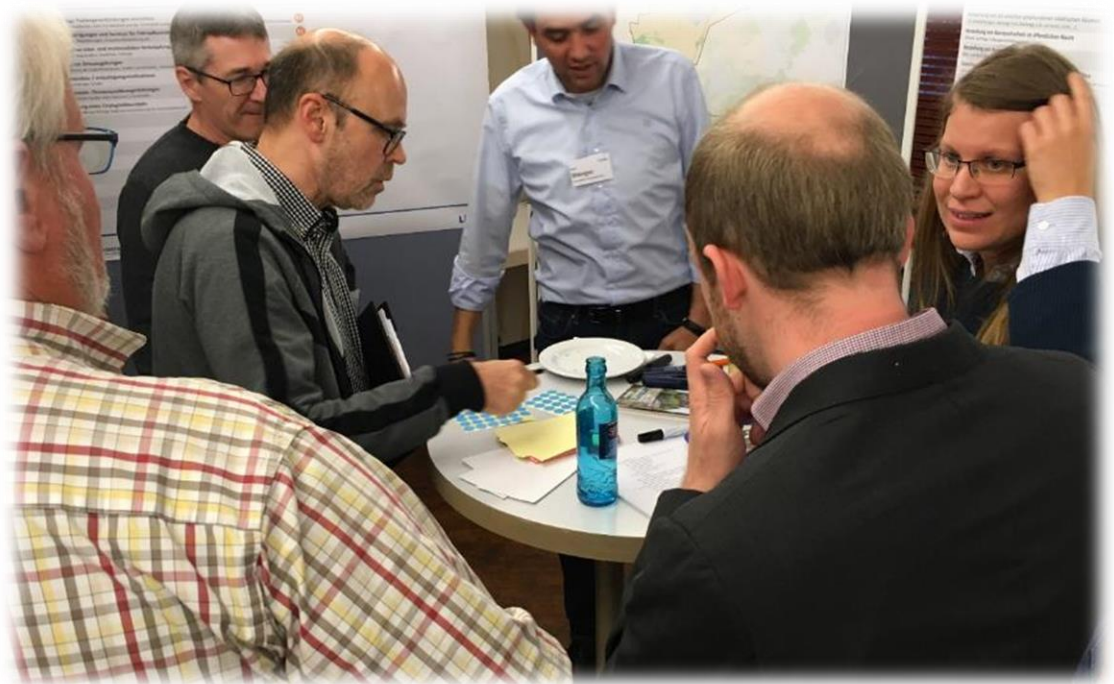


Limburg an der Lahn Masterplan Mobilität 2030

3. Sitzung des Projektbeirats am 26.09.2018 Ergebnisdokumentation



Termin Mittwoch, 26.09.2018, 17:00 Uhr bis 20:00 Uhr, Josef-Kohlmaier-Halle, Clubebene, Hospitalstraße 4, 65549 Limburg

Teilnehmende ca. 30

Ablauf

Begrüßung Hr. Dr. Hahn, Bürgermeister Stadt Limburg

Vorstellung Ablauf der Veranstaltung und Zeitplan Masterplan Mobilität, Hr. Ilgner, team ewen

Berichterstattung zur Haushaltsbefragung, Green City Plan, Hr. Dr. Frehn, Planersocietät

Beispiel Verkehrsmodell, Hr. v. Lueder, Gertz Gutsche Rümenapp

Bearbeitungsphase: Sammlung Maßnahmen in Kleingruppen

Ausblick, Hr. Dumeier Stadt Limburg, Verabschiedung, Hr. Dr. Hahn, Bürgermeister Stadt Limburg

**Begrüßung,
Hr. Dr. Hahn,
Bürgermeister Stadt
Limburg**

Herr Dr. Hahn, Bürgermeister der Stadt Limburg, begrüßt die Teilnehmenden zur dritten Sitzung des Projektbeirates zum Masterplan Mobilität 2030. Zu Beginn erinnert er an die sechs Oberziele, welche im Zuge der Arbeit an dem Masterplan festgelegt worden sind:

- Sichere und attraktive Mobilitätsoptionen für Alle schaffen (Zielfeld A)
- Die Erreichbarkeit und Attraktivität von Limburg sichern und optimieren (Zielfeld B)
- Umweltbelastungen reduzieren und Kfz-Verkehr verträglich gestalten (Zielfeld C)
- Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern (Zielfeld D)
- Stadt- und Straßenräume lebenswert und hochwertig gestalten (Zielfeld E)
- Digitale mobilitätsbezogene Information und Kommunikation ausweiten (Zielfeld F)

Nun gelte es, Maßnahmen zu entwickeln, die es ermöglichen, diese Ziele zu erreichen. Über den gesamten Erstellungsprozess des Masterplans werden die Ideen und Vorstellungen von verschiedenen Akteuren eingebunden. Deshalb ist die Arbeit in dem Beirat für die Stadt und die Gutachter wichtig. Abschließend machte Herr Dr. Hahn noch einmal deutlich, dass es neben der Verbesserung der Mobilität in Limburg ebenso wichtig ist, die Gesundheit der Menschen zu schützen. Bestehende Grenzwerte müssen eingehalten werden. Hierzu sind

Maßnahmen im Green City Plan entwickelt, gleichzeitig gelte das auch für den Masterplan Mobilität.

Vorstellung Ablauf der Sitzung und Zeitplan Masterplan Mobilität, Herr Ilgner, Moderation team ewen

Herr Ilgner, Moderationsbüro team ewen, stellt den Teilnehmenden den Ablauf der Sitzung vor: Im ersten Teil werden die Gutachter einen Überblick über die durchgeführte Haushaltsbefragung und den schon angesprochenen Green City Plan geben. Im zweiten Teil werden für den Masterplan Mobilität Maßnahmenideen mit den Teilnehmenden gesammelt. Diese werden dann von den beauftragten Gutachtern bearbeitet, bewertet, im Verkehrsmodell überprüft und mit einer Empfehlung zum weiteren Umgang versehen.

Herr Ilgner erklärt, dass es am 30. Oktober eine öffentliche Sitzung geben wird. Hier wird es ebenfalls um die Maßnahmenentwicklung gehen. Die vierte Sitzung des Projektbeirates wird auf Ende Januar 2019 terminiert. Dann sollen die vorgeschlagenen Maßnahmen bewertet, konkretisiert und priorisiert sein.

Auf der [Projektwebsite](#) sind die Ergebnisse der bisherigen Arbeit abrufbar.

Berichterstattung zur Haushaltsbefragung und Green City Plan durch Hr. Dr. Frehn, Planersocietät

Haushaltsbefragung

Hr. Dr. Frehn stellt Ergebnisse der Haushaltsbefragung vor (vgl. Präsentationsfolien).

So berichtet Hr. Dr. Frehn u.a. darüber, dass ein Rücklauf von insgesamt 862 Teilnehmern aus Limburg, Diez und Elz erreicht wurde (1,5 % der Bevölkerung). Die Befragung gilt als repräsentativ. Das Ergebnis zeigt, dass pro Einwohner im Durchschnitt 3,8 Wege pro mobile Person am Tag gemacht werden und die Befragten damit täglich ca. 80 min Wegzeit verbringen. Zurückgelegt werden durchschnittlich pro Tag ca. 44,1 km.

An der Verkehrsmittelverfügbarkeit in Limburg lässt sich ablesen, dass 91% der Haushalte mindestens einen PKW besitzen. In Limburg ist von 1,5 PKW pro Haushalt auszugehen. In Elz und Diez gilt noch eine etwas höhere Pkw-Besitzquote.

Aber auch 25% der Limburger Bürgerinnen und Bürger sind im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte.

Im Bereich Fuß- und Radverkehr sehen die befragten Menschen den wichtigsten Aspekt in der Sicherheit. Zum Thema ÖPNV wird ein dichter Takt, weniger Umstiege und mehr Pünktlichkeit gewünscht. Insgesamt sehen die Gutachter u. a. großes Verlagerungspotenzial im Binnenverkehr sowie auf kurzen, Stadtgrenzen überschreitenden Wegen.

Green City Plan

Herr Dr. Frehn präsentiert den Mitgliedern des Beirates die Ergebnisse des Green City Plans (vgl. Präsentationsfolien). Als Antwort auf den Dieselpfiffel des vergangenen Jahres wurde in der Zeit vom Januar 2018 bis Juli 2018 der Green City Plan für die Stadt Limburg erarbeitet. Mit Hilfe des Green City Plans soll eine kurzfristige Minderung der NO₂-Belastung in der Stadt gelingen.



Diese Grenzwerte werden aktuell von den meisten Messstellen überschritten. Fahrverbote können nur verhindert werden, wenn es gelingt, die Grenzwerte einzuhalten.

Der Green City Plan ergibt Schnittmengen mit dem Masterplan Mobilität 2030, jedoch ist der Green City Plan deutlich kurzfristiger angelegt. Die rechtzeitige Aufstellung des Plans war wichtig, da es Voraussetzung für den Erhalt von zahlreichen Fördergeldern ist.

Herr Dumeier, Stadt Limburg, berichtet, dass Förderanträge für einige Maßnahmen rechtzeitig gestellt wurden. Der Green City Plan umfasst Handlungsfelder zur Digitalisierung und Verkehrslenkung, Radverkehrsförderung, Urbane Logistik, ÖPNV und Personenverkehr.

Ist der Green City Plan ein Unterkapitel im Masterplan Mobilität 2030 oder konkurrieren diese miteinander? Sind Maßnahmen des Green City Plans in den Masterplan Mobilität integrierbar?

Der Green City Plan ist mit den Maßnahmen kurzfristig angelegt. Hier gilt es, schnell Erfolge in der Luftverbesserung zu erreichen. Auch stehen die Fördermittel nur in einem kurzen Zeitraum bereit. Der Masterplan Mobilität ist als Strategie bis etwa zum Zeithorizont 2030 angedacht und enthält ein Handlungskonzept mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen. In diese Struktur können kurzfristige Maßnahmen des Green City Plans entsprechend eingebunden werden.

Beispiel Verkehrsmodell, Hr. von Lueder, Gertz, Gutsche, Rümenapp

Herr von Lueder, Gertz Gutsche, Rümenapp, erklärt beispielhaft das Arbeiten mit dem entwickelten Verkehrsmodell.

Ziel des Verkehrsmodells ist es, die Auswirkungen von Maßnahmen in der Praxis zu bewerten und damit die gewünschte Wirksamkeit einer Maßnahme zu überprüfen. Durch die Implementierung einer Maßnahme in das Modell kann die Folge abgeschätzt werden. Auch lassen sich durch Verkehrsmodelle ungesehene Nebenwirkungen aufzeigen.



Im Verkehrsmodell sind alle Verkehrsströme implementiert, welche (Stand jetzt) tatsächlich in Limburg vorhanden sind. Diese wurden auch

durch die Haushaltsbefragung ersichtlich und konnten somit in das Modell eingearbeitet werden.

Bei der Arbeit mit dem Verkehrsmodell können vorgeschlagene Maßnahmen überprüft und ggf. angepasst werden können, sodass Negativeffekte beseitigt werden.

Nach Optimierung des Maßnahmenvorschlags wird dieser, ggf. in verschiedenen Umsetzungsvarianten, aufgenommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Dann fließt diese Maßnahme mit in den Masterplan Mobilität 2030 ein.

Können Straßensperrungen, wie sie durch Fahrverbote für Limburg, drohen, auch berechnet werden?

Ja, es können Sperrungen, Umleitungen, etc. simuliert werden, jedoch wird es schwieriger, wenn es um bestimmte (stundenweise) Sperrzeiten geht, da in der Regel mit Tagesmodellen gearbeitet wird.

Welche Maßnahmen können mit dem Modell überprüft werden?

Insbesondere infrastrukturelle Maßnahmen, also neue Straßen, Straßensperrungen, Veränderungen von Straßen (sogenannte harte Faktoren) können gut im Modell abgebildet werden. Schwieriger wird es bei besonders kleinteiligen Maßnahmen sowie Maßnahmen, die vorrangig die Änderung des Nutzerverhaltens ansprechen, also z.B. kommunikative und werbende Maßnahmen (weiche Faktoren). Hier müssen ggf. Annahmen getroffen werden. Auch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung fließen als Inputgröße in das Verkehrsmodell mit ein und tragen zur Bewertung von Maßnahmen bei.

Sammlung Maßnahmen in Kleingruppen

Herr Ilgner erklärt das Vorgehen zur Sammlung der Maßnahmen. Es gibt drei Stände, die jeweils zwei Oberziele abbilden. Zu den Oberzielen sind bereits die Maßnahmen zugeordnet, welche während der Arbeit am Masterplan aufgetaucht sind (z. B. online Bürgerbeteiligung, Öffentliche Bürgerveranstaltung, Vorschläge aus der Politik, Ideen aus dem Beirat). Die Liste der bestehenden Maßnahmenvorschläge ist den Teilnehmenden im Vorfeld der Sitzung zugegangen.

In drei Kleingruppen und drei Diskussionsrunden besuchen die Teilnehmenden die Stände, können die bestehenden Maßnahmen diskutieren sowohl neue Vorschläge einbringen und diese auch auf großen Karten im Stadtgebiet verorten.

Nach der Arbeitsphase präsentieren die Stand-Moderatoren kurz die Schwerpunkte in den Gruppen.



Zielfelder A (Sichere und attraktive Mobilitätsoptionen für Alle schaffen) und B (Die Erreichbarkeit und Attraktivität Limburgs sichern und optimieren)

Die Gruppenarbeit an diesem Stand war sehr ausgeglichen und reich an Beiträgen. Viele Teilnehmende haben Ideen vorgeschlagen.

Als besonders zu berücksichtigende Gruppe wurden Schulkinder im Straßenverkehr herausgegriffen. So solle im Maßnahmenkatalog auf diese Gruppe besonders Rücksicht genommen werden.

Auch die Barrierefreiheit im Mobilitätskonzept insgesamt wurde intensiv diskutiert. Allen Beteiligten war wichtig die Erreichbarkeit und Attraktivität Limburgs zu sichern und zu optimieren. Die Versorgungsfunktion Limburgs soll erhalten bleiben und gleichzeitig das Wachstum des innerstädtischen (ruhenden) Verkehrs aufgehalten werden.

Im Laufe der Diskussionsrunden stellten sich u. a. die Frage, wie eine Verlagerung von relevanten Verkehrsmengen möglich ist? Und an welchen Stellen auch mit geringen Mitteln (beispielsweise auch Nachbesserung von Markierungen auf der Straße) Verbesserungen erreicht werden können. Weiter solle die Bedarfsanforderung an Verkehrsflächen geklärt werden, um Flächen gut zu nutzen. Ebenso sollen intelligente, neue Verkehrsverknüpfungen beispielsweise am ICE-Bahnhof mit Anschluss an Innenstadt mitgedacht werden (Visionen entwickeln beispielsweise Verbindung mit einer Seilbahn). Ebenso diskutierten die Teilnehmenden, dass es sinnvoll erscheint, mit kurzfristigen Maßnahmen zu beginnen und dadurch auch langfristig eine Optimierung zu erreichen.

Zielfeld D (Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern) und E (Stadt- und Straßenräume lebenswert und hochwertig gestalten)

An diesem Stand ist deutlich geworden, dass der ÖPNV in und um Limburg klare Ausbaumöglichkeiten besitzt. Vor allem die Strecke Limburg - Diez, mit rund 15.000 täglichen Fahrbeziehungen, von denen aber nur 1% mit ÖPNV getätigt werden, verdeutlicht dies.

Ein ebenso wichtiges Thema, war die Schienenquerung für den Fuß- und Radverkehr. Durch Sanierungen und den Ausbau von Brücken soll hier die Qualität gesteigert werden; es wurden aber auch neue Lösungen für Gleis- oder Flussquerungen ins Spiel gebracht, beispielsweise eine Seilbahn oder ein Sessellift.

Für den Radverkehr stellt sich aufgrund steigender Nutzerzahlen zunehmend die Frage, wie Kapazitäten für diese Verkehrsform geschaffen werden können. Unstrittig ist dabei die Idee von (hochwertigen) Radabstellplätzen beispielsweise als eine Art Fahrradgarage/ -parkhaus an zentraler Stelle.

Die Stadt- und Straßenräume sollen lebenswert und hochwertig gestaltet werden, wobei besonders auf eine hohe Authentizität geachtet werden soll. Es gibt weiterhin den Vorschlag, dass mehr Grünanlagen und weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität und des Stadtklimas berücksichtigt werden sollen.

Zielfeld C (Umweltbelastungen reduzieren und Kfz-Verkehr verträglich gestalten) und F (Digitale mobilitätsbezogene Information und Kommunikation ausweiten)

Diskussionsbedarf der Teilnehmenden gab es insbesondere zu dem Thema, wie eine verträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs erfolgen kann. In diesem Zusammenhang stellten sich auch Fragen zu Park&Ride Parkplätzen und welche Zielgruppe damit angesprochen werden können.

Restriktionen im Kfz-Verkehr sollen nur dann eingeführt werden, wenn Alternativen gegeben sind. Auch das Thema Parkplätze gilt als konfliktrichtig. Hierzu gab es aber auch den Vorschlag, die Auslastung der Parkhäuser zu erhöhen und den Parksuchverkehr noch gezielter dorthin zu lenken, indem Parkplätze im öffentlichen Straßenraum verteuert werden.

Teilnehmende regen an, dass im weiteren Arbeitsverlauf die Maßnahmen gut strukturiert werden sollten (was ist kurzfristig umzusetzen, was langfristig? wer ist für eine Maßnahme verantwortlich? wer bezahlt eine Maßnahme?). Somit können auch Signale an andere Akteure gesendet werden und diese ggf. aktiviert werden.

Eine gute Strukturierung, Prüfung, Bewertung und Ausarbeitung der Maßnahmen sind wesentliche Bausteine des Handlungskonzepts, das im folgenden Schritt basierend auf der Maßnahmenammlung erstellt wird.

Der Moderator dankt den Mitgliedern des Beirates für ihr Engagement in der heutigen Sitzung und erkundigt sich, ob das gewählte Arbeitsformat sinnvoll ist. Dies bestätigen die Teilnehmenden. Spannend ist für die Beiratsmitglieder, wie viele Maßnahmenideen nach der Sitzung des Steuerungskreises noch übrig sind.

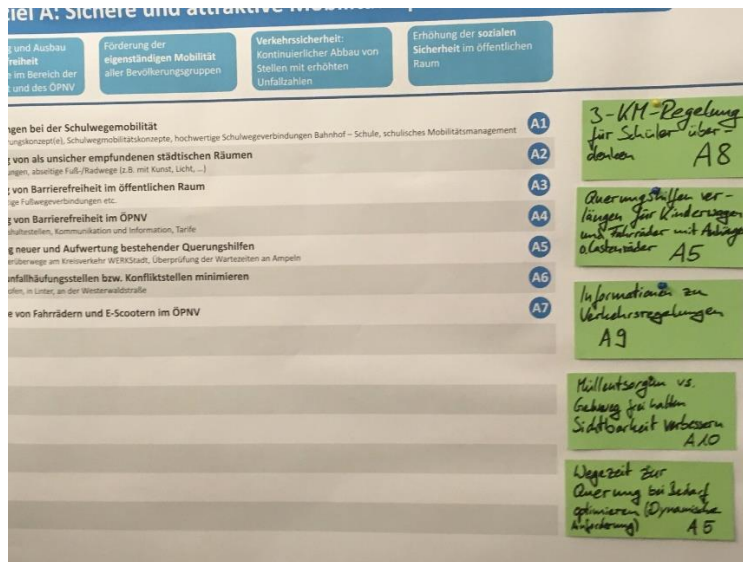
Ausblick und Verabschiedung, Hr. Dumeier, Stadt Limburg, Hr. Dr. Hahn, Bürgermeister Stadt Limburg

Herr Dumeier dankt allen Teilnehmenden für die Diskussion, Rückmeldungen und die vielen Anregungen zu den Maßnahmen. Das Gutachterbüro wird die Ergebnisse der Sitzung auswerten und die Maßnahmen auf ihre Wirkungen hin bewerten und im Detail ausarbeiten. Er appelliert an die Mitglieder des Beirates, weiterhin aktiv mitzuarbeiten und somit Einfluss auf den Masterplan Mobilität zu nehmen. Für die öffentliche Sitzung Ende Oktober hoffe er auf eine rege Beteiligung und bittet die Mitglieder des Beirates, auch dafür zu werben. Herr Dr. Hahn macht in seinem Schlusswort deutlich, wie weit die Planung schon vorangekommen und auf einem guten Weg ist. Er dankt allen Beteiligten für ihre Arbeit, besonders auch den Vertretern der Nachbargemeinden, die mithelfen, auch für die Region gute Ergebnisse zu erzielen.

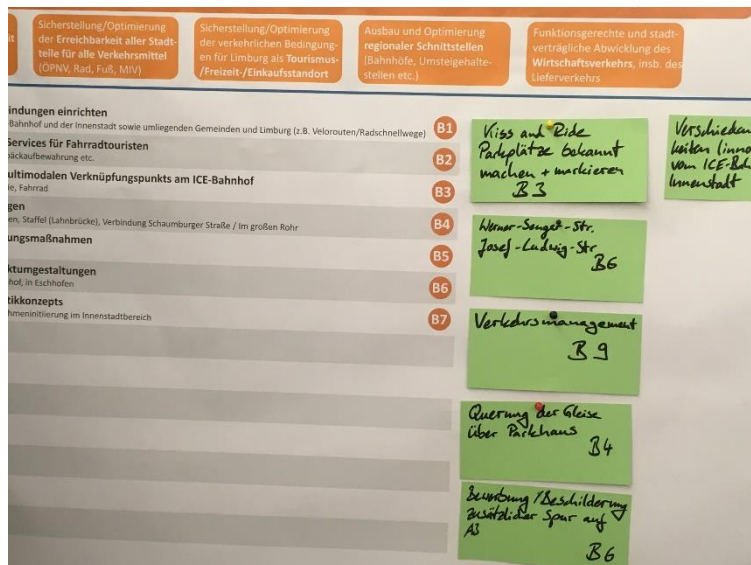
Anhang

Fotos und Abschrift der drei Kleingruppen

Zielfelder A (Sichere und attraktive Mobilitäts Optionen für Alle schaffen) und B (Die Erreichbarkeit und Attraktivität Limburgs sichern und optimieren)



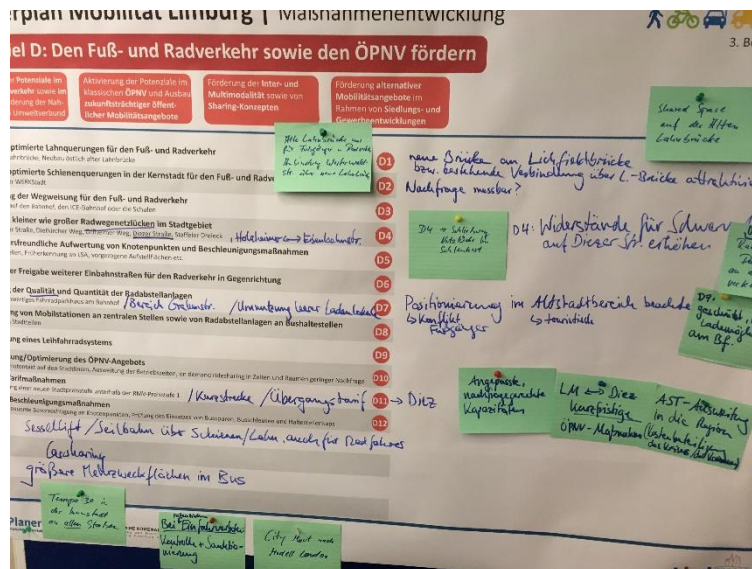
- zu A5 (Einrichtung und Aufwertung von Querungshilfen): Querungshilfen verlängern für Kinderwagen und Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder
- zu A5: Wegezeit zur Querung bei Bedarf optimieren (dynamische Anforderung)
- neu A8: 3-km-Regelung für Schüler überdenken
- neu A9: Informationen zu Verkehrsregelungen
- neu A10: Müllentsorgung vs. Gehweg freihalten, Sichtbarkeit verbessern



- zu B3 (inter- und multimodaler Verknüpfungspunkt am ICE-Bf.): verschiedenste Möglichkeiten (innovativ): Verbindung vom ICE-Bahnhof zur Innenstadt
- zu B3: Kiss and Ride-Parkplätze bekanntmachen und markieren
- zu B4 (Prüfung von Ortsumgehungen): Querung der Gleise über Parkhaus

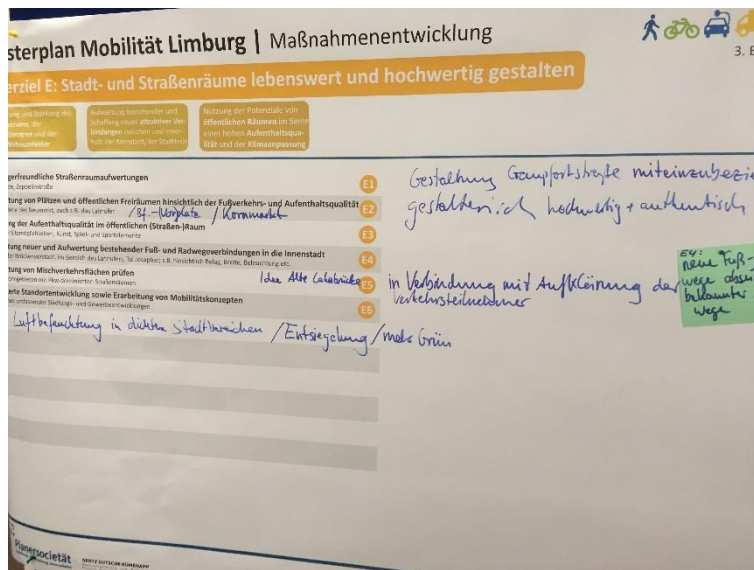
- zu B6 (Straßenraum-/Knotenpunktumgestaltungen): Werner-Senger-Str., Josef-Ludwig-Str.
- zu B6: Bewerbung/Beschilderung zusätzlicher Spur auf A3
- neu B8: Verkehrsmanagement

Zielfeld D (Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern) und E (Stadt- und Straßenräume lebenswert und hochwertig gestalten)



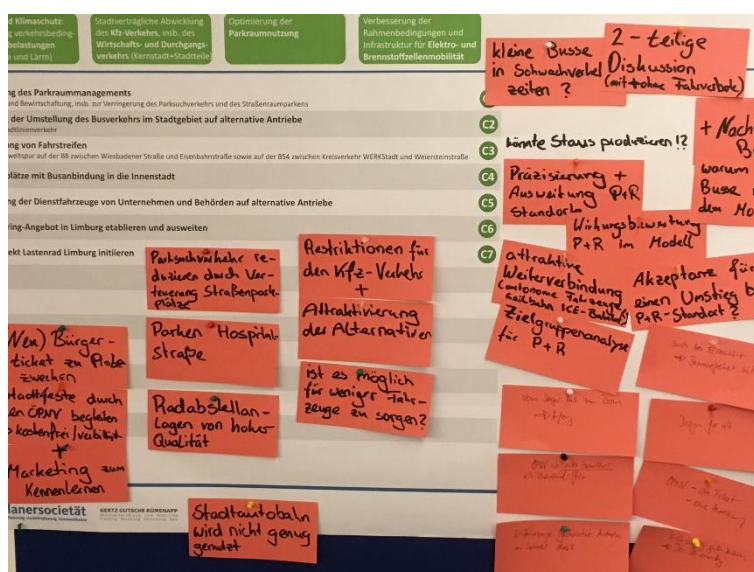
- zu D1 (neue bzw. optimierte Lahnquerungen für den Fuß- und Radverkehr): Alte Lahnbrücke nur für Fuß- und Radverkehr, Anbindung Westerwaldstraße über neue Lahnbrücke
- zu D1: Shared Space auf der Alten Lahnbrücke
- zu D1: neue Brücke an der Lichfieldbrücke bzw. bestehende Verbindung über Lichfieldbrücke attraktiveren
- zu D2 (neue bzw. optimierte Schienenquerungen in der Kernstadt für den Fuß- und Radverkehr): Nachfrage messbar?
- zu D4 (Schließung kleiner wie großer Radwegenetzlücken im Stadtgebiet): Radwege statt Parkplätze an allen Hauptverkehrsstraßen
- zu D4: Schließung Netzlücke Im Schlenkert
- zu D4: Schließung Netzlücke Holzheimer Str. <> Eisenbahnstr.
- zu D4: Fahrrad(schutz)streifen auf der Diezer Straße
- zu D4: Widerstände für Schwerverkehr auf Diezer Str. erhöhen
- zu D7 (Erhöhung der Qualität und Quantität der Radabstellanlagen): geschützt, mit Lademöglichkeit am Bahnhof
- zu D7: touristische Abstellanlagen, Positionierung im Altstadtbereich beachten: Konflikt mit Fußgängern
- zu D7: Umnutzung leerstehender Ladenlokale als Fahrradabstellräume, z.B. im Bereich Grabenstr.
- zu D10 (Ausweitung/Optimierung des ÖPNV-Angebots): Angepasste, nachfragegerechte Kapazitäten
- zu D10: Limburg <> kurzfristige ÖPNV-Maßnahmen
- zu D10: Ausweitung AST in die Region (Kostenbeteiligung des Kreises bzw. der Kommunen)
- zu D11 (ÖPNV-Tarifmaßnahmen): Kurzstreckentarif
- zu D11: Übergangstarif nach Diez
- neu D13: Sessellift/Seilbahn über Schienen/Lahn, auch für Radfahrer
- neu D14: Carsharing
- neu D15: Fahrradmitnahme im Bus verbessern, größere Mehrzweckflächen
- neu D16: City Maut nach Modell London

- neu D17: Tempo 30 in der Innenstadt auf allen Straßen
- neu D18: bei potenziellen Einfahrverboten: Kontrolle und Sanktionierung



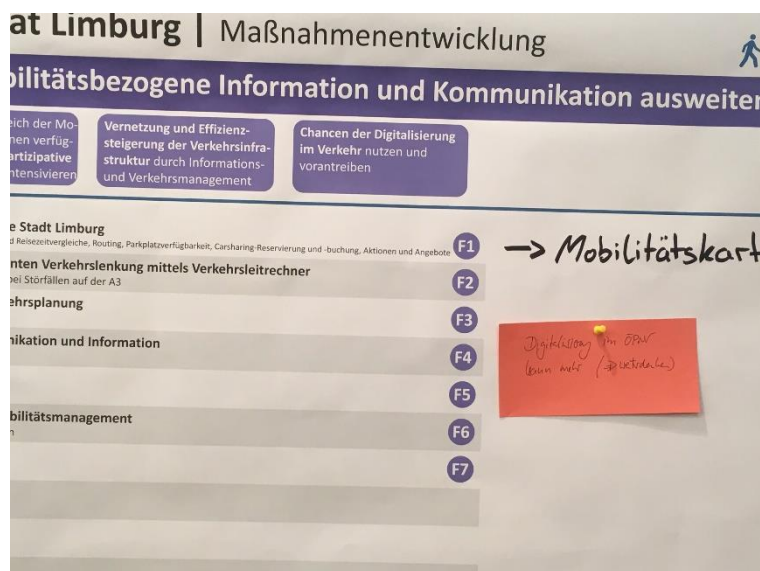
- zu E1 (Fußgängerfreundliche Straßenraumaufwertungen): Gestaltung Graupfortstraße miteinbeziehen
- zu E2 (Gestaltung von Plätzen und Freiräumen hinsichtlich der Fußverkehrs- und Aufenthaltsqualität): gestalterisch hochwertig und authentisch
- zu E2: Bf.-Vorplatz und Kornmarkt
- zu E4 (Einrichtung neuer und Aufwertung bestehender Fuß- und Radwegeverbindungen in die Innenstadt): Neue Fuß-/Radwege abseits bekannter Straßenwege untersuchen
- zu E5 (Einrichtung von Mischverkehrsflächen prüfen): Idee Alte Lahnbrücke
- zu E5: in Verbindung mit Aufklärung der Verkehrsteilnehmer über Mischverkehrsflächen
- neu E7: Luftbefeuchtung in dichten Stadtbereichen / Entsiegelung / mehr Grün

Zielfeld C (Umweltbelastungen reduzieren und Kfz-Verkehr verträglich gestalten) und F (Digitale mobilitätsbezogene Information und Kommunikation ausweiten)



- zu C1 (Optimierung des Parkraummanagements): Parksuchverkehr reduzieren durch Verteuerung der Straßenparkplätze

- zu C1: Parken Hospitalstraße
- zu C3 (Umwidmung von Fahrstreifen): könnte Staus produzieren!?
- zu C4 (P+R-Parkplätze mit Busanbindung in die Innenstadt): Akzeptanz für einen Umstieg beim P+R-Standort?
- zu C4: Wirkungsbewertung P+R im Modell
- zu C4: Präzisierung und Ausweitung P+R-Standorte
- zu C4: Zielgruppenanalyse für P+R
- zu C4: attraktive Weiterverbindung (autonome Fahrzeuge, Seilbahn ICE-Bahnhof)
- zu C5 (Umstellung der Dienstfahrzeuge von Unternehmen und Behörden auf alternative Antriebe): E-Fahrzeuge/alternative Antriebe im betriebl. Bereich
- zu C6 (E-Carsharing-Angebot in Limburg etablieren und ausweiten): E-Carsharing gute Auslastung (Do-So Vormittag)
- zu C6: auch bei E-Mobilität Barrierefreiheit mitdenken (Fahrzeuge sowie Zugang zu Ladesystemen)
- von Am Steiger hoch zum Dom -> Aufzug
- ÖPNV ist nicht brauchbar (z.B. Rheinland-Pfalz)
- ÖPNV: ein Ticket, eine Abrechnung
- kleine Busse in Schwachverkehrszeiten?
- (und) Nachrüstung von Bussen
- warum stehen Busse mitlaufendem Motor
- Radabstellanlagen von hoher Qualität
- Stadtautobahn wird nicht genug genutzt
- Restriktionen für den Kfz-Verkehr und Attraktiveren der Alternativen
- ist es möglich, für weniger Fahrzeuge zu sorgen?
- (Neu)Bürgerticket zur Probezwecken
- Stadtfeste durch den ÖPNV begleiten -> kostenfrei/verbilligt und Marketing zum Kennenlernen
- Design for all
- 2-teilige Diskussion (mit und ohne Fahrverbote)



- zu F1 (Digitales Mobilitätsportal für Limburg): -> Mobilitätskarte
- Digitalisierung im ÖPNV kann mehr (-> weiterdenken)