MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Kurzfassung Zwischenbericht

Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035

MoVe 35

Universitätsstadt Marburg
FD Stadtplanung und Denkmalschutz
Barfüßerstraße 11
35037 Marburg

März 2021

MOVE 35
MARBURG BEWEGEN

Was ist MoVe 35?

MoVe 35 – Gemeinsam Visionen für die Mobilität von morgen entwickeln!

MoVe 35 ist das Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 für die Universitätsstadt Marburg. Das Konzept soll Grundlage sein für den Verkehr im Jahr 2035. Das Datum ist nicht so weit weg, wie es auf den ersten Blick vielleicht scheint. Denn Verkehrsinfrastruktur hat meist einen längeren Planungs- und Bauprozess, und auch angestrebte Verhaltensänderungen benötigen in der Regel Zeit.

Move 35 betrachtet die gesamte Stadt, also die Kernstadt Marburg wie auch die 18 äußeren Stadtteile. Auch geht es nicht nur um die Marburger Bürger*innen, sondern auch um die vielen Einpendler*innen in die Stadt und natürlich um den Wirtschaftsverkehr. Die Anbindung der meist ländlich-dörflich strukturierten Stadtteile an die Kernstadt zählt zu den Herausforderungen von MoVe 35, ebenso wie die verkehrliche Erschließung des Universitätsstandortes, der Gewerbegebiete und die Belastungen durch den Auto- und Schwerlastverkehr

Basis: Die Bestandsanalyse

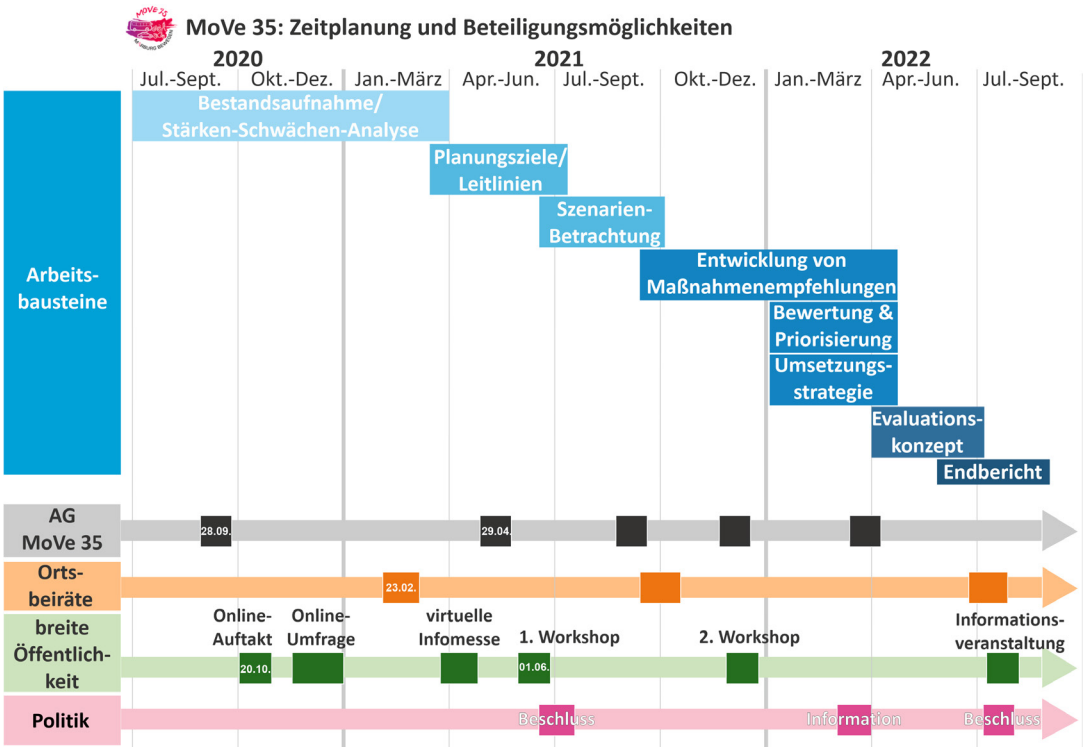
Grundlage für MoVe 35 ist zunächst einmal eine breite Bestandsanalyse, die auch Inhalt dieser Broschüre ist: Dazu zählen Grundlagendaten zum Verkehr sowie die Analyse der einzelnen Verkehrsarten. Eng abgestimmt wird MoVe 35 mit dem zeitgleich fortgeschriebenen Nahverkehrsplan. Auf Grundlage der Bestandsanalyse wird ein umfassendes Konzept an Maßnahmen erstellt. MoVe 35 wird so zum Rahmenplan und „roten Faden“ für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Universitätsstadt für die kommenden 10 bis 15 Jahre.

Beteiligung der Bürgerschaft

Bei der Erstellung von MoVe 35 werden nicht nur Politik und Verwaltung, sondern auch viele Akteursgruppen und die breite Öffentlichkeit intensiv eingebunden. Deshalb gibt es eine AG MoVe 35: In dieser Arbeitsgruppe engagieren sich ca. 40 Vertreter*innen aus Politik, Bürgerschaft, Wirtschaft, Verwaltung, Initiativen und Verbänden, dazu mehrere zufällig ausgewählte Bürger*innen. Diese AG berät und diskutiert wichtige Themen des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes.

Die Marburger*innen werden zudem digital über eine Online-Umfrage (sie hat bereits stattgefunden), digitale Informationsveranstaltungen, eine virtuelle Infomesse sowie mehrere Vor-Ort-Workshops beteiligt. Auch die Ortsbeiräte werden eingebunden.

Über das Gesamtkonzept MoVe 35 entscheidet dann letztlich die Marburger Stadtpolitik: die zuständigen Ausschüsse und die Stadtverordnetenversammlung.



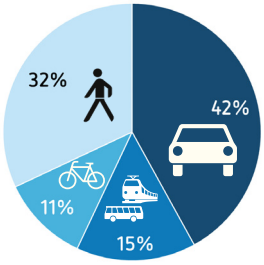
Daten zum Verkehr

Marburg hat gut 77.000 Einwohner*innen, davon knapp zwei Drittel in der kompakten Kernstadt. Die Einwohnerzahl ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen und dürfte dies nach einer Prognose der Hessen-Agentur auch bis 2030 weiter tun. Bedingt durch die Universität ist Marburg eine sehr junge Stadt mit einem hohen Anteil an 20- bis 29-Jährigen. Die autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße B3 und die Bahntrasse Kassel–Frankfurt prägen den Verkehr. Beide verlaufen in Nord-Süd-Richtung entlang der Lahn und binden Marburg an das Autobahn- und Schienennetz an.

Pendlerverkehr

29.000 Beschäftigte pendeln täglich nach Marburg ein, umgekehrt gibt es knapp 9.000 Auspendler*innen. Bedeutende Arbeitgeber in Marburg sind die Philips-Universität, das Universitätsklinikum UKGM, die Pharma- und Medizintechnik sowie der Einzelhandel.

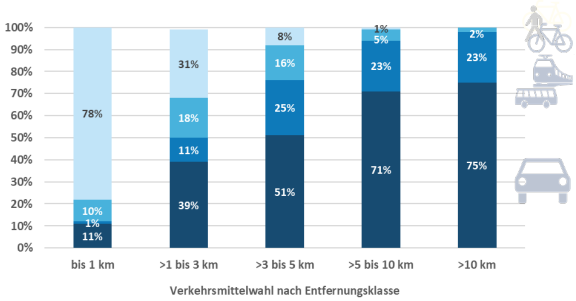
So sind die Marburger*innen unterwegs

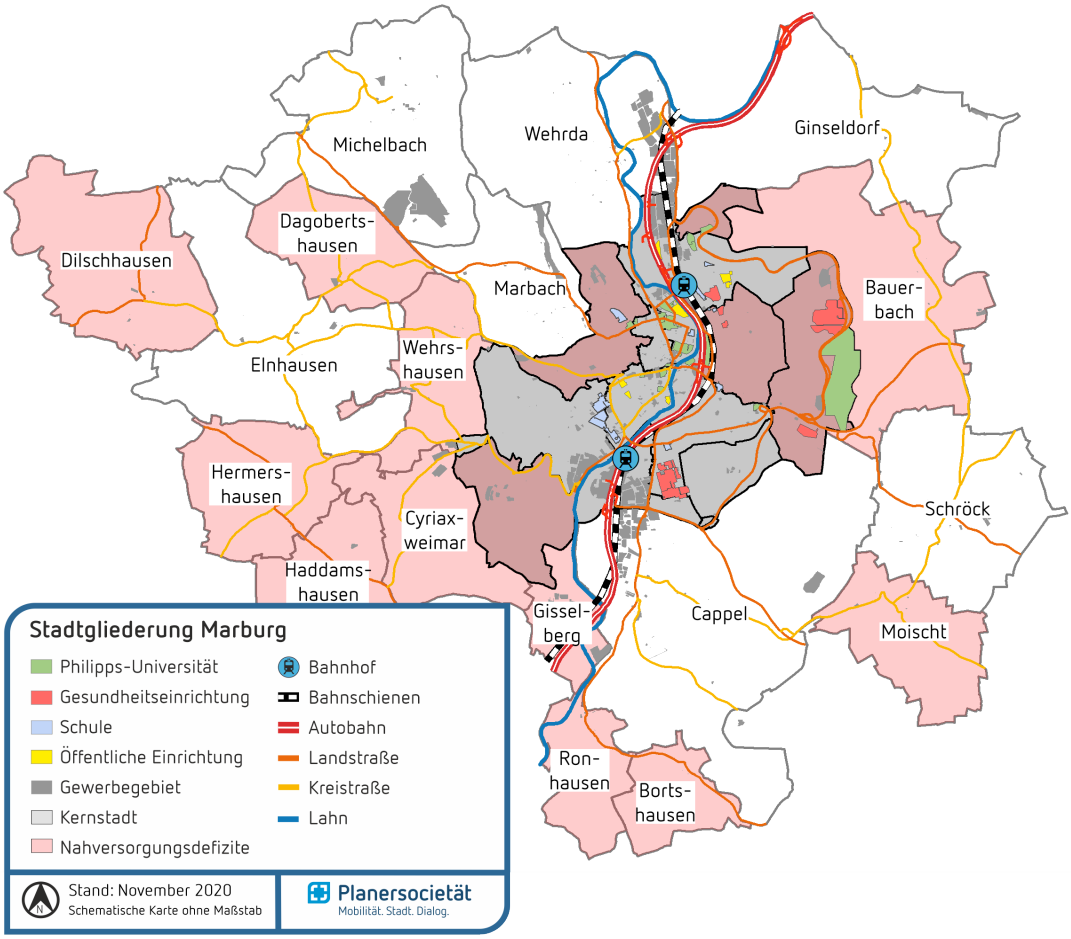


Mobilitätsuntersuchung

Auf Basis einer Erhebung aus dem Jahr 2018 (SrV 2018) liegen viele Daten zur Mobilität der Marburger*innen vor. Dabei wurde auch der Modal Split ermittelt, der aussagt, welche Verkehrsmittel die Marburger*innen täglich für ihre Wege überwiegend nutzen. Wenig überraschend ist das Auto das wichtigste Verkehrsmittel (42 Prozent), aber auch der Fußverkehr hat eine sehr große Bedeutung in Marburg (32 %). Busse und Bahnen (15 %) und das Fahrrad (11 %) weisen stadtweit eher geringe Werte auf. Schon ab Wegelängen von 3 Kilometern werden mehr als die Hälfte der Wege mit dem Pkw zurückgelegt, ab 5 km ist der Pkw das mit Abstand stärkste Verkehrsmittel. Hier kann es ein Anliegen sein, Alternativen zum Auto zu stärken, denn gerade die kürzeren Wege lassen sich gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad bestreiten. Mit Blick auf die Elektrifizierung im Radverkehr besteht auch über längere Wegestrecken weiteres Potenzial für den Radverkehr. Ein weiteres Thema für MoVe 35 kann die Stärkung des ÖPNV als Alternative zum Auto sein.

Und so verteilen sich die Verkehrsmittel nach Wegelängen





Viel zu Fuß unterwegs

Dem Fußverkehr kommt auch die hohe Aufenthaltsqualität in der Stadt zugute.

Zufußgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart, umweltfreundlich, gesund und sozial gerecht. Auf nahezu jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Dem Fußverkehr kommen auch barrierefreie Wege und eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (wie in der Oberstadt gegeben) zugute. Marburg hat mit 32 Prozent bereits einen vergleichsweise hohen Fußverkehrsanteil am Verkehrsgeschehen. Das ist auch Folge der kompakt bebauten Kernstadt mit einem vielfältigen Angebot und vielen fußläufig erreichbaren Zielen: die Fußgängerzone, die gesamte Oberstadt, die Erholungsbereiche an der Lahn und der (Haupt-)Bahnhof.

Die Kernstadt: Zu wenig Querungen

Die Kernstadt könnte noch mehr zu einer „Stadt der kurzen Wege“ werden.

Die Marburger Kernstadt zeichnet sich durch ein nahezu vollständiges straßenbegleitendes Gehwegenetz aus, das durch straßenunabhängige Wege zusätzlich verdichtet wird. Allerdings sind die Straßenräume häufig autoorientiert gestaltet; dadurch kommt es vereinzelt zu Engstellen. Zudem fehlt es an einigen viel befahrenen Straßen wie dem Marbacher Weg/Ketzerbach an Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Und die Lahn, die B3 sowie die Bahnstrecke haben eine hohe Trennwirkung und verursachen teils längere Umwege, auch weil es teils nur wenige Brücken und Unterführungen gibt.

Hoher Stellenwert für Barrierefreiheit

Barrierefreiheit hat in Marburg bereits einen hohen Stellenwert. So sind in der Kernstadt viele Kreuzungen barrierefrei/-arm gestaltet, in der Oberstadt ist das Kopfsteinpflaster teils abgeschliffen und dadurch besser berollbar. Die Topografie der Oberstadt bereitet aber grundsätzliche Probleme, viele Treppen sind trotz Rampe für Rollstuhlfahrer*innen und Personen mit Rollator nicht nutzbar, ein barrierefreier Zugang zum Schloss ist fußläufig nicht möglich.

Viele Defizite in den Stadtteilen

In den Stadtteilen weisen viele Gehwege Defizite in der Gehwegbreite wie bei der Oberflächenqualität auf; taktile und akustische Leitelemente für Sehbehinderte fehlen komplett. An einigen viel befahrenen Straßen gibt es keine Elemente, die das Queren erleichtern, wie zum Beispiel Mittelinseln oder Zebrastreifen. Auch an einigen Schulwegen und Ortseingängen besteht Nachholbedarf. Hier könnte der Verkehr baulich beruhigt und damit auch sicherer werden.

Was zu tun ist

Neben den genannten Problemen sollten Wegeachsen in der Kernstadt und in den Stadtteilen attraktiver gestaltet werden. So könnte sich vor allem die Kernstadt noch mehr zu einer „Stadt der kurzen Wege“ entwickeln. Auch gilt es, Konflikte mit dem Rad- und dem Kfz-Verkehr zu entschärfen. In der Barrierefreiheit sollten einheitliche Standards geschaffen werden.

Positiv: Die Oberstadt bietet viel Aufenthaltsqualität.

Negativ: Kaum Platz für Fußgänger*innen.

Radverkehr: Gute Noten, viel Potenzial

Radfahren liegt im Trend und stellt eine sinnvolle und klimaneutrale Alternative zum Kfz dar. Denn besonders im urbanen Umfeld erreicht das Fahrrad im Vergleich zum Auto konkurrenzfähige Geschwindigkeiten. Grundvoraussetzung ist ein engmaschiges, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz. In Marburg wird das Fahrrad bislang vor allem in der Kernstadt genutzt. Im Fahrradklimatest des ADFC hat die Stadt zuletzt überdurchschnittlich abgeschnitten und in seiner Größenklasse den 14. Platz unter bundesweit 100 Kommunen erreicht (in Hessen sogar Platz 1), bei einer Gesamtnote von 3,6. Nicht nur der Radverkehrsanteil von bisher lediglich 11 Prozent am Verkehrsgeschehen zeigt daher, dass es weitere Potenziale gibt. In Marburg stößt der Radverkehr aber auf topografische Hürden, zu den östlichen und westlichen Stadtteilen sind größere Höhenunterschiede zu überwinden. Hier ist die weitere Verbreitung von Pedelecs eine Chance.

Radverkehrsplan als Grundlage

Grundlage für MoVe 35 ist der Radverkehrsplan von 2017. Maßnahmen wurden und werden hier weiter umgesetzt. Move 35 wird aber auch darüber hinausgehen und mittel- bis langfristige Perspektiven und Maßnahmen für den Radverkehr entwickeln.

Durch den Lahntalradweg besteht bereits eine attraktive Nord-Süd-Verbindung. Auch wird der Radverkehr in der Kernstadt bereits relativ gut berücksichtigt. Es gibt schon einige Radwege, Radverkehrsflächen auf den Fahrbahnen, an den Kreuzungen sowie Fahrradstraßen. Problematisch sind hingegen Breite und Komfort der bestehenden Radverkehrsanlagen. Zu schmale Radwege führen häufig zu Konflikten mit dem Fuß- oder dem Kfz-Verkehr, zum Teil parken Autos auf Radwegen. Weiterhin besteht ein erhöhter Bedarf nach Radabstellanlagen.

Lücken abseits der Kernstadt

Vor allem abseits der Kernstadt weist das Radverkehrsnetz große Lücken auf. Besonders in Ost-West-Richtung fehlen Verbindungen, zum Beispiel auf die Lahnberge, zu den Gewerbegebieten im Westen sowie generell in die äußeren Ortsteile. Zudem gibt es nur sehr wenige Radwegeverbindungen in und zwischen den Ortsteilen. Das ist auch angesichts der zum Teil kurvigen und vielbefahrenen Straßen ein großes Defizit.

Was zu tun ist

Handlungsbedarf gibt es zum einen in der Kernstadt. Hier sollte es darum gehen, das Radverkehrsnetz weiter zu qualifizieren und auszubauen. Für die Verbindung der Kernstadt mit den äußeren Ortsteilen sollte der Aufbau von attraktiven und sicheren Radwegeverbindungen im Fokus stehen. Darüber hinaus müssen immer mehr und hochwertige Fahrräder auch sicher abgestellt werden können. Handlungserfordernisse gibt es daher auch für mehr und bessere Radabstellmöglichkeiten.

MoVe 35 geht über den bisherigen Radverkehrsplan hinaus.

Problematisch sind Breite und Komfort der bestehenden Radverkehrsanlagen.

Negativ: Beengte Verhältnisse.

Positiv: Gut sichtbare Markierungen für den Radverkehr.

Bus und Bahn: Vernetzung als Chance

Der Verkehr zur Universität ist Chance und Herausforderung zugleich.

*Der ÖPNV in die Gewerbegebiete ist für Pendler*innen noch nicht attraktiv genug.*

15 Prozent aller Wege werden in Marburg überwiegend mit Bussen und Bahnen zurückgelegt, mehr als im hessischen Landesdurchschnitt (11 %). Chance und Herausforderung zugleich ist der Verkehr zu den dezentralen Einrichtungen der Universität. Studierende gelten als ÖV-affin, das wird in Marburg belegt durch eine Umfrage des AStA: 40 % der Studierenden nutzen täglich den Stadtbus, 28 % mehrmals die Woche die Regionalzüge und 57 % mehrmals im Monat einen Fernzug.

Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Marburg ist der Schienenverkehr mit mehreren Regionalexpress- und Regionalbahnlinien. In Marburg gibt es zwei Bahnhöfe: Marburg (Lahn), zugleich Fernbahnhalt, durchaus modern und gut ausgebaut, und Marburg Süd – hier ist die Modernisierung notwendig und bereits geplant. Dazu bestehen 7 regionale Buslinien, 22 Stadtbuslinien sowie 6 Linien des Anruf-Sammeltaxis (AST). Die kompakte Kernstadt ist durch sich überlagernde Buslinien mit einem dichten Takt gut erschlossen. Die äußeren Ortsteile hingegen werden auch in der Hauptverkehrszeit oft nur stündlich angefahren, zudem fehlen Verbindungen zwischen den Ortsteilen. Abends oder am Wochenende fehlen hier attraktive Busverbindungen. Für wichtige Standorte (Universität, Behringwerke/Görzhauser Hof) sind die Busverbindungen noch nicht attraktiv genug.

Preise und Zugänglichkeit

Die Preise für die Nutzung von Bussen und Bahnen sind in Marburg vergleichsweise günstig; für ganz Marburg gilt ein einheitlicher Tarif. Neben dem Preis ist auch die Zugänglichkeit des ÖPNV ein wichtiger Punkt. Dazu zählt nicht nur die Barrierefreiheit, die noch verbesserungsbedürftig ist. Auch die Vernetzung mit den weiteren Verkehrsangeboten ist wichtig.

In Marburg gibt es mehrere ausgewiesene Park+Ride-Parkplätze: am Bahnhof, auf dem Messeplatz, am Georg-Gaßmann-Stadion und Am Krekel. Zudem gibt es mehrere Parkplätze, die nicht als P+R-Plätze ausgewiesen, aber so genutzt werden. Das P+R-Konzept insgesamt sowie die Anbindung der Standorte können noch optimiert werden. Positiv ist das Car- und Bikesharing-Angebot in der Kernstadt zu nennen, das bereits mit dem Busverkehr vernetzt ist. Bike+Ride-Anlagen zur Verknüpfung von Rad und öffentlichem Verkehr bestehen an den Bahnhöfen, sind aber modernisierungsbedürftig. An Bushaltestellen fehlen sie meistens, in der Kernstadt wie in den Ortsteilen.

Was zu tun ist

Handlungsbedarf besteht vor allem in der Verbesserung der Verbindungen in die Ortsteile sowie zwischen den Ortsteilen. Zudem ist der ÖPNV für Pendler*innen zu den Gewerbestandorten sowie zur Universität noch nicht attraktiv genug. Verbesserungsbedarf und -potenziale hat auch die vernetzte Mobilität – nicht nur hinsichtlich der beiden Bahnhöfe, sondern auch beim Thema P+R sowie B+R an den Bushaltestellen.

Positiv: Moderner Bahnhof Marburg (Lahn).

Negativ: Kaum Platz für die Bushaltestelle.

Kfz-Verkehr: Wichtig, aber belastend

Das Auto ist das wichtigste Verkehrsmittel in Marburg: 42 % der Wege werden überwiegend mit dem Kfz bestritten. Dazu kommt der Verkehr durch Einpendler*innen. Demgegenüber stehen die negativen Folgen des Autoverkehrs: Schadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch, Probleme bei der Verkehrssicherheit und die Klimabelastung. Neue Antriebsarten vermögen nur einen Teil der Probleme zu lösen. Die Verlagerung eines Teils des Kfz-Verkehrs hin zum Umweltverbund könnte daher eines der Themen im MoVe 35 sein.

Dichtes Straßennetz

Die wichtigste Straße in Marburg ist die autobahnähnlich ausgebaute B3. Dazu kommt ein dichtes Netz an Landes- und Kreisstraßen im gesamten Stadtgebiet. Tempo 30 gilt fast flächendeckend im Nebennetz, dazu bei sensibler Umfeldnutzung auch auf einzelnen Abschnitten der Landes- und Kreisstraßen.

In einer Straßenraumanalyse wurde die Funktionalität mehrerer Straßen bewertet, nicht nur in Bezug auf den Verkehr. Dabei wurden Potenziale etwa zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität ermittelt.

Kritischer Parksuchverkehr

Das Thema Parken wird vor allem in innerstädtischen Bereichen oft heiß diskutiert. Die Planersocietät hat den Parkraum in Marburg analysiert. Ergebnis: In der Kernstadt gibt es ausreichend Parkraum. So stehen allein 3000 Kfz-Stellplätze in Parkhäusern zur Verfügung; dazu kommt das Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum – auch das ist insgesamt ausreichend. Allerdings parken viele Autofahrer*innen bevorzugt am Straßenrand; auch deshalb sind die Parkhäuser vergleichsweise wenig ausgelastet. Das führt zu Parksuchverkehr, der auch die Wohnviertel der Kernstadt belastet. Hier konkurrieren zudem Externe mit Anwohner*innen um den Parkraum. Auch beansprucht der ruhende Verkehr viel wertvolle Fläche. Allein im öffentlichen Straßenraum des Südviertels entspricht dies einer Fläche von rd. 2,5 Fußballfeldern.

Gewerbe: Ost-West-Probleme

Viele der Gewerbegebiete liegen nahe der B3 und sind gut an das überörtliche Kfz-Netz angeschlossen. Das gilt allerdings weniger für den Ost-West-Verkehr etwa zu den Behringwerken und zum Universitätsstandort Lahnberge. Hier gilt, im nächsten Schritt Maßnahmen zu entwickeln, um die Stadt vom Pendler*innen- und Schwerverkehr zu entlasten. Zur nachhaltigeren Abwicklung des Lieferverkehrs in der Kernstadt wird derzeit eine Studie erarbeitet.

Was zu tun ist

P+R sowie das Parken in Parkbauten sollte attraktiver werden, um die Straßen vom Parksuchverkehr zu entlasten. Als weitere Herausforderung stehen die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Lärmminderung und die Steigerung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums an.

Allein im Südviertel beansprucht der ruhende Kfz-Verkehr eine Fläche von 2,5 Fußballfeldern.

Eine Analyse hat ergeben: In der Kernstadt gibt es ausreichend Parkraum.

Negativ: Schwerlastverkehr in der Stadt.

Positiv: Mehr Grün im Straßenraum erhöht die Aufenthaltsqualität.

Zu viele Unfälle

Anders als bundesweit ist die Zahl der im Verkehr Verletzten in Marburg gestiegen.

Die Zahl der Verkehrsunfälle in Marburg ist von 2017 auf 2019 gestiegen (auf 1434), die Zahl der Verletzten hat sich dabei ebenfalls erhöht (auf 216). Auch bei den Schwerverletzten sind die Zahlen von 2017 auf 2019 gestiegen, 2018 gab es einen Ausreißer nach oben; die Zahl der Toten blieb in diesem Zeitraum unverändert (jeweils 1). Diese Entwicklung besteht so auch im gesamten Landkreis und widerspricht dem bundesweiten Trend (weniger Unfälle mit Personenschaden). An vier von fünf Unfällen sind Pkw beteiligt, gestiegen ist aber vor allem die Zahl der Unfälle mit Radfahrer*innen.

An 31 Unfällen der vergangenen drei Jahre waren Kinder oder Senior*innen beteiligt. Bei Kindern haben sich Unfälle an Hauptverkehrsstraßen in der Nähe zweier Schulen in der Kernstadt besonders gehäuft, bei Senior*innen lassen sich einzelne Unfallbereiche weniger eindeutig verorten; sie ereignen sich sowohl an Haupt- wie an Nebenstraßen. Über alle Altersstufen hinweg sind allerdings die Hauptverkehrsachsen der Kernstadt besonders unfallgefährdet.

Was zu tun ist

Ziel muss sowohl die Senkung der Gesamtzahl an Unfällen sein wie auch die der verunglückten Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Besonders im Umfeld von Schulen und an (Haupt-)Straßen gilt es, die Verkehrsführung in den Blick zu nehmen und sicherer zu gestalten.

Für Lastenräder gibt es Zuschüsse.

Reden ist wichtig

Wichtige Bestandteile von MoVe 35 sind das Mobilitätsmanagement und die Öffentlichkeitsarbeit. Mobilitätsmanagement hat das Ziel, Verkehre wo möglich zu vermeiden, effizient zu bündeln und notwendige Fahrten möglichst auf den Umweltverbund zu verlagern. Erreicht werden soll das vor allem über Kommunikation und Koordination sowie Öffentlichkeitsarbeit und Organisation. Hier ist Marburg bereits mit unterschiedlichen Aktionen und Beteiligungsformaten gut aufgestellt. Beispielhaft seien etwa genannt die Teilnahme am Stadtradeln, die Tour der Mobilität 2020 oder die Förderung beim Kauf von (Elektro-)Lastenrädern seit Herbst 2020.

Was zu tun ist

Potenzial besteht mit Blick auf die vielen Unternehmen in den Gewerbegebieten vor allem im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Wie geht es weiter?

Nur gemeinsam mit den Menschen lässt sich Mobilität für die Menschen planen und umsetzen.

Der Verkehr in Marburg wurde für MoVe 35 ausführlich analysiert. Dabei wurden viele Stärken, aber auch Schwächen identifiziert. Eingegangen in die Analyse sind auch viele Hinweise von Bürger*innen, Akteuren und Politiker*innen, etwa über die Online-Umfrage, die AG MoVe 35 und die Ortsbeiratssitzung sowie bestehende Planwerke.

Aufbauend auf dieser Analyse sollen nun Leitbilder und Ziele für den Verkehr und die Mobilität der Zukunft in Marburg erstellt werden. Hierzu gibt es eine breite öffentliche Diskussion gemeinsam mit den Marburger*innen über ihre unterschiedlichen Wünschen und Bedürfnissen an die zukünftige Mobilität. Denn nur gemeinsam mit den Menschen lässt sich Mobilität für die Menschen planen und umsetzen.