

Mitschrift der Diskussion

Mobilitäts- und Verkehrskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035

3. Sitzung der AG MoVe 2035

Bearbeitung der Oberziele (inkl. Unterzielen und ersten Zielwerten & Indikatoren)

Oberziel	Hinweis/Anmerkung/Frage aus der AG MoVe	Umgang/Gutachterliche Einschätzung
Leitziel	Einzelnen Teilnehmenden der AG MoVe 35 ist unklar wer oder was mit dem Wortlaut „durch Gestaltung der Mobilitätswende für <u>Alle</u> “ gemeint ist. Es wird die Frage gestellt, ob dies für Inklusion stehe oder ob sich dies auf alle Verkehrsmittel beziehe.	Der Gutachter interpretiert Mobilität als einen individuellen und sehr vielfältigen Vorgang. Dementsprechend sind mit „Alle“ in diesem Zusammenhang sämtliche in Marburg mobilen Menschen gemeint. Diese haben unterschiedlichste Ansprüche an Mobilität, weshalb diese Berücksichtigung in MoVe 35 finden sollen. Durch die vorstehenden Adjektive „zukunftsorientiert“, „klimafreundlich“ und „vielfältig“ sowie durch das Wort „Mobilitätswende“ soll zudem verdeutlicht werden in welche Richtung die Stadt Marburg sich mit dem Zielsystem zu MoVe 35 bewegen will.
A sichere Mobilität und Barrierefreiheit	Zur „Vision Zero“ (insb. zum Indikator 0 Verkehrstote, 0 Schwerverletzte) geben einzelne Teilnehmende der AG MoVe 35 den Hinweis, dass sie das Ziel als unrealistisch ansehen, und sich eine abgeschwächte Formulierung sinngemäß „Reduzierung der Unfallzahlen und Unfallschwere“ ohne konkreten Zielwert wünschen.	Der Gutachter gibt den Hinweis, dass es sich bei „Vision Zero“ um eine Vision handelt und diese auch im Landesziel von Hessen formuliert ist.
	Andere Teilnehmende der AG MoVe geben daraufhin den Hinweis, dass 0 Verkehrstote und 0 Schwerverletzte immer unser aller Ziel sein sollte und nicht erst bis 2035.	Die Jahreszahl 2035 wird in der Indikatoren-Liste unter A1 entfernt.

	<p>Teilnehmende der AG MoVe 35 geben den Hinweis, dass nach aktueller Gesetzeslage bereits ab 2022 100% der Haltestellen barrierefrei gestaltet sein müssen.</p>	<p>Zum Ziel A1 gibt es in der AG MoVe keinen Konsens. Dies wird als Ergebnis in die politische Entscheidungsfindung eingebracht.</p> <p>Die Formulierung zum Zielwert wird wie folgt angepasst: <i>100% der Haltestellen & Fahrzeuge im ÖPNV sind entsprechend der geltenden Standards barrierefrei <u>und werden entsprechend der geltenden Standards barrierefrei gehalten</u> (begründete Ausnahmen definiert der Nahverkehrsplan).</i></p> <p>Darüber hinaus wird der frühere Zeitrahmen in Bezug zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Zielbericht einfließen.</p>
<p>B Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs</p>	<p>Teilnehmende der AG MoVe 35 geben zu bedenken, dass durch die Formulierung des Oberziels sowie der Unterziele, sowohl die innere als auch die überregionale Bedeutung Marburgs als Oberzentrum nicht ausreichend deutlich wird.</p> <p>Teilnehmende der AG MoVe 35 geben zum Zielwert „mindestens 30-Minutentakt des ÖPNV im Stadtgebiet“ folgende Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der 30-Minutentakt ist insbesondere für die äußeren Stadtteile nicht realistisch und rentabel umsetzbar. - Ein 30-Minutentakt führt zu keinem Umstieg vom Pkw zum ÖPNV. Insbesondere an Werktagen sollte ein 15-Minutentakt vorliegen. 	<p>Das Oberziel wird mit den Worten „als Oberzentrum“ ergänzt. Die innere und regionale Erreichbarkeit als bedeutender Faktor für Marburg wird im Zielbericht zusätzlich betont.</p> <p>Der Gutachter gibt den Hinweis, dass die Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit hier nicht ausschließlich auf das klassische Busnetz abzielt, sondern auch On-Demand-Systeme mitgedacht werden.</p>

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Ein 30-Minutentakt ist zu unspezifisch formuliert. Eine Differenzierung zwischen Kernstadt & Außenstadtteile, sowie zwischen Wochenende, Werktag und Nacht ist nötig. | <p>Eine Differenzierung des hier angeführten Zielwerts wird im Rahmen der Maßnahmenausarbeitung erfolgen. Es wird notwendig sein, in bestimmten Bereichen der Stadt auch deutlich über einen „mind. 30-Minutentakt“ hinauszugehen. Eine Bestimmung und Differenzierung wird erst mit der Konkretisierung von Maßnahmen sowohl in MoVe 35 als auch im Nahverkehrsplan möglich sein.</p> |
|---|--|

Teilnehmende der AG MoVe 35 geben zur Zielformulierung von umsteigefreien ÖPNV-Verbindungen folgende Hinweise:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Zu umsteigefreien Verbindungen bestehen innerhalb der AG MoVe 35 unterschiedliche Meinungen. Für einige sind diese ein sehr wichtiges Ziel, andere sehen diese insb. mit Blick auf einen zukünftigen integralen Taktfahrplan als hinderlich an. | <p>Umsteigefreie Verbindungen wurden in den bisherigen Beteiligungsphasen von MoVe 35 (Online-Umfrage, Zielworkshop, erste Sitzung der AG MoVe 35) mehrfach gewünscht. Lösungen für umsteigefreie Verbindungen, die sowohl schneller als auch an den integralen Takt angepasst sind, werden im Rahmen der Maßnahmen überprüft.</p> |
| <ul style="list-style-type: none">- Eine Steigerung der Effizienz sollte nicht ausschließlich nach der Taktung bemessen werden. Als Vorschlag wird eine mit weiteren Verkehrsmitteln vergleichende Zielformulierung wie folgt sinngemäß formuliert: „Eine ÖPNV-Verbindung darf maximal doppelt so lang brauchen wie der Pkw“. | <p>Ein solcher Zielwert ist aus gutachterlicher Sicht schwierig zu erfassen, da sich Reisezeitverhältnisse je nach Start- und Zielort erheblich unterscheiden können. Im Rahmen des Zielsystems ist eine solche Herangehensweise eher ungeeignet, könnte im Rahmen der Maßnahmen aber ausdifferenziert und auf bestimmte Verbindungen besonderer Bedeutung bezogen werden.</p> |

	Teilnehmende der AG MoVe 35 geben den Hinweis, dass die Erreichbarkeit der unterschiedlichen Standorte zusätzlich zu den Arbeits- und Schichtzeiten auch den Unterrichtszeiten der Bildungsstandorte angepasst werden sollte.	Der Indikator wird wie folgt angepasst: <i>Die ÖPNV-Verbindung ist auf Arbeits-, Schicht- und Unterrichtszeiten angepasst.</i>
	Teilnehmende der AG MoVe 35 geben zur Formulierung des Unterziels C1/D1 folgende Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> - Einzelne Teilnehmende stimmen der Formulierung „Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen“ nicht zu und sehen eher eine Verringerung der Kfz-Emissionen als wünschenswertes Ziel an. - Einzelne Teilnehmende wünschen sich dem hingegen eine Aufnahme der Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen in Oberziel D. 	Aus gutachterlicher Sicht bildet die bestehende Formulierung zum Unterziel C1/D1 das Ziel bestmöglich ab und stellt den größtmöglichen Konsens dar. Ergänzend ist festzuhalten, dass eine Verringerung der Kfz-Emissionen die bestehenden Flächenkonflikte nicht lösen kann.
C	Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität	Zum Unterziel C1/D1 gibt es in der AG MoVe 35 keinen Konsens. Dies wird als Ergebnis in die politische Entscheidungsfindung eingebracht.
	Teilnehmende der AG MoVe geben den Hinweis, dass sich die Erreichbarkeit nicht nur auf den ÖPNV beziehen sollte, sondern hier bedarfsgerechte Bedienformen zu nennen sind.	Der Zielbericht wird angepasst und die Stärkung der bedarfsgerechten Mobilität betont.
	Teilnehmende der AG MoVe geben den Hinweis, dass beim Indikator der Sharingangebote auch E-Mobilität mitgedacht und genannt werden sollte.	Der Indikator wird wie folgt angepasst: <i>Alle Stadtteile verfügen über Angebote des (E-)Car- & (E-)Bikesharings sowie über Vernetzungspunkte (Mobilstationen/-punkte).</i>
D	Zum Oberziel geben Teilnehmende der AG MoVe35 den Hinweis, dass es keinen umweltfreundlichen Kfz-Verkehr	Die Formulierung des Oberziels wird wie folgt angepasst: <i>Stadt- und umweltverträglicherer Kfz-Verkehr.</i>

Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr

gebe und somit die Formulierung als unpassend angesehen wird.

Die Teilnehmenden geben zum Indikator Lärmbetroffene und Luftschadstoff-Emissionen folgende Hinweise/stellen folgende Fragen:

- Wie werden von Verkehrslärm betroffene Personen bewertet?
- Zur Bemessung der Lärmbetroffenheiten gibt es aus der AG MoVe 35 den Hinweis, dass eine Orientierung an den WHO-Empfehlungen (Straßenverkehrslärm 53 (dB) Ltag / 45 (dB) Lnachts; Schienenverkehrslärm 54 (dB) Ltag / 44 (dB) Lnachts) sinnvoll wäre.
- Als Hinweis zum Verkehrslärm wird angegeben, dass der größte Lärmanteil in Marburg an den Bahnschienen entsteht und somit die Stadt Marburg kaum Handlungsspielraum zur Lärmreduzierung hat.

Die von Verkehrslärm betroffenen Personen werden im Rahmen des Lärmaktionsplans nach vorgegebenen Grenzwerten ermittelt.

Die Vorgaben zu Lärmbetroffenheiten entstammen dem Lärmaktionsplan. Dementsprechend muss auch die Festlegung der Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung im Lärmaktionsplan erfolgen. Sollten diese im Lärmaktionsplan bspw. gesenkt werden, gilt das formulierte Ziel (0 Lärmbetroffene) weiterhin. Die Anpassung einzelner Werte ist kein Gegenstand der Erarbeitung von MoVe 35.

Die Stadt Marburg hat im Rahmen von MoVe 35 die Möglichkeit auf die bestehenden Missstände, die z.T. außerhalb des eigenen Handlungsspielraums liegen hinzuweisen. Gleiches sollte auch durch den Lärmaktionsplan passieren. So kann durch wiederholte Hinweise darauf hingewirkt werden, dass notwendige Maßnahmen zum Lärmschutz getroffen werden.

	<ul style="list-style-type: none"> - Einzelne Teilnehmende sehen den Zielwert von „0 von Verkehrslärm betroffenen“ als unrealistisch an. 	<p>Zum genannten Indikator gibt es in der AG MoVe35 keinen Konsens. Dies wird als Ergebnis in die politische Entscheidungsfindung eingebracht.</p>
<p>E</p>	<p>Teilnehmende der AG MoVe 35 geben zur Formulierung des Zielwertes „Erhalt der Passantenfrequenz in der Oberstadt mindestens auf vor-Corona-Niveau“ folgende Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Zielwert sollte sich nicht nur auf die Oberstadt beziehen, auch weitere Nahversorgungsbereiche in Marburg sollten einbezogen werden. - Es sollte nicht von einem Erhalt der Passantenfrequenz gesprochen werden, als Ziel sollte eine Erhöhung der Passantenfrequenz im Fokus stehen. 	<p>Der Zielwert wird wie folgt angepasst: <i>Erhöhung der Passantenfrequenz in zentralen Versorgungsbereichen gegenüber dem vor-Corona-Niveau.</i></p>
<p>Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege</p>	<p>Teilnehmende der AG MoVe 35 geben zur Formulierung des Zielwertes „Straßenraumproportionen: 30%:40%:30% (Seitenraum:Fahrbahn:Seitenraum) – Prinzip als Zielstellung für alle innerörtlichen Straßenneu- oder -umbauten“ folgende Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Aufteilung des Straßenraumes nach dem genannten Prinzip wird, insbesondere bei einer starren Auslegung des Prinzips, für die meisten Straßen als unrealistisch angesehen. - Der Ansatz, dass Straßenräume von „außen nach innen“ geplant und im Abwägungsvorgang zuerst 	<p>Der Indikator und der Zielwert werden wie folgt angepasst: <i>Straßenraumproportionen für eine „integrierte Straßenraumgestaltung“.</i> <i>Straßenneu- oder -umbauten orientieren sich insb. an den Ansprüchen der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen</i></p>

	die Bedürfnisse von Fußgänger*innen und Radfahrenden zu berücksichtigen sind, sollte im Indikator und der Zielformulierung stärker herausgestellt werden.	<i>(Straßenplanung von „außen nach innen“ nach dem Prinzip 30%:40%:30% (Seitenraum:Fahrbahn:Seitenraum) der FGSV/Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen).</i>
	Teilnehmende der AG Move 35 sprechen sich für einen Indikator aus, der die dezentrale Nahversorgung in den Stadt- und Außenstadtteilen bewertet.	Aus gutachterlicher Sicht geht ein solcher Indikator über die Inhalte von MoVe 35 hinaus. MoVe 35 kann nicht festlegen wo dezentrale Nahversorgungsbereiche aufgebaut werden sollten. Diese Frage ist an anderer Stelle zu klären, wobei über MoVe 35 sicherlich darauf hingewiesen werden kann welchen Einfluss dezentrale Nahversorgung auf die Mobilität haben kann.
F Mobilitätswende – Marburg bewegen	Die Teilnehmenden der AG MoVe haben keine Anmerkungen zum Oberziel F.	

Dortmund, 21.07.2021

gez. Hinz, Tielker