



Mobilitäts- und Verkehrskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035

5. Sitzung der AG MoVe 35

am 02. März 2022

Ergebnisdokumentation



Termin	Mittwoch, 03.03.2022, 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr, online, Webex
Teilnehmende	38
Ablauf	<p>Begrüßung, Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies</p> <p>Agenda und Update zum Prozess MoVe 35 (Stadt Marburg)</p> <p>Entwicklung von Maßnahmen – Handlungsfelder Teil 1 (Planersocietät)</p> <p>Arbeitsphase in Kleingruppen in zwei Runden</p> <p>Abschluss und Ausblick</p>

**Begrüßung Oberbürgermeister Stadt Marburg
Herr Dr. Spies**

Der Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies, begrüßt die Teilnehmenden der 5. Sitzung der AG MoVe 35. Mit der heutigen Sitzung soll in die Diskussion zu den Maßnahmen eingestiegen werden. Die Zuordnung und Diskussion der Maßnahmen sortiert sich an elf Handlungsfeldern, von denen heute vier diskutiert werden. Er erhofft sich, dass an den konkreten Maßnahmenvorschlägen eine konstruktive Diskussion entspringt, um das MoVe35 Konzept voranzubringen.

**Agenda und Update zum Prozess MoVe 35 (Stadt Marburg)
Herr Ilgner
Frau Schönemann, Frau Klug, Herr Lange**

Herr Ilgner vom Moderationsbüro team ewen in Darmstadt stellt die Agenda für diesen Abend vor.

Den Teilnehmenden werden vier ausgewählte Handlungsfelder (Fußverkehr, ÖPNV, Wirtschaftsverkehr, Mobilitätsmanagement) und die dazugehörigen Maßnahmenlisten von der Stadt Marburg und dem beauftragten Gutachterbüro, Planersocietät Dortmund, vorgestellt. Die Maßnahmen werden darauf in Kleingruppen zur Diskussion gestellt und bearbeitet. Den Teilnehmenden gingen umfangreiche Unterlagen (Foliensatz zu allen Handlungsfeldern sowie vertiefende zu den vier zu besprechenden Handlungsfeldern) im Vorfeld der Sitzung zu.

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

Herr Ilgner begrüßt ebenfalls Herrn Dr. Escher von der Universität Düsseldorf. Er ist heute als Gast dabei, da er im Rahmen eines Forschungsprojekts, die Rolle der Bürgerbeteiligung im Zusammengang mit nachhaltiger Mobilität erforscht.

Die letzte Sitzung der AG MoVe 35 fand im Dezember 2021 statt. Herr Ilgner erkundigt sich bei Frau Schönemann was seither passiert ist und welche Rückmeldungen die Stadt erreicht haben.

Frau Schönemann erläutert zunächst, dass im Dezember eine öffentliche Informationsveranstaltung zu dem Verkehrsmodell stattfand. Derzeit befinde man sich in der Feinkalibrierung des Modells. Sobald das Verkehrsmodell einsatzbereit ist, können Maßnahmenvorschläge dort eingespeist und somit die Auswirkungen der Maßnahmen im Modell abgebildet werden. Das hilft die Maßnahmen vergleichend zu bewerten.

Weiter berichtet Frau Schönemann, dass unterschiedliche Rückmeldungen seit der letzten Sitzung an die Stadt formuliert wurden. Auf der einen Seite befürchten Teilnehmende aus der AG MoVe 35, dass bei dem Konzept alle Belange dem „Klimaschutz untergeordnet“ werden und zu wenig Rücksicht auf die lokale Wirtschaft und die Herausforderungen für beispielsweise den lokalen Einzelhandel und die örtlichen Dienstleister gelegt werden. Dieser sei durch die Corona-Pandemie – wie vielerorts – stark belastet. Weitere restriktive Maßnahmen können Kunden abhalten oder die Ausübung der Tätigkeiten erschweren. Durch eine Schwächung der Marburger Wirtschaft sei keinem geholfen.

Auf der anderen Seite gab es die Rückmeldungen, dass einigen Mitgliedern der AG MoVe 35 der Fokus und die Notwendigkeit für restriktive Maßnahmen für den Klimaschutz nicht weit genug gehen. So sei durch den beschlossenen Klimanotstandsbeschluss wenig Handlungsspielraum. Die in der letzten Sitzung diskutierten Szenarien seien nicht realistisch, weil zwei der drei Szenarien die notwendigen Schritte für den Klimaschutz unterlaufen. In MoVe 35 müssen alle notwendigen Maßnahmen für den Klimaschutz ausgeschöpft werden.

Frau Schönemann erklärt, dass es im Zuge des MoVe 35 Prozesses darum gehen muss, gemeinsame Lösungsideen zu erarbeiten, welche durch die Stadtgesellschaft mitgetragen werden. Auch dazu ist die AG MoVe 35 gegründet und entsprechend zusammengesetzt.

In der Diskussion wird deutlich, dass sowohl Vertreter*innen der BI Verkehrswende, der Marburger Wirtschaft und die Stadt Marburg dafür plädieren, dass Belange (Ökologie versus Ökonomie) nicht gegeneinander abgewogen werden, sondern zusammen betrachtet werden. Vertreter*innen der BI Verkehrswende und der IHK wollen sich abseits der AG MoVe 35 zu einem gemeinsamen Gespräch verabreden, um hier ggf. vorliegende Missverständnisse auszuräumen und mit gemeinsamen Ideen den MoVe 35 Prozess unterstützen. Bei der nächsten Sitzung soll – wenn bereits möglich - hiervon berichtet werden.

Bezüglich des angesprochenen Verkehrsmodells melden Teilnehmende aus der AG MoVe 35 noch weiteren Informationsbedarf bzw. Gesprächsbedarf an. Besonders die Frage, warum der Schwerpunkt auf dem motorisierten Individualverkehr liegt und nicht auch beispielsweise der Radverkehr in derselben Detailschärfe abgebildet wird (integriertes Verkehrsmodell), hinterfragen Teilnehmende. Auf Vorschlag der Moderation wird die Stadt bei der nächsten Sitzung der AG MoVe 35 die Auswahl für das Verkehrsmodell erläutern.

Ebenfalls wird aus der Teilnehmerschaft nachgefragt, wie die Einbindung des neuen Wohngebietes am Hasenkopf in den MoVe 35 Prozess eingebunden wird und wann hierzu Vorschläge zu erwarten sind. Bei Fragestellungen zu dem neuen Wohngebiet wird derzeit häufig auf den MoVe 35 Prozess verwiesen.

Herr Lange, Planersocietät Dortmund, erklärt, dass MoVe 35 gesamtstädtische Betrachtungen vornehme und das Gebiete mit seiner zukünftigen Bebauung hinsichtlich der äußeren Erschließung berücksichtigt wird. Er betont, dass MoVe 35 einen gesamtstädtischen Rahmen bildet, um die Verkehrsbelastung und Mobilitätsgestaltung in der Stadt zu verändern. Das bedeutet aber auch, dass Maßnahmen mit großer Detailschärfe – beispielsweise Ampelschaltungen oder Anzahl an Abbiegespuren – nicht innerhalb MoVe 35 bearbeitet werden. Das sei für den Hasenkopf in der Bauleitplanung durchzuführen. Für die lokale Planung bildet das gesamtstädtische Mobilitätskonzept mit den Zielen und Maßnahmen dann die Basis.

Herr Dr. Spies und Frau Klug ergänzen, dass auf der Basis der Analyseergebnisse und gesamtstädtischen Mobilitätsentwicklung die detaillierten Maßnahmen für den Hasenkopf, aber auch für die Anbindung der Wirtschaftsstandorte erfolge. Hier sei es sinnvoll die Fragen nacheinander abzuarbeiten und nicht mit Annahmen zur Mobilität zu arbeiten, welche durch MoVe 35 ja gerade verändert werden sollen. In den folgenden Sitzungen solle auch ein Fokus auf die Fragen in Zusammenhang mit Wohnen im Westen ermöglicht werden.

Herr Ilgner holt ein Meinungsbild bei den Teilnehmenden bezüglich des nächsten Veranstaltungsort ein. Wenn möglich, plädieren eine Mehrzahl der Teilnehmenden wieder für eine Sitzung „vor Ort“.

Entwicklung von Maßnahmen – Handlungsfelder Teil 1

Herr Lange, Herr Tielker, Herr Lesch

In einer Präsentation stellen Herr Lange, Herr Tielker und Herr Lesch (Planersocietät Dortmund) Handlungsfelder von MoVe 35 vor und erläutern den Prozess der Maßnahmenentwicklung. In der heutigen Sitzung werden vier der elf Handlungsfelder bearbeitet: ÖPNV, Fußverkehr, Wirtschaftsverkehr und Mobilitätsmanagement. Die Diskussion hierzu findet in Kleingruppen statt. Vgl. Präsentationsfolien.

In der kommenden Sitzung werden die sieben verbleibenden Handlungsfelder (KFZ-Verkehr, Wirtschaftsverkehr, vernetzte Mobilität, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Straßenraumgestaltung, und Kommunikation & Partizipation) vorgestellt.

Das Handlungskonzept, folglich die Handlungsfelder und Maßnahmen fußen auf der Bestandsanalyse, Impulsen aus der Stadtgesellschaft, den Empfehlungen von Gutachtern und der Verwaltung und den Anforderungen des Zielkonzeptes.

Ein Schwerpunkt soll die Verbesserung und Ausweitung des ÖPNV und des Radverkehrs darstellen, sodass die Abhängigkeit vom Auto verringert werden kann. Außerdem sollen die Gewerbegebiete besser über den ÖPNV erreichbar sein und die Innenstadt für den Fußverkehr attraktiver werden.

Die Referenten stellen die heutigen vier Handlungsfelder vor. Die Informationen wurden im Vorfeld an die Teilnehmenden versendet, da eine vertiefte Vorstellung einzelner Aspekte hier nicht erfolgen kann. Bezüglich des zu Fuß Gehens betonen die Gutachter, dass hier Teilhabe und Mobilität

für alle gesichert werden kann. Gleichzeitig ist es eine nachhaltige und gesunde Form der Fortbewegung. Letztendlich lässt sich festhalten, dass Fußverkehr Stadträume aufwertet und die Grundlage einer vitalen Stadt bildet.

Der öffentliche Verkehr (ÖV) stellt die umweltfreundliche Grundmobilität in einer Stadt sicher. Ebenfalls gilt ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) als wichtiger Standortfaktor. Wenn von „verknüpfter Mobilität“ gesprochen wird, dann ist der ÖV ein zentraler Bestandteil dieser.

Der Wirtschaftsverkehr stellt die Ver- und Entsorgung der Stadt mit Waren und Dienstleistungen sicher. Hier gilt es die negativen Effekte, insbesondere des Schwerlastverkehrs, zu minimieren. Trotzdem müssen die sozialen, ökologischen und ökonomischen Zielstellungen aller Beteiligten berücksichtigt werden, um nicht einseitig unzumutbare Belastungen zu schaffen.

Im Mobilitätsmanagement gilt es die Koordination und Steuerung verschiedenster Maßnahmen vorzunehmen. Hier geht es auch um zielgruppenspezifische Ansprache der Akteure, um eine Verhaltensänderung zu erreichen. Letztendlich geht es auch um Motivation und Werbung, für die Nutzung der Alternativen zu dem individuellen Kfz.

Rückfragen

Wie sind die Ausführungen auf den Folien zu verstehen? Sind das schon die fertigen Maßnahmen?

Nein, hier werden generelle Maßnahmen vorgestellt. Keine detaillierten Darstellungen. Nach Diskussion in der Arbeitsgruppe und mit der Stadtverwaltung werden zu allen Maßnahmen sogenannte „Steckbriefe“ verfasst. Hier werden die Maßnahmen dann ausführlicher beschrieben und bewertet.

Sollten auch im Nachgang der heutigen Sitzung Fragen offenbleiben, können sich die Teilnehmenden auch an das Gutachterbüro oder die Stadt wenden.

Reichen die Maßnahmen für das Erreichen der Klimaziele der Stadt? Und wie geht man damit um, wenn die Maßnahmen nicht ausreichen?

Wenn alle Maßnahmenvorschläge vorliegen, wird man auch bewerten können, ob die Ziele bezüglich Klimaschutz ausreichend sind. Sollte sich zeigen, dass dies nicht der Fall ist, muss nachgesteuert werden.

Arbeitsphase

Die Arbeitsphase ist in zwei Runden geteilt. Anhand von Leitfragen sollen Rückmeldungen, Anregungen und Kritik der Teilnehmenden an den Maßnahmen eingeholt werden.

Fragen:

- Welche Maßnahmen der Handlungsfelder unterstützen Sie?
- Welche Maßnahmen der Handlungsfelder sehen Sie kritisch?
- Welche Maßnahmen fehlen Ihnen in den Handlungsfeldern?
- Wie sollten die Maßnahmen ausgestaltet sein?
- Wo sollten diese Maßnahmen verortet sein?

Die Teilnehmenden können nach der Hälfte der Zeit (ca. 30 Minuten) einer anderen Gruppe beitreten. Die Hinweise aus den Diskussionen sind im Anhang festgehalten.

Einige Teilnehmenden hätten sich gewünscht, dass nicht nur zwei der vier Handlungsfelder diskutiert werden können, sondern alle vier. Das Interesse ist sehr groß.

Die Kleingruppenmoderator*innen geben in einem Blitzlicht ein paar Punkte aus den Diskussionen in den beiden Arbeitsphasen wieder. Es bleibt festzuhalten, dass die Maßnahmenvorschläge der Gutachter vom Grundsatz her von den Teilnehmenden geteilt werden und in die richtige Richtung gehen. Es werden jedoch Hinweise zur Ergänzung genannt. Weitere Themen sind:

- Idee: Bau einer Seilbahn
- Diskussion zu Microhubs: Die Entlastungswirkung für Marburg sei zu gering
- Bedarfe von Senioren explizit berücksichtigen
- Diskussion um Taktung der Fahrpläne

Abschluss und Ausblick
Schlusswort
Frau Schönemann, Hr. Dr. Spies

Herr Ilgner, Frau Klug und Frau Schönemann bedanken sich bei den Teilnehmenden und für die rege Diskussion. Oberbürgermeister Herr Dr. Spies schließt sich dem Dank an und wünscht allen einen schönen Abend.

Die nächste Sitzung findet voraussichtlich am 28.04.2022 wieder präsent in Marburg statt.

Anhang

- Präsentationsfolien Planersocietät
- Mitschrieb Kleingruppen
 - Mobilitätsmanagement
 - Wirtschaftsverkehr
 - ÖPNV
 - Fußverkehr

Anhang 5 Sitzung AG MoVe 35

Mitschrieb Kleingruppen

- Mobilitätsmanagement
- Wirtschaftsverkehr
- ÖPNV
- Fußverkehr

Mobilitätsmanagement

- Generell: sehr wichtiges Thema, daher gut, dass das Mobilitätsmanagement schon jetzt einen großen Stellenwert erhält. Einbindung der vielen Akteure. Insbesondere bei Schulen und Betrieben. Auch der Aufbau / Weiterentwicklung eines Netzwerks in den Quartieren wird als sehr wichtig gesehen.
- Alle Maßnahmenvorschläge werden von den Teilnehmenden unterstützt. Keine Maßnahmenvorschläge werden kritisch / falsch gesehen.
 - o Besonders wichtig erscheint das schulische Mobilitätsmanagement.
 - o Bezüglich Pendlerströme ist eine Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagement wichtig, um den MIV (motorisierten individual Verkehr) zu reduzieren.
- Hinweise auf fehlende / ergänzende Maßnahmen:
 - o Seniorenarbeit könnte mit eingebaut werden, evtl. in den Quartieren
 - o Besondere Bedürfnisse der Senior*innen berücksichtigen (z.B. Busschule, Bewegung mit Rollatoren im öffentlichen Raum, Querungshilfen → Anbindung der Versorgungsstrukturen)
- Hinweise zu kommunalem Mobilitätsmanagement
 - o Mobilitätsberatungen auch in den Außenstadtteilen etablieren. Informationen regelmäßig weitergeben. Was gibt es und wie sind die Wegeketten
 - o Idee: Viertjährliche Sprechstunde anbieten. Fahrpläne erläutern
 - o Information für Neubürger*innen sehr wichtig, insbesondere in der Stadt
 - o „Busschule“ für Ältere Menschen anbieten (Ein- und Aussteigen) → Aktionen durchführen, werden gut angenommen
 - o AST als Beispiel bestellen, vorzeigen

- ÖPNV ist immer ein wichtiges Thema. Abendveranstaltung mit Robby Jahnke (Stadtwerke Marburg) als gutes Beispiel benannt

- Hinweise zu Netzwerk betriebliches Mobilitätsmanagement
 - Relevant für die großen Unternehmen sowie die Universität
 - Netzwerke bilden → best practice Austausch
 - Kommune kann nicht alles für alle machen → jede*r muss seinen Beitrag leisten

- Hinweise zu externe Beratungsleistungen bei betrieblichen Mobilitätsmanagement
 - „Sehr zäh“ und „zeitaufwendig“, aber unbedingt notwendig
 - Plattform für Fahrgemeinschaften anbieten
 - Thema: Elektromobilität ja; aber eher Individualität der Mobilität sichern. Idee: Fahrgemeinschaften z.B. beim Parken privilegieren

- Hinweise zu Netzwerk Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas
 - Sehr viel Potential
 - Leopold-Lucas-Straße: Warum fahren hier noch so viele Elterntaxis? Hier braucht es ein Konzept zur Leitung des Schüler*innen-Verkehrs
 - Mobilitätsmanagement an Schulen sehr wichtig, insbesondere an großen Schulen
 - Verkehrserziehung auch in den Kindergärten wichtig → mit Polizei, Verkehrswacht
 - Gab schon in der Vergangenheit Aktionen
 - Schülerlotsen wurden eingestellt. → Könnte wiederbelebt werden. Amt sollte mit Privilegien besetzt werden und von der Polizei begleitet werden
 - Diskussion zu Hol- und Bringzonen: Diese werden auch kritisch gesehen → Gibt es bereits schon am Gassmann-Stadion
 - Anreizsystem für Schüler*innen schaffen, um das zu Fuß gehen aber einer Elterntaxi-Haltestelle zu belohnen
 - In der Leopold-Lucas-Straße → E-LIS fördern, da Kollegium vermehrt mit E-Autos in die Schule kommt

- Hinweise zu Mobilitätsmanagement vor Ort erlebbar machen
 - Ebenfalls sehr wichtig, um Umsetzung zu erreichen.

- Parken im Quartier unattraktiver machen bzw. bündeln; kein privater Parkplatz mehr
- Nextbike-Station
- Quartiersgaragen → Wo können die hin? Wir haben hier nicht überall Platz für. Hierfür Geld in den Haushalt einstellen
- Sammelgaragen nicht nur für Kfz, sondern auch für E-Bikes und Lastenräder

Wirtschaftsverkehr

- Thematik „Wirtschaftsverkehr“ ist ggf. zu eng gefasst. Nicht nur Güter- und Schwerlastverkehr berücksichtigen.
- Die Bedürfnisse des Einzelhandels und der Dienstleistungsbetriebe solle genauer analysiert bzw. in den Maßnahmen berücksichtigt werden.
- Wirtschaftsverkehr / Verkehr zu Geschäften wird auch viel von Kunden und Kundinnen, die auch von außerhalb kommen, induziert. Diese sind wichtig (Marburg ist Oberzentrum).
 - Sorge der Teilnehmenden, dass Kunden für den Einzelhandel (Innenstadt) verloren gehen, wenn die Zufahrtswege gesperrt bzw. der PKW-Verkehr mit zu restriktiven Maßnahmen belegt wird.
- Pendlerverkehr sollte auch mitberücksichtigt werden (*Diskussion, ob dieser zu Wirtschaftsverkehr gezählt werden soll*)
- Maßnahmen sollen nicht dazu führen, dass der Wirtschaftsstandort Marburg verschlechtert wird.
- Wenn Gehwege und Radwege immer breiter werden, werden die Straßen immer schmaler, was zu Problemen im Verkehrsfluss führt. Das kann nicht gewollt sein.
 - Idee & Diskussion: Zonen einrichten in denen bestimmte Mobilität priorisiert wird
 - Herausforderung: In Marburg ist eine solche Umsetzung schwierig, da Verkehrsraum grundsätzlich schon sehr schmal ist (Es soll alles gleichermaßen berücksichtigt werden)
- Hinweis: Idee zu Microhubs wurde schon in der Stadt diskutiert / untersucht. Diese hätten wohl nicht die gewünschten Effekte und führen nicht zu einer Verkehrsentlastung
 - Interesse für Microhubs sei von Seitens des Einzelhandels zu gering
- Inwiefern ist die Zulieferung für den Dienstleistungsservice mitberücksichtigt? (Gastronomie, Handwerksberufe, Pflegedienste)

- Betrifft die Maßnahme der Lieferzonen (Nachfrageorientiert)
- Durch eine Umstrukturierung der Parkraumflächen (betrifft eher das Handlungsfeld Kfz-Verkehr)
- Hinweis: Nicht alle Flächenkonkurrenzen in der Stadt Marburg können durch MoVe 35 gelöst werden
- Maßnahmen werden grundsätzlich als sinnvoll erachtet, sie sollten aber unter Berücksichtigung des Pendler- und Kundenverkehrs erweitert werden (*Nicht nur Schwerlastverkehr*)
- Förderung von lokalen Einzelhandelsgeschäften zur Senkung der Paketlieferungen
- Bereitschaft auf Umstellung des Güterverkehrs, sei bei vielen Marburger*innen vorhanden, auch bezüglich Erreichbarkeit der Geschäfte, bzw. Warentransport
- Paketstationen auch für den lokalen Einzelhandel attraktiv machen
- Fragen: Wie geht man mit dem Online-Handel um? Ansiedlung Amazon?
 - Abstimmung der Konzepte mit Dritten
 - Auslieferungen in bestimmten Bereichen der Stadt / bestimmten Zeiten nur per Lastenrad?
- Wunsch: Wirtschaftsverkehr soll erstmal grundsätzlich reduziert und nicht „nur“ umstrukturiert werden.
 - Stärkung regionaler Geschäfte, um unnötige Lieferwege zu sparen
 - Fokus auf „Stärkung des Güterverkehrs“, der auch beibehalten werden soll
 - Welche Waren werden für die Stadtgesellschaft benötigt?
- Wenn der Schwerlastverkehr, nicht durch die Stadt geführt werden soll, wird es automatisch neue Belastungen an andere Stelle geben. Diese Herausforderungen frühzeitig mitdenken.

ÖPNV

- Hauptanliegen der Teilnehmenden ist die Einrichtung eines effizient vernetzten Netzes mit einer ausgebauten Taktung des ÖPNV.
 - Vor allem in den Außenstadtteilen häufigere Taktung geben, damit es ein attraktiveres Angebot zum eigenen Fahrzeug gibt.
 - In der Gruppe wurde kritisiert, dass die aktuellen Maßnahmen den Status quo beschreiben würden.

- Es werden ambitioniertere Maßnahmen gefordert, wie z.B. ein seniorenfreundliches Carsharing Konzept (OnDemand).
 - Als Beispiel: Stadt Limburg hier gibt es so ein Angebot.
 - Idee: Selbstfahrende und durch eine App gesteuerte Fahrzeuge für kürzere Strecken anzubieten.
- Einigkeit darüber, dass eine Erweiterung von Schnellbussen/-verbindungen sinnvoll ist.
 - Hierbei besonders Einbindung von großen Wirtschaftsstandorten und Arbeitsplatzstandorten (Lahnberge/Behring Werke) nötig, da es hier in den kommenden Jahren zu weiterem Wachstum kommen wird.
 - Herausforderung: Steigende Busverkehrsdichte in der Stadtmitte
- Vorschlag zur Steigerung der Attraktivität des ÖV: Jobticket welches durch die Stadt mitfinanziert wird.
- Fehlende Sitzgelegenheiten an Knotenpunkten des ÖPNV in der Stadt
- Konsens: Marburger Südbahnhof, an der alten Universitätsbibliothek, am Georg-Gaßmann-Stadion sowie in anderen Stadtteilen Mobilstation einzurichten, um mit OnDemand Angeboten, MitfahrApps, Shuttlebusse oder mit Park N´ Ride den Verkehr zu reduzieren.
- Diskussion zu weiterem Schienen-/Bahnhaltepunkte in Cappel. *(Stadt kann hier nicht als Träger des Verfahrens agieren)*
- Weitere Idee: Eine Seilbahn für Marburg
 - Vorteile: kostengünstig, klimafreundlich, technisch leicht umsetzbar, wenig Personalbedarf, Entlastung der Marbach und/oder Lahnberge.
 - Verknüpfung Seilbahn mit Parkplätzen, um z. B. Pendlerinnen und Pendler innerhalb der Stadt zu verteilen.

Fußverkehr

- Konflikte mit dem Radverkehr können sich einstellen, wichtig proaktiv zu beachten
 - Konflikte an vielen Orten vorhanden
- Hinweis: Drei parallele Achsen (Wilhelmstraße, Frankfurter Straße, Universitätsstraße); für alle Beteiligten unbefriedigend gelöst
- Idee: Frankfurter Straße als „Zu-Fuß-Geh-Meile“
- Oberstadt / Schloss sind Bereiche, die für Mobilitätseingeschränkte schwer zu erreichen sind; können hier Möglichkeiten zur Verbesserung aufgezeigt werden?

- Zukunftskonzept Oberstadt
- Aufenthaltsqualität in den Straßen soll mitbetrachtet werden. Ziel soll sein, dass es „schöner wird“, wenn man zu Fuß unterwegs ist.
- Bei Querungen muss die Barrierefreiheit mitgedacht werden
- Idee: Mobilitätsforum Südviertel (Schwerpunkt Zu-Fuß-Gehende, Barrierefreiheit, ruhender Verkehr, ...)
- Fußverkehrsverbindungen der Universitätsstandorte / -liegenschaften (Beispiel alter botanischer Garten)
- Fußverkehrswege durch die Innenstadt schaffen
- Verbindung von Grünanlagen
- Südviertel über Lahnweg um „Parkcharakter“ weiter zu denken
- Thema Querungshilfe zur Verbindung der Ortsteile. Wirkt verkehrsberuhigend. (z. B. Görzhausen)
- Blista zum Wohnheim → keine Querung?
- Mindeststandard für Fußwege einführen? Nicht zwangsläufig abhängig von unseren Wegekategorien machen
- Kontrolle der Wegebreiten? Problem mit ruhendem Verkehr → Parkplätze müssen wegfallen
- Querungszeiten für den Fußverkehr verlängern (z.B. Frankfurter Straße im Bereich der Aral)
 - Systematisierung der Umlaufzeiten mehr in Richtung Fußverkehr
- Bedeutung von Abkürzungen in Marburg (Stadt der Schleichwege)
 - Müssten beschildert werden; Planwerk möglich?
- Hinweis: Wehrda Bereich Bahnhofstraße keine Querung über Lahn
- Hinweis: Zwischen Südbahnhof & Gisselberg keine Querung über Lahn
- Idee: „ganz oben in Wehrda“ eine Art Fußgängerbrücke
- Wehrdaer Weg zu den Sportplätzen (Uni) → Planung gab es bereits aber keine Realisierung
- Verkehrssicherheit in den Außenstadtteilen → Untersuchung zu Fußwegebreiten, Querungen & auch Bushaltestellen
 - z.T. Hindernisse direkt im Gehwegbereich
- Zonen nur für Fußgänger in der Innenstadt → kann auch als Attraktion „aufgebaut“ werden
 - Kann auch der Wirtschaft vor Ort zuträglich sein
 - Ist in der Oberstadt bisher nicht gewährleistet
 - Barrieren / Regelungen notwendig
 - Auch in Richtung Südviertel angebracht (Gutenbergstraße, Rudolphplatz, Straße am Grün)
„Anschluss an Oberstadt herstellen“

- Hinweis: Konflikte mit dem Kfz-Verkehr im Bereich der Oberstadt → hierzu sollen auch Lösungen gefunden werden
 - Privaten Verkehr aus der Oberstadt besser heraushalten
 - Bestehende Regelungen reichen nicht aus
 - Gewerbetreibende nutzen ggf. teilweise Privilegien aus
 - „Essenslieferverkehr“ nach Corona wieder herunterfahren
- Besseres Miteinander fördern (Autos werden des Öfteren rücksichtslos abgestellt, hier sollte auf den „Weitblick“ eingegangen werden)
- Zu-Fuß-Gehen von den Außenstadtteilen nach Marburg ist oftmals nicht gut möglich
- Ausbaustandard der Wege (zwischen den Ortsteilen) beachten / prüfen / anpassen