

# Auftaktsitzung der AG MoVe 2035 zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept Marburg Aufaktveranstaltung am 28. September 2020 Ergebnisdokumentation



<b>Termin</b>	Montag, 28.09.2020, 18:00 Uhr bis 21:15 Uhr, Technologie- und Tagungszentrum (TTZ), Marburg
<b>Teilnehmende</b>	31
<b>Ablauf</b>	<p><b>Begrüßung, Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies</b></p> <p><b>Agenda und Vorstellung Teilnehmende</b></p> <p><b>Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzept Universitätsstadt Marburg 2035: AG MoVe35 – Einordnung, Aufbau, Beteiligungskonzept, Ziele, Grenzen (<i>Stadt Marburg</i>)</b></p> <p><b>Regeln der Zusammenarbeit für die AG MoVe35</b></p> <p><b>Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzept Universitätsstadt Marburg: Was ist der erste gutachterliche Eindruck? (<i>Planersocietät</i>)</b></p> <p><b>Kleingruppenphase</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Fußverkehr &amp; Straßenraumgestaltung</b></li> <li>- <b>Radverkehrs &amp; Verkehrssicherheit</b></li> <li>- <b>ÖPNV &amp; verknüpfte Mobilität</b></li> <li>- <b>Kfz-Verkehr &amp; Wirtschaftsverkehr &amp; ruhender Verkehr</b></li> </ul> <p><b>Ausblick &amp; Schlusswort</b></p>

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

Der Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies, begrüßt die Teilnehmenden zur Auftaktveranstaltung der AG MoVe 35. Er freut sich, dass die AG MoVe 35 ihre Arbeit heute beginnt. Eine Vielzahl der Akteure aus der Marburger Stadtgesellschaft ist eingeladen, zusammen mit dem beauftragten Gutachterbüro, Planersocietät Dortmund, und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt Marburg an dem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept mitzuarbeiten. Ergänzt wird der Teilnehmendenkreis durch zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger aus Marburg, welche keine Institution oder Initiative vertreten, sondern ihr (Alltags)wissen zur Mobilität in Marburg einbringen.

Das Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept (MoVe 35) geht auf einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung aus dem Jahr 2019 zurück. Es soll die gesamte Mobilität in und um Marburg herum geprüft und eine ganzheitliche Strategie für die ganze Stadt entwickelt werden. Berücksichtigt werden alle Verkehrsarten und bestehende Konzepte fließen ein. Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept gilt bis 2035 und soll die klimafreundliche und umweltfreundliche Mobilität voranbringen.

## Agenda und Vorstellung Teilnehmende

Frau Vollmer, Herr Ilgner

Herr Ilgner und Frau Vollmer vom Moderationsbüro team ewen in Darmstadt stellten sich den Teilnehmenden vor. Im Anschluss präsentieren Sie den Veranstaltungsablauf sowie organisatorische Hinweise bzgl. der einzuhaltenden Maßnahmen in Zeiten der Corona-Pandemie (Abstand, Hygiene, Mund-Nasen-Schutz).

Die Dokumentation sowie die Präsentationsfolien der Veranstaltung werden auf der Internetseite von „MoVe 35“ hochgeladen:

<https://www.marburg.de/move35>

Frau Vollmer begrüßt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Marburg, welche die Erstellung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzepts betreuen. Dies sind vom Fachdienst 61 Stadtplanung und Denkmalschutz Frau Klug und Frau Schönemann sowie Frau Michelsen, Herr Kulle und Herr Hagenbring. Im Anschluss begrüßt Sie Herrn Diesfeld sowie Herrn Mattner von der Planersocietät Dortmund.

Der Kreis der Mitglieder in der AG MoVe 35 setzt sich aus vielen Akteuren der Marburger Stadtgesellschaft und benachbarter Gemeinden zusammen. Sie alle sind eingeladen den Prozess der Erarbeitung zu begleiten und Rückmeldungen und Hinweise an die Stadt Marburg und die Planersocietät zu geben. (Vgl. Liste der teilnehmenden Institutionen, Vereine, Initiativen).

Die Oberhessische Presse ist ebenfalls eingeladen, den Veranstaltungen zu folgen.

Mittels einer live-Umfrage erhalten die Teilnehmenden einen Eindruck von der Zusammensetzung des Plenums.

Die Ergebnisse der Umfrage sind im Anhang 1 der Dokumentation dargestellt.

## Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept Universitätsstadt Marburg 2035

Frau Schönemann, Frau  
Klug

In ihrem Vortrag stellen Frau Schönemann und Frau Klug die Ziele und Rahmenbedingungen sowie die Beteiligungsmöglichkeiten zum Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035 (MoVe35) vor (*vgl. Präsentationsfolien Universität 3tsstadt Marburg*).

Ziel und Zweck eines gesamtstädtischen Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes ist es die Rahmenbedingungen und Leitlinien für die nächsten 15 Jahre festzulegen. Es ergibt sich eine verkehrsmittelübergreifende Gesamtstrategie. Einzelmaßnahmen werden nur für bestimmte Bereiche in der Stadt herausgearbeitet. Die Stadt Marburg hat sich folgende Ziele für MoVe 35 gesetzt:

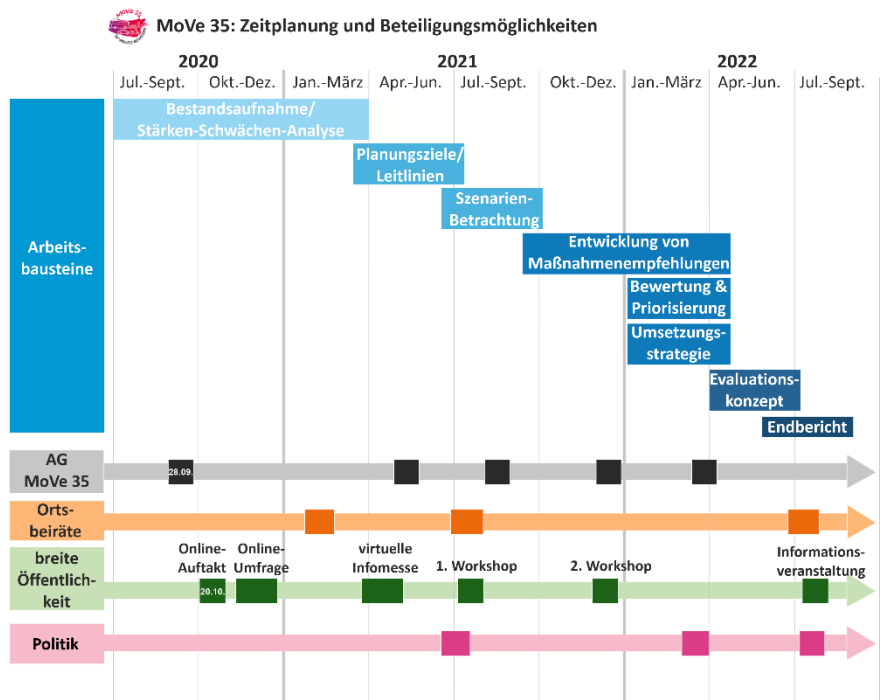
- **MoVe 35** soll Lösungen für Verkehr und Mobilität finden ohne hohe Lärm-, Verkehrs- und Luftverschmutzung und mit guten Angeboten für alle Marburger\*innen und Pendler\*innen nach Marburg.
- **MoVe 35** entsteht mit breiter Beteiligung der Bürger\*innen.
- **MoVe 35:** Gemeinsam Visionen entwickeln und Lösungen finden für die Zukunft von Mobilität und Verkehr in Marburg!

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 11.04.2019 den Beschluss gefasst, eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie für die Stadt Marburg unter der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu entwickeln.

Vorausgegangen sind hierzu bereits weitere Beschlüsse zu verkehrlichen Untersuchungen in Marburg. Diese bezogen sich jedoch nicht auf die gesamte Stadt, sondern auf einzelne Gebiete innerhalb der Stadt. Die beiden Referentinnen machen auch deutlich, dass es eine Vielzahl von bestehenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen gilt: U. a. der

Klimanotstandbeschluss aus dem Juni 2019 (Klimaneutralität der Universitätsstadt Marburg bis 2030) sowie bestehende Konzepte und Planwerke und deren Umsetzung (u. a. zu Radverkehr, Klimaschutz, Konzepte des Landes und der Region) und weitere Beteiligungen innerhalb der Stadt (u. a. AG Mobilität und Versorgung, Entwicklung Wohnquartier am Hasenkopf, Zukunftskonzept Oberstadt).

Der Zeitplan zur Entwicklung des MoVe 35 sieht wie folgt aus:



Abschließend fassen Frau Schönemann und Frau Klug die Aufgaben der Projektbegleitenden Arbeitsgruppe MoVe 35 zusammen:

- 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

### Regeln der Zusammenarbeit AG MoVe 35

Herr Ilgner

Herr Ilgner präsentiert den Vorschlag zu „Regeln der Zusammenarbeit“ (vgl. Anhang). Hier wird beschrieben, wie und in welcher Art und Weise die Teilnehmenden in den Vorgesehenen fünf Sitzungen der AG MoVe 35 während der zweijährigen Projektlaufzeit zusammenarbeiten werden.

Die Regeln der Zusammenarbeit werden den Mitgliedern der AG MoVe35 in einem separaten Dokument im Nachgang an die 1. Sitzung zugesendet.

### Hinweise und Rückfragen

*Wie wird mit Konflikten (Zielkonflikten) innerhalb des Konzeptes MoVe 35 umgegangen?*

Diskussionsergebnisse werden dokumentiert. Auch unterschiedliche

Bewertungen und Meinungen der Teilnehmenden der AG MoVe 35 werden festgehalten. Zielkonflikte werden dargestellt. Die weiteren fachlichen Entscheidungen für das MoVe35-Konzept werden vom Gutachterbüro sowie der Stadtverwaltung Marburg getroffen. Letztendlich liegt es bei der Stadtverwaltung Marburg und dem Gutachterbüro, die weiteren fachlichen Entscheidungen im Konzept MoVe 35 zu treffen. Abschließend entscheidet die Stadtpolitik, ob den vorgeschlagenen Zielen und dem Maßnahmenkonzept gefolgt wird. Um die Verbindlichkeit der Ziele und Leitlinien von MoVe 35 sowie das Maßnahmenkonzept herzustellen, sind die politische Fraktionen Mitglied in der AG MoVe 35.

*Was passiert zwischen den einzelnen Sitzungen der AG MoVe 35? Gibt es einzelne Fachgruppen bestehend aus einem Teil der AG MoVe 35-Mitglieder?*

Nein, es ist derzeit nicht vorgesehen, dass zwischen den Terminen der AG MoVe 35 noch weitere Sitzungen stattfinden, zu denen nur ein Teil der MoV35 Mitglieder eingeladen und in denen nur bestimmte Teilaspekte bearbeitet werden. Neben den Sitzungen der AG MoVe 35 gibt es weitere Beteiligungsmöglichkeiten über offene Bürger\*innenbeteiligungsformate sowie für die Ortsbeiräte.

*Wie sollen einzelne Vertreter für bspw. den Einzelhandel alle Belange der vielen unterschiedlichen Geschäfte aus Marburg einbringen können? Wir kennen die Verkehrssituation im Detail vor Ort nicht.*

Es ist nicht vorgesehen, dass die Mitglieder der AG MoVe 35 Wissen zu Detailplanung von vor Ort einbringen. Wichtig ist, dass die übergreifenden Wünsche / Hinweise / Ziele der jeweiligen Akteursgruppe genannt und in den Prozess einfließen. Die Mitglieder der AG MoVe 35 sollen und können ihr jeweiliges Umfeld über das Konzept informieren und Rückmeldungen in MoVe 35 einfließen lassen.

*Durch politische Beschlüsse und bestehende Konzepte sind die Rahmenbedingungen schon sehr weit vorgegeben. Wird das berücksichtigt?*

Das ist richtig. Die bestehenden Konzepte und Beteiligungsverfahren werden berücksichtigt und auch den Gutachtern zur Verfügung gestellt (u. a. Dokumentation zum Tag der Mobilität, Radverkehrsentwicklungsplan, Green City-Plan, einzelne Verkehrsuntersuchungen. Siehe hierzu auch Präsentationsfolien Stadt Marburg).

In seinem Vortrag präsentiert Herr Diesfeld (Planersocietät Dortmund) die ersten Eindrücke der laufenden Bestandsanalyse (vgl. *Präsentationsfolien Planungsbüro*). Die Bestandsanalyse ist der erste Schritt zur Erarbeitung eines gesamtstädtischen Mobilitäts- und Verkehrskonzepts. Hierzu werden bestehende Konzepte, Planungen und Ergebnisse aus Beteiligungsverfahren gesichtet. Grundlagendaten (u. a. Pendlerdaten, Bevölkerungsentwicklung) und eigene umfangreiche Ortsbegehungen und Ortsbefahrungen sind ebenfalls Teil der Bestandsanalyse.

Herr Diesfeld berichtet über die verkehrliche Ausgangslage der Stadt Marburg, deren Erschließung vor allen Dingen in Nord-Süd-Richtung erfolgt (B3, Bahnverbindung). Auffällig sind insbesondere ein hoher Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden (32 %) und viele kurze Wege < 5 km, die noch mit dem Auto zurückgelegt werden. Der

**Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035: Was ist der erste gutachterliche Eindruck?**

**Herr Diesfeld**

Radverkehrsanteil (11 %) habe sicherlich noch Ausbaupotenziale. Wichtig sind auch die Pendlerverkehre: Marburg ist eine Stadt mit positiven Pendlersaldo (positives Saldo von 20.150). Die meisten Einpendler kommen aus Kirchhain und Ebsdorfergrund. Die meisten Auspendler verlassen Marburg nach Gießen und Frankfurt.

In seinem weiteren Vortrag benennt Herr Diesfeld die Stärken und Schwächen der Mobilität für die Themenfelder Fußverkehr, Öffentlicher Raum, Radverkehr, Verkehrssicherheit, ÖPNV / SPNV & verknüpfte Mobilität, Pkw-Verkehr und Straßennetz, ruhender Verkehr (Parken), Wirtschaftsverkehr und weitere Querschnittsthemen (betriebliches Mobilitätsmanagement, schulisches Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kampagnen, regionale Zusammenarbeit).

Er betont, dass die Bestandsanalyse noch nicht abgeschlossen ist. Die Hinweise der heutigen Sitzung werden aufgenommen und fließen mit ein. Ebenso wird im Marburger Stadtgebiet eine umfassende Kfz-Zählung durchgeführt und ein Kfz-Verkehrsmodell aufgebaut. Im Zentrum wird eine Parkraumerhebung durchgeführt. Die Radverkehrszählung erfolgt im Frühjahr 2021. Aus den bestehenden Daten wird eine Stärken- und Schwächen-Analyse für jeden Verkehrsträger sowie verkehrsmittelübergreifend erarbeitet.

In der nächsten Konzeptphase werden die Ziele und Leitlinien für MoVe 35 mit breiter Beteiligung diskutiert.

## Hinweise und Rückfragen

*Kann man überhaupt eine sinnvolle Verkehrszählung in Zeiten von Corona durchführen?*

In der Tat muss man solche externen Faktoren berücksichtigen. Es hätte keinen Sinn gemacht, während des Lockdowns eine Verkehrszählung durchzuführen. Mittlerweile sind die Mobilitätswerte aber wieder auf ein vergleichbares Niveau zurückgekehrt, sodass die Verkehrszählung nun durchgeführt werden kann. Sollten sich die Rahmenbedingungen wieder ändern, ist das zu berücksichtigen.

*Ich habe jetzt nicht so viel Neues erfahren. Wann kommen denn neue Erkenntnisse?*

Es ist richtig, dass in dieser Bearbeitungsstufe (Bestandsanalyse) auf viele bestehende Daten und Fakten zurückgegriffen wird. Es ist jedoch wichtig diese Daten alle zu erfassen und zu berücksichtigen. Das Neue und die Herausforderung ist es, die vielen schon vorliegenden Konzepte miteinander in Einklang zu bringen und Synergieeffekte aufzuzeigen.

Darauf aufbauend wird eine kurz-, mittel- und langfristige Gesamtstrategie für die nächsten 15 Jahre entwickelt.

*Wird der Nahverkehrsplan berücksichtigt?*

Ja, die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird für das Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 berücksichtigt und mit diesem verbunden.

*Werden Chancen der Digitalisierung in diesem Konzept berücksichtigt?*

Ja, auch die Chancen, die sich für die Mobilität durch das weitere Vorschreiten der Digitalisierung ergeben, werden in dem Konzept aufgezeigt.

## **Kleingruppenphase**

In der anschließenden Gruppenphase besuchen die Teilnehmenden in festen Kleingruppen vier Themenecken, welche sich mit einem Themenbereich der Bestandsanalyse beschäftigen. Die jeweilige Fachperson gibt einen kurzen Input zu dem Thema. Die Moderation hält wichtige Diskussionspunkte und Hinweise auf Moderationskarten fest (vgl. Anhang 2).

Themenbereiche:

- Fußverkehr & Straßenraumgestaltung
- Radverkehr & Verkehrssicherheit
- ÖPNV & verknüpfte Mobilität
- Kfz-Verkehr & Wirtschaftsverkehr & ruhender Verkehr

## **Kurze Rückmeldung aus den Kleingruppen**

Nach Abschluss der Gruppenarbeitsphase geben Frau Schönemann, Herr Hagenbring, Herr Diesfeld und Herr Mattner einen Einblick in die jeweilige Diskussion.

In allen Kleingruppen wurde der Austausch sehr konzentriert und produktiv erlebt. So konnten viele Rückmeldungen gesammelt werden. Gleichzeitig zeigten sich jedoch auch Zielkonflikte und auch unterschiedliche Bewertungen von bestehenden Maßnahmen im Stadtgebiet. In mehreren Kleingruppen wurde auch darüber diskutiert, dass es insgesamt wichtig erscheint, bestehende Verkehrsregelungen klar zu kommunizieren und das gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr von allen Verkehrsteilnehmenden notwendig ist. Ggf. sollte im MoVe35-Konzept Hinweise aufgezeigt werden.

## **Ausblick, Schlusswort Herr Dr. Spies**

Herr Ilgner gibt einen Ausblick auf den weiteren Prozess des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts 2035: Die 1. Sitzung der AG MoVe35 diente als Auftaktveranstaltung des gesamten Prozesses. Am 20. Oktober findet die offene Online-Auftaktveranstaltung für MoVe 35 statt. Im Anschluss wird sich eine Online-Umfrage anschließen. Die nächste Sitzung der AG MoVe 35 zu den Zielen und Leitlinien des Konzepts ist für Frühjahr 2021 geplant.

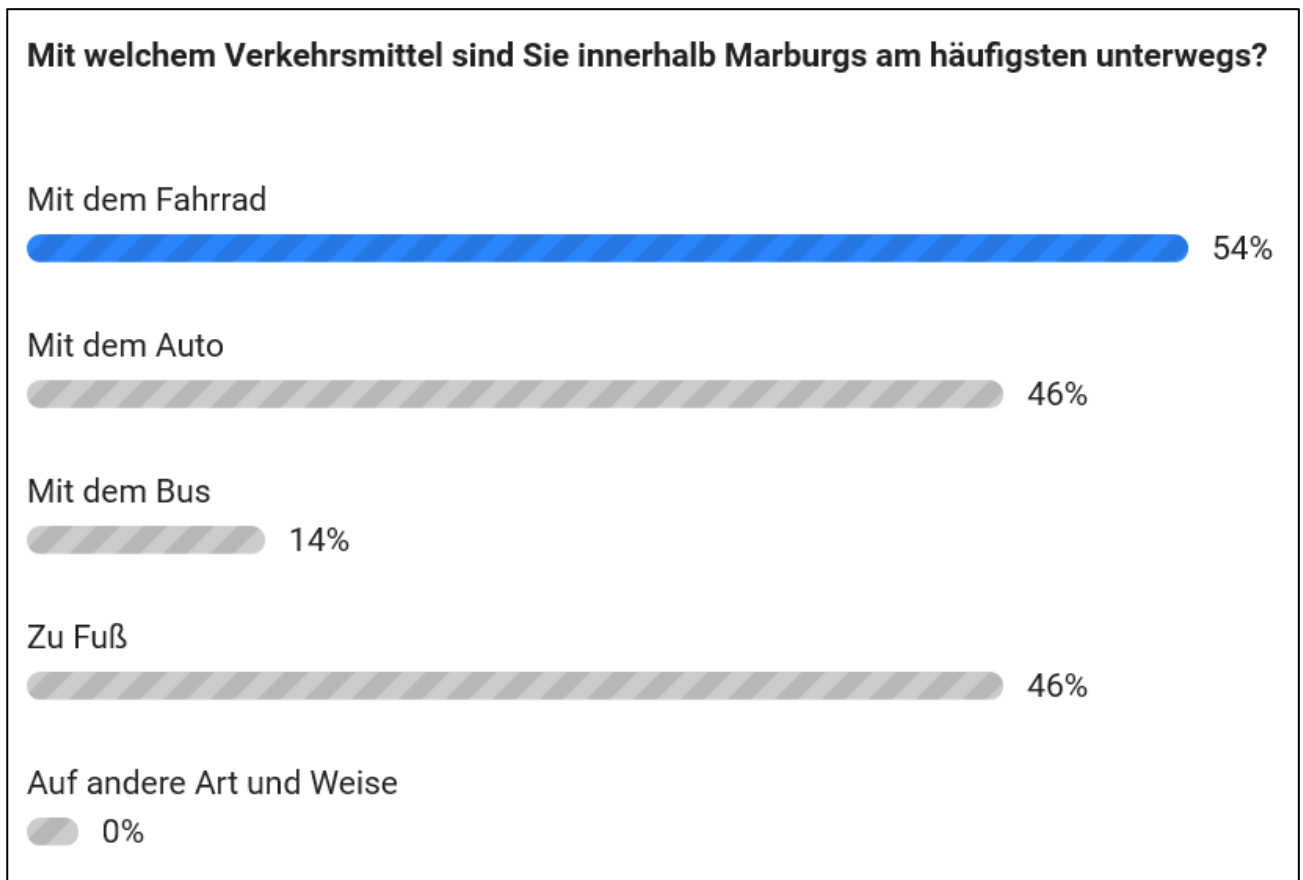
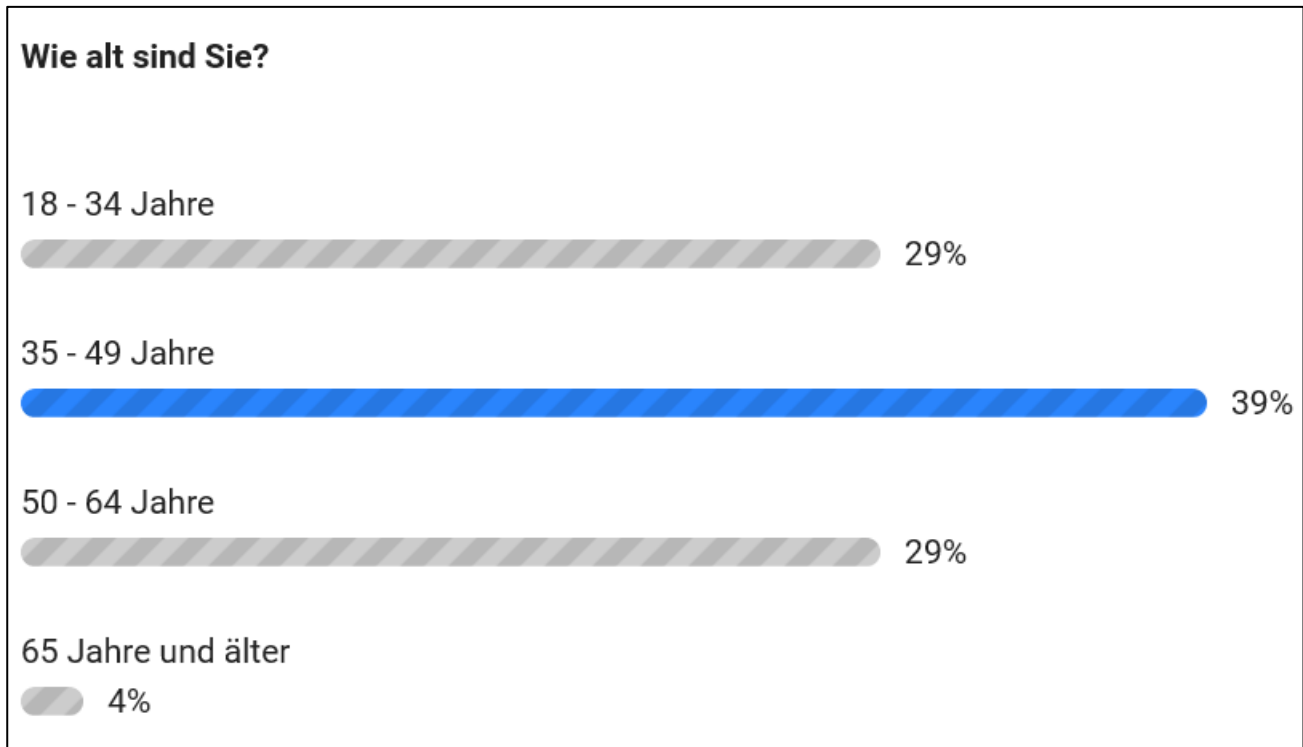
Herr Dr. Spies dankt allen Teilnehmenden für ihr Engagement und die Bereitschaft, sich in den Prozess einzubringen. Sein Dank gilt ebenso den Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung, die den Beteiligungsprozess zum Mobilitäts- und Verkehrskonzept erarbeiten.

## Impressionen





Anhang 1: Slido Umfrage Zusammensetzung des Plenums



## Wie bewegen Sie sich in der Region am häufigsten?

Mit dem Auto



Mit Bus und Bahn



Mit dem Fahrrad



Zu Fuß



Auf andere Art und Weise



## Für welches Verkehrsmittel sollte in Marburg mehr getan werden?

Für den öffentlichen Verkehr (ÖPNV)



Für den Autoverkehr



Für den Fahrradverkehr



Für den Fußverkehr



Für andere Verkehrsmittel



## Über welche\*n Verkehrsteilnehmer\*in haben Sie sich zuletzt geärgert?

Autofahrer\*in



Bus- und Bahnnutzer\*in



Fahrradfahrer\*in



Fußgänger\*in



Weder noch: Über dumme Fragen



## Anhang 2: Ergebnisse aus der Kleingruppen-Phase

### **Stichpunkte zur Gruppendiskussion ÖPNV & verknüpfte Mobilität**

Moderation: Frau Rose Michelsen, Stadt Marburg

Fachlicher Input: Jan Diesfeld, Planersocietät

#### **Stärken:**

- Hauptroute in der Innenstadt mit sehr guter Taktung (Hauptbahnhof bis Südbahnhof)

#### **Schwächen:**

- hoher Takt der Hauptroute in der Innenstadt nur oberflächlich gut (Busse kommen z.T. im Pulk, dazwischen dann teils größere Bedienungslücken)
- abseits der innerstädtischen Bus-Hauptroute schlechte Taktzeiten
- im ÖPNV-Liniennetz Zwangspunkte, die zu Umwegen führen, sodass es oft keine direkten Verbindungen gibt
- ÖPNV ist nicht an Schichtzeiten des Universitätsklinikums angepasst
- Anbindung der westlichen Stadtteile ist verbesserungsbedürftig
- sehr volle Busse, vor allem in den Stoßzeiten
- Beförderungskapazitäten zur Universität/auf die Lahnberge reicht v.a. in Stoßzeiten nicht (Kapazität für nur ca. 400 Fahrgäste, Bedarf deutlich größer 1000 Fahrgäste)
- Busverkehr bei Umbaumaßnahmen im Straßenraum zum Teil nicht mitgedacht worden (z.B. notwendige Kurven-/Wenderadien), was zum Teil zu Verzögerungen im Busverkehr führt
- Fahrstil einiger Busfahrer\*innen (zu schnelles Fahren, plötzliches Beschleunigen/Bremsen)
- „Hürden“ für Senior\*innen, den ÖPNV zu benutzen, Problem v.a. „letzter Kilometer“ -> Weg zur Haltestelle bzw. von der Haltestelle zum Ziel
- Platz-/Raumkonflikte in Bussen zwischen Rollstühlen, Fahrrädern, Kinderwagen; zum Teil können nicht alle mitgenommen werden, vor allem ein Problem in den Außenbereichen, wo nicht regelmäßig Busse fahren
- Probleme in der Barrierefreiheit und Qualität der ÖPNV-Infrastruktur und Fahrzeuge (Haltestellen und Busse/Züge)
- zu wenige Fahrradabstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen
- kurze Fahrstrecken mit dem ÖPNV in Marburg sind zu teuer

#### **Herausforderungen:**

- Zielkonflikt zwischen einer guten Anbindung/Flexibilität und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV, insb. Schwierigkeit der Anbindung des ländlichen Raumes aufgrund geringerer Fahrgastpotenziale als im innerstädtischen Raum
- Personalmangel im ÖPNV/Probleme, ÖPNV auszuweiten, weil Personal fehlt (Lösungsvorschlag: Beschäftigung attraktiver machen durch Angebot von Umschulungen oder/und bessere Bezahlung)
- Individualisierung des Mobilitätsverhaltens hat zugenommen und nimmt zu

#### **Wünsche:**

- ÖPNV auf die Bedürfnisse von älteren Menschen besser anpassen und den demografischen Wandel berücksichtigen, ÖPNV muss für ältere Menschen attraktiver werden
- Schnellbuslinien mit wenigen Haltepunkten (z.B. Bahnhof, Lahnberge, Behringwerke): zeitliche Attraktivität/Zeitvorteile des ÖPNV gegenüber dem Autoverkehr wären wichtig
- Busbeschleunigung, um Verlustzeiten des ÖPNV im Stau zu verringern/zu vermeiden

- Busverkehr und die notwendige Infrastruktur sowie Fahrbahnbreiten/Kurvenradien bei Straßenraumumbauten besser berücksichtigen
- verknüpfte Mobilität(sangebote) und mehr Flexibilität in der Bedienung (räumlich, zeitlich)
- bedarfsgerechte Anbindung und Mobilitätsmöglichkeiten (Mobilitätsmix; für jeden Weg das passende Verkehrsmittel)
- neue Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln im Stadtgebiet (Mobilitätspunkte, zum Beispiel im Bereich der alten Universitätsbibliothek)
- besserer Anschluss/bessere Vernetzung zwischen Bus und Bahn
- integraler Taktfahrplan für Bahn (und auch Busverkehr)
- bessere Zubringer zur innerstädtischen ÖPNV-Hauptroute
- Einbezug von Rufbussystemen bzw. On-Demand-Verkehren mit kleineren Fahrzeugen zur Flexibilisierung des ÖPNV
- bessere Anbindung der Behringwerke mit dem ÖPNV für den Pendlerverkehr
- bessere Verknüpfung für den Schülerverkehr in Verbindung mit einer besseren Verknüpfung zwischen Bus und Bahn
- bessere Verknüpfung mit dem Regionalverkehr (unter Einbezug Umlandkommunen, z.B. Weimar, Lahntal)
- Stadtbahn/Regio-Tram zur Verbindung von Marburg mit Umlandkommunen
- Seilbahn (zu Behringwerken, zur Universität)
- (besseres) Park an Ride-System für Marburg (P+R als System denken)
- Digitale Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel, Mobilitätsangebote und der Verkehrsinfrastruktur (Bus, Bahn, Rad, Fußverkehr, Sharing-Systeme), „App“
- Einbezug der Möglichkeiten der Digitalisierung und neuer technischer Systeme in die Maßnahmen von MoVe 35
- bessere Fahrradmitnahmemöglichkeiten, bspw. Rad-Anhänger oder Aufhängesysteme
- Einführung eines Kurzstreckentarifs
- Betriebliches Mobilitätsmanagement, zum Beispiel Fahrgemeinschaften (zu den Behringwerken) oder/und Jobtickets
- Carsharing als stationsfreies System („Free-Floating-System“)

**Mobilität**

*MOVE35*

Schnellbus-Linien (Bahnhalte, Laubwege, Böhling, Uhal)

Sehr volle Busse zu Stoßzeiten

bessere Betriebszeitigung des Busverkehrs bei Str. querschneiden

abweichernd von Haupttrakt schlechte Takzeiten

neue Verknüpfungspunkte 'Mobilitätspunkte'

Senioren 'Hürde' ÖPNV zu nutzen 'letzte km'

Fahrradstellplätze an Bahnhöfen

Starke Haupttrakte sehr gute Takung

Anschlusszeiten verbessern

bedarfsgerechte Anbindungsmöglichkeiten (Mobilitätsmix)

Umi-lahnbese Erhöhung der Beförderungskapazität (Befahrer)

Einführung Kurzstreckentarif

Verknüpfte Mobilität Flexibilität

Park- und Ride Parkplätze als System

Zielkonflikt Innenstadt Außenstadtkette

ÖPNV 'Demographischer Wandel' Attraktivierung

Stadtbahn Regio-Train

bessere Zubringer zu ÖPNV-Routen

Zwangspunkte oft keine direkten Verbindungen

Bus-beschleunigung

Platzkonflikt in Bussen evtl. längerer Durezeiten

Individualisierung im Mobilitätsverbund hat zugenommen

Wegscheide muß zeitlich attraktiv werden

Verknüpfung mit Regionalverkehr (Werner, Lahntal)

integrierbar Taktfahrplan

Infrastruktur Qualität Barrierefreiheit (H u. innen)

Flexibilität + Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Umi-Kleinraum Anpassung ÖPNV an Schichtverkehr

Anpassung an Bahnverkehr

Bus/Bahn/Verzahn/Fuß 'inn'

Radmitnahme in Bussen verbessern

betriebliches Mobilitätsmanagement (Fahrergemeinschaft)

West-Städtele Anbindung verbessern

Puffbus-system einführen

digitale Vernetzung Infrastruktur

Umschulung Anwendung Attraktivierung Busfahrerinnen

Job ticket

Seilbahn zu 'Böhling Wäckerl'

bessere Verknüpfung für 'Schülerverkehr'

Problematischer Fahrstil der Busfahrerinnen

## **Stichpunkte zur Gruppendiskussion Straßennetz, Kfz-Verkehr & Straßenräume, Parken und Wirtschaftsverkehr**

Moderation: Manuela Klug, Stadt Marburg

Fachlicher Input: Thomas Mattner, Planersocietät

### **Stärken:**

- Lastenradinitiative -> mehr Verkehr aufs Lastenrad bringen; neue Einsatzmöglichkeiten (Lieferungen in der Oberstadt) und Finanzierungs- bzw. Fördermöglichkeiten finden.
- Elterntaxi wird bereits thematisiert im Rahmen der Verkehrserziehung. Aufklärung und Koordinationsmöglichkeiten sollten jedoch weiter mit allen Akteuren verstärkt werden; auch Verkehrserziehung im Umgang mit dem ÖPNV stärken.

### **Schwächen:**

- Verkehr der Behringwerke durch Ockershausen (Hohe Leuchte/Stiftstr.) als Problem; Kleine Straßen werden dadurch hoch belastet.
- Zu wenig Raum für Fuß- + Radverkehr: zu viele Parkplätze im öffentlichen Straßenraum (z. B. an der Wilhelmstraße).
- Südviertel ist zugeparkt, Aufenthaltsqualität leidet darunter.
- Zu wenig Parkmöglichkeiten für Anwohner im Straßenraum vorhanden (z.B. Haspelstr.)
- Unverständliche Parkregelungen (z. B. bezüglich Kurzzeitparken, Lieferverkehr, Radwegparken); Kurzparker blockieren oft Lieferzonen.
- Zu hoher Pkw-Besitz in Wohngebieten -> mehr Carsharing fördern -> mehr Mobilstationen einrichten (auch betriebliche Nutzung ermöglichen, Carsharing für Dienstfahrten).
- Zu wenig Fahrgemeinschaften; betriebl. Mobilitätsmanagement ist zu stärken bzw. neu einzuführen (z. B. an der Universität).
- Problem: Schulen + Elterntaxen, starker Hol-/Bringverkehr mit dem Kfz (z.B. in der Leopold-Lucas-Str.).
- P+R-Parkplätze an den Stadtgrenzen: zu wenige vorhanden; besser ausstatten und anbinden (Mobilpunkte).
- P+R ist zu schlecht angebunden, zu wenig Umstiegsmöglichkeiten; Besser ein zentraler Parkplatz in der Stadt, der dann optimaler bedient werden kann, als viele dezentrale?
- Südbahnhof: fehlende Kapazität für den dortigen Pendlerverkehr (Knoten, Parkraum)
- Südbahnhof: fehlende Parkplätze; Bewohner und Verkehrssicherheit leiden unter den Pendlerparkern.
- Zollamt Marburg: LKW-Parken als Problem (innerstädt. Lage, falscher Standort für diese Nutzung, fehlender Parkraum).
- Lärmschutz: auf der B3 gilt Tempo 100 auch nachts, starke Belastung, große Schwäche

### **Herausforderungen:**

- Viele erfolgreiche Standorte in Marburg (Schulen, Kliniken, ...) ziehen zu Spitzenzeiten viel Verkehr an -> Mobilitätsmanagement auf- bzw. ausbauen.
- Neubaugebiete: Vernetzung sollte frühzeitig mitgedacht werden (z. B. Bus-Anbindung, E-Ladesäulen) -> Angebotsplanung statt erst im Nachhinein
- Kurzzeitparken ist lebenswichtig für den Handel (es muss für Kunden freigehalten werden und die Regelung und Erkennbarkeit verständlicher/intuitiver werden).
- Bewohnerparken weiter außerhalb anbieten? (z. B.: Am Krekel), mit dem Fahrrad vernetzt; Neue Quartiergaragen anlegen, Standortmöglichkeiten finden.

- Lieferverkehr in der Oberstadt besser und zentraler organisieren (gilt aber auch auf die ganze Stadt bezogen).

### **Wünsche:**

- Mehr Verstetigung des Verkehrsflusses schaffen (flüssigeres Vorankommen, weniger Wartezeiten sowohl im Kfz als auch Fuß- und Radverkehr); Synergien der Verkehrsinfrastruktur ausnutzen.
- Straßenkapazitäten für den Umweltverbund schaffen (z. B. Busse in beide Richtungen).
- Nachhaltige Infrastrukturen ausbauen (z. B. ÖV-Anschluss, Geh-/Radwege, Carsharing, verträgliche Kfz-Anbindungen) und bereits bei der Standortplanung mitdenken.
- Überdimensionierte Straßen aufwerten (z. B. Frankfurter Str.).
- Professionelles Fahrradbotensystem aufbauen, um Lieferwege vom Kfz zu verlagern.
- Mehr Kapazität am P+R Georg-Gaßmann-Stadion schaffen;  
Alte Universitätsbibliothek: P+R ausbauen.
- Parkplatz an den Afföllerwiesen aufwerten.
- Freigabe größerer privater Parkplätze (z. B. Finanzamt) für Öffentlichkeit am Wochenende und nach Dienstschluss prüfen, um freie Kapazitäten für andere Nutzer zu bieten.
- Flächendeckend Tempo 30 in der Innenstadt einführen (als Wunsch).
- Parkangebot bedarfsgenauer anpassen, Verhältnis Kurz- und Anwohnerparken besser abstimmen.
- Ruhender Verkehr ist zu dominant im öffentlichen Raum (z. B. kein Straßenparken (Bewohnerparkausweise) zulassen, wenn Garagenbesitz oder Möglichkeiten auf dem eigenen Grundstück vorhanden sind).
- Bevorzugung von kleineren Fahrzeugen beim Parken im öffentlichen Raum schaffen; Vorteile bei der Ausstellung von Bewohnerparken/Bedingungen anpassen.
- Lehrerparkplätze (z. B. Philippinum) zu Kiss & Ride-Zonen umwandeln, um Hol-/Bring-Verkehr besser abzuwickeln.
- Möglichkeiten der Digitalisierung stärker nutzen: multimodal, vernetzt;  
Einsatzbereiche liegen z. B. in der Organisation von Lieferketten, aber auch im Parken (z. B. digitale Parkplatzsuche und Lenkung, ggf. sogar Empfehlung besser geeigneter Verkehrsmittel).



# Kfz-Verkehr & Wirtschaftsverkehr & ruhender Verkehr



**Südbahnhof**  
- fehlende Parkplätze  
**Südbahnhof:**  
fehlende Kapazität für Verkehrsstandort

ruhender Verkehr zu dominant im öffentl. Raum (z.B. kein Stoppfenken bei Garagebau)

Lehrparkplätze Philippinen → Kfz & Rikie

Flächenbedarf Tempo 30 in Innenstadt (als Wasser)

Freigabe größerer privater Parkplätze (z.B. Vmaxzamt) für Öffentlichkeitsnutzung am Wochenende

P+R zu schlecht angebunden  
- zu wenig Nutzungsmöglichkeiten  
- besser ein-zentral?

P+R - Parkplätze an den Stadtgrenzen (Mittelpunkte): zu wenige

mehr Kapazität  
Geogr.-Orts- - Straßen  
P+R  
Alte Universitätsbibliothek P+R ausbauen

Lastenrad initiative  
→ mehr Verkehr aufs Lastenrad, neue Einsatzmöglichkeiten (Ovestadt)  
Förderungsmöglichkeiten finden

zu wenig Raum für Fuß+Rad; zu viel für Parken (z.B. Wilhelmstraße)

zu wenig Parken für Anwohner im Stadtzentrum (z.B. Haspelstr.)

Lieferverkehr in Oberstadt Sesss und zentraler organisieren (auch ganze Stadt)

Straßen + Elternparken (z.B. Leopoldhaus-Str)  
Elternparken wird bereits thematisiert (Verkehrszählung) sollte mit allen Akteuren verortet werden

zu hoher Priv.-Breite  
→ mehr CarSharing fördern  
→ mehr Mobilitätsstationen (betriebl. Nutzung)

Digitalisierung: multimodal, vernetzt, Lieferketten, Parken

Parkangebot bedarfsgenauer anpassen

Parkplätze Auffüllwiesen aufbauen

überdimensionierte Straßen aufbauen (z.B. Frankfurter Str.)

Verhältnis Anwohnerparken Kurzzeitparken lebenswichtig für Handel (Regelung, Verständlichkeit)

Zollamt Marburg: Lieferparken als Problem (inaktuelle Lage, fehlender Parkraum)

Lärmschutz B3: Tempo 100 auch rechts große Schwäche

fehlende Fahrgemeinschaften / betriebl. Mobilitätsangebote stärken bzw. einführen (z.B. Uni)

Neubaugebiete Vernetzung frühzeitig mitdenken (Bus, E-Lade, ...) → Angebotsplanung

Verkehr Bedienung nach dem Ockerhauca (Hilf Leuchte / Stijfstr.) Kleine Straßen hoch belastet

professionelles Fahrradbohrsystem aufbauen

mehr Verstärkung des Verkehrsflusses schaffen; Synergie nutzen

unverständl. Parkregeln (z.B. Kurzzeitparken, Lieferverkehr, Radweg-parken) Kurzparken auf Lieferzonen

Bevorzugung von Kleinsten Fahrzeugen beim Parken in öffentl. Raum schaffen Bewohnervorteil Bedenken

Infrastruktur ausbauen und bereits bei Stadtplanung mitdenken

Südviertel zugeparkt, Aufenthaltsqualität leidet

Bewohnerparken weiter aufbauen? (z.B. am Hinkel) mit Fahrrad vernetzt Quartiersgruppen

Viele Standorte (Schulen, Kliniken, ...) Ziel: zu Spitzenzeiten viel Parken verbieten aus → Management aufbauen

Straßenkapazität des Umweltverbands schaffen (Bus in Lade Rhythmus)

## **Ergebnisse aus der Gruppendiskussion zum Themenbereich Fußverkehr & Straßenraumgestaltung**

Moderation: Frau Bettina Vollmer, team ewen

Fachlicher Input: Jana Schönemann, Stadt Marburg

### **Stärken:**

- Gute Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme im Marburger Verkehr

### **Schwächen:**

- Konflikt zwischen Rad- und Fußwegen
- Keine optimale Ampelschaltung (Gisselberger Straße; „feindliches/tödliches Grün“): Wichtig für Schulverkehr
- Bahnhofstraße: Keiner achtet auf Ampelschaltung
- Ockershausen (Zwetschgenweg): Schlechte Bürgersteige
- Südviertel: ruhender Verkehr führt zu engen Gehwegen
- Flächenkonflikt zwischen Busbuchten und Fußgängerwegen
- Gewerbegebiet: katastrophale Situation für Fußgänger\*innen
- Bushaltestellen (z.B. „Kappel“) zu eng mit Fußgängerweg (Konfrontation von Wartenden und Fußgänger\*innen)
- Ost-West-Querung ist problematisch (wenig Übergänge über die Lahn)
- Zu viel nachmittäglicher Verkehr in der Oberstadt

### **Verbesserungsvorschläge:**

- Innenstadt: sichere Übergänge/ Gehwege für Senior\*innen
- Fußgängerampeln an Schulwegen optimieren/ Leopold-Lukas-Straße als Schulzentrum
- Frankfurter Straße: Fußgängerüberwege optimieren
- Bismarckplatz nur für Fußgänger\*innen
- Radweg vom Südbahnhof bis zur Universität
- Südbahnhof: Bahnhofsvorplatz (Aufenthaltsqualität verbessern); barrierefreier Zugang
- Keine „Mischwege“ □ klare Regel: „Wer geht/fährt wo?“
- Ausbau von Ruheplätzen in Kombination mit Stadtgrün (Vorsicht bzgl. Missbrauch von Ruheplätzen wie z.B. in der Oberstadt)
- Für gepflegte Infrastruktur sorgen
- Mehr nicht-kommerzielle Innenräume
- Verkehrsberuhigung durch verschiedene Methoden (z.B. große Blumentöpfe; Poller für höhere Aufenthaltsqualität)
- Weniger Regeln führen automatisch zu mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr
- Busbuchten können zurückgebaut werden und für Fußgängerwege genutzt werden: neu gewonnener Platz kann genutzt werden für: Busch – Baum – Bank.
- Bushaltestelle „Botanischer Garten“ verbessern (Beleuchtung optimieren)
- Shared Space: Verkehrszählung für Fußgänger
- Die Universität hat viele Flächen in der Stadt, die genutzt werden können für die Straßenraumgestaltung.
- Bürgersteige in den westlichen Stadtteilen überprüfen

### **Wünsche:**

- Auf den Straßenbelag achten (Kopfsteinpflaster vs. Rollator)

# Fußverkehr & Straßenraumgestaltung

keine optimale  
Ampelschaltung  
Kisselberger Str.  
Knotenpunkt  
→ wichtig für Schulverkehr

Fußgängerampel  
an  
Schulwegen  
optimieren

Südviertel:  
→ naher Verkehr  
→ zu schmal  
für Fußverkehr

Konflikte  
zwischen  
Rad- und  
Fußwegen

gute  
Verkehr-  
Sicherheit  
→ gegenseitige Rücksichtnahme  
weniger Regeln  
→ führt  
automatisch zu  
mehr Rücksichtnahme

Innenstadt  
Gehwege/  
sichere Übergänge  
(für Senioren)

Bis marode Plätze  
nur für  
Fußgänger

Radweg von  
Südt. →  
Universität

Fußgängerüber-  
gänge  
- Frankfurter Straße  
→ enge Fußgänger-  
wege

keine  
"Mischwege"

Klare Regel:  
Wer geht  
wo?

Ausbau  
von  
Ruheplätzen  
(in Kombination mit  
Südt. →  
Oberstadt  
→ Missbrauch von  
Ruheplätzen)

mehr  
Nicht-  
kommerzielle  
Innenräume

Flächenkonflikt  
↳ Busbuchten  
werden zurückgebaut  
+ für Fußgängerweg  
gebaut  
neu gewonnenen  
Platz  
für  
"Büch., Baum., Bank"

Gewerbegebiet  
Katastrophale  
Fußgängerstatus

"feindliches/  
tödliches"  
Geln  
→ Ampelschaltung  
ändern

Ockenhausen  
schiefe Bürger-  
steige  
(Überdehnung)  
→ Frankfurter Str.

Bahnhofstraße:  
Chaos  
(keiner achtet auf  
Ampel)

Shared Space  
Verkehrszählung für  
Fußgänger

Schmutzige  
Stadt  
→ für gepflegte  
Infrastruktur  
sorgen

Universität → viele  
Flächen in  
die Stadt  
→ diese Flächen  
nutzen!

Leopold Lukas  
Straße  
als Schulweg

Verkehrsbendigung  
durch  
verschiedene  
Hektarden  
(z.B. gute Bäume etc.)

Bushaltestelle  
"Balkanstar  
Garten"  
verbessern  
(Beleuchtung optimieren)

Südbahnhof  
- Balkanstar  
- Aufstellplatz  
- barrierefreier  
Zugang

Ost-West-  
Aberung  
pedestrian  
(neue Übergänge  
über die Geln)

Belag  
beachten  
(Kopfsteinpflaster  
Rolle etc.)

zu viel Verkehr  
(Anzahl) in  
der Geln  
→ Platz für weitere  
Anzahl?

Bushaltestellen (13  
Stellen)  
zu eng auf  
Fußgängerweg  
(keine Konflikte mit  
Wartenden + Fußgänger)

Bürgersteige  
in  
West-Stationen  
abprüfen

## **Ergebnisse aus der Gruppendiskussion zum Themenbereich Radverkehr & Verkehrssicherheit**

Moderation: Fridtjof Ilgner, team ewen

Fachlicher Input: Michael Hagenbrink, Stadt Marburg

### **Stärken:**

- Fußverkehr und Radverkehr wird immer mehr voneinander getrennt. Das ist gut.
- Cappler Straße: Rote Markierung für Radverkehr ist positiv, deutlicher Aufstellbereich
- Grüne Pfeile im Stadtgebiet
- Situation Universitätsstraße hat sich deutlich verbessert
- Abstellanlagen bei Schulen sind gut

### **Schwächen:**

- Problem: E-Bikes mit 25 km/h in 30 km/h Zone?
- Anspruchsvolle Verkehrsführungen sind ein Problem
- Verbindungen zwischen den einzelnen Radwegen ist ein Problem
- Abstellplätze für touristischen Radverkehr fehlen, auch für Pendler, für alle Nutzer wichtig
- An Engstellen: Große Geschwindigkeitsunterschiede, dadurch Konfliktpotenzial
- Verschmutzte Radwege sind Hauptursache für Unfälle
- Es gibt mehr Radunfälle, als die Statistik aussagt, da nicht alle Fälle durch die Polizei aufgenommen werden. Hauptursache sind schlechte Radwege
- Radverkehr zusammen mit Fußverkehr ein Problem (Lahnradweg)

### **Verbesserungsvorschläge:**

- Schutzstreifen für Radfahrerinnen und Radfahrer erzeugen mehr Konflikte
- Separation bringt „falsche Sicherheit“.
- Radverkehr an Engstellen bevorzugen? → nicht grundsätzlich den Radverkehr bevorzugen. Aber an Engstellen: Hierdurch Konfliktpotenzial reduzieren, Geschwindigkeiten reduzieren?
- Robert-Koch-Straße, Bahnhofstraße: Verbindung mit Radwegen
- Beschilderung der Radwege verbessern
- Verbindung/ Anbindung der westlichen Stadtteile
- Nord-Süd-Achse, Werde (es gibt Flächen dafür)
- Werde besser anbinden → „Rad-Autobahn“
- Betriebliches Verkehrsmanagement sollte auch den Radverkehr berücksichtigen
- Rad & ÖPNV verbessern
- deutlich mehr Abstellplätze für Rad benötigt (Märkte, Oberstadt, Bushaltestellen)
- wenn wenig Platz: auch anstrengend für PKW
- Radverkehr gegen Einbahnstraße führen? (Zwetschenweg?)
- Einbahnstraße: kein ruhender Verkehr, Freigegeben für Radverkehr?

### **Wünsche:**

- Staufenerstraße: Bergauf einen Schutzstreifen?
- Durchgängig 30 km/h in der gesamten Stadt
- Schutzziele definieren? Auf privaten Standortgelände möglich
- Mehr Regeltreue
- Aufgabe: Rücksichtnahme in die Köpfe bringen
- Radwege auf die Lahnberge soll weiter verbessert werden (schnell!)
- Keine „Stimmungsmache“ gegen Radfahrer
- Verhältnis zwischen „Auto“ und „Rad“ verbessern

- Wirtschaftswege nutzen
- „man kann nicht alle Interessen so einfach unter einen Hut bringen“
- Mobilitätsstationen: Rad + X (z. B. Bus) → Rad mitnehmen im Bus
- Nextbike mit E-Bikes (Bereich Lahnberge + Stadtgebiet)
- Topographie muss berücksichtigt werden
- Anbindung „Ost“ nach „West“, neue Brücke?, attraktive Querungen
- Radschnellwege? (vier Routen durch Marburg)

