

MoVe 35

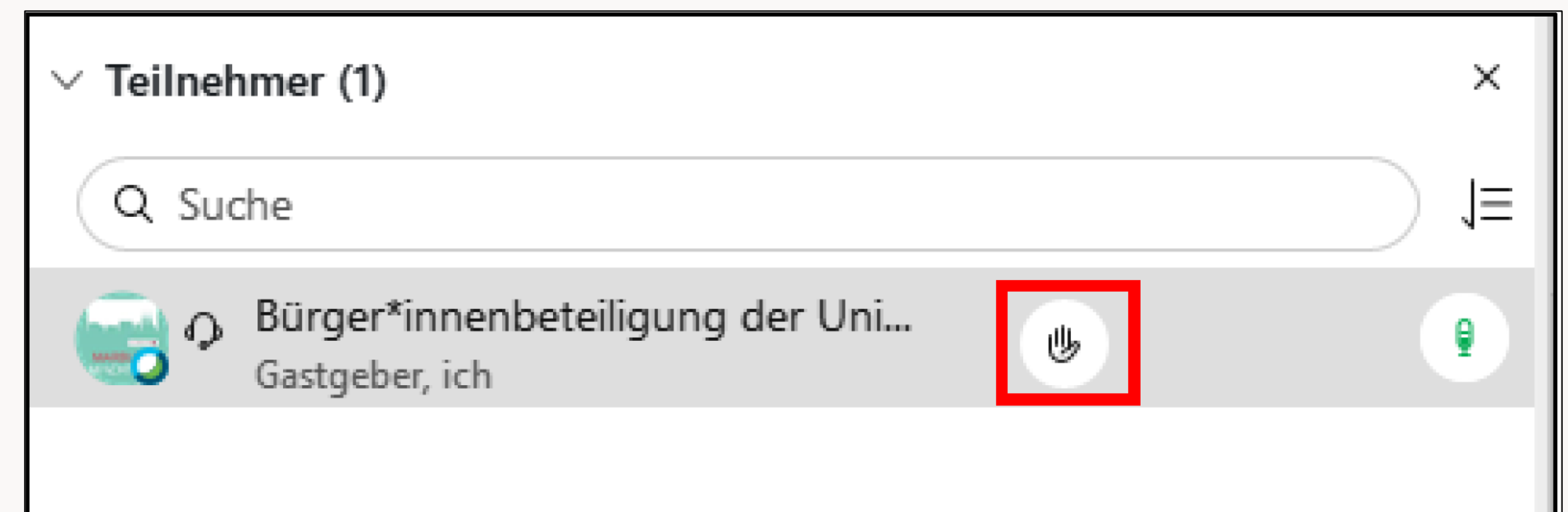
Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035

Workshop Ortsvorsteher*innen und Stadtteilgemeinden



1. Begrüßung & Einstieg
2. Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept der
Universitätsstadt Marburg 2035, *Stadt Marburg*
3. Bestandsanalyse/Ausblick, *Planersocietät*
4. Kleingruppendiskussion Ortsteile (Kernstadt / Westen /
Osten)
5. Zusammenfassung / Abschluss und Ausblick

- Bitte halten Sie Ihr Mikrophone „stumm geschaltet“
- Bitte melden Sie sich über die Funktion „Hand heben“
- Wenn Sie sich melden und die Moderation Sie aufgerufen hat, bitte Mikrophone aktivieren
- Bitte danach wieder „stumm schalten“



MoVe 35 - Projektteam



MoVe 35

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035



Ziele – Rahmenbedingungen
Einordnung – Beteiligungs-
möglichkeiten



Ziel und Zweck eines gesamtstädtischen Mobilitäts- und Verkehrskonzepts

- Rahmenplanung und Leitlinie für die nächsten 15 Jahre
- Verkehrsmittelübergreifende Gesamtstrategie
- Detaillierte Einzelmaßnahmen nur für bestimmte Bereiche

Unsere Ziele für MoVe 35

MoVe 35 steht für das **Mobilitäts-** und **Verkehrskonzept**, das die Universitätsstadt Marburg erarbeitet. Es soll bis **2035** gelten.

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!

Beschlusslage

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 14.12.2018

Erstellen eines **Verkehrskonzeptes für die Anbindung der Pharmastandorte Marbach und Görzhäuser Hof** unter Einbeziehung der Standortfirmen und deren Mitarbeitern.

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 25.01.2019

Ergänzung des vorgenannten Beschlusses durch die **Beauftragung einer Bedarfs- und Machbarkeitsstudie für die Verkehrsentwicklung im Marburger Westen**

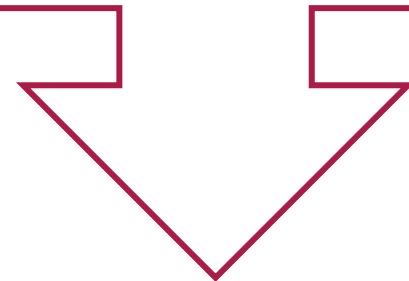
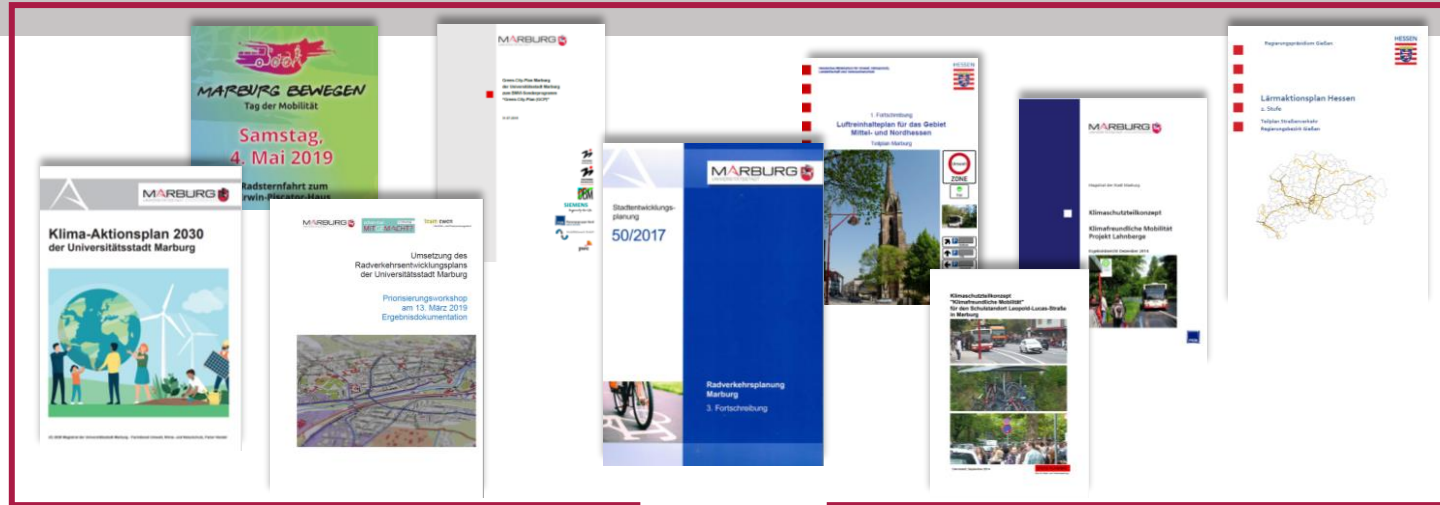
Beschlusslage

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 11.04.2019

Erarbeitung einer **ganzheitlichen Mobilitätsstrategie** für die Stadt Marburg unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.

Rahmenbedingungen für den MoVe 35-Prozess

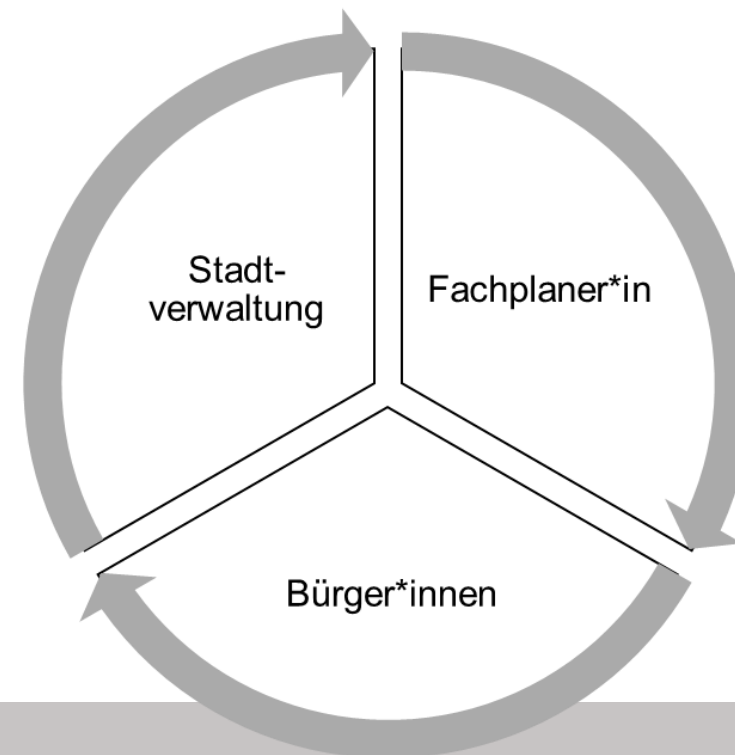
- 1. Klima-Notstandsbeschluss vom 28. Juni 2019
„Klimaneutralität der Universitätsstadt Marburg bis 2030“**
- 2. Bestehende Konzepte und Planwerke und deren Umsetzung**
- 3. Weitere Beteiligungsprozesse**



 **MoVe 35** 

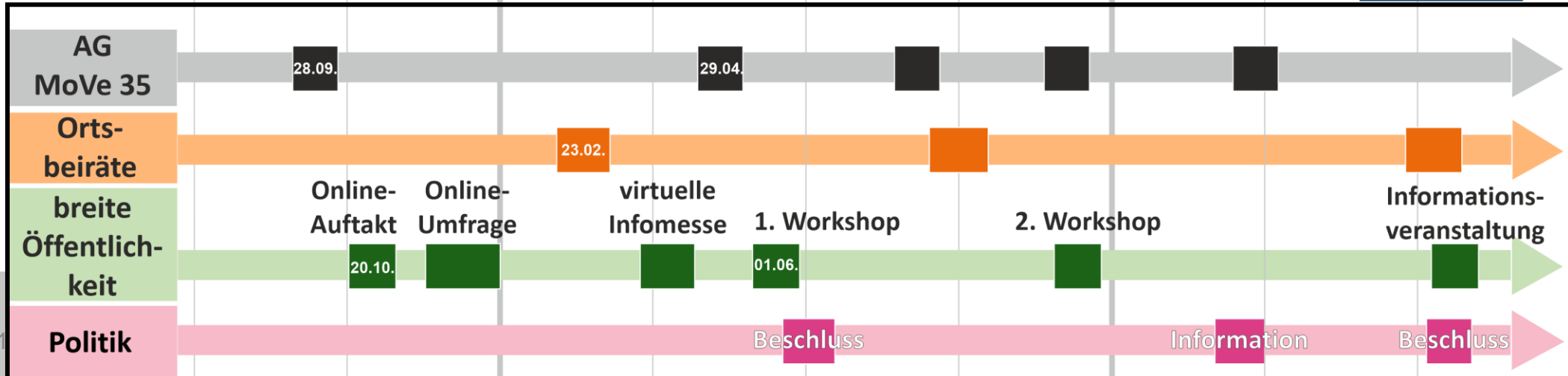
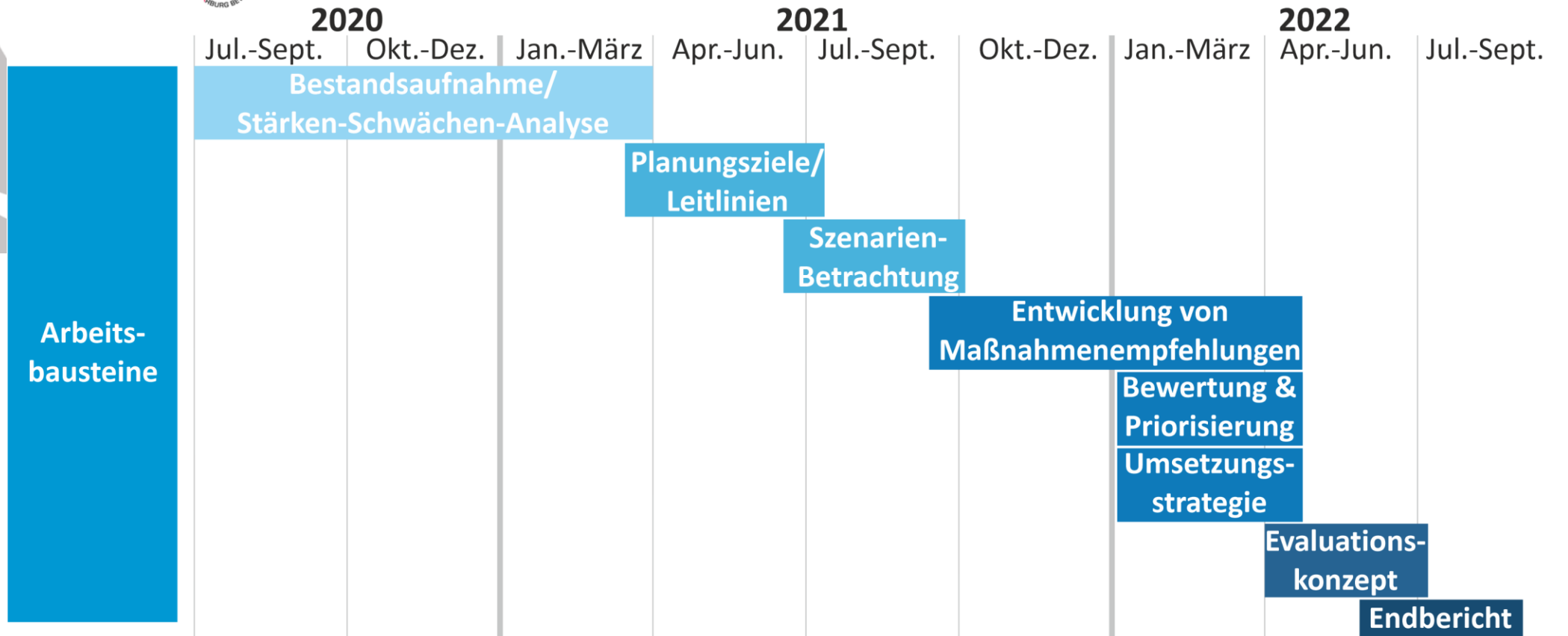
MoVe 35 - Nachhaltiges Mobilitäts- & Verkehrskonzept

- Gemeinsames Vorgehen (dreigleisig)
 - diskutieren
 - mitgestalten





MoVe 35: Zeitplanung und Beteiligungsmöglichkeiten



www.planersocietaet.de

Abstimmung der Ortsteile

MoVe 35

Bestandsanalyse/Ausblick

23.02.2021



Gliederung

Bisherige Arbeiten

Bestandsanalyse

- Lage, Stadtstruktur, Kennzahlen
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV & Schnittstellen
- Kfz-Verkehr & Parken

Zusammenfassung



Gliederung

Bisherige Arbeiten

Bestandsanalyse

- Lage, Stadtstruktur, Kennzahlen
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV & Schnittstellen
- Kfz-Verkehr & Parken

Zusammenfassung



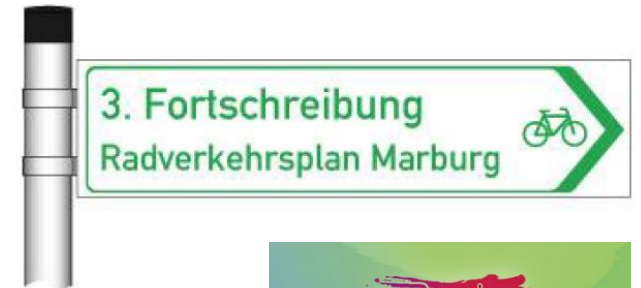
Bisherige Arbeiten

- Sichtung bestehender Konzepte und Beteiligungsverfahren: Tag der Mobilität, Tour der Mobilität, Radverkehrsentwicklungsplan, Green City-Plan, einzelne Verkehrsuntersuchungen, Entwicklungskonzept für die Außenstadtteile, Rahmenplanung Ockershausen, ...
- Sichtung/Prüfung relevanter Einzelhinweise der Bürgerinnen und Bürger & aus Öffentlichkeitsbeteiligungen, insb. auch der Online-Umfrage
- Auswertung der Hinweise aus Ortsteilen
- laufende Auswertung von Grundlagendaten: Pendlerdaten, Mobilitätseckdaten, Bevölkerungsentwicklung, ...



Bisherige Arbeiten

- Stadtweite Ortsbegehungen und Ortsbefahrungen zu Fuß, mit Bus und Rad sowie mit dem Auto
- spezielle vor-Ort-Betrachtungen auch, wenn erste Maßnahmenideen entwickelt werden (bspw. zu Radwegeverbindungen in Ortsteilen)
- Parkraumanalyse in der Kernstadt (Südviertel, Biegenviertel, Bahnhofsumfeld)
- stadtweite Verkehrszählungen in der zweiten Aprilhälfte
- Aufnahme der Anregungen aus der ersten Sitzung der AG MoVe 35 (September 2020)



Gliederung

Bisherige Arbeiten

Bestandsanalyse

- Lage, Stadtstruktur, Kennzahlen
- Kernstadt
- Ortsteile im Westen der Kernstadt
- Ortsteile nördlich/nordöstlich der Kernstadt
- Ortsteile westlich/südöstlich der Kernstadt

Zusammenfassung



Verkehrsanbindung

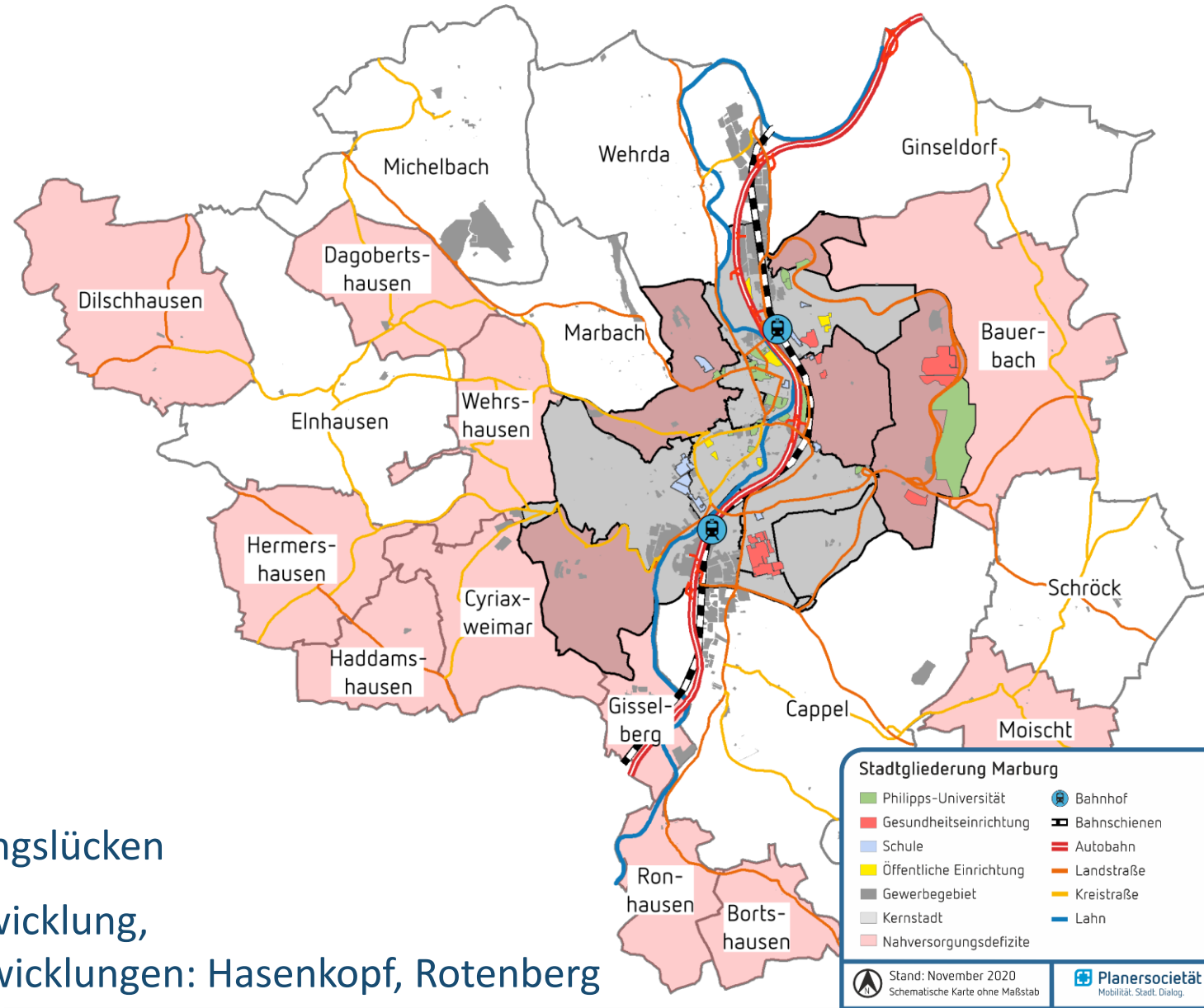
- gute Nord-Süd-Verbindung: Bundesstraße 3 & Schienenachse
- differenzierte, z.T. umwegige Erschließungen in Ost-West-Richtung, keine direkte Schienenanbindung

- flächengroße Stadt (124,5 km²) mit heterogener Siedlungsstruktur

Versorgungsschwerpunkt Kernstadt

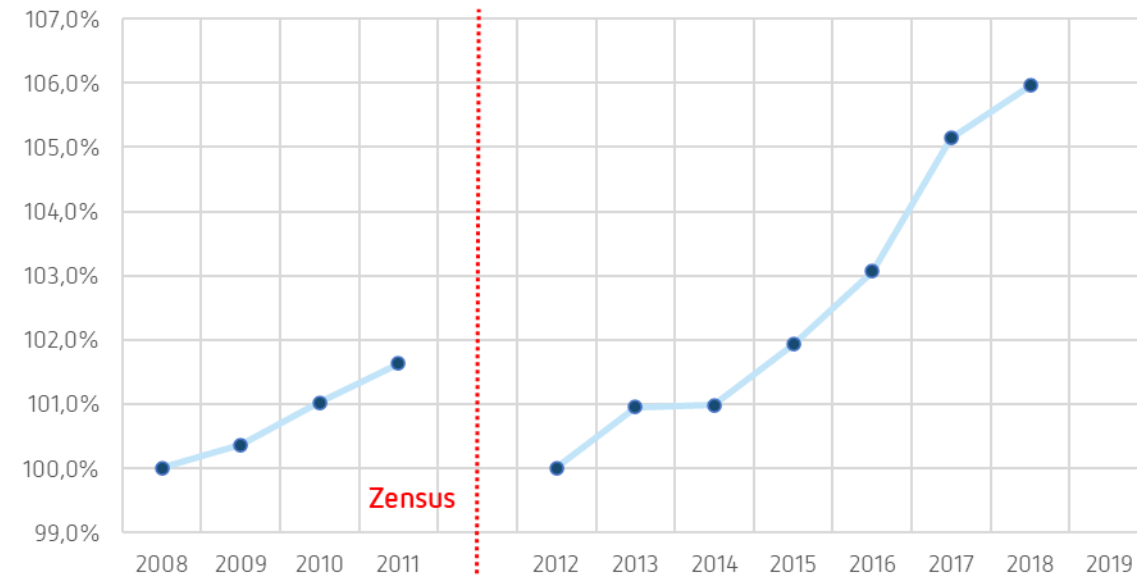
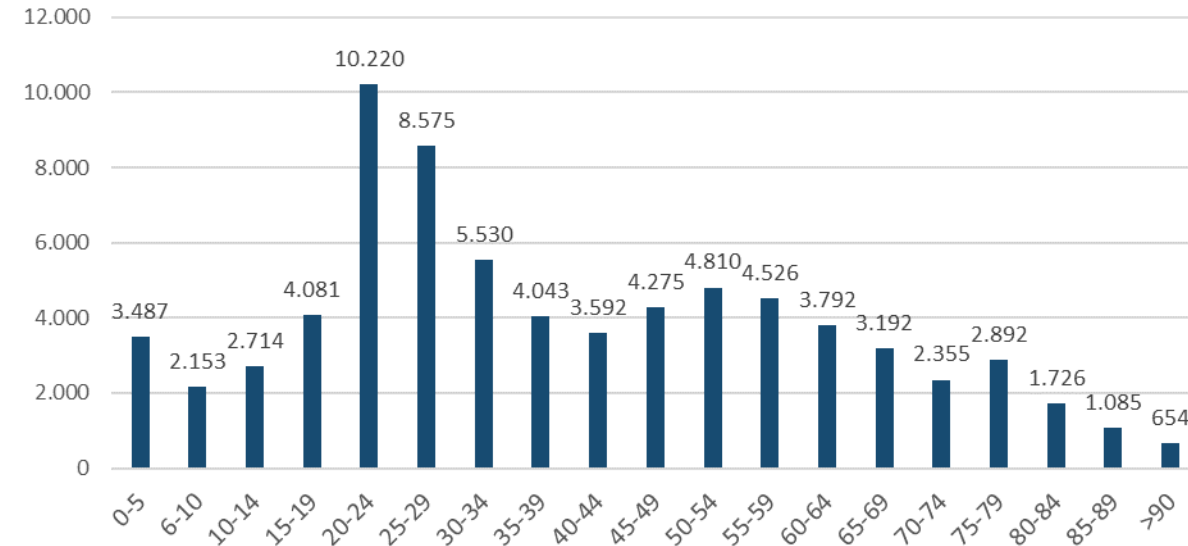
ländliche Stadtteile z.T. mit Nahversorgungslücken

- positiv: Innenentwicklung vor Außenentwicklung, auch relativ kernstadtnahe Siedlungsentwicklungen: Hasenkopf, Rotenberg



Bevölkerungsdaten

- Bevölkerungsdichte
gesamtstädtisch eher gering (592 EW/km²)
Kernstadt deutlich verdichtet (2.035 EW/km²)
- junge Bevölkerungsstruktur
hohe Studierendenzahl (Anteil 20 – 29 Jahre: 24,5%)
- positive Bevölkerungsentwicklung
Wanderungssaldo fängt natürliches Saldo auf
Raumordnungsplan: ~ 3.000 Bevölkerungswachstum bis 2030



Eckdaten zur Mobilität

- Verlagerungspotenzial kurze MIV-Wege:
69 % aller Wege sind kürzer als 5 km,
viele davon werden mit Auto zurückgelegt
- Herausforderung Pendlerverkehr*:
Einpendler: 28.945, Auspendler: 8.795
Saldo: +20.150 MIV-Anteil: 67% (Auspender)

Top 5

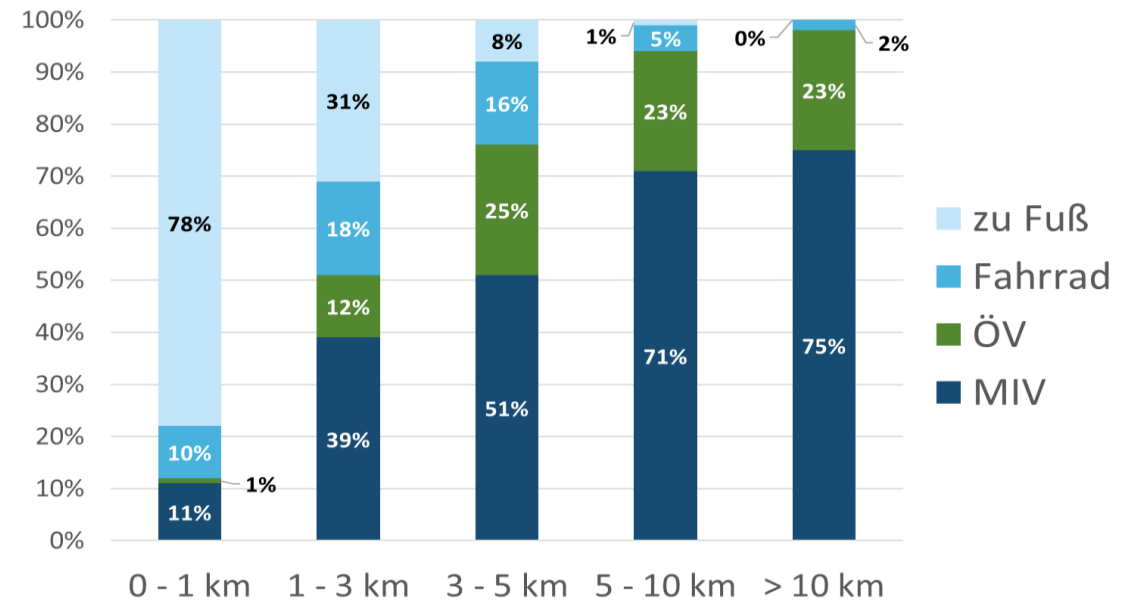
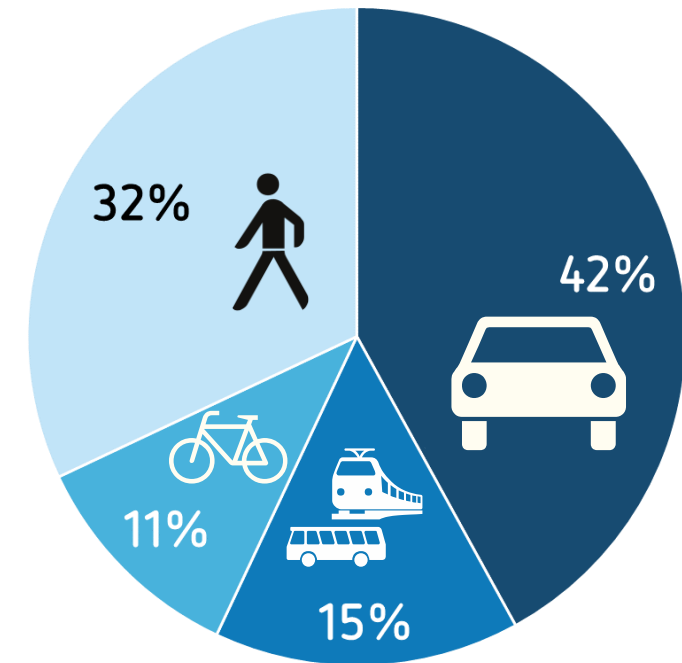
Einpendler

Kirchhain (2.691)
Ebsdorfergrund (2.004)
Wetter (1.873)
Lahntal (1.813)
Cölbe (1.781)

Auspender

Gießen (1.357)
Frankfurt (1.089)
Stadtallendorf (693)
Kirchhain (462)
Cölbe (385)

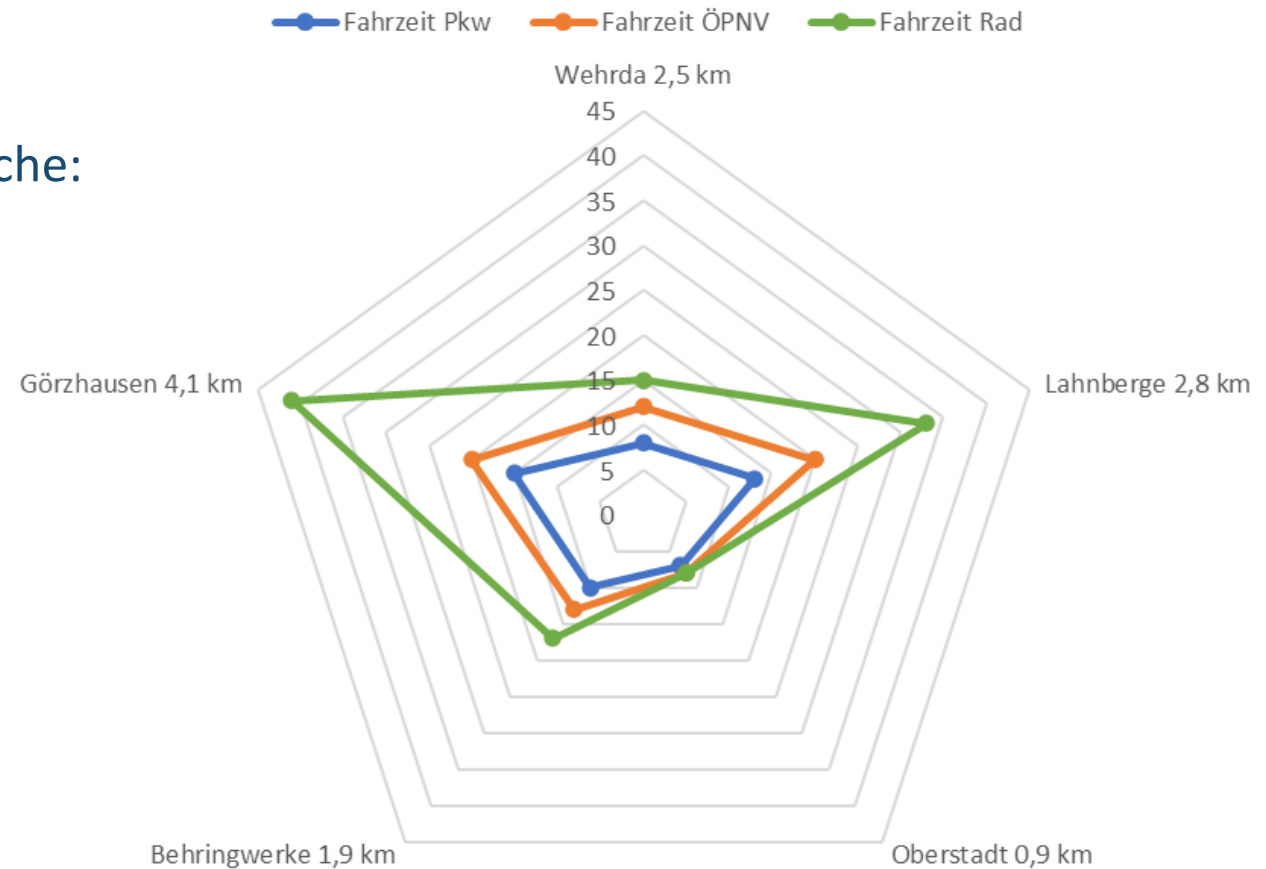
* Hier sind nur Berufspendler (soz.-vers.-pfl. Beschäftigte) dargestellt



Erreichbarkeit

Reisezeit vom Bahnhof Marburg (Lahn) in Stadtbereiche:

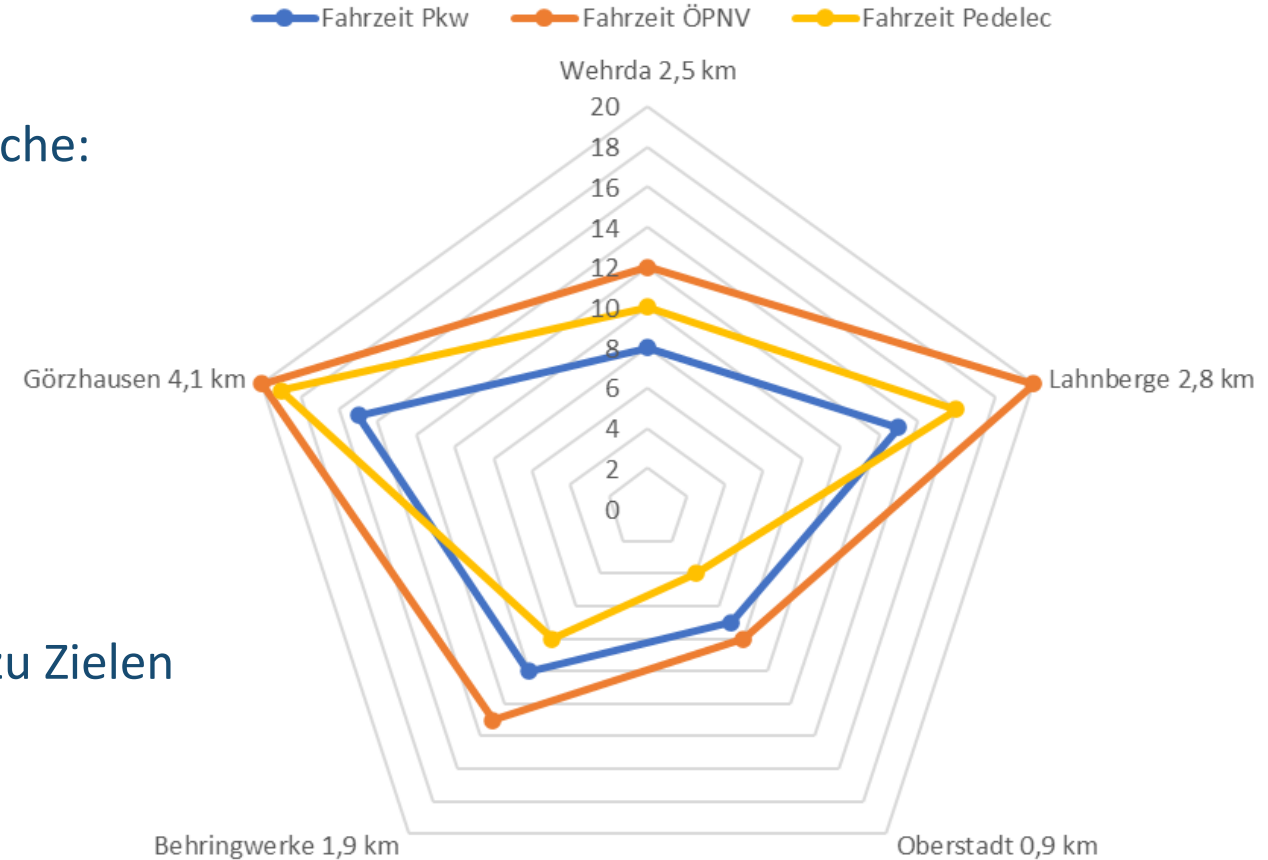
- grundsätzlich gute Auto-Erreichbarkeit
- Radverkehr innerstädtisch konkurrenzfähig, im Einzelfall genauso schnell/schneller
- ÖV wenig langsamer, aber auch konkurrenzfähig



Erreichbarkeit

Reisezeit vom Bahnhof Marburg (Lahn) in Stadtbereiche:

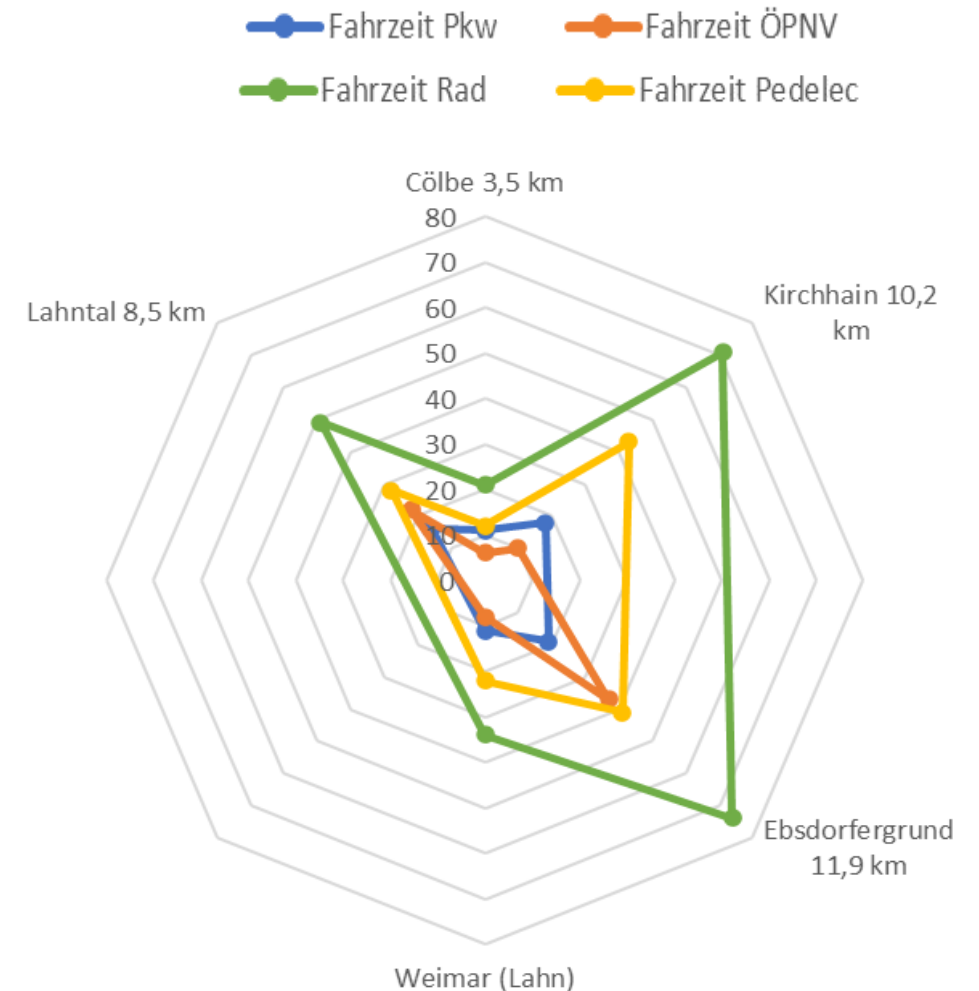
- grundsätzlich gute Auto-Erreichbarkeit
- Radverkehr innerstädtisch konkurrenzfähig, im Einzelfall genauso schnell/schneller
- ÖV wenig langsamer, aber auch konkurrenzfähig
- Pedelecs/E-Bikes: Fahrzeiten verkürzen sich auch zu Zielen in Höhenlagen (Lahnberge, Görzhausen)



Erreichbarkeit

Reisezeit vom Bahnhof Marburg in Umlandgemeinden:

- **ÖV** aus Cölbe, Kirchhain & Weimar (Lahn):
schneller als der Pkw
- insb. in Richtung Südost/Ebsdorfergrund ist der ÖV
deutlich langsamer als der Pkw
- Radverkehr ist für Cölbe und Weimar noch halbwegs
konkurrenzfähig
- auf längeren Strecken, insb. bergauf, hat E-Unterstützung
(Pedelecs, E-Bikes) Potenziale
- Radverkehr gewinnt an Konkurrenzfähigkeit, wenn
Stauzeiten/Parkplatzsuche des Autoverkehrs sowie Zu-
/Abgangszeiten zum ÖV hinzugerechnet werden



Gliederung

Bisherige Arbeiten

Bestandsanalyse

- Lage, Stadtstruktur, Kennzahlen
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV & Schnittstellen
- Kfz-Verkehr & Parken

Zusammenfassung



Radverkehr: Situation in der Kernstadt

- innerstädtisch **dichtes Radverkehrsnetz** mit wenigen Netzlücken
- Berücksichtigung des Radverkehrs in der Kernstadt an vielen Kreuzungsbereiche durch eigene
 - Signalisierung, Markierungen, Aufstellbereiche
- breit ausgebautes Fahrradverleihsystem nextbike
- **Beeinträchtigungen** durch schmale Radwege, gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr, Engstellen Ein-/Aussteigende an Bushaltestellen, parkende Kfz, Falschparker
- noch Nachholbedarf bei **Abstellanlagen** (Bahnhöfe, Umfeld der Oberstadt, verdichtete Wohnquartiere, ...)



Universitätsstraße / Ockershäuser Allee



Bahnhofstraße

Radverkehr: Situation in den Ortsteilen

- **Kernstadt-Anbindung** in Nord-Süd-Verbindung gut bis ordentlich (Lahntalradweg, Anbindung Cappel, Ronhausen, Bortshausen)
- Radverkehrsverbindung Haddamshausen in Richtung Weimar
- Maßnahmen zur Verbindung der Lahnberge zuletzt umgesetzt, aber weitere Potenziale



Radverkehr: Situation in den Ortsteilen

- **fehlende Ost-West-Verbindungen**
 - z.B. Anbindung der Gewerbestandorte Marbach, Görzhausen
 - Anbindung kernstadtnaher und ferner Ortsteile (Stadtwald, Ockershausen, Dilschhausen, Moischt, ...)
- keine Verbindungen der Ortsteile untereinander
- topographisch schwierige Bedingungen, aber: Pedelecs/E-Bikes als Potenzial
- nur **wenige Radabstellanlagen** in Ortsteilen (vereinzelt z.B. vor Bushaltestellen)
- nextbike bislang auf die Kernstadt beschränkt



Gliederung

Bisherige Arbeiten

Bestandsanalyse

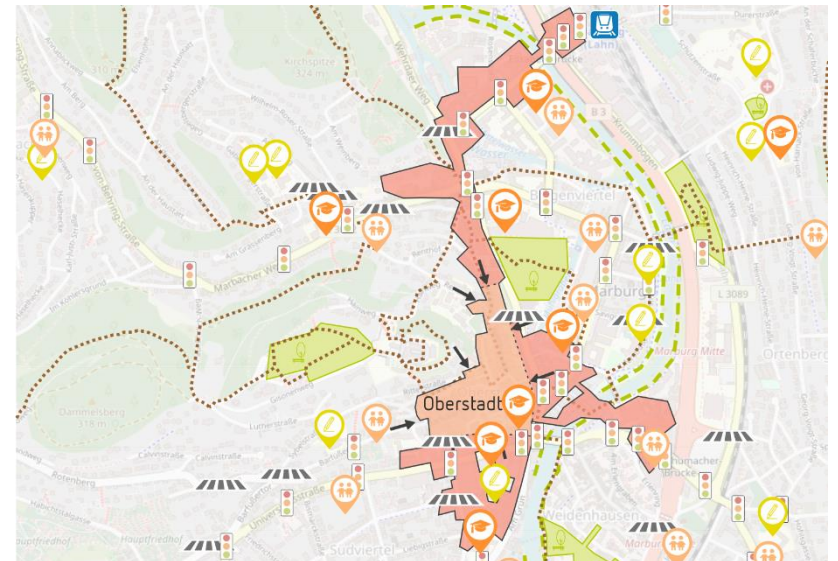
- Lage, Stadtstruktur, Kennzahlen
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV & Schnittstellen
- Kfz-Verkehr & Parken

Zusammenfassung



Fußverkehr: Situation in der Kernstadt

- **hohe Aufenthaltsqualitäten** und Verweilqualitäten vor allem in der Oberstadt, Grün- und Erholungsräume
 - attraktive, eigenständige Wegeverbindungen (z.B. Lahntal)
- nahezu vollständiges **straßenbegleitendes Gehwegenetz** in der Kernstadt
- kurze Wege zwischen Bahnhof und Oberstadt
- viele Straßenquerungen sind bereits barrierefrei
- zum Teil schmale Gehwege und **Nutzungskonflikte**
 - Radverkehr, parkende Autos, Gastronomie, Werbetafeln, ...
 - zeitweise lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen



Fußverkehr: Situation in den Ortsteilen

- einzelne Mittelinseln, z.T. auch schon barrierefrei
- **Tempo 30** in Schulumfeldern
- zum Teil breite Fahrbahnen, zu schmale Gehwege, wenige Querungshilfen/Mittelinseln (auch im Schulumfeld)
- Haltestellen und Nahversorgungsbereiche sind nicht immer gut über Gehwege angebunden
- Standards der Barrierefreiheit noch wenig berücksichtigt
- wenige Bereiche mit Aufenthaltsqualität, wenige Sitz-/Verweilmöglichkeiten (positiv: Ortsmittel Elnhausen)
- **starke Trennwirkung zur Kernstadt** durch Barrieren (Lahn, B3, Schienenachse, Unterführungen zum Teil Angsträume)



Gliederung

Bisherige Arbeiten

Bestandsanalyse

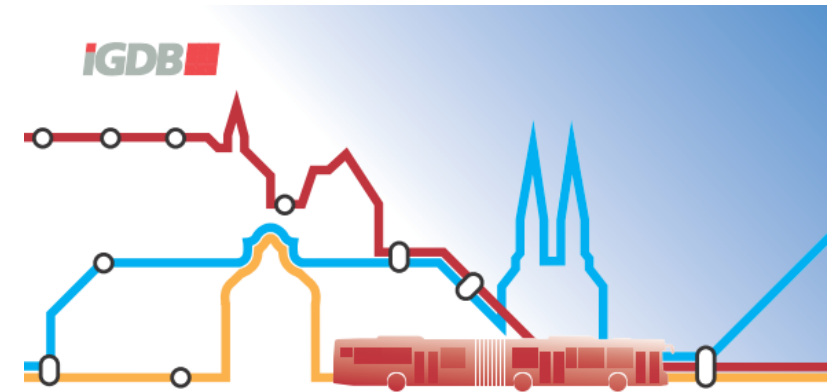
- Lage, Stadtstruktur, Kennzahlen
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV & Schnittstellen
- Kfz-Verkehr & Parken

Zusammenfassung



ÖPNV/SPNV

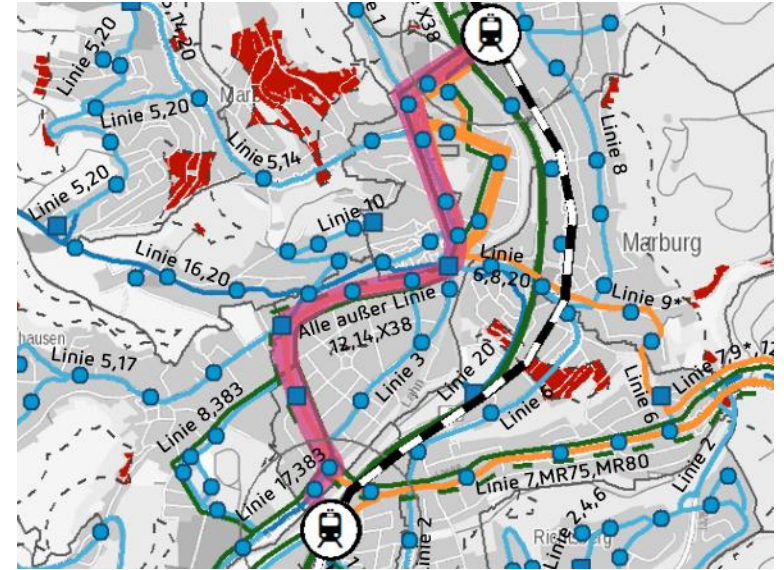
- Abstimmung mit der aktuellen Fortschreibung des NVPs (2021/2022)
- NVP: kurz- bis mittelfristige Maßnahmen
-> enge Abstimmung mit MoVe 35
- mittel- bis langfristige Perspektive: MoVe 35
- Maßnahmen, die ggf. heute noch nicht möglich/finanzierbar sind oder einen langen Vorlauf haben
- Entwicklung von langfristigen Leitprojekten
- Ideengeber für zukünftige Fortschreibungen des NVP



Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2016 - 2021

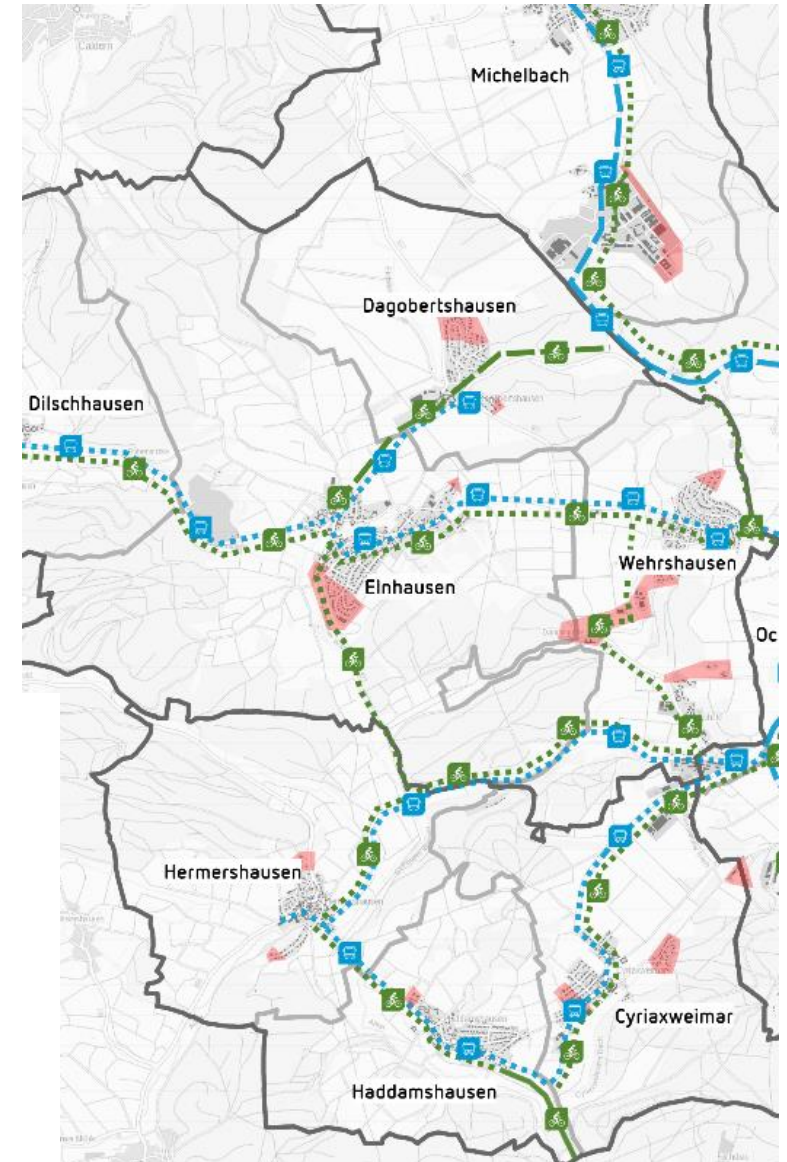
ÖPNV: Situation in der Kernstadt

- hohe Haltestellendichte → überwiegender Anteil der Siedlungsbereiche im 300 m Radius & kurze Wege zur Haltestelle
- Innerstädtische Busverkehrsachse → enge Taktung; aber z.T. Taktungslücken durch „Pulkverkehre“
- überwiegend 30-Minutentakt der Stadtbuslinien
- moderne und gut ausgestattete Haltestellen (mit Ausnahmen) → fehlende B+R-Kapazitäten
- Bahnhöfe als Mobilitätsverknüpfungspunkte, aber v.a. der Südbahnhof hat viel Verbesserungspotenzial
- breit ausgebautes Sharing-System: Carsharing, nextbike



ÖPNV: Situation in den Ortsteilen

- Haltestellendichte ordentlich → Siedlungsbereiche überwiegend im 300m-Radius, aber Ausnahmen
- wenige Ortsteile im guten ca. 30-Minutentakt erschlossen (Cappel, Gisselberg, Marbach, Michelbach, Wehrda, Wehrshausen)
- viele Ortsteile eher mäßig erschlossen, 60-Minutentakt und z.T. weniger (Bauerbach, Bortshausen, Cyriaxweimar, Dagobertshausen, Dilschhausen, Einhausen, Ginseldorf, Haddamshausen, Hermershausen, Ronhausen)
- Moischt und Schröck: Erschließung über mehrere Linien mit Taktung deutlich > 60 Minuten, durch Linienüberlagerung ergibt sich ein etwas engerer Takt
- Verbindungen zwischen den Ortsteilen bestehen i.d.R. dann, wenn die Verbindungen auf dem Weg zur Kernstadt liegen
- keine Querverbindungen zwischen Ortsteilen



ÖPNV: Situation in den Ortsteilen

- Bedienungszeiträume zum Teil am Wochenende ausgedünnt, zum Teil auch werktags abends
- AST-Angebot unterstützend, aber unkomfortabel und wenig flexibel
- Haltestellenqualität in den Ortsteilen deutlich geringer als in der Kernstadt (hinsichtlich Barrierefreiheit, Witterungsschutz, dynamischer Fahrgastinformation, ...)
- Haltestellen zum Teil mangelhaft angeschlossen: Qualität der Gehwege, fehlende Radinfrastruktur und Radabstellanlagen, ...
- im Gegensatz zur Kernstadt kaum Mobilitätsalternativen zum Auto durch Sharing-Systeme (Carsharing, nextbike)



Gliederung

Bisherige Arbeiten

Bestandsanalyse

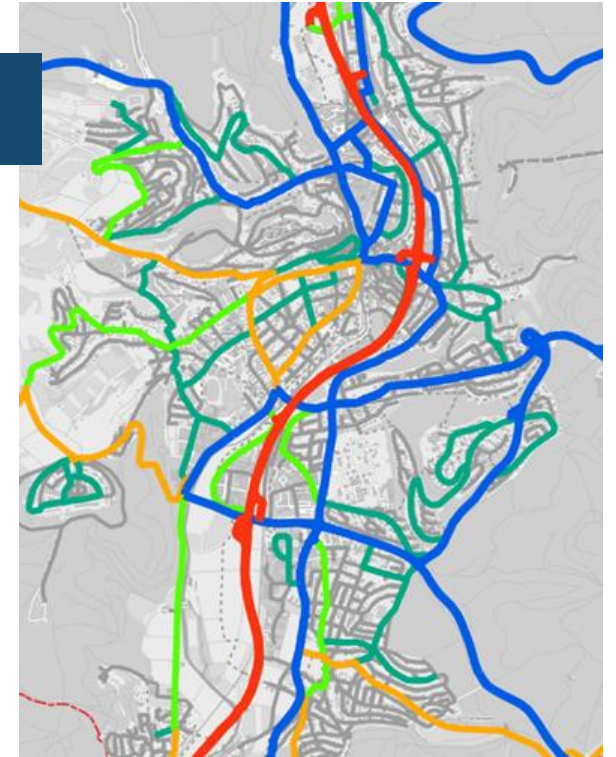
- Lage, Stadtstruktur, Kennzahlen
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV & Schnittstellen
- Kfz-Verkehr & Parken

Zusammenfassung



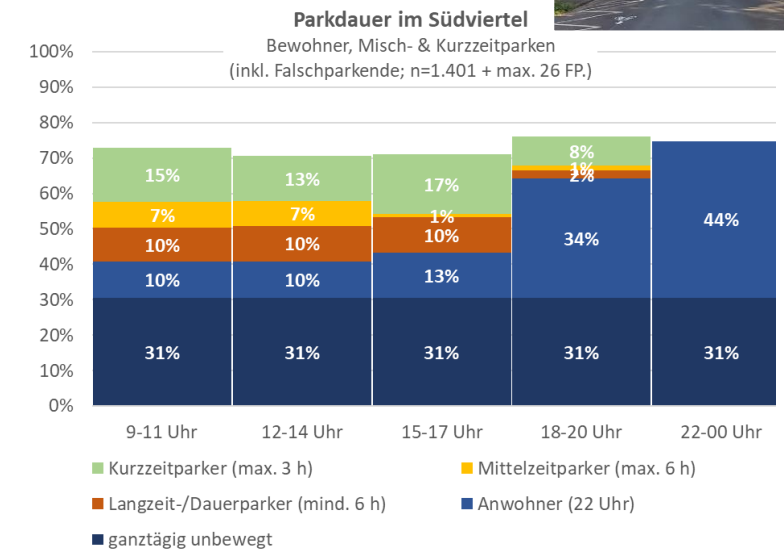
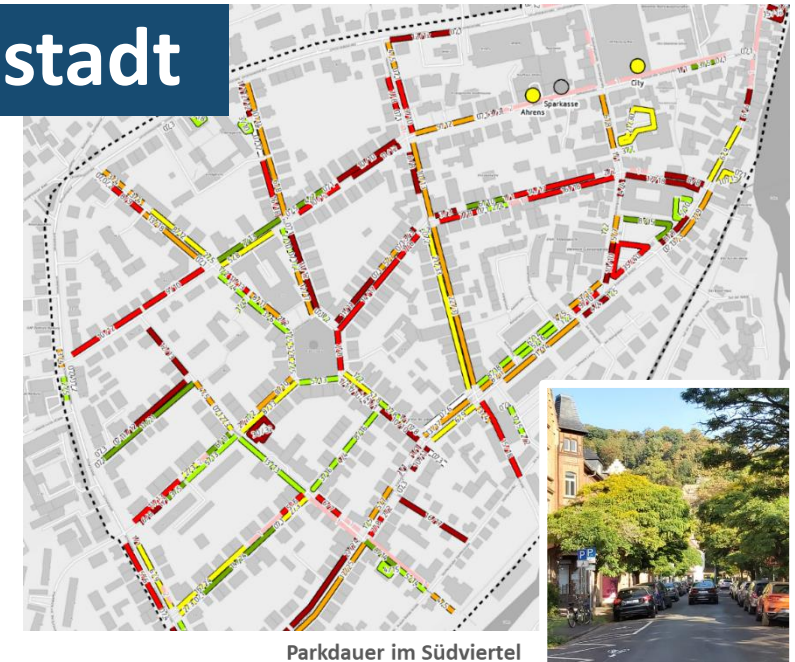
Straßennetz & Parken: Situation in der Kernstadt

- klar definiertes Hauptstraßennetz
- gute Erreichbarkeit (v. a. über Nord-Süd-Achse, Ost-West teils umwegig)
- aber auch sensible Durchfahrten und „Zwangsrouten“ mit hohen Belastungen (v.a. Ketzerbach)
- Hauptstraßen z.T. verkehrsberuhigend gestaltet (z. B. Ketzerbach, Frankfurter Straße), z.T. aber autoorientierte Straßenräume (Bahnhofstraße, Biegenstraße, Universitätsstraße)



Straßennetz & Parken: Situation in der Kernstadt

- Parken im öffentl. Straßenraum überwiegend bewirtschaftet (Parkschein, max. 2-5 Std., ca. 1-2 €/Std.)
- Bewohnerparkausweise für Anlieger
- Straßenraumparken dauerhaft stark nachgefragt (im Südviertel ca. 70-80% belegt), hohe Bewohnernachfrage und tagsüber Konflikte mit dem Parken Beschäftigter, Kunden und Besucher,
- viele ganztägig unbewegte Kfz
- viele freie Kapazitäten in Parkhäusern & Tiefgaragen (v.a. Lahncenter, Oberstadt, Marktdreieck, Hbf.)
- Parken im Straßenraum ist attraktiv: geringere Gebühren als Parkbauten, lange Höchstparkdauern -> hohe Nachfrage
- insgesamt kein Mangel an Parkmöglichkeiten, aber Verteilungsprobleme



Straßennetz & Parken: Situation in den Ortsteilen

- Lage- und angebotsbedingt stellt der Pkw ein meist notwendiges Verkehrsmittel dar (Wege zu Arbeit, Schule, Einkauf)
- vermutlich stark spitzenzeitbezogenes Verkehrsaufkommen (hohe Belastung zur ‚rush hour‘ - wenig Verkehr in Randzeiten)
- Verkehrsbelastungen v.a. Marbach/Ketzerbach
- meist breite Ortsdurchfahrten (z. B. Bauerbach, Ronhausen)
- kaum erkennbare Gestaltung der Ortseingänge (bzgl. Bewusstsein, Beruhigung, Identität)
- teils Engstellen an historisch gewachsenen Ortsmitten (z. B. Schröck, Moischt, Hermershausen)
- nahezu komplett verkehrsberuhigte Wohngebiete, oft aber relativ breite Straßenräume



Michelbach



Bauerbach



Gisselberg

Gliederung

Bisherige Arbeiten

Bestandsanalyse

- Lage, Stadtstruktur, Kennzahlen
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Straßennetz & Parken

Zusammenfassung



Zusammenfassung

- die Ortsteile nördlich und südlich der Kernstadt sind recht gut mit dem ÖPNV und auch mit Radwegen angebunden ...
... Ortsteile östlich und westlich der Kernstadt mäßig (ÖPNV) bis mangelhaft (Radverkehr)
- Nachholbedarfe in den Ortsteilen: Barrierefreiheit, städtebauliche Integration der Straßen/Verkehrsberuhigung
- Insgesamt ist für viele Ortsteile derzeit das Auto das Verkehrsmittel erster Wahl. Das gilt auch Gewerbegebiete
-> Verkehrsbelastungen, Einschränkungen der Mobilität für Menschen ohne Führerschein/Auto
- Herausforderung für MoVe 35: Ausbau der Alternativen auch im ländlichen Stadtbereich, Verringerung der Verkehrsbelastungen



www.planersocietaet.de



Wir freuen uns

jetzt auf Ihre Hinweise!

Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

info@planersocietaet.de

Kontakt

Jan Diesfeld

Fon 02 31 / 58 96 96-14

Fax 02 31 / 58 96 96-18

diesfeld@planersocietaet.de