

MoVe 35

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035



Begrüßung Oberbürgermeister Herr Dr. Spies

Agenda

1. Begrüßung & Einstieg
2. Mobilitäts- und Verkehrskonzept der Stadt Marburg 2035
Stadt Marburg
3. Bestandsanalyse, Erste Eindrücke *Planersocietät*
4. Arbeitsphase vier Themenbereichen zur Bestandsanalyse
 - Fußverkehr & Straßenraumgestaltung
 - Radverkehr & Verkehrssicherheit
 - ÖPNV & verknüpfte Mobilität
 - Kfz-Verkehr & Wirtschaftsverkehr & ruhender Verkehr
5. Zusammenfassung und Ausblick

Hinweise

- Beachten Sie die **AHA-Regeln** (Abstand, Hygiene, Alltagsmaske)
- Positionen der Stühle nicht verändern
- Wenn Sie sich im Gebäude bewegen bitte Maske tragen.

MoVe 35



MoVe 35- Vorstellung Arbeitsgruppe MoVe 35

→ www.slido.com

→ Eventcode: Move35



Regeln der Zusammenarbeit für die AG MoVe 35

Vorbemerkung

- (...)

Mitgliedschaft

- Vertreter*innen aus Politik, Bürgerschaft, Wirtschaft, Verwaltung, Initiativen und Verbänden.
- Bei der Besetzung wurde auf eine Ausgewogenheit der Interessenslagen hinsichtlich der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in der Universitätsstadt Marburg geachtet.

Auszug

Organisation und Arbeitsweise

(1) Gegenstand der AG MoVe 35

- Die AG MoVe 35 wird über den jeweiligen Planungsstand des MoVe 35-Konzepts informiert.
- Hinweise auf einen weiteren Untersuchungsbedarf können gegeben werden.
- Qualifizierung durch Lokalkenntnisse der Mitglieder.

(2) Selbstverständnis der Mitglieder

- Die Mitglieder der AG MoVe 35 vertreten die Perspektive der jeweiligen Institution.
- Die Mitglieder nehmen eine aktive Rolle ein. Sie informieren in ihrem politischen Umfeld über den Prozess und tragen Rückmeldungen wieder in die AG MoVe 35 zurück.

(3) Verbindlichkeit und Präsenz

- Kontinuität der Teilnahme.

(4) Transparenz für die Öffentlichkeit unter Wahrung der Vertraulichkeit

- Anonymisierte Dokumentation der Sitzungen.
- Dokumentation wird den Mitgliedern im Nachgang der Sitzung geschickt.
- Möglichkeit, Rückmeldungen zur Dokumentation zu schicken.
- Veröffentlichung der Dokumentation auf Homepage der Stadt Marburg
- Pressestelle der Stadt erstellt im Nachgang der Sitzung eine Pressemitteilung. Es werden keine Teilnehmenden zitiert.
- Diese Mitteilung wird an die regionalen Medien verschickt sowie zusammen mit der Dokumentation auf der städtischen Homepage veröffentlicht.
- Redaktion der Oberhessischen Presse (OP) zu den Sitzungen eingeladen.
- Es erfolgt keine Berichterstattung aus den AG-Sitzungen in der OP.

(5) Lösungs- und konsensorientiertes Arbeiten

- Die Mitglieder nehmen eine konstruktive und lösungsorientierte Haltung ein.
- Die Diskussionsergebnisse werden vom Planungsbüro/dem Moderationsteam dokumentiert.

(6) Organisation und Einladung

- Die AG MoVe 35 wird vom Fachdienst Stadtplanung und Denkmalschutz organisiert.

MoVe 35

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035



Ziele – Rahmenbedingungen
Einordnung – Beteiligungsmöglichkeiten
Aufgaben der AG MoVe 35





Gliederung

- Unsere Ziele von MoVe 35
- Beschlusslage
- Rahmenbedingungen für den MoVe 35-Prozess
- Beteiligung und Zeitplanung
- Aufgaben der AG MoVe 35



Gliederung

- Unsere Ziele von MoVe 35
- Beschlusslage
- Rahmenbedingungen für den MoVe 35-Prozess
- Beteiligung und Zeitplanung
- Aufgaben der AG MoVe 35

Ziel und Zweck eines gesamtstädtischen Mobilitäts- und Verkehrskonzepts

- Rahmenplanung und Leitlinie für die nächsten 15 Jahre
- Verkehrsmittelübergreifende Gesamtstrategie
- Detaillierte Einzelmaßnahmen nur für bestimmte Bereiche



Unsere Ziele für MoVe 35

MoVe 35 steht für das **Mobilitäts-** und **Verkehrskonzept**, das die Universitätsstadt Marburg erarbeitet. Es soll bis **2035** gelten.

MoVe 35 soll Lösungen für Verkehr und Mobilität finden ohne hohe Lärm-, Verkehrs- und Luftverschmutzung und mit guten Angeboten für alle Marburger*innen und Pendler*innen nach Marburg.

MoVe 35 entsteht mit breiter Beteiligung der Bürger*innen.

MoVe 35: Gemeinsam Visionen entwickeln und Lösungen finden für die Zukunft von Mobilität und Verkehr in Marburg!



Gliederung

- Unsere Ziele von MoVe 35
- Beschlusslage
- Rahmenbedingungen für den MoVe 35-Prozess
- Beteiligung und Zeitplanung
- Aufgaben der AG MoVe 35



Beschlusslage

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 14.12.2018

Erstellen eines **Verkehrskonzeptes** für die **Anbindung der Pharmastandorte Marbach und Görzhäuser Hof** unter Einbeziehung der Standortfirmen und deren Mitarbeitern.

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 25.01.2019

Ergänzung des vorgenannten Beschlusses durch die **Beauftragung einer Bedarfs- und Machbarkeitsstudie** für die **Verkehrsentwicklung im Marburger Westen**



Beschlusslage

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 11.04.2019

Erarbeitung einer **ganzheitlichen Mobilitätsstrategie** für die Stadt Marburg unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.



Gliederung

- Unsere Ziele von MoVe 35
- Beschlusslage
- Rahmenbedingungen für den MoVe 35-Prozess
- Beteiligung und Zeitplanung
- Aufgaben der AG MoVe 35



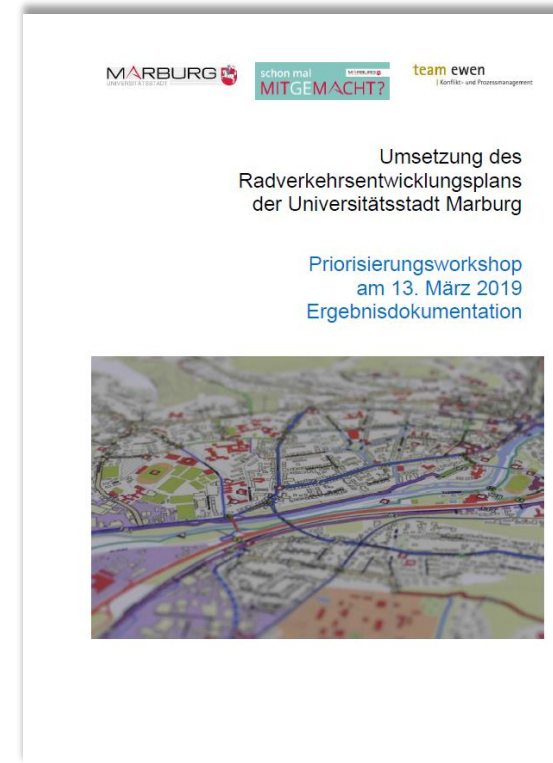
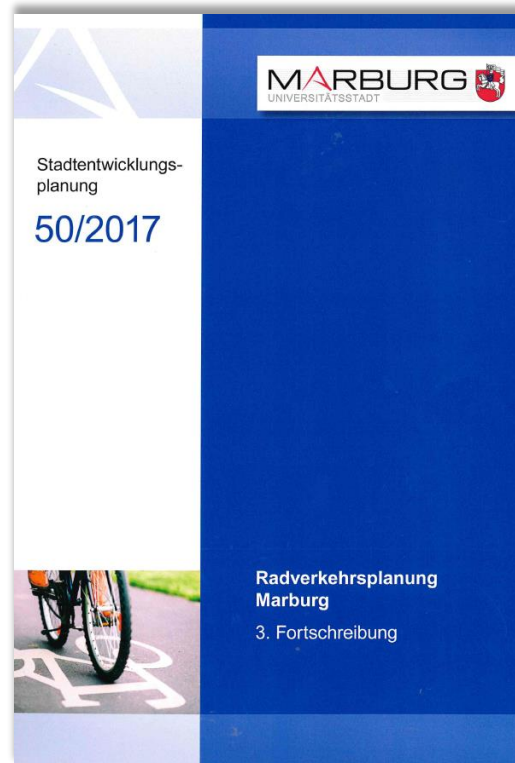
Rahmenbedingungen für den MoVe 35-Prozess

1. **Klima-Notstandsbeschluss vom 28. Juni 2019**
„Klimaneutralität der Universitätsstadt Marburg bis 2030“
2. **Bestehende Konzepte und Planwerke und deren Umsetzung**
3. **Weitere Beteiligungsprozesse**



Übersicht der bestehenden Konzepte & Planwerke

Radverkehr






Übersicht der bestehenden Konzepte & Planwerke


Klimaschutz





Green-City-Plan Marburg
der Universitätsstadt Marburg
zum BMVI-Sonderprogramm
"Green-City-Plan (GCP)"


31.07.2018



HOCHSCHULE
MARBURG



HOCHSCHULE
MARBURG
FACHWISSENSCHAFTEN


DBM


SIEMENS
Ingenuity for Life


PGM Planungsguppe Nord
WIRTSCHAFTSUNIVERSITÄT


Mobilitätswerk GmbH


pwc

Klimaschutzteilkonzept "Klimafreundliche Mobilität" für den Schulstandort Leopold-Lucas-Straße in Marburg



Darmstadt, September 2014


StETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung



Übersicht der bestehenden Konzepte & Planwerke

Klimaschutz

Magistrat der Stadt Marburg

Klimaschutzteilkonzept

Klimafreundliche Mobilität Projekt Lahnberge

Ergebnisbericht Dezember 2014



Klima-Aktionsplan 2030 der Universitätsstadt Marburg



(C) 2020 Magistrat der Universitätsstadt Marburg - Fachdienst Umwelt, Klima- und Naturschutz, Fairer Handel



Bestehenden Konzepte & Planwerke

Konzepte des Landes Hessen

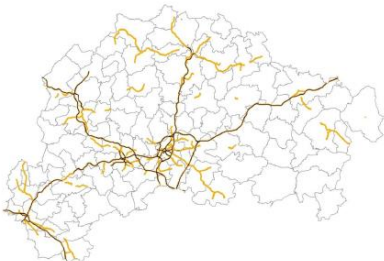
Regierungspräsidium Gießen



-
-
-
-
-

Lärmaktionsplan Hessen
2. Stufe

Teilplan Straßenverkehr
Regierungsbezirk Gießen



Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



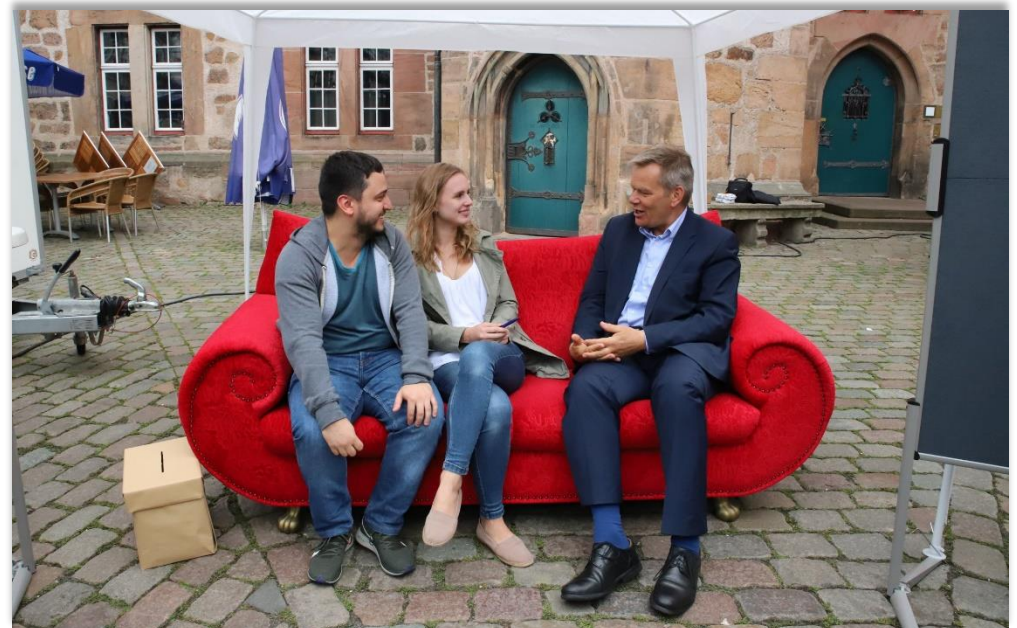
1. Fortschreibung
Luftreinhalteplan für das Gebiet
Mittel- und Nordhessen
Teilplan Marburg





Weitere Beteiligungen

Zukunftskonzept Oberstadt





Weitere Beteiligungen

AG Mobilität und Versorgung

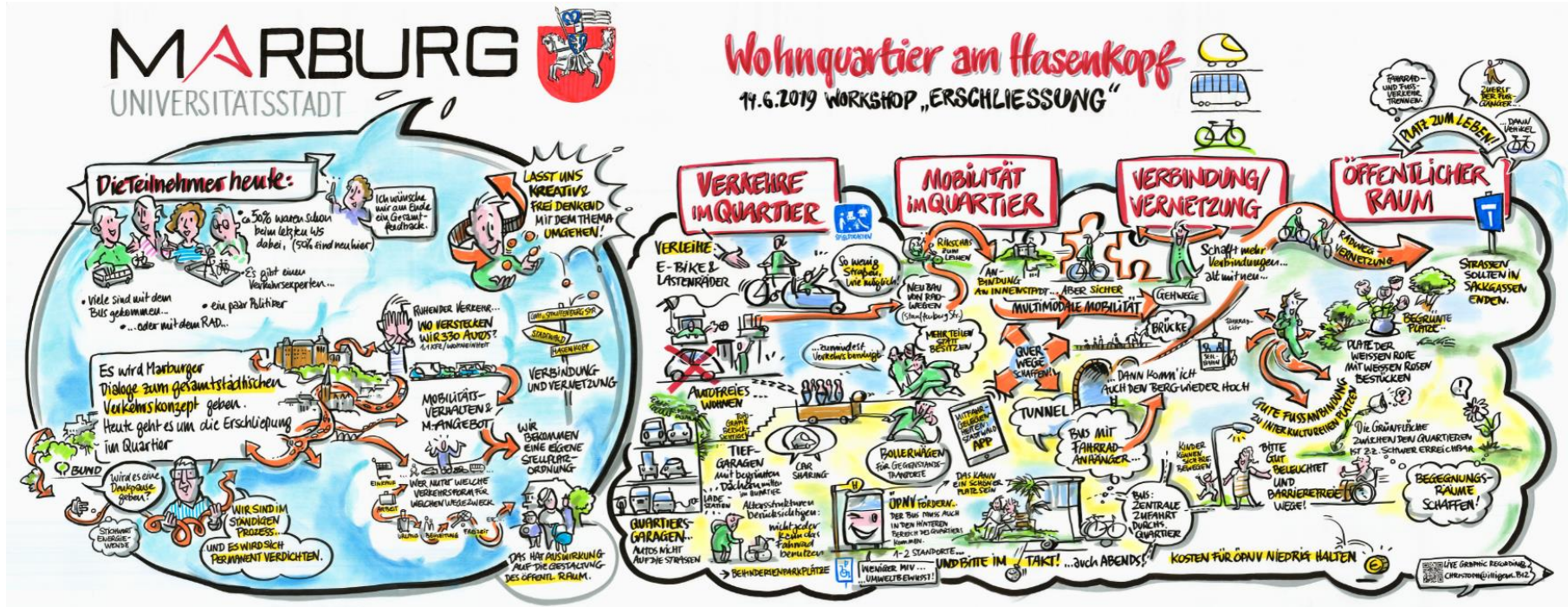


Tour der Mobilität 2020



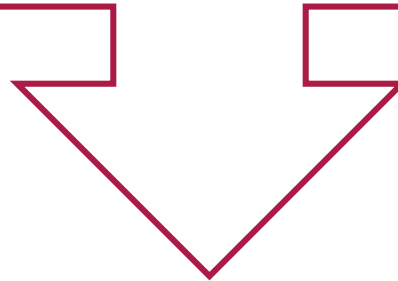
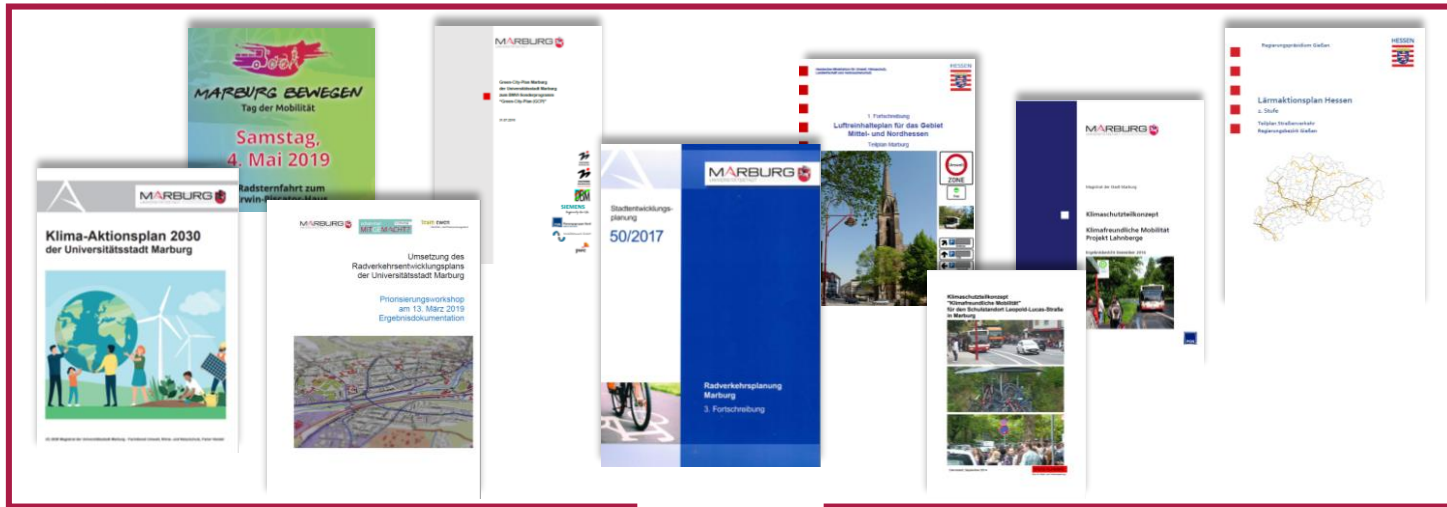
Weitere Beteiligungen

Wohnen im Marburger Westen





MoVe 35: Verzahnung mit bestehenden Konzepten & Prozessen



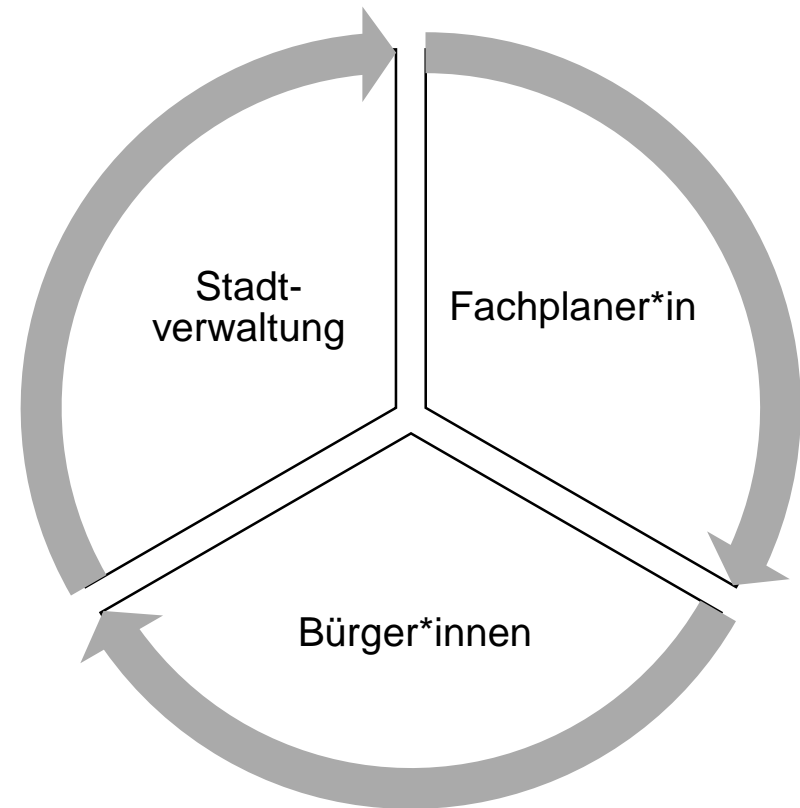


Gliederung

- Unsere Ziele von MoVe 35
- Beschlusslage
- Rahmenbedingungen für den MoVe 35-Prozess
- Beteiligung und Zeitplanung
- Aufgaben der AG MoVe 35

MoVe 35 - Nachhaltiges Mobilitäts- & Verkehrskonzept

- Gemeinsames Vorgehen (dreieckig)
 - diskutieren
 - mitgestalten





Gliederung

- Unsere Ziele von MoVe 35
- Beschlusslage
- Rahmenbedingungen für den MoVe 35-Prozess
- Beteiligung und Zeitplanung
- Aufgaben der AG MoVe 35



Aufgaben AG MoVe 35

- Kontinuierliche Mitarbeit zur Qualitätssicherung
- Information und inhaltliche Diskussion über den aktuellen Planungsstand von MoVe 35
- Hinweise, Bedürfnisse und lokale Kenntnisse einbringen
- Multiplikator*innen für den Gesamtprozess
- Gemeinsamer Dialog der Akteure aus der Marburger Stadtgesellschaft über die unterschiedlichen Interessenslagen
- Gemeinsamkeiten aufzeigen

www.planersocietaet.de

AG MoVe 35

Bestandsanalyse

Erste Eindrücke

28.09.2020



Gliederung

- Erste Arbeitsschritte
- Ausgangslage der Stadt Marburg
- Stärken und Schwächen der Mobilität:
Erste Eindrücke
- Ausblick



Gliederung

- **Erste Arbeitsschritte**
- Ausgangslage der Stadt Marburg
- Stärken und Schwächen der Mobilität:
Erste Eindrücke
- **Ausblick**



Erste Arbeitsschritte

Überprüfung bestehender Konzepte und Beteiligungsverfahren:
(Tag der Mobilität, Radverkehrsentwicklungsplan, Green City-Plan,
einzelne Verkehrsuntersuchungen, ...)

- laufende Auswertung von Grundlagendaten
(Pendlerdaten, Mobilitätseckdaten, Bevölkerungsentwicklung, ...)
- eigene umfangreiche Ortsbegehungen und Ortsbefahrungen



Gliederung

- Erste Arbeitsschritte
- **Ausgangslage der Stadt Marburg**
- Stärken und Schwächen der Mobilität:
Erste Eindrücke
- Ausblick



Ausgangslage

Regionale Verkehrsanbindung

- Hauptverbindung über Nord-Süd-Achse:
Bundesstraße 3 („Stadtautobahn“)
Bahnlinie (Kassel-Frankfurt)
- Stadtteile und Umland durch Landes- und Kreisstraßennetz erschlossen
- Engstellen im Innenstadtbereich
(u.a. Ketzerbach, Bahnhofstr., Universitätsstr., Großseelheimer Str., Erlenring)



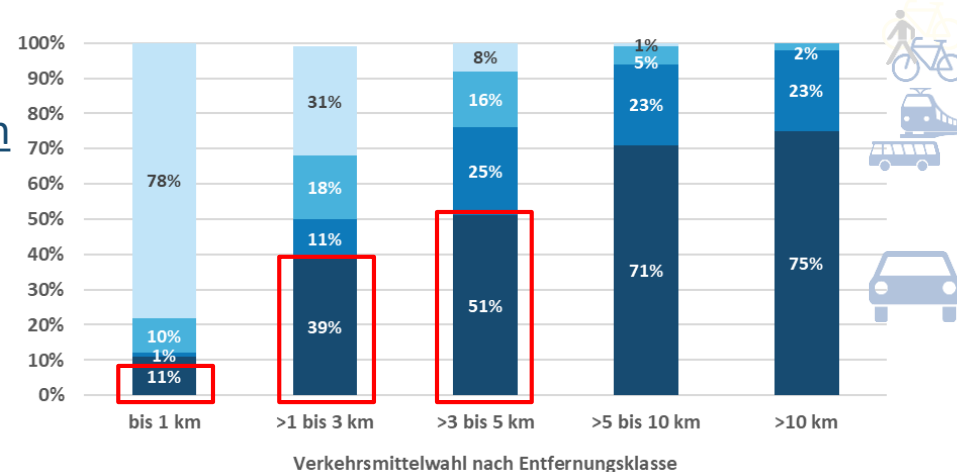
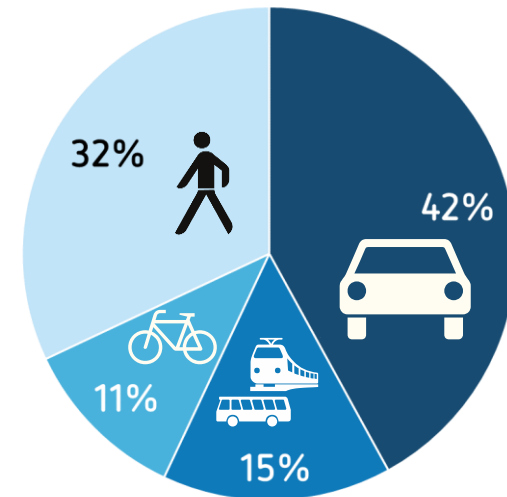
Ausgangslage

Verkehrsverhalten

- SrV-Erhebung 2018 (TU Dresden) liefert aktuelle Daten
 - 3,7 Wege/Person und Tag
 - Ø 6,5 km / Weg
 - 42 % MIV-Anteil
- 776.272 P-km*, entspr. 19 Erdumrundungen

- Verlagerungspotenzial: kurze MIV-Wege:
69 % aller Wege sind kürzer als 5 km,
viele davon werden mit MIV zurückgelegt

* Einwohnerzahl 2018: 76.851 (Hess. Gemeindestatistik)



Ausgangslage

Einpendlerstadt Marburg

- 37.740 Ein- und Auspendler / Tag
(nur soz.-vers.-pfl. Beschäftigte; 2015)
- 28.945 Einpendler zu 8.795 Auspendler
- Pendlersaldo + 20.150

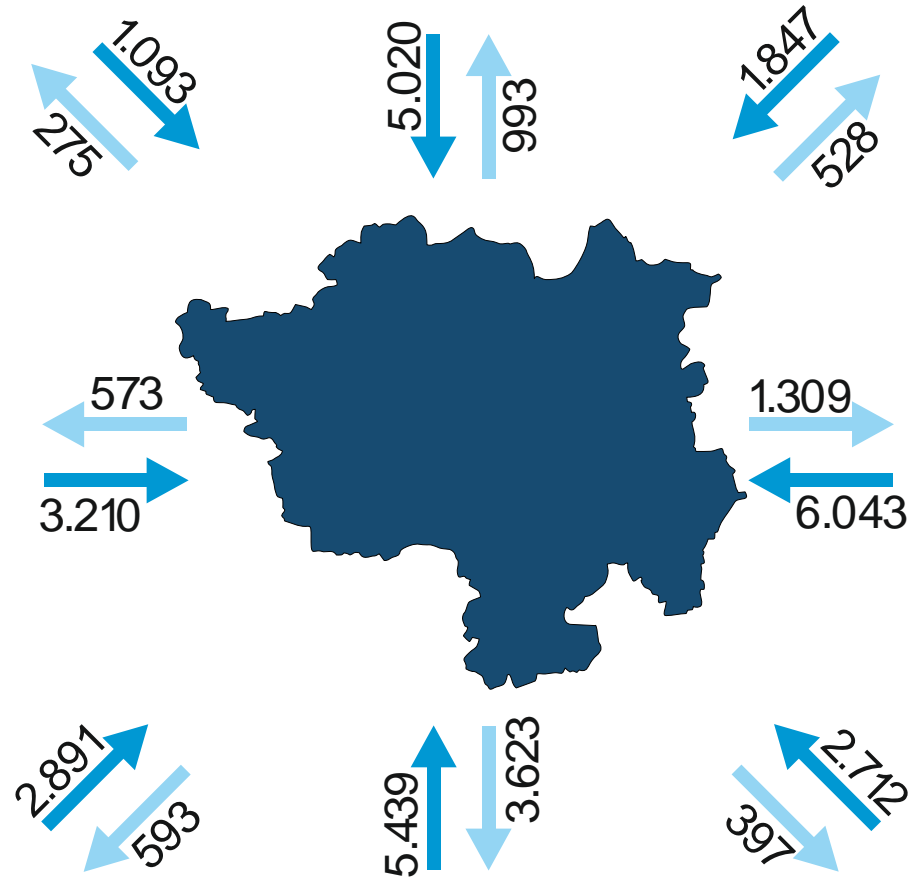
Top 5

Einpendler

Kirchhain (2.691)
Ebsdorfergrund (2.004)
Wetter (1.873)
Lahntal (1.813)
Cölbe (1.781)

Auspender

Gießen (1.357)
Frankfurt (1.089)
Stadtallendorf (693)
Kirchhain (462)
Cölbe (385)



Gliederung

- Erste Arbeitsschritte
- Ausgangslage der Stadt Marburg
- **Stärken und Schwächen der Mobilität:
Erste Eindrücke**
- Ausblick



Fußverkehr

Vor-Ort-Eindruck Fußverkehr

- ausgedehntes Fußwegenetz in der Kernstadt
- unterschiedliche Ausbaustandards der Fußwege (teilweise fehlende Verbindungen, schmale Gehwege und Konflikte mit Radverkehr/parkenden Autos)
- viele Straßen-Querungsmöglichkeiten vorhanden (häufig mit Fußgängerampeln)
- teilweise lange Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen
- starke Barrierewirkung durch die B3, nur einzelne Über-/Unterquerungsmöglichkeiten führen zu Umwegen



Fußverkehr

Vor-Ort-Eindruck Barrierefreiheit

- ausgedehntes Barrierefreies Fußverkehrsnetz
- Kreuzungsbereiche und Überquerungen überwiegend barrierefrei gestaltet
- barrierefreie Zugänge zur Oberstadt durch Fahrstühle
- Treppen führen z.T. zu Umwegen, angelegte Rampen entsprechen nicht immer den Anforderungen an die Barrierefreiheit



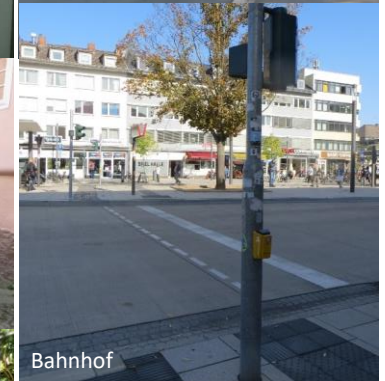
Aufzug Oberstadt



Leopold-Lucas-Straße



Jakobsgasse



Bahnhof



Schlosstreppe



Landgrafen-Philipp-Straße

Öffentlicher Raum

Vor-Ort-Eindruck Aufenthaltsqualitäten

- ausgedehnte, attraktive Fußgängerzone in der Oberstadt
- viele Sitzmöglichkeiten in der Innenstadt und den Stadtteilzentren
- hohe Aufenthaltsqualitäten entlang der Lahn
- einige attraktive Spielelemente in Stadtteilzentren



Lahntalradweg



Oberstadtmarkt



Lahntreppen



Friedrichsplatz, Südstadt



Alter Kirchhainer Weg /
An der Zahlbach



Landgrafenschloss

Radverkehr

- **Fahrräder**
1,6 pro Haushalt
- **Radverkehrsanteil:**
11 % an allen Wegen
- **Wege über 5 km:**
Radverkehrsanteil < 6%
- **Fahrradnutzung**
38 % mind. 1x die Woche
- Nutzung von **Leih-/Mieträdern**
10 % der Bevölkerung
- deutschlandweite Zunahme
der **Pedelec-Verfügbarkeit**

Der Radverkehr hat in Marburg noch unausgeschöpfte Potenziale:

- ➔ weitere Etablierung als Alltagsverkehrsmittel
- ➔ Stärkung des Radverkehrs auf den kurzen Wegen
- ➔ Potenziale auch für längere Wege und Steigungsstrecken (E-Bikes/Pedelecs)
- ➔ Voraussetzung: Attraktive Radinfrastrukturen im Zentrum sowie in die Stadtteile/in die Region

Radverkehr

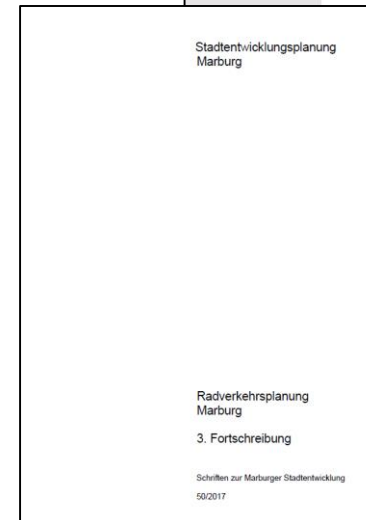
Bestehende Konzepte

Radverkehrsentwicklungsplan 3. Fortschreibung (2017)

- detaillierte (punktuelle) Maßnahmandarstellung
- erste Maßnahmen bereits umgesetzt (Fahrradstraßen und Radschutzstreifen)

Green-City-Masterplan (2018)

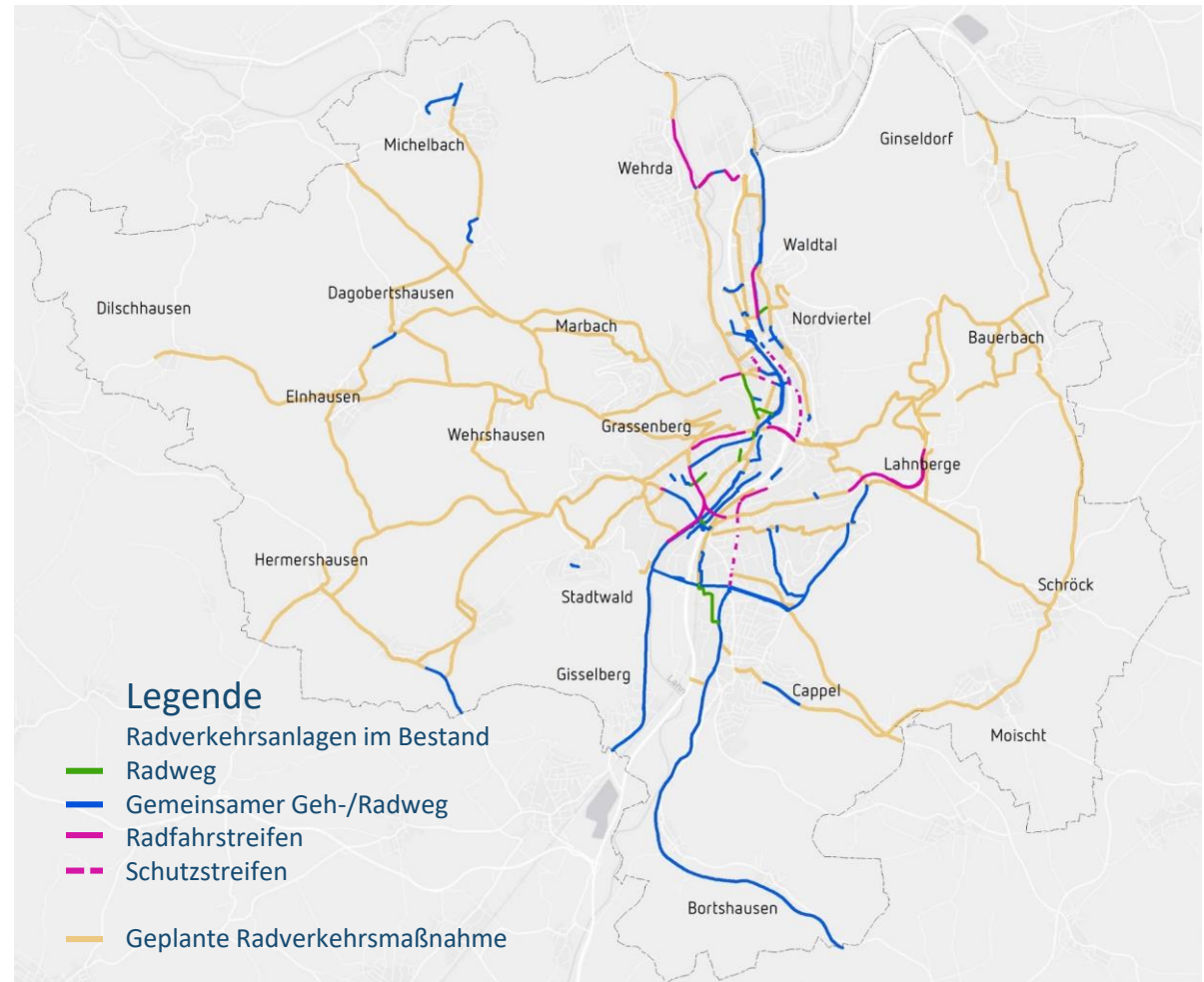
- Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen
- Aus- und Ausbau von Verkehrsinformationssystemen für den ÖPNV, MIV und Radverkehr
- Bike-/Car-Sharing



Radverkehr

Radverkehrsnetz

- innerstädtisches dichtes Radverkehrsnetz mit wenigen Netzlücken
- äußeres Stadtgebiet wenig bzw. nicht erschlossen
- Anbindung an die Region nur über den Lahntalradweg in Nord-Süd-Richtung



Radverkehr

Vor-Ort-Eindruck Radinfrastruktur

- in der Kernstadt bereits dichtes Radverkehrsnetz, noch wenige Netzlücken
- Berücksichtigung des Radverkehrs an bereits einigen Kreuzungen (eigene Signale, Markierungen, Aufstellbereiche, ...)
- Einbahnstraßen häufig für den Radverkehr freigegeben
- z.T. punktuell Handlungsbedarf (Bordsteinkanten, fehlende Radverkehrsführungen in Kreuzungen, Breite von Radwegen, ...)
- teilweise durch haltende Pkw versperrte Radwege



Bahnhofstraße, Kreuzung Bhf.



Bahnhofstraße



Kreuzung Elisabethstraße



Universitätsstraße /
Ockershäuser Allee



Pilgrimstein



Bahnhofstraße

Radverkehr

Vor-Ort-Eindruck Radinfrastruktur

- Lahntalradweg als gemeinsamer Geh- und Radweg (überwiegend Straßenunabhängig in Nord-Süd-Richtung)
- Radinfrastruktur außerhalb der Kernstadt zur Verbindung der Stadtteile/Lahnberge kaum vorhanden (Radverkehrsführung teils auf viel befahrenen Straßen)
- Anbindung an Nachbarkommunen entlang der Hauptstraßen oder über Nebenstraßen fehlen



Radverkehr

Vor-Ort-Eindruck Radabstellanlagen

- viele Radabstellanlagen, aber weiterhin hoher Bedarf
- häufig falsch abgestellte Fahrrädern und Konflikte im Seitenraum (v.a. mit Fußverkehr)
- Radanlehnbügel, teilweise aber noch Vorderradhalter
- Radboxen am Bahnhof und am Zugang zur Oberstadt, aber ausgelastet oder nicht nutzbar (fehlende Schlüssel, ...)



Bahnhof



Bahnhof



Pilgrimstein, Aufzug Oberstadt



Pilgrimstein, Aufzug Oberstadt



Frankfurter Straße



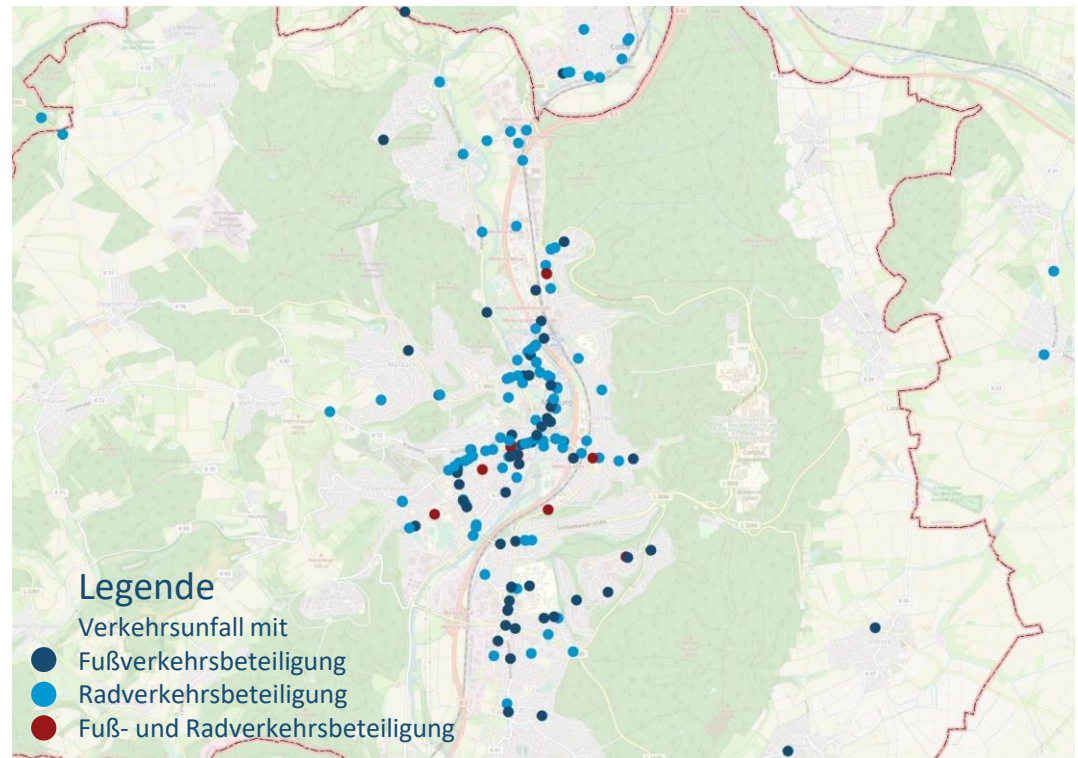
Wilhelmstraße

Verkehrssicherheit

Entwicklung der Zahl der Unfälle mit Verunglückten

	2017	2018	2019
Radfahrer	39	60	60
Fußgänger	42	47	29
Alle Verkehrsmittel	127	169	175

- steigende Tendenz der Unfälle mit Verunglückten
- insb. Radfahrende überproportional beteiligt



ÖPNV/SPNV & verknüpfte Mobilität

Bestehende Konzepte/Studien

- Konzepte:
Nahverkehrsplan/NVP (2016-2021),
aktuelle Fortschreibung NVP in Abstimmung mit MoVe 35,
Green City Masterplan (2018)
- Studien:
Seilbahnverbindung (2013, 2014),
Hybrid-Oberleitungsbus (2018),
Regio-Tram (2019)
- Durchsicht, Prüfung und ggf. Übernahme von Ergebnissen
und Ideen aus bestehende Konzepten/Studien in MoVe 35
- Einbindung Beteiligungsformate (z.B. Tour der Mobilität)



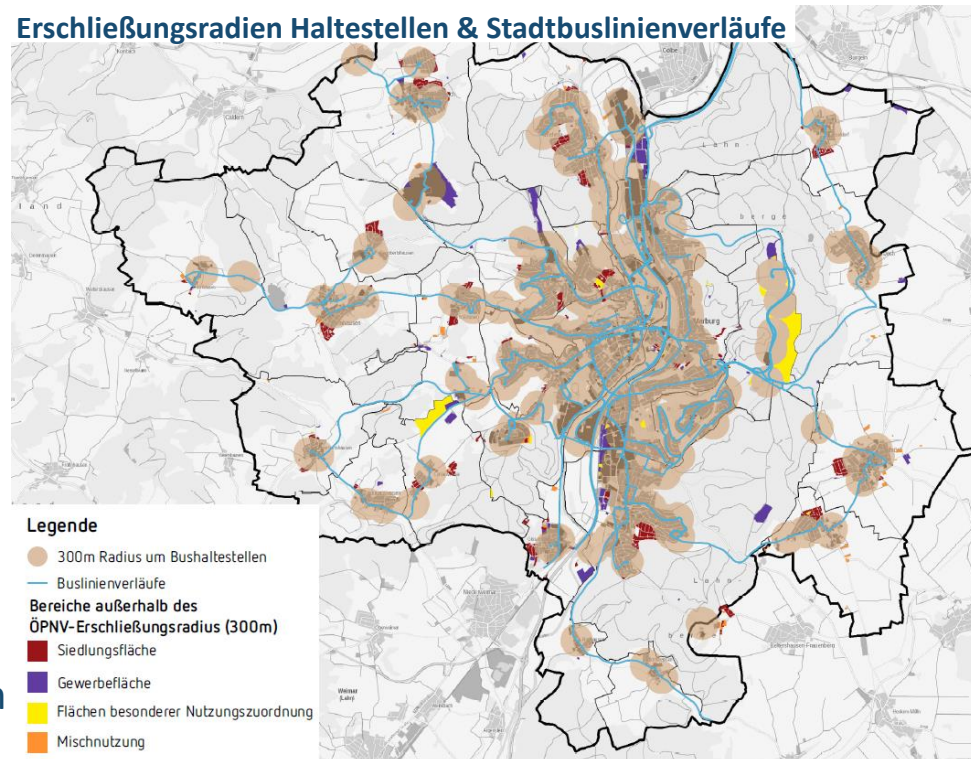
ÖPNV/SPNV & verknüpfte Mobilität

Anbindung & Erschließung

regional:

- Hauptbahnhof mit Fernverkehrs-Anbindung sowie Südbahnhof mit Regionalverkehr
- Vernetzung mit P+R, B+R sowie Sharingangeboten
- gute Verbindung Bahn – Bus durch nahegelegene Busknotenpunkte
- ordentliche Taktung des Schienenverkehrs (durch Überlagerungen 30- bzw. 20/40-Minuten-Takt)
- Erschließung durch Regionalbusse heterogen (oft Stundentakt; z.T. mit Lücken, abends oft Rufbus)

Erschließungsradien Haltestellen & Stadtbuslinienverläufe



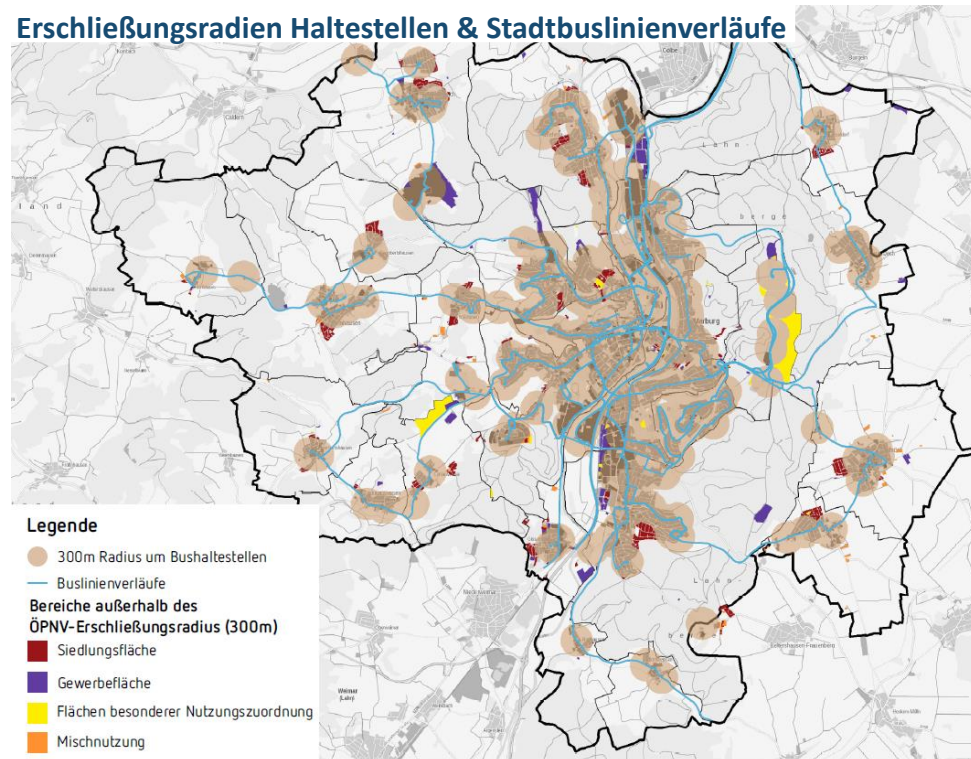
ÖPNV/SPNV & verknüpfte Mobilität

Anbindung & Erschließung

innerhalb des Stadtgebiets:

- dichtes Haltestellennetz mit guter Erschließungswirkung (insb. innerstädtisch)
- enge Taktung durch innerstädtische Busachse (z.T. < 7,5-Minuten-Takt durch Überlagerung)
- z.T. nachfrageorientierte Busangebote (z.B. Schülerverkehre, Universität, Gewerbe)
- z.T. Defizite in die Außenstadtteile (insb. Taktung: z.T. nur 2-Stunden-Takt (auch werk- & samstags); Bedienzeiträume i.d.R. gut: oft bis 1 Uhr)

Erschließungsradien Haltestellen & Stadtbuslinienverläufe



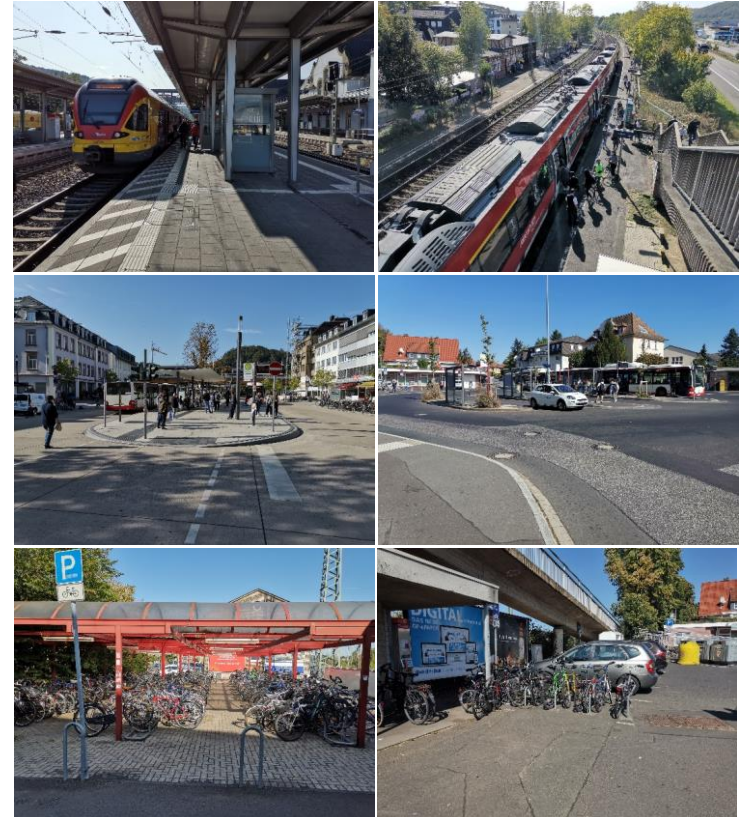
ÖPNV/SPNV & verknüpfte Mobilität

Vor-Ort-Eindruck Hauptbahnhof

- Anschluss Regional- & Fernverkehr sowie Busverkehr
- moderner Bahnhof und Mobilitätsknotenpunkt (P+R, B+R, Carsharing, Fahrradverleihstation)
- Barrierefreiheit gegeben (z.T. aber umwegig)

Vor-Ort-Eindruck Südbahnhof

- Anschluss Regional- & Stadtbusverkehr
- Ansätze zum Mobilitätsknotenpunkt (P+R, B+R, Fahrradverleihstation)
- modernisierungsbedürftig, Barrierefreiheit nur teilweise gegeben



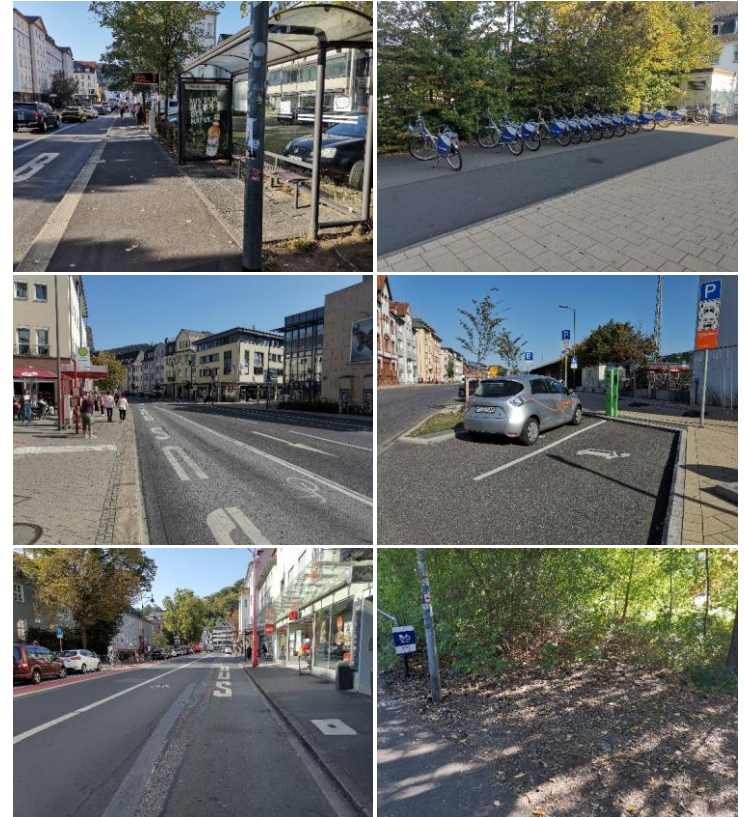
ÖPNV/SPNV & verknüpfte Mobilität

Vor-Ort-Eindruck Bushaltestellen

- gute Ausstattung der Haltestellen (Fahrgastinformation, Witterungsschutz, Infotaster, Sitzgelegenheit, usw.)
- teilweise noch nicht vollständig barrierefrei
- z.T. fehlende Wartebereiche und Sichtbarkeit

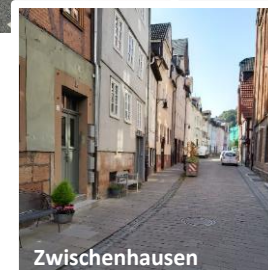
Vor-Ort-Eindruck Sharingangebote

- gutes Carsharing-Angebot (v.a. im Zentrum)
- Nextbike-Fahrradverleih im Zentrum bereits gut ausgebaut, Sichtbarkeit der Stationen verbesserungsfähig



Pkw-Verkehr und Straßennetz

- gute Pkw-Erreichbarkeit über 4-spurige B3 (hohe Trennwirkung)
- leistungsfähige Landes- und Kreisstraßen binden Stadtteile an, durchschneiden sie aber auch
- Innenstadt als Nadelöhr, viel Verkehr zu Stoßzeiten
- z.T. komplexe Kreuzungen
Konrad-Adenauer-Brücke, Wilhelmsplatz,
Rudolphsplatz/Biegenstr., Ketzerbach/Elisabethstr.
- Verkehrslenkung und -beruhigung: bereits Straßenraumumbauten, Tempo 30, Einbahnstraßen



Ruhender Verkehr (Parken)

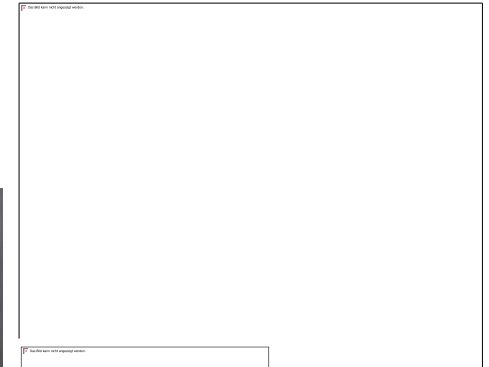
7.500 Parkmöglichkeiten in Parkhäusern und Tiefgaragen und öffentlichen Parkplätzen in Innenstadtnähe

- zusätzlich Kurzzeitparken (meist Parkschein) im Straßenraum
- Bewohnerparken (v.a. im Südviertel, rd. 30€/Jahr)
- Parkgebühren im Vergleich „im Mittelfeld“ (zwischen 1,20 und 2,00 €/Std.; je nach Standort)
- gefühlt hoher Parkdruck im Zentrum
- detaillierte Parkraumerhebung im Zentrum folgt



Wirtschaftsverkehr

- Gewerbegebiete überwiegend entlang der B3 (Cappel, Wehrda)
- Behringwerke peripher gelegen (Marbach, Görzhausen)
- Problematische Strecke für den Wirtschaftsverkehr z.B. über Ketzlerbach
- Wohngebiete häufig mit Lkw-Verbot (z. B. Südviertel)
- Lieferverkehr in der Innenstadt zeitlich begrenzt (Oberstadt)



Querschnittsthemen

- betriebliches Mobilitätsmanagement
(Mitfahrerbörsen, Jobticket, Fahrradförderung in Unternehmen, ...)
- schulisches Mobilitätsmanagement
(z.B. Elternhaltestellen, Schulwegpläne, Mobilitätserziehung, ...)
- Mobilitätsmanagement an Hochschulstandorten

- Öffentlichkeitsarbeit & Kampagnen zur Mobilität
- regionale Zusammenarbeit
- Schnittbereich Verkehr und Umwelt-/Klimaschutz



Gliederung

- Erste Arbeitsschritte
- Ausgangslage der Stadt Marburg
- Stärken und Schwächen der Mobilität:
Erste Eindrücke
- **Ausblick**



Ausblick

weitere Vertiefung der Bestandsanalysen:

- Aufnahme der heutigen Hinweise
- umfassende Kfz-Zählungen im Marburger Stadtgebiet, Aufbau eines Kfz-Verkehrsmodells
- Parkraumerhebung im Zentrum
- Radverkehrszählungen
- Stärken-Schwächen-Analyse für jede Mobilitätsart sowie verkehrsmittelübergreifend

- Frühjahr 2021: Diskussion von Zielen und Leitlinien
- folgend: Entwicklung und Diskussion von Maßnahmen



www.planersocietaet.de



Wir freuen uns

jetzt auf Ihre Hinweise!

Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

info@planersocietaet.de

Kontakt

Jan Diesfeld

Fon 02 31 / 58 96 96-14

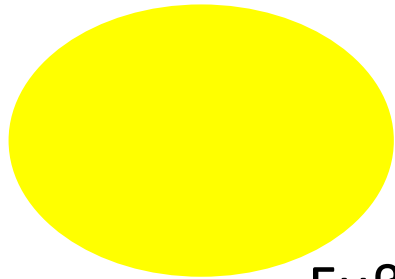
Fax 02 31 / 58 96 96-18

diesfeld@planersocietaet.de

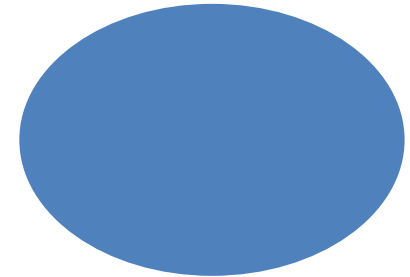
Arbeitsphase in Kleingruppen - Bestandsanalyse

- 4 inhaltliche Gruppen
- Inhaltliches Themenplakat
- Gruppenphase: 20 min / 20min / 20min / 15 min
- Gruppenauswahl per Farbe auf Namensschild
- Fragen, Anregungen, Hinweise Dokumentation auf Moderationskarten
- Moderation + Fachperson

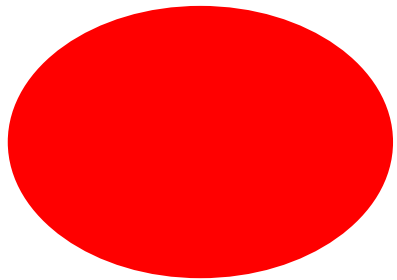
Arbeitsphase in Kleingruppen



Fußverkehr &
Straßenraumgestaltung



Radverkehr &
Verkehrssicherheit



Kfz-Verkehr &
Wirtschaftsverkehr
& ruhender
Verkehr

ÖPNV &
verknüpfte
Mobilität



Rückmeldungen aus Kleingruppen

Schlusswort Oberbürgermeister

Herr Dr. Spies

Vielen Dank für Ihre
Teilnahme
und kommen Sie gut nach
Hause!

