

## **Anforderung an das Verkehrsgutachten zur Mobilitätsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Marburger Nordens und Westens**

Ziel der Studie soll es sein, ergebnisoffen und nachvollziehbar, für ein nachhaltiges Verkehrskonzept für den Marburger Norden/Westen eine aktuelle Bestandsaufnahme zu erstellen, verschiedene Lösungsmöglichkeiten und Maßnahmen mit dem Ziel der Reduzierung (nicht der reinen Umlenkung) des Verkehrsaufkommens aufzuzeigen und insbesondere die entscheidungserheblichen Zahlengrundlagen zu erarbeiten. Die Maßnahmen sind bzgl. Nutzen (insbesondere Entlastung des Marburger Nordens/Westens), Kosten, Dauer der Umsetzung sowie Umweltverträglichkeit und Erreichung der zu definierenden Klimaziele zu bewerten.

Im Nachfolgenden sind die Problemdefinition, die Mindestmaßnahmen, die wichtigsten konkreten Bewertungskriterien, sowie einige ergänzende Fragestellungen beschrieben. Die Studie soll jede der Maßnahmen nach allen beschriebenen Bewertungskriterien und -unterkriterien bewerten sowie insbesondere die beschriebenen Fragestellungen mit Zahlen unterlegen; in der Mehrzahl der Maßnahmen wird die notwendige Daten- bzw. Faktenbasis neu zu generieren bzw. zu aktualisieren sein. An die Verkehrszählmethodik ergeben sich Anforderungen, die ebenfalls dokumentiert sind. Zudem sollte das Vergabe- und Durchführungsverfahren gewissen Kriterien entsprechen.

Ausgangslage für vorzuschlagende Maßnahmen soll eine klare und konkrete Problemdefinition sein, die auf einer umfassenden Analyse der aktuellen Marburger Verkehrssituation und -problematik, insbesondere im Norden und Westen der Stadt, beruht sowie auf ihrer in die Zukunft projizierten langfristigen Entwicklung (Prognosehorizont 2030/2035). Zudem soll eine Analyse der bisherigen Verkehrspolitik- und Planung seit dem Jahr 2000 (Bezug: VEP 2000) erfolgen, um daraus Schlussfolgerungen für zu untersuchende Problembereiche oder noch umzusetzende Maßnahmen zu ziehen. Insgesamt soll ein gesamtstädtisches verkehrszweigträgerübergreifendes Verkehrsmodell aufgebaut werden.

Hierzu ist es erforderlich, eine aktuelle Verkehrszählung- und Befragung für die Gesamtstadt vorzunehmen, sodass die derzeitigen verkehrlichen Verflechtungen erfasst werden können.

Neben dem Kfz-Verkehr und dem öffentlichen Verkehr sind in der Analyse auch der Rad- und Fußwegeverkehr zu berücksichtigen, und hierzu auch aktuelle Erhebungen durchzuführen.


Um für den Pharmastandort Görzhäuser Hof und Marbach zu einer aktuellen Bestandsaufnahme zu kommen, sollte dort eine Unternehmens- bzw. Betriebsbefragung zu Mobilitätsthemen unter Beteiligung aller Standortfirmen durchgeführt werden.

Folgender Untersuchungsaufbau wird vorgeschlagen:

- Zieldiskussion (Umsetzung Klimaschutzziele auf lokaler Ebene, Wirksamkeit der Maßnahmen, Kosten- und Nutzenaspekte)
- Analyse des heutigen Verkehrs 2019 differenziert nach Verkehrsträgern (IV, ÖV, Rad- und Fußverkehr)
- Szenarien-Entwicklung

- Maßnahmendefinition
- Berechnung unterschiedlicher Planfälle
- Diskussion der verkehrlichen Wirkungen und Überprüfung des Zielerfüllungsgrades entsprechend der aufgestellten Ziele

### Ohne Baumaßnahmen (kurz- und mittelfristig)

- Verbesserung des ÖPNVs:** Der ÖPNV wird verbessert durch kürzere bzw. besser angepasste Taktung, bessere Umsteigeverbindungen und Verzahnungen (z. B. an den Bahnhöfen Marburg, Sterzhausen sowie Niederweimar), Ausbau vorhandener bzw. neue Linien (z. B. von Niederweimar oder Gladenbach zum Görzhäuser Hof/Behringwerken, MR 45 teilweise als Rufbus) usw.
- Schnellbussystem:** Aufbau eines Schnellbussystems für Marburg und Umgebung (vgl. X1 Gladenbach-Marburg)
- Sperrung Ketzerbach für den Güterverkehr:** Die Straßen Ketzerbach und Emil-von-Behring-Straße in Marburg werden für die Durchfahrt von LKW >3.5t gesperrt.
- Shuttleverkehr I:** Eventuell durch Standortfirmen finanzierter Shuttleservice oder Werkbussystem von den Bahnhöfen Marburg, Niederweimar und/oder Sterzhausen zu den Standorten Görzhäuser Hof/Marbach der Behring-Nachfolgefirmer
- Shuttleverkehr II:** Eventuell durch Standortfirmen finanzierter Shuttlebus oder Werkbussystem von Park & Ride-Plätzen in Niederweimar und Sterzhausen; Notwendigkeit und Realisierbarkeit von Großparkplätzen/Parkhäusern an den Startpunkten
- Grüne Welle:** Optimierung der Ampelschaltungen, so dass sich (ggf. auf ausgewählten Korridoren) ein besserer Verkehrsfluss durch das Marburger Stadtgebiet ergibt 
- Parkraumbewirtschaftung: In Absprache mit den Arbeitnehmervertretern eventuell** Parkraumbewirtschaftung bei den Standortfirmen des Görzhäuser Hofes und in der Marbach
- Anreize durch die Behring-Nachfolgefirmer** für die Pendler, die auf das eigene Auto verzichten (Jobticket)

### Mit Baumaßnahmen (langfristig)

- Bahnanbindung:** Anbindung des Görzhäuser Hofes an das Schienennetz, bevorzugt an die Bahnstrecke in Sterzhausen
- Behringtunnel:** Direkte Anbindung des Pharmastandorts „Behring“ (Marbach und Görzhäuser Hof) und der westlichen Stadtteile an die Bundesstraße 3 unter Einbeziehung einer Tunnellösung. Es müsste die Schwerpunktverlagerung des industriellen Standorts nach Görzhausen im Unterschied zu früheren Plänen berücksichtigt werden.

- K. **„Allnatalweg“**: Neue Straßen als Ortsumgehungen für die Ortschaften Haddamshausen, Hermeshausen, Elnhausen/Dagobertshausen ; die vorhandenen, die Stadtteile verbindenden Straßen, werden für neue Aufgabe den Anforderungen entsprechend von der B62 bis zur B255 ertüchtigt/ausgebaut(auf die Einschränkungen durch naturschutzrechtliche Erfordernisse ist explizit einzugehen)
- L. **Seilbahn**: Generelle Eignung einer Seilbahnverbindung vom Afföller zu den Standorten der Behring-Nachfolgefirmen an den Standorten Marbach und Görzhäuser Hof (Anforderung an die zu errichtende Infrastruktur)/alternativ: Seilbahnverbindung aus dem Marburger Lahntal zu dem Gewerbegebiet Görzhäuser Hof
- M. **Güter-Verteil-Zentrum**: Zentrales Güterverteilzentrum für die Verteilung von Waren in Marburg, z. B. Goßfelden
- N. **Nordumfahrung**: Nordumfahrung von der B3 im Norden der Stadt durch den Wald bei Wehrda hin zu dem Gewerbegebiet Görzhäuser Hof
- O. **Weitere alternative Verkehrswege** (z. B. Ausbau der Alten Weinstraße mit tunnelähnlichem Ausbau)



## Bewertungskriterien

Die oben beschriebenen Verkehrslösungen sollen nach Kosten und Nutzen sowie Dauer der Umsetzung beurteilt werden, wobei den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit und des Umwelt- und Klimaschutzes wie auch der geringstmöglichen Belastung für Mensch und Natur der Vorrang eingeräumt werden soll . Die Vergleichsbasis ist der derzeitige Status Quo, d. h. jede Maßnahme sollte bzgl. Nutzen, Kosten sowie Umweltverträglichkeit gegenüber dem Status Quo bewertet werden.

### Nutzenbewertung

- **Zielgerichtetheit**: Wo liegen die Marburger Verkehrsprobleme und dienen die vorgeschlagenen Maßnahmen der Behebung oder Linderung genau dieser Probleme?
- **Entlastungswirkung**: Wie hoch ist die Entlastungswirkung aufgrund der jeweiligen Maßnahmen (= Reduktion des motorisierten Individualverkehrs) für die derzeit am stärksten belasteten Straßen in der Marbach, der Ketzerbach und im Bahnhofsviertel? Welche Zusatzbelastungen werden dadurch an anderer Stelle verursacht?
- **Langfristige Auswirkungen**: Wie ist der Nutzen von Maßnahmen langfristig zu beurteilen, z. B. angesichts demographischer Veränderungen?

### Kostenbewertung

- **Voraussichtliche direkte Kosten der Maßnahme**: Wie hoch sind die Planungskosten, Baukosten sowie die zu erwartenden Grunderwerbs- bzw. Enteignungskosten?
- **Jährliche Unterhaltskosten**: Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltskosten für Betrieb, Reparaturen, Aufrechterhaltung und Pflege für den Betreiber?

- **Indirekte Kosten:** Wie hoch sind die indirekten Kosten wie Ertragsausfall der Landwirtschaft, ggf. notwendige Kosten für Ausgleichsflächen etc.?
- **Ausfallrisiken:** Wie hoch sind Ausfallrisiken durch Hochwasser, Glatteis und Schneefall?

### Dauer der Umsetzung

- **Umsetzbarkeitsdauer:** Wie schnell kann die Maßnahme umgesetzt werden und wie schnell ist somit die geplante Entlastung zu erreichen?

### Verträglichkeit für Umwelt und Mensch/Nachhaltigkeit

Wie stark ist der **Eingriff in die Natur** durch die jeweilige Verkehrsmaßnahme? Hierbei sollen insbesondere die folgenden (Unter-)Kriterien berücksichtigt werden:

- Wie groß ist die zusätzlich versiegelte Fläche, welche Auswirkungen auf den Boden treten auf?
- Welche Auswirkungen sind auf die Schutzgüter Flora, Fauna und biologische Vielfalt zu erwarten? Wie stark reduziert die Verkehrsmaßnahme den Lebensraum der lokalen Tier- und Pflanzenwelt (Naturschutz-, FFH-Gebiet, Vorranggebiet Regionaler Grünzug gemäß Regionalplan)?
- Sind die vorgeschlagenen Maßnahmen vereinbar mit den Zielen der Raumordnung (z. B. Vorranggebiet Regionaler Grünzug gemäß Regionalplan)?
- Wie stark wird das Schutzgut Mensch beeinträchtigt (Lärm, Schadstoffe, Erholung)? Wie stark werden Naherholungsgebiete beschnitten?
- Wie sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (Trinkwasser- und Hochwasserschutz, Oberflächen- und Grundwasserschutz)?
- Welche Auswirkungen auf das Schutzgut Klima sind zu erwarten? Wie hoch ist der erwartete zusätzliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß bzw. wie viel CO<sub>2</sub> lässt sich durch die Maßnahme einsparen? Dabei ist insbesondere darzustellen, wie die Klimaschutzziele auf lokaler Ebene umgesetzt werden können.
- Welche Auswirkungen sind auf die Schutzgüter Landschaft und Kulturgüter zu erwarten?
- Mit welchen umweltschutzrechtlichen Bestimmungen werden Zielkonflikte auftreten?
- In welchen Bereichen ist Erhaltung von Infrastruktur sinnvoller als der Neubau?

### Ergänzende Fragestellungen zur Verkehrslösung „Allnatalweg“

Weiterhin gibt es einige zusätzliche Fragestellungen, die sich auf die Verkehrslösung „Allnatalweg“ beziehen:

- Welches zusätzliche Entlastungspotenzial bringt der „Allnatalweg“ für die Ketzerbach/Nordstadt gegenüber der bestehenden Streckenführung durch die Ortschaften/Dörfer im Westen Marburgs?

- Welche Zeitersparnis und Kostenersparnis (Treibstoff, Km-Kosten etc.) ergibt sich durch die Nutzung der Ortsumfahrungen des „Allnatalwegs“ versus der bestehenden Streckenführung?
- Wie viele Ober- und Unterquerungen sind notwendig, um die soziale Infrastruktur (Sport- und Tennisplatz, Friedhof) und land- und forstwirtschaftliche Flächen zu erreichen?
- Wie viele Brücken sind notwendig, um Allna, Ohe und Elnhäuser Wasser zu überqueren?

## Anforderungen an die Verkehrszählung

Als Voraussetzung für jegliche Planung, insbesondere für die Ermittlung der erwarteten Entlastungswirkung, ist eine Analyse des heutigen Verkehrs differenziert nach Verkehrsträgern. Somit sind Verkehrszählungen notwendig. Für diese Verkehrszählungen ergeben sich u. a. die folgenden Rahmenbedingungen. Dabei sind die Anforderungen der EVE 2012 (Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV) zu berücksichtigen:

- **Weidenhäuser Brücke:** Die Verkehrszählung muss nach der Wiederöffnung der Weidenhäuser Brücke erfolgen, da sich durch die derzeitige Schließung eine Sondersituation ergibt.
- **Grund der Fahrt:** Zusätzlich zu reinen Zählungen sollten auch Beobachtungen bzw. Befragungen durchgeführt werden, die den Grund der Fahrt, Start- und Endpunkt und die Art des Verkehrs (Schwerlastverkehr, Berufsverkehr, Privatfahrt) ermitteln (s. Kirchhain). Dadurch sollte auch beantwortet werden, wie hoch ist das Verkehrsaufkommen durch städtische Bewohner in den Problemgebieten ist.
- **Differenziert nach Verkehrsträgern:** Die Zählungen sollen differenziert nach Verkehrsträgern durchgeführt werden.
- **Erwartungswert durch Pharmastandort:** Welcher konkrete Mehrverkehr wird durch die Erweiterung des Pharmastandorts erwartet?

## Anforderungen an das Verfahren

- Der Gutachter, der die Bewertung und Beurteilung der Maßnahmen abgibt, muss unparteiisch, (parteilich) unabhängig und ergebnisoffen sein. Er sollte zu den verkehrlichen Problematiken der Stadt Marburg in der Vergangenheit **nicht** befragt worden sein.
- Die betroffene Bürgerschaft sollte am Vergabe- und während des Ausarbeitungsprozesses in Form einer Projektgruppe, wie bei der Vergabevorbereitung zum VEP Nordstadt, beteiligt werden.
- Das Verfahren sollte von einem unabhängigen Moderator begleitet werden.
- In gewissen Abständen sollten vom Gutachter in einem Beteiligungsverfahren, das auch die betroffene Bürgerschaft mit einbezieht, (ggf. mündliche) Zwischenberichte gegeben werden.

