



Mobilitäts- und Verkehrskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035

6. Sitzung der AG MoVe 35 am 28. April 2022

Ergebnisdokumentation



Termin	Donnerstag, 28.04.2022, 16:00 Uhr bis 21:00 Uhr, Erwin-Piscator-Haus
Teilnehmende	Ca. 35 Personen
Ablauf	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 85%;"> <p>Start in den (optionalen) Teil 1: Erste Begrüßung, Erläuterung Zweiteilung</p> <p>Fokus 1: Planungstiefe eines Handlungskonzeptes (<i>Planersocietät</i>)</p> <p>Fokus 2: Verkehrsmodell (<i>Planersocietät</i>)</p> <p>Start Teil 2: Begrüßung, Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies</p> <p>Agenda und Update zum Prozess MoVe 35 (<i>Stadt Marburg</i>)</p> <p>Entwicklung von Maßnahmen – Handlungsfelder Teil 2 (<i>Planersocietät</i>)</p> <p>Arbeitsphase in Kleingruppen in drei Runden</p> <p>Abschluss und Ausblick</p> </div> <div style="width: 10%; text-align: center; font-weight: bold;"> <p>Teil 1</p> <p>Teil 2</p> </div> </div>

Start in den (optionalen) Teil 1: Erste Begrüßung, Erläuterung Zweiteilung

Herr Ilgner, Herr Lange

Die sechste Sitzung der AG MoVe35 findet in einem zweigeteilten Format statt. In den ersten zwei Stunden ab 16 Uhr findet ein optionaler Informationsteil mit Fragerunde (Teil 1) statt. Hiermit wird dem Wunsch aus der letzten Sitzung nachgekommen, den Themen/Diskussionpunkten der „Planungstiefe eines Handlungskonzeptes“ und „Wahl des Verkehrsmodells“ genügend Zeit einzuräumen und fokussiert zu diskutieren.

Herr Ilgner vom Moderationsbüro team ewen in Darmstadt begrüßt alle, die sich bereits zu diesem Zusatzangebot eingefunden haben. Herr Lange und Herr Mattner vom Planungsteam der Planersocietät Dortmund werden in diesem ersten Teil der AG-Sitzung die Vorstellung der beiden Fokusthemen sowie die Beantwortung der Fragen übernehmen.

Fokus 1: Planungstiefe eines Handlungskonzeptes Herr Lange

Projektleiter Dirk Lange von Gutachterbüro Planersocietät erläutert in einer Präsentation was ein Mobilitätskonzept über das integrierte Handlungskonzept erfüllen kann und was nicht. Ein Handlungskonzept beantwortet die Fragen nach dem „Was muss getan werden?“, „Wann muss dies getan werden?“ und „Wer muss dies tun?“. Im MoVe35 werden zudem Fokusmaßnahmen mit größerer Detailtiefe aufgrund der Erwartungen zu konkreten Fragestellungen an den Prozess konzeptioniert.

Die Präsentation ist für Interessierte bereits [online](#) veröffentlicht.

Herr Lange erläutert, dass bei MoVe35 eine Schnittstellenbetrachtung vorgenommen wurde. Einige Fokusmaßnahmen werden mit mehr Detailtiefe eingearbeitet.

Ein immer wieder aufkommendes Thema in den Diskussionen der AG MoVe 35 ist die Entwicklung des Wohngebietes Hasenkopf. Daher wird

dieses Thema als exemplarisches Beispiel im optionalen Teil 1 der heutigen Sitzung genutzt, um aufzuzeigen, welche Rolle MoVe35 dabei spielt.

Das Vorhaben Hasenkopf hat in MoVe35 Eingang gefunden, weil neue Siedlungsentwicklungen in der Bestandsanalyse berücksichtigt wurden. Auch fanden die Planungen Eingang in den Erstellungsprozess des Verkehrsmodells.

MoVe35 hat andersherum auch Auswirkungen auf das Vorhaben Hasenkopf. Das festgelegte Zielkonzept wird auch dort angewendet. Das kann für den ÖPNV eine gute Erschließung bedeuten, oder beispielsweise Ausbaubedarf der Haltestellen am Hasenkopf. Für das Thema Radverkehr kann es bedeuten, dass eine attraktive Verbindung in die Kernstadt zu schaffen ist. Die Straßenraumanalyse der Hermannstraße im Bestand ergab eine weitgehend verträgliche Abwicklung, kritisch ist die fehlende Radverkehrsanlage sowie eine hohe Verkehrsbelastung. Für Bike- / Car-sharing wurde im Quartier ein hohes Potenzial und für Mobilstationen ein Ausbaubedarf ermittelt.

MoVe35 ersetzt kein Verkehrsgutachten: Es beinhaltet aber die Zielstellungen der Mobilitätsplanung und Handlungsempfehlungen, die beispielsweise bei der Planung von Wohnentwicklung berücksichtigt werden sollen.

Rückfragen

Was wird beschlossen?

Frau Klug erläutert, dass der Stadtpolitik ein fertiges Konzept vorgelegt wird. Der Fachdienst 61 (Stadtplanung und Denkmalschutz) wird eine Beschlussvorlage erarbeiten und diese der Stadtverordnetenversammlung vorlegen. Sie ergänzt, dass heute der zweite Teil des Maßnahmenpakets vorgestellt und diskutiert wird. Diese Maßnahmen weisen nicht immer Detailtiefe auf, sondern vermitteln Handlungsempfehlungen, da MoVe35 ein gesamtstädtisches Konzept darstellen soll. Aus den Handlungsempfehlungen können aber Vorgaben für die äußere Erschließung eines Planungsgebiets, wie etwa dem Hasenkopf, abgeleitet werden.

Wird der Radverkehrsplan nach dem MoVe35-Prozess nochmals angeschaut? Weiß das Planungsbüro, welche Maßnahmen bereits umgesetzt sind?

Es liegt zwar noch kein Bericht zu den umgesetzten Maßnahmen des Radverkehrsplans vor, der Planersocietät ging jedoch eine Übersichtsliste zu. Die Ergebnisse aus MoVe35 werden eine Weiterentwicklung des Radverkehrsplans darstellen und eine Hierarchisierung und Priorisierung des bestehenden Netzes/der Verbindungen vorschlagen.

Was leistet MoVe 35 für verkehrliche „Knackpunkte“?

Im Mobilitätskonzept soll die gesamtstädtische Perspektive eingenommen werden. Einzelne Planungsgebiete, wie etwa der Hasenkopf, erfahren in diesem Prozess keine isolierte Betrachtung durch Verkehrsgutachten (keine „Inselkonzepte“). Jedoch werden die Empfehlungen aus MoVe35 in neue Planungsgebiete integriert.

Wird MoVe35 zu viel aufgelastet?

Es ist wichtig, das gesamtstädtische Mobilitätskonzept MoVe35 nicht mit der Entwicklung eines Quartiers, etwa dem Hasenkopf, gleichzusetzen. So

sind etwas beim Hasenkopf die Entwicklungen noch nicht weit genug fortgeschritten, um Verkehrsuntersuchen parallel laufen zu lassen. Dennoch kann MoVe35 die Richtung der Quartiersentwicklung gestalten.

Werden notwendige Verkehre zuerst betrachtet, bevor der Straßenraum umverteilt wird (etwa Rettungsdienst, Handwerker...)?

Die Grundversorgung der Menschen in Marburg sicherzustellen, ist der Stadt selbstverständlich ein Grundanliegen. Die Erreichbarkeit durch etwa den Rettungsdienst muss gewährleistet sein, dies kann und wird durch MoVe35 nicht berührt werden. Bestimmte Flächen im öffentlichen Raum für Handwerker*innen oder Dienstleister*innen vorzuhalten, könnte in die Handlungsempfehlungen von MoVe 35 eingehen.

Nachfrage Analysedaten Verkehrsverhalten

Die Analyse des Verkehrsverhaltens (Verkehrsmittelwahl, Verkehrsbeziehungen, Pendlerströme) sind Teil der Bestandsanalyse und online veröffentlicht worden unter: <https://marburgmachtmit.de/page/infomesse> Der Anteil des Kfz-Verkehrs macht 42% des Gesamtverkehrs aus. Der Zielwert der Halbierung des Kfz-Verkehrs ist politisch beschlossen zur Erreichung der Klimaziele Marburgs.

Herr Lange ergänzt auf Rückfragen, dass Verkehrsbegriffe (etwa Wirtschaftsverkehr) im finalen Konzept erklärt und definiert werden. Bezüglich der Erreichbarkeit von Marburg betont er, dass diese in Marburg erhalten bleiben soll. Eine Bewertung von einzelnen, separierten Maßnahmen ist allerdings kaum möglich, da diese sich immer auch gegenseitig bedingen: bspw. ein Job-Ticket und Parkraumbewirtschaftung.

Fokus 2: Verkehrsmodell Herr Mattner

Als zweites Fokusthema widmet sich der Experte der Planersocietät, Herr Mattner, dem Thema Verkehrsmodelle. Nachdem in der vergangen AG-Sitzung wieder über die Eignung des Modells diskutiert wurde, soll diese Fokussierung Klarheit über das gewählte Vorgehen schaffen.

Herr Mattner erklärt, wie Verkehrsmodelle aufgebaut sind und was diese leisten können. Er erläutert direkt, was die Vor- und Nachteile eines multimodalen Verkehrsmodells sind.

Auch der zweite Teil der Präsentation steht [online](#).

Er betont, dass die Wahl des Modells bereits mit der Beauftragung durch die Stadt Marburg erfolgt ist. Rad- und Fußverkehr lassen sich derzeit qualitativ mindestens ebenso gut beurteilen wie mathematisch simulieren. Die Überprüfung von Maßnahmen mit dem vorliegenden Modell wird also durch gutachterliche Einschätzungen erweitert, um auch Aussagen zu Auswirkungen im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV zu generieren. Der Aufbau eines multimodalen Modells würde im aktuellen Projektstand eine erhebliche Verzögerung verursachen und außerdem finanzielle Ressourcen binden, die besser in die Maßnahmenumsetzung gesteckt werden sollten. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit das aktuelle Modell bei Bedarf (und dem notwendigen zeitlichen Vorlauf) zu erweitern. Mit der Botschaft,

dass ein Verkehrsmodell niemals als alleinige Entscheidungshilfe für oder gegen Maßnahmen dienen sollte, beschließt er seinen Vortrag.

Rückfragen

Wie wird der Einfluss des Wetters im Modell wiedergegeben?

Zur Übertragbarkeit von Daten auf das gesamte Jahr, gibt es einen bundesweiten Standard.

Sind die Ergebnisse der Zählung öffentlich?

Nein, die Erhebungen werden nicht veröffentlicht. Zur Plausibilitätsprüfung wurde das Verkehrsmodell auch mit weiteren Erhebungen (Landeszählstellen Hessen Mobil) abgeglichen.

Wie werden die Umweltauswirkungen modelliert?

Im Verkehrsmodell werden „Modellmenschen“ eingefügt. Diese können mit Annahmen „gefüttert“ werden und so auf veränderte Bedingungen reagieren. Im Verkehrsmodell wurden etwa die Marburger Buslinien hinterlegt. Hierbei können die Taktung verändert oder autofreie Straßen eingeführt werden, was das Verhalten der Modellmenschen beeinflusst. Es bleiben aber modellierte Menschen mit berechneten Entscheidungen, die echte Menschen teilweise anders treffen würden.

Sind Verlagerungen des Mobilitätsverhaltens in ungewünschte Richtungen (etwa vom Rad in den Bus) mit diesem Verkehrsmodell abbildbar?

Nein, es sind nicht alle Verkehre direkt modelliert. Verlagerungen in den ÖPNV können durch zusätzliche Daten (Befragungen) ergänzt werden und so das Modell nachschärfen.

Eignet sich ein makroskopisches Modell überhaupt zur Bewertung von mikroskopischen Maßnahmen?

Ja, wenngleich dies mit Aufwand verbunden ist. Das Verkehrsmodell kann auf kleinteiliger Ebene nachgeschärft werden (etwa durch Befragungen). MoVe35 stellt allerdings ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept dar, dies bedeutet, dass das makroskopische Modell darauf ausgelegt ist Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene zu bewerten und Auswirkungen auch auf dieser Ebene darzustellen.

Es wurde erläutert, dass im Verkehrsmodell Daten aus dem Jahr 2015 verwendet wurden. Gibt es keine aktuelleren Zahlen oder Erfahrungswerte des Planungsbüros?

Die Daten von Hessen Mobil sind aus dem Jahr 2015. Eine aktuellere Erhebung gibt es aufgrund der Corona-Pandemie nicht. Die Daten von Hessen Mobil wurden aber nur ergänzend zu städtischen und aktuellen eigenen Zählungen (Juli 2021) hinzugezogen, um die Validität des Verkehrsmodells zu erhöhen.

- Ende Optionaler Teil 1 -

Begrüßung Oberbürgermeister Stadt Marburg
Herr Dr. Spies

Der Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies, begrüßt die Teilnehmenden der 6. Sitzung der AG MoVe 35. Mit der heutigen Sitzung soll die Diskussion zu den Maßnahmen fortgesetzt werden. Er erhofft sich ein „inhaltliches Zusammenrücken“ und wiederholt, dass das Zielsystem

von der Stadtverordnetenversammlung bereits beschlossen wurde. Zudem verkündet er, dass die Dezernentin Bernshausen sich entschuldigen lässt.

Agenda und Update zum Prozess MoVe 35 (Stadt Marburg)

Herr Ilgner

Frau Schönemann

Herr Ilgner stellt die Agenda für diesen Abend vor und erläutert, was im ersten Teil vor 18 Uhr bereits geschehen ist.

Die letzte Sitzung der AG MoVe 35 fand im März 2022 statt. Herr Ilgner erkundigt sich bei Frau Schönemann, was seither passiert ist und welche Rückmeldungen die Stadt erreicht haben. Frau Schönemann erläutert, dass heute die verbleibenden sieben Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmvorschlägen besprochen werden. Sie berichtet, dass die Rückmeldungen zu den ersten vier Handlungsfeldern durch das Gutachterbüro eingearbeitet wurden. In der Zwischenzeit hat zudem ein Workshop der Stadtverwaltung Marburg stattgefunden, um eine schnelle Umsetzung von MoVe35 zu ermöglichen. Sie gibt zudem einen Ausblick auf die kommende Veranstaltung, den öffentlichen Bürger*innen-Workshop am 30.05.2022. Die Sommerpause soll dann genutzt werden, um sich mit allen Rückmeldungen zu den Maßnahmen auseinanderzusetzen. Anschließend steht die siebte und letzte AG MoVe35 an.

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

Im Nachgang an die letzte Sitzung fand außerdem ein Treffen zwischen Vertreter*innen der Wirtschaft und der BI Verkehrswende statt. Herr Ilgner bittet vom Treffen der „Ökonomie und Ökologie“ zu berichten. Herr Edelmann von der IHK Kassel-Marburg berichtet von einem respektvollen und offenen Austausch. Man wolle sich weiterhin treffen, um die Maßnahmen von MoVe35 zu besprechen. Er teilte mit, dass Konsens darüber bestehe, eine klimafreundliche Zukunftsmobilität in Marburg zu verfolgen. Auch die fehlende Analyse der Mobilitätsbedarfe wird von beiden Seiten kritisiert. Die Gruppe war sich zudem einig, dass sie mit dem Vorgehen bei der letzten AG-Sitzung unzufrieden waren. Eine Auswahl aus den Handlungsfeldern treffen zu müssen und nicht alle besprechen zu können, kritisiert Herr Edelmann stellvertretend.

Herr Ilgner bedankt sich für den Bericht und legt dar, dass auch heute wieder eine Auswahl von drei aus sieben Handlungsfeldern getroffen werden müsse. Nur so könne zu allen Handlungsfeldern und Maßnahmvorschlägen – in einem vertretbaren Zeitrahmen – diskutiert werden.

Die Dokumentation der Maßnahmen und Diskussionen zu den ersten vier Handlungsfeldern ÖPNV, Fußverkehr, Wirtschaftsverkehr und Mobilitätsmanagement ist [online](#).

Entwicklung von Maßnahmen – Handlungsfelder Teil 2

Herr Lange

In einer Präsentation stellt Herr Lange die weiteren Handlungsfelder von MoVe 35 vor und erläutert den Prozess der Maßnahmenentwicklung. Das Handlungskonzept, folglich die Handlungsfelder und Maßnahmen, fußen auf der Bestandsanalyse, Impulsen aus der Stadtgesellschaft, den Empfehlungen der Gutachter*innen, der Verwaltung und den Anforderungen des Zielkonzeptes.

Den Teilnehmenden werden die verbleibenden sieben Handlungsfelder (Radverkehr, Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, vernetzte Mobilität und Kommunikation) und die dazugehörigen Maßnahmenlisten von der Stadt Marburg und dem beauftragten Gutachterbüro, Planersocietät Dortmund, vorgestellt. Die Maßnahmen werden daraufhin 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.

Präsentationsfolien zu den Vorstellungen der Maßnahmen sind [online](#).

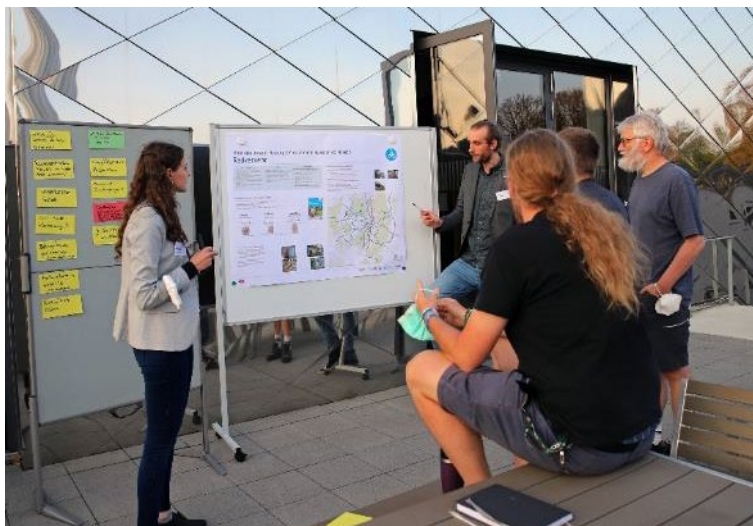
Arbeitsphase

Die Arbeitsphase ist in drei Runden geteilt. Die Themenfelder *Vernetzte Mobilität und Kommunikation* sowie *Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit* sind jeweils zu einer Gruppe zusammengefasst. Es gibt also insgesamt fünf Themeninseln, aus denen die AG-Mitglieder drei frei wählen können. 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 immer nach 30 Minuten zu einer anderen Gruppe gehen. Die Diskussionen in den Gruppen werden auf Karten an einer Pinnwand für alle sichtbar notiert. Die Hinweise aus den Diskussionen sind im Anhang festgehalten.



© Foto: Stefanie Ingwersen, Stadt Marburg



© Foto: Stefanie Ingwersen, Stadt Marburg



© Foto: Stefanie Ingwersen, Stadt Marburg



© Foto: Stefanie Ingwersen, Stadt Marburg



© Foto: Stefanie Ingwersen, Stadt Marburg

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

Frau Schönemann erläutert nach einer kurzen Blitzlicht-Runde aus den Kleingruppen (Ergebnisse siehe Anhang) die nächsten Schritte. Als erstes steht der öffentliche Bürger*innen-Workshop am 30. Mai an. Hier sollen die Ergebnisse der heutigen und vergangenen Sitzung zu den vorgestellten Maßnahmen bereits eingearbeitet sein und die Maßnahmen vorgestellt werden. Ebenso am Workshop für die Ortbeiräte und Stadtteilgemeinden am 05. Juli. Das nächste Treffen der AG MoVe 35 wurde noch nicht terminiert, soll jedoch nach der Sommerpause stattfinden. So hat das Gutachterbüro Zeit zur Nach- und Vorbereitung der finalen Maßnahmensteckbriefe.

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.

Anhang

- Präsentationsfolien Planersocietät
- Mitschrieb Kleingruppen
 - KFZ-Verkehr
 - Wirtschaftsverkehr
 - vernetzte Mobilität
 - Barrierefreiheit
 - Verkehrssicherheit
 - Straßenraumgestaltung
 - Kommunikation & Partizipation

Anhang 6. Sitzung AG MoVe 35

Übersicht der fünf Kleingruppen:

INHALTSVERZEICHNIS

Radverkehr	10
Kfz-Verkehr	13
Straßenraumgestaltung	16
Kommunikation & vernetzte Mobilität Radverkehr	18
Verkehrssicherheit & Barrierefreiheit	20

Radverkehr



Inhalt:

Kursiv: Ergänzungen mit Bleistift auf Karten

grün:

- Radschnellverbindung im Lahntal Nord-Süd – *Häkchen auf Karte zu Raddirektverbindung*

gelb:

- östlich oder westlich der Lahn? Rad schneller – *Blitz auf Karte (Engstelle am Felsen)*
- Radverkehrsplan-Pro-WS von ca. 2018 einbinden – *1 auf Karte*
- unerschlossene Gebiete – *2 auf Karte, Süden von Ockershausen*
- syst. Gute Kartierung! + Beschilderung
- Behring-Werke gut anbinden & Uni, Lahnberge
- Beleuchtung im Wald! → 4. Kategorie - *saisonal*
- Radhauptnetz klären
- Langfristige Miete Radparkhaus – *vgl. Renthof*
- Verdichtung des Netzes - *lieber weniger gute Verbindungen umsetzen*
- Start beim größten Mangel
- Haupt oder Nebenstraßen

rot:

- Wirtschaftswege ausbauen (Forst, Landw.) - *nicht zulasten OV*
- Schaffung von Fahrradparkhäusern an der ganz zentralen Punkten (Hbf., Südbahnhof...) ergänzen
- Kurzfristige Parkmöglichkeiten zur Oberstadt

- Vielleicht einen Verkehrsversuch durchführen, um Sperrungen / veränderte Abbiegebeziehungen auszuprobieren, um Wirkungen zu messen?
- Sperrungen werden überregionale Wirkungen haben

- Hinweis: keine Sorge davor haben, dass Besucher*in von Marburg in andere Städte abwandern, wenn Straßensperrungen oder ähnliches eingeführt wird. Auch andere Städte werden zukünftig restriktive Maßnahmen einführen werden.
- ÖPNV Schnellverbindungen werden gebraucht
- Steuerung der Anzahl der Autos in Marburg über Ampeln? → Auch das kann als „Aussperren“ von Menschen aus dem Umland und den Außenstadtteilen gewertet werden.
- Präferiertes Parken für Fahrgemeinschaften anbieten. Das hat ebenfalls eine Lenkwirkung
- Anwohnern kostengünstigeres Parken in Parkhäusern anbieten, Parken auf der Straße verteuern
- Bei Sperrungen / veränderten Abbiegebeziehungen: Was ist der Mehrwert?, sollte definiert werden, um darüber entscheiden zu können
- Es besteht die Sorge, dass Verkehr so verdrängt wird, dass andere Bereiche der Stadt übergebühr belastet werden
- Für Menschen aus den Außenstadtteilen besteht häufig keine andere Möglichkeit, als das Auto zu nutzen
- Vertreter der Marburger Wirtschaft sprechen sich eindeutig gegen Straßensperrungen, veränderte Einbahnstraßenregelungen oder sonstiges aus
- Bei Einbahnstraßenregelungen: Es sollte der Bus weiterhin in beide Richtungen fahren können, um hier nicht Wege und Wegzeiten zu verlängern.
- Quartiersparkhäuser sollen auf die jeweilige Zielgröße ausgelegt sein
- Parkhausparken verbilligen, Gebührenstaffelung im öffentlichen Parkraum sinnvoll, sollte jedoch ausgewogen sein, P&R sollte billig bzw. kostenlos sein
- P&R kostenlos anbieten, Anbindung mit ÖPNV, Idee: Rufbus zu P&R um Fahrten nach Bedarf zu steuern
- Parken rund um den Bahnhof sollte günstig sein, damit Marburger*innen den Zug nutzen, um nach Kassel, Frankfurt etc. fahren; komfortables Parken bei der Bahn
- Gute Idee Parkkosten zu staffeln, auch eine Staffelung der Parkdauer mitdenken (Zeit)
- Idee: Straße Pilgrenstein nicht als Durchfahrtstraße freigeben. Nur Zufahrt zu Parkhaus ermöglichen.
- Leobold Luca Straße ablehnung Idee der Einbahnstraßenregelung; Leopold Luca Straße hoch priorisieren
- Flächendeckendes Tempo 30 einführen, um auch so Verkehre aus der Stadt herauszuhalten?

- Idee: Einseitige Straßensperungen jeweils der Tageszeit. Morgens eine Spur, Abends / Nachmittags andere Fahrtrichtung → Hinweis: Anwohner*in nicht vergessen

Straßenraumgestaltung



Inhalt:

grün/+

- Fahrzeuge reduzieren
- Klimaangepasste Straßenraumgestaltung als Priorität
- Abstellplätze für Fahrräder + Lastenräder (im Straßenraum + Parkhäuser)

gelb – Wunsch/Empfehlung

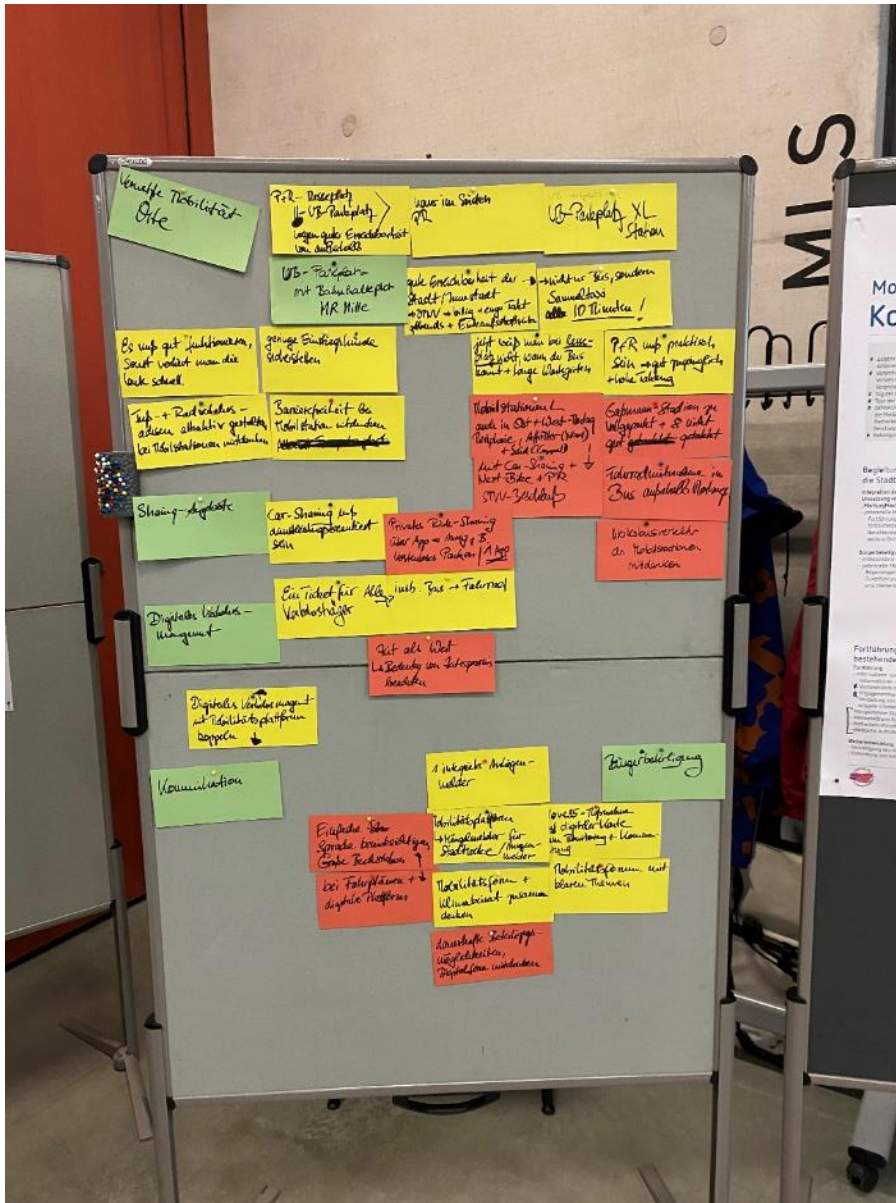
- Quartiersbezogen denken, in allen Stadtteilen
- Verkehrsberuhigung Elisabethstraße
- Nutzungsbezogen denken
- Wohnstraße frei von ruhendem Verkehr → wo möglich
- Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen im Blick haben (Barrierefreiheit)
- Vision zur zukünftigen Straßenraumgestaltung + Vernetzung (für Fuß- und Radverkehr)
- Straßenumgestaltung dürfen nicht zur Verlagerung führen (z.B. L-L-Str.)
- Verlangsamung MIV (z.B. Querungshilfen → Aufmerksamkeit erzeugen); (Möblierung(?))
- Weitere Straßenzüge betrachten

- Attraktivierung öffentl. Raum für Fuß- und Radverkehr
- Sitzgelegenheiten schaffen
- gute Beleuchtung für Fußwege
- Attraktiver Wartebereich an Haltestellen
- Prüfung von solarer Energiegewinnung im Straßenraum (z.B. Bus-Haltestellen)
- Gewonnenen Raum für Aufenthalt attraktiv nutzen
- Verstärkte Fassadenbegrünung
- Witterungsschutz für Aufenthaltsbereiche
- Öffentliche Toiletten und Duschen ausbauen

rot/-

- Betrachtung ruhender Verkehr → 30 – 40 – 30
- Konkretisierungsbedarf + Maßnahmen nicht treffend
- Verkehrskonzept Nordstadt?
- Mangelnde Pflege der vorhandenen Sitzgelegenheiten
- Zu viel MIV in der Oberstadt (Kontrolle?)
- Regulierung der Zufahrt (z.B. Polter)

Kommunikation & vernetzte Mobilität Radverkehr



Inhalt:

Vernetzte Mobilität/Orte

- P+R Messeplatz; UB Parkplatz, wegen guter Erreichbarkeit von außerhalb
- Neuer im Süden PR
- UB Parkplatz XL Station

UB Parkplatz mit Bahnhalteptk MR Mitte

- Gute Erreichbarkeit der Stadt/Innenstadt
 - ÖPNV → billig + enger Takt, abends + Einkaufsstoßzeiten
 - Nicht nur Bus, sondern Sammeltaxi, alle 10 min
 - Jetzt weiß man bei Messeplatz nicht, wann der Bus kommt + lange Wartezeiten
 - P+R muss praktisch sein → gut zugänglich + hohe Taktung
- Dazu in rot

- Mobilstationen L auch in Ost+West Marburg, Peripherie Afföller (Nord) + Süd (Cappel) → mit Car-Sharing + Next-Bike + PR, STVV-Beschluss
- Gaßmann-Stadion zu vollgeparkt + 8 nicht gut getaktet
- Fahrradmitnahme im Bus außerhalb Marburgs
- Werksbusverkehr an Mobilstationen mitdenken

Weiter in gelb

- Es muss gut funktionieren, sonst verliert man die Leute schnell
- Geringe Einstiegshürde sicherstellen
- Fuß- und Verkehrsachsen attraktiv gestalten, bei Mobilitätsstationen mitdenken
- Barrierefreiheit bei Mobilstationen mitdenken
-

Sharing-Angebote

- Car-Sharing muss Dienstleistungsorientiert sein
- in Rot: Privates Ride-Sharing über App → Anzeige z. B. kostenloses Parken → eine App
-

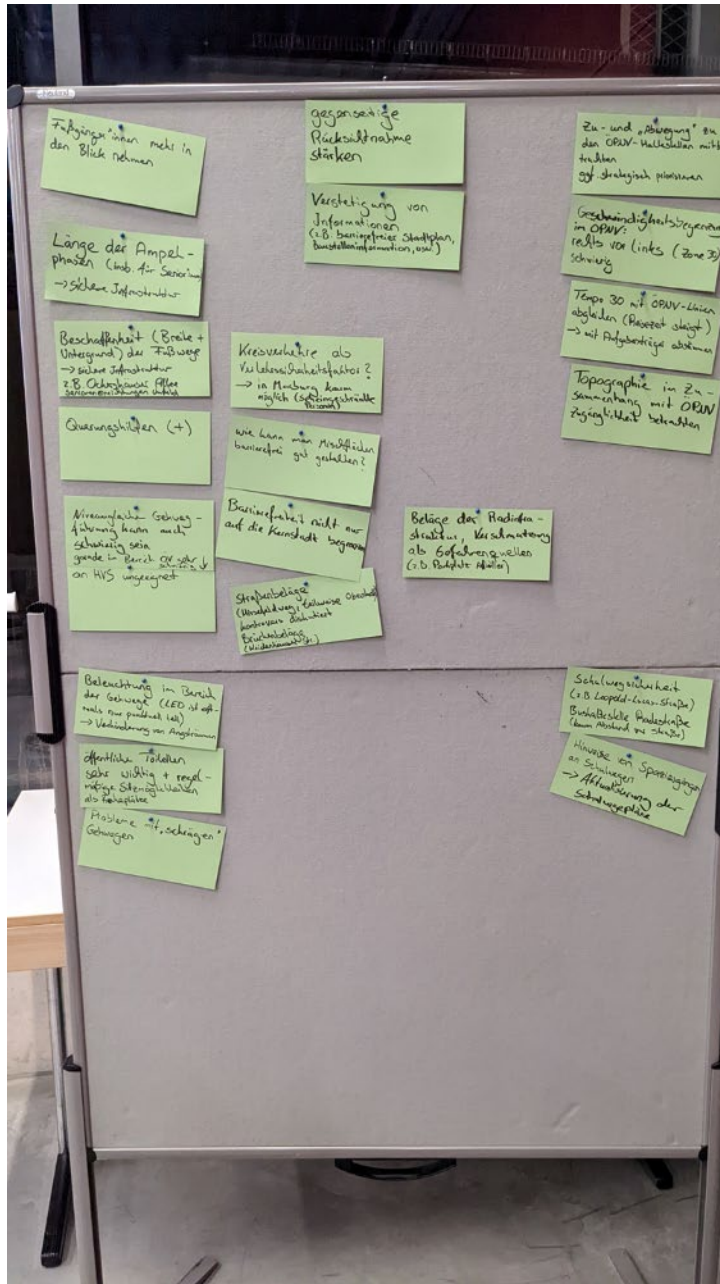
Digitales Verkehrsmanagement

- Ein Ticket für alle Verkehrsträger → insbesondere Bus → Fahrrad
- In Rot: Zeit als Wert → Bedenken von Zeitersparnis beachten
- Digitales Verkehrsmanagement mit Mobilitätsplattform koppeln → auch zu Kommunikation

Kommunikation und Bürgerbeteiligung

- 1 integrierter Anliegenmelder
- Mobilitätsplattform → Mängelmelder für Stadtwerke/Anliegenmelder
- Mobilitätsforum + Klimabeirat zusammendenken
- MoVe35 Maßnahmen auf digitaler Karte im Monitoring + Kommentierung
- Mobilitätsforum mit klaren Themen
- In Rot
- Einfache Sprache berücksichtigen, große Buchstaben bei Fahrplänen + digitaler Plattform
- Dauerhafte Beteiligungsmöglichkeiten, Digitalforum mitdenken

Verkehrssicherheit & Barrierefreiheit



Inhalt:

- Fußgänger*innen mehr in den Blick nehmen
- Länge der Ampelphasen (insb. für Senioren) → sichere Infrastruktur
- Beschaffenheit (Breite + Untergrund) der Fußwege → sichere Infrastruktur z.B. Ockershäuser Allee, Senioreneinrichtungen Umfeld
- Querungshilfen (+)
- Niveaugleiche Gehwegführung kann auch schwierig sein, gerade im Bereich ÖV sehr schwierig → an HVS ungeeignet
- Beleuchtung im Bereich der Gehwege (LED ist oft nur punktuell hell) → Verhinderung von Angstträumen
- Öffentliche Toiletten sehr wichtig + regelmäßige Sitzmöglichkeiten als Ruheplätze
- Probleme mit „schrägen“ Gehwegen
- Gegenseitige Rücksichtnahme stärken

- Verstetigung von Information (z.B. barrierefreier Stadtplan, Bauinformationen usw.)
- Kreisverkehre als Verkehrssicherheitsfaktor? → in Marburg kaum möglich (sehingeschränkte Person)
- Wie kann man Mischflächen barrierefrei gut geschalten?
- Barrierefreiheit nicht nur auf die Kernstadt begrenzen
- Straßenbelege (Hirsefeldweg, teilweise Oberstadt) kontrovers diskutiert, Brüchenbeläge (Weidenhäuser Str.)
- Beläge der Radinfrastruktur, Verschmutzung als Gefahrenquelle (z.B. Parkplatz (*unleserlich?*))
- Zu- und „Abwegung“ zu den ÖPNV-Haltestellen mitbetrachten ggf. strategisch priorisieren
- Geschwindigkeitsbegrenzung im ÖPNV : rechts vor links (Zone 30) schwierig
- Tempo 30 mit ÖPNV-Linien abgleichen (Reisezeit steigt) → mit Aufgabenträger abstimmen
- Topografie im Zusammenhang mit ÖPNV, Zugänglichkeit betrachten
- Schulwegsicherheit (z.B. Leopold-Lucas-Str.) Bushaltstelle Radestraße (kaum Abstand zur Straße)
- Hinweise von Spaziergängern an Schulwegen → Aktualisierung der Schulwegepläne