



MoVe 35 - Mobilitäts- und Verkehrskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035

1. öffentlicher Bürger*innen Workshop

01.06.2021

Ergebnisdokumentation



Termin Dienstag, 01.06.2021, 18:00 Uhr bis 21:15 Uhr, online, Webex

Teilnehmende 60

Ablauf

Begrüßung, Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies

Agenda und Update zum Prozess MoVe 35 (Stadt Marburg)

Diskussion von Zielen für MoVe 35 (Planersocietät)

Kleingruppendiskussion in parallelen Gruppen

Zusammenfassung / Abschluss und Ausblick

Begrüßung Oberbürgermeister Stadt Marburg

Herr Dr. Spies

Der Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies, begrüßt die Teilnehmenden zum öffentlichen Bürger*innen Workshop zu den Leitlinien und Zielen des gesamtstädtischen Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes MoVe 35, welches derzeit erarbeitet wird. Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept gilt bis 2035 und soll die klimafreundliche und umweltfreundliche Mobilität voranbringen. Das letzte übergreifende Konzept ist über 20 Jahre alt. Ein neues Mobilitätskonzept ist wichtig, weil sich die Anforderungen an Mobilität insgesamt und die Anforderungen der Menschen in der Stadt Marburg geändert haben. Die Form der Mobilität muss sich anpassen, auch unter dem Aspekt des Klimawandels. Die unterschiedlichen Belange und Interessen im Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept müssen berücksichtigt werden, was in Marburg allein durch seine Topografie, aber auch durch den starken Wirtschaftsstandort nicht einfach ist.

Das Konzept wird in mehreren Stufen mit breiter Beteiligung der Bürger*innen erstellt. Derzeit wird das Zielsystem erarbeitet, welches die Basis für später zu definierende Maßnahmen bildet. Neben Sitzungen der AG MoVe 35 soll auch in diesem öffentlichen Workshop Bürger*innen aus und um Marburg die Möglichkeit gegeben werden, ihre Ideen zu dem Zielkonzept mit den Verantwortlichen der Stadt und dem beauftragten Gutachterbüro zu diskutieren.

Agenda und Informationen zum MoVe 35 Prozess

Herr Ilgner

**Frau Klug, Frau Schöne-
mann, Herr Diesfeld**

Herr Ilgner vom Moderationsbüro team ewen aus Darmstadt begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Mitwirkenden seitens der Stadt und dem Gutachterbüro vor. Dies sind vom Fachdienst 61 Stadtplanung und Denkmalschutz Frau Klug (Fachdienstleitung) und Frau Schöne- mann (Projektverantwortliche MoVe 35). Von der Planersocietät Herr Diesfeld, Herr Mattner und Herr Tielker. Frau Dr. Newiger-Addy, Frau Heitmüller und Herr Heidrich (Fachdienst 72 – Bürger*innenbeteiligung) unterstützen die Veranstaltung durch Moderation in den Kleingruppen bzw. in Bezug auf die Technik.

Vom Moderationsbüro ist ebenfalls Frau Vollmer dabei und wird die Moderation in einer Kleingruppe übernehmen. Ebenfalls sind Studierende der Universitäten Erfurt sowie Düsseldorf dabei, welche den Beteiligungsprozess zu MoVe 35 evaluieren.

Im Anschluss präsentiert Herr Ilgner den Veranstaltungsablauf sowie organisatorische Hinweise bzgl. der technischen Handhabung in der online Konferenz (Mikrophone, Melden, Video etc.).

Dokumente und weitere Informationen zu MoVe 35 sind auf der städtischen Webseite unter <https://www.marburg.de/move35> zu finden.

In einem kurzen Gespräch erkundigt er sich nach den grundlegenden Voraussetzungen und Herangehensweise zu MoVe 35:

Frau Klug, welches Ziel verfolgt MoVe 35 und auf welcher strategischen Ebene bewegt sich die Planung?

MoVe 35 ist ein gesamtstädtisches Mobilitäts- und Verkehrskonzept, welches derzeit erarbeitet wird. Es bildet die Rahmenplanung und Leitlinien für die nächsten 15 Jahre der Marburger Mobilitäts- und Verkehrsplanung. Es wird eine verkehrsmittelübergreifende Gesamtstrategie erarbeitet, welche nur für bestimmte Bereiche detaillierte Einzelmaßnahmen beinhalten wird.

Weiter soll MoVe 35 Lösungen für Verkehr und Mobilität finden ohne hohe Lärm-, Verkehrs- und Luftverschmutzung und mit guten Angeboten für alle Marburger*innen und Pendler*innen nach Marburg. Es geht darum, gemeinsam eine Vision zu entwickeln, um die Zukunft von Mobilität und Verkehr in Marburg zu gestalten.

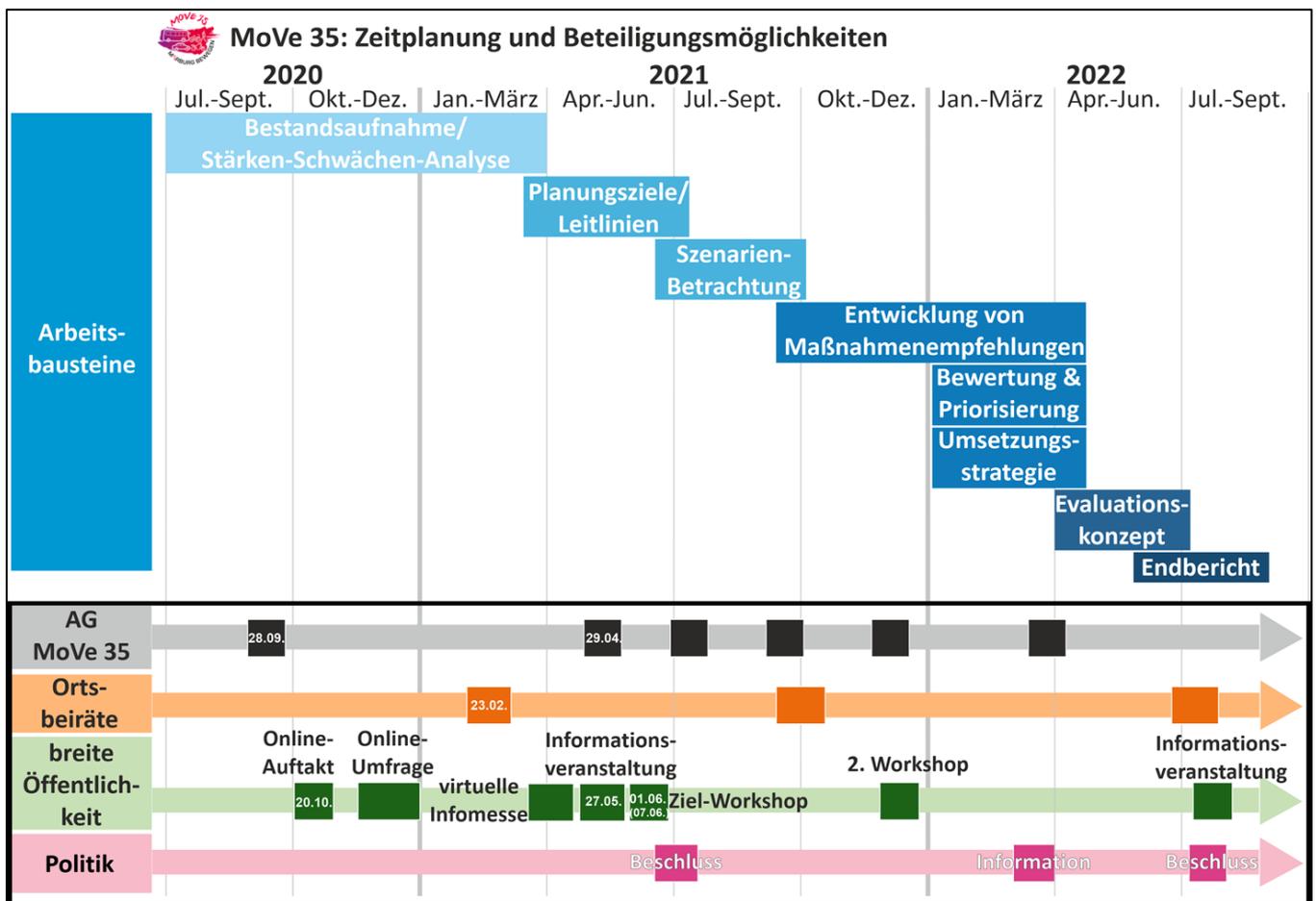
Frau Schönemann, wo stehen wir im Gesamtprozess und was sind erkannte Handlungsbedarfe aus der Bestandsanalyse?

Derzeit befindet sich die Planung im zweiten Bearbeitungsschritt. Hier werden Planungsziele und Leitlinien festgelegt. Die projektbegleitende AG MoVe 35 hat ebenfalls schon zu den Planungszielen getagt. Hier sind bereits unterschiedliche Interessen sichtbar geworden, wie z. B. Ziele bezüglich möglicher Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Teile der Stadtgesellschaft befürchten restriktive Zielformulierungen und dadurch Nachteile des Wirtschaftsstandorts Marburgs. Anderen Teilen der Stadtgesellschaft sind die Formulierungen nicht deutlich genug bezüglich verstärkter Bemühungen zu Reduzierung der Pkws in der Stadt. Bevor die Politik entscheiden muss, welche Ziele festgelegt werden, tagt die AG MoVe 35 nochmals zu den Zielen und Leitlinien. In dieser nachfolgenden Sitzung werden die Ergebnisse der heutigen Sitzung reflektiert und für die politischen Gremien möglichst konsensual vorbereitet. Für den Gesamtzeitplan siehe Abbildung.

Wichtige Handlungsbedarfe aus der Bestandsanalyse sind:

- Verbesserung der Bedingungen für das Radfahren: in der Kernstadt, in/zu/zwischen den Ortsteilen, zu Wirtschafts-/ Arbeitsplatzstandorten

- Verbesserung des ÖPNVs, vor allem in die und zwischen den Ortsteilen und zu Wirtschafts-/Arbeitsplatzstandorten
- Verbesserung der Verbindung zwischen der Kernstadt und den östlichen Stadtgebieten (Barrierewirkung Lahn, B3, Schienen)
- Bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote
- Verringerung der Verkehrsbelastung in der Kernstadt und in einigen Ortsteilen
- Verringerung von Parkraumüberlastungen im öffentlichen Raum der Kernstadt
- Funktionsgerechte Führung der Wirtschafts-/Lieferverkehre
- Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit Marburgs als Oberziel der Region



Herr Diesfeld, warum sind Ziele für diesen Prozess wichtig und wie ist MoVe 35 beispielsweise hinsichtlich der Fortschreibung des Nahverkehrsplan einzuordnen?

Die beiden Pläne konkurrieren nicht miteinander. Auch der Wirkungshorizont ist unterschiedlich. MoVe 35 legt strategische Leitlinien und Entwicklungen für die nächsten 15 Jahre für eine gesamtstädtische Strategie fest.

Der Nahverkehrsplan wird mit einem Horizont von fünf Jahren, ausschließlich für den Nahverkehr erstellt. In den Bereichen, in denen sich die Pläne überschneiden, erfolgt eine enge Abstimmung zwischen Nahverkehrsplan und MoVe 35 (vgl. hierzu auch Abbildung in den Präsentationsfolien).

Mithilfe der Ziele definiert die Stadt Marburg, wie sich die Mobilität und der Verkehr entwickeln sollen. Zu diesen Zielen werden im weiteren Verlauf Maßnahmen zugeordnet, welche zum Erreichen der Ziele hilfreich sind. Eine Evaluierung soll zeigen, ob Ziele auch wirklich erreicht werden. Mit Hilfe der Ziele können auch Prioritäten zwischen den verschiedenen Maßnahmen festgelegt werden.

Hinweise und Rückfragen

Es gibt festgelegte politische Ziele bei Fragen des Klimaschutzes. Werden diese bei MoVe 35 berücksichtigt?

Ja, bestehende Beschlüsse der Stadt Marburg werden berücksichtigt. Im anschließenden Vortrag werden hierzu weitere Informationen gegeben.

Wie kann auf neue Entwicklungen (bspw. Einführung des Deutschlandtaktes der Bahn) in MoVe 35 reagiert werden?

Auf Entwicklungen und Veränderungen der äußeren Rahmenbedingungen kann und wird eingegangen. Welche Auswirkungen ein Deutschlandtakt auf die Anbindung Marburg hat, ist derzeit noch nicht abzusehen. MoVe 35 ist daher nicht als starres und unflexibles Planwerk zu verstehen, sondern wird auch nach dem Beschluss im nächsten Jahr fortgeschrieben und angepasst werden müssen. Dafür werden wir ein Evaluationskonzept aufbauen.

Bei der heutigen Veranstaltung sind ca. 60 Teilnehmenden dabei. Sind das genügend Teilnehmende, um die Meinung Marburgs widerzuspiegeln?

Es geht bei der Beteiligung nicht nur darum, dass „möglichst viele teilnehmen“. Politische Entscheidungen verbunden mit der demokratischen Mehrheit werden im Stadtparlament getroffen. Bei der Beteiligung zu MoVe 35 soll es darum gehen, verschiedene Anliegen und Bedürfnisse der Stadtgesellschaft in den Prozess frühzeitig miteinzuspielen. Dadurch können Kompromisse gefunden und Gegensätze aufgezeigt werden. Mithilfe verschiedener Formate werden unterschiedliche Beteiligungsmöglichkeiten angeboten.

Sind die Interessen der Außenstadtteile bei MoVe 35 ausreichend berücksichtigt?

Die Wichtigkeit der Interessen der Außenstadtteile und der Handlungsbedarf ist der Stadt bekannt. In der projektbegleitenden Arbeitsgruppe ist auch deshalb ein Vertreter eigens für die Außenstadtteile dabei.

Kann man einsehen, welche Akteure bei der AG MoVe 35 mitwirken und kann man dort mitmachen?

Ja, die Besetzung ist auf der entsprechenden Website der Stadt zum Download bereitgestellt: <https://www.marburg.de/portal/seiten/mobilitaet-verkehr-move-35-900002325-23001.html>

Eine Erweiterung der teilnehmenden Institutionen, Verbänden und Interessensorganisationen ist derzeit nicht vorgesehen.

Werden einzelne Verkehrsmittel bevorzugt behandelt? Geht es bei MoVe 35 darum, Kfz aus der Stadt zu vertreiben?

MoVe 35 richtet sich an alle Verkehrsträger und Mobilitätsangebote. Es findet keine Priorisierung per se für einzelne Verkehrsträger statt. Es geht aber darum, eine zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg anzubieten. So definiert es auch der politische Auftrag für MoVe 35. Zudem hat die Stadt Marburg auch Klimaneutralität sowie einen entsprechenden Aktionsplan beschlossen. Dafür muss es Veränderungen am Status quo geben. Wie diese Veränderung aussieht und auf welchem Weg Veränderungen erreicht werden sollen und können, ist Teil der Planung und des Dialogprozesses.

Diskussion von Zielen für MoVe 35

Herr Diesfeld

In seinem Vortrag erinnert Herr Diesfeld (Planersocietät Dortmund) zu Beginn an die Kernergebnisse der Online-Beteiligung und präsentiert dann die Funktion des Zielsystems sowie dessen Herleitung (*vgl. Präsentationsfolien*). Rückmeldungen der AG MoVe 35 sind hier bereits integriert. Dieser Vorschlag soll in den anschließenden Kleingruppen vertieft diskutiert und dadurch weiterentwickelt werden. Der Output der heutigen Veranstaltung wird dann wiederum in der AG MoVe 35 diskutiert, bevor das Zielsystem der Stadtpolitik zum Beschluss vorgelegt wird.

Das Zielsystem bietet die Vorgabe für die spätere Maßnahmenentwicklung. Es hilft die Maßnahmen entsprechend ihrem Zielbeitrag und weiteren Faktoren (insbesondere der Kosten) zu priorisieren. So kann im vereinfachten Sinne auch eine Kosten-Nutzen-Abschätzung für die noch zu entwickelnden Maßnahmen erfolgen. Bei der Aufstellung des Zielsystems müssen übergeordnete Zielstellungen berücksichtigt werden. Hierzu gehören unter anderem:

- Pariser Klimaschutzabkommen
- European Green Deal: Klimaneutrale EU
- Reduktion der CO₂ Emissionen in der EU
- Klimanotstandsbeschluss: Klimaneutralität Marburg bis 2030
- Klima-Aktionsplan 2030
- Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung bezüglich MoVe 35

Kleingruppenphase

In der anschließenden Gruppenphase diskutieren die Teilnehmenden in sechs Kleingruppen jeweils Schwerpunkte des Zielsystems. Diese Schwerpunkte sind durch jeweils zwei Oberziele gesetzt:

- Reduzierung des Kfz-Verkehrs + Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege
- Sichere Mobilität + Mobilitätswende – Marburg bewegen

- Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität + Reduzierung des Kfz-Verkehrs (*Gruppe zweifach vorhanden*)
- Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität + Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs (*Gruppe zweifach vorhanden*)

In der ersten Runde können die Teilnehmenden die Gruppe nach Interesse wählen. In der zweiten Runde erfolgt eine zufällige Verteilung. Durch die Aufteilung in Kleingruppen ist der direkte Austausch mit der Stadt, den Gutachtern und auch untereinander möglich. Im Vorfeld wurde der Entwurf des Zielsystems an die Teilnehmer*innen versendet. Dieser Entwurf soll in der Gruppenphase kommentiert und ergänzt werden. Der Austausch in der Kleingruppe orientiert sich an den folgenden Leitfragen:

- Ist das Zielsystem vom Aufbau verständlich aufgebaut?
- Sind die vorgeschlagenen Ziele passend, um das Oberziel zu erreichen?
- Welche Konsequenzen haben die Ziele? Wie lassen sich die Ziele erreichen? Gibt es Zielkonflikte?

(Siehe hierzu die Mitschriften aus den Kleingruppen im Anhang)

Kurze Rückmeldung aus den Kleingruppen

Nach Abschluss der Gruppenarbeitsphase geben Frau Schönemann, Herr Diesfeld, Herr Tielker, Herr Mattner, Frau Klug und Frau Dr. Newiger-Addy in Form eines Blitzlichtes einen Eindruck der jeweiligen Diskussion. Es zeigt sich, dass bereits in der AG MoVe 35 benannte Interessensunterschiede bezüglich der Zielformulierungen zu dem Kfz-Verkehr auch im öffentlichen Bürger*innen Workshop diskutiert werden. Hier gibt es zwei konträre Positionen: Muss bzw. soll die Reduzierung des Kfz-Verkehrs prägnant im Zielsystem genannt werden, weil sich nur so Klimaziele erreichen lassen? Oder sorgen diese Formulierung und die dazugehörigen Maßnahmen in Konsequenz dafür, dass Marburg als Wirtschaftsstandort geschwächt wird?

Ausblick, Schlusswort Herr Dr. Spies

Herr Ilgner gibt einen Ausblick auf den weiteren Prozess des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts 2035: Die AG MoVe 35 trifft sich vor der Sommerpause, um das weiterentwickelte Zielsystem zu beraten. Im vierten Quartal 2021 ist ein weiterer Workshop für die Öffentlichkeit zum Maßnahmenkonzept vorgesehen. Davor werden die Ortsvorsteher*innen und Vorsitzende der Stadtteilgemeinden zu ihrer zweiten Sitzung zusammenkommen.

Herr Dr. Spies dankt allen Teilnehmenden für ihr Engagement und die Bereitschaft, sich in den Prozess einzubringen und wünscht allen Beteiligten noch einen schönen Abend.

Anhang

- Präsentationsfolien Planersocietät
- Mitschriften aus den 6 Kleingruppen

Anhang Mitschriften aus den Kleingruppen

Gruppe A

Reduzierung des Kfz-Verkehrs + Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege

Grundsätzliche Hinweise:

- Wachsendes Verkehrsaufkommen in Michelbach durch den Zulieferverkehr und Handwerker-verkehr, Mitarbeitende in Michelbacher Straße und der Kalkweg
- Umgestaltung des bestehenden Straßensystems zur Nutzung,
- Parkplätze auf den Wirtschaftsstandorten,
- Schilder zu Wohngebieten aufstellen
 - ÖPNV ist aktuell nicht attraktiv genug → dauert viel zu lange
- Behringtunnel → nicht nachhaltig
- Umgehungsstraße Michelbach ist so geplant, um schnell nach Dagobertshausen zu kommen
- Mobilitätswende → wir müssen den MIV reduzieren → andere Angebote schaffen
- Das auf Bundesebene beschlossene CO₂-Einsparziel soll hier auch mit einfließen! Konkret benennen

Oberziel: D Reduzierung des Kfz-Verkehrs

- Vorher stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr wieder aufgreifen
 - Marketing
 - Oberziel ist zu einseitig beschrieben
- Wege finden, um den Verkehr von den Außenstadtteilen aus der Stadt zu lassen
- Kombination aus Reduzierung Kfz-Verkehr und stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr? → *unterschiedliche Meinungen in der Gruppe*
- Reduzierung Kfz ist klare Botschaft!
 - Etappen setzen und Schritt für Schritt an die Zielerreichung herangehen → z.B. 50% Reduzierung
- Nicht nur Marburg betrachten → Oberzentrum mit großem Einzugsgebiet

Unterziele: D1 Push & Pull“: Stärkung des Umweltverbundes als Rückgrat der Mobilität zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs

- ÖPNV ist nicht attraktiv genug
- Zusammenarbeit mit Landkreis stärken
- Und über die Landkreisgrenzen hinaus denken → Vernetzung der Bahn und bessere Verbindungen
- Preisliche Ansätze schaffen → ÖPNV-Preise reduzieren und Preise für Kfz-Treibstoff erhöhen

D2 Minimierung der Umweltbelastungen und Emissionen:

- Hinweise / Ideen hierzu
 - P&R-Parkplätze an der B3
 - Elektromobilität zu den Behringstandorte
 - Werksbusse einführen zwischen Bahnhof und dem Behringwerk

D3 Effiziente Nutzung des Parkraumangebotes zur Entlastung des öffentlichen Raumes

- Idee: P&R-Parkplätze schaffen

D5 Verträgliche und bedarfsgerechte Abwicklung der Wirtschafts-/ Lieferverkehre

- Attraktivere Umgebung zu den Geschäften schaffen, dass führt zu mehr Kundschaft

Oberziel: E Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege

- Eher Stärkung der Lebensqualität
- Wichtig hierzu: Grundbedarf an Lebensmitteln vor Ort ermöglichen → Nahversorgung auch in den Außenstadtteilen ermöglichen
 - Auch Verkaufswagen in den Außenstadtteilen zur Nahversorgung (durch Pandemie verstärkt)
 - Tegel → Container zur vollautomatisierten Versorgungs- und Einzelhandelskonzepte

- Grundsätzlich als Oberziel → kürzere Wege zu gestalten
- Wunsch: Direktversorger über Bauernhöfe → neuer Logistikstrom mit einbinden → Nachhaltigkeit fördern
- Automat mit Produkten aus der Region in Dagobertshausen → Lieferverkehr muss mit beachtet werden
- Medizinische Versorgung in den Außenstadtteile und den Stadträndern → Alternativen mitdenken und finden

E1 Mehr Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Quartieren und Stadtteilen:

- Keine Bereiche geschaffen zur Begegnung und somit neuen Kfz-Verkehr → öffentlicher Raum nicht für die direkte Anwohnende geschaffen (in den vergangenen Jahren) → nicht dezentral verteilt in den Quartieren
- Es ist ein Genuss, nebeneinander auf einen Gehweg laufen zu können
- Mehr und große Shared-Space-Zonen → Biegenstraße vor dem EPH → frei von MIV halten; Verbindung zwischen Lahn über Pilgrimstein bis hin in die Oberstadt → Platzbereich schaffen
- Weitere Shared-Space-Bereiche im Stadtgebiet schaffen
- Ziel und Wunsch: Gute Luft einatmen können und keine Verlärmung

E2 Attraktive Vernetzung der Aufenthalts- und Erholungsbereiche:

- Das Nützliche mit den attraktiven Zielen verbinden
- Nahversorgung im Stadtquartier mitnutzen

E3 Berücksichtigung aller Straßenraumansprüche (Integrierte Straßenraumgestaltung):

- Fußwege bereiter gestalten

E4 Klimafreundliche und -angepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes:

- Mehr Bäume auf dem Bahnhofsvorplatz

Gruppe B

Sichere Mobilität + Mobilitätswende – Marburg bewegen

Grundsätzliche Hinweise

- Die Rolle der Wirtschaft muss beachtet werden. Es geht nur, wenn gemeinsam Lösungen gefunden werden.
- Alle müssen sich die Mobilität leisten können
- Am Ortenberg ergibt sich eine besonders Barriere durch die Abtrennung von der Kernstadt durch Autobahn, Bahngleise und Lahn
- Durchreisende haben mehr Rechte, Mobilität mitzubestimmen als Anlieger: Das sollte sich umkehren. Bewohner*innen sollten mehr Mitsprachemöglichkeiten erhalten. Und Kommunen sollten mehr Einfluss auf Entscheidungen übergeordneter Ebenen bekommen.
- Es ist wichtig, vom motorisierenden Arbeitsverkehr wegzukommen. Intelligenter Systeme und andere Wege sind notwendig.
- „Der Kopf muss für andere Möglichkeiten freigemacht werden“, damit bei Mobilitätsfragen nicht nur auf das Auto geschaut wird.
- Probleme im Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden gegenüber anderen müssen angegangen werden.
- Kritik an der neuen Radverkehrsführung in der Großseelheimerstraße.
- Es ist problematisch, den Fokus ausschließlich auf eine autofreie Innenstadt zu richten. So gibt es Menschen mit Mobilitätsbeschränkungen, die zur Fortbewegung auch auf das Auto angewiesen sind.
- Die schnelle und einfache Erreichbarkeit der Innenstadt ist wichtig.

Oberziel A: Sichere Mobilität und Barrierefreiheit

- Barrierefreiheit wurde in der Diskussion im Sinne einer Verfügbarkeit der Mobilität für alle definiert:
- Wunsch: Zu jedem Zeitpunkt sollte in der Stadt an Knotenpunkten einer Weiterbewegung innerhalb von 10 Minuten möglich sein.
- Mobilität wurde als „Grundrecht“ definiert, die allen zur Verfügung stehen soll, im Sinne von Barrierefreiheit, aber auch unabhängig von dem zur Verfügung stehenden Einkommen.
- Kostenfreie Mobilität innerhalb der Stadt bei einem ausreichenden / guten Mobilitätsangebot

Ergänzung A1):

In der jetzigen Formulierung des Ziels sind zwei unterschiedliche Konzepte zur Verkehrssicherheit enthalten (1. Erhöhung der Verkehrssicherheit aus den 80ern und 2. Vision Zero), die das Ziel unklar machen. Eine klarere Formulierung wird empfohlen.

- Bei der Umsetzung sollten keine baulichen Maßnahmen wie Gitter und Abtrennungen für Fußgänger einbezogen werden.

Umformulierung A2): Die Formulierung des Ziels sollte weniger „floskelhaft“ und stärker sein und mit den anderen Zielen inhaltlich verknüpft werden.

- Z.B.: Statt Förderung einer gegenseitigen Rücksichtnahme → Durchsetzung von § 1 StVo (1) *Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.* (2) *Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.)*
- Praktische Förderung eines Perspektivwechsels: Stärkung des gegenseitigen Verständnisses für Menschen, die mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs sind, indem der Wechsel zwischen Verkehrsmitteln erleichtert wird.

Ergänzung A3): Erweiterung des Begriffs der Barrierefreiheit um folgende Aspekte:

- Minderung der Barrierewirkung von Lahn, Bahn und Autobahn
- Verkehrsraum als Barriere: Die Straße ist kein Verkehrsraum, sondern Lebensraum: Verkehr darf den „Lebensraum Straße“ nicht zu sehr begrenzen

Ergänzung A4): Ausbau einer eigenständigen Mobilität im Sinne einer Mobilität als Grundrecht (siehe oben) unter prioritärer Berücksichtigung der eigenständigen Mobilität von Kindern

Oberziel F: Mobilitätswende – Marburg bewegen

Umformulierung F1): Marketing soll kein Selbstzweck sein, sondern für konkrete, bessere Mobilitätsangebote werben; Marketing soll praxisorientiert sein und Marburger*innen möglichst einfach und konkret anbieten, alternative Mobilitätsformen (statt Auto) auszuprobieren

- Formulierungsvorschlag: Zielgruppen- und praxisorientierte Öffentlichkeitsarbeit für die Mobilitätswende und für mehr Rücksichtnahme im Verkehr sowie ein praxisorientiertes Marketing besserer Mobilitätsangebote

Ergänzung F2): Bei der Mobilitätsplanung sollen die Belange von Anlieger*innen und ansässigen Gewerbetreibenden in jedem Fall gehört und nach Möglichkeit berücksichtigt werden.

Umformulierung F3): Aufspaltung des Ziels

F3.1) Intensivierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements auf freiwilliger Basis in Verbindung mit besseren Mobilitätsangeboten.

F3.2) Intensivierung des schulischen Mobilitätsmanagements durch bessere Angebote unter Berücksichtigung der Perspektive von Schüler*innen.

- Erläuterung: Schüler*innen achten vor allem darauf, was für sie am einfachsten ist: ÖPNV attraktiver machen; zentral sind sichere Schulwege für Schüler*innen

Ergänzung F4): Neuformulierung des Ziels im Sinn eines Neudenkens von Mobilität; Mobilität als Produkt der Zukunft, abgelöst von der bisherigen Fixierung auf unterschiedliche Verkehrsträger und Kategorien von Verkehrsteilnehmenden (*Mobilität als Produkt der Zukunft, bei dem Menschen und Güter von A nach B transportiert werden, unabhängig davon, wie das geschieht*)

- Schaffung eines kompletten Mobilitätsangebots (MAAS) unter Einbeziehung aller Verkehrsarten / -träger /-teilnehmer*innen (Mobility as a service – MAAS)

Gruppe C_1

Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität + Reduzierung des Kfz-Verkehrs

Grundsätzliche Hinweise

- Zum Zielsystem gibt es keine grundsätzlichen Verständnisfragen.
- Im Allgemeinen sind den Teilnehmenden die Ober- und Unterziele klar und sie stimmen diesen zu. Auf Kritik stößt die Aufnahme des Ziels „Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ in das Oberziel
 - ein Teilnehmer merkt an, dass es schade ist, dass das Zielsystem seit der letzten AG MoVe geändert wurde; die in der AG MoVe vorgestellte Version sei ausgewogen gewesen
 - ein anderer Teilnehmer sieht die Formulierung „Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ kritisch, insbesondere in einem Oberziel. Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie Push-Maßnahmen zu negativ behaftet und als Zwangsmaßnahmen empfunden. Vielmehr solle Kfz-Verkehr verändert werden.
- Die Teilnehmenden sprechen sich dafür aus, das Zielsystem weitgehend entsprechend des in die letzte AG MoVe eingebrachten Vorschlages wiederherzustellen
- Der Fokus solle laut einem Teilnehmenden auf den Ausbau der Alternativen zum Auto zielen. Dennoch sei das Auto von hoher Bedeutung. Eine „Reduzierung“ könne als Zwang oder Verbot verstanden werden, Kfz-Verkehr zu reduzieren, auch wenn dieser benötigt werde.
- Eine Teilnehmerin betont, dass eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs vielleicht in der Kernstadt funktioniere, nicht jedoch in den Außenstadtteilen.
- Diskussion darüber, dass eine Förderung des Umweltverbundes mindestens in der Kernstadt auch Flächen benötigt, das heißt auch eine Flächenumverteilung stattfinden muss. Eine Förderung des Umweltverbundes solle aber vor allem dazu beitragen, Autoverkehre zu reduzieren, in dem neue Mobilitätsangebote geschaffen werden, nicht durch Verbote.
- Zur Beibehaltung der „Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ im Zielsystem gibt es noch keinen Konsens
- Ein Teilnehmer betont, dass die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden wichtig sei, dann könne Verkehr unterschiedlicher Art auch in der Stadt stattfinden.
- Wo es möglich sei, sollten Verkehrsteilnehmer separiert werden, bspw. Autoverkehr vom Radverkehr getrennt werden.
- Es wird von Teilnehmenden der Gruppe ein zweiter Vorschlag diskutiert. Hier ist die Reduzierung des Autoverkehrs nicht mehr aufgenommen. Das Zielsystem solle demnach mehr verdeutlichen, dass es nicht um Verbote, sondern um neue Angebote gehen solle

Gruppe C_2

Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität + Reduzierung des Kfz-Verkehrs

Grundsätzliche Hinweise

- Zum Zielsystem gibt es keine grundsätzlichen Verständnisfragen.
- Im Allgemeinen sind den Teilnehmenden die Ober- und Unterziele klar und sie stimmen diesen zu. Zu Diskussionen führt hingegen die Aufnahme der Formulierung „Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ in das Oberziel D
 - o Diskussion hierzu:
 - Einerseits wird argumentiert, dass diese Formulierung zu weit geht und insbesondere dazu führen kann, dass angenommen wird, dass Verbote für den Kfz-Verkehr formuliert werden sollen.
 - Andererseits wird dem entgegen, dass für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs Alternativen (Oberziel C) ausgebaut werden und daraus Schritt für Schritt Reduzierungen entstehen können. Ein Verbot und auch eine „Nullsetzung“ des Kfz-Verkehrs ist hingegen nicht gemeint.

Im Weiteren wird diskutiert, ob die eingeführte Formulierung „Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ tatsächlich im Oberziel auftauchen sollte:

- Ein Alternativvorschlag wäre die Rückkehr zur Formulierung des Oberziels D aus der AG MoVe mit der Veränderung, dass aus „Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr“ auch „Umwelt- und stadtverträglicher Kfz-Verkehr“ gemacht werden könnte. Damit würde die Bedeutung des Umweltaspekts nach vorne gestellt werden
- Als weitere mögliche Formulierung wird „*Aufbau alternativer Mobilitätsstrategien*“ eingebracht. In diesem Zusammenhang wird argumentiert, dass eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs das Ergebnis des Prozesses sein soll, nicht aber das Ziel.
- Eine weitere Meinung geht dahin, dass die Reduzierung des Kfz-Verkehrs notwendig für eine umweltverträgliche Entwicklung der Mobilität in Marburg sei, weshalb die eine Streichung der Formulierung kritisch gesehen wird.
- Der Vorschlag die Formulierung „*Reduzierung des Kfz-Verkehrs*“ im Unterziel C1/D1 zu belassen aber aus dem Oberziel D zu streichen wird als grundsätzlicher Konsens der Gruppe festgehalten, wobei hierzu von einer Seite angemerkt wird, dass dadurch einiges an Aussagekraft verloren gehen würde.
- Der Vorschlag der Moderation die Oberziele C und D zu einem Oberziel zusammen zu fassen und wie Unterziel C1/D1 zu formulieren wird nicht gefolgt.

Verschiedene kleinere Punkte werden im Zusammenhang mit den Unterzielen und sich daraus möglicherweise ergebenden Zielkonflikten diskutiert und auch Maßnahmenideen eingebracht:

- Als ein potenziell konfliktbehaftet wird das Unterziel D3 angesehen. Wenn unter effizienter Nutzung des Parkraumangebots etwa die Neuschaffung von Parkflächen verstanden wird, dann bringt das Zielkonflikte mit der avisierten Reduzierung des Kfz-Verkehrs hervor. Andererseits wird in diesem Zusammenhang, bei Reduzierung des Parkraumangebots, auch ein Zielkonflikt zwischen Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit gesehen.
- Die Moderation bringt in diesem Zusammenhang eine hypothetische Maßnahme (*Erweiterung eines bestehenden Parkhauses um eine Ebene bei gleichzeitiger Reduzierung der Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum; Stellplatzanzahl insgesamt gleichbleibend*) ein und fragt die Meinungen der Teilnehmenden dazu ab.
- Die Meinungen hierzu gehen in die Richtung, dass eine solche Maßnahme möglicherweise einen Kompromiss darstellen kann. Allerdings wird einerseits darauf hingewiesen, dass damit das Ziel Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Grunde noch nicht bedient werden würde. Andererseits wird dahingehend argumentiert, dass es wichtig ist Parkraum dort anzubieten, wo dieser benötigt wird und dort zu reduzieren, wo Parkraum nicht effizient genutzt wird.

- Als Maßnahmenideen werden Carsharing in den Außenstadtteilen, Shuttle-Services zur Beförderung von Kund*innen, digitale Parkplatzvermittlung, verbesserte Anbindung außerhalb der Kernstadt liegender Parkplätze mit dem ÖPNV und der Ausbau sowie die Qualifizierung von Radabstellanlagen eingebracht.

2 Gruppenphase: Gruppe C_1 und C_2 wurden zusammengelegt, da nicht zwei Gruppen benötigt wurden (Anzahl der Workshop-Teilnehmenden)

Der größte Diskussionspunkt der Kleingruppe ist das Ziel „*Reduzierung des Kfz-Verkehrs*“, welches die Teilnehmenden der ersten Runde der Gruppendiskussion in der Stellung im Zielsystem abgeschwächt, letztendlich auch herausgenommen hatten. Dies stößt bei den Teilnehmenden der zweiten Diskussionsrunde größtenteils nicht auf Zustimmung:

- Ein Teilnehmer betont, dass der Umweltverbund gestärkt werden müsse, aber auch Maßnahmen zur Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen erfolgen müssen, auch „Push-Maßnahmen“. Wichtig sei, den Umweltverbund gleichberechtigt zum Autoverkehr zu stellen und Privilegien des Autoverkehrs abzubauen. Die „Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ solle als Ziel erhalten bleiben.
- Die Teilnehmenden ergänzen, dass Carsharing, neue Anreize für alternative Mobilitätsformen, Verkehrsberuhigung und mehr „Teilen als Besitzen“ wichtig seien. Auch sollten Flächen umverteilt werden. Weitere Vorschläge betreffen eine Parkraumbepreisung oder eine autofreie Innenstadt.
- Ein Teilnehmender gibt zu bedenken, dass zukunftsfähige Alternativen zum Auto geschaffen werden sollten, aber kein Verkehrsmittel schlechter gemacht werden solle. Eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs oder Push-Maßnahmen implizierten eine Verschlechterung.
- Ein anderer Teilnehmer betont, dass der Handel auf Kunden, die mit dem Auto anreisen, angewiesen sei. Eine autofreie Innenstadt sei für ihn keine Lösung. Vielmehr solle es darum gehen, einen Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel positiv zu vermitteln. Alternativen müssten dazu ausgebaut werden. Es könne sich auch darüber unterhalten werden, ob das Bewohnerparken ggf. im Preis angepasst werden müsse.
- Eine Teilnehmerin betont, dass derzeit keine Gleichberechtigung zwischen Autoverkehr und Umweltverbund gegeben sei und der Autoverkehr bevorteilt werde.
- Ein anderer Teilnehmer plädiert mit Blick auf die Klimaziele auf eine klimafreundliche Erreichbarkeit Marburgs.

Insgesamt konnte in Runde 2 kein Konsens hinsichtlich des Ziels „Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ erreicht werden.

Gruppe D_1

Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität + Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs

Grundsätzliche Hinweise

- Zum Zielsystem gibt es keine grundsätzlichen Verständnisfragen.
- Im Allgemeinen sind den Teilnehmenden die Ober- und Unterziele klar und sie stimmen diesen zu.
- Allgemeine Frage: Bezüglich der Onlinebefragung wird eine geschlechtsspezifische Aufschlüsselung der einzelnen Ergebnisse gewünscht (detailliertes, geschlechtsspezifisches Mobilitätsverhalten)
-

Diskussion in der Gruppe mehr darüber, wie die Ziele erreicht werden könnten; dabei ergaben sich aber dann doch auch einige Formulierungsvorschläge bzw. wurde mögliches Konfliktpotenzial in der späteren Umsetzung ersichtlich:

- Die Erreichbarkeit der Kernstadt war allen Anwesenden ein wichtiges Thema. Diesbezüglich sollte der HBF in Marburg als wichtiger Knotenpunkt in die Zielformulierung aufgenommen werden (z. B. bei B4); Stichwort: übergreifende Vernetzung
- Neben den Außenstadtteilen Marburgs sind auch die an die Stadt anschließenden Gemeinden zu berücksichtigen. Sie sind Teil der regionalen Erreichbarkeit und regionale Verbindungen sind zu schaffen. Dies ist mehr oder weniger in C4 formuliert, könnte aber auch zu B5 werden; zumindest ist es textlich zu ergänzen, sollte es eine Dokumentation des Zielsystems geben.
- Ein Bustakt von 30 Minuten ist für Berufspendler zu wenig, die Linie 14 bietet deutlich mehr Potenzial
- Zielkonflikt: Klimaschutz und Anbindung der Außenstadteile (für alle Verkehrsmittel) – spätestens in der Maßnahmenbildung wird man zu diesen Nachfragen kommen. Damit hier kein Zielkonflikt entsteht – müssen die Alternativen zu echten Alternativen werden (sodass man leicht den eigenen PKW stehen lassen kann)
- Es wird über die Möglichkeit von Mitnahmesystemen zur Stärkung der Verbindungen gesprochen. Mitnahmekultur müsse wieder ausgebaut werden. „Trampen“ war früher normal. Es wird ein möglicher Zielkonflikt mit dem gewünschten Ausbau des ÖPNV angesprochen. Sind Mitnahmesysteme eine Konkurrenz zum Bus oder entsteht durch Abschaffung des eigenen PKW automatische ein Mobilitätsmix?
- Mitnahmeangebote seien zu unzuverlässig und unregelmäßig und auch aus geschlechts- oder altersspezifischer Sicht sei die (gefühlte) Sicherheit problematisch (insbesondere im städtischen Kontext zu anonym)
- Es gibt eine Fahrgemeinschafts-App am Standort Behringwerke – so kann man die Einzelfahrten etwas minimieren (*ein Anreizsystem wurde ebenfalls überlegt – die Pandemie hat den Überlegungen und ersten Schritten ein Strich durch die Rechnung gemacht*). Dies war allerdings ein individuelles, sehr spezifisches Konzept – für die gesamte Stadt Marburg müsste ein eigenständiges, umfassenderes Konzept entstehen, viele User müssten mitmachen, um Flexibilität zu gewährleisten. Grundsätzlich wäre es aber denkbar, so etwas erstellen zu lassen. Anbieter der App: Wundermobility (Hamburg)
- Hinweis: www.flinc.org ist ein weiterer öffentlicher Anbieter für „Mitfahren“
- In Sachen Mobilität herrsche eine enorme Ressourcen-Verschwendung – viel zu viele Fahrzeuge werden sehr wenig genutzt (Sharing-Modelle sind aufgrund dessen eine gute Möglichkeit vorhandene Ressourcen besser auszuschöpfen, auch die Sicherheitsfrage ist hier besser abgedeckt)

- Es wird zurzeit ein Car-Sharing-Konzept für die Außenstadtteile entwickelt. Dort wird nach Mitstreiter*innen gesucht. Dies wäre eine weitere Möglichkeit der besseren Anbindung der Außenstadtteile. Hier könnte man auch Kombinations-Modelle mit Dienstfahrzeugen, speziell für größere Unternehmen (bspw. Behringwerke) hinzuziehen
- drei Stadtteile für ein Pilotprojekte BürgerCarsharing benannt (Elnhausen, Michelbach, Ginseldorf)
- Aber auch andere Gemeinden über die Stadtgrenze hinaus müssten integriert werden (Vergünstigung in den ÖPNV, Sharing-System ausbauen).
- Sharing-Systeme werden für außergewöhnliche, größere und aufwendigere Fahrten genutzt. Daher machen sie dem ÖPNV eher wenig Konkurrenz machen.
- das Thema Mobilität geht viel weiter – Einkaufen, Shoppen, etc. geht mittlerweile auch anders, als noch vor zehn Jahren (Lieferdienste werden ausgebaut, etc.). Diesen Aspekt muss man in ein umfassendes Mobilitätskonzept einbauen.
- Insbesondere in der Übergangsphase zur Nutzung von alternativen Mobilitätsformen, sollte ein Mobilitätsmix herrschen (dies gewährleistet Flexibilität)
- Sharing- und Mitnahme-Modelle sollten besser in das Zielsystem integriert werden (wichtiger Aspekt in C5)
- zu C5: bei allen Möglichkeiten der Mobilitätsnutzung (Vernetzung der Mobilitätsangebote) muss der Wechsel schnell und einfach von Statten gehen – Anreize müssen geschaffen werden (Mobilitätswandel und der Wille dazu, darf nicht durch Verbote hergestellt werden); Nutzung und Umsteige sind intelligent zu organisieren (Apps, Rufbusse)
- Zu push&pull: Verbote seien immer das letzte Mittel. Wenn eine Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel hergestellt werden soll, die ineinander übergeht, muss auch die Infrastruktur dafür hergestellt werden (P&R-Parkplätze an den richtigen Stellen, Elektrosäulen, etc.)
- Die Anwesenden tendierten mehrheitlich zu der Meinung, man müsse mehr Angebote als Verbote schaffen, ganz ohne Verbote geht es aber wahrscheinlich auch nicht.
- Bei B1 (Optimierung der Erreichbarkeit der Kernstadt) fehle das Gegenstück: Erreichbarkeit der Innenstadt in die Außenstadtteile (bspw. zu Industriestandorten) kommt meist zu kurz. Insgesamt denke die Verkehrsplanung oft nur von den Außenstadtteilen aus, viele wollen aber auch früh morgens von der Innenstadt nach außen.
- Das Zielschaubild müsse jedoch von jedem verstanden werden; momentan klinge es so, dass es nur um die Erreichbarkeit von den Außenstadtteilen in die Stadt gehe.
- Die Nachfrage entscheidet über die Anbindung in die Außenstadtteile. Im Rahmen der Maßnahmen bzw. im Nahverkehrsplan wird das ggf. näher ausgearbeitet werden.
- Zunächst müsse der ÖPNV ausgebaut werden, auch wenn dies bedeute, dass nur drei bis vier Fahrgäste mitfahren, → dies ist ein Anreiz den PKW stehen zu lassen.
- Das neu entstehende Gewerbegebiet im Ebsdorfergrund könnte z. B. gut mit dem ÖPNV erreicht werden
- Es wird gefragt, was ist mit Optimierung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Wirtschaftsorte (B4) gemeint sei? Generell ist alles bereits gut erreichbar (mit dem Auto). Ist der ÖPNV gemeint oder welches andere Verkehrsmittel?
 - o Generell sind in B alle Verkehrsmittel gemeint, durch C liege der Fokus aber bei den alternativen Verkehrsmitteln. Auch sei der Handlungsbedarf beim Kfz-System nicht sehr groß.
- Der Behring-Standort Görtzhäuser Hof ist sehr daran interessiert, die Fahrradmobilität seiner Mitarbeiter*innen zu fördern (Stellplätze, Leasing-Angebote, Umkleide- und Duschmöglichkeiten etc.).

- Es fehle aber ein Radweg von der Innenstadt aus – hier ist die Stadt gefragt. Der Wille seitens der Behringwerke und sicherlich auch anderer Unternehmen sei da – die Infrastruktur müsse diesbezüglich nachziehen.
- Es wird über Erfahrungen berichtet: der alltägliche Radweg auf die Lahnberge (von Bauerbach aus) ist ein Forstweg, demnach eigentlich für Fahrräder verboten. Es fehle ein ausgewiesener Weg: Jeder müsse sich individuell seinen/ihren Radweg suchen. Eine offizielle Möglichkeit gibt es nicht.
- Auch gibt es Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auf zu engen Wegen
- Fußverkehr in Richtung Stadtteile findet statt und ist machbar, auch z. B. von Wehrda zu den Behringwerken.
- Überlegungen die Behringwerke auch über den Wald von Wehrda aus zu erschließen (Fuß und Rad), sind sehr sympathisch. Gespräche finden bereits statt, gestalten sich aber recht schwierig. Eine Problematik: die Waldbesitzer wollen keinen Verkehr im Wald.
- Für das Zielsystem bedeutet das: auch Fußverkehr muss mitgedacht werden (auch was die Erreichbarkeit der Unternehmens-Standorte angeht)
- Fußverkehr werde im Zielmodell (in den hier behandelten Zielen) kaum mitgedacht (insbesondere im Feld C3 und C4 – Arbeitsstandorte und Umlandkommunen – sollte auch auf den Fußverkehr gesetzt werden)
- Verkehrszählung in der Ketzlerbach zeigt, dass zig PKW die Ketzlerbach hinauffahren. In den meisten sitzt nur eine Person – es müssen also intelligentere Lösungen herbei. Alle Verkehrsmittel müssen zusammengedacht werden – eine Verteilung auf alle Mobilitätsmittel muss hergestellt werden.
- Eine weitere Lösungsmöglichkeit sei das Job-Ticket. Aber auch hier muss die Infrastruktur mitgedacht werden. Außerdem sollte die Finanzierung aus einer Mischung von öffentlichen und unternehmerischen Zuwendungen gesichert sein.
- E-Leihbikes an Standorten der Behringwerke?
- E-Leihbikes würden Fußgänger*innen von den kleineren Wegen verdrängen
- In Frankfurt arbeitende Menschen sollte man irgendwo anders einsteigen lassen als am Hbf. So könnte man auch Teile des PKW-Verkehrs aus der Innenstadt raushalten. Die anderen Haltestellen müssen von der Bahn angefahren werden, die Bahnhöfe müssen barrierefrei ausgebaut werden, für den Pendelverkehr attraktiver werden, etc.
- „Über die Stadtgrenze hinaus zu denken“ sei sehr wichtig.
- Diskussion zu Push & Pull: Die Teilnehmenden sind sich weitgehend einig, dass eine gesunde Mischung aus Anreiz und Abschreckung hergestellt werden sollte
- Nicht die Mitarbeitenden sollen beispielsweise die Erhöhung von Parkgebühren tragen, sondern es sollte Geld in andere Investitionen stecken (bspw. in ein Jobticket, etc.).

Gruppe D_2

Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität + Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs

Grundsätzliche Hinweise

- PKW-Fahrerinnen sollen motiviert werden zum Umstieg. Nicht ausschließlich in Verboten denken
- Lebensraum zurückgewinnen: Push-Faktor,
- Fahrradfahren muss das bequemste Mittel werden. Mobilitätsbedürfnis ist ein Menschenbedürfnis.
- Mobility as a service: Kombination des Verkehrsmittels ist dem Nutzenden egal: Ich buche und zahle dafür. Weg zählt, Verkehrsmittel ist nicht entscheidend. Daten werden generiert.
- Integration des Bezahlsystems, Informationen beinhalten, Car-Sharing-Angebote im ländlichen Raum verdeutlichen.
- Das Auto wird gewohnheitsbedürftig genutzt.
- Der ÖPNV darf nicht vergessen werden. Er dauert zu lange.
- ÖPNV muss schneller werden. Der Preis muss angepasst werden.
- Diskussion: ÖPNV günstiger & bessere Taktung und Preise für das Parken erhöhen.
- Innenstadt muss auch für Kfz erreichbar bleiben.
- Umverteilung des öffentlichen Raums. Integrierte Straßenraumgestaltung

- Einverstanden mit den Zielen B und C. Verbindung Stadtteile und Arbeitsstandorte, verkehrsmittelübergreifende Vernetzung ist abgebildet.
- Es gibt schon jetzt Alternativen für die Bewohner*innen der Außenstadtteile, es muss sich verbessern. Insbesondere der Radverkehr → Feldwege verbessern.
- Radverkehr ausbauen, aber nicht zu Lasten des PKWs.
- Es gibt schon viele Möglichkeiten für den Ausbau des Radverkehrs, aber die Zustände sind verbesserungswürdig. Auch im innerstädtischen Bereich der Stadt.

- Was ist mit Menschen, die nicht so mobil sind (bspw. Körperlich eingeschränkt)? Diese benötigen auch ihren Stellplatz in der Innenstadt.
 - o Diskussion: Es gibt genug Stellplätze für diese Personen, wenn Andere nicht die Plätze belegen (obwohl Sie Alternativen hätten)

- Begriff ÖPNV im Zielsystem aufnehmen. Zeitfaktor muss deutlicher herausgestellt werden (Ziel C4).

- Ausrichtung und Schwerpunktsetzung
- B1 ändern in "*Optimierung der Erreichung der Kernstadt durch Alternativen zum MIV*"
- Vorschlag für B: Erreichbarkeit erhalten und verbessern durch den Umweltverbund. Fokus auf die Push & Pull-Faktoren setzen

- Mögliche Zielkonflikte
- Zielkonflikt mit dem ruhenden Verkehr. An erster Stelle muss „Umweltverbund fördern“ stehen. Übrige Fläche wird für den KFZ-Verkehr vorgehalten. Ruhender Verkehr darf nicht vor den Bedürfnissen des Umweltverbundes stehen.

- Ziel D3: Verringerung des Parkraums. → keine eindeutige Meinung in der Gruppe. Verschärfung nicht von allen Seiten als notwendig empfunden.

Wie hoch soll der Umweltverbund sein? Kann Modal split definiert werden?

- VEP 2000, Ziel wurde hier schon mal diskutiert. Umweltverbund soll auf unter 50% gedrückt werden. KFZ-Verkehr auf 30% zu drücken. Umweltverbund 70%.
- Verweis auf Wuppertal-Studie. 150 PKW pro 1.000 Einwohner.

- Gewichtung der Unterziele führt zu Konflikten.

- 38% Radverkehr, 35% MIV als Beispiel Münster. ÖPNV mit 10%
 - o Visionen entwickeln. Es fehlen die Bilder, wie eine andere Erschließung der Stadt aussehen kann.

- Wunsch nach Stärkung der Angebotsseite, weniger Verbote!
- MIV hat Privilegien aus den 60er und 70er Jahren. Es soll nicht verboten werden, aber unbequemer werden.
- Keine Parkraumerhöhung. D3: Umformulieren. Muss klarer werden, da Reduktion Ziel sein.
- Kreative Ideen für die Realisierung der Mobilitätswende!
- Beispiel Erlangen: Wie wird Mobilitätswende umgesetzt?
https://www.erlangen.de/PortalData/1/Resources/030_leben_in_er/dokumente/amt61/613_verkehrsplanung/613_t_VEP_Kurzfassung.pdf
- MIV wird bei Kurzstrecken viel genutzt.
- Mobility as a service. Eine App, die alle Mobilitätsformen miteinander verbindet. Für die Endanwender wird Mobilität dabei zur Black-box. Sorge: Menschen gehen nicht so sorgsam mit den Dingen um.
- Angebote stärken, Wege müssen für das MIV unattraktiv werden.
- Thema Einbindung des ländlichen Raums. Unterschiedliche Anbieter sind nicht gut miteinander vertaktet. Die Verkehrsträger müssen besser miteinander verknüpft werden.
- C1/D1: nur Angebotsausweitung reicht nicht aus, Schrauben müssen für den MIV enger gestellt werden.
- D3 mit Push & Pull-Faktoren verknüpfen. Wie viel Parkraum müssen wir wegnehmen? Wird sich in den Szenarien widerspiegeln.
- Verkehrswende muss für alle Angebote schaffen, Lösungen bieten und daraus sollen sich Änderungen ergeben.
- Dissens: Angebote alleine reichen aus; wir benötigen auch Restriktionen.
- barrierefreie Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer*innen