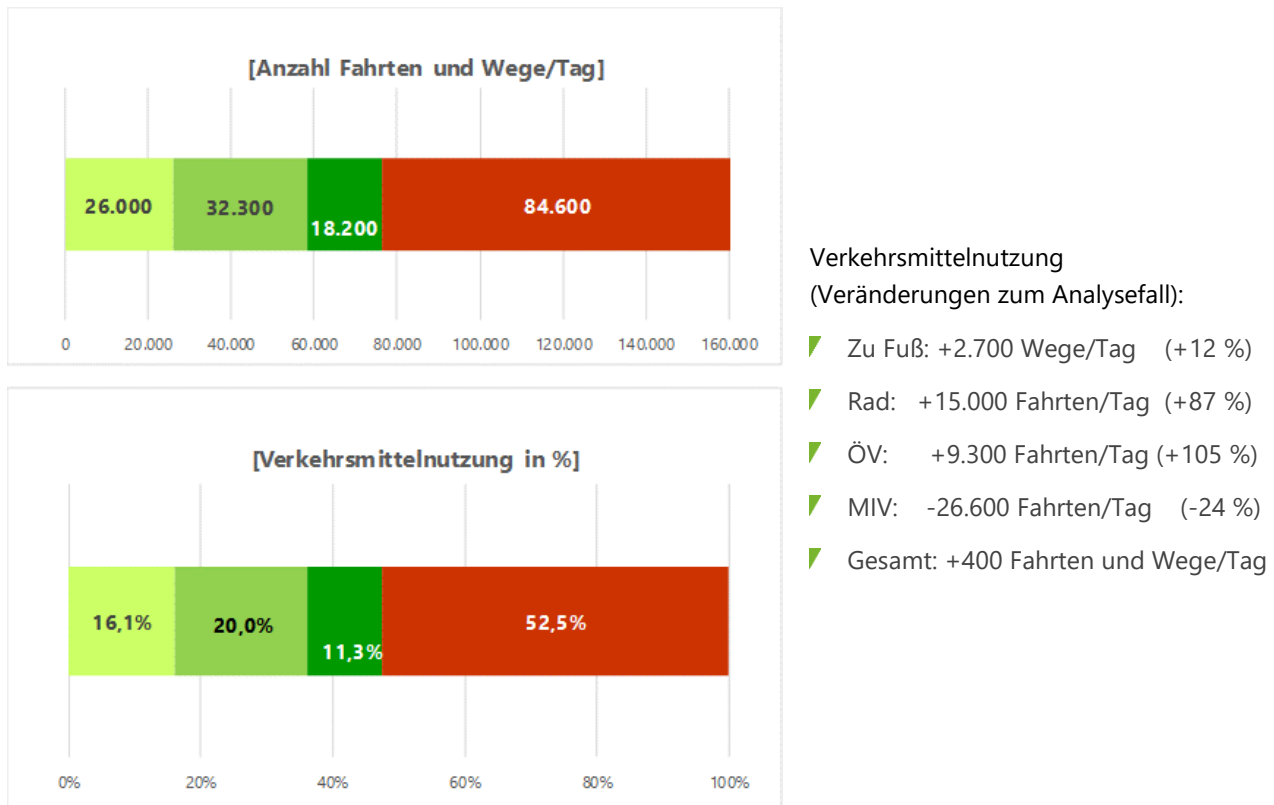


Abbildung 7-10: Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn – Planfall P3 2030
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

- Durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung verbunden mit einer Beschränkung der Parkdauer und Anhebung der Parkgebühren in der Innenstadt wird die Nutzung des Pkw zunehmend unattraktiver und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gewinnen an Nutzern.
- Durch den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes, zunehmend auch auf eigenen separat und sicher geführten Radwegen kann die Nutzung des Fahrrades im Planfall P3 mehr als verdoppelt werden. Die Anzahl Fahrradfahrten steigt um 15.000 Fahrten pro Tag (+105 %), der Radverkehrsanteil steigt auf 20 % an.
- Auch der ÖPNV hat erheblich Fahrgastzuwächse zu verzeichnen, die Nachfrage steigt um 87 % bzw. +15.000 ÖV-Fahrten pro Tag gegenüber heute an.
- Mit der stärkeren Nutzung des Umweltverbundes sinkt der MIV im Planfall P3 deutlich ab: insgesamt 26.600 MIV-Fahrten täglich werden vermieden, was einen Rückgang um 24 % ausmacht.

Im Modal Split sinkt der MIV-Anteil auf 52,5 % ab, der Anteil des Umweltverbundes aus zu Fuß-Gehen (16,1 %), Radverkehr (20 %) und ÖPNV (11,3 %) steigt auf 47,5 % an.

Veränderungen in den Verkehrsbelastungen

Die Ergebnisse der Umlegungen der Verkehrsnachfrage des Planfalls P3 auf die Verkehrsnetze im Kfz-Verkehr und im ÖPNV zeigen die Abbildung 7-11 und Abbildung 7-12 für Kfz-Verkehr und ÖPNV im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Die Absolutbelastungen sind im Anhang dargestellt.

Im Kfz-Verkehr zeigen sich deutliche Abnahmen im Bereich der Kernstadt (grün dargestellt), die sich aus der Abnahme der Verkehrsnachfrage im MIV sowie aus Verkehrsverlagerungen auf das umgebende Tangentenviereck durch die Einführung einer flächendeckenden Geschwindigkeitsreduzierung im Kernstadtbereich entstehen.

- ✔ Die stärksten Verkehrsabnahmen im Kfz-Verkehr zeigen sich auf den nördlichen Abschnitten der Braunschweiger Straße. Die Verkehrsbelastungen sinken hier von 15.700 Kfz im P0 auf rund 10.000 Kfz pro Tag ab.
- ✔ Ebenso starke Abnahmen zeigen sich auf dem Calberlaher Damm, wo die Verkehrsbelastungen von 8.500 Kfz auf 2.600 Kfz pro Tag auf etwa ein Drittel absinken. Auch im Bereich der Innenstadt zeigen sich erhebliche Verkehrsabnahmen im Kfz-Verkehr.
- ✔ Im Planfall P3 ergeben sich (im Gegensatz zum P2) nur geringe Zunahmen auf den Tangenten. Dies resultiert aus der allgemeinen Abnahme in der Nutzung des Pkw, was neben dem Binnenverkehr auch die Ziel- und Quellfahrten und damit die Tangenten entlastet.

Im ÖPNV zeigen sich deutliche flächendeckende Fahrgastzuwächse im Planfall P3, die aus den Verbesserungen im ÖV-Angebot im Zusammenhang mit den Einschränkungen für den Pkw-Verkehr resultieren.

- ✔ Auf der Linie RB 47 nach Braunschweig zeigen sich ebenso wie im P2 Zuwächse um 900 Fahrgäste pro Tag und damit fast eine Verdoppelung der Nachfrage.
- ✔ Insbesondere die Stadtbuslinien mit Ziel Innenstadt gewinnen deutlich an Fahrgästen, was neben dem verbesserten Angebot auf die im P3 unterstellte Parkraumbe-wirtschaftung in der Innenstadt zurück zu führen ist.

Insgesamt zeigen die im Planfall P3 unterstellten Maßnahmen deutliche Wirkungen auf das Verkehrssystem, was zu einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung beiträgt.

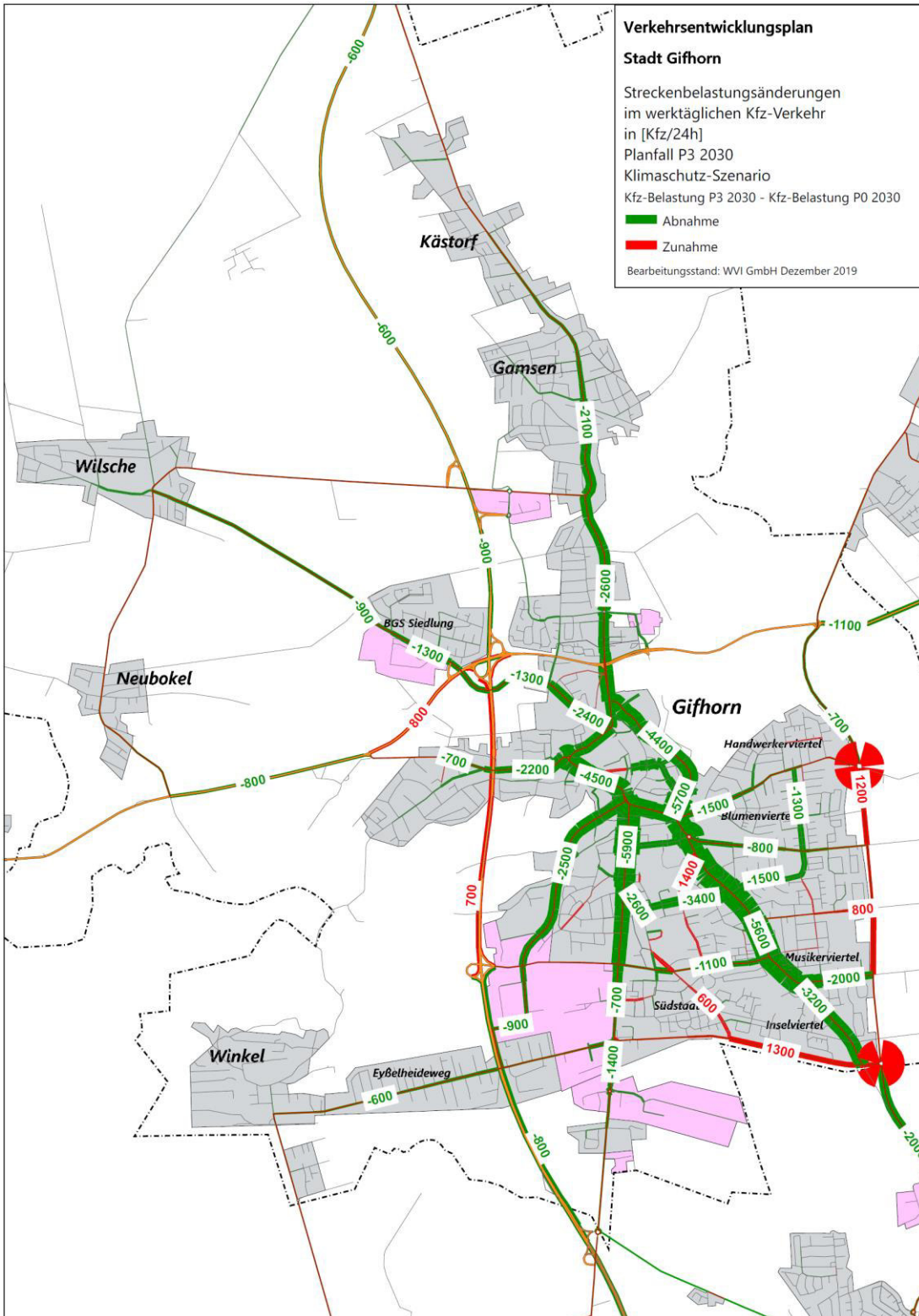


Abbildung 7-11: Veränderungen in den Streckenbelastungen Kfz-Verkehr vom P0 (Prognose-Nullfall) zum Planfall P3 (Verkehrsentwicklungs-Szenario)
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

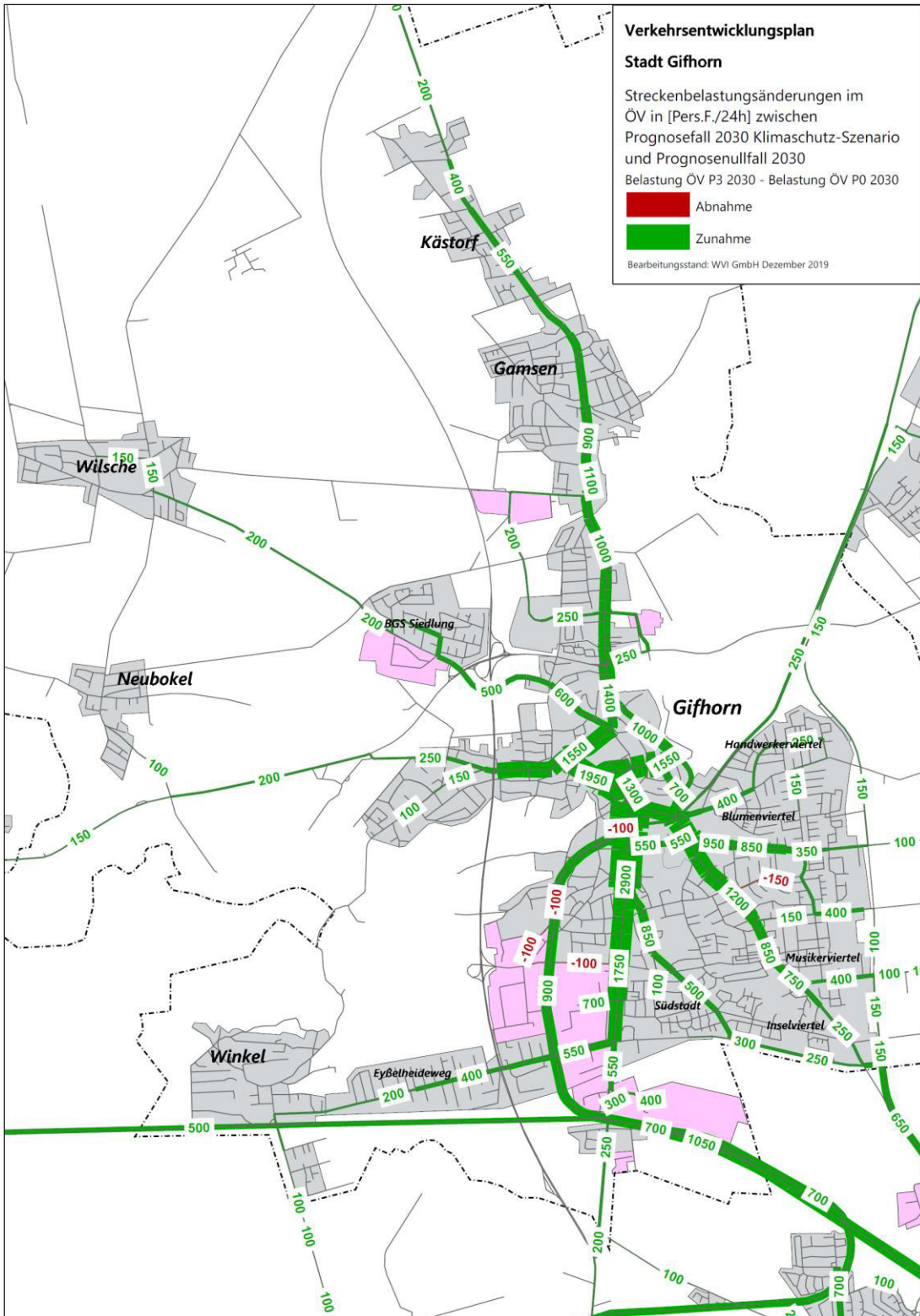


Abbildung 7-12: Veränderungen in den Streckenbelastungen ÖV vom P0 (Prognose-Nullfall) zum Planfall P3 (Verkehrsentwicklungs-Szenario)
Quelle: WVI GmbH, Verkehrsmodell Stadt Gifhorn

7.6 Zusammenfassung der Ergebnisse der Modellrechnungen

Die Abbildung 7-13 zeigt in einer Zusammenstellung die Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) im Ist-Zustand 2018 (Analysefall) sowie in den untersuchten Planfällen bzw. Szenarien.

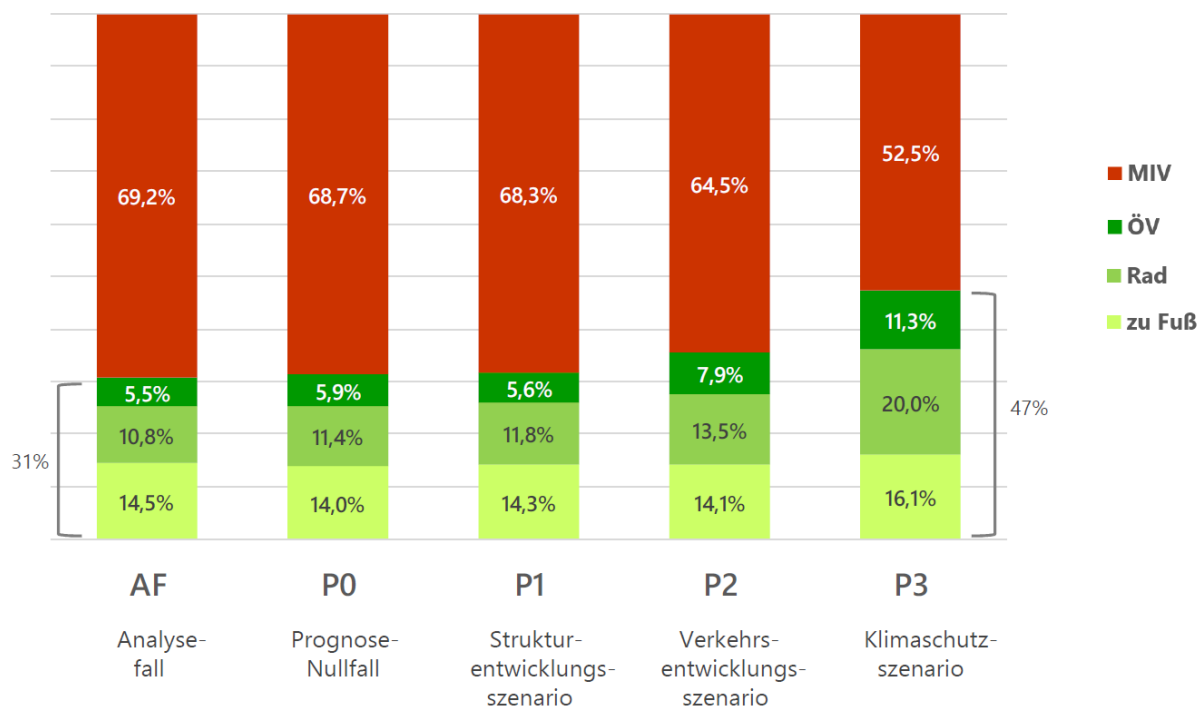


Abbildung 7-13: Vergleich der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) zwischen den Szenarien (Quelle: Verkehrsmodell Stadt Gifhorn, Verkehr der Bewohner)

Es wird deutlich, dass auch mit den Maßnahmen des Verkehrsentwicklungs-Szenarios (P2) keine durchgreifende Veränderung im Verkehr in Gifhorn erreicht wird. Eine umfangreiche Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs reicht allein nicht aus, um eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erreichen und vom Pkw auf dem Umweltverbund umzusteigen.

Erst durch das Zusammenspiel einer starken Förderung von ÖV und Rad- und Fußverkehr bei gleichzeitigen Einschränkungen für den Pkw-Verkehr – wie im Planfall P3 unterstellt – gelingt es, die Nutzung des Umweltverbundes deutlich zu erhöhen und den Pkw-Verkehr in Gifhorn spürbar abzusinken.

Zusammenfassend kann aus den Modellrechnungen für die Stadt Gifhorn folgende Strategie abgeleitet werden:

- Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Gifhorn bedarf es sowohl fördernder Maßnahmen (sog. Pull-Maßnahmen) als auch begrenzender Maßnahmen (Push-

Maßnahmen). Nur im Zusammenspiel aller Maßnahmen ist eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Gifhorn erreichbar, mit der die Ziele des Leitbild Mobilität 2030 erreicht werden können. Dabei muss zukünftig für alle Verkehrsarten eine vergleichbare, gute Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der weiteren Gelegenheiten gewährleistet sein.

- ✔ Eine wesentliche Grundlage sind weitere Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV. Dies betrifft den Stadtverkehr sowie die regionalen Verbindungen, auch ins VW-Werk nach Wolfsburg.
- ✔ Für den Radverkehr ist die Aufstellung eines neuen Radverkehrskonzeptes notwendig, welches das Fahrrad gleichberechtigt in der Verkehrsplanung in Gifhorn berücksichtigt und z. B. eigene, sichere Radverkehrsführungen beinhaltet.
- ✔ Für den Kfz-Verkehr sind mit den Themen Verkehrsberuhigung und Parkraumbewirtschaftung zentrale Weichen zum zukünftigen Verkehr in Gifhorn zu stellen. Der Pkw wird absehbar das am Häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Gifhorn bleiben, gleichwohl muss der Stellenwert der Flächen für den Pkw neu überdacht werden.
- ✔ Die Verknüpfung der Verkehrsmittel muss verbessert werden.
- ✔ Langfristig muss sich die Stadtentwicklungsplanung am Prinzip einer „Stadt der kurzen Wege“ orientieren.

Für die Umsetzung dieser Strategie für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Stadt Gifhorn wurden sog. Schlüsselprojekte definiert. Sie sollen zeitnah begonnen werden und bilden den ersten Schritt zur Umsetzung des Leitbild Mobilität 2030.

8 Schlüsselprojekte

Die sog. Schlüsselprojekte sind wesentliche Vorhaben, die zur Umsetzung der Ziele des Leitbild Mobilität 2030 beitragen und zeitnah begonnen werden sollen. Sie stellen dabei noch keine detaillierten Maßnahmen, sondern Projekte auf strategischer Ebene dar, die im Weiteren konkret ausgearbeitet sind. Die Schlüsselprojekte bilden damit das Bindeglied zwischen den formulierten Leitzielen und der anstehenden Umsetzung konkreter Maßnahmen.

Die den einzelnen Schlüsselprojekten zur Seite stehenden Grafiken zeigen auf, wie stark das jeweilige Schlüsselprojekt zum Erreichen der formulierten Werte- und Schutzziele beiträgt.

Radverkehr fördern

Die Aktion Stadtradeln gibt Anstöße, um die weitere Entwicklung im Fahrradverkehr zu forcieren. Abstellanlagen werden beim barrierefreien Umbau von Bushaltestellen stets mitgeplant. Offen ist noch, ob das Radverkehrskonzept aktualisiert oder komplett neu aufgestellt werden wird.

- ✔ Definition und Aufbau eines sicheren, durchgängig befahrbaren Radverkehrsnetzes
- ✔ Angemessene Verteilung des verfügbaren Straßenraumes, Flächenbedarfe in Bauleitplanung sichern
- ✔ Festlegung eines Gifhorer Standards je nach Bedeutung der Routen z.B. für die Breite (Anwendung von Regelbreiten der ERA)
- ✔ Gewährleistung kurzer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- ✔ Aufbau einer durchgängigen wegweisenden Beschilderung
- ✔ Verbesserung von Abstellanlagen
- ✔ Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Eingangstore in die Innenstadt gestalten

Für die Lüneburger Straße und Braunschweiger Straße einschließlich Schillerplatz wird im Innenstadtbereich eine verkehrliche Neuordnung geplant. Beide Straßenabschnitte sollen als wichtige Eingangstore in die Innenstadt neu gestaltet werden.

- ✔ Lüneburger Straße

Teilhabe
 Verkehrssicherheit
 Mensch und Umwelt
 Erreichbarkeit
 lebenswerte Stadt
 Wirtschaftsstandort

Teilhabe
 Verkehrssicherheit
 Mensch und Umwelt
 Erreichbarkeit
 lebenswerte Stadt
 Wirtschaftsstandort

- Anpassung an die bauliche Entwicklung, Schaffung eines attraktiven Straßenraums
- Im Zuge anstehender Sanierungsarbeiten Umgestaltung zu einer Stadtstraße für alle Verkehrsteilnehmer
- Berücksichtigung in der Bauleitplanung
- Braunschweiger Straße
 - Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr, Schaffung eines attraktiven Straßenraums
 - Umsetzung des bereits beschlossenen Konzeptes im Abschnitt Bergstraße – Bahnübergang
 - Fortführung der Planung bis zum Schillerplatz
 - Aufwertung und Attraktivierung der Verkehrs- und Platzfläche
 - Berücksichtigung in der Bauleitplanung

Parkleit- und Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeiten

Eine Neuplanung der Kfz-Wegweisung inkl. Parkleitsystem wird ab 2020 erfolgen. Stadteigene Flächen bieten gute Stellschrauben und Bedingungen, um die Umsetzung des Leitbild Mobilität 2030 in dieser Beziehung zu starten. Zukünftig soll auch eine städtische Stellplatzsatzung diese Möglichkeit bieten.

- Wegweisung Kfz-Verkehr
 - Schaffung einer einheitlichen, durchgehenden, wegweisenden Beschilderung zur, in und um die Innenstadt
 - Erweiterung der Wegweisung, konsistentes Parkleitsystem
- Ruhender Verkehr
 - Erstellung einer Strategie für Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung
- Mehrfachnutzung von Parkraum

Lichtsignalgeregelte Knotenpunkte für alle Verkehrsteilnehmer optimieren

Ziel sind leistungsfähige Knotenpunkte und ein für alle Verkehrsteilnehmer ausgeglichenes System. Eine schrittweise Umsetzung soll ab 2020 an ersten Knotenpunkten erfolgen.



- ✔ Überarbeitung der Steuerung anhand vorliegender aktueller Verkehrserfassungen
- ✔ Berücksichtigung von ÖPNV-Bevorrechtigung an geeigneten Knotenpunkten
- ✔ Verbesserungsmaßnahmen für eine sichere, direkte Führung des Radverkehrs und des Fußverkehrs

Elektromobilität und alternative Mobilität fördern

Für die Innenstadt sollen in 2020 fünf weitere Ladesäulen mit 10 Ladepunkten für E-Autos aufgestellt werden. Zusätzlich werden laufend Fördermöglichkeiten für Schnellladesäulen geprüft, um solche zu installieren. Die Stadt strebt außerdem ein Fahrrad-Verleihsystem für Gifhorn an.

- ✔ Ausstattung öffentlicher Parkflächen mit Ladeinfrastruktur
- ✔ Verankerung der Elektromobilität in der Bauleitplanung
- ✔ Installieren von Sharing-Konzepten (Car-Sharing, Bike-Sharing, Ride-Sharing, etc.)
- ✔ Berücksichtigung aller Fahrzeugarten (Pkw, Pedelec, E-Tretroller etc.)
- ✔ Einbindung von Smartphone-Lösungen für einen einfachen Systemzugang
- ✔ Mitfahrerbenke

Konzept für nachhaltige Mobilität für ein Beispielquartier entwickeln

Hierbei geht es zunächst darum, die Kriterien zu formulieren und ein entsprechendes Quartier auszuwählen.

- ✔ Kurze, direkte und dabei sichere, attraktive Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer
- ✔ Optimierte Anbindung an den ÖPNV
- ✔ Einbindung der Nahversorgung zur Vermeidung langer Wege zum Einkaufen
- ✔ Konsequente Umsetzung der in anderen Schlüsselprojekten erarbeiteten Ansätzen innerhalb eines Quartiers (z.B. E-Mobilität)
- ✔ Mehrfachnutzung von Flächen, z.B. über Tiefgaragen
- ✔ Gestaltungsformen wie Shared Space etc.



Verknüpfungsfunktion zwischen den Verkehrsmitteln verbessern

Besondere Aufmerksamkeit soll der Bahnhof Gifhorn (Süd) erhalten, vor allem mit der Schaffung einer zeitgemäßen Bushaltestelle und guten und sicheren Bike+Ride-Anlagen.

- ✔ Schaffung einfacher und schneller Übergänge zu Bus und Bahn zur Vermeidung von Kfz-Fahrleistung
- ✔ Bahnhof Gifhorn (Süd):
 - ✔ Bessere Anbindung im Busverkehr
 - ✔ Schaffung ausreichender, attraktiver und sicherer Bike+Ride-Anlagen
 - ✔ Optimierung des Park+Ride-Angebotes
- ✔ Schaffung sicherer Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen
- ✔ Ergänzung zentraler ÖPNV-Stationen um Sharing-Angebote

Eine Verknüpfung und das Ineinandergreifen aller sieben Schlüsselprojekte untereinander sowie der zusätzliche Einsatz von Fördermitteln können die nächsten Schritte auf dem Weg zur Umsetzung der formulierten Ziele absichern.

Teilhabe

Verkehrssicherheit

Mensch und Umwelt

Erreichbarkeit

lebenswerte Stadt

Wirtschaftsstandort

9 Zusammenfassung

Der Verkehrsentwicklungsplan unter dem Titel „Leitbild Mobilität 2030“ steckt den strategischen Rahmen für die Verkehrsentwicklung in der Stadt Gifhorn ab. Dabei wird eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Gifhorn aufgezeigt.

Das Leitbild beinhaltet alle Verkehrszwecke (Arbeit, Bildung, Einkauf, Freizeit, private Erledigungen etc.) und berücksichtigt alle Verkehrsmittel und Verkehrsnetze, also Rad- und Fußverkehr ebenso wie den öffentlichen Personennahverkehr, den Pkw-Verkehr und den Straßengüterverkehr. Auch die Wechselwirkungen zwischen Flächennutzung und Verkehr werden beachtet.

Für die Erarbeitung des Leitbild Mobilität 2030 war die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Politik und weiteren Interessensvertretern zentraler Bestandteil.

- ✔ Die Erarbeitung wurde von einem umfangreichen **Informations- und Beteiligungsprozess** begleitet.
- ✔ Es erfolgte eine umfangreiche **Bestandsanalyse** und -bewertung für alle Verkehrsarten als Basis für die Bearbeitung.
- ✔ Es wurden die **Ziele** diskutiert, die mit dem Verkehrsentwicklungsplan erreicht werden sollen. Diese dienen der grundsätzlichen Ausrichtung und Erarbeitung eines **Leitbildes** für die zukünftige Mobilität in Gifhorn.
- ✔ Mit Hilfe eines Verkehrsmodells erfolgte eine multimodale **Wirkungsabschätzung** für mehrere **Planfälle und Szenarien**. Dabei wurden für vier Planfälle und Szenarien die verkehrlichen Wirkungen identifiziert und daraus Möglichkeiten zur Gestaltung des zukünftigen Mobilitätsangebotes abgeleitet.
- ✔ Es wurden **Schlüsselprojekte** definiert, die Projekte und Themen von zentraler Bedeutung für die gesamte Stadt umfassen und die der Erreichung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes dienen. Sie stellen außerdem das Bindeglied zwischen den formulierten Leitzielen und der anstehenden Umsetzung konkreter Maßnahmen dar.

Im Folgenden sind die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst.

Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Gifhorer Bevölkerung erfolgte über mehrere Aktivitäten:

- ✔ Online-Befragung vom 06.03. – 30.04.2019 zu Anregungen und Wünschen für die aktuelle Verkehrssituation in Gifhorn und die zukünftige Ausrichtung
- ✔ Vortragsreihe zum Thema „Was ist eigentlich Mobilität?!“ mit drei Themenabenden von Ende März bis Ende April 2019

- ✔ Drei Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung im Zeitraum von März bis September 2019

Im Ergebnis der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass insbesondere die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ein wichtiges Anliegen für die Bürgerinnen und Bürger in Gifhorn darstellt. Insbesondere der Wunsch nach sicheren Radwegen bzw. einer sicheren Radverkehrsführung steht hierbei im Vordergrund. Eingefordert wird ebenfalls mehr Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Bezüglich des ÖPNV ist die Verbesserung des Angebotes eine wichtige Forderung (z.B. 30 Min.-Takt GF – BS), ebenso die Angebotsverbesserung am Wochenende und eine leichtere, barrierefreiere Mitnahme von Fahrrädern. Festgestellt wird auch ein hohes Informationsdefizit zu den Angeboten im ÖPNV.

Zum Pkw wird von den Bürgerinnen und Bürgern festgestellt, dass er in Gifhorn einen hohen Stellenwert hat. Die Schaltung diverser Lichtsignalanlagen wird kritisiert. Bemängelt werden außerdem die zu hohen Geschwindigkeiten, mit denen Autofahrer unterwegs seien. Die Kritik am Parkraum ist gering.

In der Abschlussveranstaltung wurde der zukünftige Weg im Bereich Mobilität in Gifhorn intensiv diskutiert. Dazu wurden die betrachteten Szenarien und Planfälle zur Diskussion und Abstimmung gestellt. Von den ca. 80 Teilnehmenden erfolgte ein eindeutiges Votum für die Umsetzung des sog. Klimaschutz-Szenarios (s.u.).

Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Für die Bestandsaufnahme wurden neben Vor-Ort-Besichtigungen in Gifhorn umfangreiche Verkehrserhebungen im Kfz-Verkehr durchgeführt und auch Radfahrer und Fußgänger gezählt. Im Rahmen einer Parkraumerhebung wurden Angebot und Auslastung der bestehenden Stellplätze für Pkw und für den Fahrradverkehr ermittelt.

Insgesamt ist festzustellen, dass sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden **Kfz-Verkehr** in Gifhorn gute Bedingungen vorherrschen.

- ✔ Gifhorn verfügt über ein gut ausgebautes funktionales Straßennetz für den Kfz-Verkehr. Beeinträchtigungen und Stauerscheinungen treten vorwiegend zu den Hauptverkehrszeiten und nur an einigen Knotenpunkten bzw. Abschnitten (Braunschweiger Straße, dem Innenstadtring, Calberlaher Damm und am Schillerplatz) oder vor den Bahnübergängen auf. Handlungsbedarf ergibt sich wesentlich in der Überarbeitung von Lichtsignalprogrammen, auch zu einer besseren Abwicklung für den Fuß- und Radverkehr.
- ✔ Das Parkraumangebot ist gut. Im Bereich rund um die Fußgängerzone sowie am Schloss bestehen heute rund 1.900 Parkstände, von denen die meisten Parkflächen mit vergleichsweise geringen Parkgebühren oder sogar kostenlos versehen sind. Es

bestehen zu allen Tageszeiten ausreichend freie Parkflächen im Bereich der Innenstadt, ein Parkdruck besteht nicht.

- Am Bahnhof Gifhorn Stadt bestehen noch Parkraumkapazitäten. Die Parkstände am Bahnhof Gifhorn (Süd) sind dagegen sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich zeitweise hoch ausgelastet bzw. überlastet, so dass dort Handlungsbedarf für eine Verbesserung besteht.

Dagegen gibt es im ÖPNV, insbesondere in der Anbindung der Ortsteile, der Bedienung am Wochenende sowie der Erschließung der Gewerbeflächen in der Kernstadt, noch Verbesserungsbedarf.

- Insgesamt sind die Einwohner der Kernstadt gut an ÖPNV-Haltestellen angebunden. Versorgungslücken bestehen lediglich in einigen Gewerbegebieten sowie in den Ortslagen in einigen Bereichen abseits der Hauptverkehrsachsen.
- Während der täglichen Bedienungszeiten von 5 – 20 Uhr zeigt sich in Gifhorn ein knapp ausreichendes Bedienungsangebot im ÖPNV mit i.W. stündlichen Verbindungen von den Ortsteilen in die Kernstadt, die sich auf Abschnitten durch Mehrfachbedienungen verdichten. In den Neben- und Schwachverkehrszeiten sowie am Wochenende (Samstagnachmittag und Sonntag) ist das Bedienungsangebot zum Teil deutlich ausgedünnt, einige Linien sind komplett eingestellt. Hier ist das Angebot deutlich ausbaufähig.
- Die vorhandenen RegioBusse bilden ein vertaktetes und damit einfach zu merkendes ÖV-Angebot. Die übrigen regionalen Buslinien weisen nur zum Teil und dann nur werktags ein vergleichbar gutes Bedienungsangebot auf.
- Die Linien des VW-Werksverkehrs bieten zu ausgewählten (Schichtwechsel-)Zeiten attraktive und zum Teil mit dem Pkw konkurrenzfähige Angebote. In den übrigen Zeiten fehlt ein Angebot als Alternative zum Pkw.
- Die Verbindungen im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) in Richtung Hannover und Wolfsburg mit dem enno RE 30 bieten ein attraktives Angebot, insbesondere auch für Berufspendler. Dagegen ist der SPNV in Richtung Uelzen bzw. Braunschweig mit dem erixx RB 47 mit einem 2 Stunden-Takt höchst unattraktiv. Mit dem Bau einer Begegnungsstelle am Bahnhof Rötgesbüttel soll das Angebot Ende 2020 auf einen 60 Min.-Takt verdichtet werden.

Die Angebote für das **Fahrrad** sollten deutlich attraktiviert werden. Für eine stärkere Nutzung des Fahrrades ist dabei die fortlaufende Verbesserung der Verkehrssicherheit von entscheidender Bedeutung.

- Das Radverkehrsnetz in Gifhorn ist äußerst lückenhaft und zum Teil in einem schlechten baulichen Zustand. Nur teilweise sind eigene Radverkehrsanlagen wie straßenbegleitende Radwege oder Radverkehrsstreifen vorhanden, häufig werden die empfohlenen Mindestbreiten für Radwege unterschritten.

- Auch bei der Bürgerbeteiligung waren nicht zufriedenstellende Angebote für den Radverkehr das am Häufigsten angesprochene Thema. Neben den fehlenden bzw. mangelnden Radverkehrsanlagen wurde insbesondere die fehlende Sicherheit für Radfahrer kritisiert.

Strategische Ziele und verkehrliches Leitbild

Mit Verwaltung, Lenkungsreis und Bürgerinnen und Bürgern wurde ein verkehrliches Leitbild für den Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet. Das Leitbild definiert die grundsätzlichen Ziele der Planung und bildet die Basis für die Mobilitäts- und Verkehrsplanung der nächsten 10 – 15 Jahre. Es setzt sich zusammen aus allgemeinen, gesellschaftlich anerkannten **Werte- und Schutzzielen** (z.B. gesellschaftliche Teilhabe für alle Menschen ermöglichen) und stadt- und verkehrsplanerische **Handlungsfeldern** (z.B. Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsmittel) (siehe Abbildung 9-1) und bildet den Rahmen für die zukünftige Mobilitätsplanung und verkehrliche Entwicklung in Gifhorn.

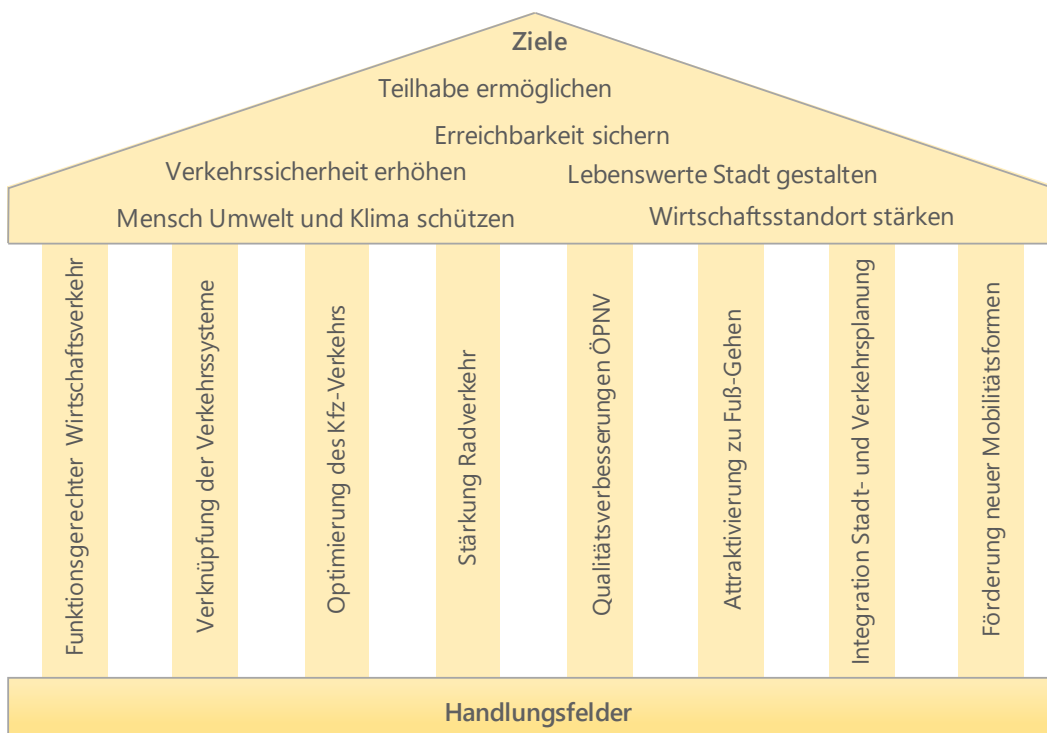


Abbildung 9-1: Ziele und Handlungsfelder im Leitbild Mobilität 2030

Wichtige Handlungsfelder wie die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes und der Radverkehrsangebote sowie die Verknüpfung der Verkehrsangebote bei gleichzeitig maßvollem Ausbau des Straßennetzes tragen dem Rechnung. Zukünftig geht es verstärkt um den Ausbau der Mobilitätsalternativen und hier insbesondere um die Stärkung der Nahmobilität im Fuß- und Radverkehr.

Verkehr heute (Analysefall 2018)

Für die Verkehrsanalyse sowie für die Bewertung möglicher Entwicklungsszenarien bis zum Prognosehorizont 2030 wurde ein Verkehrsmodell für den motorisierten Verkehr (Kfz-Verkehr einschließlich Straßengüterverkehr und ÖPNV) unter Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehr für die Stadt Gifhorn aufgebaut. Das Verkehrsmodell für die Stadt Gifhorn ist in das regionale Verkehrsmodell für den Großraum Braunschweig eingebettet, der Modellraum umfasst somit das Stadtgebiet von Gifhorn und das Umland.

Insgesamt führen die rund 43.000 Einwohner Gifhorns an einem mittleren Werktag 160.700 Wege und Fahrten durch. Dies entspricht 3,74 Wegen pro Person und liegt damit etwas höher als die durchschnittliche werktägliche Wegeanzahl in Deutschland von 3,4 – 3,5 Wegen pro Tag (MiD 2017 - Mobilität in Deutschland).

Das Ergebnis der Modellrechnungen zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV), also i.W. der Pkw-Verkehr, mit einem Anteil von 69 % das Hauptverkehrsmittel in der Alltagsmobilität der Gifhorer darstellt. Demgegenüber stellen die Wege zu Fuß mit einem Anteil von 15 %, mit dem Fahrrad mit einem Anteil von 11 % und der Öffentliche Verkehr mit Bus und Bahn mit einem Anteil zu 5 % eine deutlich geringere Verkehrsmittelnutzung dar.

Der Pkw wird von Gifhornern deutlich stärker genutzt, als dies in vergleichbaren anderen Mittelstädten der Fall ist. Als Gründe für die hohe Pkw-Nutzung sind die Nähe zum Automobilstandort Wolfsburg mit den vielfältigen Verflechtungen, das gut ausgebaute Straßennetz sowie viele günstige oder zum Teil kostenlose Parkmöglichkeiten in der Innenstadt und an den Einkaufszentren zu nennen.

Dagegen sind Angebote im ÖPNV (Bus und Schiene) zwar vorhanden, aber gegenüber dem Pkw sowohl von der Reisezeit als auch von den Kosten kaum konkurrenzfähig. Auch der Radverkehr bildet mit dem zum Teil stark verbesserungsfähigen Angebot derzeit keine echte Konkurrenz zur Nutzung des Pkw.

Prognose 2030, Planfälle und Szenarien

Die Grundlage für die Berechnungen zur Prognose bilden die **Strukturdaten** der regional abgestimmten Bevölkerungs- und Schülerprognose sowie der Erwerbstätigenprojektion der CIMA aus dem Jahr 2017. Hinzu kommen die lokalen Entwicklungen, z.B. Lage und Größe neuer Wohngebiete, die im Detail mit der Stadtverwaltung abgestimmt wurden.

- ▀ Für das Jahr 2030 wird für die Stadt Gifhorn von einer gegenüber heute fast konstanten Einwohnerzahl von rd. 42.600 Einwohnern ausgegangen. Im Stadtgebiet werden sich Verlagerungen durch die Erschließung neuer Wohngebiete und die Veränderung von Arbeitsstätten ergeben.

- ▼ Deutliche Veränderungen ergeben sich aber in der Altersstruktur: so nimmt insbesondere die Anzahl der Personen in der Altersklasse über 64 Jahre deutlich zu (+1.800 bzw. +16 %), während die Zahl der Personen in der Altersklasse zwischen 45 und 64 Jahre um rund 2.100 deutlich zurück geht (-16 %). Auch die Anzahl der jüngeren Menschen bis 18 Jahre wird nach der Prognose leicht um 550 Personen bzw. 7 % ansteigen.
- ▼ Die Anzahl der Arbeitsplätze wird zukünftig fast konstant vorausgesetzt, für das Jahr 2030 wird mit 27.400 Arbeitsplätzen gerechnet, das ist eine Abnahme von 1,6 % und rund 450 Arbeitsplätzen gegenüber 2018 mit 27.850 Arbeitsplätzen.

Das Verkehrsmodell bietet die Möglichkeit der Berechnung von Planfällen und Szenarien für zukünftige Verkehrszustände. Dabei werden die Eingangsparameter ins Modell, insbesondere zukünftige Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrssysteme variiert, woraus sich eine veränderte Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelnutzung ergeben.

Mit dem Verkehrsmodell Gifhorn wurden insgesamt vier **Planfälle und Szenarien** zur zukünftigen Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet untersucht:

▼ **P0: Prognose-Nullfall**

Der Prognose-Nullfall schreibt die derzeit absehbaren, beschlossenen bzw. bereits im Bau befindlichen Maßnahmen und Entwicklungen in Gifhorn bis 2030 fort, ohne weitere grundlegende Veränderungen zu unterstellen (Trend-Szenario).

- ▼ Die Prognose zeigt gemäß dem allgemeinen Trend zu einer gesünderen, nachhaltigeren Lebensweise und einer stärkeren Verbreitung von Pedelecs einen Anstieg des Radverkehrs um 1.200 Fahrten pro Tag (+7 %). Der ÖV steigt ebenfalls leicht an, was i.W. eine Folge der verbesserten Angebote im SPNV darstellt. Der MIV bleibt etwa auf dem heutigen Niveau, das zu Fuß-Gehen nimmt ab.
- ▼ Insgesamt zeigen sich im Prognose-Nullfall ohne den Ansatz durchgreifender Maßnahmen keine wesentlichen Veränderungen in der Verkehrsnachfrage gegenüber heute, der Pkw bleibt mit 69 % das am Hauptverkehrsmittel.

▼ **P1: Strukturentwicklungs-Szenario**

Das Strukturentwicklungs-Szenario berechnet die verkehrlichen Wirkungen für denkbare Siedlungsentwicklungen und -erweiterungen in Gifhorn. Darin enthalten sind umfangreiche neue Wohn- und Gewerbegebiete sowie die Annahme eines Campusbereiches mit Hochschulnutzung.

- ▼ Im Planfall P1 zeigen sich die stärksten Zuwächse im Fahrradverkehr. Mit der Einrichtung eines Campus mit vielen Studierenden würde der Radverkehr in Gifhorn überproportional stark ansteigen (+10 %), während der Pkw-Verkehr leicht sinkt. Der ÖV und der Fußverkehr bleiben etwa auf dem heutigen Niveau.

- Die Ausweisung weiterer am Stadtrand gelegener Wohngebiete führt aber im Planfall P1 tendenziell dazu, dass der Pkw verstärkt genutzt wird und die Nutzung von Fahrrad und ÖPNV eher abnimmt.

▼ P2: Verkehrsentwicklungs-Szenario

Dieses Szenario untersucht die Wirkungen von verkehrlichen Maßnahmen in der Stadt Gifhorn, insbesondere durch den Ausbau von ÖV und Radverkehr.

- Der Aufbau eines sicheren, durchgängig befahrbaren Radverkehrsnetzes verbunden mit weiteren Maßnahmen zur Attraktivierung kann die Nutzung des Fahrrades um täglich 4.500 Fahrten steigern (+26 %), insbesondere bei den kurzen Entfernungen innerhalb der Stadt bis zu 3 km.
- Auch der ÖPNV kann deutlich Fahrgäste hinzugewinnen, so dass die Fahrgastzahlen um 3.900 Personen bzw. +44 % ansteigen. Hierzu tragen wesentlich die Taktverdichtungen auf einen einheitlichen 30 Min.-Takt im Stadt- und Regionalverkehr (auch im SPNV) bei, die eine Voraussetzung für kurze Umstiegszeiten bilden.
- Mit der stärkeren Nutzung des Umweltverbundes sinkt der MIV-Anteil: 6.800 Fahrten täglich werden damit vermieden, was einen Rückgang um 6 % darstellt. Insbesondere in der Kernstadt ergeben sich infolge der Einführung einer flächen-deckenden, streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km z.T. erhebliche Verkehrsabnahmen.
- Insgesamt bleibt aber im sog. Modal Split der Pkw-Verkehr mit einem Anteil von 64,5 % das dominierende Verkehrssystem. Auch die Maßnahmen des Planfalls P2 führen noch nicht zu einer durchgreifenden Veränderung der Verkehrsmittelnutzung und zur durchgreifenden Reduzierung des Pkw-Verkehrs.

▼ P3: Klimaschutz-Szenario

Das Klimaschutz-Szenario enthält gegenüber Planfall P2 weitere verkehrliche und siedlungsstrukturelle Maßnahmen, mit denen insbesondere auch die Klimaschutzziele der Bundesregierung für den Verkehrsbereich erreicht werden sollen, wie sie sich im Gebiet des Regionalverband Großraum Braunschweig mit dem Masterplan 100 % Klimaschutz verdichten. Neben weiteren Verbesserungen des ÖPNV sowie im Rad- und Fußverkehr werden hierbei auch die Wirkungen durch Restriktionen und preispolitische Maßnahmen für den Kfz-Verkehr (MIV) untersucht.

- Grundlage für das Klimaschutz-Szenario ist eine verstärkte Integration von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung mit einer zukünftigen Siedlungsentwicklung unter dem Aspekt „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ (Zielvorstellung „Stadt der kurzen Wege“).
- Wesentliche Maßnahmen des Klimaschutz-Szenarios sind – ergänzend zu den Maßnahmen des Planfall P2 – der Aufbau eines sicheren, zusammenhängenden

und durchgängig befahrbaren Radverkehrs- bzw. Radwegenetzes. Für den MIV wird u.a. die Einführung einer verstärkten Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt sowie darüber hinaus unterstellt. Weitere Maßnahmen wie eine flächendeckende Verkehrsberuhigung sind ebenfalls Teil des Konzeptes. Für den ÖPNV wird ein 30 min.-Takt auf allen Linien vorausgesetzt, was gute Umstiegsmöglichkeiten gewährleistet.

Im Ergebnis zeigen die Berechnungen zum Klimaschutz-Szenario, dass eine nachhaltige Verkehrsabwicklung mit Erhalt der Mobilität für die Bevölkerung bei gleichzeitiger Reduzierung des Pkw-Verkehrs in Gifhorn möglich ist. Im Modal Split sinkt der MIV-Anteil auf 52,5 % ab, der Anteil des Umweltverbundes aus zu Fuß-Gehen (16,1 %), Radverkehr (20 %) und ÖPNV (11,3 %) steigt auf 47,5 % an.

- ✔ Durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung verbunden mit einer Beschränkung der Parkdauer und einer weiteren Anhebung der Parkgebühren in der Innenstadt wird die Nutzung des Pkw unattraktiver und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gewinnen an Nutzern.
- ✔ Durch den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes, zunehmend auch auf eigenen separat und sicher geführten Radwegen kann die Nutzung des Fahrrades im Klimaschutz-Szenario mehr als verdoppelt werden. Die Anzahl Fahrradfahrten steigt um 15.000 Fahrten pro Tag (+105 %), der Radverkehrsanteil steigt auf 20 % an.
- ✔ Auch der ÖPNV hat erheblich Fahrgastzuwächse zu verzeichnen, die Nachfrage steigt um 87 % bzw. +15.000 ÖV-Fahrten pro Tag gegenüber heute an. Auf der Linie RB 47 nach Braunschweig zeigen sich Zuwächse um 900 Fahrgäste pro Tag und damit fast eine Verdoppelung der Nachfrage. Auch die Stadtbuslinien mit Ziel Innenstadt gewinnen deutlich an Fahrgästen, was neben dem verbesserten Angebot auf die unterstellte Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt zurück zu führen ist.
- ✔ Mit der stärkeren Nutzung des Umweltverbundes sinkt der MIV im Planfall P3 deutlich ab: insgesamt 26.600 MIV-Fahrten täglich werden vermieden, was einen Rückgang um 24 % ausmacht. Dabei zeigen sich deutliche Abnahmen im Kfz-Verkehr im Bereich der Kernstadt bei nur geringen Zunahmen auf den Tangenten.

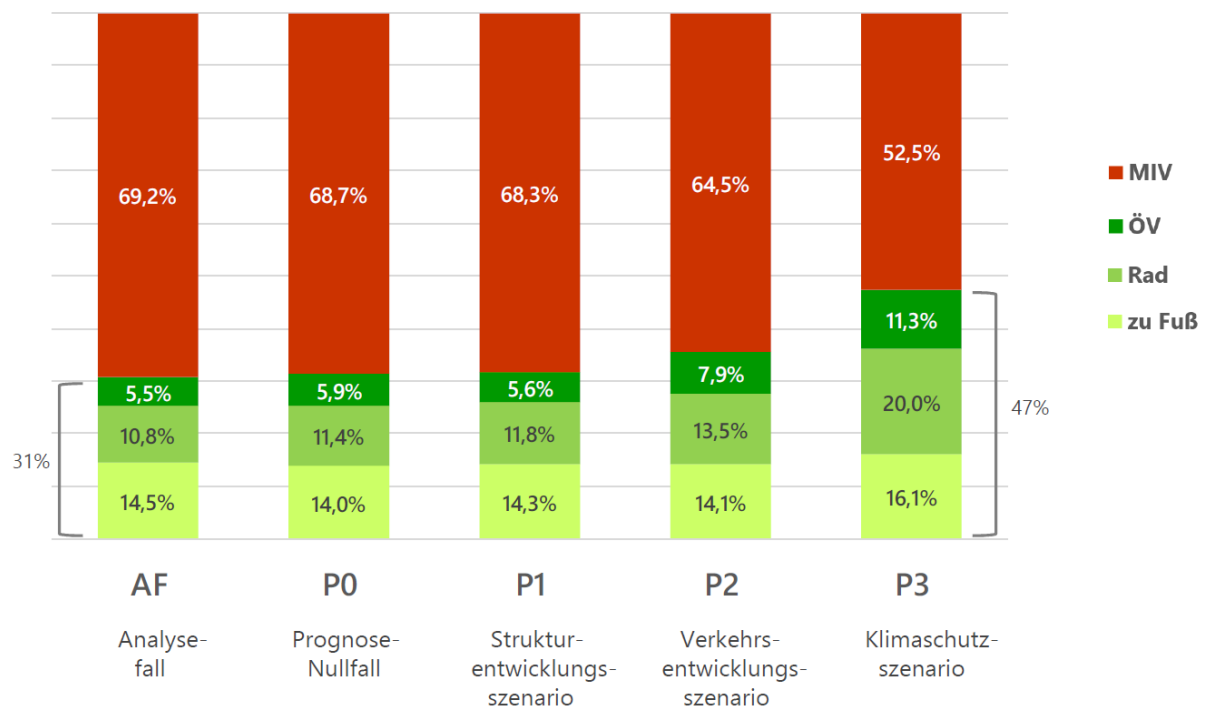


Abbildung 9-2: Vergleich der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) zwischen den Szenarien (Quelle: Verkehrsmodell Stadt Gifhorn, Verkehr der Bewohner)

Bewertung der Modellrechnungen zu Planfällen und Szenarien

Es wird deutlich, dass auch mit den Maßnahmen des Verkehrsentwicklungs-Szenarios (P2) keine durchgreifende Veränderung im Verkehr in Gifhorn erreicht wird. Eine umfangreiche Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs reicht allein nicht aus, um eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erreichen und vom Pkw auf dem Umweltverbund umzusteigen.

Erst durch das Zusammenspiel einer starken Förderung von ÖV und Rad- und Fußverkehr bei gleichzeitigen Einschränkungen für den Pkw-Verkehr – wie im Planfall P3 unterstellt – gelingt es, die Nutzung des Umweltverbundes deutlich zu erhöhen und den Pkw-Verkehr in Gifhorn spürbar abzusinken.

Zusammenfassend kann aus den Modellrechnungen für die Stadt Gifhorn folgende Strategie abgeleitet werden:

- ▮ Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Gifhorn bedarf es sowohl fördernder Maßnahmen (sog. Pull-Maßnahmen) als auch begrenzender Maßnahmen (Push-Maßnahmen). Nur im Zusammenspiel aller Maßnahmen ist eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Gifhorn erreichbar, mit der die Ziele des Leitbild Mobilität 2030

erreicht werden können. Dabei muss zukünftig für alle Verkehrsarten eine vergleichbare, gute Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der weiteren Gelegenheiten gewährleistet sein.

- ✔ Eine wesentliche Grundlage sind weitere Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV. Dies betrifft den Stadtverkehr sowie die regionalen Verbindungen, auch ins VW-Werk nach Wolfsburg.
- ✔ Für den Radverkehr ist die Aufstellung eines neuen Radverkehrskonzeptes notwendig, welches das Fahrrad gleichberechtigt in der Verkehrsplanung in Gifhorn berücksichtigt und z. B. eigene, sichere Radverkehrsführungen beinhaltet.
- ✔ Für den Kfz-Verkehr sind mit den Themen Verkehrsberuhigung und Parkraumbewirtschaftung zentrale Weichen zum zukünftigen Verkehr in Gifhorn zu stellen. Der Pkw wird absehbar das am Häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Gifhorn bleiben, gleichwohl muss der Stellenwert der Flächen für den Pkw neu überdacht werden.
- ✔ Die Verknüpfung der Verkehrsmittel muss verbessert werden.
- ✔ Langfristig muss sich die Stadtentwicklungsplanung am Prinzip einer „Stadt der kurzen Wege“ orientieren.

Für die Umsetzung dieser Strategie für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Stadt Gifhorn wurden sog. Schlüsselprojekte definiert.

Erste Umsetzung mit Schlüsselprojekten

Die Schlüsselprojekte bilden den ersten Schritt zur Umsetzung des Leitbild Mobilität 2030 und sollen zeitnah begonnen werden. Sie stellen dabei noch keine detaillierten Maßnahmen, sondern Projekte auf strategischer Ebene dar, die im Weiteren konkret ausgearbeitet sind. Die Schlüsselprojekte bilden damit das Bindeglied zwischen den formulierten Leitzielen und der anstehenden Umsetzung konkreter Maßnahmen.

✔ **Radverkehr fördern**

Radverkehr erhält einen strukturell neuen Stellenwert, z.B. durch Definition eines Gifhorer Standards für die Infrastruktur, Aufbau wegweisender Beschilderung und Berücksichtigung zeitgemäßer Abstellanlagen. Das Radverkehrskonzept wird aktualisiert bzw. neu aufgestellt.

✔ **Eingangstore in die Innenstadt gestalten**

Für die Lüneburger Straße und Braunschweiger Straße einschließlich Schillerplatz wird im Innenstadtbereich eine verkehrliche Neuordnung geplant. Beide Straßenabschnitte sollen als wichtige Eingangstore in die Innenstadt neu gestaltet werden.

✔ **Parkleit- und Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeiten**

Eine Neuplanung der Kfz-Wegweisung inkl. Parkleitsystem wird ab 2020 erfolgen. Eine städtische Stellplatzsatzung sowie eine Strategie für Parkraummanagement und -bewirtschaftung sind vorgesehen, um den ruhenden Verkehr zu optimieren.

✔ **Lichtsignalgeregelte Knotenpunkte für alle Verkehrsteilnehmer optimieren**

Ziel sind leistungsfähige Knotenpunkte und ein für alle Verkehrsteilnehmer ausgeglichenes System. Eine schrittweise Umsetzung soll ab 2020 an ersten Knotenpunkten erfolgen.

✔ **Elektromobilität und alternative Mobilität fördern**

Für die Innenstadt sollen in 2020 fünf weitere Ladesäulen mit 10 Ladepunkten für E-Autos aufgestellt werden. Zusätzlich werden laufend Fördermöglichkeiten für Schnellladesäulen geprüft, um solche zu installieren. Die Stadt strebt außerdem ein Fahrrad-Verleihsystem für Gifhorn an.

✔ **Konzept für nachhaltige Mobilität für ein Beispielquartier entwickeln**

Hierbei geht es zunächst darum, die Kriterien zu formulieren und ein entsprechendes Quartier auszuwählen.

✔ **Verknüpfungsfunktion zwischen den Verkehrsmitteln verbessern**

Es sollen einfachere und schnellere Übergänge zu Bus und Bahn geschaffen werden. Besondere Aufmerksamkeit soll der Bahnhof Gifhorn (Süd) erhalten, vor allem mit dem Bau einer zeitgemäßen Bushaltestelle und guten und sicheren Bike+Ride-Anlagen.

Eine Verknüpfung und das Ineinandergreifen aller sieben Schlüsselprojekte untereinander sowie der zusätzliche Einsatz von Fördermitteln können die nächsten Schritte auf dem Weg zur Umsetzung der formulierten Ziele absichern.

10 Quellen und Literatur

- [CIMA 2017] CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH 2017
Bevölkerungs- und Schülerprognose sowie Erwerbstätigenprojektion für den Großraum Braunschweig bis 2050 - Kurzbericht mit Methodik
im Auftrag des Regionalverband Großraum Braunschweig.
Hannover 2017
- [FGSV 2010] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).
Köln 2010
- [FGSV 2012] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE).
Köln 2012
- [MID 2017] Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH:
Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht
im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.
Bonn Februar 2019
- [SHP 2008] SHP Ingenieure:
Radverkehrskonzept Stadt Gifhorn
im Auftrag der Stadt Gifhorn.
Hannover 2008
- [WVI 2013] WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, 2013: Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig mit Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten 2010. Abschlussbericht
im Auftrag des Regionalverband Großraum Braunschweig.
Braunschweig 2013
- [ZGB 2016] Zweckverband Großraum Braunschweig, 2016:
Nahverkehrsplan 2016 Großraum Braunschweig,
Braunschweig