

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

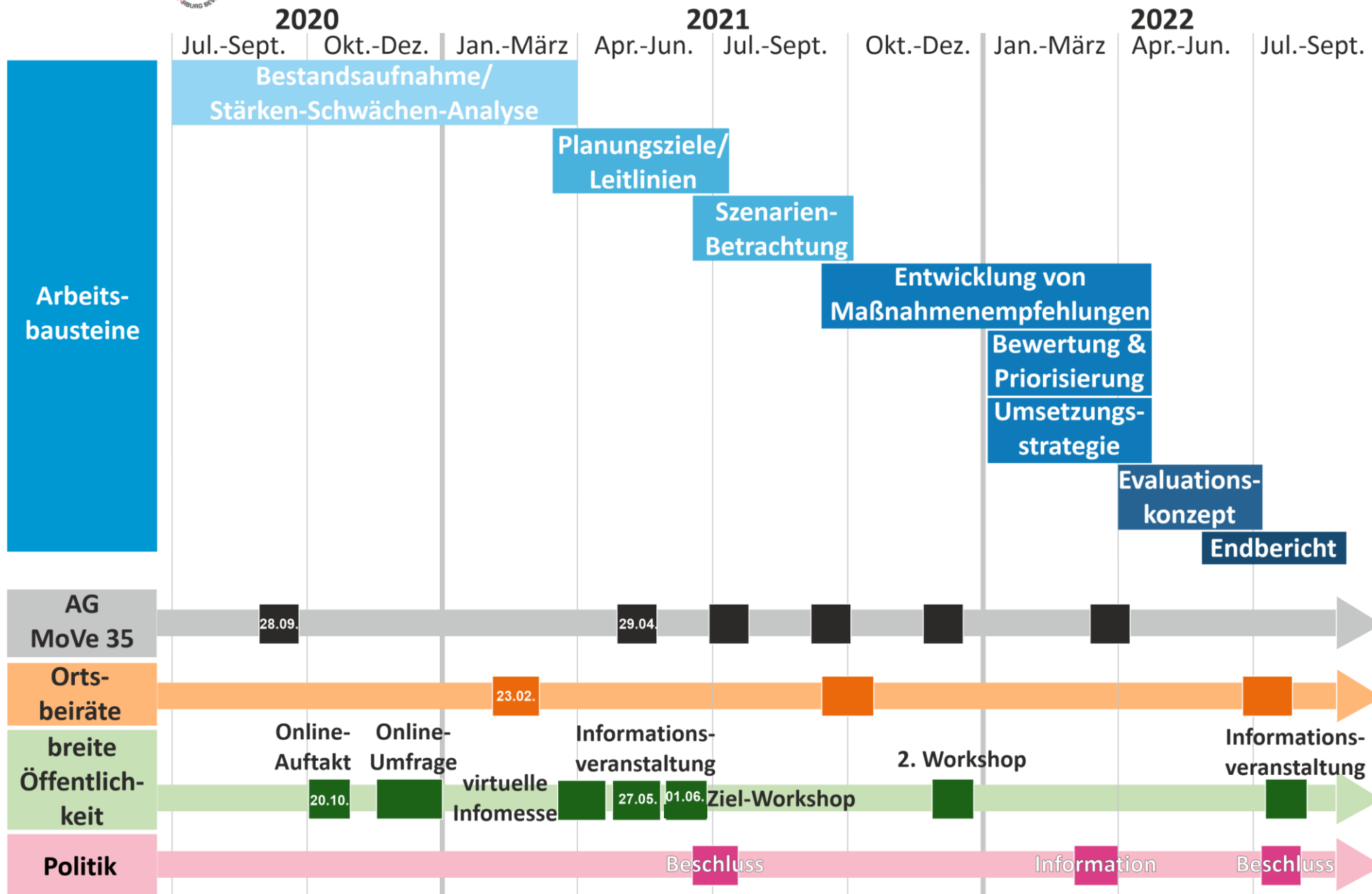
MoVe 35

# Information zur Bestandsanalyse

27.05.2021



# MoVe 35: Zeitplanung und Beteiligungsmöglichkeiten



# Bestandsanalyse in der Online-Infomesse

- Die Bestandsanalyse ist der erste große Arbeitsschritt von MoVe 35, sie wurde im April 2021 abgeschlossen
- Erster umfassender Aufschlag, weitere Detailbetrachtungen werden im Rahmen der Maßnahmenentwicklung folgen

**Virtuelle Infomesse** im April 2020:

<https://marburgmachtmit.de/page/infomesse>

- 4 Videos mit den wichtigsten Ergebnissen
- Kurzbericht/Broschüre und ausführlicher Zwischenbericht (ca. 120 Seiten)
- Dokumentation der Online-Umfrage
- Noch ausstehend: umfassende Verkehrszählungen im Stadtgebiet, Verkehrsmodell
- Zweck von MoVe 35: Rahmenplan für die nächsten 15 Jahre, der Strategien und Schwerpunkte empfiehlt;  
Entwicklung von Beispielmaßnahmen, aber kein Maßnahmen-Detailplan



# Gliederung

## Ausgewählte Ergebnisse:

- Online-Umfrage
- Nahmobilität
- ÖPNV
- Radverkehr
- Parken
- Wirtschaftsverkehr

## Zusammengefasst:

Wichtigste Handlungserfordernisse

## Ausblick



# Online-Umfrage

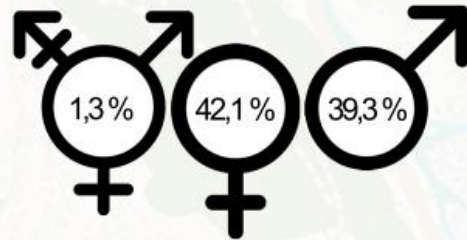
## Anzahl



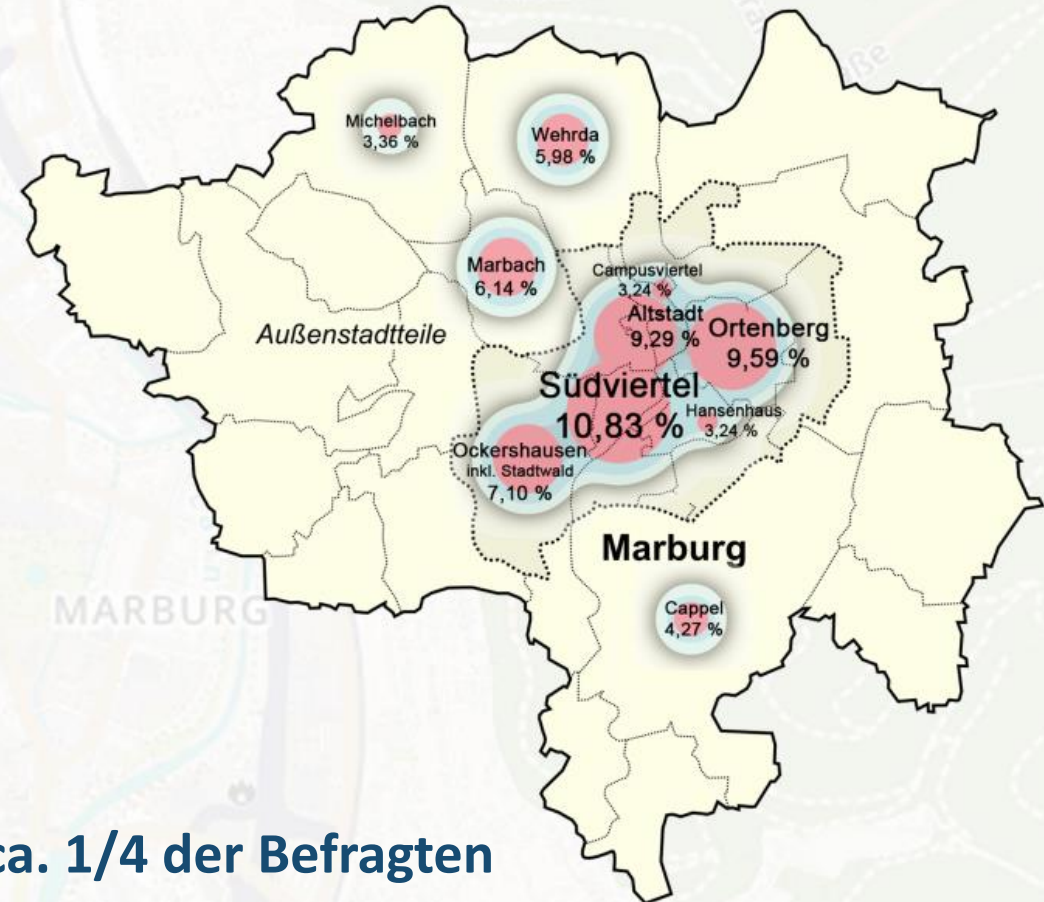
3.627

Teilnehmer\*innen

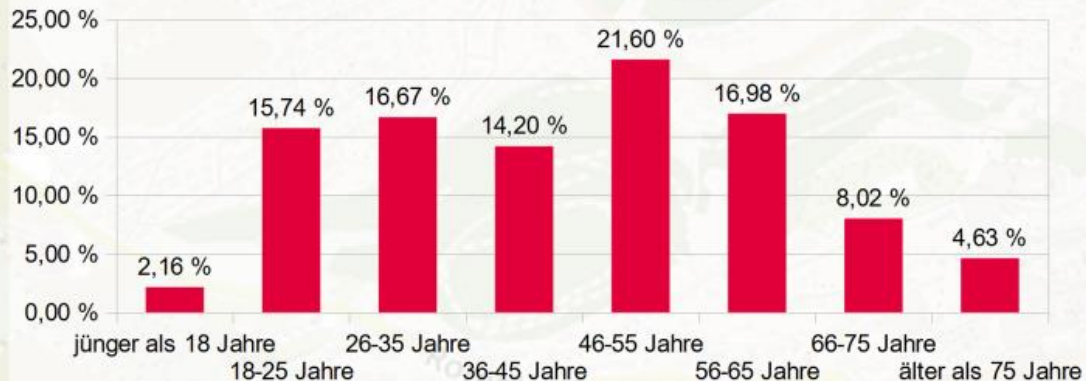
## Geschlechterverteilung



## Wohnort der Teilnehmenden



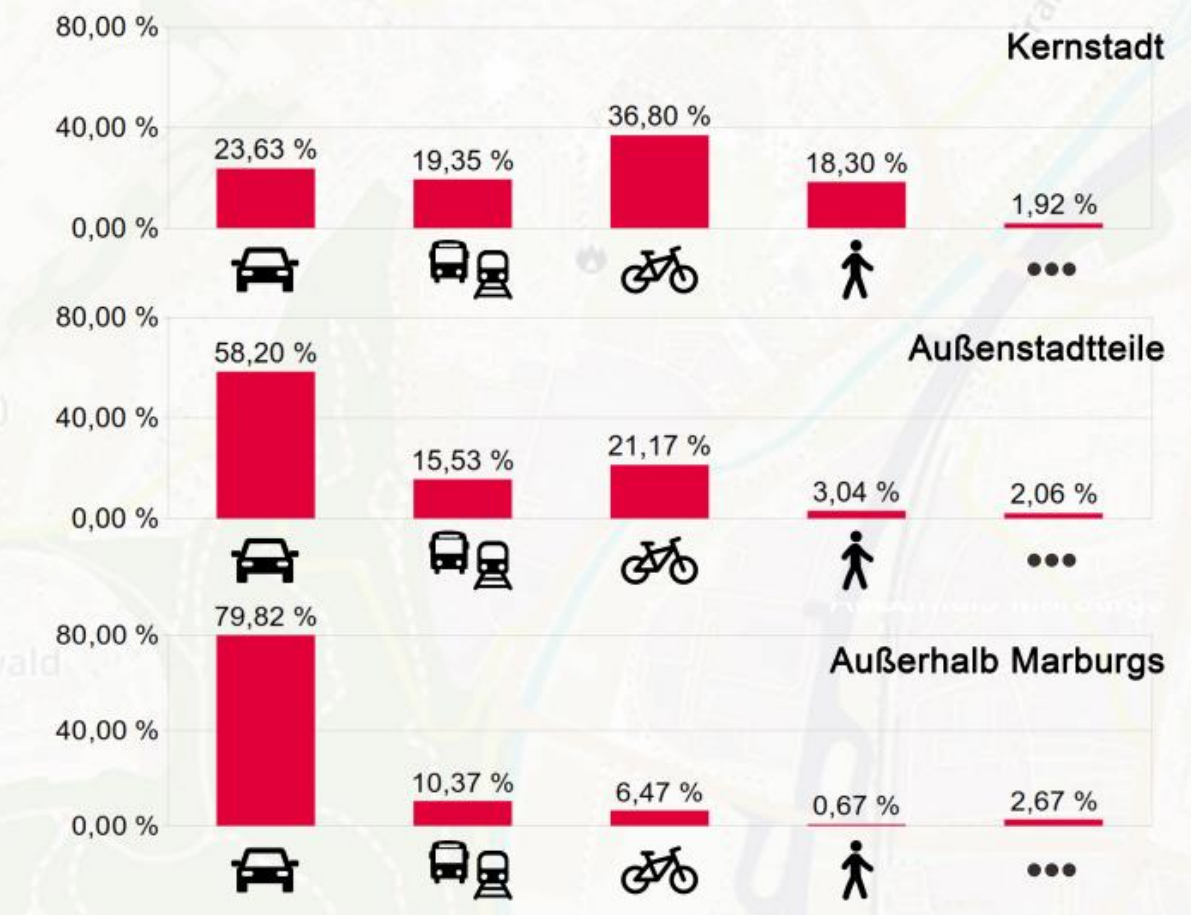
## Altersstruktur



ca. 1/4 der Befragten wohnt außerhalb Marburgs

# Online-Umfrage

## Meistgenutzte Verkehrsmittel



ca. 90% der Befragten sehen Verbesserungsbedarfe für den Radverkehr und ÖPNV:

- ... mehr und bessere Radwege
- ... fahrradfreundlichere Ampeln und Signalschaltungen
- ... mehr und bessere Fahrradabstellmöglichkeiten
- ... bessere Verbindungen und Anbindungen von Stadtbereichen, z. B. der Lahnberge
- ... höhere Taktungen des ÖPNV und Verbesserungen in Stoßzeiten
- ... niedrigere Preise

Für die Mobilität im Jahr 2035 wünsche ich mir:

- Radverkehr**
  - (Aus)Bau von Fahrradwegen & -straßen (16,4 %)
  - Erhöhung des Fahrradanteils (10,8 %)
  - Bessere / Sichere Fahrradwege (5,6 % / 4,4 %)
- ÖPNV**
  - Ausbau der Busverbindungen (10,6 %)
  - kostenfreier bzw. kostenloser ÖPNV (9,9 %)
  - Fahrradmitnahmemöglichkeiten an bzw. in Bus & Bahn (1,8 %)
- KFZ-Verkehr**
  - autofreie Innenstadt (12,1 %)
  - mehr (Auto-)Parkplätze (7 %)
  - Rückbau / lärmakustische Einfassung / Übertunnelung der B3 (3 %)

# Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

- **Nahmobilität:** Kompakte Kernstadt mit viel Potenzial für eine „Stadt der kurzen Wege“
- es gibt bereits einige Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, aber Bedarfe, diese Räume besser fußläufig zu vernetzen
- vergleichsweise hohe Verbreitung von Sharing-Angeboten in der Kernstadt: nextbike und Carsharing, in den Ortsteilen fehlt das Angebot
- vergleichsweise gute Voraussetzungen für den **ÖPNV** in der Kernstadt: zwei Bahnhöfe, eine starke Busverkehrsachse
- Verbesserungsbedarf für den ÖPNV in der Kernstadt (zum Beispiel Vertaktung mit der Bahn)
- große Handlungsbedarfe zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Ortsteile, Lahnberge sowie Gewerbestandorte



Lahntreppen



Nextbike & Carsharing-Station  
Alte Kasseler Straße



Bahnhof Marburg (Süd)

# Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

- **Der Radverkehr** ist in der Kernstadt zum Teil schon gut berücksichtigt (einige Markierungen an Kreuzungen, Fahrradzone, Beschleunigung mittels „SiBike“, einige überdachte Abstellanlagen/Fahrradboxen) ...

... aber auch noch viele Defizite:

- einige zu schmale/z.T. schadhafte Radwege, z.T. parallel fehlende Gehwege und Konflikte mit dem Fußverkehr (Pilgrimstein, Universitätsstraße, Krummbogen, ...)
- Lücken im Radverkehrsnetz (z.B. abschnittsweise auf Weidenhäuser Brücke/ Erlenring, Deutschhausstraße, Schwanallee, Anbindung des Südbahnhofs, ...)
- Anzahl und Qualität bestehender Radabstellanlagen reichen noch nicht aus (an beiden Bahnhöfen, in der Oberstadt, an Bushaltestellen), Flächen sind aber insb. in der Oberstadt begrenzt





# Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

Große Defizite im Radverkehrsnetz in der Anbindung der Ortsteile, Gewerbestandorte, der Lahnberge und auch Umlandgemeinden:

- große Lücken im Radverkehrsnetz in Verbindung zur Kernstadt
- fehlende Verbindungen der Ortsteile untereinander
- zumeist fehlende Anbindung an die Umlandgemeinden
- in den Ortsteilen ist der Radverkehr sehr wenig berücksichtigt (Radwege, Markierungen, Radabstellanlagen, ...)
- an vielen Bushaltestellen fehlen Radabstellanlagen
- ...



# Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

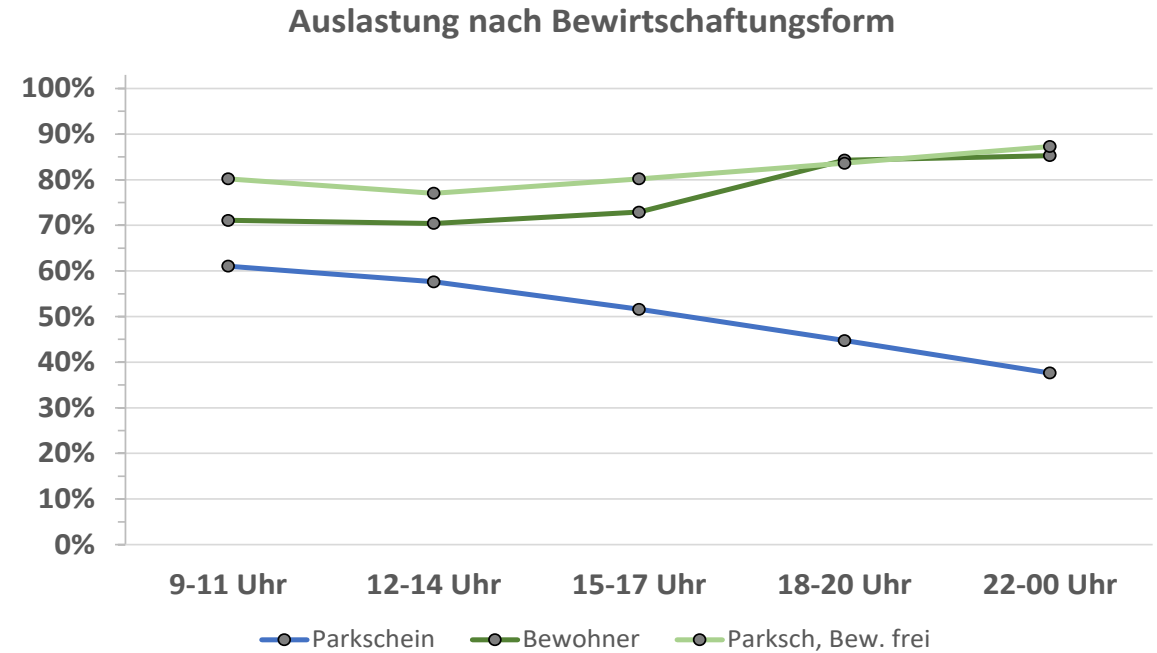
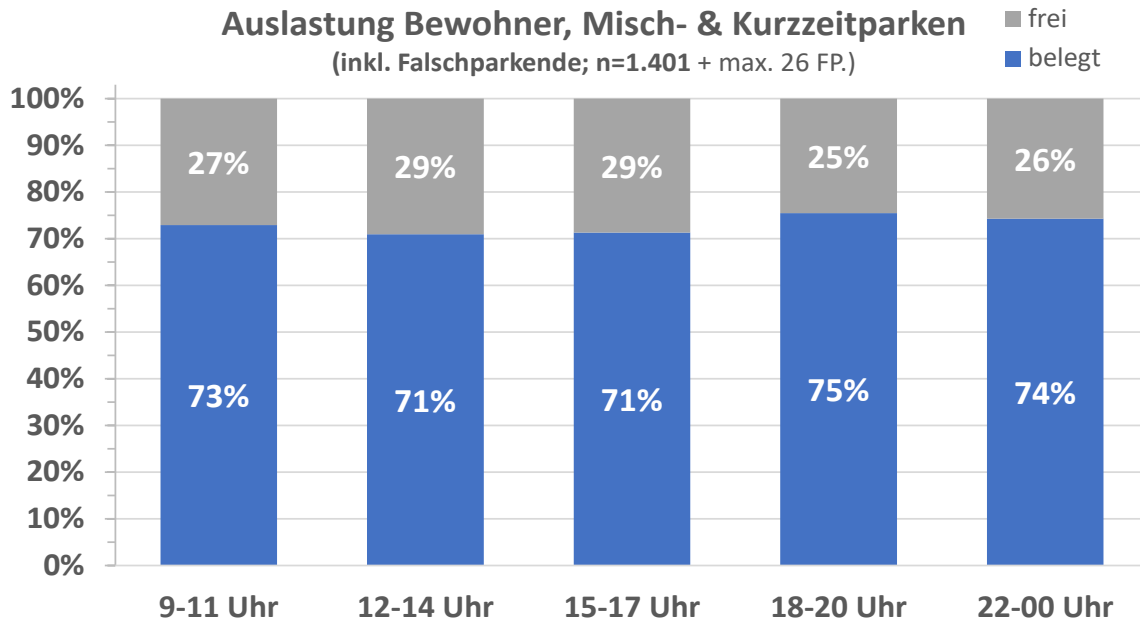
### Erfassung des ruhenden Verkehrs in der Kernstadt:

- Parkraumerhebung im Südviertel, Biegenviertel, Bahnhofsumfeld am 27. Oktober 2020 mit ca. 2.500 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Erfassung der täglichen Auslastung der Parkbauten von August 2020 bis November 2020
- Verifizierung der Ergebnisse im 2. Halbjahr 2021 geplant



## Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

### Ergebnisse der Parkraumerhebung, Südviertel:

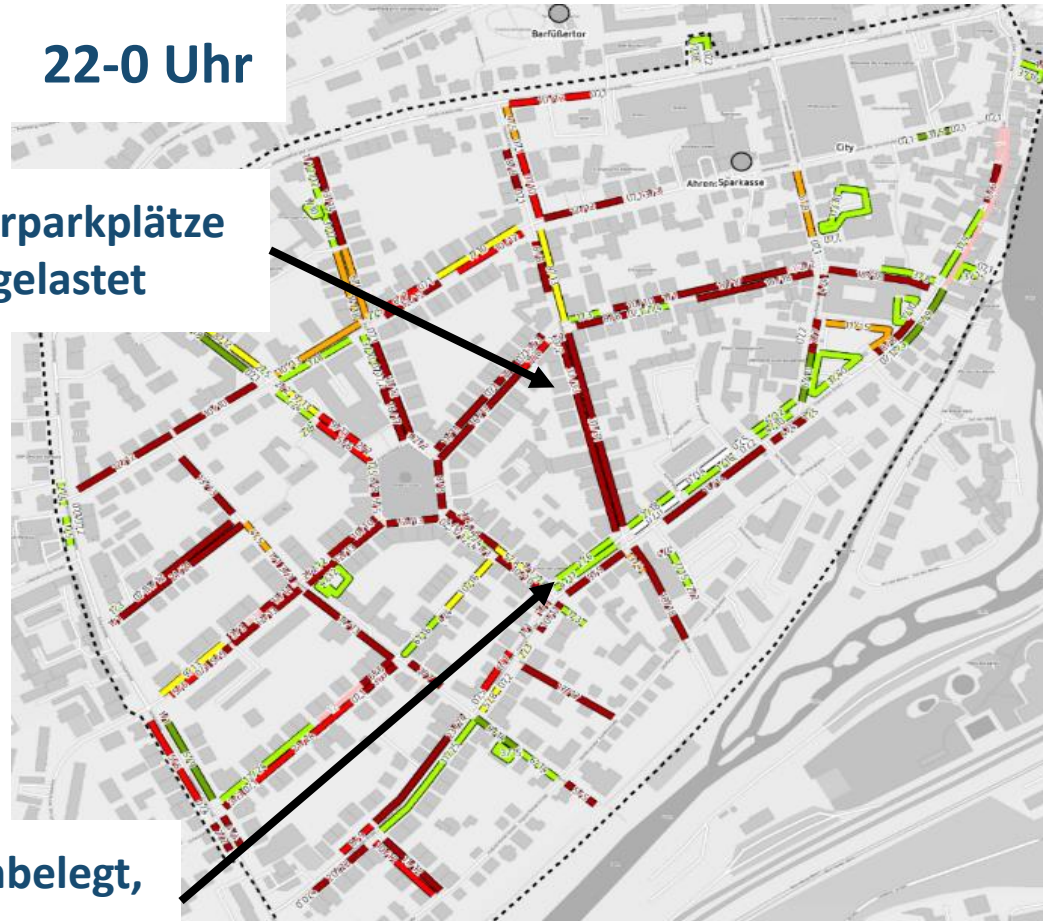
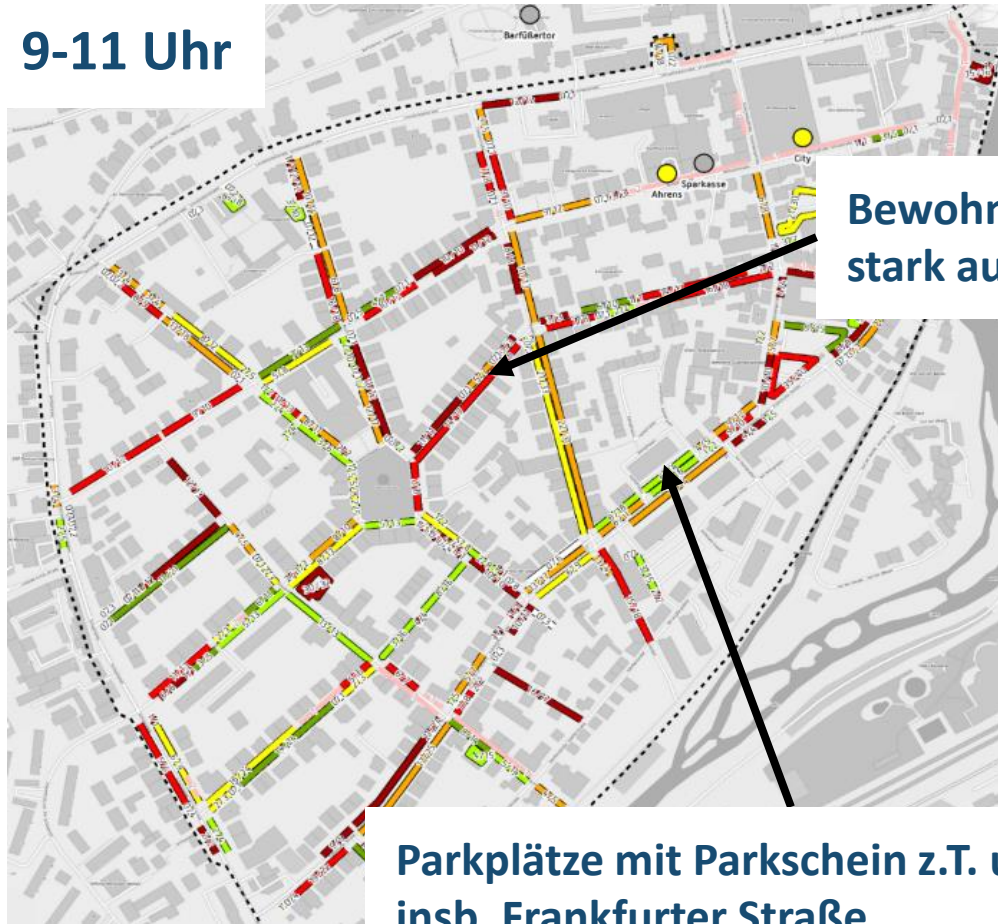


# Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

Ergebnisse der Parkraumerhebung, Südviertel:

9-11 Uhr

22-0 Uhr

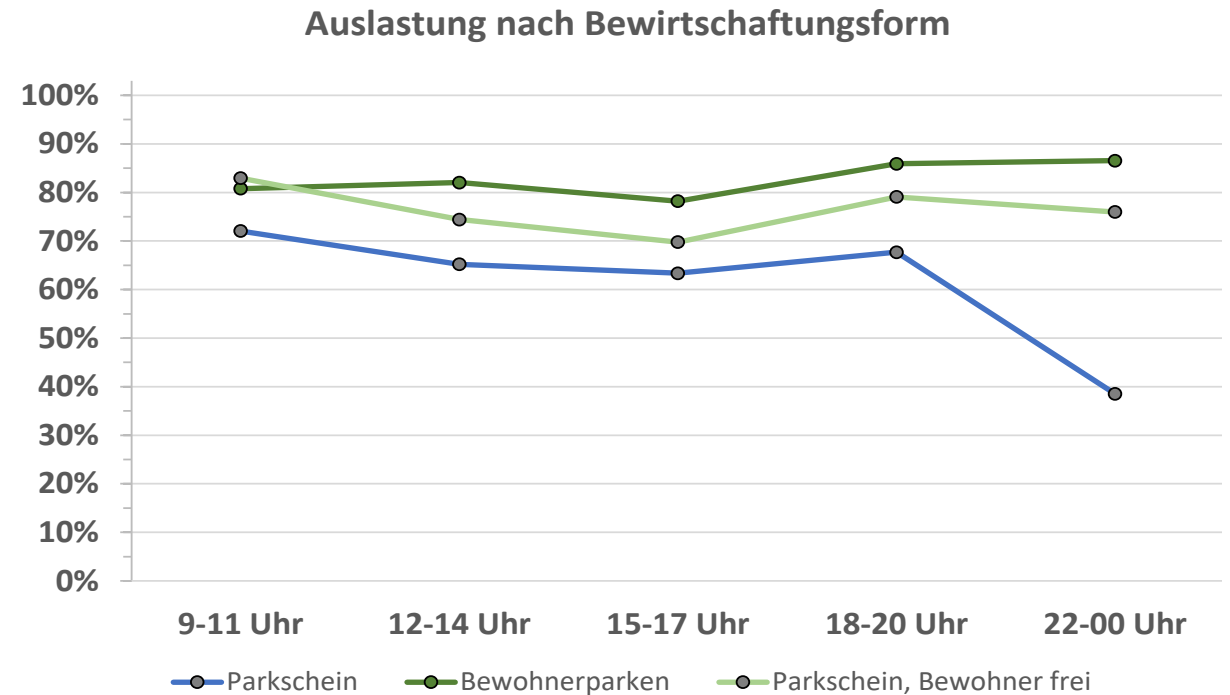
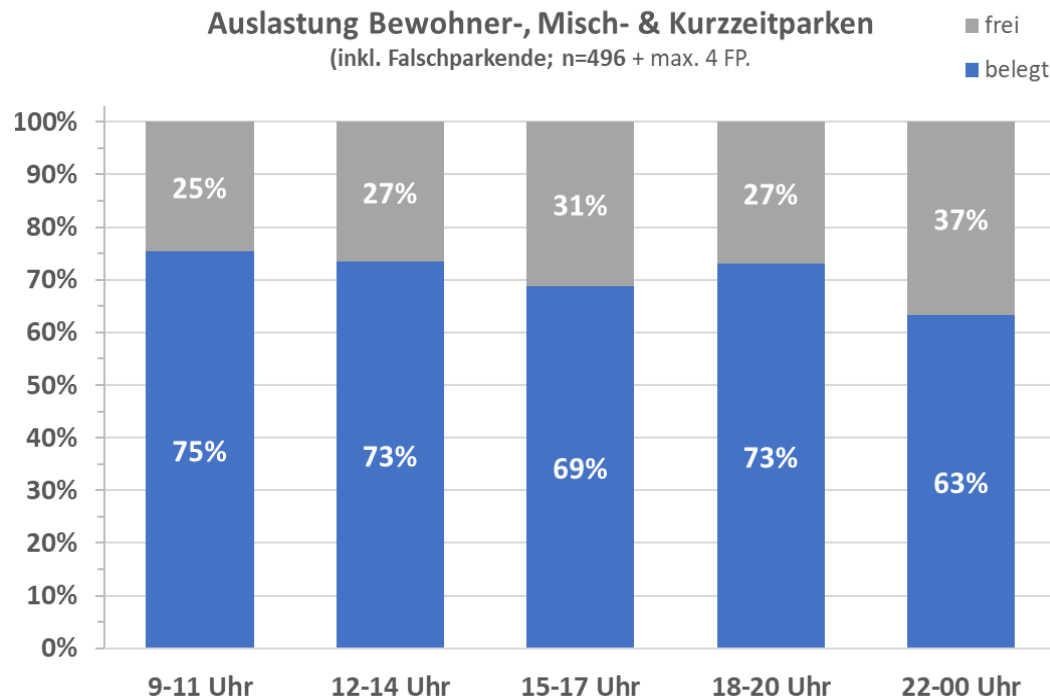


Bewohnerparkplätze stark ausgelastet

Parkplätze mit Parkschein z.T. unbesetzt, insb. Frankfurter Straße

## Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

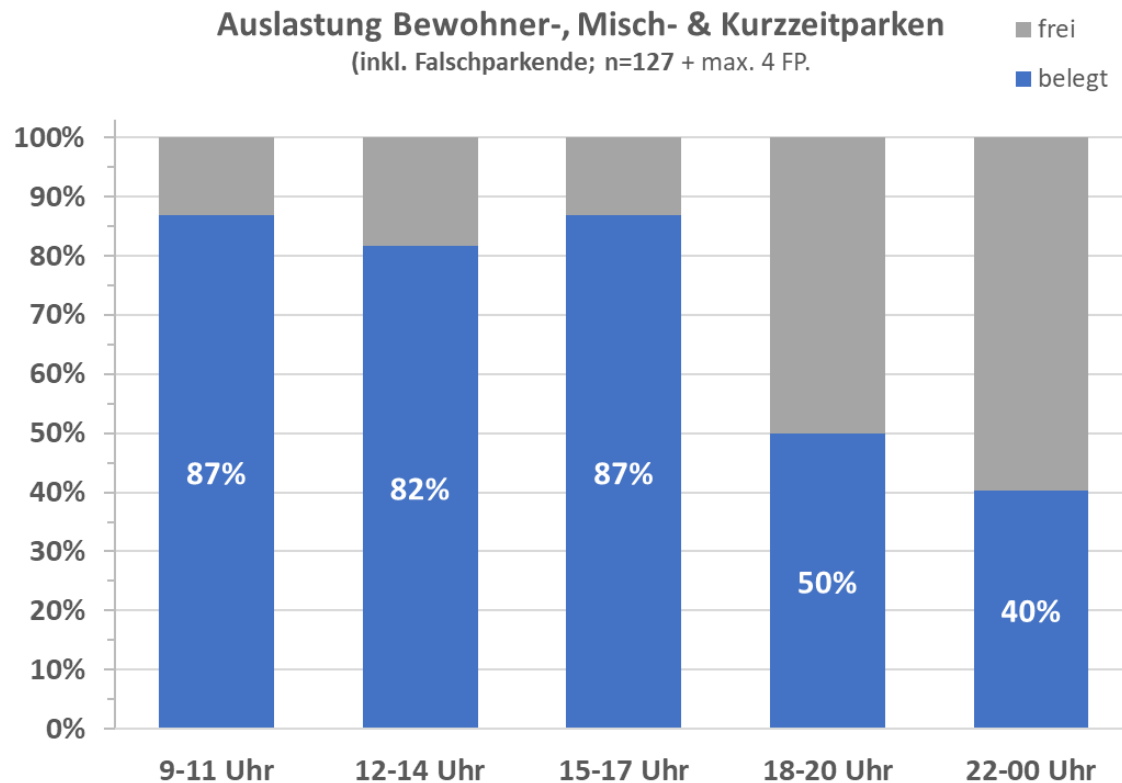
### Ergebnisse der Parkraumerhebung, Biegentviertel:



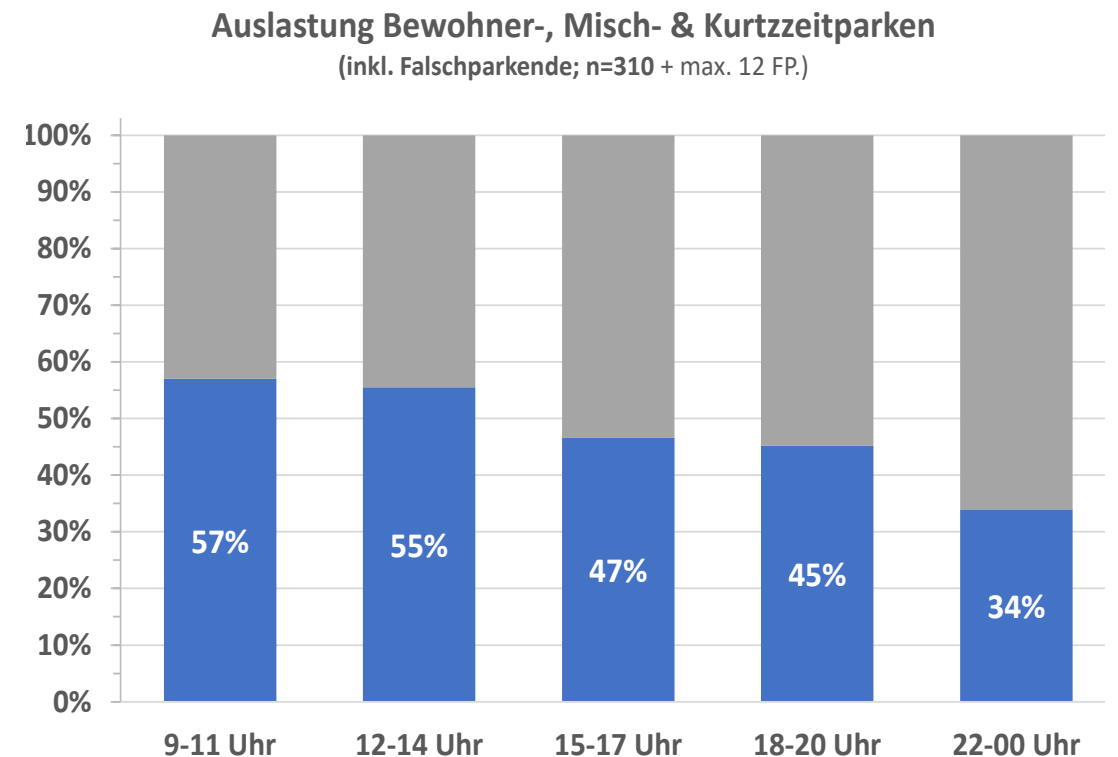
# Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

## Ergebnisse der Parkraumerhebung, Bahnhofsumfeld/Bahnhofstraße

### Bahnhofstraße:

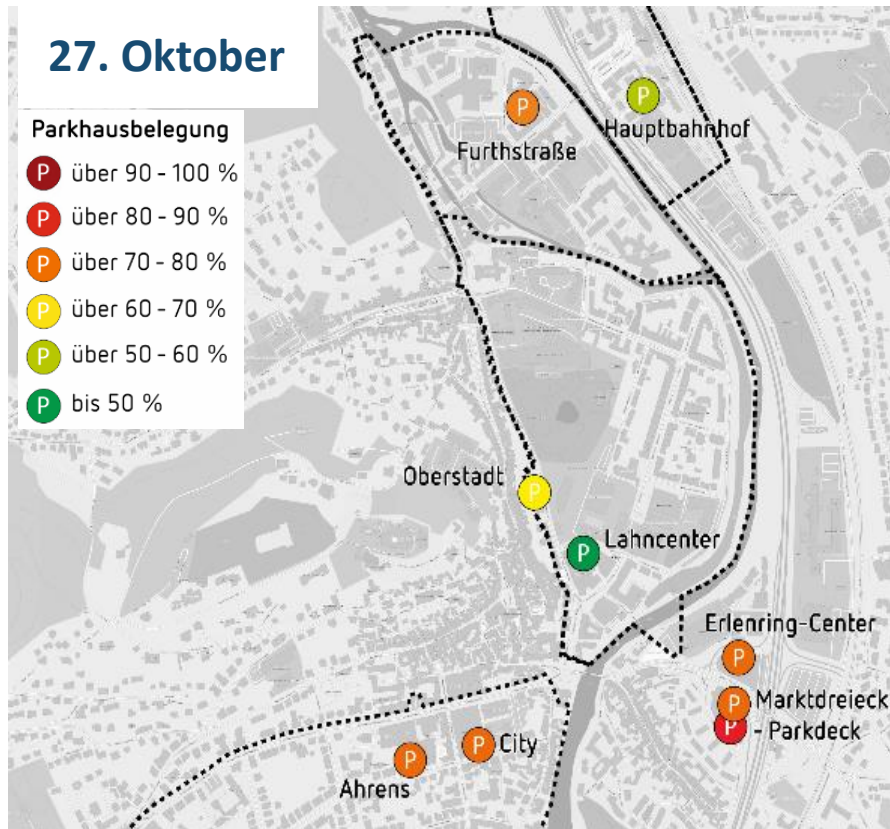


### Bahnhofsumfeld:



## Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

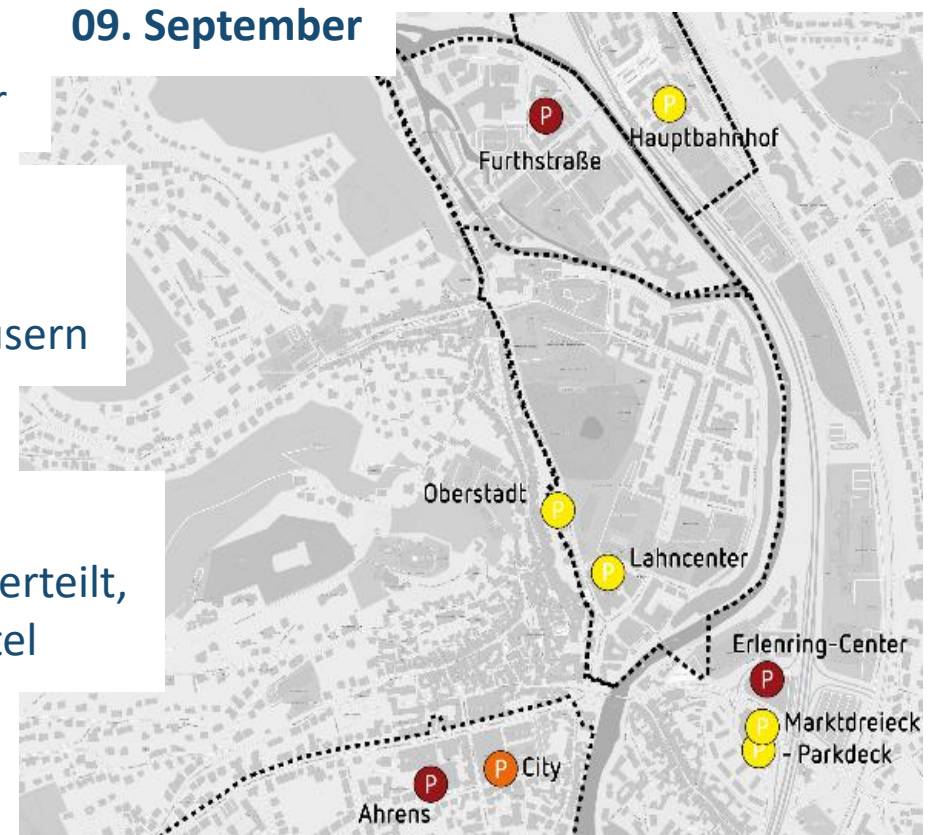
Maximale Belegung der Parkbauten im Vergleich des 09. September mit dem 27. Oktober 2020  
(09. September 2020: 5% mehr Mobilität als im Vorjahr)



Auslastung im Oktober  
geringer als im September

aber auch im September  
> 500 freie Parkplätze in  
den untersuchten Parkhäusern

freie Kapazitäten  
der Parkbauten ungleich verteilt,  
bspw. weniger im Südviertel



# Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

### Fazit zum ruhenden Verkehr:

- teilweise Überlastungen von Wohnstraßen, insb. im Südviertel
- ... während andere Parkmöglichkeiten weniger genutzt werden (v.a. jene mit Parkschein)
- Parkbauten im November deutlich weniger nachgefragt, aber auch im September in einigen Parkbauten noch Kapazitäten  
-> der öffentliche Straßenraum ist z.T. überlastet, während es in wenigen Straßen und einigen Parkbauten noch Kapazitäten gibt
- Der Erhebungszeitraum lag noch vor dem November-Lockdown, aber gewisse Pandemie-Auswirkungen sind möglich (bspw. in einzelnen Parkbauten durch das Beherbergungsverbot)  
-> Verifizierung der Ergebnisse nach der Sommerpause geplant



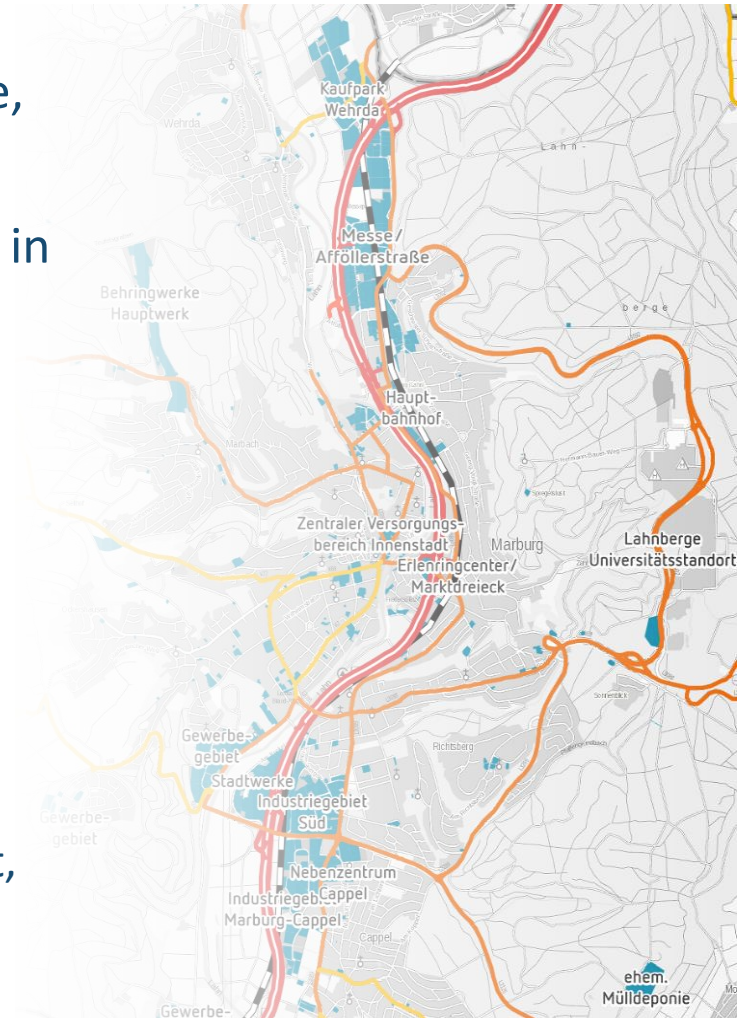


# Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

- Für die starke **Wirtschaft und den Einzelhandel** Marburgs ist die Erreichbarkeit ein Standortfaktor: Pendlerverkehre, Wirtschaftsverkehre, Schwerverkehre, Lieferverkehre, ...
- Der Wirtschafts- und Pendlerverkehr erzeugt aber Verkehrsbelastungen in der Kernstadt und einzelnen Ortsteilen
- Es fehlen vielfach noch gute Alternativen zum Auto: Defizite im Radverkehrsnetz und im ÖPNV

### Wichtige Grundlage wird noch geschaffen:

- eine Erfassung der Schwer- und Wirtschaftsverkehre erfolgt über Verkehrszählungen im Juli + Aufbau eines Verkehrsmodells
- im weiteren Verlauf Prüfung unterschiedlicher Maßnahmenoptionen (Führung des Schwerverkehrs, neue Belieferungskonzepte u.a. für die Oberstadt, bessere Anbindung der Wirtschaftsstandorte für Kunden+Pendler, betriebliches Mobilitätsmanagement, Perspektiven des Schienen-Güterverkehrs, ...)



# Zusammengefasst: Wichtigste Handlungsbedarfe

- Verbesserung der Bedingungen für das Radfahren: in der Kernstadt, in/zu/zwischen den Ortsteilen, zu Wirtschafts-/Arbeitsplatzstandorten
- Verbesserung des ÖPNVs, vor allem in die Ortsteile und zu Wirtschafts-/Arbeitsplatzstandorten
- Verbesserung der Verbindung zwischen der Kernstadt und östlichen Stadtgebieten (Barrierewirkung Lahn, B3, Schienen...)
- bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote
- Verringerung der Verkehrsbelastungen in der Kernstadt und in einigen Ortsteilen
- Verringerung von Parkraumüberlastungen im öfftl. Raum der Kernstadt
- funktionsgerechte Führung der Wirtschafts-/Lieferverkehre
- Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeiten Marburgs



# Ausblick

- Diskussion von Leitzielen und eines Zielsystems am 01. Juni in einem öffentlichen Workshop
- danach: Entwicklung von Zukunftsszenarien: Wie könnte die Mobilität in Marburg in 15 Jahren aussehen und wie müsste man sich darauf einstellen?



- Einstieg in die Maßnahmenentwicklung nach der Sommerpause
- Entwicklung unterschiedlicher Maßnahmen mit Blick auf alle Mobilitätsformen, Ortsteile, Wirtschaftsstandorte, Pendlerverkehre
- Diskussion von Maßnahmen in einem zweiten öffentlichen Workshop ca. im Herbst
- Überführung in ein Handlungskonzept: Kostenschätzungen, Priorisierung von Maßnahmen, zeitliche Staffelung



[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.



**Haben Sie Fragen?**

**Planersocietät**

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

**Kontakt**

Jan Diesfeld

Fon 02 31 / 58 96 96-14

Fax 02 31 / 58 96 96-18

[diesfeld@planersocietaet.de](mailto:diesfeld@planersocietaet.de)