www.planersocietaet.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Mobilitätskonzept für den Görzhäuser Hof

Endbericht

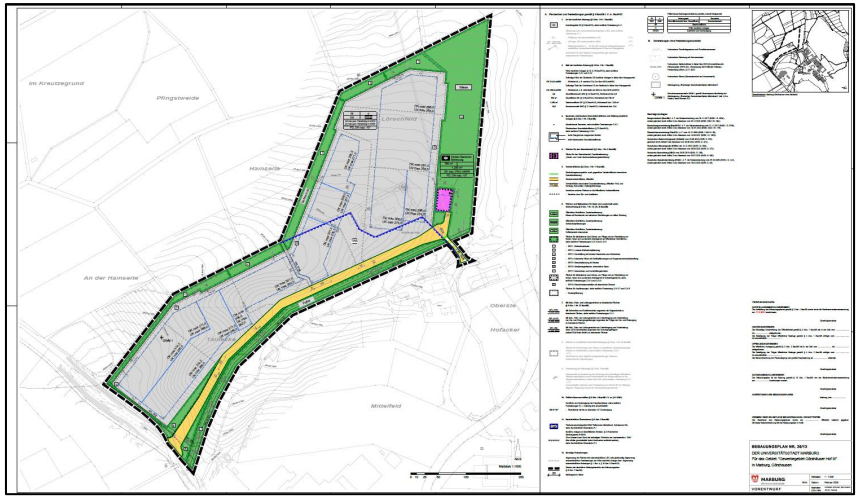
04. April 2025

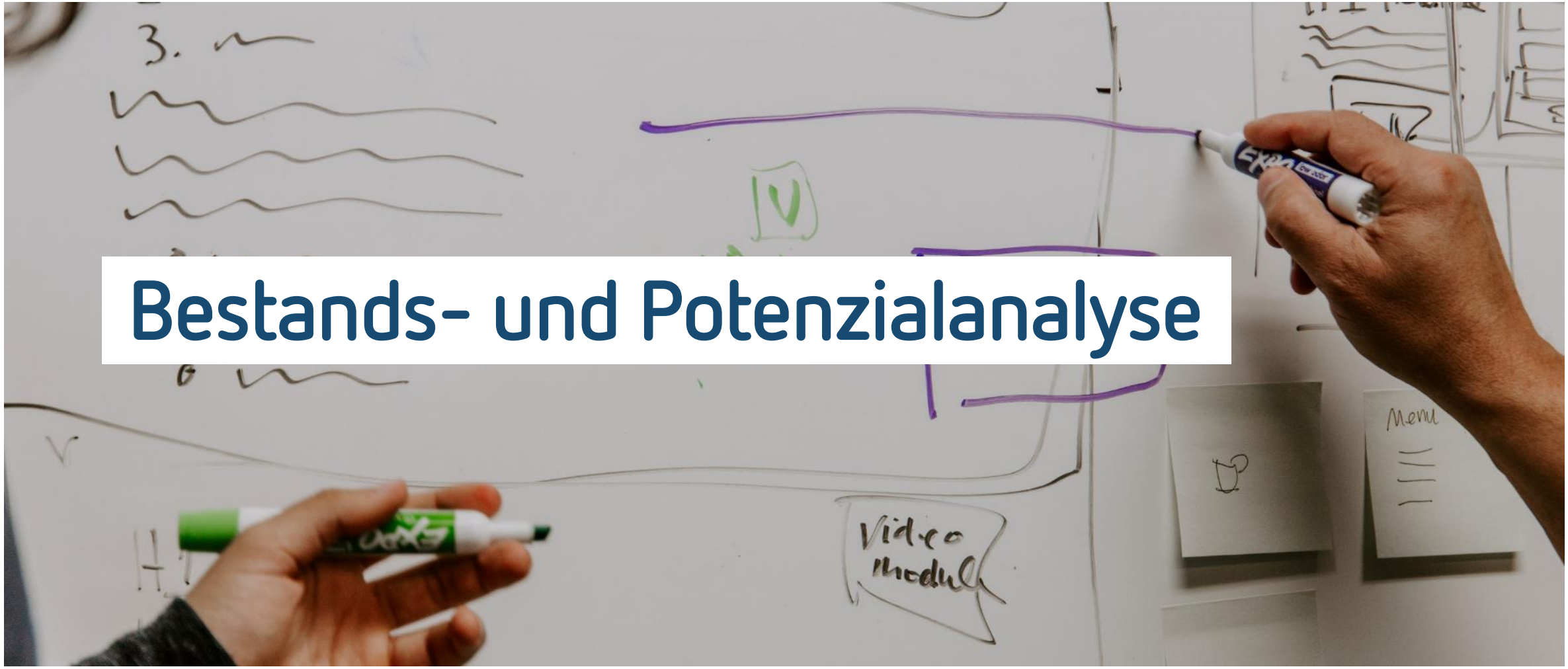
Inhaltsverzeichnis

- Bestands- und Potenzialanalyse
- Zielsetzung für den Standort
- Maßnahmen- und Handlungskonzept
- Wirkung des Mobilitätskonzepts und Fazit

Hintergrund und Auftrag

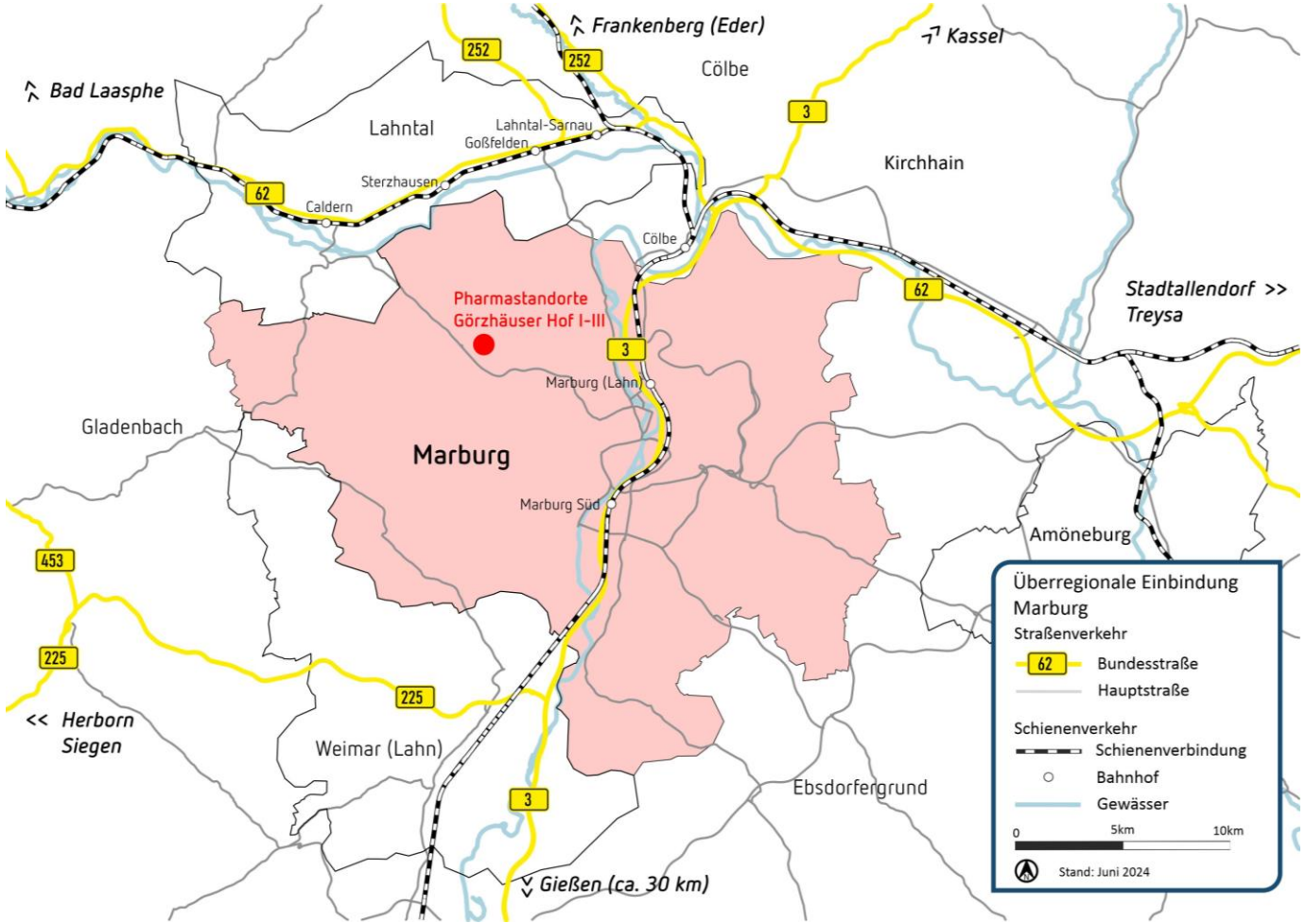
- Erstellung eines Verkehrskonzepts für den Pharmastandort „Görzhäuser Hof“
- Verkehrs- und Mobilitätskonzept für das gesamte Gebiet im Rahmen der Ergänzung des Plangebietes um die Fläche des Bebauungsplans 26/13 (Görzhäuser Hof III)
- Neu- und Weiterentwicklung des Plangebietes in Einklang mit den Marburger Klimaschutz- und Mobilitätsentwicklungszielen
- Analyse der Bestandssituation, Entwicklung von Zielsetzungen und Aufzeigen von Maßnahmen zur Erreichung dieser im Plangebiet





Bestands- und Potenzialanalyse

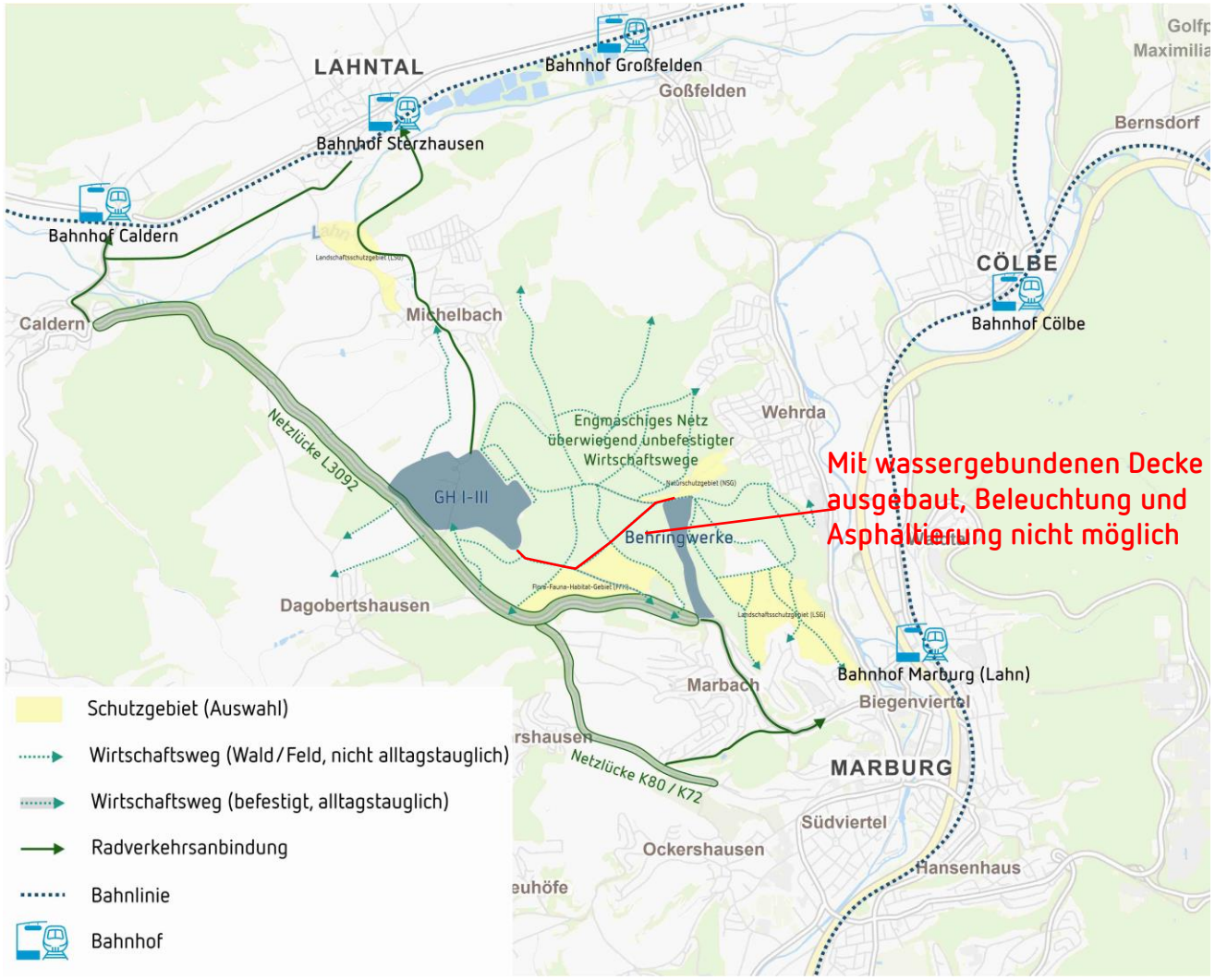
Lage und Kfz-Anbindung



Die Universitäts- und Kreisstadt Marburg liegt in Mittelhessen an der Lahn und ist Standort der Behringwerke, einem Zentrum für innovative Biotechnologie und Pharmaproduktion.
Marburg ist insbesondere durch die Main-Weser-Bahn (Frankfurt - Gießen - Marburg - Kassel) und die autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße B3 sowie weitere Bundesstraßen und Nebenbahnstrecken an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden. Die nächsten größeren Städte sind Gießen (ca. 30 km südlich), Siegen (ca. 55 km westlich) sowie Kassel und Frankfurt (jeweils ca. 80 km nördlich bzw. südlich). Ansonsten ist der Landkreis Marburg-Biedenkopf und die umliegende Region vergleichsweise gering und dispers besiedelt.

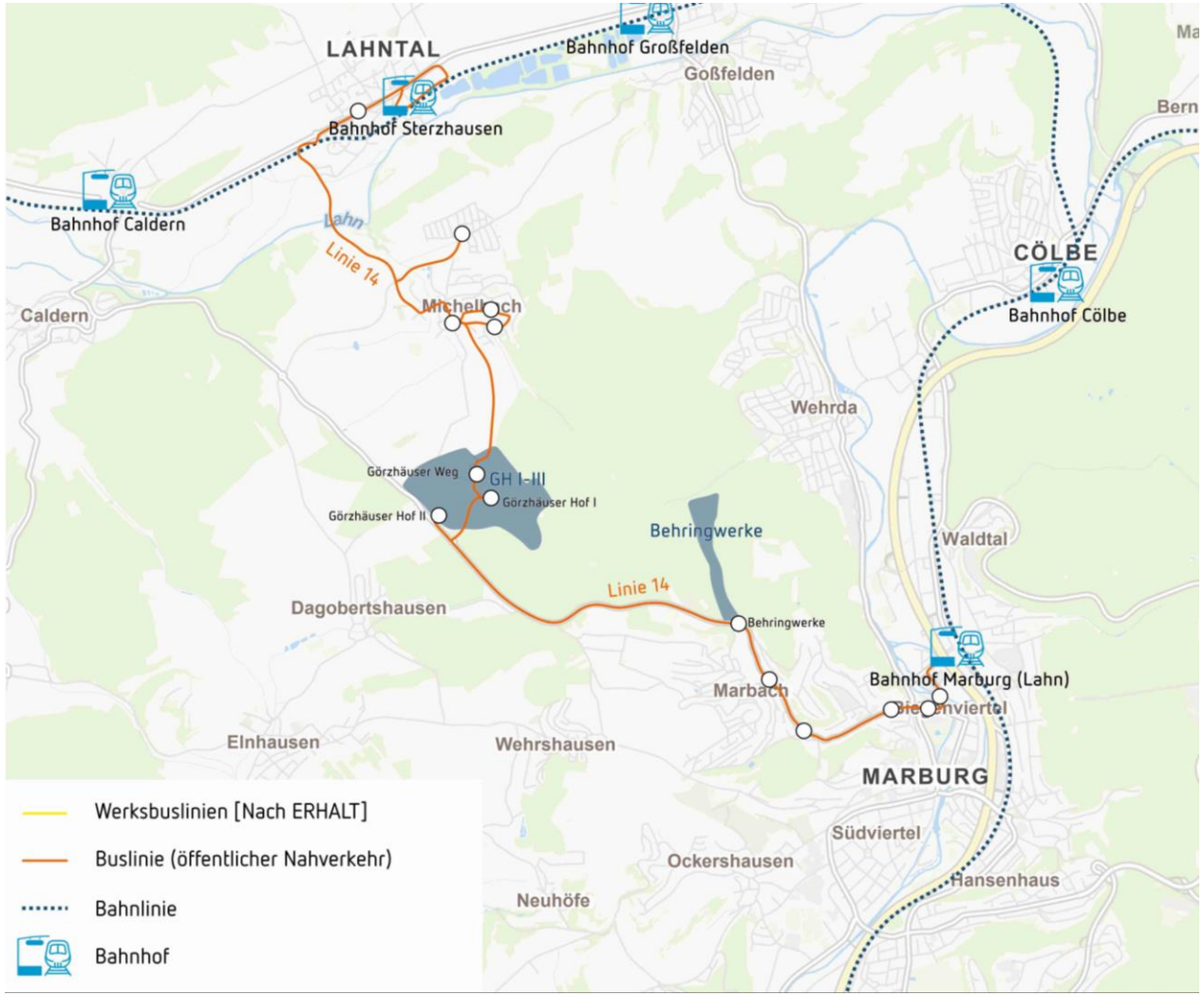
Die Einrichtungen des Pharmastandortes Behringwerke in Marburg befinden sich in den Ortsteilen Marbach (Stammwerk) und Michelbach (Görzhäuser Hof I+II), nordwestlich der Kernstadt. Dabei ist Marbach strukturell an die Kernstadt angebunden, während sich die Erweiterungsflächen etwa 2,5 km westlich davon auf dem ehemaligen Gut Görzhausen in Michelbach befinden. In Entfernung von ca. 1-2 km zum Standort Görzhäuser Hof liegen die Ortsteile Dagobertshausen im Südwesten sowie die Siedlung Michelbach im Norden. Der Ortsteil Caldern der Gemeinde Lahntal liegt gut 4 km nordwestlich. Das Industriegebiet beherbergt international führende Unternehmen im Bereich der Gesundheitsversorgung, wodurch verstärkter Lieferverkehr zu erwarten ist. Am Standort Görzhäuser Hof I+II sind über 5.000 Arbeitsplätze angesiedelt (Quelle: Move35).

Verkehrlich-räumliche Einordnung: Radverkehr



Die Landesstraße L3092 ist mit einem Fahrstreifen je Richtung und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h für den Kfz-Verkehr ausgebaut. Die Anbindung an das Industriegebiet erfolgt durch einen Kreisverkehr für den Abschnitt „Görzhäuser Hof I" und Abbiegestreifen für den Abschnitt „Görzhäuser Hof II".
Der Ortsteil Michelbach ist durch einen straßenbegleitenden „Gehweg, Radfahrer frei" angebunden. Abgesehen **davon kann der Standort Görzhäuser Hof mit dem Fahrrad lediglich auf Hauptverkehrsstraßen oder unter Einbezug von Feld- oder Waldwegen erreicht werden**. Diese sind überwiegend unbefestigt und im Bestand **nicht für den Alltagsverkehr geeignet**. Teilweise führen die Waldwege entlang oder durch Gebiete mit verschiedenem Naturschutzstatus. Sie lassen sich nur mit entsprechender Ausstattung (z.B. Mountainbike) befahren, dafür sind jedoch GH I und das Hauptwerk über den Wald durch Drehkreuze erreichbar. Entlang der **Landesstraße L3092** besteht **keine Fahrradinfrastruktur**, es befindet sich jedoch ein straßenbegleitender Zweirichtungsradweg **in Planung**. Des Weiteren sind Radverbindungen zu anderen Stadtteilen in den Radverkehrsplan der Stadt Marburg integriert.
Die aktuelle Situation ist insbesondere für den Radverkehr als mangelhaft zu bewerten, die geplanten Maßnahmen an der Landesstraße L3092 sowie zu anderen Stadtteilen lassen jedoch eine deutliche Verbesserung erwarten.

Verkehrlich-räumliche Einordnung: ÖPNV



Der Standort Görzhäuser Hof wird durch die **Buslinie 14** erschlossen, über die der Großteil des umweltfreundlichen Verkehrs zum Standort abgewickelt wird. Die Linie 14 bindet das Werk ab 5 Uhr mit **zwei bis vier Fahrten pro Stunde** an den Hauptbahnhof an, zwischen 10 Uhr und 12 Uhr, sowie zwischen 19 Uhr und 1 Uhr wird die Verbindung **lediglich im 60-Minuten Takt** angeboten. die Fahrzeit beträgt in der Regel 16-18 Minuten. Die Linie 14 bindet die Behringwerke außerdem mit ein bis zwei Fahrten pro Stunde über Michelbach an den Bahnhof Sterzhausen an, die Fahrzeit beträgt 20 Minuten. Die erste Fahrt erfolgt jeweils gegen 05:30 Uhr morgens, die letzte Abfahrt ab Görzhäuser Hof I erfolgt gegen 00:30 Uhr in Richtung Marburg Hauptbahnhof und gegen 01:15 Uhr nach Michelbach. Busse in Richtung Norden werden ab 19:00 Uhr nicht mehr zum Bahnhof Sterzhausen weitergeführt. An Wochenenden ist die Fahrtenhäufigkeit geringer und die erste Fahrt morgens findet am Samstag später statt. Sonntags werden am Vormittag keine Fahrten angeboten. Der Bahnhof Sterzhausen ist am Wochenende nicht angebunden. Weitere Stadtteile, wie die Innenstadt, Cappel, Ockershausen und Richtsberg können durch einen Umstieg in die Linien 5 und 20 an der Haltestelle Behringwerke in Marbach erreicht werden. Da die Buslinien **weitgehend schnell und direkt** und vor allem **zu Pendelzeiten in engem Takt** verkehren und zudem **an die Ankunftszeiten der Züge angepasst** sind, ist das Angebot grundsätzlich als gut zu bezeichnen. **Defizite bestehen im Schichtbetrieb zu Randzeiten** sowie am Wochenende. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch Werksbuslinien, die dem Transfer auf dem Werksgelände bzw. zwischen den verschiedenen Werksteilen dienen.

Bestehende Verkehrsinfrastruktur am Standort GH I+II

Die Standorte GH I, II und zukünftig III werden durch die **Achse Michelbacher Straße/Görzhäuser Weg in städtischer Baulast (v_{zul} 50 km/h)** getrennt. Die Werksgelände sind über einzelne Tore zugänglich.

Gehwege im öffentlichen Straßenraum und **nicht barrierefreie Querungsanlagen** befinden sich im zentralen Bereich und **verbinden Bushaltestellen, Parkplätze und Werkstore**. Radverkehr wird nur Richtung Michelbach abseits der Fahrbahn geführt, am Görzhäuser Weg ist der einseitige Gehweg für den Radverkehr freigegeben. **Unbefestigte Waldwege** führen **aus Osten** zum Werksgelände GH I, sind jedoch **nur in einem Fall** über ein Drehkreuz an dieses **angebunden**. **Radabstellanlagen** befinden sich **an mehreren Stellen auf dem Werksgelände** in **eingangsnaher Position**.

Bushaltestellen, die auch durch die Werksbusse angefahren werden, befinden sich an den Toren zu GH I und II sowie im Görzhäuser Weg. Sie sind mit Hochbord und taktilen Leitelementen weitgehend barrierefrei ausgebaut.

Es ist **kein öffentlicher Parkraum** vorhanden. Existierende Parkierungsanlagen sollen durch **ein im Bau befindliches Parkhaus** ersetzt werden. Richtung Michelbach besteht ein **Durchfahrtverbot für Schwerlastverkehr**, sodass dieser über die beiden Knotenpunkte an der L 3092 abgewickelt wird.

Rahmenbedingungen: Bestehende Ziele und Konzepte

Marburger Mobilitätskonzept „MoVe35“ (beschlossen im Juli 2023)

Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg
durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle

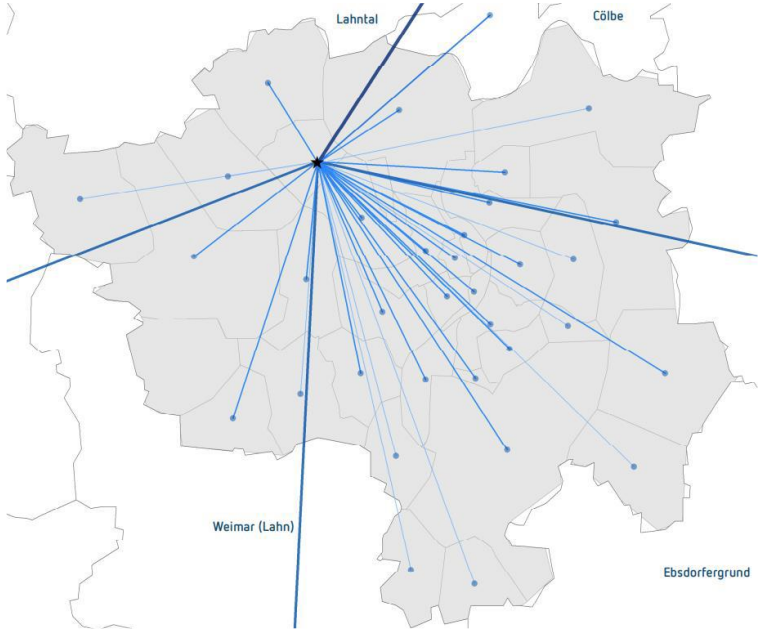
	A	B	C	D	E	F
Oberziele	**Sichere Mobilität und Barrierefreiheit**	**Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs als Oberzentrum**	**Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität**	**Stadt- und umweltverträglicherer Kfz-Verkehr**	**Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege**	**Mobilitätswende – Marburg bewegen**
Unterziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Erreichung der „Vision Zero“ *A1*	Optimierung der Erreichbarkeit der Kernstadt *B1*	Anreizbasierte Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch Ausbau attraktiver Alternativen *C1/D1*		Mehr Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Quartieren und Stadtteilen *E1*	Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit und Marketing *F1*
	Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie des Sicherheitsgefühls *A2*	Optimierung der Erreichbarkeit der Außenstadtteile und verbesserte Verbindung untereinander *B2*	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Quartieren, Stadtteilen und auf weiteren kurzen Wegen *C2*	Minimierung der Umweltbelastungen und Emissionen *D2*	Attraktive Vernetzung der Aufenthalts- und Erholungsbereiche *E2*	Mobilitätsplanung und -bildung mit und für Bürger*innen und für in Marburg mobile Menschen *F2*
	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit *A3*	Optimierung der Erreichbarkeit bedeutender Verkehrs-, Bildungs-, Freizeit- & Tourismusziele *B3*	Stärkung insb. des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zur Verbindung der Stadtteile und Arbeitsstandorte *C3*	Effiziente Nutzung des Parkraumangebotes zur Entlastung des öffentlichen Raumes *D3*	Berücksichtigung aller Straßenraumansprüche (Integrierte Straßenraumgestaltung) *E3*	Intensivierung des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements *F3*
	Ausbau der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen *A4*	Optimierung der Erreichbarkeit der Arbeits- & Wirtschaftsstandorte *B4*	Bessere und schnellere Verbindung mit Umlandkommunen im öffentlichen Verkehr und Radverkehr *C4*	Verbesserung der Rahmenbedingungen für emissionsarme Antriebsformen *D4*	Klimafreundliche und -angepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes *E4*	Mobility as a Service: verkehrsmittelüber-greifende, digitale Mobilitätsinformationen *F4*
			Bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme *C5*	Verträgliche und bedarfsgerechte Abwicklung der Wirtschafts- / Lieferverkehre *D5*		

Die Stadt Marburg hat mit dem Mobilitätskonzept „MoVe35“ die Weichen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt in den kommenden Jahren gestellt. Das Zielkonzept hierzu wurde im November 2021 beschlossen. Für das Mobilitätskonzept Görzhäuser Hof sind insbesondere die folgenden Zielsetzungen direkt relevant:

- **Optimierung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Wirtschaftsstandorte** (B4)
- **Stärkung insb. des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zur Verbindung der Stadtteile und Arbeitsstandorte** (C3)
- **Bessere und schnellere Verbindung mit Umlandkommunen im öffentlichen Verkehr und Radverkehr** (C4)
- **Bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme** (C5)
- **Verträgliche und bedarfsgerechte Abwicklung der Wirtschafts- /Lieferverkehre** (D5)
- **Intensivierung des betrieblichen** (...) **Mobilitätsmanagements** (F3)

Rahmenbedingungen: Bestehende Ziele und Konzepte

Marburger Mobilitätskonzept „MoVe35“ (beschlossen im Juli 2023)



Verflechtungen des Standortes Behringwerke im Verkehrsmodell der Stadt Marburg (Quelle: MoVe35)

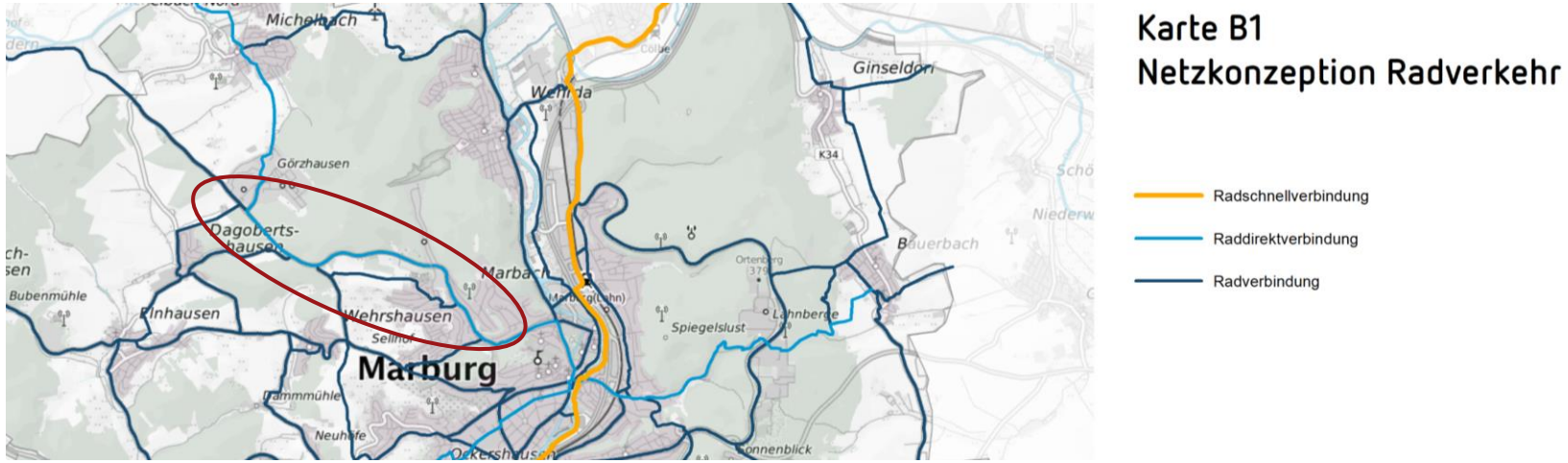
Das Marburger Mobilitätskonzept „MoVe35“ enthält zahlreiche Maßnahmen, um die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung im Sinne der Zielsetzungen voranzubringen. Einige Maßnahmen wirken dabei gesamtstädtisch und integriert, andere auf bestimmte räumliche oder sachliche Problemlagen. Relevant sind insbesondere Maßnahmen, die Anbindung und Umfeld der Behringwerke betreffen und als teilräumliches Handlungskonzept zusammengefasst wurden. Dies sind insbesondere:

- **Intensivierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements**, z.B. Jobticket, Parkraumbewirtschaftung (Maßnahme J2.2)
- **Raddirektverbindung aus der Kernstadt** für Mitarbeitende aus Marburg (Maßnahme B1.2)
- Steigerung der Attraktivität des SPNV für Pendler aus Gemeinden mit Bahnanschluss durch **Einführung eines Regio-S-Bahn-Systems** (Maßnahme C3.2)
- **Schaffung von Park+Ride–Angeboten**, um einen Umstieg auf den ÖPNV direkt von den Bundesstraßen zu ermöglichen und sensible Bereiche zu entlasten, mögliche Standorte: Niederweimar/Niederwalgern, Lahntal-Großfelden, Affölllerwiesen (Maßnahme F1.2)
- **Schaffung einer bevorrechtigten Schnellbuslinie** als schnelle und attraktive Verbindung des Standorts zu Verknüpfungspunkten an den Affölllerwiesen bzw. in Lahntal (Maßnahme C1.3)
- **Parkgebühren** am Standort zur Erhöhung der Attraktivität eines Umstiegs auf den ÖPNV
- **Ausweisung von Lkw-Routen** (mind. zwei zuverlässige Routen), welche den Schwerverkehr über möglichst unsensible Straßen führen (Maßnahme E2)

Darüber hinaus wirken viele Maßnahmen indirekt auf die Mobilität der Beschäftigten in den Behringwerken. Ein möglicher „Behringtunnel“ wird als einseitig Kfz-orientierte Maßnahme, die viele Probleme nicht löst und nicht in Einklang mit dem Zielkonzept steht, nicht als Maßnahme genannt.

Rahmenbedingungen: Bestehende Ziele und Konzepte

Marburger Mobilitätskonzept „MoVe35“ (beschlossen im Juli 2023)



Raddirektverbindung Innenstadt – Görzhäuser Hof (Quelle: MoVe35)

Ausstattungsmerkmale je Kategorie:		Ausstattungsmerkmale:											
x erforderlich (x) ggf. erforderlich o optional		Radverkehr			Kfz- Verkehr			Geteilte Mobilität			Weitere Angebote		
		Radabstell-anlagen	Radabstell-anlagen (gesichert)	E-Bike-Lade-möglichkeit	P+R-Angebote	Bring- und Holzone (K+R)	Taxen-stand	Nextbike-Station	Lastenrad-verleih	Car-sharing-Station	Information en (DFI), Notruf	überdachte Sitzmöglich-keiten	Paket-Station
XL	Mobilstation	x	x	x	o	(x)	o	x	(x)	(x)	x	x	(x)
L	Mobilstation	x	x	x	(x)	(x)	(x)	x	(x)	(x)	x	x	x
M	Mobilstaion	x	(x)	(x)	o	o	o	x	(x)	x	(x)	x	x
QM	Mobilpunkt	x	o	o	o	o	o	x	x	x	(x)	o	x
LM	Lokale Mobilstation	x	(x)	(x)	(x)	o	(x)	x	(x)	x	o	x	(x)
P+	Park and Ride	x	(x)	(x)	x	x	x	(x)	(x)	(x)	o	(x)	o

Ausstattungsmerkmale der Mobilstationen (Görzhäuser Hof: Typ Lokale Mobilstation) (Quelle: MoVe35)

Rahmenbedingungen: Bestehende Ziele und Konzepte

• Betriebliches Mobilitätsmanagement und Masterplan Behringwerke

Der Standort Behringwerke mit dem Hauptwerk in Marbach, den Produktionsarealen GH I und II wird durch die Pharmaserv GmbH als Industriepark betrieben, die auch Eigentümerin der Flächen ist. Die GSK Vaccines GmbH besitzt und betreibt eigene Flächen auf dem Gebiet Görzhäuser Hof II („MARS-Campus"). Über alle Areale verteilt arbeiteten 2023 **über 7.000 Personen** am Pharmastandort. Im Bereich des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** werden Maßnahmen der Beteiligten zentral durch Pharmaserv koordiniert. Seit 2019 gibt es eine AG Mobilität am Standort, in welcher Vertreter:innen der Stakeholder (inkl. der angesiedelten Firmen) vertreten sind.

Durch Pharmaserv werden **drei Werksbuslinien** betrieben, welche auf die Übernahme von ÖPNV-Fahrgästen ausgerichtet sind und zwischen 05:30 Uhr und 23:00 Uhr bedient werden. Haltepunkte befinden sich im öffentlichen Raum (z.B. Bushaltestellen) sowie auf dem Werksgelände. Genutzt werden die Linien als Verknüpfung zu Haltestellen und Parkierungsanlagen sowie für werksinterne Wege (z.B. Kantine, Betriebsarzt). Für den Standort Görzhausen relevant sind die Linien 1 (Verbindung Mitarbeiterparkplatz GH II und Werk GH I) und 3 (Verbindung aller Werksteile).

Alle am Standort angesiedelten Firmen bieten ein **Jobrad-Angebot** sowie einen **Zuschuss zum Deutschlandticket** an. Um die Fahrradnutzung zu fördern, wurden an zwei Orten Drehkreuze für einen direkteren Zugang aus Richtung der Kernstadt eingerichtet. Das **Werksgelände darf mit dem Fahrrad befahren** werden, es wurden an mehreren Stellen **eingangsnahe und überdachte Radabstellanlagen** eingerichtet. Diese enthalten auch überdachte Flächen z.B. für Lastenräder sowie **Reparaturstationen**. Kleinere, dezentrale Anlagen sollen dafür perspektivisch entfallen.

Des Weiteren wird **im Rahmen von Kampagnen für nachhaltige Mobilität geworben**, z.B. das Stadtradeln. Bei der Einführung neuer Maßnahmen wird eine aktive und zielgruppengerechte Kommunikation angestrebt. Ein gemeinsames Fuhrparkmanagement wird nicht angestrebt, die **Dienstfahrzeugflotte** vor Ort soll jedoch **bis zum Jahr 2030 vollständig elektrifiziert** werden. Seit einigen Jahren gibt es eine **Fahrgemeinschafts-App**, für deren Nutzer:innen sind 73 eingangsnahe Stellplätze vorhanden. Ansonsten darf das **Werksgelände nicht mit Privat-Pkw befahren** werden. Die derzeit ca. 500 auf dem Gelände vorhandenen Stellplätze sollen im Rahmen der **Fertigstellung des zentralen Parkhauses** entfallen. Dieses soll die bestehenden Stellplätze auf verschiedenen Parkierungsanlagen für GH I (ca. 2.400) in etwa gleicher Zahl ersetzen.

Im Rahmen des **Masterplans Behringwerke** (2021) wird durch Pharmaserv eine Entwicklungsperspektive für den Pharmastandort skizziert. In diesem wird auch das Thema Mobilität und verkehrliche Erschließung zentral aufgegriffen. Erläutert werden zunächst Rahmendaten der verkehrlichen Erschließung für den Kraftverkehr (Stand: 2019), den ÖPNV sowie den Radverkehr. Für letzteren werden auch relevante Verbindungen vom Standort aus genannt. Im Masterplan wird festgestellt, dass die **Verkehrssituation eine komplexe Gemengelage** darstellt, und **Lösungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität abseits des Baus von neuen Straßen durch alle zuständigen Akteure** forciert werden sollten. Ein **besonderes Handlungserfordernis** wird neben dem **Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur** bei der **Verbesserung der Nahverkehrsangebote** und der **Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern** gesehen.

Rahmenbedingungen: Bestehende Ziele und Konzepte

• Betriebliches Mobilitätsmanagement und Masterplan Behringwerke

Pharmaserv ermittelt über regelmäßige Beschäftigtenbefragungen unter anderem auch das Mobilitätsverhalten sowie die Akzeptanz von neuen Mobilitätsmaßnahmen für den Standort Behringwerke. Hieraus können zumindest Tendenzen und Ableitungen auch für den Standort Görzhäuser Hof gezogen werden.

Bei der Wahl der Verkehrsmittel für Arbeitswege ist der **Pkw sehr dominant** (Nutzung durch neun von zehn Beschäftigten), wenn auch in den letzten Jahren **mit leicht rückläufiger Tendenz**. Das **Fahrrad** ist bereits für **etwa jeden fünften Beschäftigten** eine Alternative, mit leicht steigender Tendenz. Der **Anteil der ÖPNV-Nutzenden** ist, trotz besserer Anbindung, **geringer als die Fahrrad-Nutzung**, was sich möglicherweise auf die Wohnstandorte der Beschäftigten zurückführen lässt. Es besteht jedoch **Steigerungspotenzial**, da **viele Beschäftigte angeben**, bei **besserem ÖPNV-Angebot auf den Pkw verzichten zu können**. In etwas geringerem Maße gilt dies auch für das **Radverkehrs-Angebot**. (Teil-)Wege zu Fuß spielen erwartungsgemäß bei der nicht- bzw. wenig integrierten Lage der Standorte nur eine sehr geringe Rolle. Dies gilt auch für Fahrgemeinschaften, diese werden jedoch bereits von den Standortunternehmen gefördert und es besteht noch Potenzial.

Eine Wohnstandortanalyse wurde zuletzt vor einigen Jahren durchgeführt und ist als nicht mehr aktuell einzuschätzen. Dennoch wird deutlich, dass **ein signifikanter Anteil der Beschäftigten nicht im Zentrum von Marburg, sondern im dispers besiedelten Umland lebt**. Dies hat entsprechend Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, sodass der ÖPNV aufgrund mangelnder Verbindungen und zeitlicher Konkurrenzunfähigkeit sowie das Fahrrad aufgrund größerer Wegelängen häufiger keine realistische Alternative darstellen. Diese Herausforderungen können jedoch nur begrenzt durch Optimierungen am Standort Görzhausen behoben werden, sondern erfordern in der Regel Maßnahmen am Ausgangsort des Weges sowie auf der Strecke (z.B. Park and Ride, optimierte Umsteigesituationen, Radschnell-/Raddirektverbindungen, direkte ÖPNV-Verbindungen). Durch eine bessere Verknüpfung des Standortes mit den Bahnhöfen (durch ÖPNV und Fahrrad) könnte sich jedoch für einen Teil der Beschäftigten eine konkurrenzfähige Alternative ergeben.

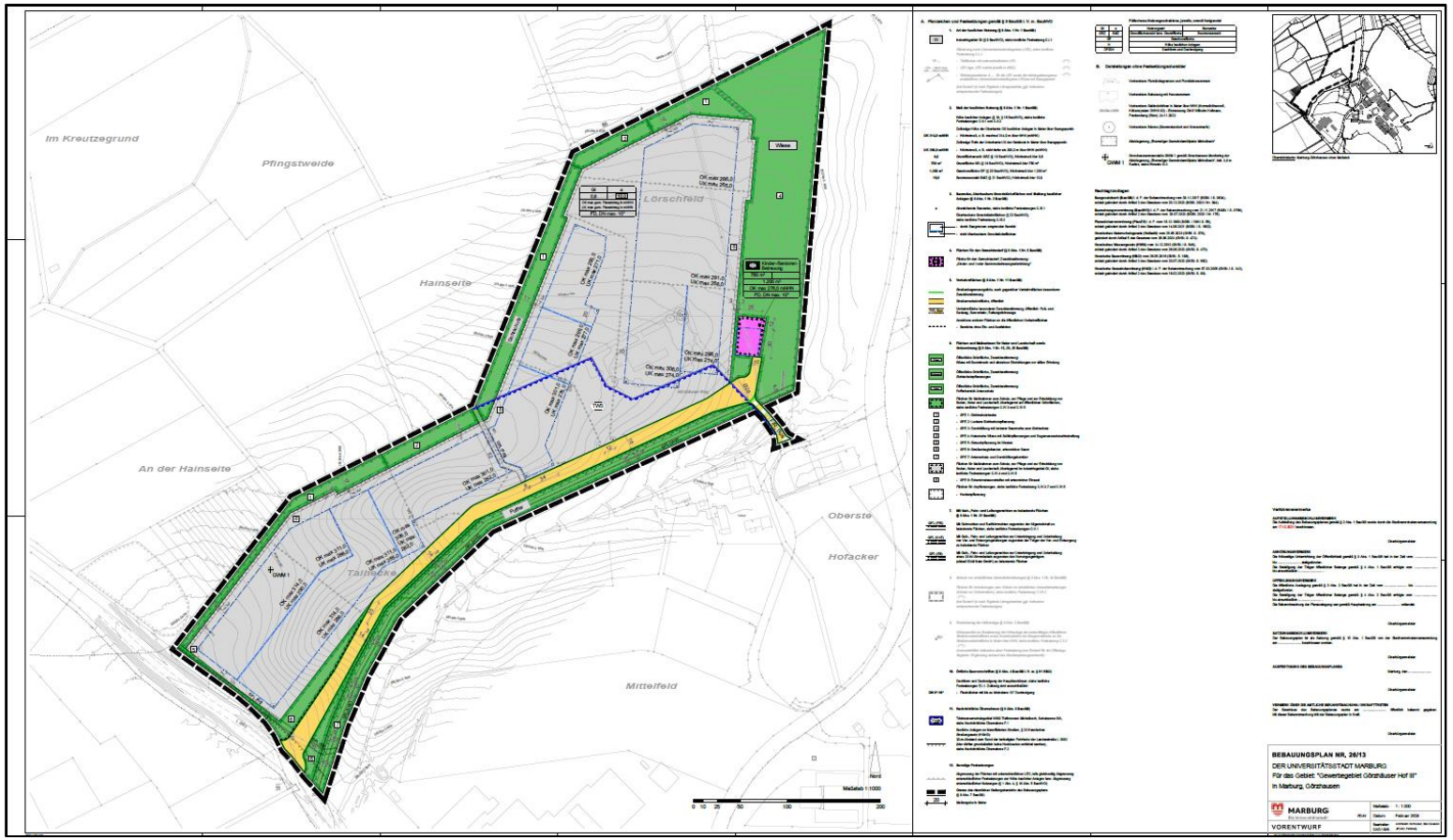
➢ Zusammengefasst zeigen die Untersuchungen von Pharmaserv, dass durch geeignete Maßnahmen das Potenzial besteht, Arbeits- und Dienstwege auf den ÖPNV und das Fahrrad zu verlagern, auch wenn dies durch die periphere Lage und die divergieren Wohnstandorte mit besonderen Herausforderungen verbunden ist.

Rahmenbedingungen: Bestehende Ziele und Konzepte

- **Bebauungsplan 26/13: Görzhäuser Hof III (Stand 02/2024) + VU (Stand 03/2024)**

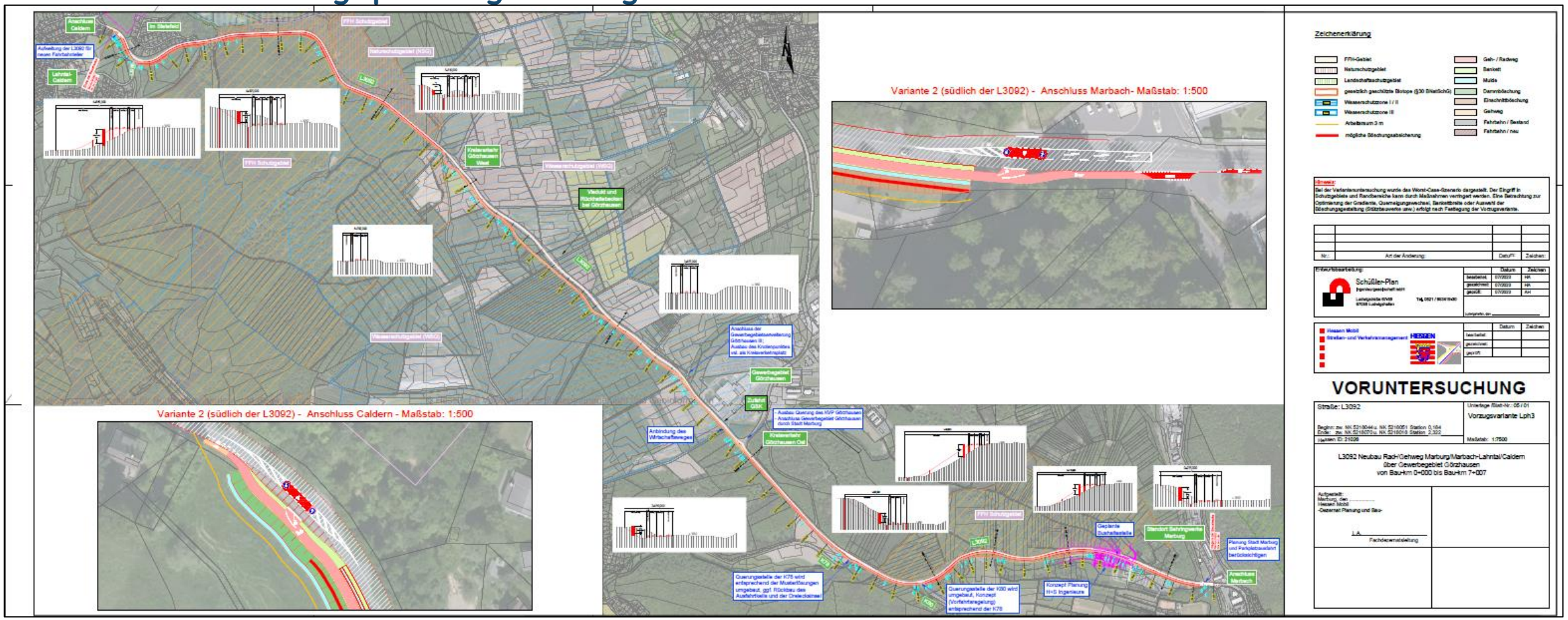
Das ca. **18 ha große Planungsgebiet** befindet sich im Besitz der SEG und ist als Produktionsstandort für die Pharmaindustrie vorgesehen. Es grenzt nordwestlich an die bestehenden Standorte GH I und II an. Neben Produktionsgebäuden ist eine Einrichtung zur Kinder-Seniorenbetreuung vorgesehen. Die **verkehrliche Erschließung** soll im aktuellen Entwurf primär über einen **neuen Knotenpunkt an der L3092** geschehen, ein **zusätzlicher Anschluss für Fuß-, Rad-, Linienbus- und Werksbusverkehr im Bereich des Görzhäuser Wegs** ist ebenfalls vorgesehen. Insgesamt sollen **ca. 1.000 – 1.500 Arbeitsplätze** angesiedelt werden.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung (Heinz + Feier GmbH, Wiesbaden) wurde u.a. die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Knoten an der L 3092 sowie des geplanten Knotenpunkts an der Zufahrt zu GH III mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen untersucht. Für **alle Knotenpunkte** wurde **eine ausreichende Leistungsfähigkeit prognostiziert**. Als Alternative zu einer Vorfahrtsregelung am geplanten Knotenpunkt wird auch eine Lösung mit einem Kreisverkehr als ausreichend leistungsfähig eingestuft.



Rahmenbedingungen: Bestehende Ziele und Konzepte

- Laufende Radwegeplanung entlang der L 3092



SWOT-Analyse

Stärken (intern)	Schwächen (intern)
• Daten- und Mobilitätsmanagement durch Betreiber • Zentrale Koordination durch einen Betreiber auf dem Werksgelände und Organisation der Stakeholder in einem AK Mobilität • Dezentrale, eingangsnahe Radabstellanlagen • Gute Busanbindung in den Hauptverkehrszeiten • Eingangsnahes Parken für ausgewählte Gruppen (Radfahrende, Fahrgemeinschaften) • Geplantes zentrales Parkhaus • Werksbuslinien	• Mangelhafte Radverkehrsverbindungen, insbesondere in Richtung Kernstadt • Hoher MIV-Anteil: Parkraumbedarf, Luftschadstoffbelastungen, verkehrliche Probleme am Ausgangsort bzw. an anderen Stellen in Marburg • Ausbaufähige ÖPNV-Anbindung zu Randzeiten und am Wochenende (Schichtarbeit) • Fehlende Barrierefreiheit von Fußverkehrsanlagen
Chancen (extern)	**Risiken (extern)**
• Bereitschaft zum Umstieg bei besserem Mobilitätsangebot bei einem signifikanten Teil der Beschäftigten vorhanden • Vereinfachte Tarife und Ticketangebote im ÖPNV (Deutschlandticket) • Erweiterung des Standortes als Chance zur Etablierung alternativer Mobilitätsangebote und Ausrichtung der neuen Verkehrsinfrastruktur auf den Umweltverbund • Effiziente Bündelung und Steuerung von Verkehren über Mobilitätshubs • Verbesserung des Verkehrsflusses für Wirtschaftsverkehr durch Reduzierung privater Pkw-Nutzung • Erhöhung der Zufriedenheit und Gesundheit von Mitarbeitenden durch gesteigerte aktive Mobilität • Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den nMIV • Erfüllung der Move35-Ziele als Beitrag für eine gesamtstädtisch verbesserte Verkehrssituation	• Peripherer Standort in topografisch bewegtem Gelände: Grundsätzlich erschwerte Voraussetzungen für Fuß- und Radverkehr • Zahlreiche Beschäftigte mit Wohnort im ländlichen Umland von Marburg / außerhalb Marburgs • Weitläufiges Werksgelände mit verteilten Arbeitsplätzen • Derzeit noch fehlende Mobilitätsalternativen für neue Beschäftigte, insb. im Zuge der Erweiterung (sodass sich eine MIV-Nutzung etablieren würde) • Arbeitswege mit dem Kfz als Basis für MIV-dominierte Wegeketten • Sekundäre Probleme im umliegenden Verkehrsnetz (z.B. Durchgangsverkehre, Lärmbelastung) und einhergehende Konflikte • Zusätzlicher Flächenbedarf für Parkierungsanlagen • Verlust von Attraktivität für Firmen und Beschäftigte durch ineffiziente Anbindung für Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehr

Zusammenfassung, Handlungsbedarfe und Potenziale

- Der Standort Görzhäuser Hof ist aufgrund seiner **peripheren Lage** mit **Herausforderungen hinsichtlich der Anbindung für Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote jenseits des MIV** konfrontiert. Der Pkw stellt im Bestand mit großem Abstand das Verkehrsmittel der Wahl für Beschäftigte dar.
- Die **Anbindung für den Radverkehr ist, mit Ausnahme des Weges nach Michelbach, in alle Richtungen mangelhaft**. Während **Ansätze zur Radverkehrsförderung auf dem Werksgelände** (s.u.) sowie über die **Planung eines Radweges an der L 3092** bestehen, besteht Potenzial, Radfahrende aus der Kernstadt sowie nördlich davon gelegenen Bereichen über Wege durch den Stadtwald zu führen. Hierfür müssten entsprechende Verbindungen jedoch ertüchtigt werden.
- Der **ÖPNV spielt eine wichtige Rolle**, um Beschäftigte mit Wohnorten außerhalb des Einzugskreises von möglichen Radverbindungen eine Alternative zu MIV anzubieten. Mit einer werktags regelmäßig verkehrenden Buslinie zwischen den Bahnhöfen Sterzhausen und Marburg Hbf ist die Anbindung grundsätzlich gut. Allerdings sind weitere Wege mit Umstiegen verbunden. Die Bedienungsqualität ist passend für tagsüber Beschäftigte, zu Randzeiten (Schichtarbeit) stellt der Bus keine gute Alternative dar.
- Abhängig von der Herkunft der Beschäftigten wird **Verlagerungspotenzial** zum **Radverkehr** (Beschäftigte aus Marburg und westlich angrenzenden Gemeinden, z.B. Lahntal, Wetter) bzw. zum **ÖPNV** (Beschäftigte aus weiter entfernten Orten) gesehen.
- Aufgrund der insbesondere bei der ÖPNV-Nutzung erforderlichen Kombination von Verkehrsarten müssen **intermodale Wegeketten gefördert** werden. Dies kann vor allem durch Maßnahmen am Ausgangsort (z.B. Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen im Umland) bewerkstelligt werden. Um die Multimodalität - also die Wahl verschiedener Verkehrsmittel für verschiedene Wegeziele und -zwecke - kann durch die Bündelung von Mobilitätsangeboten am Ziel/Werksgelände erreicht werden.

Zusammenfassung, Handlungsbedarfe und Potenziale

- Die Fußverkehrsanbindung spielt aufgrund der Lage des Werksgeländes eine untergeordnete Rolle. **Verbesserungen für den Fußverkehr als Teil von Wegeketten sind jedoch sinnvoll**, um etwa direkte Wege von/zu Parkierungsanlagen, ÖV-Halten etc. sowie sichere Querungen der Michelbacher Straße bzw. des Görzhäuser Wegs zu ermöglichen.
- Durch den Standortbetreiber Pharmaserv werden **bereits verschiedene Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements** sowie Angebote wie drei Werksbuslinien umgesetzt. Sukzessive werden auch die Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessert, z.B. mit hochwertigen Radabstellanlagen und zusätzlichen Werkseingängen/Drehkreuzen. Auf diese bestehenden Strukturen kann aufgebaut werden.
- Im Rahmen des Baus eines zentralen Parkhauses sollen Parkmöglichkeiten höchstens im Verhältnis 1:1 ersetzt werden. Dies eröffnet die Möglichkeit, bestehende Parkplatzflächen künftig anders, flächeneffizienter und wirtschaftlicher zu nutzen. Die Anordnung von **Parkplätze**n im B-Plan-Gebiet GH III sollte ebenfalls **flächeneffizient und gebündelt** erfolgen.
- Der neu zu entwickelnde **Standort Görzhäuser Hof III** liegt abseits der bestehenden Haupterschließung von Görzhausen I und II, der Straße Görzhäuser Hof/Görzhäuser Weg. Die **verkehrliche Integration des nicht-MIV** (Fuß, Rad, ÖPNV) in die Struktur des Gesamtstandorts stellt einen **zentralen Handlungsbedarf** dar.
- Es wird das Potenzial gesehen, **bestehende Mobilitätsangebote** (z.B. ÖPNV, Werksbus etc.) in Anbetracht bestehender Planungen (Parkhaus, Radweg, Bebauungsplan) **räumlich zu bündeln** und somit intermodale Wegeketten zu erleichtern und die Sichtbarkeit der Angebote zu erhöhen. Die Identifikation von Standort, Dimensionierung und Ausstattung eines **Mobilitäts-Hubs** ist daher eine wichtige Aufgabe. Ggf. kann auch die Vernetzung von Mitarbeiten, z.B. in Bezug auf Fahrgemeinschaften und die dafür vorhandene App, verbessert werden.

Verkehrliche Zielsetzungen für den Standort Görzhäuser Hof

Zielsetzungen für den Pharmastandort

- Verkehrliche Integration des neuen Werksteils GH III in den Gesamtstandort Görzhäuser Hof
- Stärkung der Konkurrenzfähigkeit der Mobilitätsangebote des Umweltverbunds gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
- Verbesserung der Anbindung an den überörtlichen ÖPNV
- Anschluss des Standorts an das Radwegenetz durch Schaffung von komfortablen und sicheren Wegen insbesondere in Richtung Kernstadt
- Bündelung von Mobilitätsangeboten an sinnvollen Standorten zur Stärkung inter- und multimodaler Mobilität (Mobilitäts-Hubs)
- Schaffung sicherer und direkter Wege zwischen Mobilitäts-Hubs und Arbeitsplätzen
- Wahrung und Attraktivierung des Mobilitätsmanagements für alle Beschäftigten
- Minimierung der für den motorisierten Individualverkehr erforderlichen Flächen, auch im ruhenden Verkehr

Maßnahmen und Handlungskonzept

Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen am Görzhäuser Hof

Handlungsfelder

Der Pharmastandort Görzhäuser Hof soll sowohl für die bestehenden Werksteile als auch den neuen Werksteil Görzhäuser Hof III nahhaltig und komfortabel erreichbar sein. Dabei darf nicht allein die äußere Anbindung und Qualitäten für den Kfz-Verkehr untersucht und geplant werden, es muss insbesondere auch die Erreichbarkeit des Pharmastandorts mit dem ÖPNV, mit Angeboten der Sharing Mobility, dem Fahrrad und zu Fuß in hoher Qualität gewährleistet werden. Darüber hinaus sollen durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements die Vermeidung und Verlagerung von Kfz-Verkehr erwirkt werden. Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sind Handlungsempfehlungen zu den genannten Themen und Mobilitätsangeboten entwickelt worden.

Die Maßnahmen und Handlungsempfehlungen eines jeden Handlungsfeldes werden nachfolgend beschrieben. Zu beachten ist, dass die Maßnahmen unterschiedliche Akteure und Zuständigkeiten adressieren. Diese werden in einer abschließenden Übersicht zugeordnet

Handlungsfeld	Bezeichnung
1	Erreichbarkeit und Anbindung aus dem Umland
2	ÖPNV-Anbindung und -Erschließung
3	Mobilstationen
4	Äußere Anbindung für den Radverkehr
5	Nahräumliche und innere Erschließung
6	Ruhender Kfz- und Fahrradverkehr
7	Betriebliches Mobilitätsmanagement

Maßnahmenübersicht

Handlungsfeld	Maßnahme	Seite
1: Umland	Ausstattung mit Radabstellanlagen / Aufwertung der Radabstellanlagen sowie ggf. P+R an den Haltepunkten der Linie RB94 (MR - Erndtebrück)	29
1: Umland	Prüfung der Ausweitung von Pendlerparkplätzen/Mitfahrerparkplätzen im Umland	29
1: Umland	Sicherstellung bzw. Vereinfachung der Mitnahme von Fahrrad- bzw. E-Scootern zu allen Tageszeiten im ÖPNV	31
1: Umland	Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung der Schwerverkehrsanfahrt von Görzhausen	31
2: ÖPNV	Ausweitung des Angebots der Stadtbuslinie 14 oder Führung einer zusätzlichen Buslinie nach Görzhausen	33
2: ÖPNV	Sicherstellung des Anschlusses zwischen Linie 14 und RB94 am Bahnhof Sterzhausen	33
2: ÖPNV	Verlängerung der Linie 14 oder neue Buslinie über Sterzhausen nach Goßfelden, Sarnau, Cölbe und Wehrda nach Marburg („Ringlinie“)	33
2: ÖPNV	Erschließung von GH III über eine Bushaltestelle im Bereich des geplanten Parkhauses zentral im Gebiet GH III	34
2: ÖPNV	Einrichtung einer Busschleuse vom Görzhäuser Weg in den nördlichen Bereich von GH III	34
2: ÖPNV	Bushaltestelle Görzhäuser Weg: Prüfung einer neuen Halteposition Richtung Norden oder Verschiebung der Haltestelle nordwärts	35
2. ÖPNV	Zusammenführung und Verlegung der Bushaltestellen Görzhäuser Hof I und Görzhäuser Hof II	35
3: Mobilstationen	Ausstattung der neuen Haltestellen GH I/II und GH III als Mobilstation	39
4: Äußere Anbindung Rad	Kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeverbindungen nach Görzhausen	43
4: Äußere Anbindung Rad	Möglichst zügiger Bau des bereits in Planung befindlichen straßenbegleitenden Fahrradwegs entlang der L3092	44
4: Äußere Anbindung Rad	Verbesserung der Fahrradverbindung aus Richtung Dagobertshausen	44
4: Äußere Anbindung Rad	Gestaltung der als Fuß- und Radweg eingezeichneten Fläche als Fahrradverbindung zwischen Michelbach (Sterzhausen) und GH III	44
4: Äußere Anbindung Rad	Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Straße „Görzhäuser Hof“ zwischen L 3092 und GH I	44

Maßnahmenübersicht

Handlungsfeld	Maßnahme	Seite
5: Nahräumliche und innere Erschließung	Empfehlungen für die Querschnittsgestaltung für die Erschließungsstraße von GH III	47
5: Nahräumliche und innere Erschließung	Hochwertiges Fahrradparken	51
5: Nahräumliche und innere Erschließung	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Plangebiet GH III Richtung Norden	52
5: Nahräumliche und innere Erschließung	Drehkreuze als Werkszugänge für Radfahrende	52
5: Nahräumliche und innere Erschließung	Verbesserung der bestehenden Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr	53
5: Nahräumliche und innere Erschließung	Verdeutlichung von Querungsstellen für den Fußverkehr auf dem Werksgelände	53
6: Ruhender Kfz- und Fahrradverkehr	Dimensionierung des Parkraumangebots für Kfz in GH III	57
6: Ruhender Kfz- und Fahrradverkehr	Parkraummanagement	64
6: Ruhender Kfz- und Fahrradverkehr	Dimensionierung des Parkraumangebots für Fahrräder in GH III	65
7: Betriebliches Mobilitätsmanagement	Optimierung der Dienstfahrzeug-Flotte	68
7: Betriebliches Mobilitätsmanagement	Saisonale Anpassungen des Mobilitätsangebots / Aktionen und Events	68
7: Betriebliches Mobilitätsmanagement	Optimierung der Mitfahrer-App	69
7: Betriebliches Mobilitätsmanagement	Gemeinsame Werks-/Mobilitäts-App	69
7: Betriebliches Mobilitätsmanagement	Mobilitätsinformationen auf dem Gelände von GH III	69
7: Betriebliches Mobilitätsmanagement	Ergänzung eines Leihangebotes für E-Scooter sowie eine geordnete Abwicklung von privaten E-Scootern	70
7: Betriebliches Mobilitätsmanagement	Einrichtung einer Verleihstation des in Marburg aktiven Anbieters Nextbike	70

Handlungsfeld 1

Erreichbarkeit und Anbindung aus dem Umland

Handlungsfeld 1

Erreichbarkeit und Anbindung aus dem Umland

Einleitung

Durch die Siedlungsstruktur des Marburger Umlands ergibt sich ein hoher Anteil an Kfz im Modal Split der Beschäftigten. Da Haltestellen mit Direktverbindungen nach Görzhausen in fußläufiger Entfernung für viele Wohnorte nicht realisierbar sind, sollten die Rahmenbedingungen für intermodale Wegeketten und Fahrgemeinschaften verbessert werden. Damit sollen attraktive Alternativen zur Fahrt mit dem Auto angeboten werden. So wird eine bessere Umweltbilanz erreicht und der Kfz-Verkehr am Standort verringert. Als intermodale Wegeketten werden Wege bezeichnet, bei denen mehrere Verkehrsmittel kombiniert werden, um das Ziel zu erreichen. So kann zum Beispiel mit dem Fahrrad zum Bahnhof oder zu einer zentralen Bushaltestelle gefahren werden, wo das Fahrrad einfach und sicher abgestellt wird. Mit dem Zug/Bus wird die übrige Strecke zum Arbeitsort zurückgelegt. Da Umstiege immer ein gewisses Hemmnis darstellen, müssen diese so einfach und zuverlässig wie möglich funktionieren. So sind abgestimmte Verbindungen und gut ausgestattete Umsteigepunkte Voraussetzung, um entsprechende Wegeketten zu fördern.

Die Wohnorte vieler Mitarbeitenden - und damit die Quellorte des Verkehrs - befinden sich zum großen Teil im Marburger Umland, das durch viele kleinere Gemeinden und Siedlungen geprägt ist. Eine konkrete Datenlage zu den Wohnorten der Beschäftigten liegt jedoch nicht vor, sodass Maßnahmen im quantitativen Umfang kaum abschätzbar sind. Eine Annäherung kann über das Verkehrsmodell der Stadt Marburg kommen, das jedoch nur begrenzt ins Umland hereinreicht.

Für den Weg zur Arbeit sind die überregionalen Straßen- und Bahn-Infrastrukturen determinierend. So nutzen viele Beschäftigte bspw. die Bundesstraße 62, z.B. aus Kirchhain im Osten oder Lahntal, Dautphetal und Biedenkopf im Westen. Aus Richtung Süden wird bis Marburg die Bundesstraße 3 genutzt. Auch verbindet die Regionalbahnlinie RB94 mehrere Gemeinden von Erndtebrück bis Lahntal mit dem nächstgelegenen Bahnhof Lahntal-Sterzhausen, sodass auch diese Verbindung für einen Teil der Beschäftigten in Frage kommt. Daher sind Maßnahmen zur Steigerung der Nutzung dieser Verbindung wichtig, insbesondere ein einfaches und verlässliches Umsteigen. Aus Richtung Süden, Osten und Marburg Innenstadt besteht die ÖPNV-Verbindung über den Marburger Hauptbahnhof mit Anschluss an die Stadtbuslinie 14.

Fahrgemeinschaften könnten ebenfalls einen Beitrag leisten, den Kfz-Verkehr zu senken. Auch hierfür müssen die Ein- bzw. Umsteigepunkte äußerst gut gelegen sein und eventuell weitere Anreize geschaffen werden, um die Akzeptanz zu fördern

Maßnahmen für dieses Handlungsfeld müssen im Umland eingerichtet werden. Dies setzt den rechtzeitigen Kontakt und eine gute Zusammenarbeit mit den Gemeinden in der Umgebung voraus.

Quell-&Zielverkehr Standort Görzhäuser Hof (Pkw+Lkw)

Analysefall Verkehrsmodell Marburg

Aus dem Verkehrsmodell der Stadt Marburg (Stand 2022, teilweise aktualisiert) können die Kfz-Verkehre mit dem Ziel Standort Görzhausen dargestellt werden. So kann abgeschätzt werden, aus welchen Umlandgemeinden und über welche Strecken die Beschäftigten mit dem Pkw zum Standort Görzhausen kommen. Bei der berechneten und dargestellten Verkehrslast sind sowohl Pkw als auch Schwerverkehr berücksichtigt.

Die größten Anteile ergeben sich aus Anfahrten aus dem Zentrum Marburg sowie den Umlandgemeinden im Norden und Osten, aber auch die Zubringer aus anderen Richtungen sind nicht zu vernachlässigen.

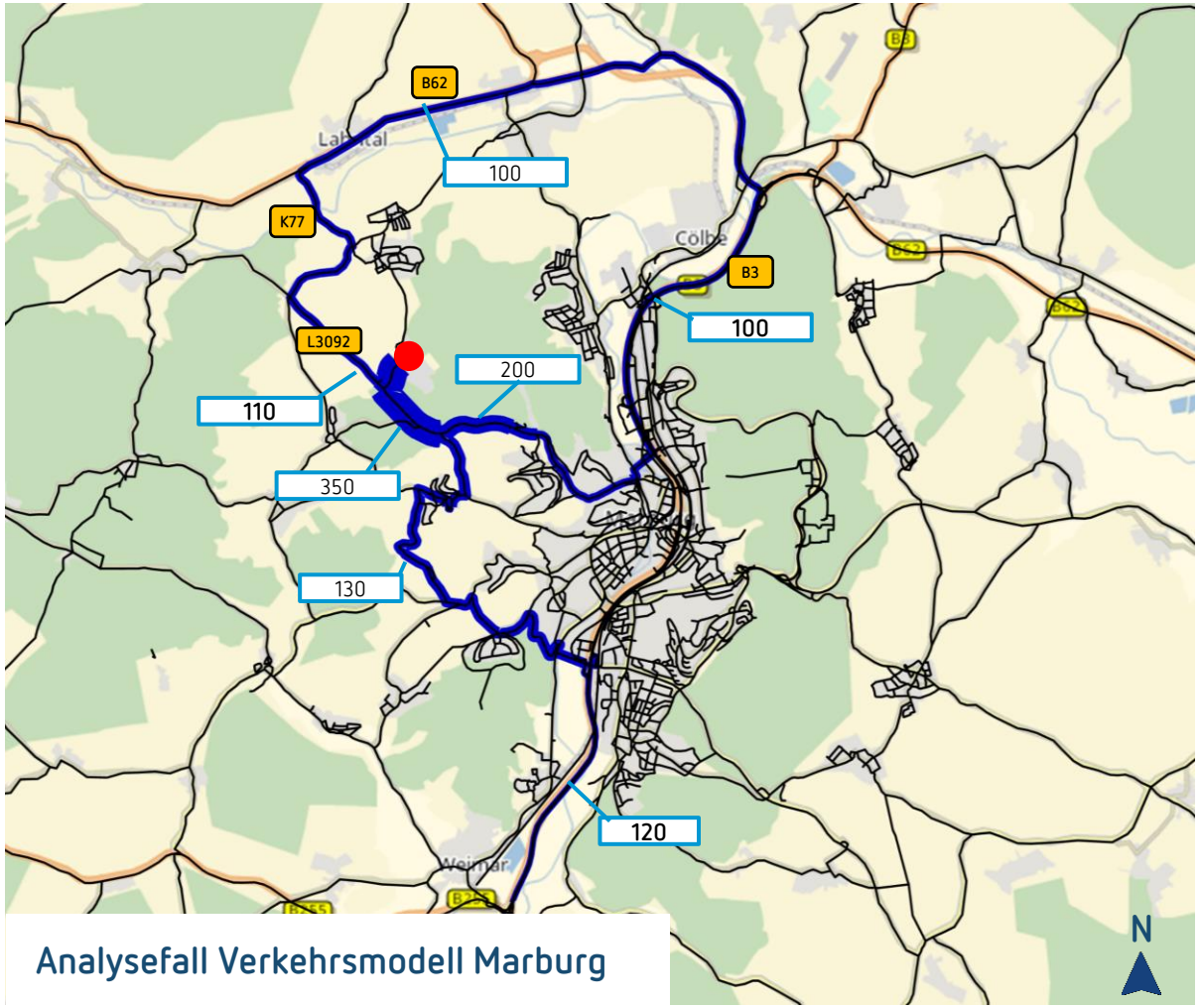
Die Zubringerverkehre spiegeln die disperse Besiedelung des Umlands wider.

Es zeigt sich, dass die Verkehre nach Görzhausen auf regionaler Ebene sehr verteilt sind und sich erst im Stadtgebiet Marburg bzw. auf der B62, K77 und dann L3092 bündeln.

Der Anteil der Beschäftigten, die mit dem Pkw aus Richtung Osten (Kirchhain, Stadtallendorf) kommen, ist höher als der Anteil aus Richtung Westen (Lahntal, Dautphetal, Bad Laasphe) und Norden. Dies kann ein Indiz dafür sein, dass auf dieser Strecke auch die vorhandene Regionalbahnlinie RB94 genutzt wird. Entsprechend sind optimierte Umsteigebedingungen an den Bahnhöfen der RB94 eine wichtige Maßnahme für die regionale Erreichbarkeit.

Die Darstellungen basieren auf dem Marburger Verkehrsmodell, kalibriert mit den Zähldaten aus dem Bereich Görzhausen von Heinz + Feier (2023)

Quell-/Zielverkehr Standort Görzhäuser Hof (nur Schwerverkehr)



Analysefall Verkehrsmodell Marburg

Die Zufahrten des Schwerverkehrs liegen laut Verkehrsmodell bei etwa zwei Drittel aus Richtung Norden/Nordosten und einem Drittel aus Süden. Das Modell stellt den Schwerverkehr im Norden erst ab dem Anschluss der B62 dar. Dabei teilt sich der von Norden kommende Verkehr in zwei etwa gleich belastete Äste auf (jeweils etwa 100 Fahrten täglich). Während ein Teil über die B62, K77 und L3092 zum Standort fährt, wählt der andere Teil die B3 und fährt über Ketzerbach, Marbacher Weg und Emil-von-Behring-Straße zum Standort. Entlang dieser Route kommen auf dem Abschnitt der L3092 weitere Fahrten in ähnlicher Zahl hinzu, die zwischen Görzhausen und den Behringwerken verkehren.
Es lässt sich erkennen, dass kein Schwerverkehr durch Caldern oder Michelbach fährt.
Von Süden kommend berechnet das Verkehrsmodell den Großteil der Schwerverkehrsfahrten ab der B3-Anschlussstelle Marburg-Süd über Neuhöfe und Wehrshausen (ca. 120-130 Fahrten täglich). Hier sind die Straßen teilweise kurvenreich und eng. Wo die Routen durch bebaute Bereiche führen (Sterzhausen, Marbach, Neuhöfe, Wehrshausen), stellt der Schwerverkehr eine größere Belastung dar, eine vollständig konfliktfreie Anfahrt ist jedoch kaum möglich. Die konfliktärmste Anfahrt besteht von Norden über die B62, K77 und L3092.

Die Darstellungen basieren auf dem Marburger Verkehrsmodell, kalibriert mit den Zähldaten aus dem Bereich Görzhausen von Heinz + Feier (2023)

Verbesserung der intermodalen Mobilitätsangebote

Beschreibung

Ausstattung mit Radabstellanlagen bzw. Aufwertung der Radabstellanlagen sowie ggf. P+R an den Haltepunkten der Linie RB94 (Marburg - Erndtebrück)

- Anlehnbügel in der Nähe zum Einstiegspunkt zum sicheren Abschließen von Fahrrädern, ggf. zum Teil als verschließbare Fahrradboxen oder als Fahrradkäfig zur Miete, Überdachung zum Schutz vor Witterung
- Dies sollte sowohl für Zustiegshaltestellen wie Buchenau, Friedensdorf, Wilhelmshütte oder Biedenkopf als auch für den am nächsten gelegenen Bahnhof Sterzhausen vorgesehen werden.
- Grundsätzlich ist es sinnvoll, P+R im größeren Kontext, im Rahmen von Pendlerverkehren zwischen Marburg und den Kommunen entlang der RB94 zu denken. Allein für Görzhausen wäre der Aufwand im Verhältnis zum Nutzen kaum vertretbar. Daher ist nachfolgend an Bahnhöfen, an denen z.B. aufgrund der Größe der Gemeinden und Lage der Bahnhöfe grundsätzlich ein erhöhten P+R-Potenzial angenommen wird, ein Richtwert angegeben, hierzu gehören die Haltepunkte Friedensdorf, Wilhelmshütte und Wallau.

Prüfung der Ausweitung von Pendlerparkplätzen/Mitfahrerparkplätzen im Umland

Bei gleichzeitiger Bewirtschaftung der Parkflächen am Ziel, können gut erreichbare P+R- und Pendlerparkplätze (P+M – Parken und Mitfahren) dazu beitragen, den Kfz-Verkehr am Ziel zu verringern. Wirksam wird die Maßnahme insbesondere dann, wenn am Zielort ebenfalls Rahmenbedingungen zur Fahrgemeinschaftsnutzung bestehen (z.B. bevorzugte Stellplätze für Fahrgemeinschaften). Auch dieses Themenfeld ist sinnvoll, im größeren Kontext zu denken.

- Mitfahrerparkplätze sollten in unmittelbarer Nähe zu übergeordneten Straßen liegen, hier v.a. an der B62, z.B. an den Anschlüssen nach Kirchhain und Stadtallendorf sowie aus Süden bspw. im Bereich der Gemeinde Gladenbach.
- Mitfahrerparkplätze werden üblicherweise gratis angeboten, Park-and-Ride-Parkplätze sind entweder ebenfalls gratis oder sehr kostengünstig. Der Unterschied zum Preis der Parkierungsanlage am Ziel muss signifikant sein.
- Mitfahrerparkplätze sollten ebenfalls mit einer Fahrradabstellanlage ausgestattet werden.

Akteure/Abhängigkeiten

- **Umlandgemeinden**
  - Bahnhöfe entlang der RB94 Bad Laasphe – Cölbe, v.a. Buchenau, Friedensdorf, Wilhelmshütte (Gemeinde Dautphetal), Wallau, Biedenkopf, Sterzhausen (Lahntal)
  - P+M: Kirchhain/Stadtallendorf
- **ggf. DB InfraGO, RMV**
- **Verkehrsträger ÖPNV**
- **Hessen Mobil**

Handlungsfeld 2: ÖPNV-Anbindung und -Erschließung

ÖPNV-Infrastruktur RB94

	Min. Fahrzeit nach Sterzhsn.	Parkplätze vorhanden	P+R Empfehlung	B+R vorhanden	B+R Empfehlung	Erläuterung
Sterzhausen	0	nein	-	nein	**150**	Hoher Bedarf insb. für Wegeketten nach Görzhausen, erste/letzte Meile aus Görzhausen zum Bf. Sterzhausen kann so auch mit Rad zurückgelegt werden, das am Bf. Sterzhausen vorgehalten wird
Caldern	3	ca. 13	-	13	-	Bahnhof für GH-Verkehr kaum relevant
Buchenau(Lahn)	10	nein	-	nein	**20**	Begrenzter Bedarf aus Ortsteil Buchenau (Fahrrad-Distanz)
Friedensdorf(Lahn)	17	ja	**50**	nein	**50**	ggf. leicht erhöhter Bedarf aus den Ortsteilen Dautphe, Friedensdorf, Mornshausen und weiteren sowie angrenzenden Gemeinden (Pkw-Distanz)
Wilhelmshütte(Lahn)	20	ca. 6	**20**	nein	**20**	Begrenzter Bedarf aus Ortsteilen Wilhelmshütte und Kombach (Fahrrad-Distanz)
Biedenkopf	26	ca. 10 + Seitenstreifen	-	ja	**50**	Ausweitung des Angebots für Ortsteil Biedenkopf (Fahrrad-Distanz)
Biedenkopf Campus	28	ca. 12	-	ca. 12	-	Kaum zusätzlicher Bedarf zu erwarten
Wallau(Lahn)	33	ca. 16 P+R	**50**	ca. 18	-	Begrenzter Bedarf aus Ortsteil Wallau (Fahrrad-Distanz) Mittlerer Bedarf für Wegeketten insb. aus Süden (B 253)
Bad Laasphe-Niederlaasphe	36	ja	-	k.A.	-	Kaum Bedarf zu erwarten
Bad Laasphe	38	ca. 11 P+R	-	14	**50**	Bedarf aus Bad Laasphe
Cölbe	3*	26	-	12	**30**	*Anbindung über Marburg Hbf.
Sarnau	5	0	-	6	**10**	
Goßfelden	3	ca. 15	-	0	**15**	

Intermodalität / Schwerverkehrsanfahrt

Beschreibung

Sicherstellung bzw. Vereinfachung der Mitnahme von Fahrrad- bzw. E-Scootern zu allen Tageszeiten im ÖPNV

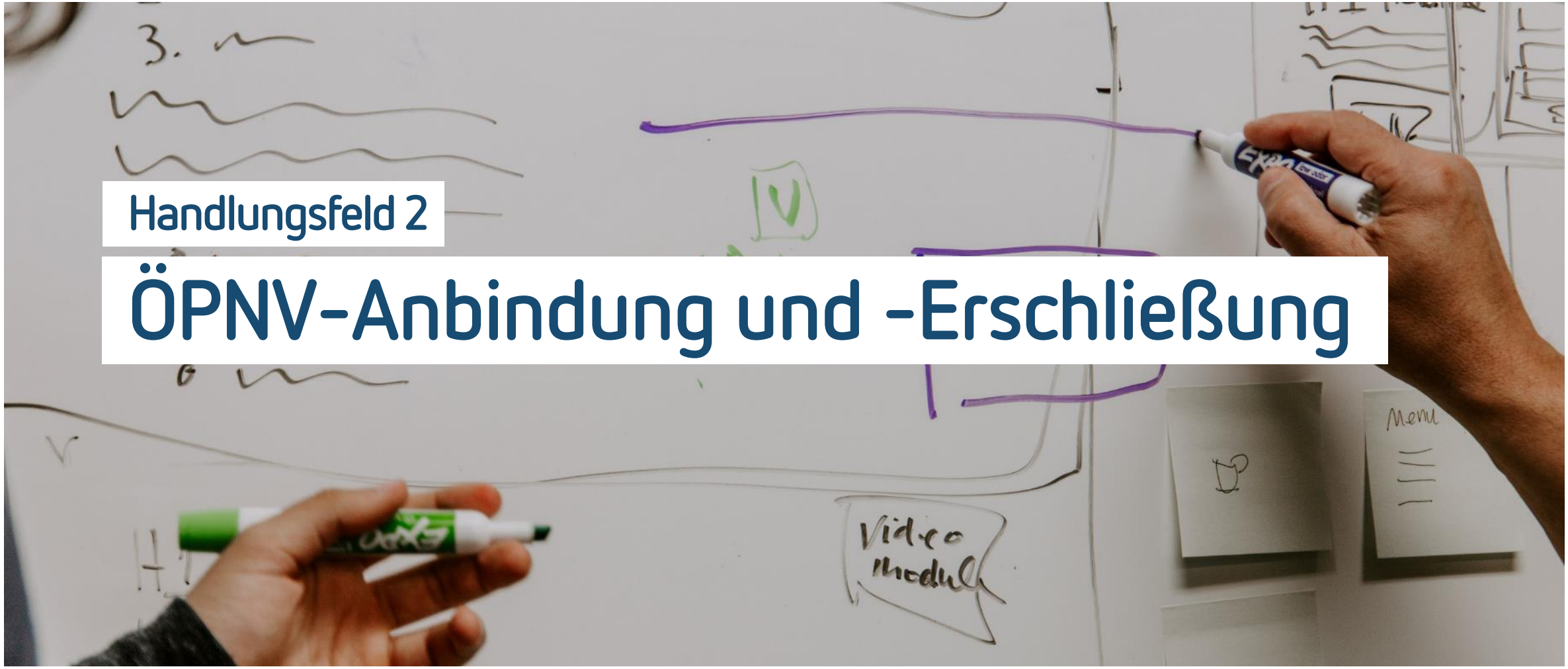
Die Distanz zwischen Bahnhaltestellen und Görzhausen eignet sich auch für Fahrräder und Mikromobilität. Daher sollte die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern und privaten Elektrorollern in Zügen und Bussen zu allen Tageszeiten gewährleistet sein. Klappbare E-Scooter sollten zudem auch in Zukunft als Gepäckstück gelten und der Transport damit kostenfrei bleiben.

Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung der Schwerverkehrsanfahrt von Görzhausen

Der schwere Liefer- und Wirtschaftsverkehr, der durch die Nutzungen am Standort Görzhausen hervorgerufen wird, wird bereits möglichst verträglich zum Standort geführt. Die Ortsdurchfahrt von Michelbach ist bspw. für Schwerverkehr gesperrt, dafür wurde eine Umfahrung des Ortes mit Anbindung an die L3092 geschaffen (K77). Insbesondere aus Richtung Marburg Zentrum (Ketzerbach/Marbacher Weg/Emil-von-Behring-Straße) sowie von Nordwesten (L3092 durch Caldern) gibt es Rückmeldungen zu erhöhtem Schwerverkehrsaufkommen. Aufgrund der übergeordneten Funktionen dieser Straßen können sie nicht für den allgemeinen Schwerverkehr eingeschränkt werden. Der Neubau von Straßen/Umgehungen (z.B. Behringtunnel) ist derzeit nicht realistisch. Maßnahmen wie eine Tempobegrenzung auf 30 km/h im Bereich Marbach sind bereits umgesetzt. Weitere Ansätze könnten ggf. noch in einer optimierten Logistik bestehen. Dies ist jedoch von den Prozessen in den jeweiligen Unternehmen abhängig. Festzuhalten ist, dass Schwerverkehr möglichst vollständig über die vergleichsweise verträglichste Route (B62, K77, L3092) geführt und dies durch die Unternehmen gefördert werden sollte.

Akteure/Abhängigkeiten

- Verkehrsunternehmen (Stadtwerke Marburg, ALV, DB Regio)
- ggf. RMV



Handlungsfeld 2

ÖPNV-Anbindung und -Erschließung

Angebotsausweitung Linie 14 und Anschlusssicherung am Bf. Sterzhausen

Anbindung Görzhäuser Hof durch den ÖPNV

Beschreibung

Ausweitung des Angebots der Stadtbuslinie 14 und/oder Führung einer zusätzlichen Buslinie nach Görzhausen

Im Anbetracht der deutlichen Ausweitung der Beschäftigtenzahlen in Görzhausen, der Zielsetzungen des MoVe35 und auch der derzeitigen Auslastung der Linie 14 wird eine **Angebotsausweitung** vorgeschlagen. Gemäß Nahverkehrsplan soll die bestehende Taktfamilie aus 60/30/15/7,5-Minuten-Takten fortgeführt werden. Daher wird eine **Verdichtung vom 30-Minutentakt auf einen 15-Minutentakt** in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit sowie zu Schichtbeginn morgens um bzw. vor 6 Uhr vorgeschlagen. Es ist möglich, diese neuen Taktverdichter nur bis GH III anstatt bis nach Sterzhausen zu führen. Die neuen Verstärker könnten zudem einzelne Haltestellen auslassen und so eine beschleunigte Verbindung zwischen Marburg Hbf. und Görzhausen herstellen. Im Nahverkehrsplan ist eine Schnellbuslinie (SB14) vorgesehen, die diese Aufgabe auch übernehmen könnte oder gar ein zusätzliches Angebot zur Linie 14 schaffen könnte. Wichtig ist, ein gutes Angebot auch zu Schichtwechselzeiten (also 6 Uhr, 14 Uhr, 22 Uhr) vorzusehen. In Abhängigkeit von den Arbeitszeiten ist auch eine Taktverdichtung an Samstagen (auf Takt 30) zu erwägen. Diese Maßnahme ist kompatibel mit dem NVP der Stadt Marburg.

Sicherstellung des Anschlusses zwischen Linie 14 und RB94 am Bahnhof Sterzhausen

Um aus Richtung Westen (Bad Laasphe) Görzhausen mit dem ÖPNV zu erreichen, ist ein Umstieg am Bahnhof Sterzhausen von der Linie RB94 in die Buslinie 14 erforderlich. Eine Anschlusssicherung zwischen RB94 und Linie 14 (vor allem aus/in Richtung Bad Laasphe) muss gewährleistet werden. Da diese Verbindung nicht nur für Beschäftigte in Görzhausen bedeutsam ist, sollte dieser Anschlussverkehr auch weiter vom öffentlichen Linienverkehr und nicht ausschließlich von einem Werksbusverkehr gewährleistet werden.

Verlängerung der Linie 14 oder neue Buslinie über Sterzhausen nach Goßfelden, Sarnau, Cölbe und Wehrda nach Marburg („Ringlinie")

Ein weiterer Ansatz ist, den Linienweg der Linie 14 zu verlängern und diese über Sterzhausen, Goßfelden, Sarnau, Cölbe und Wehrda wieder in Richtung Marburg zu führen, womit diese Ortsteile Gemeinden eine Direktverbindungnach Görzhausen erhalten würden. Alternativ könnte diese oder eine ähnliche Linienführung, die für die Gemeinden und Ortsteile nördlich von Marburg eine Direktverbindung bedeuten würde, auch von einer neu einzurichtenden Buslinie übernommen werden.

Zeit	Bestand	Prüfung zur Ausweitung
5:30-6:30	Takt 30	**Takt 15**
6:30-8:00	Takt 15	**Takt 15**
8:00-10:00	Takt 30	**Takt 15**
10:00-13:00	Takt 60	**Takt 30**
13:00-19:00	Takt 30	**Takt 15**
19:00-01:00	Takt 60	**Takt 30 bis ca. 22:30 Uhr, Takt 60**

Akteure/Abhängigkeiten

- Abstimmung mit Stadt Marburg, dem Regionalen Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf und dem RMV als Aufgabenträger, Stadtwerke Marburg als Auftragnehmer und der MVG als Verkehrsunternehmen
- Umsetzung des Konzepts „Marburg 21" aus dem Nahverkehrsplan

ÖPNV-Infrastruktur in Görzhausen III

Beschreibung

Erschließung von GH III über eine Bushaltestelle im Bereich des geplanten Parkhauses zentral im Gebiet GH III.

Der neue Standort GH III soll bestmöglich durch den ÖPNV angebunden und erschlossen werden. Daher wird eine Busverkehrsführung über die zentrale Erschließungsstraße angestrebt. Für eine effiziente Linienführung muss die Anfahrbarkeit auch direkt vom Görzhäuser Weg gewährleistet werden. Dafür muss der Stichweg zwischen dem Görzhäuser Weg und der Planstraße in GH III für den Bus befahrbar sein. In zentraler Lage von GH III wird eine Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit (Schleife) für Standard- und Gelenkbusse eingeplant, gemäß aktuellen Standards barrierefrei ausgebaut, mit Fahrgastunterstand und dynamischer Fahrgastinformation. Die Haltestelle kann hier mit weiteren Mobilitätsangeboten zu einer Mobilstation ausgebaut werden. Die Einfahrt in die Schleife sollte aus beiden Fahrtrichtungen möglich sein, um eine alternative Anbindung aus Süden (von der L3092 kommend) theoretisch zu ermöglichen.

Einrichtung einer Busschleuse vom Görzhäuser Weg in den nördlichen Bereich von GH III und Anbindung an die dortige geplante Wendeanlage. Zur ÖPNV-Erschließung von GH III über die Planstraße ist es erforderlich, dass der Bus vom Görzhäuser Weg in das Gebiet GH IIII einfahren kann, da eine Stichfahrt von der L3092 betrieblich unpraktisch wäre. Sonstiger Kfz-Verkehr soll hier jedoch nicht einfahren können, sodass ein modaler Filter bzw. eine Busschleuse, die auch Fuß- und Radverkehr sowie Rettungsfahrzeuge durchlässt, eingerichtet werden muss (z.B. mittels Schranke). Vorgeschlagen wird eine niveaugleiche Fläche mit insg. 6,0 m Breite mit der Möglichkeit, einen Seitenbereich bspw. andersfarbig oder mittels Oberflächenbelagswechsel abzugrenzen.

Akteure / Abhängigkeiten

- Abstimmung mit Stadt Marburg als Aufgabenträger, Stadtwerke Marburg als Auftragnehmer und der Marburger Verkehrsgesellschaft als Verkehrsunternehmen
- Stadt Marburg (Straßenbaulastträger)

ÖPNV-Infrastruktur in Görzhausen III

Beschreibung und Wirkung

Bushaltestelle Görzhäuser Weg: Neue Halteposition Richtung Norden oder Verschiebung der Haltestelle nordwärts

Die Bushaltestelle Görzhäuser Weg wird derzeit nur Richtung Süden (Marburg Zentrum) angedient, da in Richtung Norden kein Haltebereich/Seitenraum besteht. Diese Haltestelle ist wichtig für Erschließung für nördliche Teile von GH I sowie auch für Teile von GH III (z.B. die Kita) und sollte daher erhalten, nach Norden verschoben und im besten Fall mit einer Halteposition auch in Fahrtrichtung Norden ausgestattet werden. Je nach genauer endgültiger Lage ist dafür möglicherweise Grunderwerb notwendig.

Zusammenführung und Verlegung der Bushaltestellen Görzhäuser Hof I und Görzhäuser Hof II

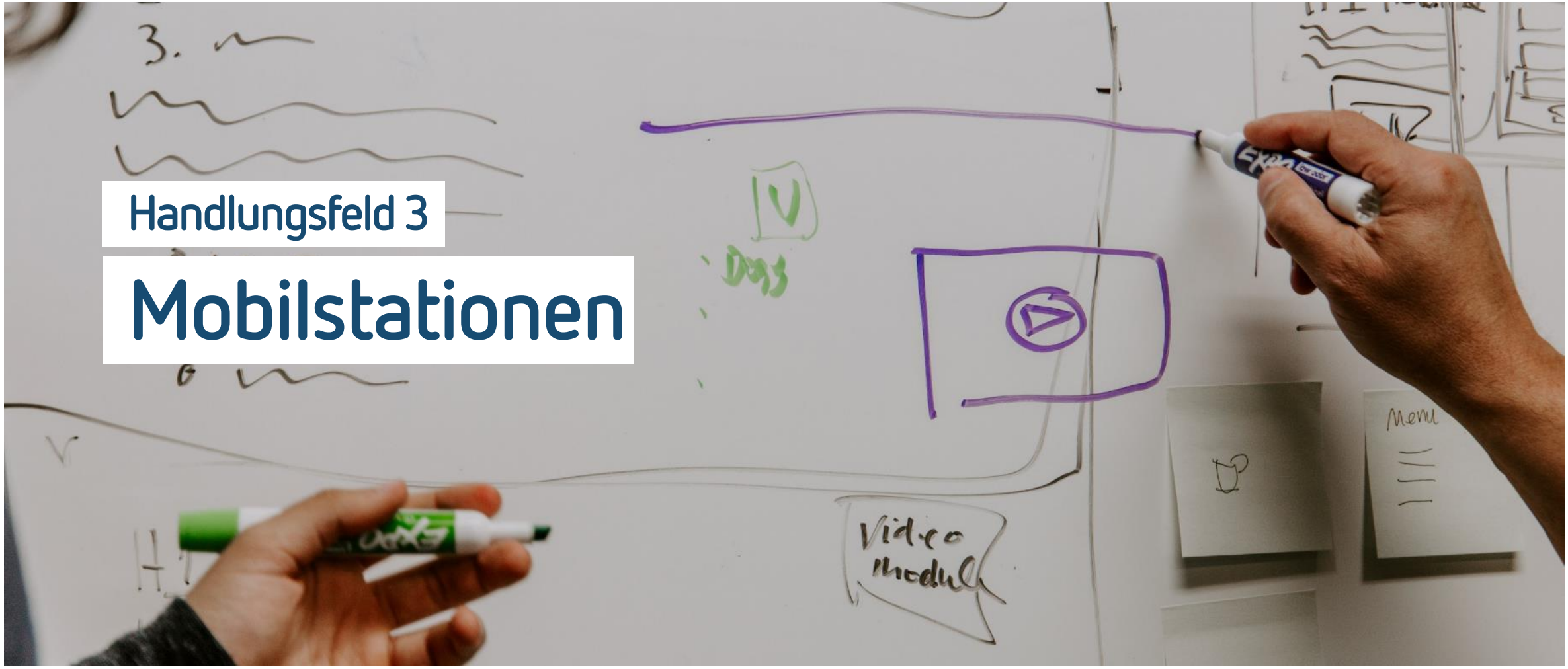
Derzeit bestehen zwei Bushaltestellen, die die Werksteile Görzhausen I und Görzhausen II erschließen. Insbesondere die Haltestelle am Werksteil Görzhausen II (GH II) erfordert eine zeitaufwendige Stichfahrt von der L3092 aus. Die Haltestelle GH I ist nicht vollständig barrierefrei nutzbar. Aus diesen Gründen wird über eine Neupositionierung der Bushaltestelle(n) nachgedacht. Es könnte eine Bushaltestelle entstehen, die beide Werksteile gleichermaßen anbindet und zu Teilen auch erschließt. Mit **hohem Ausstattungsstandard** und **den Angeboten einer Mobilstation** soll hier die **zentrale Mobilitätsdrehscheibe für Görzhausen I und II** entstehen. Von hier aus sollen sowohl werksinterne Mobilitätsangebote (z.B. Fahrräder, Scooter oder ähnliches) zur Bewältigung der „letzten Meile" innerhalb des Werksgeländes, aber auch öffentliche Sharing-Angebote genutzt werden können.

Die neue Bushaltestelle könnte an der Straße „Görzhäuser Hof" in etwa auf Höhe der Fußgängerquerung bzw. im Bereich der Zufahrt zum neuen Parkhaus eingerichtet werden. Insofern die neue Bushaltestelle in GH III eine Buswendeschleife erhält (dies ist gemäß der geplanten Linienführung erforderlich), muss hier keine Wendemöglichkeit für Busse eingeplant werden. Eine Wende ist zudem über die beidseitig folgenden Kreisverkehre möglich. Es ist zu empfehlen, die **Haltestelle beidseitig als Busbucht zu gestalten**, sodass Bussen dort auch längere Standzeiten ermöglicht werden. Es muss weiterhin **ausreichend Fläche für Fahrgastwartebereiche inkl. Wetterschutz und auch weitere Mobilitätsangebote** eingeplant werden (siehe Handlungsfeld 3: Mobilstation).

Akteure/Abhängigkeiten

- Abstimmung mit Stadt Marburg als Aufgabenträger, Stadtwerke Marburg als Auftragnehmer und der Marburger Verkehrsgesellschaft als Verkehrsunternehmen
- Stadt Marburg (Straßenbaulastträger)
- ggf. Standortbetreiber

Angebotsausweitung der Linie 14


Handlungsfeld 3
Mobilstationen
Video
Menu

Handlungsfeld 3

Mobilstationen

Einleitung

Mobilstationen werden eingerichtet, um unterschiedliche Mobilitätsangebote an einem Ort zu bündeln und sichtbar zu machen. Damit soll die Intermodalität, also die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg, und die Multimodalität, also die freie Wahl unterschiedlicher Verkehrsmittel gefördert werden und die Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel, meist dem Auto oder dem ÖPNV, verringert werden. Dadurch kann je nach Wegeziel und Wegezweck das jeweils passende, möglichst umweltfreundliche Verkehrsmittel bereitgestellt werden. Zur Flächensparsamkeit im öffentlichen Raum und zur Sichtbarmachung der Angebote werden diese als sogenannte Mobilstationen, Mobilitätsstationen oder Mobilpunkte an einem Ort räumlich zusammengefasst. Ausgangspunkt ist zumeist eine (zentrale) ÖPNV-Haltestelle. An dieser werden dann z.B. Radabstellanlagen in unterschiedlicher Ausführung, Bikesharing, Carsharing, Scootersharing, ggf. P+R-Parkplätze und sonstige mobilitätsnahe Dienstleistungen (Packstation, Fahrradservice etc.) zusammengebracht.

Das Marburger Mobilitätskonzept MoVe35 enthält mögliche Ausführungen und Standorte für Mobilstationen in Marburg. Auf dieser Grundlage werden nachfolgend die Einsatzmöglichkeiten und Standorte für Mobilstationen im Bereich Görzhäuser Hof betrachtet.

Mobilstationen

Für die Einrichtung von Mobilstationen kann man sich am gesamtstädtischen Mobilitätskonzept „MoVe35" und festgelegten den Ausstattungsmerkmalen für die Typen Mobilstation „M" (mittel) oder „LM" (lokal) orientieren. Dabei muss zwingend die örtliche Situation berücksichtigt werden, um bedarfsgerechte Lösungen zu erreichen.

Ausstattungsmerkmale je Kategorie: x erforderlich (x) ggf. erforderlich o optional		Ja	Ggf.	Nein	Ausstattungsmerkmale:											
		Radverkehr			Kfz- Verkehr			Geteilte Mobilität			Weitere Angebote		
		Radabstell-anlagen	Radabstell-anlagen (gesichert)	E-Bike-Lade-möglichkeit	P+R-Angebote	Bring- und Holzone (K+R)	Taxen-stand	Nextbike-Station	Lastenrad-verleih	Car-sharing-Station	Information en (DFI), Notruf	überdachte Sitzmöglich-keiten	Paket-Station
XL	Mobilstation	x	x	x	o	(x)	o	x	(x)	(x)	x	x	(x)
L	Mobilstation	x	x	x	(x)	(x)	(x)	x	(x)	(x)	x	x	x
M	Mobilstaion	x	(x)	(x)	o	o	o	x	(x)	x	(x)	x	x
QM	Mobilpunkt	x	o	o	o	o	o	x	x	x	(x)	o	x
LM	Lokale Mobilstation	x	(x)	(x)	(x)	o	(x)	x	(x)	x	o	x	(x)
P+	Park and Ride	x	(x)	(x)	x	x	x	(x)	(x)	(x)	o	(x)	o

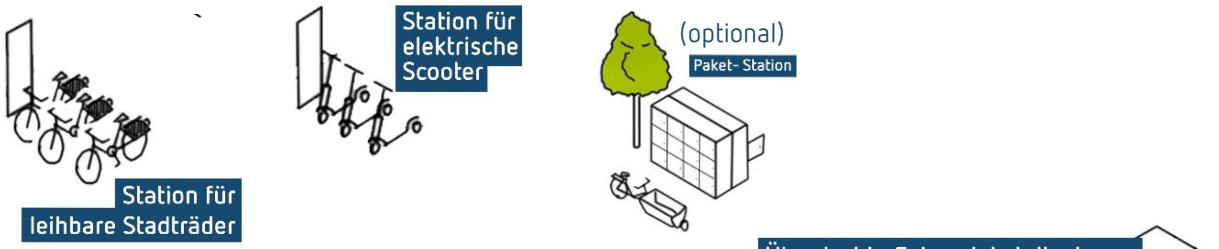
Die örtliche Situation in Görzhausen stellt sich durch die Nutzung als Pharmaindustrie-und -Forschungspark mit in der Regel definierten Wegeketten und Mobilitätsmustern als sehr spezifisch dar. Doch auch daraus ergeben sich Potenziale für die Planung einer Mobilstation im Gebiet. So geht es einerseits um öffentliche Mobilitätsangebote, um vor Ort inter- und multimodal angebunden zu sein. Andererseits geht es auch um die Bewältigung der „ersten und letzten Meile" von der Haltestelle bis zum jeweiligen Arbeitsplatz auf dem Werksgelände.

Der angedachte **Neubau der zentralen Bushaltestelle GH I/II soll als Mobilstation ausgebaut werden** und dabei die folgenden Ausstattungselemente aufweisen. Auch an der neuen Bushaltestelle in GH III sollen Flächen für die Erweiterung zur Mobilstation mit den folgenden Ausstattungsmerkmalen vorgehalten werden.

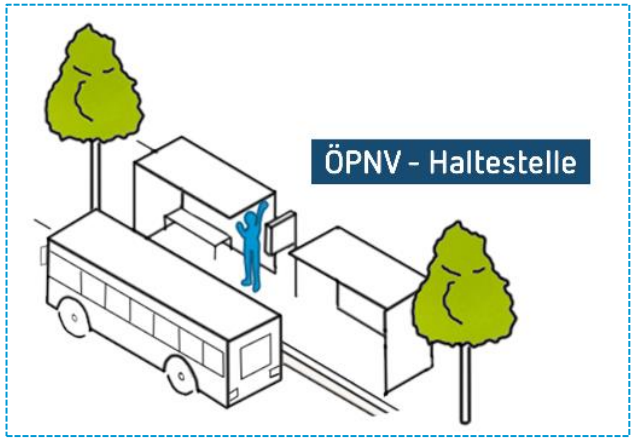
- **Hochwertige Ausstattung der Bushaltestellen** mit Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten und dynamischer Fahrgastinformation
- **Radabstellanlagen:** Basisausstattung überdachter Radabstellanlagen (ca. 5-10 Anlehnbügel), ggf. mit Basis-Equipment zur Fahrradreparatur
- **Leihradstation:** Kann ihr Potenzial erst entfalten, wenn es auch an den Ausgangsorten (Bahnhof Sterzhausen, Wohngebiete in Fahrradentfernung, Hauptwerke) ein Angebot an Leihradstationen gibt. Dennoch sollte der Flächenbedarf einer Bikesharing-Station für ca. 10 Leihräder eingeplant und die Umsetzung forciert werden.
- **Fläche zum Abstellen von Leih-Scootern:** Auch hier kann das Potenzial des Verkehrsmittels erst entfaltet werden, wenn es auch an den Ausgangsorten ausgeliehen werden kann (s.o.) und die Leih-Anbieter ihr Bedienungsgebiet auf Görzhausen und darüber hinaus ausweiten. Um abgestellte Leih-Scooter zu kontrollieren und zu bündeln, ist eine definierte Abstellfläche (z.B. mittels Markierung und Geofencing) sinnvoll.
- **Fläche für die Bereitstellung werksinterner Mobilitätsangebote** (Fahrräder, Scooter) für die „erste/letzte Meile"
- **Carsharing:** Insofern Carsharing sinnvoll für Dienstwege genutzt werden kann und eine Ansiedlung von Carsharing-Anbietern möglich ist (z.B. Scouter in Marburg), sollten Carsharing-Stellplätze in den zu errichtenden Parkhäusern GH I und GH III vorgehalten werden.
- **Weitere Service-Angebote**, wie eine **Paketstation**, kann ebenfalls sinnvoll an den Mobilstation platziert werden

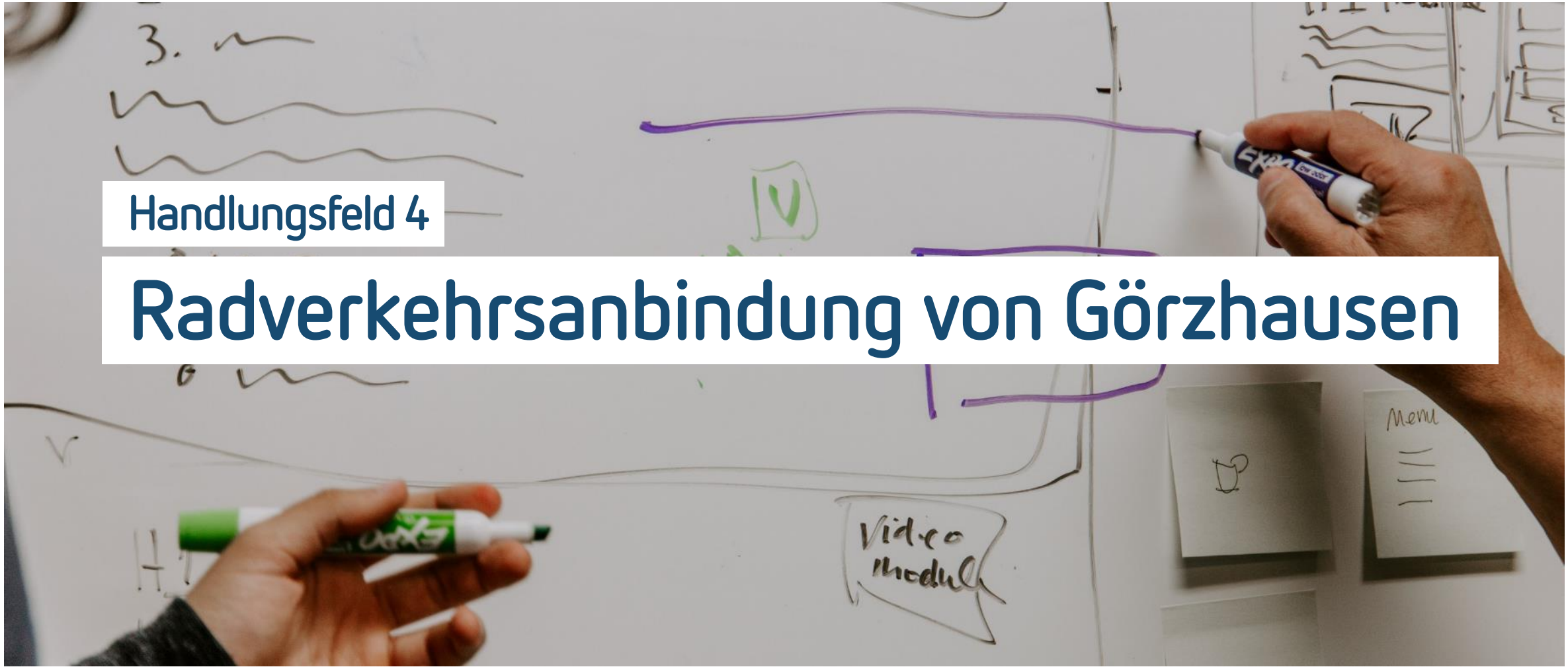
Mobilstationen

Ausstattungselemente der Mobilstationen GH I/II sowie GH III



Fläche für werksinterne Mobilitätsangebote (erste/letzte Meile, z.B. Fahrräder, Scooter)





Handlungsfeld 4

Radverkehrsanbindung von Görzhausen

Radverkehr

Einleitung

Durch den Ausbau der Fahrradanbindung des Standorts Görzhäuser Hof könnte das Potenzial dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels deutlich stärker gehoben werden. Trotz gewisser topografischer Nachteile liegt der Standort in attraktiver Distanz zu verschiedenen Wohngebieten Marburgs und auch Lahntals. Nicht zu unterschätzen ist auch das Potenzial der Kombination von ÖPNV und Fahrrad im Sinne einer intermodale Wegekette. Insbesondere im Sommerhalbjahr könnte eine nennenswerte Verlagerung vom MIV auf das Fahrrad erreicht werden, vor allem bei den Beschäftigten, die im Umkreis von bis zu zehn Kilometern wohnen.

Durch das Marburger Mobilitätskonzept ‚MoVe 35' wurde für die gesamte Stadt Marburg ein ausdifferenziertes Haupt- und Nebenroutennetz für den Radverkehr entwickelt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen gilt es zur Herstellung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes auch zum Gewerbegebiet Görzhäuser Hof umzusetzen. So kann die Verbindung von den umliegenden Ortsteilen (Zentrum Marburg / Marbach, Michelbach und Dagobertshausen) verbessert werden, ebenso die Verbindungen von der Nachbargemeinde Lahntal insbesondere mit den Stadtteilen Caldern und Sterzhausen. Die Entfernungen zum Gewerbegebiet betragen jeweils zwischen fünf und zehn Kilometer. Diese Distanz ist bei gutem Ausbau der Fahrradinfrastruktur als günstig für den Radverkehr einzustufen. Insbesondere durch die zunehmende Popularität von Elektrofahrrädern nimmt auch die Einschränkung durch Steigungen ab. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind intensiv mit anderen beteiligten Akteuren wie Straßenbaulastträgern, Hessen Forst oder den betroffenen Nachbargemeinden (Lahntal) abzustimmen.

Positiv zu erwähnen ist der bereits in Planung befindliche straßenbegleitende Geh- und Radweg entlang der L3092 (Marbach – Görzhausen – Caldern), für den bereits Voruntersuchungen und Entwürfe vorliegen. Eine Verbindung von Dagobertshausen sowie die Verbesserung der Verbindung nach Michelbach entlang Görzhäuser Weg und Michelbacher Straße sind ebenfalls im Mobilitätskonzept ‚Move35' enthalten.

Die Verbesserung der direkteren Verbindungen durch den Wald (z.B. hinsichtlich des Oberflächenbelags) sind aus verkehrlicher Sicht wünschenswert, allerdings aus naturschutzrechtlichen Aspekten höchstens eingeschränkt möglich.

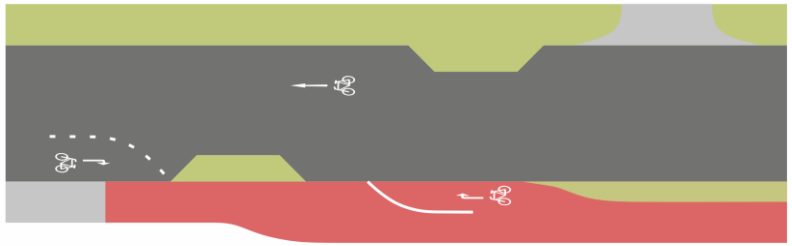
Handlungsfeld 4: Radverkehrsanbindung von Görzhausen

Verbesserung der Radwegeverbindungen

Beschreibung

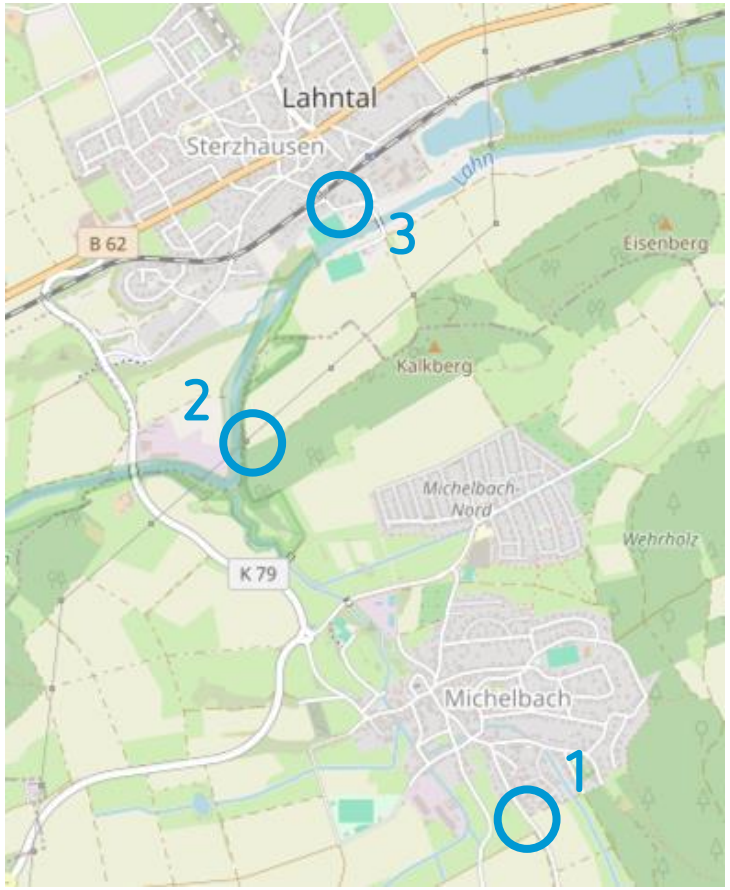
Kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeverbindungen nach Görzhausen

- **Radverkehrsführung entlang der Michelbacher Straße zw. Görzhausen und Michelbach:**
  Aktuell: westseitig entlang der Straße Gehweg, in beide Richtungen Fahrrad frei (Schrittgeschwindigkeit)
  – Empfehlung: „Gemeinsamer Geh- und Radweg", da nur von sehr geringen Fußverkehrsmengen auszugehen ist
- **Bessere Auflösung der Situation am Ortseingang Michelbach. Klarere Führung der Radroute im Wechsel auf die Fahrbahn.** (1)



Prinzipskizze Ortseinfahrt Michelbach

- **Behebung von Mängeln entlang der bestehenden Radroute nach Sterzhausen**
  – Waldrand, Höhe Betonwerk Lahntal (2)
  – Lahnstraße in Sterzhausen (3)
- **Ertüchtigung der umliegenden Radwege durch den Wald zwischen Marbach und Görzhäuser Hof.** Möglichst direkter Anschluss an Zugänge zu den Standorten. Abzustimmen insbesondere mit naturschutzrechtlichen und forstwirtschaftlichen Aspekten.



Akteure / Abhängigkeiten

- **Stadt Marburg**
  – Untere Naturschutzbehörde Marburg
- **Gemeinde Lahntal**
- **Hessen Forst**

Neue Verbindungen für den Radverkehr

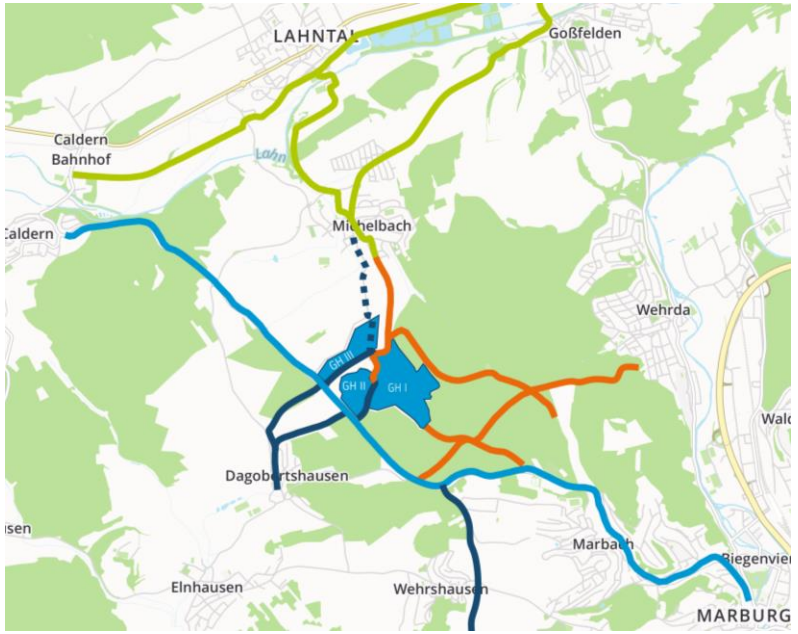
Beschreibung

Möglichst zügiger Bau des bereits in Planung befindlichen straßenbegleitenden Fahrradwegs entlang der L3092 von Marbach bis Caldern mit sicherer und effizienter Anbindung an den Görzhäuser Weg, sowie den neuen Teil des Gewerbegebiets Görzhäuser Hof III. Die derzeitige Planung sieht eine Umsetzung in zwei Stufen vor, wobei der Bauabschnitt Marbach bis GH III zeitlich priorisiert wird.

Verbesserung der Fahrradverbindung aus Richtung Dagobertshausen. Öffnung der Wirtschaftswege für den Radverkehr und Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten in Bezug auf den Belag, Anschluss an neuen Kreisverkehr in Richtung GH III.

Gestaltung der im Bebauungsplan als Fuß- und Radweg eingezeichneten Fläche als Fahrradverbindung zwischen Michelbach (Sterzhausen) und GH III. Dieser Weg verbindet Michelbach und Sterzhausen unmittelbar mit GH III und insbesondere auch der dort geplanten Kita. Diese wird so unabhängig vom Kfz-Verkehr erschlossen. Aus Sicht der großräumigen Netzgestaltung kann dieser Weg ein Lückenschluss einer neuen Radverbindung von Dagobertshausen über GH III und Michelbach Richtung Lahntal darstellen. Der bestehende Gehweg entlang der Michelbacher Straße stellt keine direkte und ausreichende Anbindung aus Richtung Norden dar. Daher wird die neue, etwa parallel verlaufende Verbindung, trotz deutlicher Steigungen, für den Radverkehr als wichtig eingeschätzt und, unter Berücksichtigung der Naturverträglichkeit, ein radverkehrsgerechter Ausbau empfohlen.

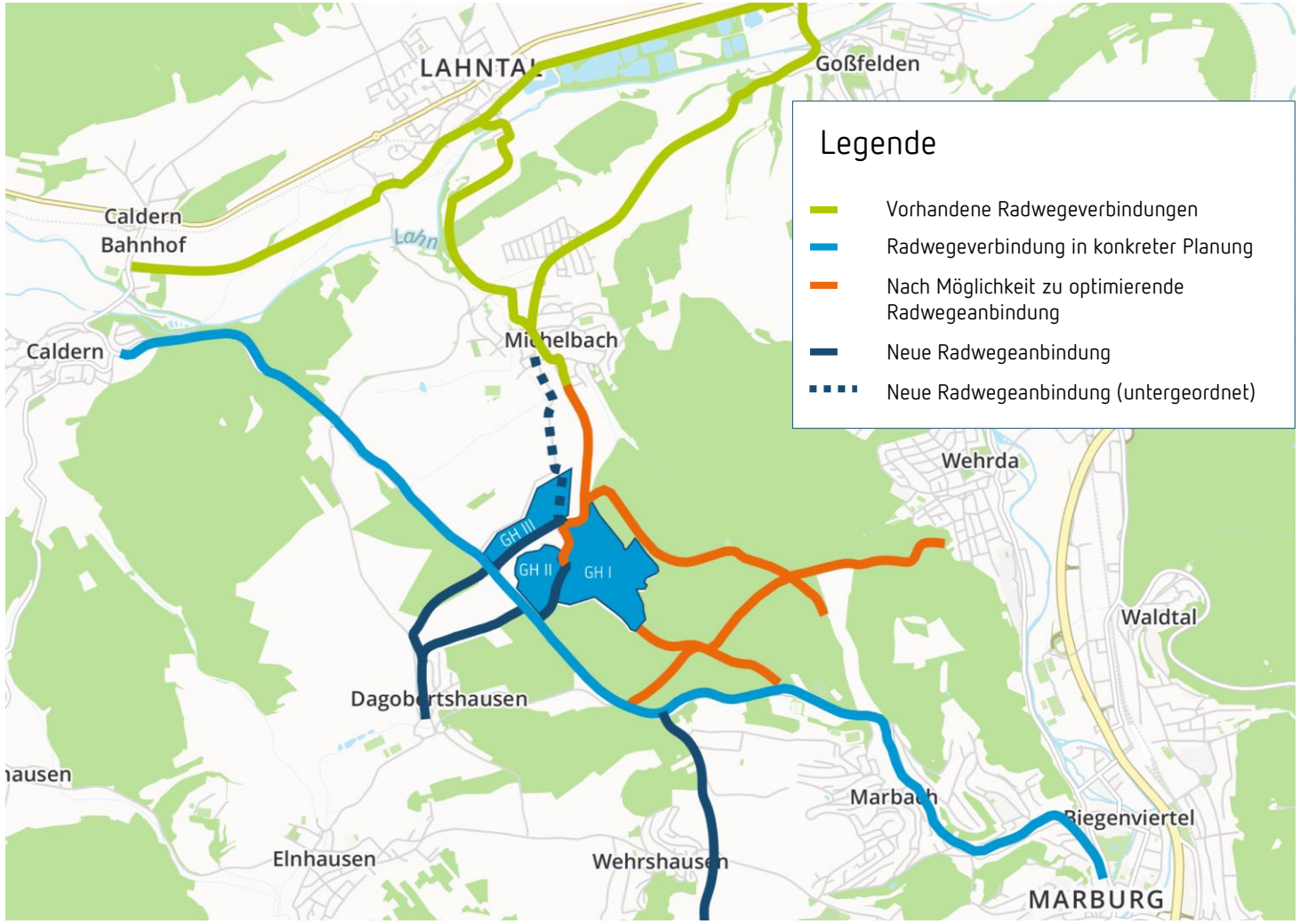
Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Straße „Görzhäuser Hof" zwischen L 3092 und GH I. Im Fall der Fertigstellung des straßenbegleitenden Radwegs an der L 3092 würde weiterhin eine Netzlücke für den Radverkehr entlang der Straße „Görzhäuser Hof" bestehen, um den zentralen Werksteil GH I zu erreichen. Eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs entlang der Zufahrt für den Schwerlastverkehr ist im Mischverkehr nicht möglich. So ist bereits ein straßenbegleitender Geh- und Radweg in Planung, der mit diesem Konzept befürwortet wird.

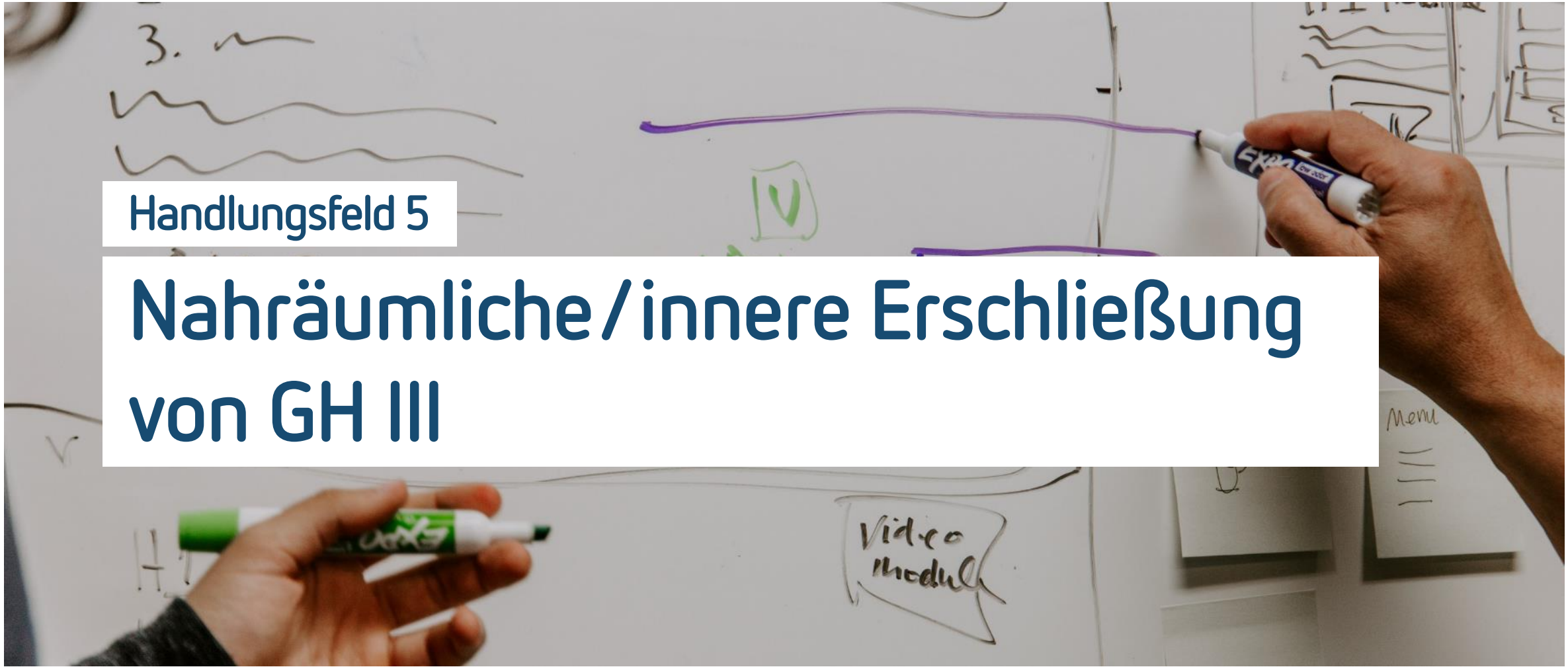


Akteure / Abhängigkeiten

- Straßenbaulastträger, insb. Land Hessen (vertreten durch Hessen Mobil) und Stadt Marburg
- Gemeinde Lahntal

Anbindungen für den Radverkehr





Handlungsfeld 5

Nahräumliche/innere Erschließung von GH III

Gestaltung der Erschließungsstraße von GH III

Beschreibung

Empfehlungen für die Querschnittsgestaltung für die Erschließungsstraße von GH III:

- **Fahrbahn mit Breite von 6,50 m**: Dimensioniert für Begegnungsfall Lkw-Lkw
- Wendehammer mit ausreichendem Durchmesser für Lastzüge an der östlichen Seite, sensible Gestaltung des Übergangs zur Kita
- **Busschleuse** zwischen Wendehammer und Görzhäuser Weg
- **Einseitiger Gehweg auf der Südseite** bzw. den Gebäuden abgewandten Seite mit **Breite 2,50 m** Regelmaß
- **Zweirichtungsradweg auf der Südseite** bzw. den Gebäuden abgewandten Seite der Erschließungsstraße mit **Breite 3,00 m** : Ausweisung als **getrennter Geh- und Radweg**, mit zusätzlichen Trennstreifen/Sicherheitsräumen zu Gehweg und Fahrbahn. Dies sorgt für ein gutes subjektives Sicherheitsempfinden und **erleichtert die Radverkehrsführung am Knotenpunkt mit der L 3092** (geplanter Kreisverkehrsplatz). Ebenso muss so der Busverkehr und weitere Kfz-Verkehr bei der Einfahrt auf das Werksgelände nicht den Geh- und Radweg kreuzen. Erforderlich wird eine für den Fuß- und Radverkehr gesicherte Querung auf Höhe der Einfahrt auf das Werksgelände. Eine Führung auf der Fahrbahn mittels Radfahr- oder Schutzstreifen wird nicht empfohlen. Ein guter Ausbaustandard wird zudem empfohlen, da auch überörtliche Verbindungen ohne Werksbezug über diese Straße abgewickelt werden können (z.B. Marburg/Dagobertshausen - Lahntal).
- Grünstreifen südlich der Erschließungsstraße als Abstandsfläche zum Rad- und Fußverkehr
- **Anschluss an L 3092 als Kreisverkehr** (d = 30 m) entsprechend der VU von Heinz + Feier (April 2024)

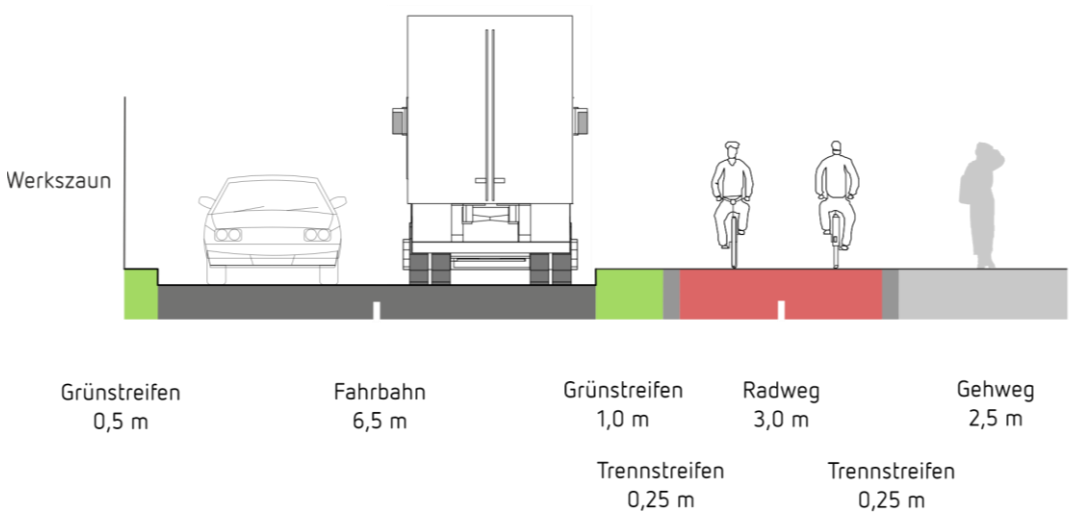
Beispielführung: Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg, getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr | Quelle: Planersocietät

Akteure/Abhängigkeiten

- **Stadt Marburg**
- **Land Hessen (Vertreten durch Hessen Mobil) im Rahmen des Anschlusses an die L 3092**

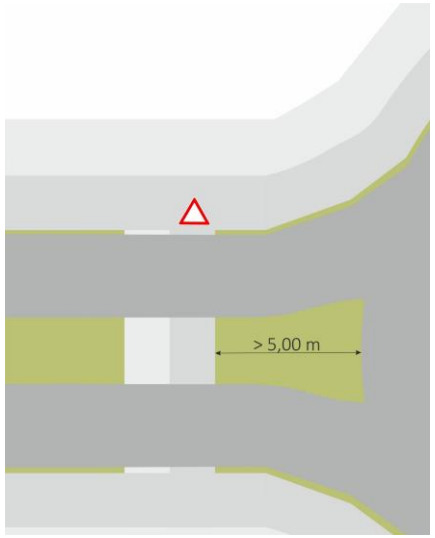
Gestaltung der Erschließungsstraße von GH III

Empfohlener Straßenquerschnitt für die Erschließungsstraße des Plangebiets Görzhäuser Hof III

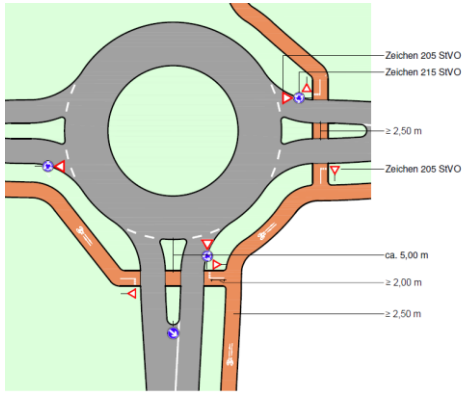


Quelle: Planersocietät

Möglicher Anschluss an den geplanten Kreisverkehr mit der L3092



Möglichkeit für Querung der Erschließungsstraße am Kreisverkehr (Knoten mit L3092) sowie Höhe Zufahrt Werksgelände: Skizze einer nicht priorisierten Querungsanlage für Fuß- und Radverkehr | Quelle: Planersocietät



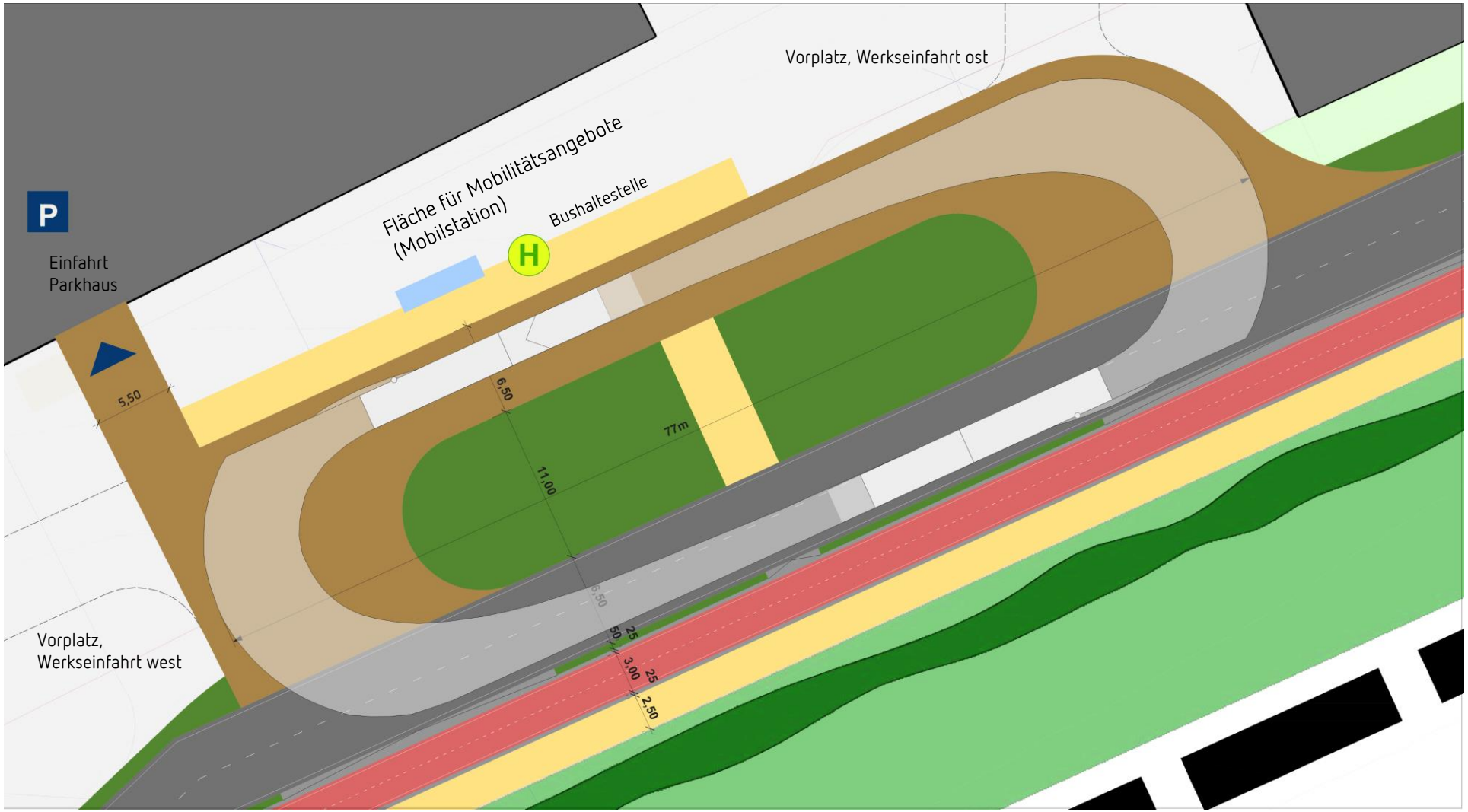
Anbindung an den Kreisverkehr mit der L3092, nach Musterblatt 4.5-4 der Musterlösungen für Radverkehrsanlagen an Kreisverkehrsplätzen in Baden-Württemberg | Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017)

Anbindung/Erschließung der Werksgelände für den Fuß- und Radverkehr

Skizze der Bushaltestelle GH III

Hinweis: Es sind nicht alle Details der Straße dargestellt, es handelt sich um eine einfache Prinzipskizze.

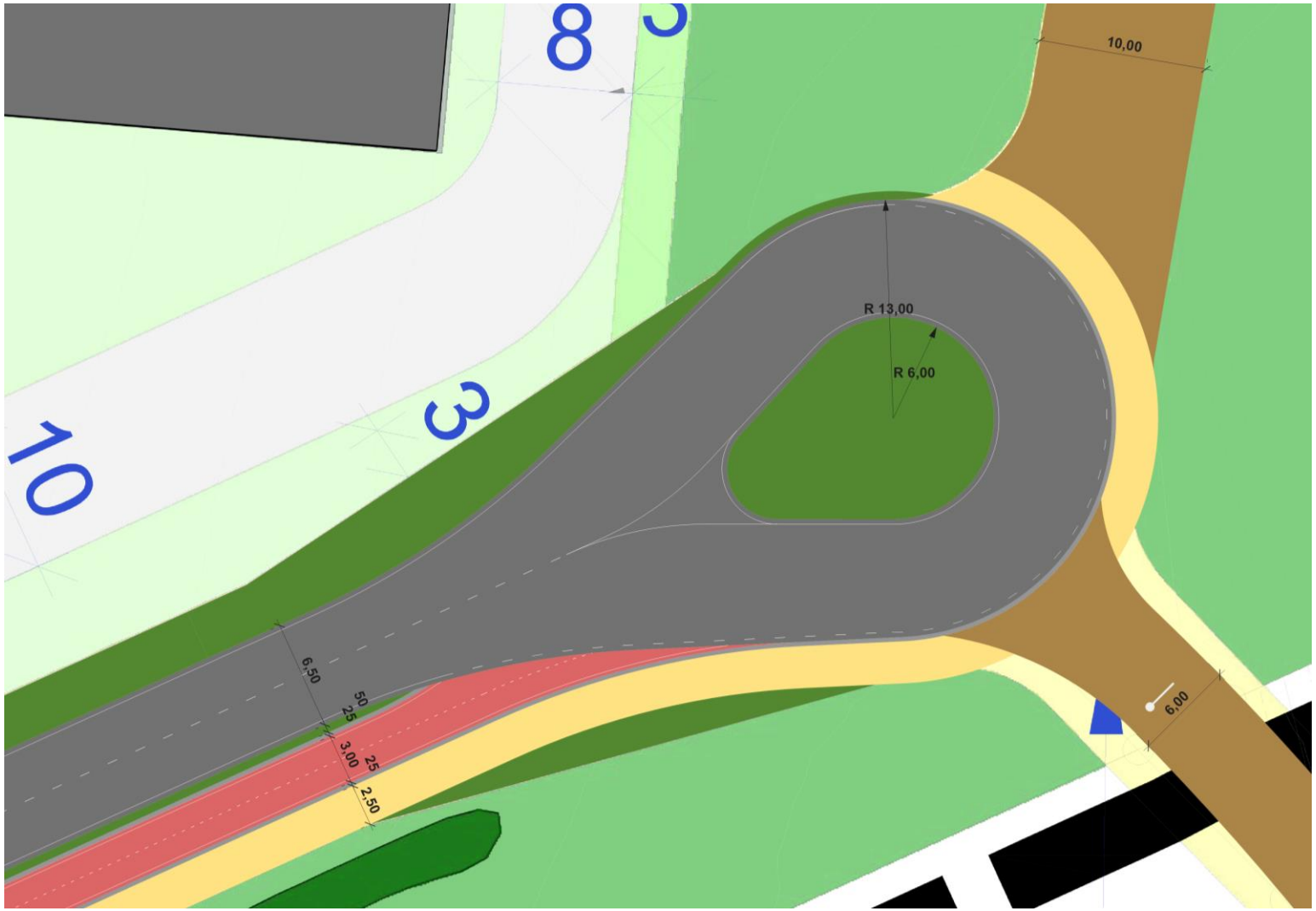
Quelle: Planersocietät auf Grundlage des Planentwurfs GH III



Anbindung/Erschließung der Werksgelände für den Fuß- und Radverkehr

Skizze der Verbindungsachse zwischen den Werksteilen (neue Erschließungsstraße zu Görzhäuser Weg) mit Busschleuse

Quelle: Planersocietät auf Grundlage des Planentwurfs GH III

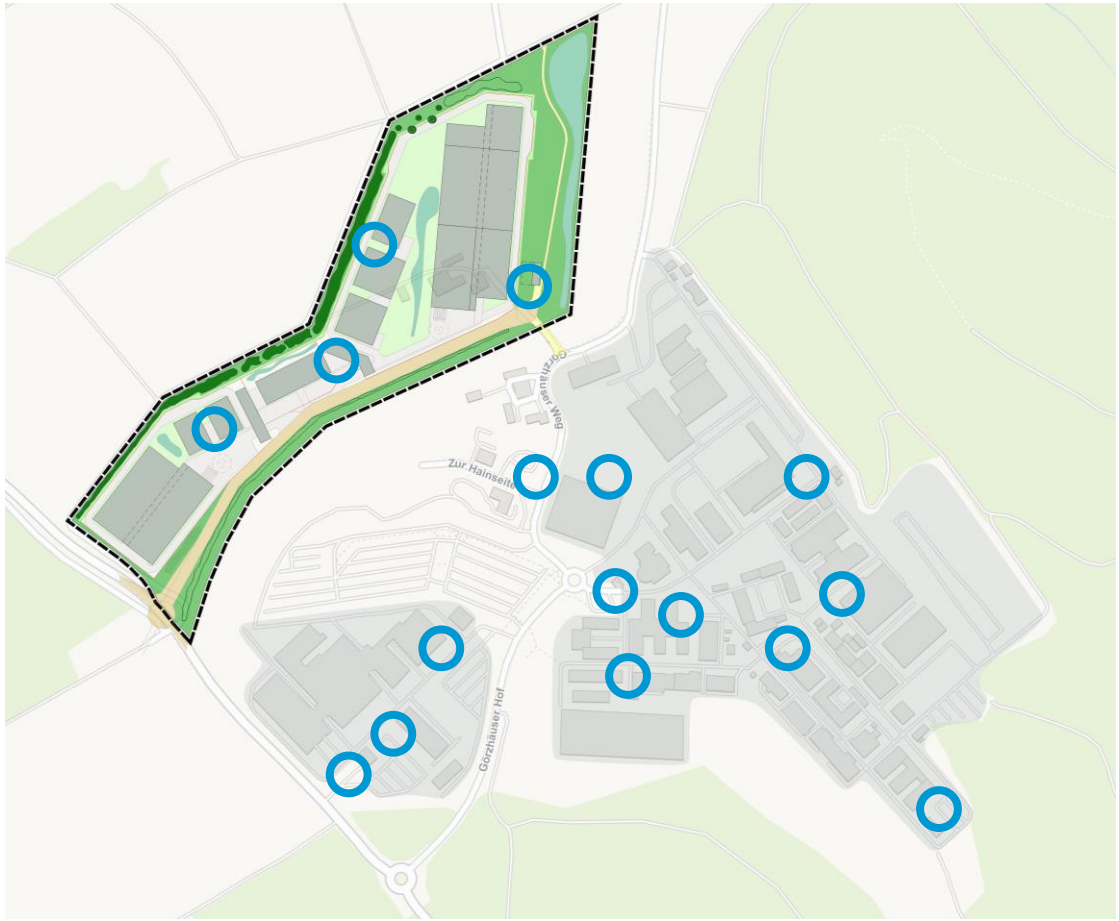


Hochwertiges Fahrradparken

Beschreibung

- **Ausstattung:** Überdachte Anlagen mit Anlehnbügeln oder Doppelstock-Parkern. Prüfung ob bei Überdachung ein Gründach eingerichtet werden kann
- **Fahrradstation am Parkhaus von GH III:** z.B. mit regelmäßigem Werkstattangebot für Mitarbeitende. Die Gesamtzahl der Stellplätze auf dem Gelände sollte mindestens 500 Fahrradstellplätze betragen (siehe Handlungsfeld 6)
- **Gebäudenahe Abstellanlagen auf dem Werksgelände:** Neben größeren Radabstellanlagen wie am Parkhaus für den Werksteil GH III sollten zusätzlich kleinere, dezentrale Anlagen an den Eingängen größerer Gebäude eingerichtet werden. Hier empfiehlt es sich, auch im Werksteil GH III eine Befahrbarkeit des Geländes mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Ein genauer Standort und Umfang ist letztlich abhängig von konkreten Bauplanungen und Nutzungen.
- **Fahrradabstellanlagen an Haltestellen:** Basisausstattung von mind. 10 Abstellplätzen, Prüfung ob bei Überdachung ein Gründach eingerichtet werden kann

Links: Kleine Anlage an dezentralem Standort; Rechts: Anlage mit Doppelstock-Parkern| Quelle: Planersocietät



Mögliche Standorte für hochwertige Radabstellanlagen | Quelle: Planersocietät

Akteure/Abhängigkeiten

- Werksbetreiber
- Stadt Marburg (Haltestellen)

Anbindung/Erschließung der Werksgelände für den Fuß- und Radverkehr

Beschreibung

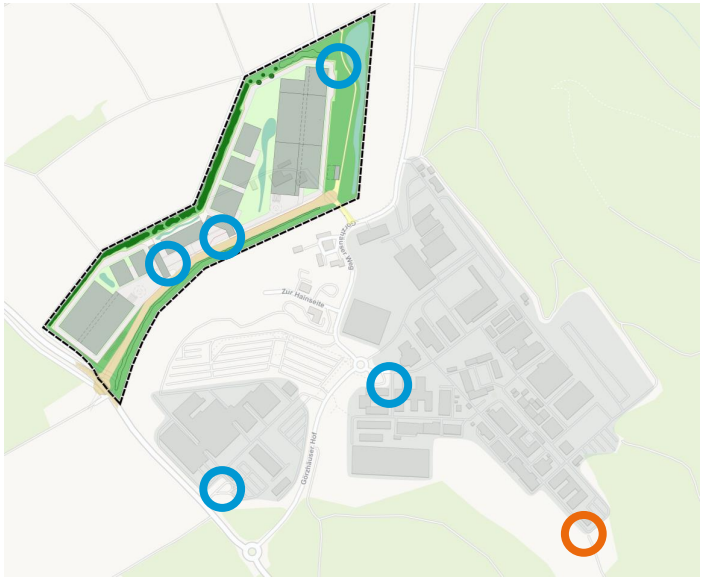
Gemeinsamer Geh- und Radweg im Plangebiet GH III Richtung Norden

Im Vorentwurf des Bebauungsplans Görzhäuser Hof III ist eine Querverbindung für Fuß und Radverkehr etwa auf Höhe des geplanten Parkhauses vorgesehen. Der städtebauliche Entwurf beinhaltet eine an den Wendehammer anschließende Fuß- und Radwegeverbindung nach Norden. Aus verkehrlicher Sicht ist letztere Variante zu bevorzugen, um nichtmotorisierten Hol- und Bringverkehr zur Kita einfach und sicher zu gestalten. Wie bereits zuvor beschrieben (siehe Handlungsfeld 4), ist dieser Wegeverbindung grundsätzlich für die Erschließung von GH III sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr wichtig und entsprechend herzustellen. Nach Norden ist ein Anschluss an den bestehenden Wirtschaftsweg und die Weiterführung bis Michelbach erforderlich.

Drehkreuze als Werkszugänge für Radfahrende

Zur Erleichterung des Zugangs zum Werksteil Görzhäuser Hof I wurde an dessen südöstlichem Rand (sowie am Stammwerk) Drehkreuze für den direkteren Zugang von Radfahrenden eingerichtet. Weitere Standorte insbesondere am nordöstlichen Rand von Görzhäuser Hof I werden als sinnvoll erachtet, um weitere Zugänge durch den Wald in die Kernstadt abzukürzen. Für den neuen Werksteil Görzhäuser Hof III ist im nördlichen Teil ist ein Zugang auf den im städtebaulichen Entwurf vorgeschlagenen Fuß- und Radweg sinnvoll.

Eine Wegeverbindung zwischen den Werksteilen GH III und nördlich GH II für den Fußverkehr (etwa auf Höhe des derzeitig noch als Parkplatz genutzten Fläche) ist verkehrlich sehr sinnvoll, da so nicht nur die Fußwege zwischen den Werksteilen deutlich verkürzt würden, sondern auch die neue Bushaltestelle GH III die Flächen nördlich GH II (künftige Bebauung) erschließen würde. **Aus artenschutz- und planrechtlichen Gründen ist die Realisierung dieser Verbindung allerdings nicht möglich.**



Mögliche Standorte für Drehkreuze (orange: vorhanden) | Quelle: Planersocietät

Akteure/Abhängigkeiten

- Stadt Marburg
- SEG Marburg

Anbindung/Erschließung der Werksgelände für den Fuß- und Radverkehr

Beschreibung und Wirkung

Verbesserung der bestehenden Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr

Die rechtlichen und technischen Voraussetzungen für die Priorisierung des querenden Fuß- und Radverkehrs (Fußgängerüberweg mit Radfurt) sollten für die Standorte der Querungsanlagen geprüft werden (insb. am bestehenden Kreisverkehr an der Straße „Görzhäuser Hof").

Die Gebäude östlich der Straße Görzhäuser Weg sind nördlich des Kreisverkehrs nur über den Geh- und Radweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite erreichbar. Um ein sicheres und komfortables Queren von Beschäftigten auf dem Weg zu diesen Gebäuden zu ermöglichen (gilt für einen Firmenzugang), wird empfohlen, an dieser Stelle die Bordsteine in direkter Querungslinie abzusenken.

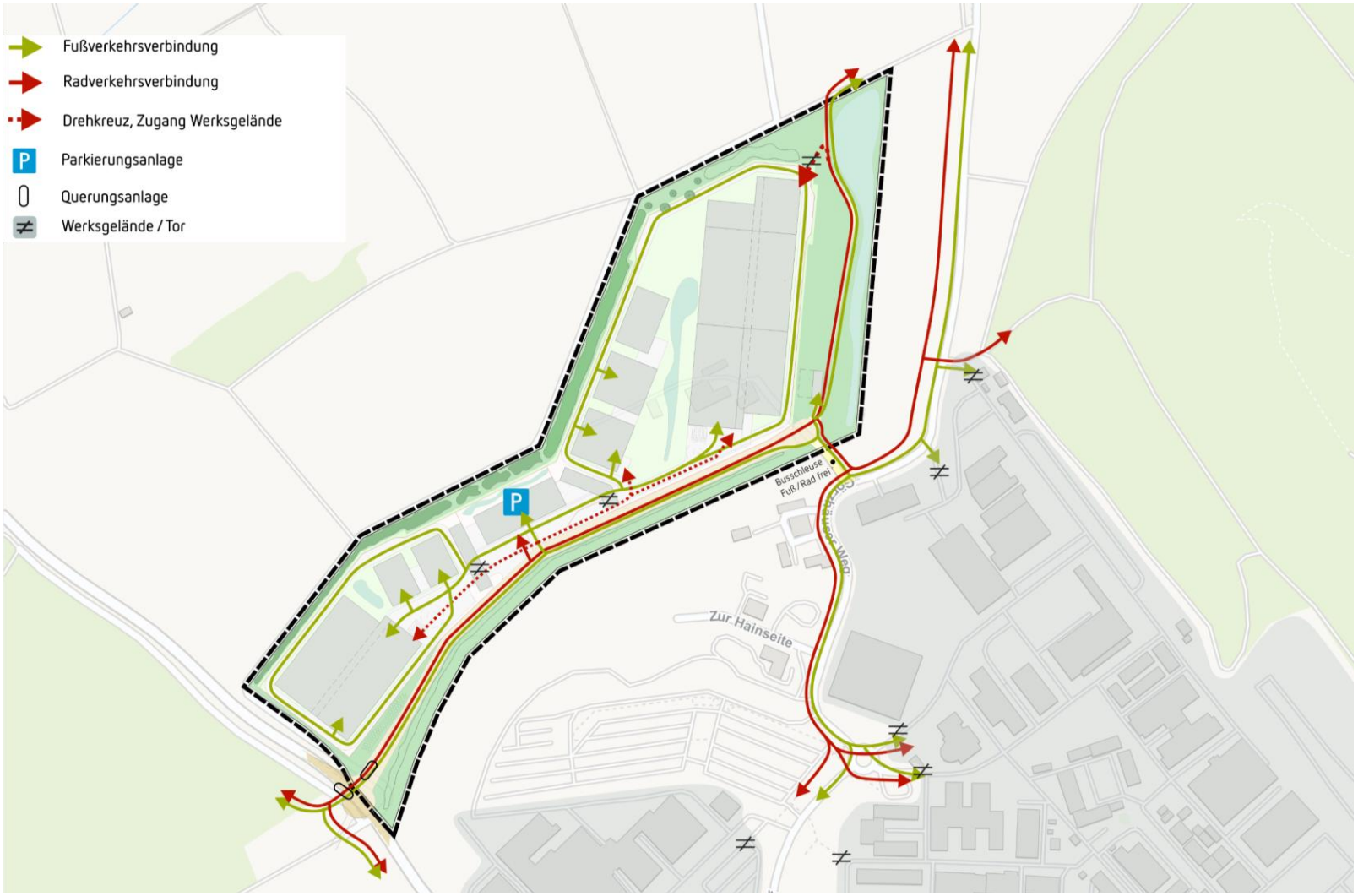
Verdeutlichung von Querungsstellen für den Fußverkehr auf dem Werksgelände z.B. durch Markierungen zur Hervorhebung der Querungsbeziehungen *(Nach Luftbild bereits vorhanden z.B. an Erich-Wernicke-Straße)*

Kombinierte Querungsanlage mit Furt für den Radverkehr | Quelle: Planersocietät

Akteure/Abhängigkeiten

- Stadt Marburg
- Werksbetreiber

Anbindung/Erschließung der Werksgelände für den Fuß- und Radverkehr



Erschließung des Standorts Görzhäuser Hof III für den Radverkehr und Fußverkehr basierend auf dem städtebaulichen Entwurf

Quelle: Planersocietät auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs

Barrierefreie Infrastruktur in Görzhausen

Beschreibung

- **Barrierefreier Ausbau der Querungsanlagen:** Nach dem 2-Sinne-Prinzip sollten Infrastrukturen wie Querungsanlagen mit mindestens zwei der drei menschlichen Sinne (Hören, Sehen, Tasten) erkennbar sein. Insbesondere die Querungsanlagen, z.B. über die Michelbacher Straße, sollten dahingehend sukzessive angepasst werden. Für barrierefreie Querungsanlagen, welche durch alle Personen problemlos nutzbar sind und auch mobilitätseingeschränkten Beschäftigten möglichst direkte Wege ermöglichen, sind taktile Leitelemente sowie sogenannte Doppelborde (teilweise Nullabsenkung für rollende Hilfsmittel, teilweise hohes Bord für taktile Erkennbarkeit) erforderlich.
- **Überprüfung der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur in den Werksgeländen auf Barrierefreiheit:** Abgesehen von Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum sollte auch die Infrastruktur innerhalb der Werksgelände durch die jeweiligen Betreiber auf Barrierefreiheit überprüft und sukzessive entsprechend ausgebaut werden. Grundsätzlich gelten hier die gleichen Anforderungen wie im öffentlichen Straßenraum, als Mindestmaßnahme sollten stufenfreie Zugänge ermöglicht und Bordabsenkungen eingerichtet werden.

Akteure/Abhängigkeiten

- **Straßenbaulastträger (Stadt Marburg)**
- **Werksbetreiber**

Handlungsfeld 6

Ruhender Kfz- und Fahrradverkehr

Dimensionierung des Parkraumangebots für Kfz in GH III

Einleitung

Der Ausbau des Standortes Görzhäuser Hof um 1.000 bis 1.500 Arbeitsplätze bringt durch die zusätzlichen Beschäftigten auch zusätzlichen Verkehr mit sich, darunter zu einem größeren Teil Kfz-Verkehr. Für diese Kfz müssen am Zielort GH III Stellplätze vorgehalten werden. Diese sollen grundsätzlich zahlen- und flächenmäßig möglichst effizient geplant und hergestellt werden. Die Stadt Marburg regelt durch Satzung die Verpflichtung zum Nachweis von Kfz-Stellplätzen - und Fahrrad-Abstellplätzen - beim Neubau oder Umbau bzw. bei Neu- oder Umnutzung von baulichen Anlagen. Hierunter fallen die künftigen Betriebe in GH III. Gemäß § 1 der Marburger Stellplatzsatzung gibt es für die Bemessung der Anzahl der Stellplätze zwei Möglichkeiten:

- Die Bemessung erfolgt anhand der Richtwerte aus Anlage 1 zur Stellplatzsatzung mit Möglichkeiten zur Minderung der Anzahl gemäß §§ 4 und 10 der Stellplatzsatzung.
- Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen kann die Anzahl auch durch anderweitig getroffene Regelungen festgelegt werden. Eine anderweitige Herangehensweise ist beispielsweise eine Ableitung der notwendigen Stellplätze aus der Verkehrserzeugungsrechnung.

Nachfolgend werden beide Berechnungsansätze gegenübergestellt, um am Ende den unter den speziellen Rahmenbedingungen von GH III zu erwartenden Bedarf bestmöglich zu ermitteln. Eine stellplatzscharfe Festlegung kann zum jetzigen Planungsstand noch nicht getroffen werden, da die tatsächliche Anzahl von der Anzahl der Beschäftigten und dem tatsächlichen Gewerbe in GH III abhängt. Die im Mobilitätskonzept ermittelten Werte sind jedoch als Obergrenze zu verstehen, sodass später kein Überangebot entsteht und eine Förderung alternativer Mobilitätsangebote wirksam erfolgen kann.

Dimensionierung des Parkraumangebots für Kfz in GH III

Berechnung der Kfz-Stellplätze gemäß den Richtwerten aus Anlage 1 zur Stellplatzsatzung

- Für GH III sind 1.000 bis 1.500 Arbeitsplätze auf 163.377 m² BGF (exkl. Parkhaus) vorgesehen. Zur Berechnung der Nutzfläche wird ein Faktor von 0,65 der BGF angenommen. Die Nutzfläche würde sich damit auf etwa 106.195 m² belaufen.
- Eine konkrete Nutzungsform bzw. Nutzungsintensität kann derzeit noch nicht angegeben werden. Die Anzahl der vorgesehenen Arbeitsplätze weist im Verhältnis zur vorgesehenen BGF jedoch eher auf eine geringere Arbeitsplatzdichte hin. Daher wird zur Berechnung gemäß Anlage 1 der Stellplatzsatzung der Richtwert für Nr. 9.1: Handwerks- und Industriebetriebe angesetzt.
- Der Richtwert für Nr. 9.1 beläuft sich auf 1 Stellplatz je 60 m² Nutzfläche oder 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte. Das Berechnungsergebnis zeigt hier erhebliche Abweichungen zwischen den beiden möglichen Richtwerten (siehe folgende Seite).
- Gemäß § 4 (1) der Stellplatzsatzung würde unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse eine Minderung um 50% (Gebietszone III) erfolgen, sofern nicht Abweichungen über § 10 (1) und (2), also der Vorlage eines Mobilitätskonzeptes, getroffen werden. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und der zu erwartenden Wirkungen des Mobilitätskonzepts wird eine Minderung von 15% angesetzt. Weitere Minderungen werden in dieser Berechnung nicht angesetzt.

Dimensionierung des Parkraumangebots für Kfz in GH III

Berechnung der Kfz-Stellplätze gemäß den Richtwerten aus Anlage 1 zur Stellplatzsatzung

– 100% der BGF werden Nr. 9.1 zugeordnet: **Es würden 1.504 Stellplätze erforderlich.**

Wertung gemäß	Richtwert	Nutzfläche (0,65 der BGF)	Anzahl Stellplätze	Minderung durch Mobilitätskonzept: 15%
Anlage 1, Nr. 9.1: Handwerks- und Industriebetriebe	1 Stellplatz je 60 m² Nutzfläche ~~oder 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte~~	106.195 m²	1.769	**1.504**

– Gemäß Nr. 9.1 wird ein Stellplatz je 3 Beschäftigte berechnet. **Es würden bis zu 589 Stellplätze erforderlich.**

Wertung gemäß	Richtwert	Anzahl Beschäftigte	Anzahl Stellplätze	Minderung durch Mobilitätskonzept: 15%
Anlage 1, Nr. 9.1: Handwerks- und Industriebetriebe	~~1 Stellplatz je 60 m² Nutzfläche~~ oder 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte	1.000-1.500	334-500	**284-589**

Dimensionierung des Parkraumangebots für Kfz in GH III

Berechnung der Kfz-Stellplätze gemäß Verkehrserzeugungsrechnung

- In einem ersten Berechnungsfall wird die Verkehrserzeugungsrechnung für GH III aus dem Verkehrsgutachten vom Büro Heinz+Feier zugrunde gelegt. Angesetzt ist ein MIV-Anteil von 90% und ein Pkw-Besetzungsrad von 1,1.
- In einem zweiten Berechnungsfall unter Einbezug der Wirkung des Mobilitätskonzepts wird der MIV-Anteil der Beschäftigten auf 70% reduziert und der Pkw-Besetzungsgrad leicht auf 1,2 angehoben.
- Auf Basis der Schichtwechsel von 20% der Mitarbeitenden um 6 Uhr, 14 Uhr und 22 Uhr sowie einer Spitzenstunde von 22% morgens für die übrigen Beschäftigten (gemäß Gutachten Heinz+Feier) ist eine Tagesganglinie des Verkehrs erstellt worden. Diese zeigt, wieviel Quell- und Zielverkehr stündlich in Görzhausen zu erwarten ist. Zur Ermittlung der notwendigen Stellplätze wird der stündliche Zielverkehr zu den sich bereits im Gebiet befindlichen Kfz addiert. Zugleich wird der stündliche Quellverkehr, also der Verkehr, der das Gebiet wieder verlässt, wieder abgezogen. Daraus ergibt sich die Anzahl an Kfz im Gebiet. Die maximale tägliche Anzahl Kfz im Gebiet zu einer Stunde zeigt den maximal erforderlichen Stellplatzbedarf. Dieses Verfahren ist auf den folgenden Seiten dargestellt.

Ergebnisse

- Im ersten Berechnungsfall gemäß (konservativer) Verkehrserzeugungsrechnung (Beschäftigte: 90% MIV-Anteil, 1,1 Pkw-Bes.) ergeben sich in der Spitze **917 Stellplätze für Beschäftigte und 83 Stellplätze für Besucher, in der Summe: 1.000 Stellplätze.**
- Im zweiten Berechnungsfall (Beschäftigte: 70% MIV-Anteil, 1,2 Pkw-Bes.) ergeben sich in der Spitze **672 Stellplätze für Beschäftigte und 83 Stellplätze für Besucher, in der Summe: 755 Stellplätze.**

Dimensionierung des Parkraumangebots für Kfz in GH III

Berechnung der Kfz-Stellplätze gemäß Verkehrserzeugungsrechnung

	Beschäftigtenverkehr					Kundenverkehr					Stellplätze gesamt
	prozentual		absolut			prozentual		absolut			
Stunde	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Stellplätze	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Stellplätze	
00-01			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
01-02			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
02-03			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
03-04			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
04-05			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
05-06		6,7%	0	87	**149**			0	0	**1**	**150**
06-07	6,7%	10,0%	87	130	**192**			0	0	**1**	**193**
07-08		22,0%	0	287	**479**		3,0%	0	8	**9**	**488**
08-09		17,0%	0	222	**701**	3,0%	10,0%	8	27	**28**	**729**
09-10		12,0%	0	156	**857**	5,0%	20,0%	14	55	**69**	**927**
10-11		4,6%	0	60	**917**	10,0%	15,0%	27	41	**83**	**1000**
11-12	1,0%	2,0%	13	26	**930**	20,0%	10,0%	55	27	**56**	**986**
12-13	5,0%	5,0%	65	65	**930**	15,0%	5,0%	41	14	**28**	**959**
13-14	7,0%	9,0%	91	117	**957**	10,0%	15,0%	27	41	**42**	**998**
14-15	9,0%	2,0%	117	26	**865**	5,0%	10,0%	14	27	**56**	**921**
15-16	10,0%	1,0%	130	13	**748**	15,0%	5,0%	41	14	**28**	**776**
16-17	20,0%	1,0%	261	13	**500**	10,0%	5,0%	27	14	**15**	**515**
17-18	20,0%	1,0%	261	13	**252**	5,0%	1,0%	14	3	**4**	**256**
18-19	10,0%		130	0	**122**	1,0%	1,0%	3	3	**4**	**126**
19-20	3,0%		39	0	**83**	1,0%		3	0	**1**	**84**
20-21	1,0%		13	0	**70**			0	0	**1**	**71**
21-22	0,3%	6,7%	4	87	**153**			0	0	**1**	**154**
22-23	7,0%		91	0	**62**			0	0	**1**	**63**
23-24			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
Summe	100,0%	100,0%	1304	1304		100,0%	100%	273	273		

Berechnungsgrundlage:

Beschäftigte: 90% MIV, 1,1 Pkw-Bes.

Kunden/Besucher: 90% MIV, 1,1 Pkw-Bes.

> **Maximum: 1.000 Stellplätze** zwischen 10 und 11 Uhr nachgefragt

Dimensionierung des Parkraumangebots für Kfz in GH III

Berechnung der Kfz-Stellplätze gemäß Verkehrserzeugungsrechnung

	Beschäftigtenverkehr					Kundenverkehr					Stellplätze gesamt
	prozentual		absolut			prozentual		absolut			
Stunde	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Stellplätze	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Stellplätze	
00-01			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
01-02			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
02-03			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
03-04			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
04-05			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
05-06		6,7%	0	62	**124**			0	0	**1**	**125**
06-07	6,7%	10,0%	62	93	**155**			0	0	**1**	**156**
07-08		22,0%	0	205	**360**		3,0%	0	8	**9**	**369**
08-09		17,0%	0	158	**518**	3,0%	10,0%	8	27	**28**	**546**
09-10		12,0%	0	112	**629**	5,0%	20,0%	14	55	**69**	**698**
10-11		4,6%	0	43	**672**	10,0%	15,0%	27	41	**83**	**755**
11-12	1,0%	2,0%	9	19	**681**	20,0%	10,0%	55	27	**56**	**737**
12-13	5,0%	5,0%	46	46	**681**	15,0%	5,0%	41	14	**28**	**709**
13-14	7,0%	9,0%	65	84	**700**	10,0%	15,0%	27	41	**42**	**742**
14-15	9,0%	2,0%	84	19	**635**	5,0%	10,0%	14	27	**56**	**690**
15-16	10,0%	1,0%	93	9	**551**	15,0%	5,0%	41	14	**28**	**579**
16-17	20,0%	1,0%	186	9	**374**	10,0%	5,0%	27	14	**15**	**389**
17-18	20,0%	1,0%	186	9	**198**	5,0%	1,0%	14	3	**4**	**201**
18-19	10,0%		93	0	**105**	1,0%	1,0%	3	3	**4**	**108**
19-20	3,0%		28	0	**77**	1,0%		3	0	**1**	**78**
20-21	1,0%		9	0	**68**			0	0	**1**	**69**
21-22	0,3%	6,7%	3	62	**127**			0	0	**1**	**128**
22-23	7,0%		65	0	**62**			0	0	**1**	**63**
23-24			0	0	**62**			0	0	**1**	**63**
Summe	100,0%	100,0%	930	930		100,0%	100%	273	273		

Berechnungsgrundlage:

Beschäftigte: 70% MIV, 1,2 Pkw-Bes.

Kunden/Besucher: 90% MIV, 1,1 Pkw-Bes.

> **Maximum: 755 Stellplätze** zwischen 10 und 11 Uhr nachgefragt

Dimensionierung des Parkraumangebots für Kfz in GH III

Fazit und Empfehlung

- Die verschiedenen Berechnungsansätze zur Ermittlung der Kfz-Stellplatzzahl für GH III bringen Ergebnisse in unterschiedlichen Größenordnungen hervor und reichen von 589 Stellplätzen bis zu 1.504 Stellplätzen. Der Ansatz über die BGF erweist sich im Vergleich zu den Ergebnissen der anderen Berechnungsansätze hierbei als Ausreißer und als nicht zielführend.
- Die Berechnung mittels Verkehrserzeugungsrechnung erweist sich in diesem Anwendungsfall als wesentlich präziser, weil so die für dieses Vorhaben sehr spezifischen, berechneten Verkehre zugrunde gelegt werden.
- **Im Vergleich der Berechnungsergebnisse und unter Zugrundelegung der gegebenen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen wird empfohlen, bis zu maximal 755 Kfz-Stellplätze für GH III festzusetzen und bei Vollauslastung herzustellen.**
- Während der Zuzugsphase ist nur die jeweils tatsächlich erforderliche Anzahl an Kfz-Stellplätzen herzustellen. Diese Zahl beim wird entsprechend anteilig der Nutzung von GH III berechnet. Überkapazitäten sollten vermieden werden.
- Alle Kfz-Stellplätze sollen zentral in einem Parkhaus in GH III untergebracht werden. Das Parkhaus ist entsprechend der sukzessiven Herstellung von Stellplätzen modular aufzubauen und muss bis zur Maximal-Stellplatzzahl von 755 nachrüstbar sein. Weitere Inhalte zur Lage und Beschaffenheit gemäß §§5 und 6 der Stellplatzsatzung sind zu berücksichtigen.

Berechnungsansatz	Anzahl Stellplätze
Nach BGF: 100% der BGF als Handwerks-/Industriefläche	1.504
Nach Anzahl Beschäftigter: Handwerks-/Industriefläche: 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte	589
Verkehrserzeugungsrechnung: konservativ	1.000
Verkehrserzeugungsrechnung: Mobilitätskonzept	**755**

Handlungsfeld 6: Ruhender Kfz-Verkehr

Parkraummanagement

Beschreibung

- **Kostenpflichtige Parkmöglichkeiten für Mitarbeitende:** Für Beschäftigtenstellplätze sowohl in den bestehenden Werksteilen als auch im neuen Werksteil Görzhäuser Hof III wird das Erheben von Parkgebühren empfohlen. Es wird zudem empfohlen, die Gebühren turnusmäßig in Einklang mit dem Verbraucherpreisindex anzupassen. Die Dimensionierung der Parkgebühren sollte sich an den Kosten für den Bau und den Unterhalt der Parkierungsanlagen richten. Eine weitere Möglichkeit ist die gestaffelte und sozialverträgliche Bepreisung auf Basis der Gehälter der Mitarbeiter:innen, was jedoch einen sensiblen Datenaustausch zwischen Betreiber und den individuellen Arbeitsgebern erfordern würde. Die monetäre Bewirtschaftung von Besucher:innenstellplätzen wird ebenfalls empfohlen, hier jedoch mit einem festen Kostensatz. Durch diese Maßnahme können Besucher:innen und Mitarbeiter:innen die sekundären Kosten des Kfz-Parkens (Kosten für Bau und Unterhalt, nicht-Nutzbarkeit der Parkplatzfläche als Produktionsfläche, ca. 12 m^2 Nutzfläche je Pkw) verdeutlicht werden. Außerdem wird die Attraktivität des Umweltverbunds gegenüber der privaten Kfz-Nutzung erhöht.
- **Vorhaltung und Ausweitung der Lademöglichkeiten für batterieelektrisch angetriebene Kfz:** Angesichts der zunehmenden Anzahl an elektrischen Pkw sollten auf den Parkplätzen auch vermehrt Lademöglichkeiten bereitgestellt werden. Je nach Zielgruppe und verfügbarer Infrastruktur ist im Einzelfall zu klären, welche Ladeleistung vorgesehen werden soll und kann. Schnellladesäulen können einen Fahrzeug-Akku in kurzer Zeit wieder aufladen, setzen jedoch einen hohen Umschlagsgrad (möglichst viele Fahrzeugladungen pro Tag) voraus, sie verursachen erwartungsgemäß einen vergleichsweisen hohen technischen und finanziellen Aufwand. Normal-Ladesäulen (max. 22 kW) sind wesentlich kostengünstiger umsetzbar, bedingen jedoch eine längere Verweildauer der dort parkenden Fahrzeuge und sind daher für Beschäftigtenparkplätze eine geeignete Lösung. Im neuen Parkhaus in GH III sollten für 30% der Stellplätze Lademöglichkeiten vorgehalten werden und eine technische Nachrüstung für bis zu 100% der Stellplätze in Zukunft möglich sein.

Beispielbild | Quelle: Planersocietät

Akteure / Abhängigkeiten

- **Betreiber der Werksteile**

Dimensionierung des Parkraumangebots für Fahrräder in GH III

Berechnung der Fahrrad-Abstellplätze gemäß den Richtwerten aus Anlage 1 zur Stellplatzsatzung

- Die Berechnung der notwendigen Fahrrad-Abstellplätze ist ebenfalls in der Stellplatzsatzung der Stadt Marburg geregelt und erfolgt über dieselbe Methodik sowie unter denselben Eingangsdaten wie die Ermittlung der Kfz-Stellplätze.
- **Im Rahmen der Zielsetzungen für die Mobilität in GH III wird empfohlen, insgesamt mindestens 500 Fahrrad-Abstellplätze herzustellen.** Davon müssen ca. 50 Abstellplätze für Besucher:innen bereitgestellt werden und entsprechend einfach auffindbar und zugänglich sein. Alle Fahrrad-Abstellplätze sind wie im Handlungsfeld 5 („Hochwertiges Fahrradparken“) beschrieben sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen gemäß §§ 5 und 6 der Marburger Stellplatzsatzung auszugestalten.

Wertung gemäß	Richtwert	Bemessungsgrundlage	Anzahl Stellplätze	davon für Besucher:innen
Anlage 1, Nr. 9.1: Handwerks- und Industriebetriebe	1 Stellplatz je 60 m^2 Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte	1.000 bis 1.500 Arbeitsplätze	333 bis 500 Abstellplätze	10% 33 bis 50 Abstellplätze

Handlungsfeld 7

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Etablierung von Angeboten am Werksteil GH III

Beschreibung

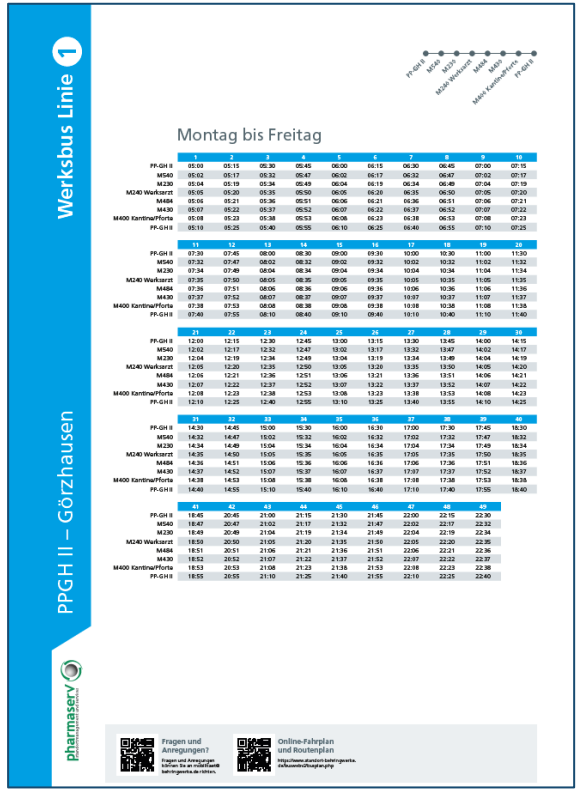
Beibehalten / Übertragen / Neueinführung der Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Das breite Angebot des betrieblichen Mobilitätsmanagements hat sich in den bestehenden Werksteilen bewährt. Hierzu zählen unter anderem das mögliche **Fahrradleasing (Jobrad)** und der **Zuschuss zum Deutschlandticket**, jeweils einheitlich durch die angesiedelten Firmen. Die Möglichkeiten der Übertragung bestehender Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind unter anderem abhängig von dem Betreiber des Werksteils Görzhäuser Hof III. Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung gibt es diesbezüglich noch keine Festsetzung. Wird der Werksteil Görzhäuser Hof III durch den Betreiber der Werksteile Görzhäuser Hof II und Stammwerk (Pharmaserv) betrieben, wird eine Übertragbarkeit unter der Voraussetzung der Beteiligung des angesiedelten Betriebs/der angesiedelten Betriebe als gut möglich eingestuft. Wird der Werksteil Görzhäuser Hof III durch einen anderen Akteur betrieben, stellt die Integration von Angeboten eine größere Aufgabe dar. Grundsätzlich wird es als sinnvoll erachtet, die Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements **möglichst für Beschäftigte in allen Werksteilen** anzubieten, um die Abhängigkeit für die Pkw-Nutzung gleichermaßen zu reduzieren und Anreize für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen. Während Maßnahmen wie Zuschüsse oder Fahrradleasing grundsätzlich auch durch getrennte Werksbetreiber angeboten werden können, ist dies bei anderen Maßnahmen für eine hohe Funktionalität wichtig. Werksbusse sollten beispielsweise eine möglichst flächendeckende Erschließung von Destinationen (Firmengebäude, ÖPNV-Verknüpfungspunkte etc.) gewährleisten. Parallele Angebote würden hier möglicherweise zu einer großen Ineffizienz führen. Angebote wie eine **Mitfahr-App** erfordern einen möglichst großen Pool an Teilnehmenden, auch hier wäre ein einheitliches Angebot daher wünschenswert. Es wird daher empfohlen, ggf. von Seiten der Stadt eine Vermittler-Rolle zur **Vernetzung von Angeboten des betrieblichen Mobilitätsmanagements** einzunehmen.

Anpassung der Werksbuslinie

Abhängig vom Betreiber des zukünftigen Werksteils GH III und den **betrieblichen Verbindungen zu GH I und GH II** wird eine Integration in das bestehende Werksbus-System empfohlen, um die Erreichbarkeit von durch Mitarbeitenden genutzte Einrichtungen (z.B. Betriebsarzt, Kantine etc.) zu optimieren.

Fahrplan der Werksbuslinie 1 | Quelle: Pharmaserv



Akteure/Abhängigkeiten

- Betreiber des Werksteils Görzhäuser Hof III
- ggf. Unterstützung/Vermittlung durch Stadt Marburg

Optimierung / Ergänzung der Angebote in GH I/II

Beschreibung

Optimierung der Dienstfahrzeug-Flotte

Nach Aussage des Betreibers Pharmaserv ist von Seiten der angesiedelten Unternehmen keine Bildung eines gemeinsamen Fuhrparks angedacht. Die bereits **bis 2030 anvisierte Elektrifizierung des Fuhrparks** ist bereits positiv zu vermerken. Betriebliche Fuhrparks sind häufig nur im Rahmen der gängigen Arbeitszeiten in Nutzung. Ein zusätzlicher Ansatz zur Pkw-Abhängigkeit von Beschäftigten könnte in Verantwortung der individuellen Unternehmen daher sein, für bestimmte Fahrzeuge (z.B. Transporter) eine **für Mitarbeitende nutzbares Leih-System für Zeiten außerhalb der betrieblichen Nutzung** zu schaffen. So könnte für bestimmte Mitarbeitende, welche den Standort grundsätzlich ohne Pkw erreichen können, eine Alternative zum privaten Pkw-Besitz geschaffen werden.

Saisonale Anpassungen des Mobilitätsangebots / Aktionen und Events

Der Standort Görzhausen sollte grundsätzlich und durchgängig mit verschiedenen Verkehrsarten erreichbar sein. Das individuelle Mobilitätsverhalten ist jedoch bei vielen Personen auch von externen Faktoren wie Tageslicht, Temperatur und Niederschlägen abhängig. Zum Beispiel bestehen insbesondere **im Winter Hemmnisse für die Nutzung des Fahrrads**, denen auch durch zuverlässigen Winterdienst und gut ausgebauter Infrastruktur nur begrenzt entgegen gewirkt werden kann. Es ist daher möglich, dass ein größerer Anteil der Beschäftigten, welche im Sommer das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen, im Winter mit dem Auto fahren, sofern keine attraktive Alternative des ÖPNV besteht. Daher wird empfohlen, saisonale Faktoren bei der Planung von Mobilitätsangeboten zu berücksichtigen. Konkret könnte **z.B. in kalten/niederschlagsreichen Monaten das ÖPNV-Angebot enger getaktet** oder die **Mitfahr-App gezielt als Fahrrad-Alternativen beworben** werden. Zusätzlich kann auch eine gezielte Förderung des Radfahrens im Winter stattfinden, etwa indem mit dem Straßenbetriebsdienst auf ganzjährig sichere Routen und wintertaugliche Ausrüstung hingewiesen wird. Denkbar sind auch Aktionstage im Herbst, bei welchen Beschäftigte ihr Fahrrad auf die Nutzbarkeit im Winter (z.B. Beleuchtung) hin prüfen lassen können. In den wärmeren Monaten hingegen sind **animierende Aktionen und Events** wie bspw. die Teilnahme am Stadtradeln oder ähnliche spielerische Wettbewerbe sinnvoll und erfreuen sich bereits bei vielen Unternehmen steigender Beliebtheit.

Optimierung / Ergänzung der Angebote in GH I/II

Beschreibung

Optimierung der Mitfahrer-App

Die für die von Pharmaserv betriebenen Werksteile vorhandene Mitfahr-App könnte auf eine Optimierung hin überprüft werden. Da bei könnte unter anderen das datenschutzkonforme **Finden von Personen mit ähnlichen Arbeitswegen vereinfacht** werden. Außerdem könnte ggf. eine stärkere Bewerbung, beispielsweise mit zusätzlichen Anreizen oder saisonalen Aktionen, angestrebt werden.

Gemeinsame Werks-/Mobilitäts-App

Ein umfassendes Angebot des betrieblichen Mobilitätsmanagements erfordert einen niederschwelligen und einfachen Zugang zur Nutzung. Insbesondere Mitarbeitende ohne dienstliche digitale Endgeräte sind hier ggf. schwerer zu erreichen als Mitarbeitende an Bürostandorten. Eine **einheitliche Werks-/Mobilitäts-App für alle Mitarbeitenden am Standort** könnte **(Echtzeit-) Informationen zentralen bündeln**, etwa zu **Angeboten wie Sharing, Werksbus** (Abfahrten, Linien), **Mitfahrgelegenheiten** (Angebote/Gesuche) und **Parkraum** (z.B. Abo-Management, Auslastung). Zudem könnte mittels einer Schnittstelle zu **ÖPNV-Daten** der öffentliche Verkehr miteinbezogen werden, um eine erleichterte Planung von Wegeketten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zu ermöglichen.

Mobilitätsinformationen auf dem Gelände von GH III

Nicht nur an der neuen Bushaltestelle von GH III, sondern auch auf dem großen Werksgelände sind an zentralen Stellen, wie Foyers, Sammelstellen, Pausenräume oder Kantinen Mobilitätinformationen sinnvoll und denkbar. Hier können digitale Info-Screens zum Einsatz kommen, die Informationen wie die Abfahrtszeiten der nächsten Busse, die Echtzeit-Pünktlichkeit, die Verfügbarkeit zusätzlicher Mobilitätsangebote (Bike-, Car-, Scootersharing), Mitfahrerangebote, Vergleiche von Reisezeiten und Umweltbilanz verschiedener Verkehrsmittel und weiteres anzeigen. So werden die Beschäftigten dauerhaft auf die zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote aufmerksam gemacht.

Optimierung / Ergänzung der Angebote in GH I/II

Beschreibung

Ergänzung eines Leihangebotes für E-Scooter sowie eine geordnete Abwicklung von privaten E-Scootern

Auch die sogenannten E-Scooter (elektrisch unterstützte Tretroller) sind insbesondere durch ihre elektrische Unterstützung eine Alternative, sofern die Radverkehrsanbindung verbessert wird. Viele Menschen nutzen sie mittlerweile auch privat, hinzu kommen Leih-Angebote unterschiedlicher Firmen. Die Entwicklung des Marktes der Leihanbieter ist jedoch für die kommenden Jahre kaum vorauszusehen, wobei davon auszugehen ist, dass sich zumindest einige Anbieter weiter etablieren werden. Diese entscheiden in der Regel selbst, welches Bedienungsgebiet sie anbieten, reagieren dabei jedoch auf die Nachfrage. Eine Einbindung des Standortes Görzhausen ist daher möglich, jedoch schwer planbar und ggf. erst durch aktives Anwerben der Anbieter erreichbar. Innerhalb des Werksgeländes ist eine Möglichkeit die Etablierung eines mittels sog. Geofencing auf den Werksbereich begrenzten eigenen Angebots. Dieses könnte als Ergänzung der Werksbuslinien für Wege zwischen den Werksteilen sowie von/zu den Parkierungsanlagen sowie ggf. zum Bahnhof Sterzhausen genutzt werden. Die **Nutzung privater E-Scooter** sollte z.B. **durch geeignete Abstellplätze und Lademöglichkeiten für die Akkus unterstützt** werden. Um ein unkontrolliertes Abstellen von Leih-Scootern im öffentlichen Raum zu unterbinden, können in Abstimmung mit den Anbietern entweder **Parkverbotszonen festgelegt** werden oder auch bestimmte **Abstellzonen gekennzeichnet** werden, z.B. im Rahmen der Mobilstationen an den Bushaltestellen. Daher sind an den Bushaltestellen/Mobilstationen entsprechende Flächen vorzuhalten.

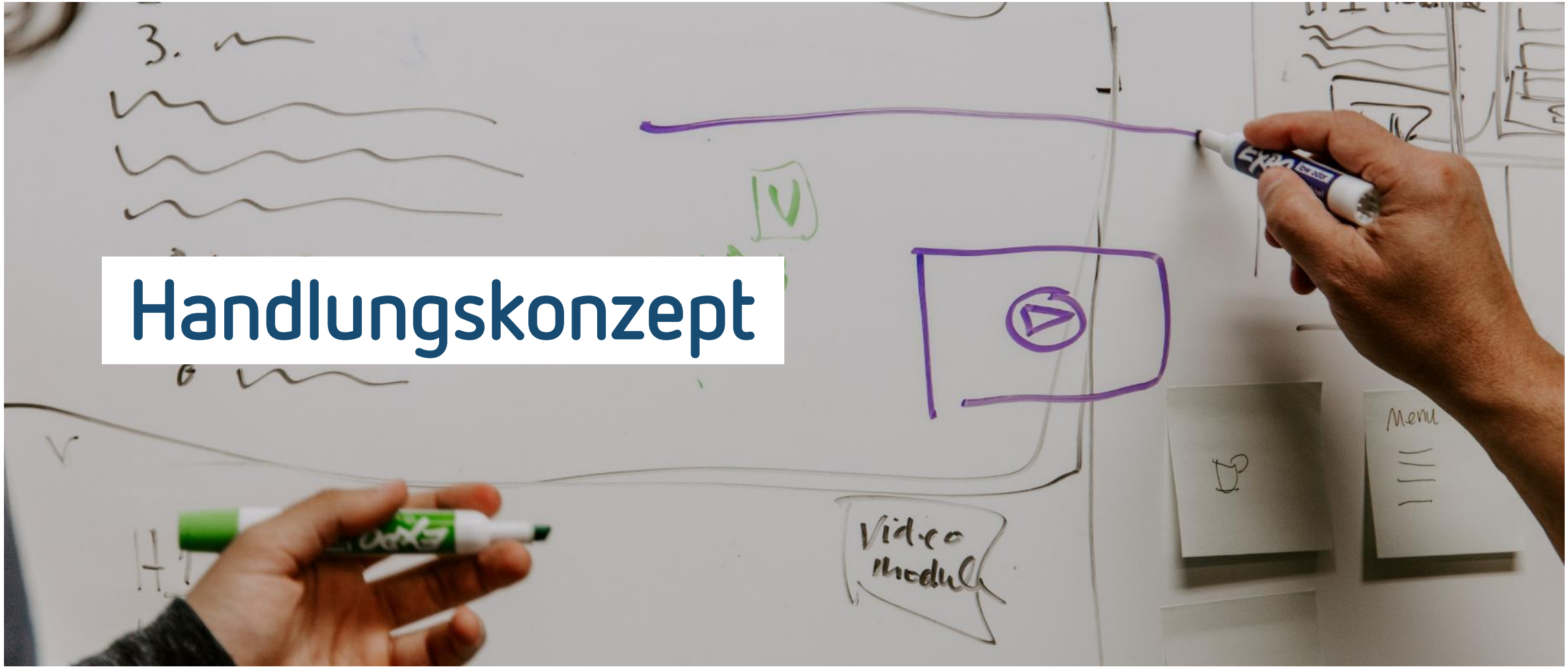
Die **Einrichtung einer Verleihstation des in Marburg aktiven Anbieters Nextbike** ist **erst dann sinnvoll, wenn auch im Umfeld und an wesentlichen Ausgangsorten Stationen zur Verfügung stehen**. Dazu gehören z.B. die anderen Werksteile GH I und GH II sowie die **Hauptwerke** in Marbach sowie der **Bahnhof Sterzhausen**. Dies würde eine Ausweitung des Angebots auf Lahntaler Stadtgebiet erfordern. Aufgrund dessen ist die Einrichtung einer einzelnen Nextbike-Station in GH III erst im Gesamtkontext wirksam und bedingt einen netzhaften Ausbau. Die Möglichkeit der Einrichtung sollte im Rahmen der Bushaltestellen/Mobilstationen dort dennoch ermöglicht werden, indem die Fläche dafür freigehalten wird. Durch Verträge der Betreiber mit Nextbike könnten den Beschäftigten attraktive Nutzungskonditionen ermöglicht werden (z.B. 30-minütige Freifahrt).

Beispielbild | Quelle: Planersocietät

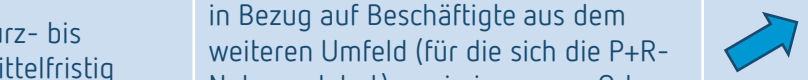
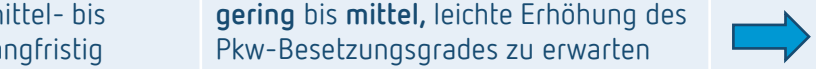
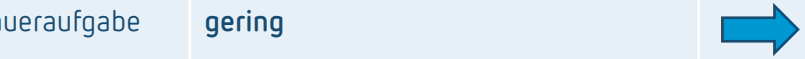
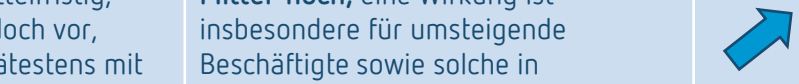
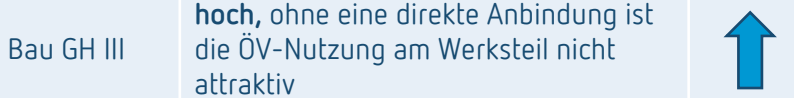
Akteure/Abhängigkeiten

- Pharmaserv
- Angesiedelte Firmen
- Private Mobilitätsdienstleister, z.B. Nextbike

Handlungskonzept



Handlungskonzept

	Maßnahme	Handlungsschritte	Umsetzung durch / verantw. Akteure	Umsetzungs-zeitraum	Wirkungsabschätzung	Priori-tät
1	**Einrichtung/Aufwertung Radabstellanlagen an den Bahnhöfen der RB94**	• Einrichtung/Aufwertung von Radabstellanlagen sowie P+R-Angeboten an den Bahnhöfen der RB94	• Umlandgemeinden • ggf. DB InfraGO, RMV	kurz- bis mittelfristig	**mittel,** eine Wirkung ist insbesondere in Bezug auf Beschäftigte aus dem weiteren Umfeld (für die sich die P+R-Nutzung lohnt) sowie jenen aus Orten mit Bahnanschluss zu erwarten	
1	**Prüfung der Ausweitung von Pendler-/ Mitfahrerparkplätzen im Umland**	• Prüfung und ggf. Ausweitung von Fahrgemeinschafts-Angeboten inkl. „Pendlerparkplätzen" in den Umlandgemeinden	• Hessen Mobil • Umlandgemeinden	mittel- bis langfristig	**gering** bis **mittel,** leichte Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades zu erwarten	
1	**Sicherstellung der Mitnahme von Fahrrädern und E-Scootern im ÖPNV**	• Austausch mit Verkehrsunternehmen • Sicherstellung der Fahrrad-/E-Scooter-Mitnahme	• Verkehrs-unternehmen ÖPNV	Daueraufgabe	**gering** bis **mittel**	
1	**Prüfung der Optimierung der Schwerverkehrs-anfahrt von Görzhausen**	• Optimierte Anfahrt wird bereits umgesetzt • ggf. Prüfung der Optimierung betrieblicher Logistik- und Lieferprozesse	• Unternehmen am Görzhäuser Hof	Daueraufgabe	**gering**	
2	**Ausweitung des Angebots der Stadtbuslinie 14 /zusätzlichen Buslinie nach Görzhausen**	• Tageszeitabhängige Verdichtung des Taktes der Linie 14 oder Prüfung einer zusätzlichen Linie • ggf. Anpassung der Fahrpläne zur Sicherstellung des Anschlusses zwischen der Linie 14 und der RB 94 • Zusätzliche Linie als Ringlinie (Verlängerung Linie 14)	• Stadt Marburg • Stadtwerke Marburg/MVG	Mittelfristig, jedoch vor, spätestens mit Eröffnung GH III	**Mittel-hoch,** eine Wirkung ist insbesondere für umsteigende Beschäftigte sowie solche in Schichtarbeit zu erwarten	
2	**ÖPNV-Infrastruktur in Görzhausen III**	• Erschließung von GH III über eine Bushaltestelle im Bereich des geplanten Parkhauses • Einrichtung einer Busschleuse • Prüfung Anpassung der Haltestelle Görzhäuser Weg • Verlegung und Neubau der Haltestelle GH I	• Stadt Marburg • Stadtwerke Marburg/MVG • Straßenbaulastträger	mit Bau GH III	**hoch,** ohne eine direkte Anbindung ist die ÖV-Nutzung am Werksteil nicht attraktiv	

Handlungskonzept

	Maßnahme	Handlungsschritte	Umsetzung durch / verantw. Akteure	Umsetzungs-zeitraum	Wirkungsabschätzung	Priori-tät
3	**Mobilstationen**	• Ausbau der Bushaltestellen GH I/II und GH III zu Mobilstationen	• Stadt Marburg • Stadtwerke Marburg/MVG	Kurz- bis mittelfristig	**gering**	
4	**Kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeverbindungen nach Görzhausen**	• Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Radverbindung nach Sterzhausen • Prüfung der Ertüchtigung von Forstwegen zwischen dem Standort und der Kernstadt unter den Vorgaben des Naturschutzrechts	• Stadt Marburg (u.a. untere Natur-schutzbehörde) • Gemeinde Lahntal • Hessen Forst	Kurz- bis mittelfristig	**mittel,** insbesondere eine angemessene Anbindung an die Kernstadt kann Verlagerungen bedingen	
4	**Schaffung neuer Verbindungen für den Radverkehr**	• Bau des straßenbegleitenden Fahrradwegs entlang der L3092 • Schaffung einer Radverbindung nach Dagobertshausen über Ertüchtigung der Wirtschaftswege • Radverkehrsverbindung zwischen GH III und Michelbach • Geh- und Radweg an der Straße „Görzhäuser Hof" zwischen L3092 und GH I	• Stadt Marburg • Gemeinde Lahntal	Mittel- bis langfristig, mit Bau GH III	**hoch,** insbesondere eine angemessene und sichere Führung entlang der L3092 kann Verlagerungen bedingen	

Handlungskonzept

	Maßnahme	Handlungsschritte	Umsetzung durch / verantw. Akteure	Umsetzungs-zeitraum	Wirkungsabschätzung	Priori-tät
5	**Empfehlungen für die Querschnittsgestaltung der Erschließungsstraße von GH III**	• Planung und Bau der Erschließungsstraße mit eigenständiger und vom Kfz-Verkehr getrennter Radverkehrsführung • Gestaltung des Knotenpunkts mit der L3092 als Kreisverkehr mit umlaufender Radverkehrsführung	• Stadt Marburg • Hessen Mobil	mit Bau GH III	**hoch,** eine entsprechend gestaltete Zufahrt ist zentrales Erfordernis für die Anfahrt mit dem Umweltverbund	↑
5	**Hochwertiges Fahrradparken**	• Einrichtung weiterer hochwertiger Radabstellanlagen in den bestehenden Werksteilen und an Haltestellen • Planung von Radabstellanlagen im Werksteil GH III am Eingang sowie an weiteren eingangsnahen Standorten	• Werksbetreiber • Stadt Marburg (Haltestellen)	mit Bau GH III	**hoch** für neuen Werksteil GH III, **mittel** für bestehende Werksteile (einzelne hochwertige Anlagen bereits vorhanden). **niedrig** für Bushaltestellen (geringe Anzahl ausreichend)	↑
5	**Anbindung/Erschließung der Werksgelände für den Fuß- und Radverkehr**	• Gemeinsamer Geh- und Radweg im Plangebiet GH III Richtung Norden • Drehkreuze für Radfahrende	• Stadt Marburg • Werksbetreiber	kurz- (bestehende Werksteile) bis mittelfristig (bei Bau GH III)	**gering - mittel**, betrifft insbesondere Wege zwischen den Werksteilen und zu den Parkierungsanlagen. Dient jedoch auch der Verkehrssicherheit und besseren ÖPNV-Erschließung	↗
5	**Überprüfung der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur auf Barrierefreiheit**	• Barrierefreier Ausbau der Querungsanlagen im Bestandsnetz • Überprüfung der Infrastruktur in den Werksteilen auf Barrierefreiheit	• Stadt Marburg • Werksbetreiber	kurzfristig	**gering**, jedoch wichtig für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, welche auf barrierefreie Infrastruktur angewiesen sind	↗

Handlungskonzept

	Maßnahme	Handlungsschritte	Umsetzung durch / verantw. Akteure	Umsetzungs-zeitraum	Wirkungsabschätzung	Priori-tät
6	**Ruhender Kfz- und Fahrradverkehr**	• Herstellung der nachzuweisenden Kfz-Stellplätze für Beschäftigte gemäß Berechnung Mobilitätskonzept • Bündelung in zentraler Anlage unter Berücksichtigung von §§5 und 6 der Stellplatzsatzung • Herstellung von Fahrradstellplätzen gemäß Berechnung und in hochwertiger Ausführung	• Betreiber der Werksteile	mit Bau GH III	**hoch**, zwingend erforderliche Maßnahme zur Kfz- und Fahrradnutzung	
6	**Parkraummanagement**	• Einführung einer monetären Bewirtschaftung von Beschäftigten-Stellplätzen (im Bau befindliches Parkhaus sowie Parkierungsanlage GH III) • Vorsehen von Lademöglichkeiten von Elektrofahrzeugen (im Bau befindliches Parkhaus sowie Parkierungsanlage GH III)	• Betreiber der Werksteile	kurz- bis mittelfristig, mit Bau GH III	**mittel,** Push-Maßnahme für Kfz-Nutzung und Anreizsetzung für eine alternative Verkehrsmittelwahl darstellen (sofern diese attraktiv ist)	

Handlungskonzept

	Maßnahme	Handlungsschritte	Umsetzung durch / verantwortliche Akteure	Umsetzungs-zeitraum	Wirkungsabschätzung	Priori-tät
7	**Etablierung von Angeboten des betrieblichen Mobilitätsmanagements am Werksteil GH III**	• Beibehalten der Mobilitätsangebote der bestehenden Werksteile bzw. Orientierung an diesen im Fall eines anderen Werksbetreibers • Frühzeitige Vernetzung der angesiedelten Firmen am Standort GH III zur Gewährleistung firmenübergreifender Angebote für die Beschäftigten	• Betreiber des Werksteils Görzhäuser Hof III	mit Betriebsaufnahme GH III	**mittel - hoch,** kann einen Anreiz zum Verzicht auf den Pkw für den Arbeitsweg dienen, sofern die Alternativen bereits attraktiv sind. Ein späterer Umstieg stellt eine größere Hürde dar.	
7	**Optimierung/Ergänzung der Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements in GH I/II**	• Prüfung einer Optimierung bestehender Angebote, z.B. der Mitfahrer-App • Perspektivische Bündelung von Angeboten/Informationen in einer App • Mobilitätsinformationen auf dem Werksgelände • Saisonale Förderung z.B. des Radverkehrs, Aktionen und Events • Ergänzung neuer Mobilitätsangebote und Schaffung der erforderlichen Infrastruktur (z.B. E-Scooter und Leihfahrräder)	• Pharmaserv • Angesiedelte Firmen • Private Mobilitätsdienst-leister, z.B. Nextbike	Mittelfristig, mit Betriebsaufnahme GH III	**mittel**, bestehendes Angebot des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist bereits gut, einzelne Verbesserungen möglich	

Wirkungen des Mobilitätskonzepts und Fazit

Einleitung

Mit dem Mobilitätskonzept soll ein Fokus auf die nachhaltige Mobilität am Standort Görzhausen gerichtet werden, sodass der Bestands-Kfz-Verkehr aus GH I und GH II reduziert wird und der Kfz-Neuverkehr durch GH III geringer ausfällt als unter ursprünglichen, konventionellen Annahmen kalkuliert (vgl. Verkehrsgutachten Heinz + Feier 2023). Um die Wirkung des Mobilitätskonzepts aufzuzeigen, sind drei Planfälle mit dem Verkehrsmodell der Stadt Marburg erstellt worden:

- **Analysefall:** Zeigt die Verkehrsbelastung mit dem Bestandsverkehr von GH I und GH II und den bestehenden verkehrlichen Anbindungen. GH III ist hier noch nicht vorhanden.
- **Prognose-Null-Fall:** Zeigt die Verkehrsbelastung im Zieljahr 2035 unter der Annahme, dass die Verkehrsmengen sich ohne Einfluss durch das Mobilitätskonzept weiterentwickeln (demografische, wirtschaftliche Rahmenbedingungen, Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen, OHNE MoVe35) und die Parkplätze von GH I und GH II im neuen Parkhaus gebündelt werden. Die Bebauung der jetzigen Parkplätze im Bereich GH I/II ist noch nicht unterstellt. GH III ist hier unter den konventionell getroffenen Annahmen mit der Neuverkehrsbelastung vorhanden.
- **Prognose-Mit-Fall:** Umfasst die Entwicklungen des Prognose-Null-Falls mit dem Zieljahr 2035 und der Umsetzung dieses Mobilitätskonzepts für den Görzhäuser Hof.

Um die Wirkungen des Mobilitätskonzepts im Prognose-Mit-Fall einzuberechnen, sind einerseits Verlagerungspotenziale vom Pkw zu anderen Verkehrsarten und andererseits die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrads für diejenigen Maßnahmen angesetzt worden, die geeignet sind, eine Verlagerung herbeizuführen. Dies sind schwerpunktmäßig die „klassischen" Maßnahmen zur Herstellung Anbindung des Standorts für das Fahrrad oder die Ausweitung des ÖPNV-Angebots. Diese bringen üblicherweise die größte Wirkung mit sich. Zentral ist auch die Herstellung der Stellplätze in Anzahl gemäß der Berechnung in diesem Konzept, was ebenfalls eine Verringerung des MIV-Anteils gegenüber den im ursprünglichen Verkehrsgutachten nach sich ziehen wird.
Eine Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades kann bspw. über Maßnahmen zur Fahrgemeinschaftsförderung oder in begrenztem Maß auch über Mitfahrerparkplätze erreicht werden. Zu berücksichtigen ist auch, dass nicht viele einzelne Maßnahmen für sich, sondern nur in Abhängigkeit von bzw. in gemeinsamer Umsetzung mit anderen Maßnahmen eine Verlagerung bewirken können. Ebenso wirken einige Maßnahmen nur auf den Neuverkehr von GH III, andere hingegen auch auf die Verkehre von GH I und II.
Die Wirkungsabschätzung beruht auf Erfahrungsgrößen, die auf die spezifische örtliche Situation in Görzhausen und die Maßnahmen überprüft und angepasst worden sind.
Die abgeschätzten Werte sind abschließend sowohl auf die Zahl der betroffenen Beschäftigten als auch auf die Kfz-Verkehrszahlen umgelegt worden. Die verminderten Kfz-Neuverkehre (Ergebnisse aus Gutachten Heinz + Feier minus Reduktionspotenzial) sind dann in den Prognose-Mit-Fall des Verkehrsmodells eingepflegt worden.

Wirkungsabschätzung

	Maßnahme	Handlungsschritte	Wirkungsabschätzung	Abschät-zung Reduktions-potenzial MIV	Anmerkung
1	**Einrichtung/Aufwertung Radabstellanlagen an den Bahnhöfen der RB94**	• Einrichtung/Aufwertung von Radabstellanlagen sowie P+R-Angeboten an den Bahnhöfen der RB94	**mittel,** eine Wirkung ist insbesondere in Bezug auf Beschäftigte aus dem weiteren Umfeld (für die sich die P+R-Nutzung lohnt) sowie jenen aus Orten mit Bahnanschluss zu erwarten	0,5 %	
1	**Prüfung von Pendler-/ Mitfahrerparkplätzen im Umland**	• Prüfung und ggf. Ausweitung von Fahrgemeinschafts-Angeboten inkl. „Pendlerparkplätzen" in den Umlandgemeinden	**gering** bis **mittel,** leichte Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades zu erwarten	0	Wirkung auf den Pkw-Besetzungsgrad. Insgesamt Annahme der Erhöhung von 1,1 auf 1,2
1	**Sicherstellung der Mitnahme von Fahrrädern und E-Scootern im ÖPNV**	• Austausch mit Verkehrsunternehmen • Sicherstellung der Fahrrad-/E-Scooter-Mitnahme	**gering** bis **mittel**	0,25 %	
1	**Prüfung der Optimierung der Schwerverkehrs-anfahrt von Görzhausen**	• Optimierte Anfahrt wird bereits umgesetzt • ggf. Prüfung der Optimierung betrieblicher Logistik- und Lieferprozesse	**keine**	-	-
2	**Ausweitung des Angebots der Stadtbuslinie 14 sowie Führung einer zusätzlichen Buslinie nach Görzhausen**	• Tageszeitabhängige Verdichtung des Taktes der Linie 14 und Prüfung einer zusätzlichen Linie (Ringlinie) • ggf. Anpassung der Fahrpläne zur Sicherstellung des Anschlusses zwischen der Linie 14 und der RB 94	**mittel-hoch,** eine Wirkung ist insbesondere für umsteigende Beschäftigte sowie solche in Schichtarbeit zu erwarten	3 % 0,5 %	
2	**ÖPNV-Infrastruktur in Görzhausen III**	• Erschließung von GH III über eine Bushaltestelle im Bereich des geplanten Parkhauses • Einrichtung einer Busschleuse • Prüfung der Anpassung der Haltestelle Görzhäuser Weg • Verlegung und Neubau der Haltestelle GH I	**hoch,** ohne eine direkte Anbindung ist die ÖV-Nutzung am Werksteil nicht attraktiv	0	Keine zusätzliche Reduktion, Reduktionspotenzial durch Angebotsausweitung abgebildet

Wirkungen des Konzepts

	Maßnahme	Handlungsschritte	Wirkungsabschätzung	Abschät-zung Reduktions-potenzial MIV	Anmerkung
3	**Mobilstationen**	• Ausbau der Bushaltestellen GH I/II und GH III zu Mobilstationen	**gering**	0,25 %	
4	**Kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeverbindungen nach Görzhausen**	• Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Radverbindung nach Sterzhausen • Prüfung der naturschutzrechtlichen Möglichkeiten zur Ertüchtigung von Forstwegen zwischen dem Standort und der Kernstadt	**mittel,** insbesondere eine angemessene Anbindung an die Kernstadt kann Verlagerungen bedingen	0,25 % 1 %	
4	**Schaffung neuer Verbindungen für den Radverkehr**	• Bau des straßenbegleitenden Fahrradwegs entlang der L3092 • Schaffung einer Radverbindung nach Dagobertshausen über Ertüchtigung der Wirtschaftswege • Radverkehrsverbindung zwischen GH III und Michelbach • Geh-/Radweg zwischen L3092 und GH I	**hoch,** insbesondere eine angemessene und sichere Führung entlang der L3092 kann Verlagerungen bedingen	2 % 0,1 % 0,1 %	

Wirkungen des Konzepts

	Maßnahme	Handlungsschritte	Wirkungsabschätzung	Abschät-zung Reduktions-potenzial MIV	Anmerkung
5	**Empfehlungen für die Querschnittsgestaltung der Erschließungsstraße von GH III**	• Planung und Bau der Erschließungsstraße mit eigenständiger und vom Kfz-Verkehr getrennter Radverkehrsführung • Gestaltung des Knotenpunkts mit der L3092 als Kreisverkehr mit umlaufender Radverkehrsführung	**hoch,** eine entsprechend gestaltete Zufahrt ist zentrales Erfordernis für die Anfahrt mit dem Umweltverbund	0	Keine zusätzliche Reduktion, in Maßnahmen zur Radverkehrsanbindung inkludiert
5	**Hochwertiges Fahrradparken**	• Einrichtung weiterer hochwertiger Radabstellanlagen in den bestehenden Werksteilen und an Haltestellen • Planung von Radabstellanlagen im Werksteil GH III am Eingang sowie an weiteren eingangsnahen Standorten	**hoch** für neuen Werksteil GH III, **mittel** für bestehende Werksteile (einzelne hochwertige Anlagen bereits vorhanden). **niedrig** für Bushaltestellen (geringe Anzahl ausreichend)	0,25 %	In Kombination mit verbesserter Radinfrastruktur im Umland
				0	Abminderung in Handlungsfeld 6 berücksichtigt
5	**Anbindung/Erschließung der Werksgelände für den Fuß- und Radverkehr**	• Gemeinsamer Geh- und Radweg im Plangebiet GH III Richtung Norden • Drehkreuze für Radfahrende	**gering - mittel**, betrifft insbesondere Wege zwischen den Werksteilen und zu den Parkierungsanlagen. Dient jedoch auch der Verkehrssicherheit und besseren ÖPNV-Erschließung	0,1 %	In Kombination mit verbesserter Radinfrastruktur im Umland
				0	Keine zusätzliche Reduktion
5	**Überprüfung der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur auf Barrierefreiheit**	• Barrierefreier Ausbau der Querungsanlagen im Bestandsnetz • Überprüfung der Infrastruktur in den Werksteilen auf Barrierefreiheit	**gering**, jedoch wichtig für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, welche auf barrierefreie Infrastruktur angewiesen sind	0	

Wirkungen des Konzepts

	Maßnahme	Handlungsschritte	Wirkungsabschätzung	Abschät-zung Reduktions-potenzial MIV	Anmerkung
6	**Ruhender Kfz- und Fahrradverkehr**	• Herstellung von bis zu 755 Kfz-Stellplätzen gemäß Berechnung • Bündelung in zentraler Anlage unter Berücksichtigung von §§5 und 6 der Stellplatzsatzung • Herstellung von Fahrradstellplätzen gemäß Berechnung und in hochwertiger Ausführung	**hoch**, zwingend erforderliche Maßnahme zur Fahrradnutzung	7,5 % 0,5 % 3 %	Stellplatzherstellung gem. Berechnung hat Verringerung des Neuverkehrs gegenüber den ursprünglich angesetzten MIV-Größen im Gutachten zur Folge
6	**Parkraummanagement**	• Einführung einer monetären Bewirtschaftung von Beschäftigten-Stellplätzen (im Bau befindliches Parkhaus sowie Parkierungsanlage GH III) • Vorsehen von Lademöglichkeiten von Elektrofahrzeugen (im Bau befindliches Parkhaus sowie Parkierungsanlage GH III)	**mittel,** Push-Maßnahme für Kfz-Nutzung und Anreizsetzung für eine alternative Verkehrsmittelwahl darstellen (sofern diese attraktiv ist)	1 % 0	

Wirkungen des Konzepts

	Maßnahme	Handlungsschritte	Wirkungsabschätzung	Abschät-zung Reduktions-potenzial MIV	Anmerkung
7	**Etablierung von Angeboten des betrieblichen Mobilitätsmanagements am Werksteil GH III**	• Beibehalten der Mobilitätsangebote der bestehenden Werksteile bzw. Orientierung an diesen im Fall eines anderen Werksbetreibers • Frühzeitige Vernetzung der angesiedelten Firmen am Standort GH III zur Gewährleistung firmenübergreifender Angebote für die Beschäftigten	**mittel - hoch,** kann einen Anreiz zum Verzicht auf den Pkw für den Arbeitsweg dienen, sofern die Alternativen bereits attraktiv sind. Ein späterer Umstieg stellt eine größere Hürde dar.	3 % 0,25 %	
7	**Optimierung/Ergänzung der Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements in GH I/II**	• Prüfung einer Optimierung bestehender Angebote, z.B. der Mitfahrer-App • Perspektivische Bündelung von Angeboten/Informationen in einer App • Mobilitätsinformationen auf dem Werksgelände • Saisonale Förderung z.B. des Radverkehrs, Aktionen, Events • Ergänzung neuer Mobilitätsangebote und Schaffung der erforderlichen Infrastruktur (z.B. E-Scooter und Leihfahrräder)	**mittel**, bestehendes Angebot des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist bereits gut, einzelne Verbesserungen möglich	0 0,5 % 0,2 % 0,2 %	Pkw-Besetzungsgrad steigt von 1,1 auf 1,2

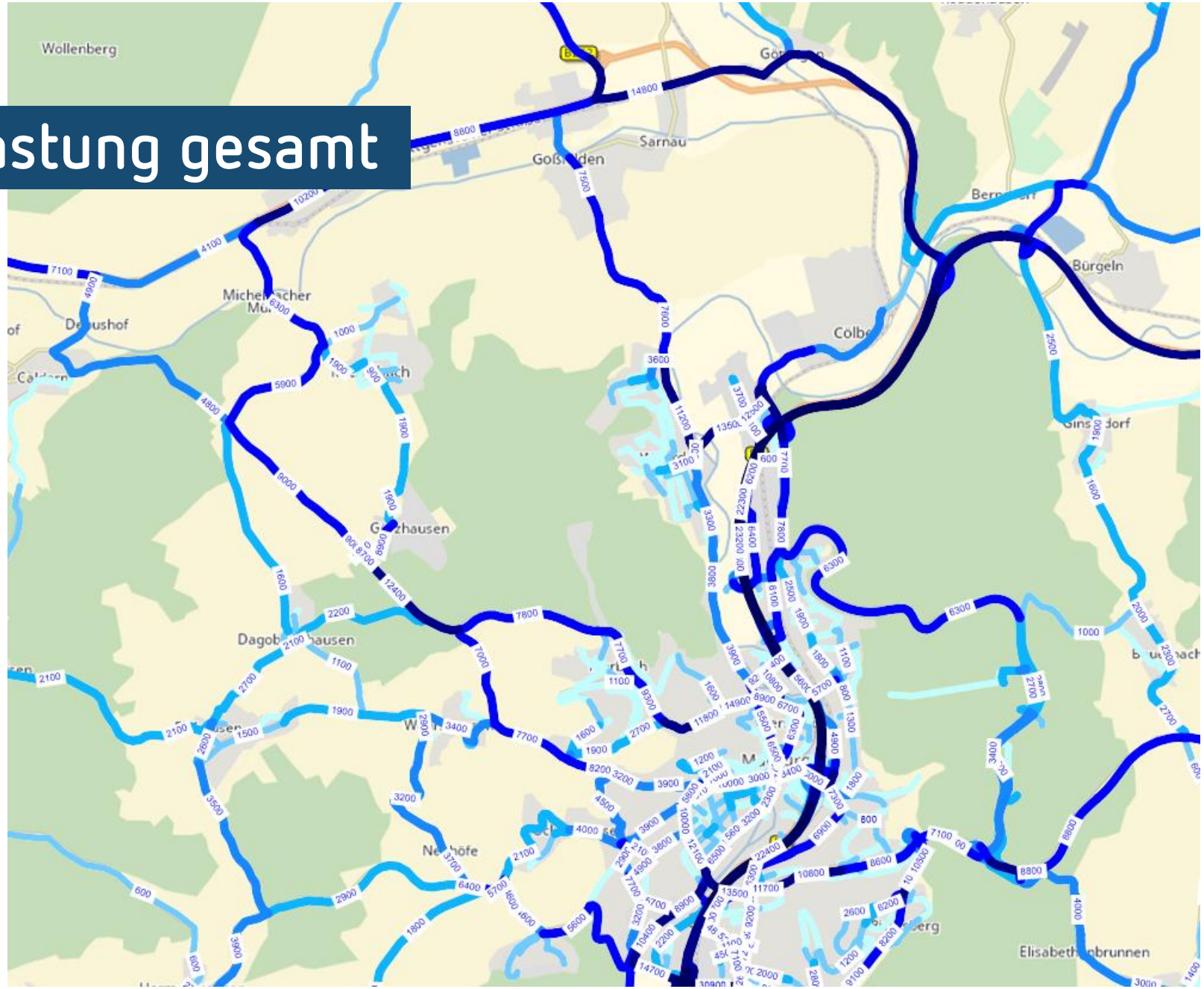
Durch die getroffene Abschätzung zum Reduktionspotenzial **ergibt sich eine Verringerung des Kfz-Neuverkehrs von GH III um 616 Kfz-Fahrten bzw. 17,5%.** Da der Wirtschaftsverkehr hier ausgeklammert werden kann, ergibt sich eine Verringerung des Beschäftigten- und Kundenverkehrs von 19%. **Insgesamt würde der Neuverkehr GH III von 3.522 Fahrten auf 2.906 Fahrten täglich verringert.**

Der Bestandsverkehr von GH I und GH II beläuft sich auf insgesamt ca. 9.000 Kfz-Fahrten täglich. Hier wäre eine Reduktion von ca. 1.250 Fahrten auf dann noch ca. 7.750 Fahrten täglich möglich. Dies entspricht einer Reduktion von etwa 14%.

Diese Minderung ist in den Prognose-Mit-Fall des Verkehrsmodells eingeflossen.

Analysefall Kfz-Belastung gesamt

Dargestellt sind die täglichen Gesamtverkehrsmengen auf den Straßen im Analysefall unter den bestehenden Rahmenbedingungen und ohne GH III. Auf der L3092 werden Richtung Marburg 12.400 Kfz, Richtung Caldern 9.000 Kfz berechnet. Die Straße „Görzhäuser Hof" nach Görzhausen wird mit ca. 8.900 Kfz berechnet (nahezu ausschließlich Verkehr von/nach GH I und II). Die Michelbacher Straße in Michelbach ist mit rund 1.900 Kfz berechnet.



Analysefall Kfz-Bela

Analysefall, Detailausschnitt Bereich Görzhausen

Dargestellt sind die täglichen Gesamtverkehrsmengen auf den Straßen im Analysefall unter den bestehenden Rahmenbedingungen und ohne GH III.

Prognose-Null-Fall Kfz-Belastung gesamt

Dargestellt sind die täglichen Gesamtverkehrsmengen auf den Straßen im Prognose-Null-Fall unter Einbezug der Entwicklungen bis 2035 (z.B. Demografie, Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen, jedoch ohne MoVe35), inklusive GH III mit einer konventionellen Neuverkehrserzeugung (ohne Mobilitätskonzept). Auf der L3092 steigt die Verkehrsbelastung in Richtung Marburg auf 15.100 Kfz, Richtung Caldern auf 11.500 Kfz. Die Straße „Görzhäuser Hof" nach Görzhausen wird mit ca. 10.000 Kfz leicht mehrbelastet. Die Michelbacher Straße in Michelbach wird mit rund 2.100 Kfz ebenfalls leicht mehrbelastet, was jedoch real kaum merkbar sein wird.
Die neue Zufahrt zur GH III wird mit rund 3.800 Kfz täglich berechnet, dies entspricht in etwa der Neuverkehrsberechnung zu GH III des ursprünglichen Verkehrsgutachtens.

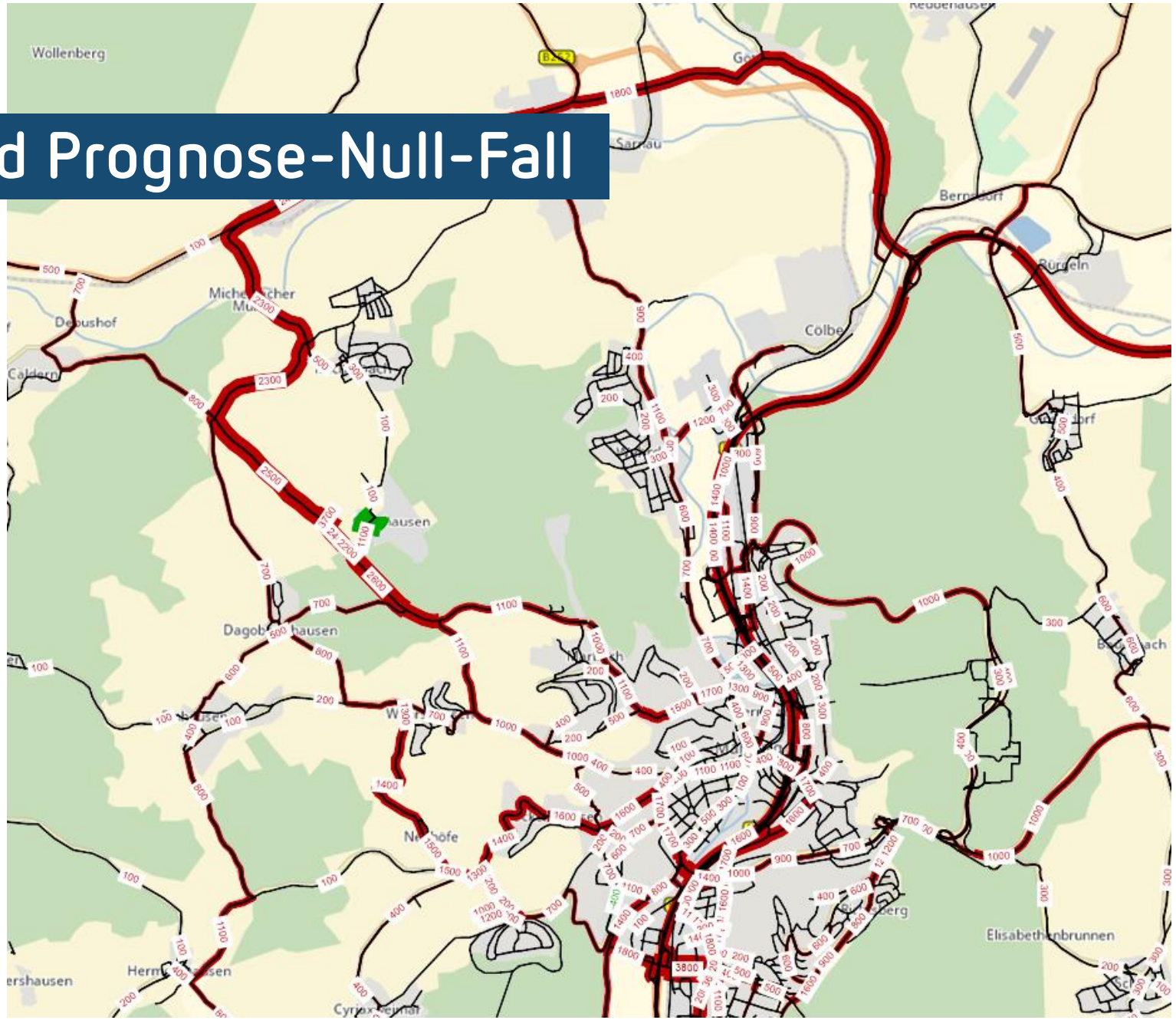
Prognose-Null-Fall K

Prognose-Null-Fall, Detailausschnitt Bereich Görzhausen

Dargestellt sind die täglichen Gesamtverkehrsmengen auf den Straßen im Prognose-Null-Fall unter Einbezug der Entwicklungen bis 2035 (z.B. Demografie, Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen, jedoch ohne MoVe35), inklusive GH III mit einer konventionellen Neuverkehrserzeugung (ohne Mobilitätskonzept).

Differenz Analyse- und Prognose-Null-Fall

Veränderung der Gesamtverkehrsmengen zwischen Analysefall und Prognose-Null-Fall (rot = Zunahme, grün = Abnahme)



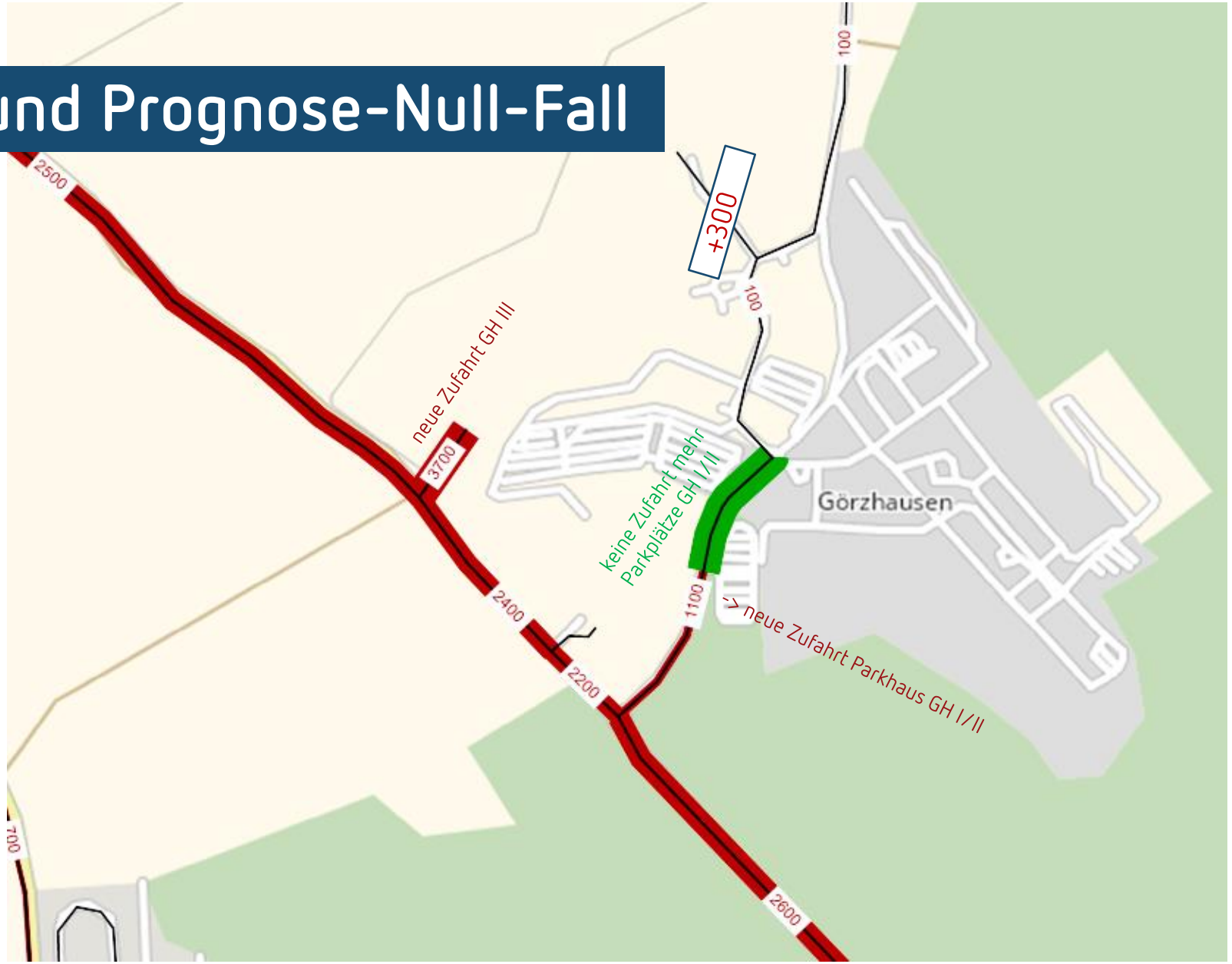
Für das Prognosejahr 2035 berechnet das Modell im Null-Fall an fast allen Stellen in Marburg eine Verkehrszunahme gegenüber dem Analysefall, was auf die allgemeinen Rahmenbedingungen 2035 zurückgeht (steigende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen, mehr Pendlerverkehre etc.). Die L3092 wird in diesem Fall mit etwa 2.500 Fahrten mehrbelastet. Dies ist maßgeblich - jedoch nicht nur - auch eine Folge von der Entwicklung von GH III. In Michelbach sind nur sehr geringe Zunahmen vorausberechnet.
Die starke Reduktion auf dem kurzen Straßenabschnitt bei GH I zeigt die Verlagerung des Verkehrs von den Parkplätzen (Zufahrt etwas weiter nördlich) in das neue Parkhaus (Zufahrt etwas weiter südlich).

Differenz Analyse- und Prognose-Null-Fall

Detailausschnitt Bereich Görzhausen

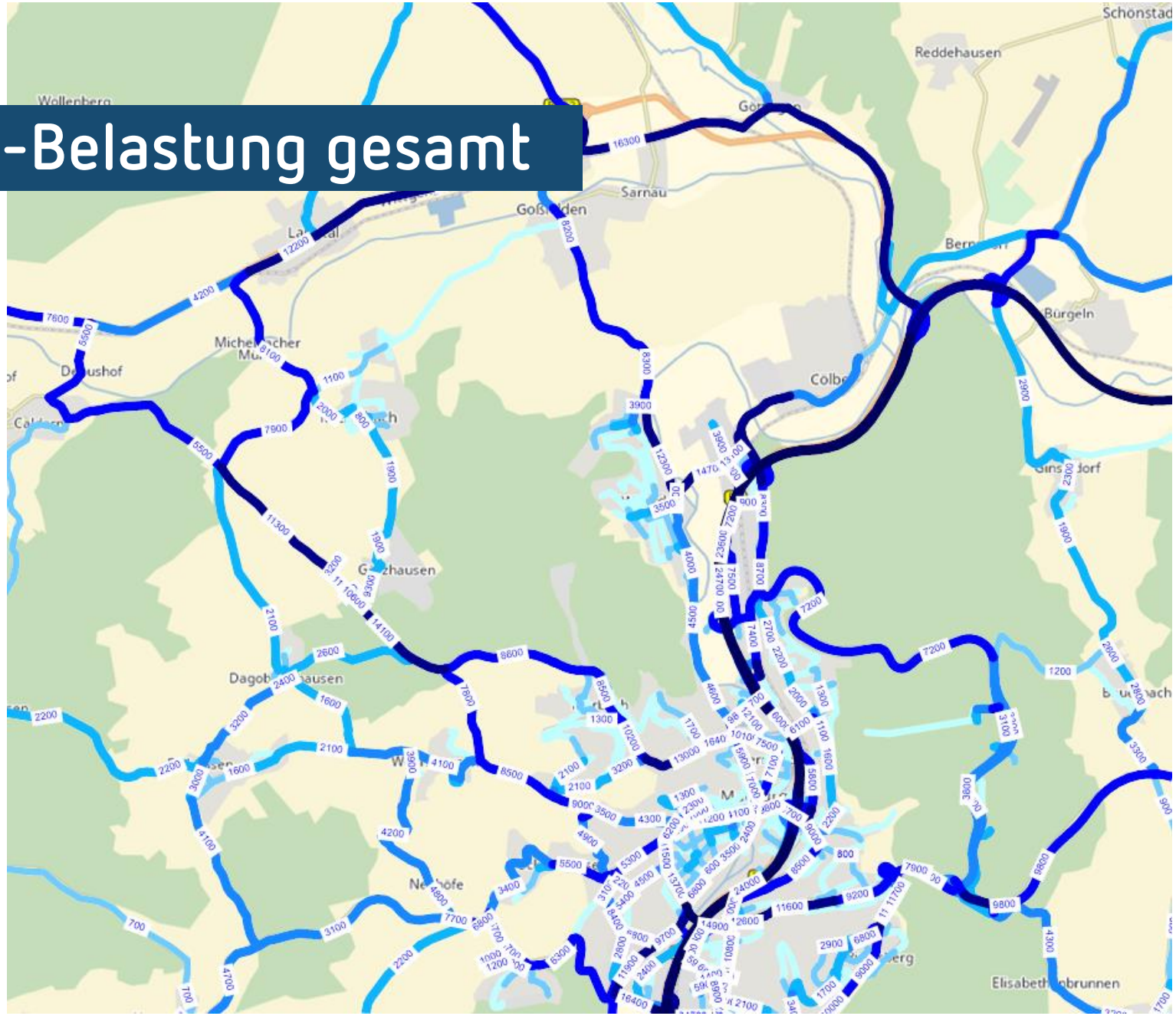
Veränderung der Gesamtverkehrsmengen zwischen Analysefall und Prognose-Null-Fall (rot = Zunahme, grün = Abnahme)

Anmerkung: Die starke Reduktion auf dem kurzen Straßenabschnitt bei GH I zeigt die Verlagerung des Verkehrs von den Parkplätzen (Zufahrt etwas weiter nördlich) in das neue Parkhaus (Zufahrt etwas weiter südlich).



Prognose-Mit-Fall Kfz-Belastung gesamt

Dargestellt sind die täglichen Gesamtverkehrsmengen auf den Straßen im Prognose-Mit-Fall unter Einbezug der Entwicklungen bis 2035 (z.B. Demografie, Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen, jedoch ohne MoVe35) inklusive GH III und inklusive Umsetzung dieses Mobilitätskonzepts.



Prognose-Mit-Fall Kfz-Belastung gesamt

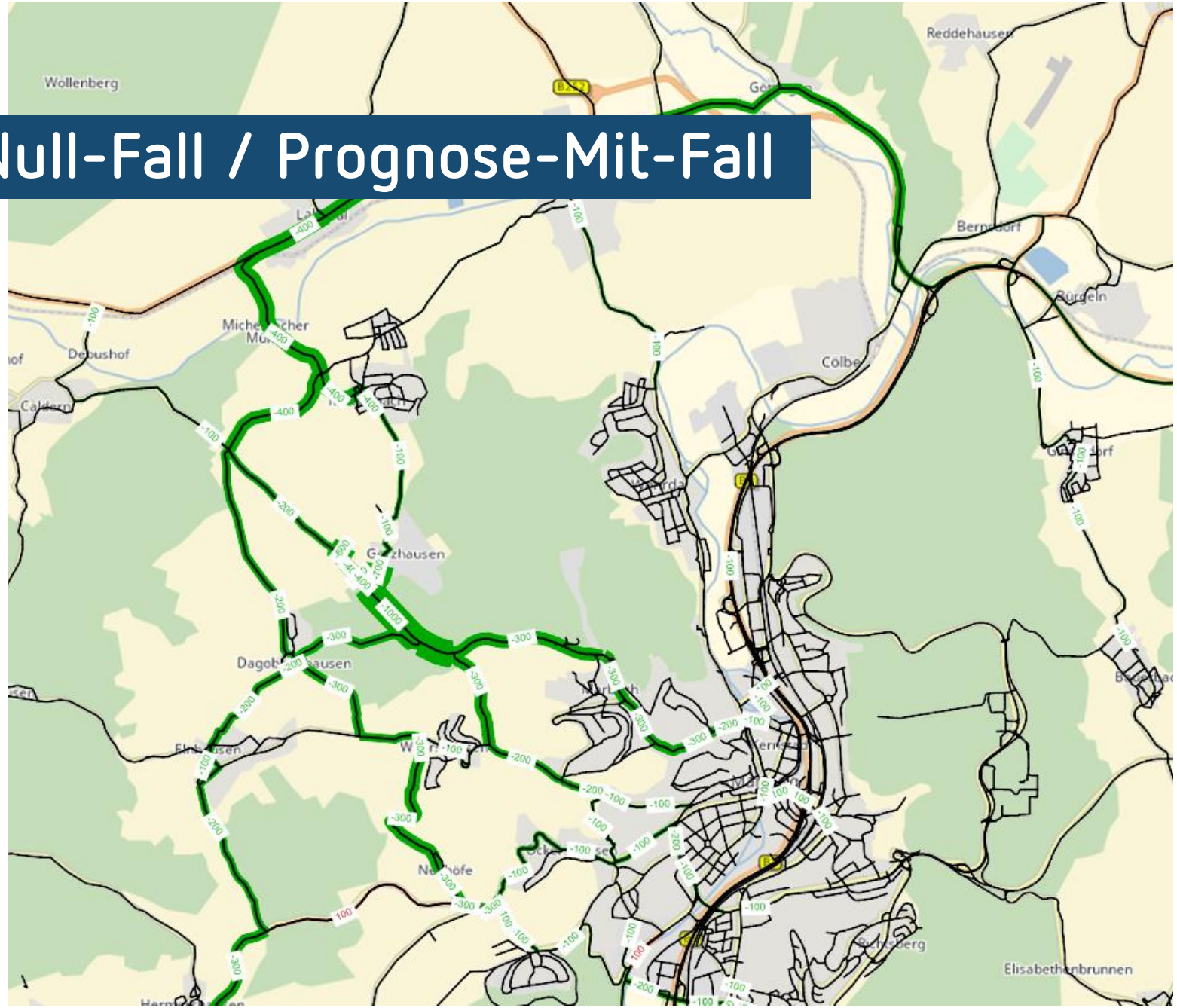
Detailausschnitt Bereich Görzhausen

Dargestellt sind die täglichen Gesamtverkehrsmengen auf den Straßen im Prognose-Mit-Fall unter Einbezug der Entwicklungen bis 2035 (z.B. Demografie, Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen, jedoch ohne MoVe35) inklusive GH III und inklusive Umsetzung dieses Mobilitätskonzepts.

Differenz Prognose-Null-Fall / Prognose-Mit-Fall

Veränderung der Gesamtverkehrsmengen zwischen Prognose-Null-Fall und Prognose-Mit-Fall (rot = Zunahme, grün = Abnahme)

Gegenüber dem Prognose-Null-Fall berechnet das Modell im Prognose-Mit-Fall im Umfeld von Görzhausen eine Verringerung der Zunahme. Dies sind die Wirkungen, die durch das Mobilitätskonzept prognostiziert werden.
Auf der L3092 würde die Zunahme um etwa 200 bis 1.000 Fahrten geringer ausfallen und auch an den weiteren Straßenverläufe in Richtung Marbach, Dagobertshausen, Wehrshausen oder auch Caldern und Sterzhausen würde die Zunahme geringer ausfallen (etwa -100 bis -400 Fahrten). Ebenso wird in Michelbach eine leicht geringere Zunahme, sodass die Gesamtverkehrsmenge dort auch künftig auf dem Niveau des Analyse-Falls bleibt.

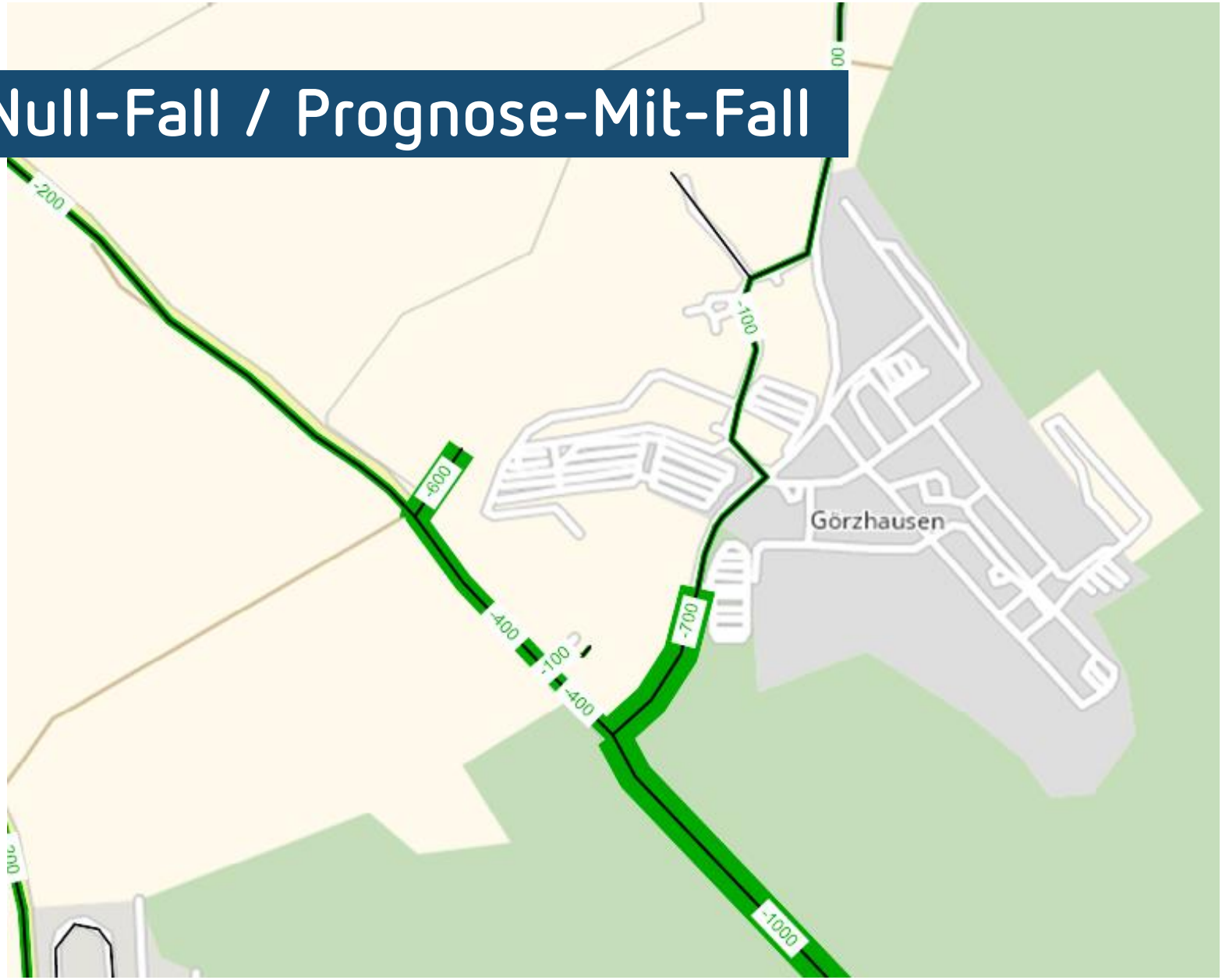


Differenz Prognose-Null-Fall / Prognose-Mit-Fall

Detailausschnitt Bereich Görzhausen

Veränderung der Gesamtverkehrsmengen zwischen Prognose-Null-Fall und Prognose-Mit-Fall (rot = Zunahme, grün = Abnahme)

Gegenüber dem Prognose-Null-Fall berechnet das Modell im Prognose-Mit-Fall im Umfeld von Görzhausen eine Verringerung der Zunahme. Dies sind die Wirkungen, die durch das Mobilitätskonzept prognostiziert werden.



Fazit und Zusammenfassung

Der Industriepark Görzhäuser Hof in Marburg, derzeit bestehend aus den Werksteilen GH I und GH II, soll um einen dritten Werksteil GH III ergänzt werden, wodurch die Anzahl der Arbeitsplätze am Standort Görzhausen um bis zu 1.500 steigen wird. Derzeit befindet sich der Bebauungsplan für die Flächenerweiterung in Aufstellung. Um die zusätzlichen Verkehre möglichst verträglich abzuwickeln und, auch im Sinne der städtischen Zielsetzungen, die anfallenden Wege soweit wie möglich auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (insbesondere den ÖPNV und Radverkehr) zu verlagern, ist ein Mobilitätskonzept entwickelt worden, mit dem die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Mobilitätsangebote am Standort Görzhäuser Hof definiert und (weiter)entwickelt worden sind.

Im Fokus steht eine besonders hochwertige Anbindung des Standorts für den ÖPNV, u.a. durch Taktverdichtungen, entsprechende Haltestellen, sichere Anschlüsse und eine mögliche zusätzliche Linie, sowie für den Radverkehr, vor allem durch eine direkte Anbindung des Standorts über einen begleitenden Radweg entlang der L3092, aber auch durch eine Anbindung aus den anderen Richtungen (z.B. Lahntal und Michelbach, Dagobertshausen sowie vom Hauptwerk in Marbach). Die neue Erschließungsstraße für GH III soll den Kfz-Verkehr (inklusive Schwerverkehr) sicher abwickeln und zusätzlich eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur erhalten. Ebenso spielt das Angebot im ruhenden Verkehr eine wesentliche Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels. Für den Kfz-Verkehr ist ein zu erwartender Bedarf von bis zu 755 Stellplätzen ermittelt worden, welcher zukünftig die Obergrenze des Stellplatzangebotes darstellen und in einem zentralen, modular erweiterbaren Parkhaus gebündelt werden soll. Für den Radverkehr sollen mindestens 500 hochwertige und eingangsnahe Abstellplätze bereitgestellt werden. Ergänzend sollen künftig auch weitere Mobilitätsangebote, bspw. Bike- und Carsharing, sowie umfangreiche Angebote aus dem Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements (z.B. die Förderung von Fahrgemeinschaften, Zuschüsse zum ÖPNV-Ticket, Fahrrad-Leasing, Mobilitätsinformationen, Aktionen und Events etc.) zur Verfügung gestellt werden.

Unter Einbezug dieser Maßnahmen kann angenommen werden, dass sich der zu erwartende Kfz-Neuverkehr durch GH III um ca. 15 bis 20 Prozent verringern wird. Das durch ein Verkehrsgutachten ermittelte Verkehrsaufkommen von gut 3.500 neuen Fahrten könnte auf etwa 2.900 Fahrten reduziert werden. Da das Mobilitätskonzept positiv auf den gesamten Standort Görzhausen wirkt, ist auch eine Reduzierung des Verkehrs zum bestehenden Werksteilen um ca. 1.250 Kfz-Fahrten möglich. Dazu sind die Maßnahmen in den folgenden Planungsschritten planrechtlich und/oder vertraglich zu sichern und unter Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten und unter enger Zusammenarbeit aller an der Gebietsentwicklung beteiligten Akteure voranzutreiben.

www.planersocietaet.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
Fon 02 31 / 99 99 70-0

info@planersocietaet.de

Bearbeitet von
David Madden (M. Sc.), Felix Regelsberger (B. Sc.), Tim Wiesler (M. Sc.)

im Auftrag der Stadtentwicklungsgesellschaft Marburg mbH
Pilgrimstein 17
35037 Marburg