

Protokoll

Leitbild Mobilität 2030 – Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gifhorn Abschlussveranstaltung am 26. September 2019

Uhrzeit: 18:00 bis 20:30 Uhr

Teilnehmende:

Herr Matthias Nerlich, Bürgermeister, Stadt Gifhorn
Frau Maike Klesen, Fachbereichsleitung Stadtplanung, Stadt Gifhorn
Herr Oliver Bley, Fachbereich Stadtplanung, Stadt Gifhorn
Herr Manfred Michael, WVI GmbH
Frau Juliane Krause (plan & rat)
Frau Ina Ockel (plan & rat)

Mit den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern insgesamt 80 Teilnehmende.

Anlagen:

Anlage 1: „Leitbild Mobilität 2030“ – Zusammenfassung der Ergebnisse
(Input Präsentation: Folien 6-38)

Ausblick: weiterer Prozess
(Präsentation: Folien 45-53)

Anlage 2: Ergebnisse Bewertung Planfälle P0, P2, P3

Anlage 3: Meinungsbild zum „Leitbild Mobilität 2030“: weitere Ideen/Anregungen/Feedback
Zusammenstellung der Nennungen

TOP	Ergebnis
TOP 1	<p>Begrüßung</p> <p>Herr Bürgermeister Matthias Nerlich begrüßt die Anwesenden. Er ist erfreut über die hohe Besucherzahl und fordert alle Anwesenden auf, sich in den aktuellen Diskussionsprozess mit einzubringen. Er bedankt sich für die Organisation dieses Abends, der vor allem dazu dient, ein Meinungsbild zum vorgeschlagenen „Leitbild Mobilität 2030“ zu erhalten. Die Kernfrage an die Bürger*innen der Stadt Gifhorn lautet, womit sie zukünftig mehr Lebensqualität erwarten: mit mehr oder weniger Autos in der Stadt. Da die bisherigen Verkehrsentwicklungsszenarien aus Sicht der Verwaltung und der Fachexperten im Ergebnis eine zu geringe Auswirkung auf die Minderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) lieferten, wurde ein weiteres Szenario, das „Klimaschutz-Szenario“ erarbeitet. Herr Nerlich freut sich auf eine anregende Diskussion und ist gespannt auf die Reaktionen zum neu aufgestellten „Klimaschutz-Szenario“.</p>
TOP 2	<p>Vorstellung Ablauf der Abschlussveranstaltung</p> <p>Frau Krause vom Büro plan & rat aus Braunschweig übernimmt die Moderation. Sie fasst die Ergebnisse des Bürgerforums am 18. Juni 2019 mit der vertiefenden Arbeit an drei von sieben Schlüsselprojekten kurz zusammen. Der heutige Abend stellt die Abschlussveranstaltung zur Bürgerbeteiligung im Projekt dar. Er dient zur Information zum Stand der Arbeiten am „Leitbild Mobilität 2030“, vor allem zu den Ergebnissen der drei Planfälle P0, P2 und P3 (Anm.: Verzicht auf P1, da große Überschneidungen mit P0; Ergebnisse wurden beim Bürgerforum am 18. Juni 2019 vorgestellt). Jeder Planfall enthält unterschiedliche Maßnahmen, die zu unterschiedlichen Ergebnissen im Modal Split (Mobilitätsverhalten im Vergleich von Pkw, ÖPNV, Fuß, Rad) führen. Der vom Büro WVI neu erarbeitete Planfall P3 – das Klimaschutz-Szenario – wird detaillierter vorgestellt. Frau Krause unterstreicht die von Bürgermeister Nerlich vorgegebene Kernfrage: Wohin soll die verkehrliche Entwicklung der Stadt Gifhorn gehen? Sie nennt als Ziel der heutigen Abschlussveranstaltung, ein Meinungsbild zu erhalten, welcher Planfall die Grundlage für die Umsetzung des „Leitbild Mobilität 2030“ sein soll.</p> <p>Anschließend stellt Sie den Ablauf des Abends mit den weiteren Tagesordnungspunkten vor.</p>
TOP 3	<p>Input: „Leitbild Mobilität 2030“ – Zusammenfassung der Ergebnisse</p> <p>Herr Michael stellt in seiner Präsentation (s. Anlage 1, Folien 6-38) die wesentlichen Ergebnisse der Bestands- und Mängelanalyse, detaillierter die Werte- und Schutzziele, einen Kurzüberblick über die Schlüsselprojekte sowie die drei Planfälle P0, P2 und P3 vor. Der Planfall P3 wird ausführlicher dargestellt, da er bisher öffentlich noch nicht bekannt ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> - P0 Prognose-Nullfall (berücksichtigt werden lediglich beschlossene und absehbar bis 2030 umgesetzte Maßnahmen). - P2 Verkehrsentwicklungs-Szenario (verkehrliche Maßnahmen wie P0, weitere Maßnahmen wie z.B. 30 min.-Takt BS-GF, Parkraumbewirtschaftung, verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Kernstadt).

TOP	Ergebnis
	<p>Der Vergleich der Planfälle P0 und P2 anhand des Modal Split macht nach Aussagen von Herrn Michael deutlich, dass die Reduzierung des MIV-Anteils vergleichsweise moderat ausfällt: Während er im Analysefall (AF) 69,2 % beträgt, liegt er beim Verkehrsentwicklungs-Szenario (P2) noch bei 64,5 %. Daher wurde ein weiterer Planfall gerechnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - P3 Klimaschutz-Szenario geht der Frage nach, mit welchen Maßnahmen in der Stadt Gifhorn die Klimaschutzziele des Bundes für den Bereich Verkehr (Reduktion der CO₂ Emissionen um 40% bis 2030 gegenüber 1990) möglichst weitgehend erreicht werden können. Wesentliche Voraussetzung zur Erreichung der Ziele im P3 ist eine zukünftige Siedlungsentwicklung unter dem Aspekt "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" (Zielvorstellung „Stadt der kurzen Wege“). Zusätzlich zu den Maßnahmen im Planfall P2 werden z.B. genannt: <ul style="list-style-type: none"> - RB 47 BS-GF-UE: Verdichtung auf 30 min. Takt (Mo-So) auf der gesamten Linie, - 30 Min Takt für alle Stadtbuss- und die Stadt tangierenden Landkreislinien, - Bau von regionalen e-Radschnellwegen (GF-WOB VW Werk im Korridor der K114), - Neuaufstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Gifhorn, - Erarbeitung und konsequente Einführung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Kernstadt (u.a. mit Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und deutlicher Anhebung der Parkgebühren). <p>Eine Gegenüberstellung aller Planfälle verdeutlicht, wie weit der MIV-Anteil im Modal Split durch differenzierte Maßnahmen, die einer autoarmen Stadt eher gerecht werden (P3), reduziert werden kann: im Klimaschutz-Szenario wird der Verkehr per Rad und ÖPNV verdoppelt. Der MIV-Anteil kann um mehr als 20% reduziert werden.</p>
TOP 4	<p>Rückfragenrunde zum Inputvortrag</p> <p>Frau Krause führt in die Rückfragerunde ein und betont, dass bei der weiteren Diskussion das Leitbild im Vordergrund steht. Es gehe um die Frage, welche Richtung die Stadt Gifhorn einschlagen will. Erst wenn das „Leitbild Mobilität 2030“ durch die politischen Gremien beschlossen ist, werden einzelne Maßnahmen und Projekte entsprechend des Leitbildes kontinuierlich weiter entwickelt und durch Einzelbeschlüsse gesichert.</p> <p>Fragerunde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frage: Was heißt MIV? AW: Abkürzung für Motorisierter Individualverkehr, d.h. die private Nutzung von KFZ wie Pkw oder Krafträder - Frage: Wurden in den verschiedenen Planfällen die Fahrten konstant gehalten? AW: Bei den Berechnungen wurden die Aktivitäten konstant gehalten, die Anzahl der Fahrten ergeben sich danach entsprechend der weiteren Randbedingungen eines Planfalls, wie der räumlichen Verteilung der Aktivitäten. - Frage: Inwieweit wurde die E-Mobilität berücksichtigt?

TOP	Ergebnis
	<p>AW: Die E-Mobilität bleibt bei den Berechnungen unberücksichtigt, da auch ein Pkw mit Elektroantrieb ein Auto ist und Energie verbraucht. Betrachtet wird, mit welchen Systemen wir unterwegs sind und wie der Gesamtenergiebedarf reduziert werden kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frage: Wie wurden die Mengen/Bewegungen bestimmt? AW: Die Verkehrsmengen wurden mit dem Verkehrsmodell Stadt Gifhorn ermittelt. Dieses basiert u.a. auf Befragungen von über 12.000 Menschen in der Region zu ihren täglichen Fahrten und Wegen. Durch Befragung und Beobachtung lag eine gute Datenlage vor, die weiter fortgeschrieben wurde. - Wie sicher sind die Radfahrenden im Autoverkehr? AW Herr Michael: Wie sicher der Radverkehr mit welchen Mitteln gemacht werden kann, wird zurzeit noch offen diskutiert und erprobt. In den Bundesländern wird sehr unterschiedlich mit den Systemen „Getrennter Radweg“ und „Radfahrstreifen/Schutzstreifen“ umgegangen. AW Frau Krause: Sie ergänzt, dass die Sicherheit und die Annahme der verschiedenen Systeme davon abhängt, wie häufig die Elemente in der städtischen Infrastruktur vorkommen. Der Umstieg aufs Fahrrad (Reduktion Pkw von 69% auf 52%) sei keine einfache Aufgabe. Die Stadt Gifhorn werde nach dem Nationalen Radverkehrsplan als „Einsteiger“ beurteilt (Radverkehrsanteil bis 12%, aktuell liegt er in Gifhorn bei ca. 11 %, davon abhängig sind die zu investierenden €/Einwohner/Jahr, bei den Einsteigern sind das zwischen 8-18 €/Einwohner/Jahr). - Frage: Warum nutzen die Menschen das Auto und nicht das Fahrrad? AW: Beim Autofahren handelt es sich um ein stark ritualisiertes Verhalten. Wie hoch der Autoverkehr ist, kann regional auch sehr schwanken. Z.B. ist in Regionen mit großen Autoherstellern die Pkw-Nutzung höher. Veränderung im Verhalten kann nur über einen langen Zeitraum und mit viel Überzeugungsarbeit bewirkt werden. An der TU Braunschweig wird aktuell zum Thema Mobilität und unter der Fragestellung geforscht, warum Menschen welches Verkehrsmittel nutzen. - Frage: Was ist der Unterschied zwischen der Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30km/h und einer Tempo 30-Zone? AW: Eine Tempo 30-Zone ist gebietsbezogen; im gesamten Gebiet gilt ein Tempolimit von 30km/h; generell gilt Vorfahrt rechts vor links; eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h gilt streckenbezogen und kann z.B. für eine einzelne Straße angeordnet werden, beispielsweise aus Lärmschutzgründen und vor sensiblen Nutzungen wie Schulen; die Strecke kann auch Vorfahrtsstraße sein. - Frage: Im Planfall P0 resultieren 5% der 7% ÖPNV-Anteil aus dem Schülerverkehr? AW: Ja. - Frage: Bei der Verlagerung des Verkehrs von innen nach außen wird das Mehr an Fahrtstrecke in Kauf genommen? AW: Ja, im Planfall P3 wird dies in Kauf genommen. Man geht davon aus, dass dies

TOP	Ergebnis
	<p>durch den Umstieg auf andere Systeme ausgeglichen wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frage: Gehören E-Bike bzw. Pedelec zum MIV? AW: Nein, zum Radverkehr. - Frage: Für Radfahrende mit großen Anhängern (neuer Trend) sollte die Breite der Schutzstreifen angepasst werden. Die aktuellen Breiten scheinen zu wenig. AW: Die Regelbreite von Schutzstreifen liegt bei 1,50 m. Es werden bei der Überarbeitung der Richtlinien neue Standards gesetzt: 2,00 bis 2,50 Meter sind in der Diskussion (in Abhängigkeit von der Radverkehrsbelastung). - Frage: Bei der Nutzung des ÖPNV in Gifhorn sind für 2 Personen mit Hin- und Rückfahrt für vier Einzelfahrscheine ca. 11 € zu zahlen. Dagegen ist das Auto viel günstiger. AW: Das Thema Kurzstreckentarif wird derzeit in mehreren Städten diskutiert, die Tarifhöhe dazu liegt aber beim Verkehrsverbund Region Braunschweig. - Frage: Trotz Reduzierung des Pkw-Verkehrs in der Stadt Gifhorn im Planfall P3 besteht weiterhin starker Pkw-Verkehr aus dem Umland. AW: Gifhorn lebt von den Umlandorten; die Ortsteile verursachen viel Pkw-Verkehr, der Anteil des MIV ist hoch. Die Verkehrsdaten sind in die Berechnungen mit eingeflossen.
TOP 5	<p>Diskussion und Bewertung</p> <p>Alle Anwesenden werden aufgefordert, sich an der Bewertung der Planfälle vor dem Hintergrund des übergeordneten Zielsystems zu beteiligen. Oberstes Ziel ist die nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität. Werte- und Schutzziele sind die Stärkung der Teilhabe, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Sicherung der Erreichbarkeit, die Gestaltung einer lebenswerten Stadt und die Stärkung des Wirtschaftsstandortes. Diese wurden in der letzten Öffentlichkeitsveranstaltung, dem Bürgerforum, vorgestellt und allgemein anerkannt.</p> <p>Bei der Bewertung sind folgende Fragen zu klären: Welches Szenario kommt den Zielen am nächsten (die Planfälle unterscheiden sich in ihrem Grad der Maßnahmen)? Wie sehr ist jeder Mensch bereit, sein Mobilitätsverhalten zu ändern, damit die Ziele erreicht werden können?</p> <p>Die Diskussion vor den Tafeln mit den einzelnen Planfällen ist eröffnet. An jeder Tafel steht ein Experte/ eine Expertin aus der Verwaltung bzw. aus dem beauftragten Ingenieurbüro WVI für Diskussionen und Auskünfte bereit. Die Teilnehmenden können den von Ihnen favorisierten Planfall mit einem grünen Punkt bewerten und den von Ihnen als am wenigsten sinnvoll erachteten Planfall mit einem roten Punkt bewerten.</p>
TOP 6	<p>Präsentation der Ergebnisse und Bewertung der Planfälle</p> <p>Nach einer halbstündigen Diskussions- und Bewertungsphase ermittelt Frau Krause die Anzahl der geklebten Punkte (s. auch Anlage 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planfall P0: 42 rote Punkte

TOP	Ergebnis
	<ul style="list-style-type: none"> - Planfall P2: 8 rote Punkte und 4 grüne Punkte - Planfall P3: 2 rote Punkte und 50 grüne Punkte <p>Das Ergebnis fällt eindeutig für den Planfall P3 „Klimaschutz-Szenario“ aus. Herr Michael fasst zusammen, dass dies ein eindeutiges Votum für die „Stadt der kurzen Wege“ sei. Die Stadt Gifhorn hat mit diesem Votum eine gute Ausgangsbasis, geeignete Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung entsprechend dem „Leitbild Mobilität 2030“ umzusetzen. Er nennt noch einmal die wesentlichen Handlungsfelder des Planfalls P3. Der MIV ist zu Gunsten des ÖPNV zu reduzieren. Für den Radverkehr gibt es eine klare Unzufriedenheit in der Stadt. Dies spricht für eine Neuaufstellung des Radverkehrskonzepts und die Schaffung einer attraktiven Infrastruktur. Eine weitere Stellschraube sei die Parkraumbewirtschaftung.</p>
TOP 7	<p>Meinungsbild zum „Leitbild Mobilität 2030“</p> <p>Frau Krause regt eine vertiefende Diskussion zum Ergebnis „Leitbild 2030“ an und bittet um weitere Ideen, Anregungen und Feedback aus dem Publikum. Erwartet werden Antworten aus dem Publikum auf die Fragen: Was hat hohe Priorität? Was soll zuerst gemacht werden? Was soll zusätzlich berücksichtigt werden?</p> <p>Die Antworten werden von Frau Klesen auf einer Moderationstafel notiert. Es gab folgende Anregungen und Hinweise (s. auch Anlage 3):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 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! 2 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 sollte verbessert werden. 3 Ich erwarte viel mehr und viel schnellere Veränderungen. Warum erst in 10 Jahren? Frau Krause: es geht hier um ein Leitbild für 2030, das nicht sofort umgesetzt werden kann, da noch ein längerer Diskussionsprozess in der Politik und Planungsprozesse notwendig sind. Das Leitbild ist aber ein wichtiges zukunftsweisendes Instrument. Vereinzelt Maßnahmen werden sicherlich auch kurzfristig umgesetzt werden können. Doch jede Maßnahme erfordert einen Einzelbeschluss in der Politik sowie einen Planungsvorlauf. 4 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. 5 Ich vermisse im Planfall P3 moderne und innovativere Konzepte. Herr Michael: Das ist wohl richtig. Die Ausgestaltung (innovativer) Maßnahmen wie z.B. autonomes Fahren liegt noch vor uns. Jetzt geht es zunächst um die grobe Weichenstellung: „Wo soll es mit der Verkehrsentwicklung in Gifhorn hingehen?“

TOP	Ergebnis
	<p>6 Ich schlage ein Bike-Sharing vor nach dem Vorbild des Car-Sharings für Pkw. Dies könnte auch als erstes Leuchtturmprojekt initiiert werden.</p> <p>7 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.</p> <p>8 Verschiedene Bürger*innen beklagen sich über zwar abgesenkte, jedoch zu hohe Bordsteine an Radweg-Querungen (z.B. Radweg in Gamsen und Käsdorf). Frau Krause: Hierbei handelt es sich oft um Lösungen, die einen Kompromiss zwischen Barrierefreiheit und Nullabsenkung darstellen (in der Regel 3 cm)</p> <p>9 Ich schlage für das Zentrum von Gifhorn einen Ringverkehr vor, der als Einbahnstraße angelegt sein könnte. Eine Straßenhälfte könnte somit dem Rad, die andere dem MIV gehören. Eine weitere Diskussionsteilnehmerin plädiert für eigene Fahrradstraßen in Gifhorn.</p> <p>10 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.</p> <p>11 Ein Bürger beschreibt konfliktreiche Situationen an Kreuzungen zwischen Pkw und Rad, die die Menschen unsicher machen und somit den Umstieg aufs Fahrrad erschweren.</p> <p>Die Aussprache schließt damit.</p>
TOP 8	<p>Ausblick: Wie geht es weiter?</p> <p>Herr Bley informiert über das weitere Vorgehen bei der Bearbeitung des „Leitbild Mobilität 2030“ und gibt einen Ausblick auf die nächsten, darauf folgenden Schritte (s. Präsentation Anlage 1, Folien 45-53):</p> <p>Die erste Phase der Erstellung des „Leitbild Mobilität 2030“ und der begleitenden Bürgerbeteiligung ist fast abgeschlossen. Der Schlussbericht soll bis Ende 2019 fertig gestellt werden. Der Zeitplan stellt dar, dass in der zweiten Phase, etwa im ersten Quartal 2020, die Beteiligung der politischen Gremien erfolgt. Diese Sitzungen sind i.d.R. öffentlich, Bürger*innen hätten zudem vor Beginn dieser Sitzungen nochmals Gelegenheit für Rückfragen.</p> <p>Im Rahmen des „Leitbild Mobilität 2030“ haben Verwaltung und Gutachter sieben Schlüsselprojekte identifiziert. Drei dieser Schlüsselprojekte wurden beim Bürgerforum am 18. Juni 2019 vorgestellt und hierzu durch die Teilnehmenden Ideen und Vorschläge entwickelt. Die sieben Schlüsselprojekte bilden das Gerüst für das weitere Handeln der Verwaltung. Sie werden von Herrn Bley in der Präsentation detailliert vorgestellt und erläutert. Ergänzende Erläuterungen werden hier stichpunktartig wiedergegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radverkehr fördern Das Stadtradeln hat große Anstöße gegeben, um die weitere Entwicklung zu forcieren.

TOP	Ergebnis
	<p>Abstellanlagen werden beim barrierefreien Umbau von Bushaltestellen stets mitgeplant. Offen ist noch, ob das Radverkehrskonzept aktualisiert oder neu aufgestellt werden wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eingangstore in die Innenstadt gestalten Für die Lüneburger Straße und Braunschweiger Straße 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. Parkleisystem wird ab 2020 erfolgen. Stadteigene Flächen bieten gute Stellschrauben und Bedingungen, um die Umsetzung des „Leitbildes Mobilität 2030“ in diesem Handlungsfeld zu starten. Zukünftig soll auch eine städtische Stellplatzsatzung diese Möglichkeit bieten. - Lichtsignalgerechte Knotenpunkte für alle Verkehrsteilnehmer optimieren Ziel seien leistungsfähige Knotenpunkte und ein für <u>alle</u> Verkehrsteilnehmer*innen ausgeglichenes System; eine schrittweise Umsetzung soll ab 2020 an ersten Knotenpunkten erfolgen, so dass aus der Summe vieler kleiner Maßnahmen ein großes Ganzes entsteht. - Elektromobilität bzw. alternative Mobilität in Gifhorn fördern Für die Innenstadt sollen in 2020 fünf Ladesäulen mit 10 Ladepunkten für E-Autos aufgestellt werden. Zusätzlich werden laufend Fördermöglichkeiten für Schnellladesäulen geprüft, um eine solche zu installieren. Die Stadt strebt außerdem ein Stadtrad/Fahrradpool-Verleihsystem für Gifhorn an. Aktuell befindet sich die Stadt in einem Förderprozess für die Installation eines solchen Systems. - 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 Besondere Aufmerksamkeit soll der Bahnhof Gifhorn (Süd) erhalten, vor allem mit der Schaffung einer zeitgemäßen Bushaltestelle und guter und sicherer Bike+Ride-Anlagen. <p>Verknüpfung und Ineinandergreifen aller sieben Schlüsselprojekte untereinander sowie der zusätzliche Einsatz von Fördermitteln können die nächsten Schritte auf dem Weg zur Umsetzung der formulierten Ziele absichern.</p>
TOP 9	<p>Verabschiedung</p> <p>Mit dem Hinweis auf die umfangreiche Dokumentation aller öffentlicher sowie weiterer Veranstaltungen zum „Leitbild Mobilität 2030“ im Internet bedankt sich Frau Krause für das Engagement der Teilnehmer*innen am heutigen Abend und übergibt das Abschlusswort an den Bürgermeister Herrn Nerlich.</p> <p>Herr Nerlich zeigt sich erfreut und beeindruckt vom Ergebnis dieses Abends und bedankt sich</p>

TOP	Ergebnis
	bei allen Beteiligten. Er hofft, dass bereits in einigen Wochen über ein kurzfristig umsetzbares Leuchtturmprojekt berichtet werden kann.

Für das Protokoll

Juliane Krause, plan & rat

Ina Ockel, plan & rat

Anhang – Fotografische Dokumentation und Impressionen Ankommen und Begrüßung



Verkehrsentwicklungsplan Gifhorn – Leitbild Mobilität 2030



Diskussion und Bewertung





Verkehrsentwicklungsplan Gifhorn – Leitbild Mobilität 2030



Präsentation der Ergebnisse



Verkehrsentwicklungsplan Gifhorn – Leitbild Mobilität 2030

Stadt Gifhorn
Leitbild Mobilität 2030
Verkehrsentwicklungsplan Stadt Gifhorn

P0 Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall P0 bildet die derzeit absehbaren Entwicklungen in Gifhorn ab. Der Prognose-Nullfall berücksichtigt dabei die derzeit beschlossenen bzw. bereits im Bau befindlichen und voraussichtlich bis 2030 realisierten Maßnahmen.

Maßnahmen:

- Wohngebiete:**
 - F Gebiet ehem. Krankenhaus, Gebiet nördlich der Bergstraße, Wohngebiete Hohes Feld, Lehmsweg Süd 1 und B3 Koppelweg
 - F Nachverdichtung in ausgewählten Bereichen in der Kernstadt
- Arbeitsplätze:**
 - F Weitere Arbeitsplätze bei IAV, Rockwellstraße
 - F Vergrößerung Gewerbegebiet Westerfeld (Robert Bosch-Straße)
- Schulen und Kitas:**
 - F Aufstockung von Klassen und Gruppen an mehreren Standorten
- Öffentlicher Verkehr:**
 - F BB47 B5-GF-UE: Verdichtung auf 60 Min-Takt Mo-Fs, zusätzliche Haltepunkte B5-Biermode und Buschütz, Verlegung Haltepunkt Hauptplatz, Verknüpfung mit R330 am Bf Gifhorn (Süd)
 - F R330 H-GF-WOB: Zusätzliche Haltepunkte in WOB
 - F Modernisierung und Ausbau der Stationen Bf GF (Süd) und Bf GF Stadt (z.T. bereits erfolgt)
 - F Ausbau Weddeler Schiene
 - F Regelmäßige Linien: mindestens 60-Min-Takt
 - F Führung der Stadtbuslinien 156 und 154 über Bf GF Stadt
 - F Neue Haltestelle „Käthe-Kollwitz-Ring“ am Lehmsweg
 - F Barrierefreiheit und Ausbau Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen
- Radverkehr:**
 - F Förderung der Fahrradmobilität und Umsetzung vier regionaler »Radachsenwege« (R3) nach WOB, S2, Thiede, Vechelde und WF)
 - F In GF richtlinienkonforme Radverkehrsführung an ausgewählten Strecken (Radweg oder Radfahrstreifen)
- Kfz-Verkehr:**
 - F Bau der A39 zwischen WOB und Lüneburg
 - F Bau der B14 als Umgehung Melsdorf, Ringelbüttel und Meine
 - F Bau eines Kreisverkehrs am Knoten 94K7 (Abzweig Weisendorf)
 - F Bau eines Kreisverkehrs am Knoten Carberfaher Damm-Bergstraße-Lehmsweg
 - F Bau der Robert-Bosch-Straße als Erschließungsstraße im 2. Bauabschnitt Gewerbegebiet Weisendorf
 - F Umgestaltung B5-St. im Abschnitt Bergstraße-Bahnübergang
 - F Sanierungen an vielen Einzelstraßen im Stadtgebiet
- Allgemeines:**
 - F Förderung der Elektromobilität bzw. alternativen Mobilität

Stadt Gifhorn
Leitbild Mobilität 2030
Verkehrsentwicklungsplan Stadt Gifhorn

P2 - Wirkungen Verkehrsnachfrage (modal split)

Verkehrsmittelnutzung (Veränderungen zum Analysefall):

- F Zu Fuß: -400 Wege/Tag (-2%)
- F Rad: +4.500 Fahrten/Tag (+29%)
- F ÖV: +1.900 Fahrten/Tag (+44%)
- F MV: -8.800 Fahrten/Tag (-4%)

Streckenbelastungen Kfz-Verkehr (Veränderungen P2 zum P0):

- F Abnahme des Kfz-Verkehrs in Gifhorn insgesamt
- F Deutliche Abnahme des Kfz-Verkehrs in der Kernstadt
- F Zunahme auf den Leistungsfähigen umliegenden Straßen des Targetzonenbereichs

Streckenbelastungen ÖV (Veränderungen P2 zum P0):

- F Der ÖPNV wird attraktiver, Umladung vom MV auf den ÖPNV
- F Verkehrsübergreifende Verknüpfung der Verkehrsmittel für optimale Wegketten und einen einfachen Umladung
- F Zunahme der ÖPNV-Nutzung im gesamten Stadtgebiet

Stadt Gifhorn
Leitbild Mobilität 2030
Verkehrsentwicklungsplan Stadt Gifhorn

P3 Klimaschutz-Szenario

Im Planfall P3 werden Maßnahmen erarbeitet, mit denen die Klimaschutzziele des Bundes für den Verkehrsbereich weitgehend erreicht werden. Neben Verbesserungen des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs werden hierbei auch die Wirkungen durch Restriktionen und preispolitische Maßnahmen für den Kfz-Verkehr untersucht.

Maßnahmen:

- Wohngebiete/Arbeitsplätze/Schulen und Kitas:**
 - F Unverändert gegenüber P0 und P2, darüber hinaus:
 - F zukünftige Siedlungsentwicklung unter dem Aspekt „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ (Stadt der kurzen Wege)
 - F Weitere Nachverdichtung in der Kernstadt und in den Zentren der Ortsteile, keine Ausweisung peripher gelegener Baugebiete (ohne guten Anschluss an ÖPNV und Radverkehr)
 - F Verstärkte Nutzungsgenussung von insbesondere Wohn-, Arbeiten und Einkaufen
 - F Erarbeitung einer Stützplatznutzung, auch unter Beachtung des Radverkehrs (Abstellanlagen)
- Öffentlicher Verkehr:**
 - F Zusätzlich zu den Maßnahmen P0 und P2:
 - F R3 47 B5-GF-UE: Verdichtung auf 30-Min-Takt Mo-So auf der gesamten Linie
 - F R3 30 H-GF-WOB: Verdichtung auf 30-Min-Takt Mo-So
 - F Werkstättenverkehr GF-VW-Werk mit 30-Min-Takt in der H12
 - F alle Stadtbus- und die Stadt tangierenden Landkreislagen auf einen 30-Min-Takt
 - F Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Wohnbereiche im Osten der Stadt an den Bf GF (Süd) und der Gewerbegebiete, Einrichtung von Mobilisastationen
 - F Bevorrechtigung des ÖPNV in der gesamten Stadt
 - F Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Modalitätsalternativen (Echtzeit)
- Radverkehr:**
 - F Zusätzlich zu den Maßnahmen P0 und P2:
 - F »Radachsenweg« GF-WOB-VW-Werk im Korridor der K134
 - F Neuaufstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Gifhorn mit Definition und Aufbau eines sicheren, zusammenhängenden und durchgängig befahrbaren Radverkehrs-Einkreis-Netzwerkes und konsequente Umsetzung
- Kfz-Verkehr:**
 - F Wie im P2: nur punktuelle Maßnahmen zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes
 - F Zusätzliche Maßnahmen im P3:
 - F Erarbeitung und konsequente Einführung eines Parkraumverteilungskonzeptes für die Kernstadt
 - F Verringerung des Parkraums durch Umverteilung der Straßenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
 - F Einführung der Autonomen Innenstadt

Stadt Gifhorn
Leitbild Mobilität 2030
Verkehrsentwicklungsplan Stadt Gifhorn

P3 - Wirkungen Verkehrsnachfrage (modal split)

Verkehrsmittelnutzung (Veränderungen zum Analysefall):

- F Zu Fuß: +2.700 Wege/Tag (+12%)
- F Rad: +15.000 Fahrten/Tag (+87%)
- F ÖV: +9.300 Fahrten/Tag (+105%)
- F MV: -26.600 Fahrten/Tag (-24%)

Streckenbelastungen Kfz-Verkehr (Veränderungen P3 zum P0):

- F Starke Abnahme des Kfz-Verkehrs im gesamten Stadtgebiet
- F Kaum Zunahmen auf den umliegenden Straßen
- F Die Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr bleibt erhalten

Streckenbelastungen ÖV (Veränderungen P3 zum P0):

- F Starke Zunahme der ÖPNV-Nutzung im gesamten Stadtgebiet sowie im Regionalverkehr (ÖPNV)
- F Umladung vom MV auf den ÖPNV
- F Verkehrsübergreifende Verknüpfung der Verkehrsmittel für optimale Wegketten und einen einfachen Umladung

Meinungsbild zum VEP Gifhorn „Leitbild Mobilität 2030“



Verkehrsentwicklungsplan Gifhorn – Leitbild Mobilität 2030

