



Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 – MoVe 35

Online-Umfrage 2020

Dokumentation der Auswertung
Anlage zum Zwischenbericht



Universitätsstadt Marburg
FD Stadtplanung und Denkmalschutz & FD Bürger*innenbeteiligung
Barfüßerstraße 11 / Markt 1
35037 Marburg

Impressum

Auftraggeber

Stadt Marburg

FD Stadtplanung und Denkmalschutz & FD Bürger*innenbeteiligung
Barfüßerstraße 11 / Markt 1
35037 Marburg



Projektteam:

Reinhold Kulle, Jana Schönemann, Manuela Klug
(FD Stadtplanung und Denkmalschutz)
Dr. Griet Newiger-Addy, Sebastian Heidrich
(FD Bürger*innenbeteiligung)

Auftragnehmer I

Planersocietät

Stadt. Mobilität. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund



Projektleitung:

Jan Diesfeld

Bearbeitung:

Maren Hinz, Thomas Mattner, Christof Tielker

Fon 0231 58 96 96-0

Mail: info@planersocietaet.de

www.planersocietaet.de

Auftragnehmer II

wer denkt was GmbH

Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt



Team: Marc Schäfer, Fabian Lauterbach

Fon: 06151-629 15-50

Mail: kontakt@werdenktwas.de

www.werdenktwas.de

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Quantitative Auswertung	6
2.1	Soziodemographische Daten	6
2.2	Wohnort & Verkehrsmittelwahl	7
2.3	Verbesserungsvorschläge Radverkehr und ÖPNV	10
3	Qualitative Auswertung	12
3.1	Verbesserungen für den ÖPNV	12
3.2	Verbesserungen für den Radverkehr	12
3.3	Konfliktbereiche im Stadtgebiet	13
3.4	Wünsche für die Mobilität im Jahr 2035	15
4	Fazit der Online-Umfrage	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Geschlechterverteilung Online-Umfrage (n = 3.110).....	6
Abbildung 2: Altersstruktur Online-Umfrage (n = 324)	6
Abbildung 3: beruflicher Status der Teilnehmer*innen (n = 3293)	6
Abbildung 4: Wohnort Teilnehmer*innen (n = 3.338).....	7
Abbildung 5: Besuchshäufigkeit Marburgs von außerhalb wohnenden Teilnehmer*innen (n = 851).....	7
Abbildung 6: Wohnortanteile einzelner Kommunen außerhalb Marburgs (n = 650)	7
Abbildung 7: Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmer*innen (n = 3.751).....	8
Abbildung 8: Verkehrsmittelnutzung mit Bezug zum Wohnort (außerhalb Marburgs bzw. in Marburg)	9
Abbildung 9: Verkehrsmittelnutzung mit Bezug zum Wohnort (Kernstadt bzw. Außenstadtteile).....	9
Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel der Pendler*innen insgesamt (n = 614)	10
Abbildung 11: Hauptverkehrsmittel der Pendler*innen aus Städten/Kommunen mit direkter ÖPNV/SPNV- Anbindung nach Marburg (n = 311)	10
Abbildung 12: Verbesserungen Radverkehr (n = 3.338).....	11
Abbildung 13: Verbesserungen ÖPNV (n = 3.624).....	11
Abbildung 14: kartografische Darstellung der Konfliktbereiche	14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: häufigste Verbesserungsvorschläge im ÖPNV (n = 2.574)	12
Tabelle 2: häufigste Verbesserungsvorschläge im Radverkehr (n = 2.383).....	13
Tabelle 3: konkret verortete Verbesserungsvorschläge im Radverkehr (n = 466*).....	13
Tabelle 4: Konfliktbereiche im Stadtgebiet (n = 2.624).....	13
Tabelle 5: Top-3 verkehrsart-bezogene Wünsche zur Mobilität 2035 (n = 2862).....	15
Tabelle 6: weitere Wünsche für die Mobilität im Jahr 2035	15

1 Einleitung

Mit dem Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 – kurz MoVe 35 – wird für die Universitätsstadt Marburg derzeit ein Konzept entwickelt, das die strategischen Leitlinien der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung bis 2035 und darüber hinaus festlegen wird. Ein wesentlicher Bestandteil von MoVe 35 ist die Beteiligung der Öffentlichkeit und insbesondere der in Marburg lebenden sowie der nach Marburg einfallenden Menschen. Als zusätzlicher Teil der Bestandsanalyse ist daher eine breite Online-Umfrage zur Mobilität durchgeführt worden.

Die von der werdenktwas GmbH in Abstimmung mit der Planersocietät konzeptionierte und durchgeführte Online-Umfrage fand vom 20. Oktober bis zum 31. Dezember 2020 auf der städtischen Beteiligungsplattform „marburgmachtmit“ (www.marburgmachtmit.de) statt. Mit der Teilnahme von über 3.750 Personen stieß die Umfrage auf sehr regen Zuspruch. Die Umfrage ist aber nicht repräsentativ, da nicht nach soziodemographischen Daten geschichtet und gewichtet wurde. Zudem ist es denkbar, dass sich vor allem diejenigen beteiligt haben, die hinsichtlich der Mobilität ein besonderes Interesse oder auch bestimmte Anliegen haben.

Neben allgemeinen soziodemographischen Abfragen (anonymisiert) sowie Fragen zum Wohnort beinhaltete die Umfrage spezielle Fragen zur Mobilität sowie zu entsprechenden Einschätzungen und Wünschen. Hierbei sind zum Teil geschlossene Fragen (d.h. Fragen mit mehreren vorgegebenen Antwortmöglichkeiten zum „Ankreuzen“) als auch halboffene Fragen (Kombination aus vorgegebenen Antwortmöglichkeiten und Freitextfeld) gestellt worden:

- *Frage 1: Wo wohnen Sie?*
- *Frage 2: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich?*
- *Frage 3: Was müsste an der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg verbessert werden, damit Sie öfter mit Bus oder Bahn fahren? (inkl. Freitextfeld für Verbesserungswünsche)*
- *Frage 4: Was müsste an der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg verbessert werden, damit Sie öfter mit dem Fahrrad fahren? (inkl. Freitextfeld für Verbesserungswünsche)*
- *Frage 5: Gibt es Bereiche (bspw. Straßen oder Kreuzungen) in Marburg, die für die Verkehrsteilnehmer*innen besonders konfliktreich sind? (inkl. Freitextfeld zur Erläuterung der Konflikte/Probleme)*
- *Frage 6: Für die Mobilität im Jahr 2035 wünsche ich mir folgendes für Marburg: (Freitextfeld)*

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Online-Umfrage dokumentiert und mit Hilfe von Abbildungen und Diagrammen erläutert. Unterschieden wird innerhalb der Dokumentation nach quantitativer sowie qualitativer Auswertung.

2 Quantitative Auswertung

2.1 Soziodemographische Daten

Im genannten Beteiligungszeitraum haben insgesamt 3.762 Personen verwertbar an der Umfrage teilgenommen. Ausschlaggebend für die Erfassung eines verwertbaren Datensatzes war eine mindestens 40-prozentige Bearbeitung des Fragebogens.

An der Online-Umfrage haben etwas mehr Frauen als Männer teilgenommen und der größte Anteil an Teilnehmer*innen stammt mit 22 % aus der Altersgruppe zwischen 46 und 55 Jahren (siehe Abbildung 1 & Abbildung 2). Auffällig ist aber, dass mehr als 90 % hierzu keine Angabe gemacht haben.

Abbildung 1: Geschlechterverteilung Online-Umfrage (n = 3.110)

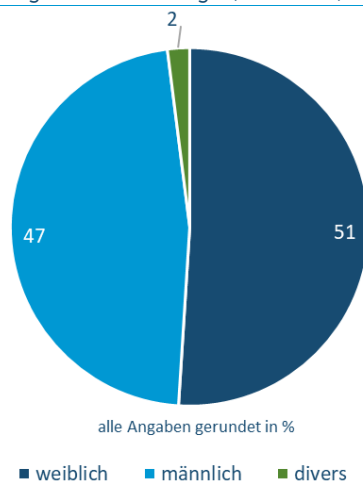
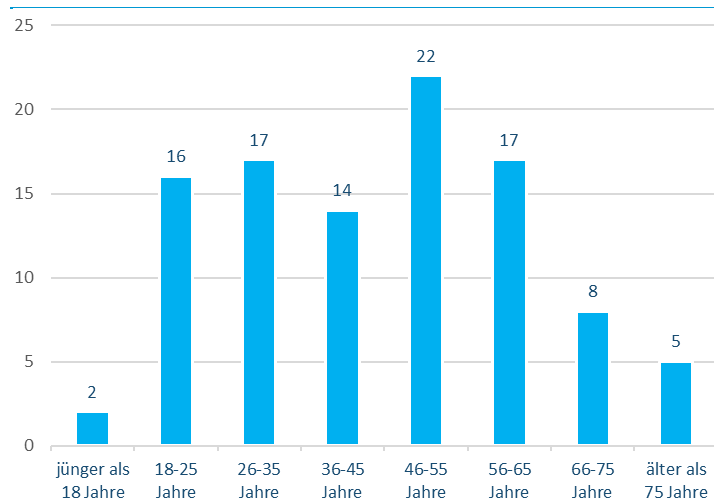


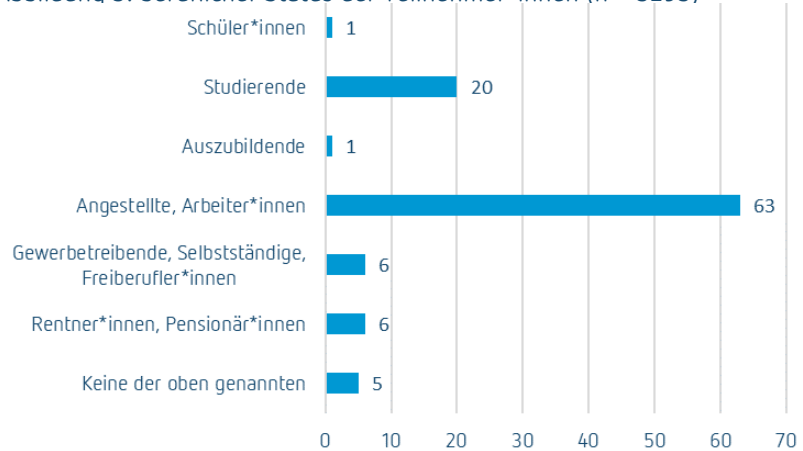
Abbildung 2: Altersstruktur Online-Umfrage (n = 324)



Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

Der berufliche Status der Teilnehmer*innen zeigt die größten Anteile in den Bereichen der Angestellten/Arbeiter*innen und der Studierenden. Dies geht einher mit den Ergebnissen der Altersstruktur, in der die einzelnen Altersgruppen im Bereich von 18 – 65 Jahren (Bandbreite für Studierende und Angestellte /

Abbildung 3: beruflicher Status der Teilnehmer*innen (n = 3293)



Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

Arbeiter*innen) die größten Anteile innehaben. Insbesondere Schüler*innen sind angesichts ihrer Bedeutung für alltägliche Verkehre in der Online-Umfrage deutlich unterrepräsentiert.

2.2 Wohnort & Verkehrsmittelwahl

Der überwiegende Anteil der Teilnehmer*innen wohnt in Marburg (ca. 72 %), mehr als ein Viertel aber auch in anderen Städten/Kommunen (ca. 28 %) – davon insbesondere in nahegelegenen Städten/Kommunen wie Lahntal, Cölbe, Weimar (Lahn), Kirchhain, Ebsdorfergrund und Wetter (siehe Abbildung 4 & Abbildung 6). Von den nicht in Marburg wohnenden Teilnehmer*innen haben fast drei Viertel angegeben Marburg nahezu täglich zu besuchen (vermutlich insb. Pendler*innen). Die in Marburg wohnenden Teilnehmer*innen verteilen sich zu ca. 65 % auf die Kernstadt und zu 35 % auf die Außenstadtteile, wodurch auch letztere gut in der Online-Umfrage vertreten sind.

Abbildung 4: Wohnort Teilnehmer*innen (n = 3.338)

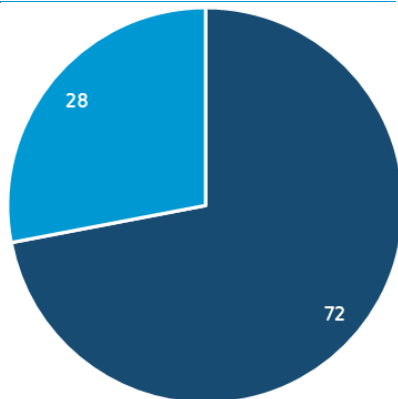
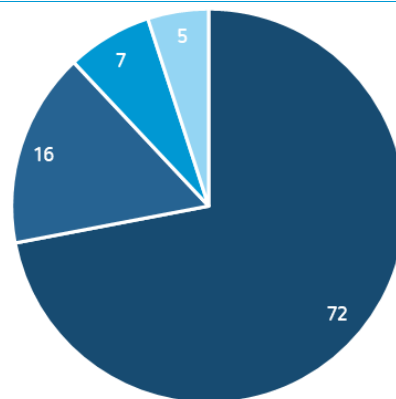


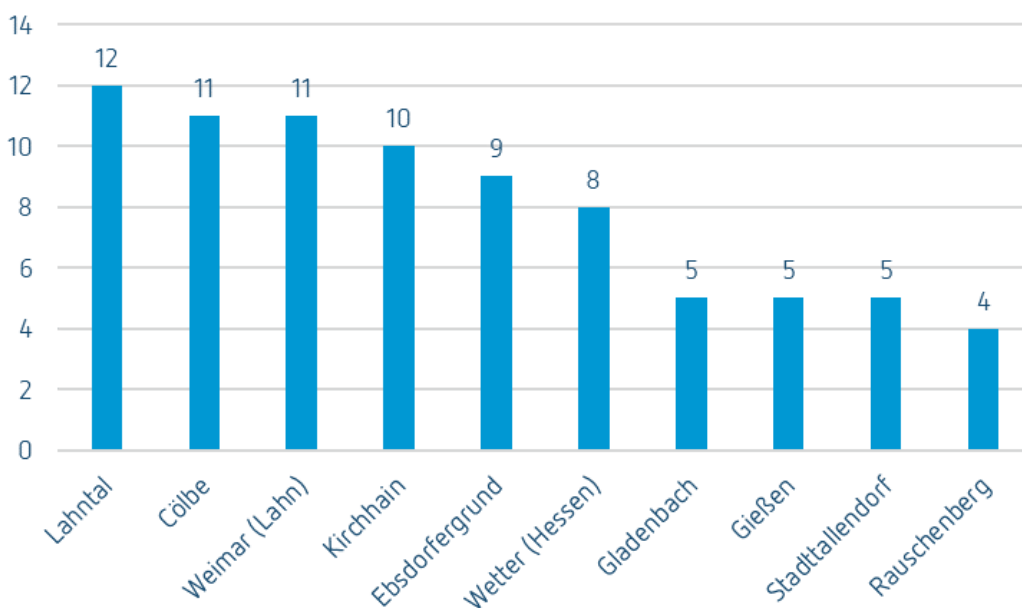
Abbildung 5: Besuchshäufigkeit Marburgs von außerhalb wohnenden Teilnehmer*innen (n = 851)



■ In Marburg ■ Außerhalb Marburgs ■ (nahezu) täglich ■ wöchentlich ■ monatlich ■ seltener als einmal im Monat

Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

Abbildung 6: Wohnortanteile einzelner Kommunen außerhalb Marburgs (n = 650)

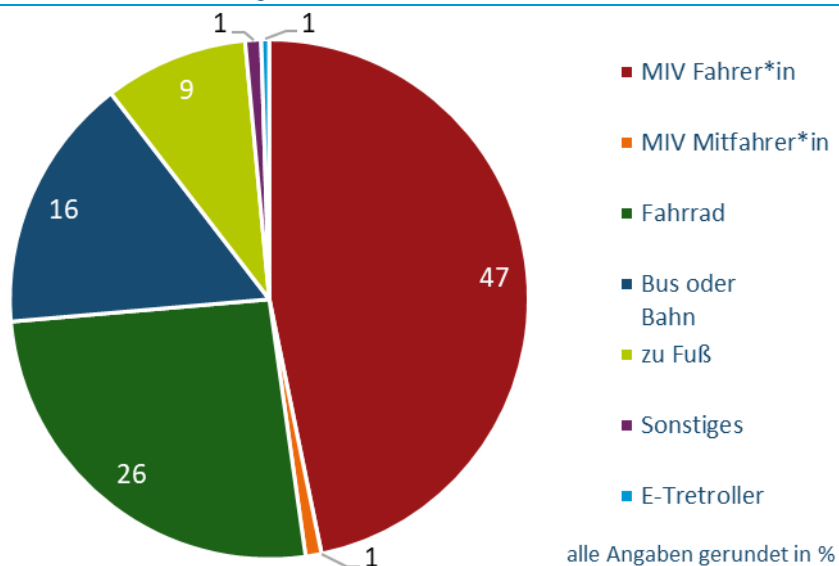


Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

Für die Teilnehmer*innen ist das Auto (bzw. der MIV – motorisierter Individualverkehr) das Hauptverkehrsmittel. Daneben hat das Fahrrad mit einem Anteil von etwa einem Viertel eine starke Position inne, wohingegen insbesondere der Fußverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Die in Abbildung 7 dargestellten Werte unterscheiden sich damit maßgeblich von repräsentativen Umfrageergebnissen für Marburg wie beispielsweise der Studie „Mobilität in Städten (SrV 2018)“. So sind das Fahrrad und der ÖPNV (trotz der Corona-Pandemie) in der Online-Umfrage deutlich stärker ausgeprägt. Das ist vor allem durch die Befragungsmethodik zu erklären. Bei repräsentativen Mobilitätsbefragungen geben die Teilnehmer*innen detailliert an mehreren Stichtagen jeden außer-Haus-Weg inkl. Wegeketten sowie die jeweilige Verkehrsmittelwahl an. Dementsprechend werden z.B. auch Zubringerwege (bspw. Zu Fuß zur Haltestelle) erfasst. Die Online-Umfrage beinhaltet demgegenüber nur eine Selbsteinschätzung zum Hauptverkehrsmittel, in der kurze Wege in der Regel nicht berücksichtigt werden. Zudem haben ggf. auch Personen deswegen teilgenommen, weil sie sich für ein bestimmtes Thema, sei es den Radverkehr oder den ÖPNV, besonders interessieren.

Abbildung 7: Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmer*innen (n = 3.751)

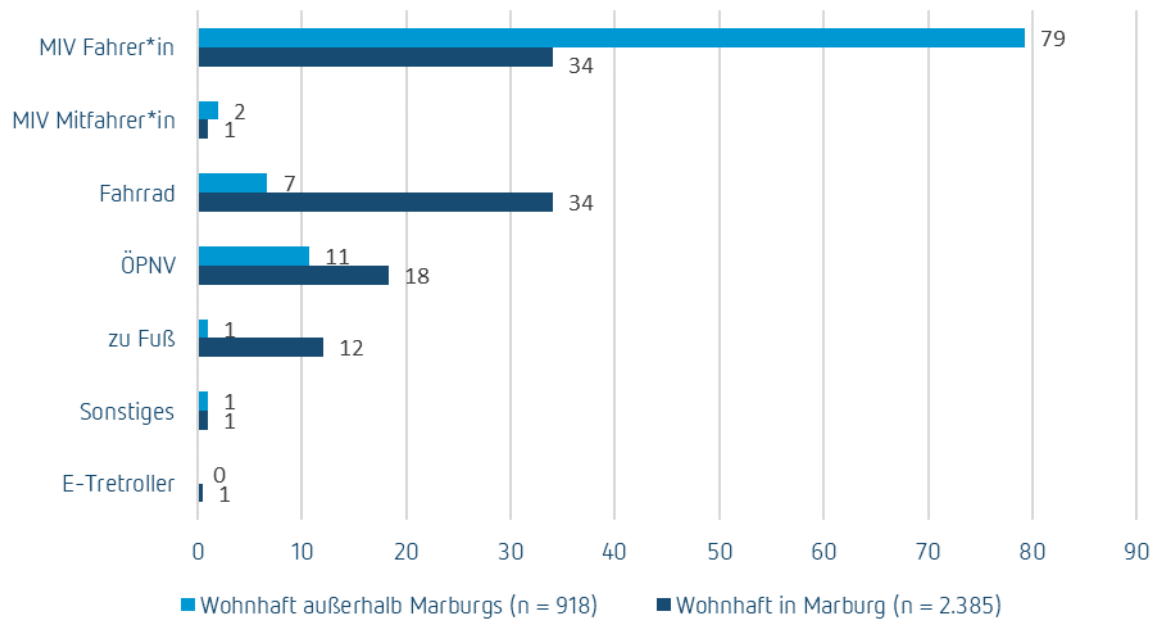


Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

Wird zur Verkehrsmittelwahl der Wohnort einbezogen, so ergeben sich erhebliche Unterschiede. Der MIV ist für die Teilnehmer*innen der äußeren Stadtteile (ca. 58 %) sowie der nicht in Marburg Wohnenden (ca. 79 %) das Hauptverkehrsmittel. Für die aus der Kernstadt stammenden Teilnehmer*innen spielt das Fahrrad (ca. 37 %) sowie der ÖPNV (ca. 19 %) eine deutlich größere Rolle und auch der Fußverkehr (ca. 18 %) tritt hier deutlicher in Erscheinung (siehe Abbildung 8 & Abbildung 9).

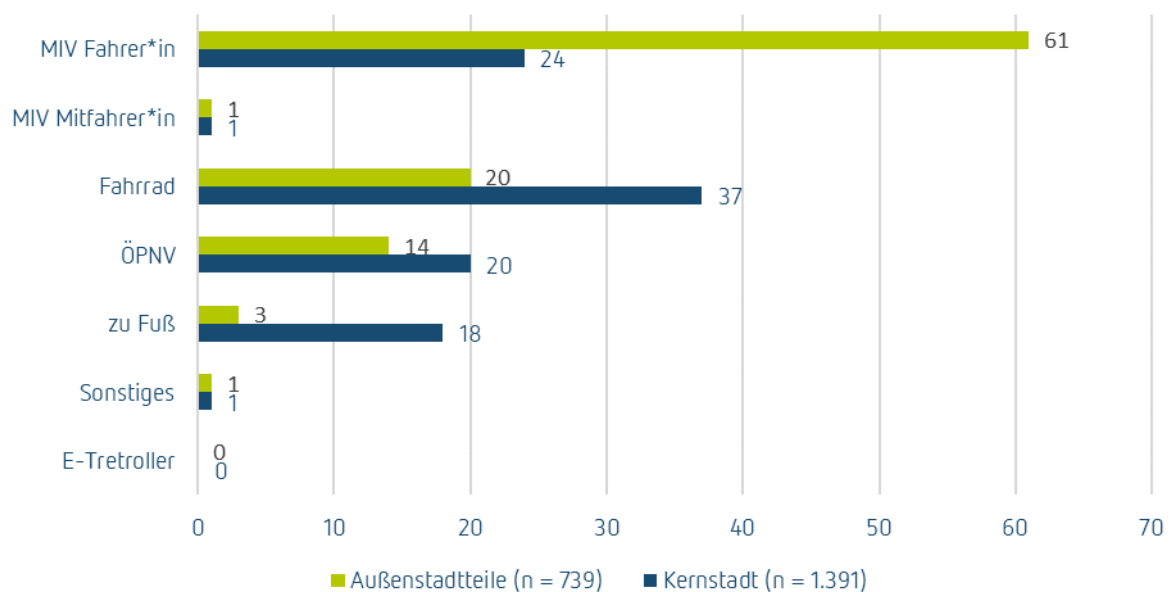
In der groben Tendenz zeigt sich ein ähnliches Bild wie in der repräsentativen Mobilitätsstudie SrV 2018. In der Kernstadt sind die Wege aufgrund der guten Versorgungs-/Dienstleistungs- und Bildungsangebote eher kürzer. Sie können daher gut zu Fuß oder auch mit dem Rad sowie im Bus zurückgelegt werden. Außerhalb der Kernstadt sind die Wege weiter, die Qualitäten im Radwegesetz und im ÖPNV-Angebot hingegen geringer. Dementsprechend nimmt die Autonutzung deutlich zu.

Abbildung 8: Verkehrsmittelnutzung mit Bezug zum Wohnort (außerhalb Marburgs bzw. in Marburg)



Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

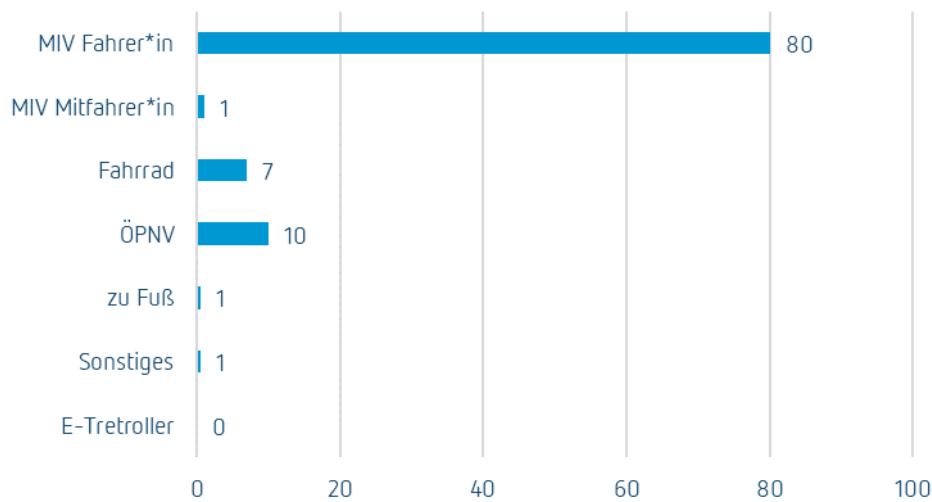
Abbildung 9: Verkehrsmittelnutzung mit Bezug zum Wohnort (Kernstadt bzw. Außenstadtteile)



Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

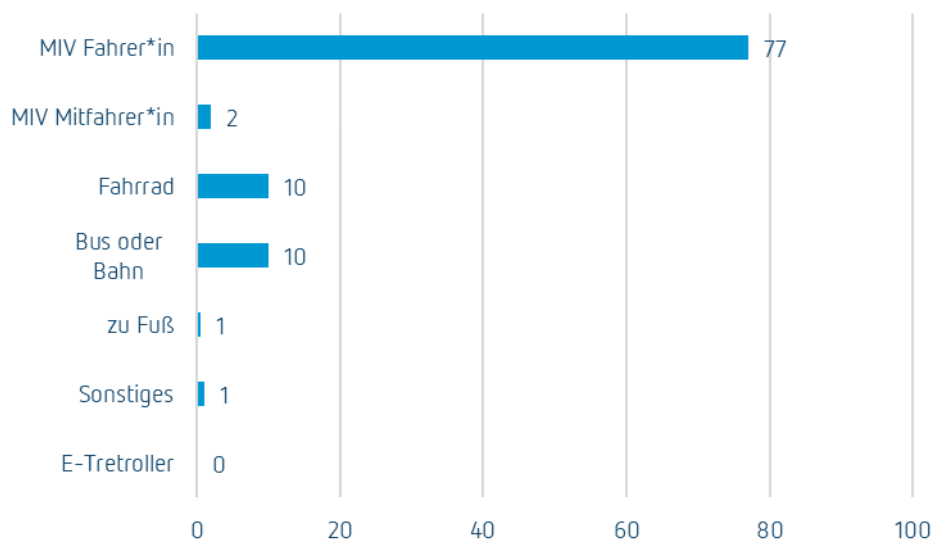
Die Verkehrsmittelnutzung der Pendler*innen hat für Marburg als Stadt mit großem Einzugsbereich und vielen Einpendler*innen eine besondere Bedeutung. Das Hauptverkehrsmittel der als Pendler*innen identifizierten Teilnehmer*innen der Online-Umfrage ist mit deutlichem Abstand das Auto. Das gilt sowohl für die grundsätzlich als Pendler*innen identifizierten Teilnehmer*innen aus umliegenden Städten/Kommunen (ca. 80 %), als auch für Teilnehmer*innen aus Städten/Kommunen, die über eine direkte ÖPNV-Anbindung an Marburg (ca. 77 %) verfügen (siehe Abbildung 10 & Abbildung 11).

Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel der Pendler*innen insgesamt (n = 614)



Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

Abbildung 11: Hauptverkehrsmittel der Pendler*innen aus Städten/Kommunen mit direkter ÖPNV/SPNV-Anbindung nach Marburg (n = 311)

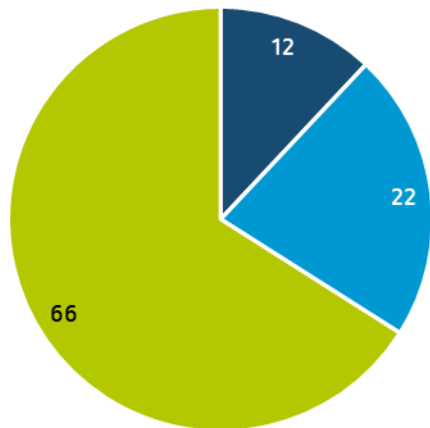


Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

2.3 Verbesserungsvorschläge Radverkehr und ÖPNV

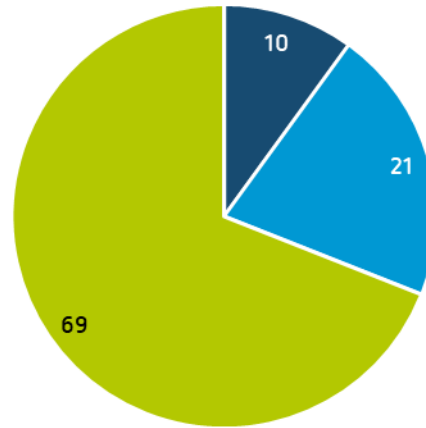
Für eine häufigere Nutzung von Bus und Bahn sowie vermehrte Fahrradnutzung sehen jeweils ca. 90 % der Teilnehmer*innen der Online-Umfrage Verbesserungsbedarfe (siehe Abbildung 12 & Abbildung 13). Zu beiden Themenbereichen treffen jeweils zwei Drittel der Teilnehmer*innen auch konkrete Aussagen hinsichtlich potenzieller Verbesserungen über die Freitextfelder. Diese sind im nachfolgenden Kapitel analysiert worden.

Abbildung 12: Verbesserungen Radverkehr
(n = 3.338)



- Es muss nichts verbessert werden
- Ich habe keine Verbesserungsvorschläge
- Folgendes müsste verbessert werden

Abbildung 13: Verbesserungen ÖPNV
(n = 3.624)



- Es muss nichts verbessert werden
- Ich habe keine Verbesserungsvorschläge
- Folgendes müsste verbessert werden

Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

3 Qualitative Auswertung

3.1 Verbesserungen für den ÖPNV

Insgesamt haben im Bereich des ÖPNV 2.574 Teilnehmer*innen der Online-Umfrage Verbesserungsvorschläge über das Freitextfeld abgegeben. Hier stehen insbesondere die Themen bessere ÖPNV-Ver- und Anbindungen sowie niedrigere Preise im Vordergrund. Darüber hinaus werden auch spezifische Themen wie eine höhere Taktung, die bessere Erreichbarkeit der Lahnberge und mehr Verbindungen abends, feiertags und am Wochenende angemerkt. Weitere Wünsche betreffen Verbesserungen in Stoßzeiten, die bessere Anbindung von Cappel, eine höhere Pünktlichkeit und eine bessere Anbindung des Umlandes.

Tabelle 1: häufigste Verbesserungsvorschläge im ÖPNV (n = 2.574)

Thema	absolut	prozentual
<i>generell</i>		
bessere ÖPNV-Ver- bzw. Anbindung	169	6,5 %
niedrigere bzw. billigere Preise	119	4,7 %
<i>spezifisch</i>		
bessere bzw. höhere Taktung	204	7,9 %
bessere Erreichbarkeit bzw. Anbindung Lahnberge	181	7,0 %
Ausbau abendliche [& sonntägliche] Verbindungen	112 [48]	4,3 % [1,8 %]
Verbesserung in Stoßzeiten	81	3,1 %
schlechte Anbindung Cappel	70	2,7 %
Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖPNV	65	2,5 %
Häufigkeit der An- bzw. Verbindung ins Umland	58	2,2 %

Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

3.2 Verbesserungen für den Radverkehr

Insgesamt haben im Bereich des Radverkehrs 2.383 Teilnehmer*innen der Online-Umfrage Verbesserungsvorschläge über das Freitextfeld abgegeben. Hierbei steht vor allem das Thema Radwege im Fokus. Es werden generell mehr, sichere, breitere sowie separate bzw. abgetrennte Radverkehrsverbindungen als Verbesserungen gewünscht. Spezifisch sind fahrradfreundlichere Ampelschaltungen, mehr Fahrradabstellanlagen, bessere Beleuchtung der Radwege sowie bessere Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn häufig genannte Maßnahmen.

Tabelle 2: häufigste Verbesserungsvorschläge im Radverkehr (n = 2.383)

Thema	absolut	prozentual
<i>generell</i>		
mehr Radwege	267	11,2 %
sichere Radwege	135	5,7 %
breitere bzw. separate Radwege	127	5,3 %
abgetrennte Radwege	102	4,2 %
<i>spezifisch</i>		
fahrradfreundliche Ampelschaltungen / -anlagen	123	5,1 %
mehr/bessere Fahrradabstellanlagen	82	3,4 %
bessere Beleuchtung	62	2,6 %
Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus & Bahn	44	1,8 %

Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denk twas GmbH 2021

Als verbesserungsbedürftige Radverkehrsverbindungen wurden vor allem die Verbindungen auf die Lahnberge, nach Marbach, zu den Behringwerken, nach Görzhausen, nach Michelbach sowie aus den Außenstadtteilen in die Kernstadt genannt:

Tabelle 3: konkret verortete Verbesserungsvorschläge im Radverkehr (n = 466*)

konkreter Ort	absolut	prozentual
Lahnberge	139	29,8 %
Marbach	103	22,1 %
Behringwerke	81	17,4 %
Görzhausen	70	15,0 %
Michelbach	39	8,4 %
aus den Stadtteilen in die Kernstadt	27	5,8 %

Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

* weitere konkrete Verortungen liegen unterhalb von fünf Nennungen

3.3 Konfliktbereiche im Stadtgebiet

Auf Grundlage der insgesamt 2.624 Freitextantworten zur Frage nach Konfliktbereichen im Stadtgebiet konnten die aus Sicht der Teilnehmer*innen konfliktreichsten Bereiche im Stadtgebiet identifiziert werden. Alle diese Bereiche liegen in der Kernstadt und betreffen die Hauptverkehrsstraßen (siehe Abbildung 14). Folgende Bereiche und entsprechende Konflikte/Probleme wurden am häufigsten benannt:

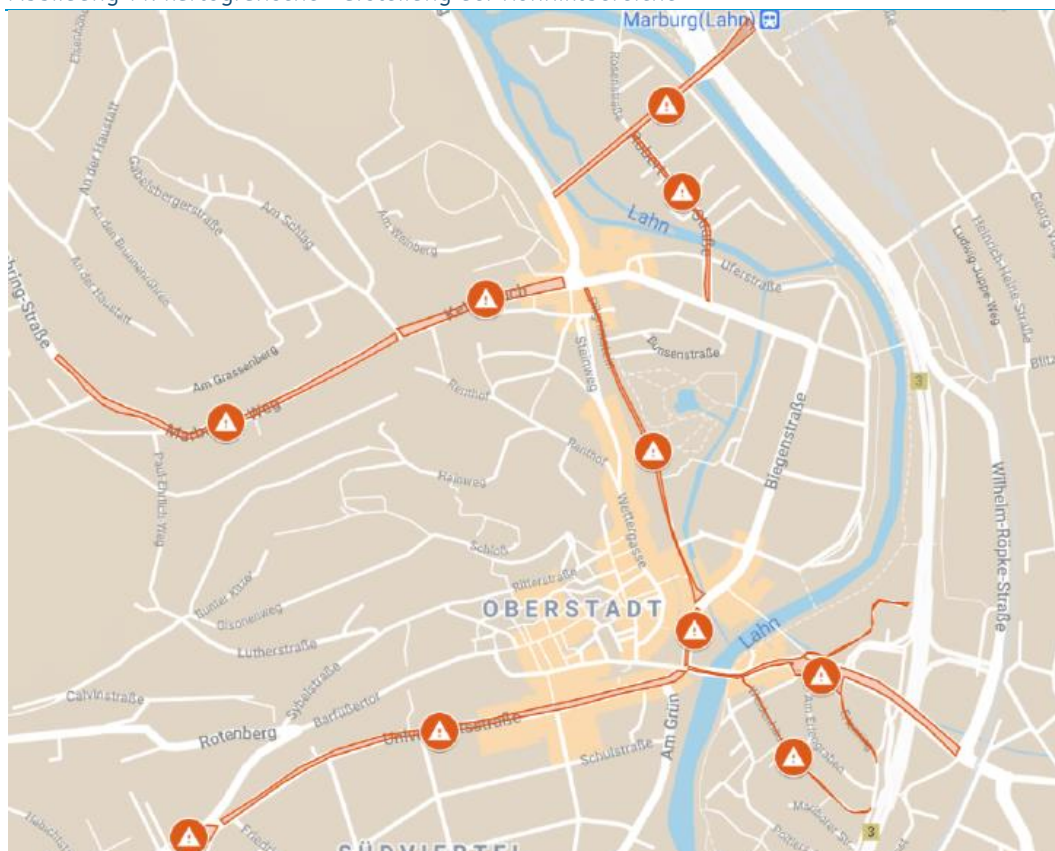
Tabelle 4: Konfliktbereiche im Stadtgebiet (n = 2.624)

Bereich	genannte Probleme	absolut	prozentual
Ketzerbach	enge und schmale Radwege, abbiegende Fahrzeuge, Probleme mit dem Parken und ausparkenden Fahrzeugen	333	12,7 %
Rudolphsplatz	eng und schmal, gefährliche Kreuzung für Fußgänger*innen / Radfahrer*innen	305	11,6 %

Bahnhofstraße	eng, zu eng für den Radverkehr, Probleme an Kreuzungen, Probleme durch Stau und Busverkehr	292	11,1 %
Pilgrimstein	eng, nicht ausreichende Radwege, Einmündung Biegenstraße, viele Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden	276	10,5 %
Wilhelmsplatz	unübersichtlich, gefährlich, z.T. keine Radspuren für Abbiegende	185	7,1 %
Weidenhäuser Brücke	eng, Probleme für Radverkehr / keine Radwege, Probleme an benachbarter Kreuzung Universitätsstraße	184	7,0 %
Universitätsstraße	viel Verkehr, Gefahr durch abbiegende Fahrzeuge, schmale / fehlende Radwege / Radspuren	168	6,4 %
Marbacher Weg	eng und gefährlich, viel Verkehr	140	5,3 %
Erlenring	Unterbrochene Radwege, Konflikte Radverkehr – Autoverkehr durch fehlende Rücksichtnahme, beinahe-Unfälle an Kreuzungen	136	5,2 %
Robert-Koch-Straße	Schmale Schutzstreifen, hohes Konfliktpotenzial, zu kurze Grünzeiten für Fußverkehr, an Kreuzungen und Einmündungen Gefahren für linksabbiegenden Radverkehr	133	5,1 %

Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

Abbildung 14: kartografische Darstellung der Konfliktbereiche



Quelle: © wer denkt was GmbH 2021

3.4 Wünsche für die Mobilität im Jahr 2035

Insgesamt haben im 2.862 Teilnehmer*innen der Online-Umfrage Wünsche für die Mobilität im Jahr 2035 über das Freitextfeld abgegeben. Die meisten Wünsche betreffen den Radverkehr vor dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr. Wünsche im Bereich des Kfz-Verkehrs betreffen allerdings nur zum Teil Verbesserungen für den Autoverkehr und in erster Linie eine autofreie Innenstadt. Tabelle 5 zeigt die jeweiligen Top-3-Wünsche in den Themen Radverkehr, ÖPNV sowie Kfz-Verkehr:

Im Radverkehr geht es insbesondere um den Ausbau des Radwegenetzes mit Radwegen und/oder Fahrradstraßen, einer Erhöhung des Fahrradanteils in der Stadt sowie einen Ausbau bestehender Radwege bzw. die damit einhergehende sichere Gestaltung der Radwege. Im ÖPNV geht es vor allem um mehr Busverbindungen, kostenfreien ÖPNV und bessere Fahrradmitnahmemöglichkeiten. Im Auto-/Kfz-Verkehr zeigt sich die Heterogenität der Wünsche sehr deutlich. So gehen 7 % der Wünsche in die Richtung von mehr Parkplätzen, während über 12 % hingegen eine autofreie Innenstadt beschreiben. Des Weiteren drehen sich 3 % der Wünsche um eine Veränderung der B3 (Rückbau/lärmakustische Einfassung/Übertunnelung).

Tabelle 5: Top-3 verkehrsart-bezogene Wünsche zur Mobilität 2035 (n = 2862)

Thema	absolut	prozentual
<i>Radverkehr</i>		
(Aus)Bau von Fahrradwegen / -straßen	468	16,4 %
Erhöhung des Fahrradanteils	308	10,8 %
bessere [sichere] Radwege	159 [125]	5,6 % [4,4 %]
<i>ÖPNV</i>		
Ausbau der Busverbindungen	302	10,6 %
kostenfreier / kostenloser ÖPNV	284	9,9 %
Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus & Bahn	44	1,8 %
<i>Kfz-Verkehr</i>		
autofreie Innenstadt	345	12,1 %
mehr (Auto-)Parkplätze	201	7,0 %
Rückbau / lärmakustische Einfassung / Übertunnelung der B3	87	3,0 %

Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

Weitere Wünsche mit bzw. z.T. auch ohne Mobilitätsbezug sind in nachfolgender Tabelle 6 ersichtlich und weisen insgesamt auf den Wunsch nach einer veränderten Mobilitätskultur in Marburg hin.

Tabelle 6: weitere Wünsche für die Mobilität im Jahr 2035

Thema	absolut	prozentual
mehr E-Mobilität	82	2,9 %
Bau einer Seilbahn	65	2,2 %
mehr Grünflächen	48	1,7 %
mehr Rücksichtnahme	45	1,6 %
keine Autos	44	1,5 %
mehr Verkehrsberuhigung	35	1,2 %
mehr Kontrollen durch Ordnungsamt / Polizei	31	1,1 %

Quelle: eigene Darstellung nach Daten wer denkt was GmbH 2021

4 Fazit der Online-Umfrage

Die hohe Beteiligung an der nicht repräsentativen Online-Umfrage bekräftigt das große Interesse der Marburger*innen an der Mobilität und an der zukünftigen Verkehrsentwicklung der Stadt. Auch wenn fast die Hälfte der Teilnehmer*innen derzeit das Auto als Hauptverkehrsmittel angibt, betrifft ein Großteil der Verbesserungsvorschläge und Wünsche für die Mobilität im Jahr 2035 den Radverkehr und den ÖPNV.

Die Online-Umfrage zeigt auch darauf, dass es hinsichtlich der Mobilitätsvoraussetzungen Unterschiede zwischen der Kernstadt einerseits und den Außenstadtteilen sowie umliegenden Städten/Kommunen andererseits gibt. Das Auto hat für die Teilnehmer*innen aus der Kernstadt schon heute eine deutlich geringere Bedeutung als für jene aus den Außenstadtteilen bzw. den Umlandkommunen. Ein signifikanter Teil der Verbesserungsvorschläge und Wünsche für die Mobilität im Jahr 2035 im Radverkehr und ÖPNV betrifft auch Verbesserungen der Anbindung der Außenstadtteile oder des Umlandes. Für die Kernstadt zeigt sich in den Befragungsergebnissen, dass hier durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Nutzungsüberlagerungen die meisten Konflikte in den Straßenräumen entstehen.

Viele der genannten Probleme bzw. vorgeschlagenen Verbesserungs-/Handlungsbedarfe sind deckungsgleich mit der gutachterlichen Analyse (siehe Zwischenbericht zu MoVe 35), wodurch sich eine gute Grundlage ergibt, um die Ziel- und Maßnahmenentwicklung von MoVe 35 anzugehen. Die Ergebnisse und Ideen der Online-Umfrage werden auch in die weiteren Arbeiten zu MoVe 35 einfließen und Ideengeber für die Maßnahmenentwicklung sein.