



Mobilitäts- und Verkehrskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035

Workshop für Ortsvorsteher*innen und Vorsteher*innen der Stadtteil- gemeinden am 05. Juli 2022

Ergebnisdokumentation

<p>A: Fußverkehr</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Entwicklung einer Nahmobilitätsachse zwischen Hauptbahnhof, Altstadt und Südbahnhof 1.2 Ausbau und Aufwertung der Fußwege zu relevanten Zielen im Stadtgebiet 1.3 Aufwertung der Fußwegeverbindungen in und zu den Ortsteilen Marburgs 1.4 Aufwertung straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen 1.5 Freizeitwegkonzept für eine Vernetzung der Grün- und Freizeitanlagen im Stadtgebiet (unter Berücksichtigung der Wanderwege) 2. Fußverkehrsfreundliche Querungen <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten 2.2 Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren 3. Fußverkehr & öffentlicher Raum <ol style="list-style-type: none"> 3.1 Weiterentwicklung des Fußwegesystems 3.2 Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen 3.3 Identifikation und Abbau von Angstäusen 	<p>D: Kfz Verkehr</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Entlastung durch Lenkungsmaßnahmen <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Einbahnstraßenregelungen 1.2 Adaptive Signalanlagen 1.3 City-Maut 2. Netzrückstufungen und Durchfahrtsbeschränkungen <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Südviertel 2.2 Lapold-Lucas-Straße 2.3 Hohe Leuchte / Höhenweg 2.4 Bienviertel 3. Optimierung des Verkehrsnetzes <ol style="list-style-type: none"> 3.1 Behringertunnel 3.2 Westspange 4. Innerstädtisches Parkraumkonzept 5. Förderung alternativer Antriebe <ol style="list-style-type: none"> 5.1 Ladeninfrastrukturangebot 5.2 Kommunales Flottenmanagement 5.3 Alternative Antriebe finanziell fördern 5.4 Umweltzonen ausweiten / stärken 	<p>H: Verkehrssicherheit</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sichtbarkeiten verbessern 2. Geschwindigkeitsreduzierung 3. Sichere Infrastruktur 4. Sicherheitsaudits 5. Kampagnen 6. Ausbau der Verkehrsüberwachung
<p>B: Radverkehr</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Entwicklung einer Radschnellverbindung in der Talabse 1.2 Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz 2. Ausbau der Radaustellanlagen 3. Service <ol style="list-style-type: none"> 3.1 Ausbau von Radservicestationen 3.2 Ausbau der Beleuchtung 3.3 Mängelbeseitigung, Reinigung und Winterdienst 	<p>E: Wirtschaftsverkehr</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Güterverteilzentrum entlang von B3 und Lahnalbahn 2. Führungsnetz für den Güterschwerkverkehr 3. Citylogistik-Konzept 4. Urbane KEP-Logistik 5. Nachhaltiger kommunaler Fuhrpark und Wirtschaftsverkehr 6. Runder Tisch Güterverkehr 	<p>I: Straßenraumgestaltung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestaltungsrichtlinie für Straßenräume <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Definieren von Zonen 1.2 Definieren von Prioritäten in der Abwägung 2. Umgestaltung ausgewählter Abschnitte <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Ortsdurchfahrt Deckershausen 2.2 Kreuzung Deutschhausstraße / Pilgrimstein 3. Maßnahmenprogramm 4. Klimangepasste Straßenraumgestaltung
<p>C: Öffentlicher Verkehr</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Themen des Nahverkehrsplans <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Angebot und Linien 1.2 Haltestellen 1.3 Fahrzeuge 1.4 Organisation, Tarif und Digitalisierung 2. Modernisierung des Südbahnhofs 3. Weitere Bahnhaltspunkte <ol style="list-style-type: none"> 3.1 Haltepunkt Marburg-Mitte 3.2 Haltepunkt Wehrda 3.3 Haltepunkt Götzhausen 4. Anbindung bedeutsamer Ziele verbessern <ol style="list-style-type: none"> 4.1 Anbindung der Lahnberge 4.2 Anbindung der Behringwerke 5. Neue Wege im öffentlichen Verkehr <ol style="list-style-type: none"> 5.1 OnDemand-Angebote 5.2 Alternative Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs 	<p>F: Vernetzte Mobilität</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verknüpfungspunkte <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Ausbau von ÖV-Knoten zu Mobilstationen 1.2 Etablierung von Park+Ride 1.3 Bau von Mobilstationen im Quartier 2. Ausbau und Ausweitung der Sharing-Angebote <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Carsharing 2.2 Bikesharing 3. Digitales Verkehrsmanagement 4. Mobility as a Service 	<p>J: Mobilitätsmanagement</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Strukturen zur Umsetzung des MoVe in der Verwaltung 2. Betriebliches Mobilitätsmanagement <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Netzwerk Mobilitätsmanagement in Betrieben 2.2 Beratungsangebote und Aktionen 2.3 Mobilitätsmanagement innerhalb der Stadtverwaltung 3. Schulisches Mobilitätsmanagement <ol style="list-style-type: none"> 3.1 Netzwerk Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas 3.2 Beratungsangebote und Aktionen 3.3 Schulwegplanung 4. Mobilitätsmanagement in Quartieren <ol style="list-style-type: none"> 4.1 Netzwerk Mobilitätsmanagement in Quartieren 4.2 Mobilitätsmanagement vor Ort live erleben 5. Stellplatzsatzung 6. Regionales Mobilitätskonzept
<p>G: Barrierefreiheit</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Definition einheitlicher Standards 2. Prioritätenetz Barrierefreiheit 3. Barrierefreier ÖPNV 4. Barrierefreier Stadtplan 5. Niveaugleiche Gehwegführung 6. Runder Tisch Barrierefrei mobil 7. Öffentliche Toiletten 	<p>K: Kommunikation und Partizipation</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Begleitung der Umsetzung durch die Stadtgesellschaft 2. Fortführung der bestehenden Beteiligungsformen 3. Aufbau einer Mobilitätsplattform 	

Termin Dienstag, 05.07.2022, 18:00 Uhr bis 20:30 Uhr, Technologie und Tagungszentrum Marburg (TTZ)

Teilnehmende 23 Personen

Ablauf

Begrüßung, Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies, Erläuterung des Programms

Arbeitsphase I „Gallery-Walk“: Vorstellung, Rückmeldungen und Fragen zu den Maßnahmenentwürfen

Arbeitsphase II: Diskussion der Maßnahmenentwürfe und Auswirkungen in Kleingruppen

Abschluss und Ausblick

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

Der Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies, begrüßt die Ortsvorsteher*innen und Vorsteher*innen der Stadtteilgemeinden zum Workshop zu den Maßnahmenentwürfen im Rahmen von MoVe35. Mit der heutigen Sitzung soll die Diskussion über die Maßnahmen fortgesetzt, Verbesserungsvorschläge gemacht und Erfahrungen ausgetauscht werden.

Die besondere Herausforderung in Marburg liege in der Topografie der Stadt – einer Stadt zwischen zwei Bergen und wenig Platz, so Oberbürgermeister Dr. Spies. Weiter erläutert er, dass mithilfe des für MoVe35 engagierten Planungsbüros ein Blick von außen gewährleistet und weitere Themen erfasst würden, die mit dem Wissen der Menschen in der Stadt gekoppelt werden.

Einer der immer wieder geäußerten Wünsche sei es, den Kfz-Verkehr einzuschränken, den ÖPNV zu stärken und die Radwege auszubauen. Gerade für Radfahrer*innen stellten die engen Straßen, wie die Straße zur Universität, zusammen mit dem Kfz-Verkehr ein Problem dar, das angepackt werden müsse, legt der Oberbürgermeister dar. Mit MoVe35 sollen sich die Menschen in Marburg weiterhin so bewegen können, wie sie möchten – bei gleichzeitig gewährleisteter Sicherheit und zugleich weniger CO2-Emissionen. Er erhoffe sich vom heutigen Workshop ein „inhaltliches Zusammenrücken“ und wiederholt, dass das Zielsystem von der Stadtverordnetenversammlung bereits beschlossen wurde.

[Zielbericht MoVe35 zum Download hier](#)

Frau Albiez; Moderation

Frau Albiez vom Moderationsbüro team ewen in Darmstadt begrüßt alle, die sich zu dieser Veranstaltung eingefunden haben und bedankt sich bei Oberbürgermeister Dr. Spies für die einleitenden Worte. Sie stellt Herrn Lange und Herrn Tielker vom Planungsteam der Planersocietät Dortmund vor, sowie Frau Klug und Schönemann vom zuständigen Fachdienst der Stadt Marburg. Die Teilnehmenden kamen in dieser Zusammensetzung im Februar 2021 das erste Mal zusammen. Frau Albiez wiederholt, dass seit dem letzten Treffen das Zielsystem von MoVe35 beschlossen wurde und nun Vorschläge für konkrete Maßnahmen vorliegen. Diese wurden bereits

- in der AG MoVe35 und dem Bürger*innenworkshop vorgestellt und diskutiert.
- Herr Lange, Projektleiter Planersocietät** Projektleiter Dirk Lange von Gutachterbüro Planersocietät stellt noch einmal fest, dass die Wünsche, Kritikpunkte und Ortskenntnisse der Teilnehmenden als Feedback wichtig für eine zielgerichtete, erfolgreiche Umsetzung sind. Neben bestimmten Themen wie dem sicheren Radverkehr oder der Ladezone für Handwerker in der Innenstadt, ist auch die Diskussion um potentiell konfliktäre Maßnahmen wichtig. In der heutigen Sitzung liege der Fokus auf den Perspektiven der verschiedenen Stadtteile zu den Maßnahmenvorschlägen von MoVe35. Er betont, dass Anregungen, Ideen und Nachbesserungsvorschläge erwünscht und wichtig seien. Denn jede Stadt sei anders, daher ist die Lokalexpertise der Einwohner*innen unabdingbar.
- Dokumentationen vergangener Veranstaltungen sowie weitere Informationen zu MoVe 35 sind auf der städtischen Webseite <https://www.marburg.de/move35> zu finden.
- Erläuterung des Ablaufs** Den Teilnehmenden gingen im Vorfeld der Veranstaltung die Maßnahmenentwürfe zur Vorbereitung zu. Um den Austausch der Teilnehmenden untereinander zu fördern, werden alle Mitwirkenden drei Gruppen zugeteilt: Innenstadt, Hausdörfer und Außenbezirke. Zunächst sollen sie innerhalb der Gruppe Rückmeldung zu den Entwürfen der Maßnahmen geben. Anschließend werden die Gruppen gemischt und in der zweiten Workshop-Phase potenziell kritische Maßnahmen in Kleingruppen diskutiert.
- Eine Übersicht der teilnehmenden Ortsteile und Stadtteilgemeinden sowie der jeweiligen Gruppenzuteilung findet sich im Anhang.
- Beginn der Arbeitsphasen –**
- Arbeitsphase 1 „Gallery-Walk“** In der ersten Arbeitsphase stehen Poster mit den Entwürfen zu den entwickelten Maßnahmen von MoVe35 bereit. Die Teilnehmenden gehen in kleinen Gruppen, nach ihren Stadtteilen sortiert, für sie interessante Handlungsfelder ab („Gallery Walk“). Die Handlungsfelder sind: Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr + Nahverkehrsplan, Kfz-Verkehr (Straßennetz & Parkraumbewirtschaftung), Wirtschaftsverkehr, Vernetzte Mobilität, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Straßenraumgestaltung, Mobilitätsmanagement und Kommunikation & Partizipation.
- Die Plakate sind auch online veröffentlicht: [Virtuelle Infomesse MoVe 35 - Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement Marburg \(marburgmachtmit.de\)](https://www.marburg.de/move35)
- Die Gruppen werden während des Gallery-Walks von einer*m* Fachplaner*in oder Moderation begleitet. Rückmeldungen zu den vorgestellten Maßnahmen werden von der Begleitung notiert. Alle Rückmeldungen sind im Anhang aufgeführt.
- Arbeitsphase 2 Kleingruppen** In der zweiten Arbeitsphase werden die Gruppen des Gallery-Walks durchmischt, sodass in jeder Kleingruppe alle drei Bezirke vertreten sind. Anhand einer vorgegebenen Aussage und Leitfragen dazu sollen in Arbeitsphase 2 Rückmeldungen, Anregungen und Kritik der Teilnehmenden zu potenziell kritischen Maßnahmen eingeholt werden.
- Aussage:

MoVe35 vollzieht den Wandel zu klimagerechter Mobilität und klimagerechtem Verkehr.

Fragen:

- Wie lassen sich dabei die unterschiedlichen Bedürfnisse zu Mobilität und Verkehr der Stadtteile erfüllen?
 - Bspw. Erreichbarkeit der Kernstadt
- Wie lassen sich die sich daraus ergebenden Belastungen in anderen Stadtteilen minimieren?
 - Bspw. Belastung durch Verkehr
 - Bspw. Belastung durch Bedarf an Parkraum
- Wie lassen sich die Interessen der verschiedenen Stadtteile vereinen?
- Wie nehmen wir die Bewohner*innen Ihres Stadtteils auf diesem Weg mit?

Die Teilnehmenden halten ihre Kommentare und Antworten auf der Papiertischdecke auf ihrem Gruppentisch fest. Die Mitschriften der Ergebnisse sind im Anhang aufgeführt.



Am Ende der Arbeitsphase gibt jede Tischrunde eine kurze Stellungnahme zur Diskussion ab. Es zeigt sich, dass die vorgegeben Leitfragen die Diskussionen strukturiert haben und potenziell kritische Maßnahmen wurden kaum identifiziert.

In diesem Zuge kommt der Wunsch auf, nicht nur die Ortsvorsteher*innen, sondern die gesamten Ortschaftsräte zu beteiligen. Einige Ortsvorsteher*innen würden die heute gegebenen Anregungen gerne durch die Mitglieder ihres Gremiums erweitern lassen. Der zuständige Fachdienst, vertreten durch Frau Schönemann und Frau Klug, wird diese Option prüfen. Einerseits sollen alle relevanten Rückmeldungen die Möglichkeit erhalten in MoVe35 einzufließen. Andererseits ist der Prozess bereits jetzt im zeitlichen Verzug und die Beteiligung der Verwaltung soll baldmöglichst angegangen werden. Frau Schönemann dankt für das Engagement und Interesse an MoVe35 und wird die Teilnehmenden im Nachgang über eine Beteiligungsmöglichkeit der Ortschaftsräte informieren.

Zusatz: Im Nachgang an den Workshop hat die Stadt Marburg festgelegt, dass die Ortsbeirät*innen und Vorsitzende*n der Stadtteilgemeinden bis zum 15. September 2022 eine schriftliche Rückmeldung zu den Vorschlägen an die Stadt senden können. Um die Zeitplanung des Prozesses nicht weiter zu verzögern, arbeitet die Planersocietät parallel an der Konkretisierung der Maßnahmenvorschlägen weiter. Diese werden in Maßnahmen-

steckbriefen hinsichtlich der Umsetzung (Bausteine, Wirkung und Priorisierung) ausgearbeitet. Die Stadt Marburg wird die zusätzliche Vorschläge auswerten und soweit fachlich möglich bei der weiteren Konkretisierung berücksichtigen. Im Anschluss ist es dann möglich spezifische Aussagen zu den geplanten Maßnahmen in den einzelnen Stadt- und Außenstadtteilen zu geben.

**Abschluss und Ausblick
Schlusswort
Frau Schönemann, Stadt
Marburg**

Nach den Berichten aus den Kleingruppen erläutert Frau Schönemann die nächsten Schritte. Einen festen Zeitplan gibt es für die Schlussphase noch nicht. Über die Sommerpause sollen die Maßnahmenentwürfe und Rückmeldungen dazu in finale Maßnahmensteckbriefe gefasst werden. Diese sollen der Marburger Stadtverwaltung sowie der AG MoVe35 in Workshops vorgestellt und letzte Rückmeldungen eingeholt werden.

Frau Albiez, Frau Klug und Frau Schönemann bedanken sich bei den Teilnehmenden für Ihr Kommen und die rege Diskussion und wünschen allen einen schönen Abend.

Anhang

- Übersicht der teilnehmenden Ortsteile und Stadtteilgemeinden
- Mitschrieb Gallery-Walk
- Ergebnisse der Kleingruppen (Tischdecken)

Anhang MoVe35 Workshop für Ortsvorsteher*innen und Vorsteher*innen der Stadtteilgemeinden zu den Maßnahmenentwürfen

Anhangsverzeichnis

Übersicht der teilnehmenden Ortsteile und StadtteilgemeindenII

Mitschrieb Arbeitsphase 1 „Gallery-Walk“III

Innenstadtteile_1 III

Innenstadtteile_2 IV

2. Hausdörfer_1 VI

2. Hausdörfer_2 VII

Außenstadtteile VIII

Ergebnisse Arbeitsphase 2 Diskussion in Kleigruppen IX

Tischdecke 1: IX

Tischdecke 2: X

Tischdecke 3: XI

Tischdecke 4: XII

Übersicht der teilnehmenden Ortsteile und Stadtteilgemeinden

Einteilung	Stadtteil	Anzahl der TN
Außenstadtteil	Bauerbach	1
Außenstadtteil	Dagobertshausen	1
Außenstadtteil	Dilschhausen	1
Außenstadtteil	Einhausen	1
Außenstadtteil	Ginseldorf	1
Außenstadtteil	Gisselberg	1
Außenstadtteil	Haddamshausen	1
Außenstadtteil	Hermershausen	1
Außenstadtteil	Michelbach	1
Außenstadtteil	Ronhausen	1
Hausdörfer	Cappel	1
Hausdörfer	Marbach	1
Hausdörfer	Stadtteilgemeinde Hansenhaus	2
Hausdörfer	Ockerhausen	1
Hausdörfer	Vereinsgemeinschaft Ockershausen	1
Hausdörfer	Richtsberg	1
Hausdörfer	Wehrda	1
Innenstadt	Altstadt	1
Innenstadt	Campusviertel	1
Innenstadt	Ketzerbach	1
Innenstadt	Ortenberggemeinde	1
Innenstadt	Weidenhausen	1
Summe:		23

Mitschrieb Arbeitsphase 1 „Gallery-Walk“

Innenstadtteile_1

Kfz-Verkehr

- 80 km/h auf B3
- Hubs: Warenverkehr in die Oberstadt → Micro-Autos (Abholstationen) neu bewerten

Radverkehr

- Katzebach, Marbacher Weg → fehlender Mittelstrich! /Raddirektverbindung)
- Generell: Induktionsschleifen unter Ampeln reagieren nicht auf Fahrräder → ändern
- Radweg Lahnberge besser ausweisen

In Altstadt

- → Wunsch = Fahrradboxen! Abschließbar (keine Abstellplätze privat vorhanden) → gab es beim Pilgrimstein schon einmal → wiederbeleben
- Abstellplätze nach oben erweitern, übereinander
- Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr

Fußverkehr

- Ausreichend lange Ampelphasen
- Maßnahmen gegen Angsträume super!
- Straßenbeleuchtung: Akkus zu schwach
- Uferstraße I-Zone: zu viel Unkraut! (Naherholung)
- Mängelmelder prominent auf Webseite

Straßenraumgestaltung

- Punkt 2.2: genau hier letzte Woche ein Verkehrstoter (Kollision Fuß + Rad)
- Katzebach: 20 km/h Tempolimit
- Rudolphsplatz: getunte Autos: laut, gefährlich → 30 km/h
- Umgestaltung Rudolphsplatz mit MoVe verschränken

Wirtschaftsverkehr

- Ortsumfahrung Autobahn, damit kein Wirtschaftsverkehr direkt Katzebachstr. „Ring um Marburg“ → Landkreis, nicht nur Stadt

Verkehrssicherheit

- Innenstadt komplett 30er-Zone!
- Weinkrautstr. Auch 30

Innenstadtteile_2

Straßenraumgestaltung

- Firmaneiplatz (Campus) und Schützenplatz (Ortenberg) als zentraler Raum für klimaangepasste Straßenraumgestaltung
- Verengungen schaffen (z.B. mit Blumenkübeln, aber nicht mit Parkplätzen) in der Georg – Voigt – Straße (Ortenberg)
- Verkehrspoller oder strikte Geschwindigkeitskontrollen auf der Weidenhäuser Straße (Weidenhausen)
- Lichtverschmutzung sollte beachtet werden, nicht alle Räume (Beispiel Botanischer Garten) müssen beleuchtet werden
- Begrünung von Bushaltestellen und Solarzellen auf Bushaltestellen (Frage: Geht beides zusammen?)

Barrierefreiheit

Weidenhausen:

- Kopfsteinpflaster sollte so geschliffen werden, dass auch Menschen mit Rollator oder Rollstühlen die Wege nutzen können
- Beim barrierefreien Wegenetz die barrierefreien Wohnungen und das fib e.V. mitdenken
- WC am Ufercafe behindertengerecht ausgestalten

Campus:

- Nette Toilette ausweiten
- Sitzgelegenheiten als herunterklappbare Sitzplätze an Bäumen oder Laternen installieren (können von Mobilitätsbeschränkten genutzt werden, ohne zu Orten zu werden, von denen möglicherweise Lärmbelästigungen ausgehen)

Ortenberg:

- Sitzgelegenheit am Steg vor der Plattform schaffen

KFZ-Verkehr

Weidenhausen:

- Durchfahrtsbeschränkungen in der Weidenhäuser Straße oder Fahrradstraße
- Fahrradstraße in der Sommerbadstraße plus Verlängerung als Teil einer Nord-Süd-Achse für eine Fahrradschnellroute (Fußgänger auf die andere Seite)
- Parkhäuser als Quartiersgaragen nutzen mit günstigeren Preisen für Anwohner / Arbeitnehmer (sozial gestaffelt)

Campus:

- Schaffung eines richtigen Platzes an der Ecke Biegen-/Deutschhausstraße
- Robert-Koch-Straße nicht zur Einbahnstraße ausgestalten, da sonst die Elisabethstraße stärker belastet wird (hier gibt es schon eine längere Diskussion zu dem Thema; Robert-Koch-Straße ist eher eine Autostraße mit vergleichsweise wenig Wohnungen)
- Verkehrsberuhigung auf dem Platz vor der Elisabethkirche / Ecke Ketzerbach

Ortenberg:

- Parkhaus Waggonhalle und Käthe-Kollwitz-Schule nutzen
- Bewohnerparken nur quartiersweit (wegen der Verdrängungseffekte)

Radverkehr

Weidenhausen:

- Radfahrer, gerade auch Touristen, werden in der Wegeführung irregeleitet und es gibt Konflikte mit Fußgänger*innen am Trojedamm > daher wäre ein Lahnfahrradweg gut

Ortenberg

- Schaffung eines sicheren Fahrradwegs durch Abtrennung auf der Georg-Voigt und der Schützenstraße

Campus

- Radservicestation am Erwin-Piscator-Haus und am Pilgrimstein (Information der Verwaltung: Wird schon geplant)

Kommunikation und Partizipation

- Beispiel Berlin: Jelbi / MobilitätsApp: <https://www.jelbi.de/>
- Eine MitfahrApp integrieren



2. Hausdörfer_1

B

- Verbindungsweg Behringwerke → Jäger haben Lärmsorge (Wild)

D

- Sektorierung wurde bereits vor einiger Zeit abgelehnt
- Behringtunnel ist die einzige Möglichkeit die Ketzerbach zu entlasten

C

- Weniger Buskaps, die den Verkehr blockieren

E

- Sperrung Ketzerbach für Schwerverkehr

D

- Hohe Leuchte, Rotenberg, Bachstraße sind sehr problematische Durchgangsstraßen

F

- Radboxen

G

- Taktung aus Kassel-Nord von Bus (Behring)



2. Hausdörfer_2

- Großseelheimer Str. als Problem
- Zeppelinstr. (zu schmal für 2 Busse), Frauenbergstr. Fehlen im Konzept → hohe Verkehrsbelastung
- Wohnbebauung Molkereistr
- Zufahrt zum Südbahnhof ist schlecht geregelt und es fehlt gute Radverkehrsanbindung
- Schwerverkehrsproblematik durch Industriegebiet
- P+R am Südbahnhof wirkt sich stark auf das Wohngebiet aus
- Schnellbuslinien führen dazu, dass Menschen z.T. weite Wege auf sich nehmen müssen
- Von Marburger Str. weiterführend sehr wenig → Einbahnstraße Marburger Str., Ecke Moischer Richtung Goldbergstr. Prüfen → Verkehrsversuch wurde beantragt
- Taktverdichtung zwischen Marburg Süd und [Angabe fehlt]
- Beltershäuser Str. → Stichstraßen kommt man kaum raus, Sonnenblick Allee schwer zu queren
- Verbindung Ortsteile getrennt durch große Straße
- Topographie ist auch entscheidend für die Verkehrsmittelwahl (z.B. beim Einkauf)
- E-Roller Sharing
- Kein Sharing am Richtsberg, keine Ladeinfrastruktur
- Konflikte zwischen Radverkehr + Bus im Bereich von Bushaltestellen
- Bikesharing sollte mit E-Fahrzeugen eingesammelt werden
- „Silence“ als Best Practice

Außenstadtteile

Kfz-Verkehr

- Kfz-Verkehr und Straßennetz: Beschlüsse mit drin, die zuvor wegfielen → u.a. Hohe Leuchte/Marbach sonst kommen wir nicht in die Stadt
- Zu starke Straßenbeleuchtung Michelbacher Str.
- Äußere Ringe. Mehr Parkflächen, dann Lastenrad
- Bündelung als Ziel, Quartiersgaragen
- Ältere Menschen brauchen Parkplätze vor der Arztpraxis, vllt. Ärztekompex
- Innenstadt zu eng → Gegenverkehr ein Problem
- Durchfahrtsverkehr, was ist damit?
 - Wie verringern?
 - Ampelschaltung
- Planung weg vom Kfz → durch ÖPNV Taktung mit den Außenbezirken
- Hermershausen, Nesselbrunner Str. → enger Fußweg und LKWs (Kreisstraße)
- Kritik Lahnberge: Pendlerverkehr in Außenbezirke
- Mehr Parkbuchten in den Außenstadtteilen und Tempo 30 etc., weniger Verkehr → für Landwirtschaftsverkehr Einengung jedoch weniger gut
- Ärger mit Tempo-Schild → mehr 30er-Zone in den Außenstadtteilen
- Bremsen auch ein Problem
- Blitzanlagen zur falschen Zeit → nicht früh genug und zu früh wieder abgebaut → erfasst nicht die Hauptverkehrszeiten

Radverkehr

- Reinigung der Radwege
- Luftpumpen-Stationen
- Konflikt Rad und Fuß
- Radladestationen → noch kein Bedarf, aber Lahnradweg
- Pilotprojekt Pilgrimstein
- Gebündelte Standorte
- Radverkehrs-Linie → auf Kreisstraße sehr gefährlich ohne
- Radverkehr muss auch für Kinder sicher sein

Vernetzte Mobilität

- Car-Sharing?, mehr kümmern, muss von innen aus den Stadtteilen kommen
- Parkraum Südbahnhof auch für Räder mit Diebstahlsicherung

ÖPNV

- Bessere Taktung: Marbach, Lahnberge
- Michelbach: Bus vor Ort zu laut
- Guter ÖPNV → Taktung, zu langer Weg zur Haltestelle
- Wartezeit zu lange
- Bessere Radmitnahme
- Fehlende Nutzung von Angeboten → Radmitnahme über Anhänger-Bus wurde nicht genutzt
- Bestandspriorität ÖPNV
- Regio-Tram wie in Kassel

Ergebnisse Arbeitsphase 2 Diskussion in Kleigruppen

Tischdecke 1:

„Aussage“??? (war nicht zu entziffern)

Bei Unterstützung der Maßnahmen hilft MoVe 35!

„Quartiersgaragen“:

Ortenberg

- Käthe-Kollwitz-Schule Parkplatz
- Einbeziehung der neuen Parkplätze Lokschuppen
- Private große Parkflächen (Kawasaki, Alte Kasseler, einbeziehen)
- Parkhäuser („Alte Gärtnerei“) miteinbeziehen

Einbeziehung der Parkflächen von Supermärkten fürs nächtliche Parken

Zu Frage 2:

„Gruppen“ – für Einpendler

- Ausbau von Park & Ride
- Nulltarif im ÖPNV / bessere Taktung
- Einbindung von Park & Ride für die westlichen + östlichen Stadtteile
- Zeppelinstraße zur Einbahnstraße wandeln
- Bushaltestellen an der „Stadtautobahn“ einrichten
- Aufstockung von Parkflächen um weitere Stockwerke
 - Bahnhof
 - Hansenhaus
 - Gaßmannstadion

Tischdecke 2:

Geschwindigkeitsbegrenzungen:

Innerorts alle Straßen 30

Ab den Stadtteilrändern alles konsequent 70

Südviertel, Krekel, Wehrda, Lahnberge und Südbahnhof → Parkdecks mit ÖPNV-Verbindung

Parkhäuser, die Außenverkehr abfangen, müssen günstig sein. Wird alles zu teuer, fahren nur noch „Arbeitende“ in die Stadt. Der Rest fährt in andere Städte und Außeneinkaufsmöglichkeiten. Innenstädte verweisen noch mehr.

Einbahnstraßen lassen Verkehr ruhiger fließen – Parkmöglichkeiten auf einer Seite sollten aber erhalten bleiben.

Bessere Bustaktung, dann fahren weniger Leute mit dem Auto in die Stadt, dann braucht man auch weniger Parkplätze in der Innenstadt.

Pater Noster Parkhäuser

- Brauchen wenig Platz
- Produzieren ihren Ladestrom selber
- z.B. am Afföller

Seilbahn-Schnellverbindungen

- auch über Straßen
- Verbindung zu den Behringwerken

Außenparkraum kostenlos, wenn ÖPNV zum Pendeln genutzt wird

Wohnmobilparkplätze

Tischdecke 3:

Parkhäuser

- Breitere Einfahrten und Plätze für größer gewordene Autos
- Helligkeit, Sicherheit

Quartiersgaragen

- Altes Gaswerk
- Uni-Parkplatz Blechturm Bibl.

Von außen

- Ältere Menschen, Mobilitätseingeschränkte Menschen brauchen zentrale Parkplätze

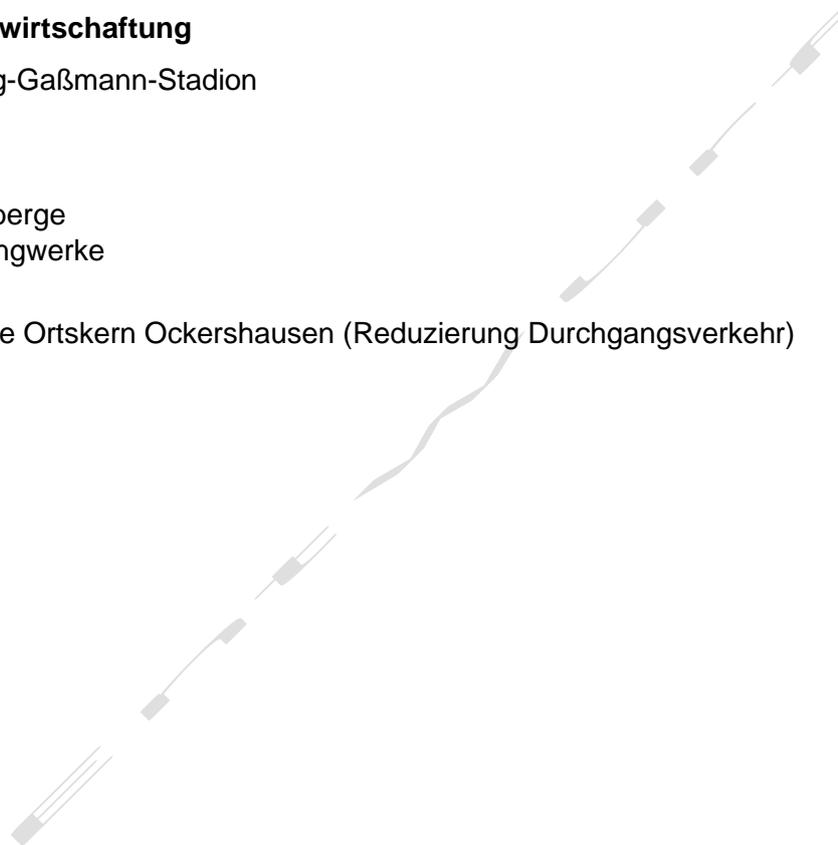
Parkraumbewirtschaftung

- Georg-Gaßmann-Stadion

Park + Ride

- Lahnberge
- Behringwerke

Shared Space Ortskern Ockershausen (Reduzierung Durchgangsverkehr)



Tischdecke 4:

Parken in der Kernstadt

- Parkfläche Barfüßertor aufstocken
- Nutzen Parkfläche Emil-von-Behring Schule
- Parkfläche Georg-Gaßmann-Stadion aufstocken

Parken in der Kernstadt für Nicht-Anwohner

- Behinderte Menschen
- Ältere Menschen
- Park & Ride an Afföller und Südbahnhof
- Parkhäuser
 - Breite der Zufahrten verbessern
 - Breitere Parkplätze

Mobilitätsstationen

- Südbahnhof
- Hauptbahnhof
- Stadtteile (Abstufungen)

Straßennetz

- Durchgangsverkehre können nicht reduziert werden
- Was sind Durchgangsverkehre?

Bewohner mitnehmen

- Schwierig; wir wohnen da draußen gut. Einkaufen z.B. in Weimar und Gladenbach

Quartiersgaragen

- Geht doch gar nicht; Platz fehlt
- Bedarf ja (s. Südviertel)