

Beschlussvorlage	Vorlagen - Nr.: VO/0923/2002 Status: öffentlich Datum: 27.11.2002	TOP
Stadtverordnetenversammlung Marburg		
<u>Dezernat:</u>	II	
<u>Amt:</u>	Bauamt	
<u>Sachbearbeiter/in:</u>	Rausch, Jürgen (60)	
<u>Beratende Gremien:</u>	Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr, Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften, Stadtverordnetenversammlung Marburg	

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Marburger Nordstadt und Marburger Westen - Prioritäten für die weitere Detailplanung

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, die Prioritätensetzung, die der weiteren Detailplanung für den VEP zu Grunde gelegt werden soll, zur Kenntnis zu nehmen.

Die Planungen sollen in allen 3 Phasen – wie der gesamte Verkehrsentwicklungsplan bisher – unter Beteiligung der Marburger Bürgerinnen und Bürger stattfinden. Dazu gehören, abgestimmt auf die jeweilige Planung, Anliegerversammlungen, Broschüren, Information im Internet und/oder Bürgerversammlungen sowie das Angebot an die Projektgruppe, die Planungen weiterhin zu begleiten.

Nach Abstimmung der Planungsinhalte ist es erforderlich, verschiedene straßenrechtliche, denkmalrechtliche und verkehrsrechtliche Verfahren durchzuführen. Dazu wiederum sind als Voraussetzung Beschlussfassungen durch die Stadtverordnetenversammlung erforderlich.

Begründung:

Die Umsetzung des VEP soll in den nachfolgend aufgeführten Phasen erfolgen:

Phase 1 (vorgesehen für das Jahr 2003 / 2004):

- Neugestaltung des Ortenbergstegs
- Einführung von Tempo 30 im Wehrdaer Weg
- Einrichtung des Kreisverkehrs Goßfeldener Str./ Freiherr-vom-Stein-Straße
- Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch Taktverdichtung und einheitliche Vertaktung
- Straßenräumliche Aufwertung in der Ketzerbach durch Verbreiterung der Gehwege und Ausbau der Bushaltestelle als Buskap
- Einführung des Linksabbiegeverbotes von der Ockershäuser Allee in die Stiftstraße – zunächst als Verkehrsversuch

Phase 2 (vorgesehen für das Jahr 2004 / 2005):

- Maßnahmen zur straßenräumlichen Aufwertung in der Biegenstraße
- Einrichtung einer Querungshilfe in der Graf-von-Stauffenberg-Str.
- Baubeginn Bahnhofsvorplatz

Phase 3 (vorgesehen für das Jahr 2005 / 2006):

- Einführung der CE-Linien
- Änderung der Verkehrsführung in der Nordstadt
- Neuordnung der Bushaltestellen in der Nordstadt
- Straßenräumliche Aufwertung der Bahnhofstraße und der Robert-Koch-Straße durch Neuordnung der Verkehrsflächen
- Straßenräumliche Aufwertung des Pilgrimsteins im Bereich des Oberstadtaufzugs
- Verbreiterung der Bunsenbrücke im Rahmen der anstehenden Sanierung der Brücke
- Umbau des Einmündungsbereiches Am Grün mit einem Radweg entgegen der Fahrbahnrichtung mit geeigneter Querungshilfe für den Radverkehr am Rudolphsplatz
- Städtebauliche Aufwertung der Kreuzung an der Elisabethkirche auf Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbs „Elisabethkirche“ und Ausweisung der Elisabeth-Straße als ÖPNV-, Radverkehrs- und Fußgängerstraße

• **Ausgangssituation**

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 22. März 2002 folgenden Beschluss gefasst:

- "1. Der Verkehrsentwicklungsplan für die Marburger Nordstadt und den Marburger Westen wird – entsprechend dem Abschlussbericht des Gutachters – als Grundlage für weitere Detail-Planungen beschlossen. Die Detail-Planungen sollen weiterhin von der Projektgruppe begleitet werden, die direkt betroffenen Anlieger sowie die Institute der Philipps-Universität sollen ebenfalls in die Planungen einbezogen werden. Fragestellungen, für die in der Projektgruppe keine Konsens erzielt werden konnte, sollen – je nach Empfehlung (s. Anlage 2) – im Sinne der Gutachter-Vorschläge oder entsprechend den ergänzenden Empfehlungen der Projektgruppe berücksichtigt werden.
2. Für die Detail-Planungen sollen in einem nächsten Schritt Prioritäten benannt und der Stadtverordnetenversammlung zu Beschlussfassung vorgelegt werden."

Die Detailplanung soll mit Maßnahmen der Stadt- und Verkehrsplanung, die unabhängig vom VEP in den nächsten Jahren durchgeführt werden, abgestimmt werden. Insbesondere sind hier die Ausweisung des Sanierungsgebietes Nordstadt und die Rahmenpläne "Lahninsel" und "Bahnhofsquartier" zu nennen. Soweit die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes zur Erreichung der Sanierungsziele beitragen, ergibt sich hier auch eine Möglichkeit zur finanziellen Förderung durch Städtebauförderungsmittel. Ein wesentliches Ergebnis der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan war, dass eine Verbesserung der Marburger Verkehrssituation nur in einem Zusammenspiel vieler kleiner Maßnahmen erfolgen kann. Die diskutierten "großen" Lösungsvorschläge erbrachten keine Verbesserungen für die Abwicklung und Verträglichkeit des Verkehrs. Grundsätzlich soll die Umsetzung des VEP von „Außen“ nach „Innen“ stattfinden, d. h., bevor konkrete Umsetzungsschritte im Kern der Nordstadt vorgenommen werden, sollen zuerst die Rahmenbedingungen verbessert werden. Insgesamt sind 3 Umsetzungsphasen vorgesehen. Eine Übersicht der Umsetzungsphasen ist der beigefügten Anlage zu entnehmen.

• **Phase 1 (angestrebt für das Jahr 2003)**

Für 2003 sollen die im Beschlusstenor Rahmenbedingungen mit Maßnahmen, die durchaus auch außerhalb des VEP liegen, verbessert werden.

Eine solche Maßnahme ist die Neugestaltung des Ortenbergstegs im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Neben der Aufwertung des Umfeldes mit einer erhöhten Attraktivität für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fahrrad, ÖPNV) wird auch die fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes verbessert und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

Um den Radverkehr auch auf der Achse Wehrda – Nordstadt zu stärken, soll 2003 Tempo 30 im Wehrdaer Weg eingeführt werden (s. Abschlussbericht zum VEP, S. 51ff). Durch die Einrichtung des Kreisverkehrs Goßfeldener Str./Freiherr-vom-Stein-Straße soll eine Verlangsamung bei der Ortseinfahrt nach Wehrda erreicht werden.

Parallel sollen im VEP vorgeschlagene Maßnahmen zur Stärkung des Öffentlichen Personenennahverkehrs (ÖPNV) durchgeführt werden. Für die erste Planungsphase sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die Linien 2, 3, 4 und 16, die derzeit im 30-Minuten-Takt oder in einem uneinheitlichen Takt verkehren, sollen im Sinne einer einheitlichen Taktstruktur im 20-Minuten-Takt betrieben werden. Neben der dichteren Bedienung führt der 20-Minuten-Takt zu einer homogenen, merkbaren Fahrplanstruktur (vgl. Abschlussbericht zum VEP S. 59 und S. 61). Auch für die Linien, die samstags im 40-Minuten-Takt fahren, ist eine Vereinheitlichung mit den anderen Linien anzustreben (vgl. Abschlussbericht zum VEP S. 59).
- Im Rahmen der Entwicklung des Stadtwaldes und des Stadtteils Michelbach soll eine Abendbedienung durch den ÖPNV geschaffen werden. Derzeit erfolgt die Abendbedienung in Marburg durch Abendlinien und das AST. Als Mindeststandard für den Stadtwald ist im VEP eine zusätzliche Abendlinie A4 vorgesehen. Eine Anbindung an den Hauptbahnhof sollte geprüft werden. Für die Übersichtlichkeit der Bedienungsstruktur ist allerdings eine Ausdehnung der Betriebszeiten der Tageslinien mit entsprechender Taktausdünnung vorzuziehen. Diese Maßnahme sollte langfristig die Abendlinie ersetzen. Kurz- bis Mittelfristig sollte der Abendverkehr auf einen 30-Minuten-Takt ausgeweitet werden (vgl. Abschlussbericht zum VEP S. 61).
- Die Linie 7 sollte tageszeitweise auf einen 10-Minuten-Takt umgestellt werden. Im Rahmen der Verkehrssimulationsrechnung wurde hier eine stark gestiegene Nachfrage ermittelt (vgl. Abschlussbericht zum VEP S. 62).
- Die derzeitige Linie 16 auf der Relation Klinikum – Schloss sollte zur besseren Orientierung eine eigene Linienbezeichnung erhalten.

Eine spürbare Verbesserung des Umfeldes durch die Maßnahmen des VEP soll im Jahr 2003 in der Ketzerbach stattfinden. Zur Erhöhung der Einkaufs- und Aufenthaltsqualität sollen die Gehsteige verbreitert werden. Dazu muss das Seitenrandparken verlagert werden.



(Abb. 1: Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Marburger Westen/Nordstadt. Zielkonzept. Straßenräumliches Konzept Nordstadt. Lageplan 1:1000 vom 17.05.2001. BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung.)

Davon sind ca. 50 Kurzzeitstellplätze betroffen, die zu Lasten der Anwohnerparkplätze nach Möglichkeit auf die Mittelinsel verlagert werden sollen. Für die Verlagerung der Anwohnerparkplätze sollen Verhandlungen mit der Universität aufgenommen werden, inwieweit diese Parkplätze auf den Parkplatz der Pharmazie verlegt werden können. Wenn diesbezüglich eine Einigung zu Stande kommt, kann mit den baulichen Maßnahmen in der Ketzerbach begonnen werden, die zu einer erheblichen Aufwertung der Umfeldes sowohl für die Kunden als auch für die Anwohner führen. Der Umbau kann über Städtebauförderungsmittel finanziert werden.

Die Zahl der Kurzzeitparkplätze direkt in der Ketzerbach bleibt dabei unverändert.

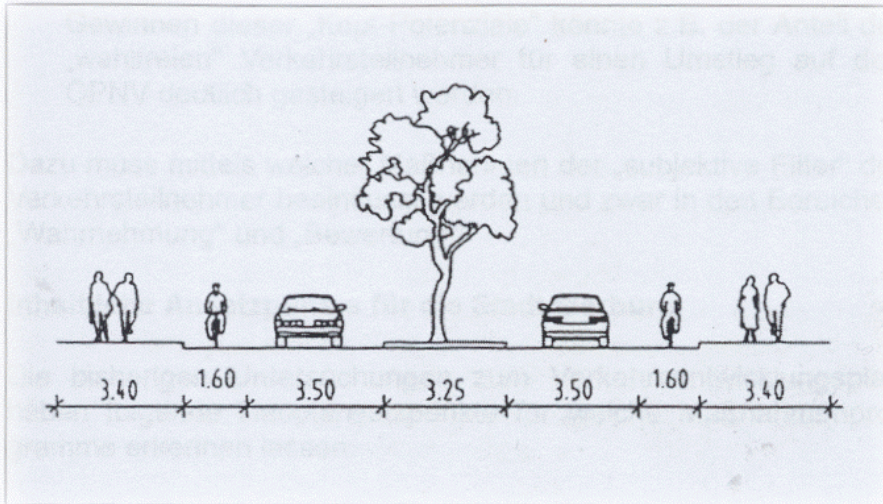
Die Haltestelle in der Ketzerbach sollte in diesem Rahmen als Buskap ausgebaut werden (s. Abschlussbericht zum VEP, S. 68).

Im Jahr 2003 sollen außerdem punktuelle Maßnahmen im Westen Marburgs zur Verbesserung der Verkehrssituation vorgenommen werden.

Im VEP wird für eine verträglichere Verkehrsabwicklung im Bereich Stiftstraße/Zwetschenweg und der Hohen Leuchte ein Linksabbiegeverbot von der Ockershäuser Allee in die Stiftstraße vorgeschlagen (s. Abschlussbericht zum VEP S. 54). Die dadurch unterbundenen Durchgangsverkehre führen zu einer Verkehrsentslastung im Zwetschenweg, der Bestandteil des Schulwegenetzes ist. Außerdem wurde im Rahmen der Verkehrssimulation und der teilnehmenden Verkehrsbeobachtung u. a. festgestellt, dass die Durchgangsverkehre aus der Hohen Leuchte größtenteils über den Zwetschenweg in Richtung Süden fahren. Durch die Unterbrechung dieser Wegebeziehung für diese Fahrtrichtung ist gleichzeitig mit einem Rückgang des Durchgangsverkehrs in der Hohen Leuchte zu rechnen. Das Linksabbiegeverbot soll zunächst als Verkehrsversuch eingerichtet werden.

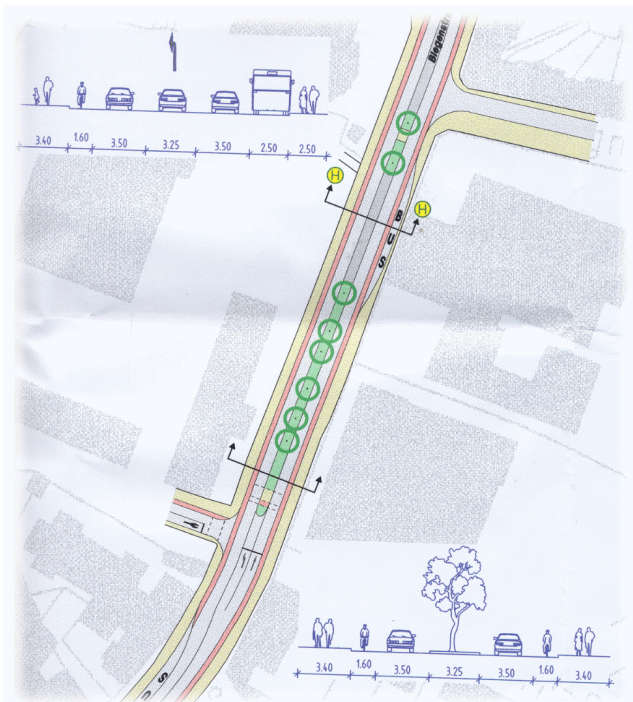
- **Phase 2 (angestrebt für das Jahr 2004)**

In der 2. Umsetzungsphase sollen im Zusammenhang mit einer Umfeldgestaltung der Stadthallenvorfläche die Maßnahmen, die im VEP für die Biegenstraße festgehalten sind, durchgeführt werden. Diese sehen eine Neuaufteilung der Verkehrsfläche vor:



(Abb. 2, Quelle: Untersuchungen zur Verkehrsentwicklungsplanung Marburger Nordstadt und Marburger Westen. – Schlussbericht - . BSV (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung), Mai 2001, S. 80)

Querungshilfen sind auf Höhe der Savignystraße (Martin-Luther-Schule!) und der Beziehung Universität – Universitätsmuseum vorgesehen. Die Bushaltestellen für die Stadtbusse befinden sich in Richtung Hauptbahnhof direkt vor der Stadthalle und in Richtung Universitätsstraße direkt gegenüber.



(Abb. 3: Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Marburger Westen / Nordstadt. Zielkonzept. Straßenräumliches Konzept Nordstadt. Lageplan 1:1000 vom 17.05.2001. BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung.)

Der Baubeginn zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes fällt ebenfalls in die 2. Umsetzungsphase. Diese Maßnahme stellt einen bedeutenden Baustein des VEP dar, auch wenn sie nicht in dessen Rahmen entwickelt wurde.

Im Westen soll eine verträglichere Abwicklung des Verkehrs durch eine zusätzliche Querungshilfe in der Graf-von-Stauffenberg-Straße erreicht werden.

- **Phase 3 (angestrebt für das Jahr 2005)**

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Kinder- und Frauenklinik als verkehrsempfindliche Nutzungen in der Nordstadt bis zur 3. Umsetzungsphase auf die Lahnberge verlagert worden sind.

Nachdem mit der 1. und 2. Umsetzungsphase die Rahmenbedingungen geschaffen worden sind, können die noch anstehenden straßenräumlichen Maßnahmen in der Nordstadt und verbliebene Maßnahmen im ÖPNV eingeleitet werden.

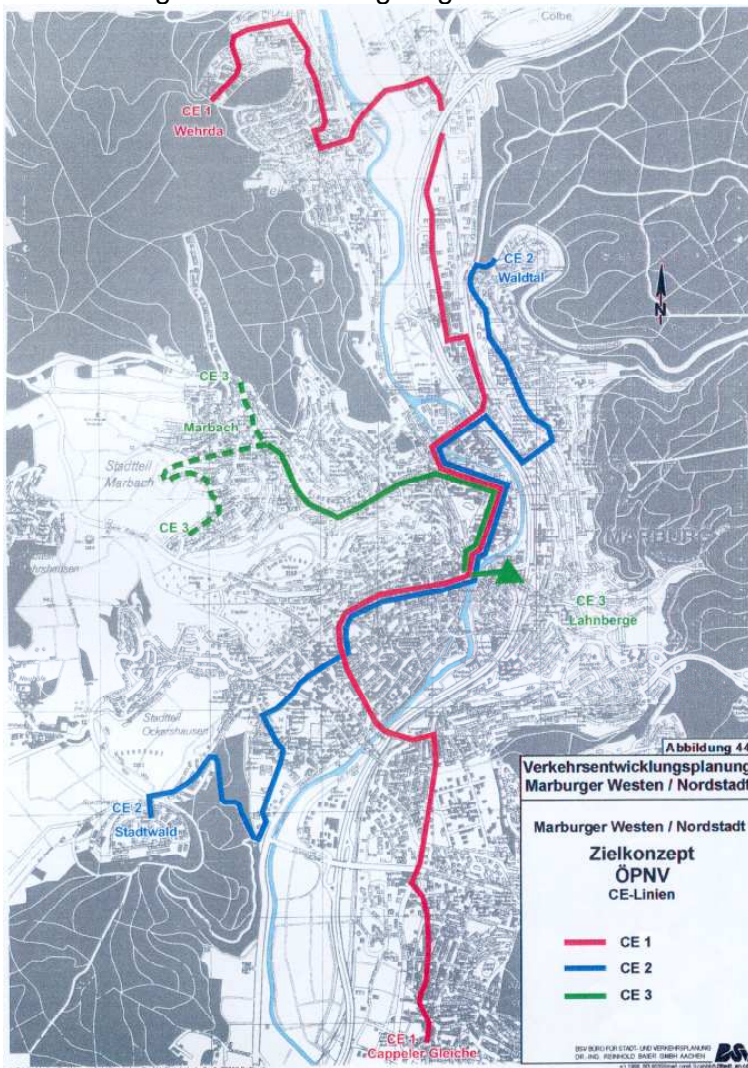
Im Bereich des ÖPNV ist das die Einführung der CE-Linien ab 2005.

Vorab ist die Finanzierung im Rahmen der Haushaltsberatungen auf Grundlage einer Kostenkalkulation durch die SWM sicherzustellen.

Bei diesen Linien handelt es sich um:

Linie	Verlauf	Takt
CE 1	Wehrda – Nordviertel – Hauptbahnhof – Innenstadt – Südviertel – Cappel	20 min.
CE 2	Stadtwald – Innenstadt – Studentendorf	20 min.
CE 3	Marbach – Innenstadt – Lahnberge	20 min.

Der nachfolgenden Abbildung zeigt den Verlauf der CE-Linien im Stadtgebiet:

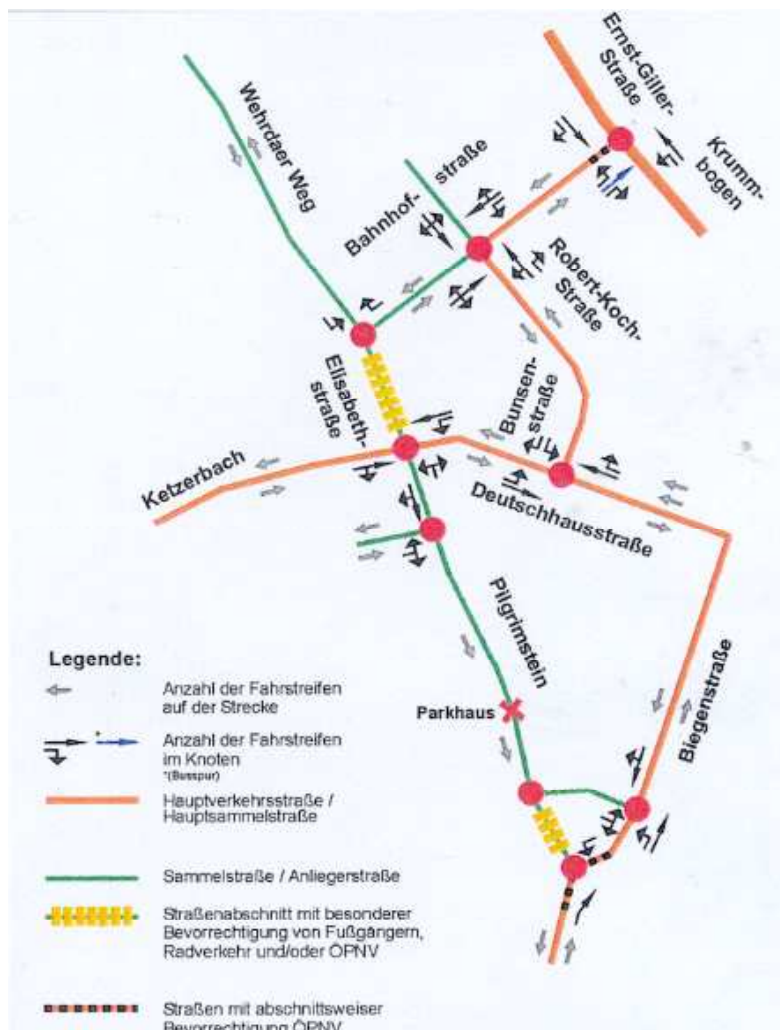


(Abb. 4: CE-Linien, Quelle: Untersuchungen zur Verkehrsentwicklungsplanung Marburger Nordstadt und Marburger Westen. – Schlussbericht - . BSV (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung), Mai 2001, S. 60f)

Im straßenräumlichen Bereich sollen die Verkehrsführung in der Nordstadt geändert und die damit verbundenen Umbaumaßnahmen zur straßenräumlichen Aufwertung vorgenommen werden.

Konkret bedeutet das, dass die untere Bahnhofstraße, die Robert-Koch-Straße und die Bunsenstraße im 2-Richtungs-Verkehr befahren werden. Die Elisabethstraße wird vom MIV-Durchgangsverkehr befreit und zum Straßenabschnitt mit besonderer Bevorrechtigung von Fußgängern, Radverkehr und ÖPNV.

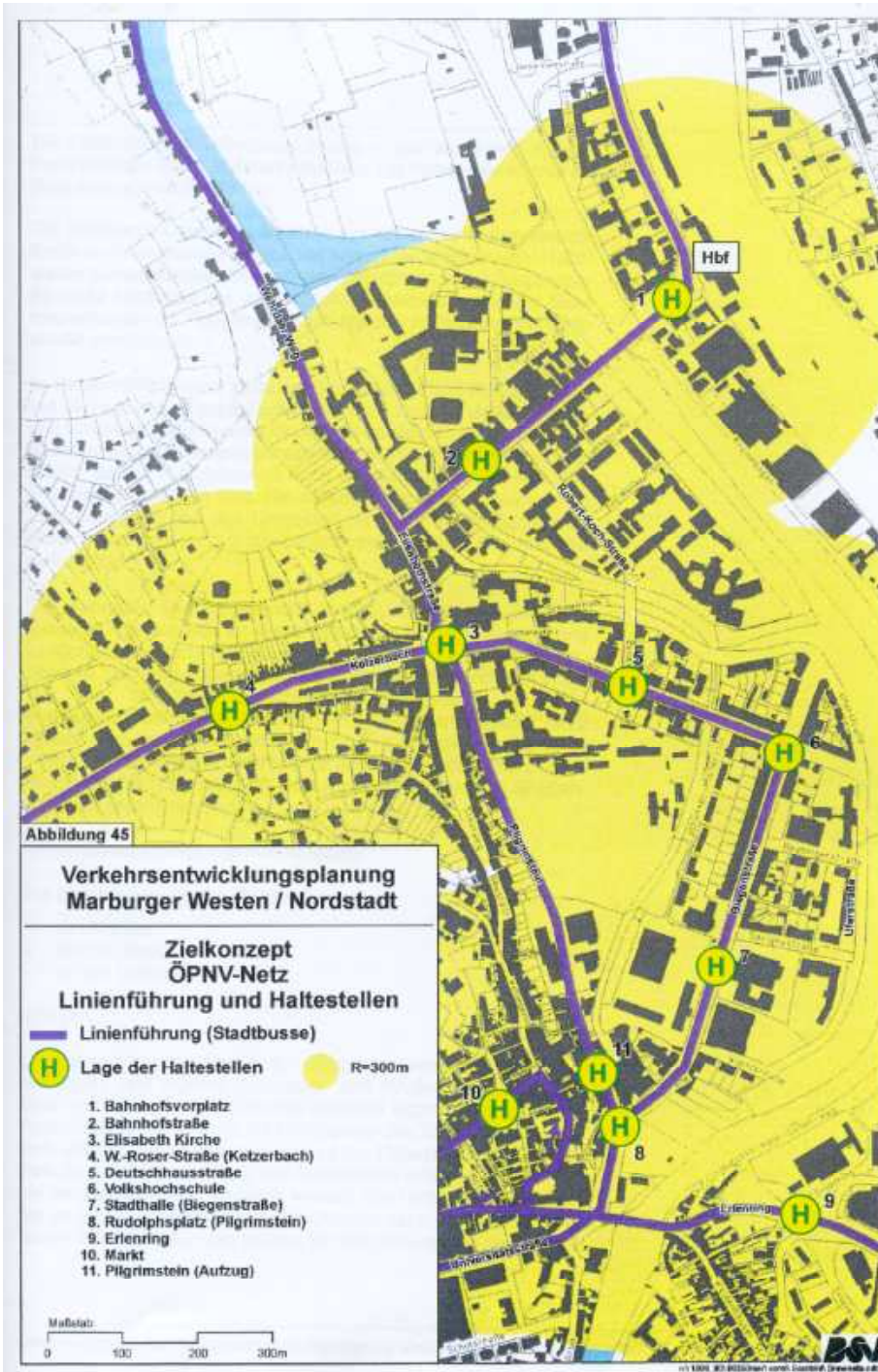
Der südliche Abschnitt des Pilgrimsteins – im Bereich des Oberstadtaufzuges und dem Übergang zum Lahncenter – wird für den MIV gesperrt. Busse des ÖPNV können den Bereich weiterhin befahren. Der aus dem Parkhaus abfließende PKW-Verkehr wird über die verlängerte Wolffstraße geführt. Dazu muss die Fahrtrichtung im Bereich der Brücke umgedreht werden.



(Abb. 5: Verkehrsführung in der Nordstadt, Quelle: Untersuchungen zur Verkehrsentwicklungsplanung Marburger Nordstadt und Marburger Westen. – Schlussbericht - . BSV (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung), Mai 2001, S. 56)

Im Rahmen der veränderten Verkehrsführung erfolgt im Bereich des Kliniksviertels die Trennung von MIV und ÖPNV. Der ÖPNV wird im 2-Richtungs-Verkehr durch die Elisabethstraße geleitet.

Entsprechend wird auch die Neuordnung der Haltestellen in dieser Umsetzungsphase vorgenommen, die der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen ist:

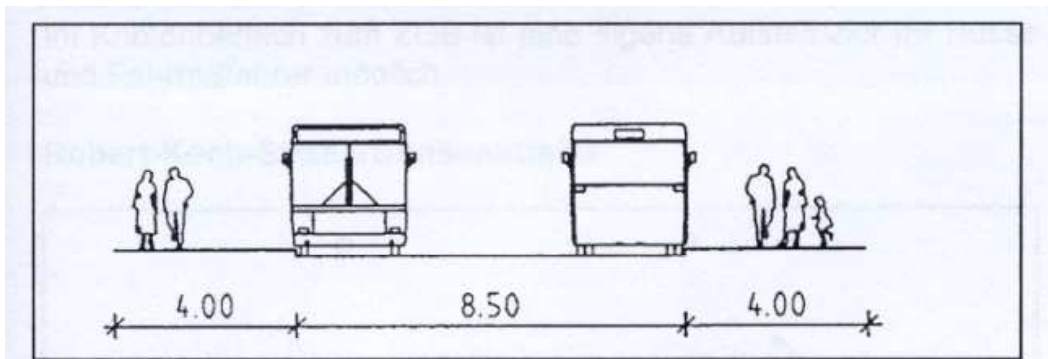


(Abb. 6: Haltestellenplan Nordstadt, Quelle: Untersuchungen zur Verkehrsentwicklungsplanung Marburger Nordstadt und Marburger Westen. – Schlussbericht - . BSV (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung), Mai 2001, S.65f)

Der Gutachter hat zum Teil Vorschläge – in Form von Querschnitten - für die im Zusammenhang mit der veränderten Verkehrsführung durchzuführenden Änderungen im Straßenraum unterbreitet.

In der westlichen Bahnhofstraße werden die Seitenbereiche verbreitert und die Haltestelle als Buskap ausgeführt.

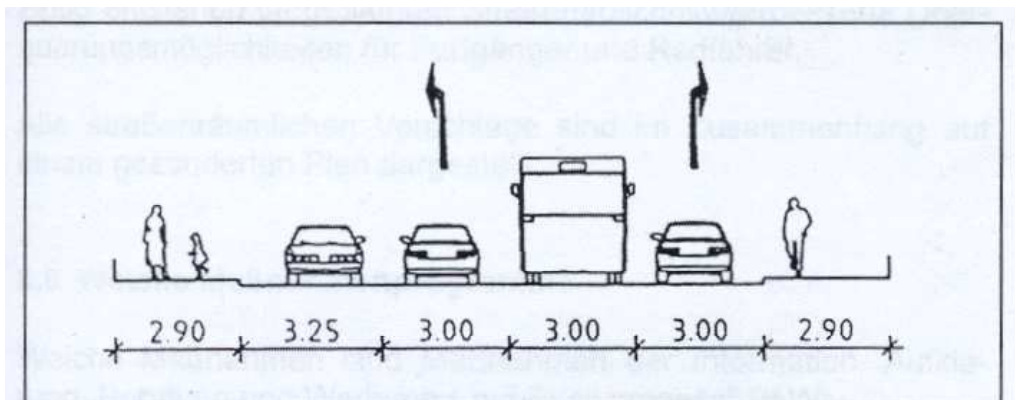
Westliche Bahnhofstraße



(Abb. 7: Westliche Bahnhofstraße, Quelle: Untersuchungen zur Verkehrsentwicklungsplanung Marburger Nordstadt und Marburger Westen. – Schlussbericht - . BSV (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung), Mai 2001, S. 78)

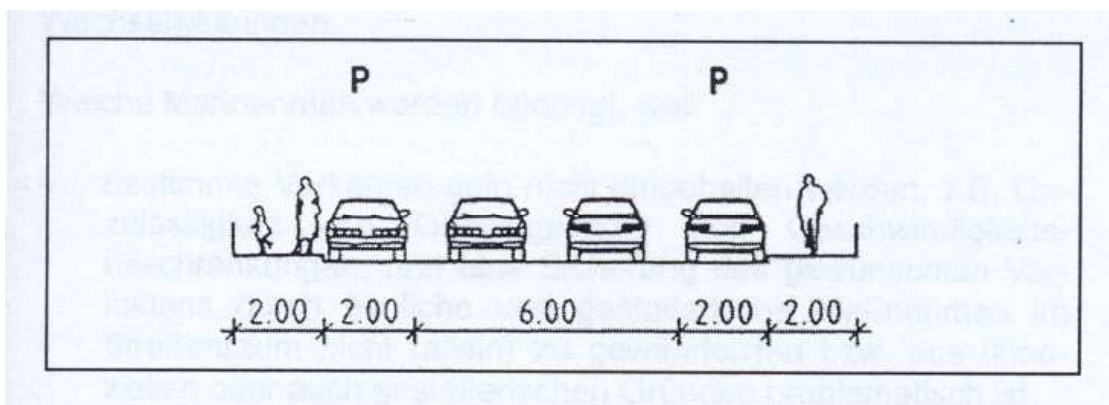
In der östlichen Bahnhofstraße erfolgt eine Verbreiterung der Gehwege und die Anlage eines Fahrradstreifens, die allerdings im nachfolgenden Querschnitt noch nicht enthalten sind. Im Knotenbereich zum Bahnhofsvorplatz ist eine eigene Aufstellspur für Busse und Fahrradfahrer vorgesehen:

Östliche Bahnhofstraße



(Abb. 8: Östliche Bahnhofstraße, Quelle: Untersuchungen zur Verkehrsentwicklungsplanung Marburger Nordstadt und Marburger Westen. – Schlussbericht - . BSV (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung), Mai 2001, S. 79)

In der Robert-Koch-Straße ist folgende Flächenaufteilung vorgesehen:



(Abb. 9: Robert-Koch-Straße, Quelle: Untersuchungen zur Verkehrsentwicklungsplanung Marburger Nordstadt und Marburger Westen. – Schlussbericht - . BSV (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung), Mai 2001, S. 79)

In der Bunsenstraße erfolgt im Rahmen der Sanierung der Bunsenbrücke eine Verbreiterung derselben. Ein Radfahrstreifen soll bis an das Behördenzentrum herangeführt werden. In der Detailplanung wird geprüft, wie weit der Radweg in die Robert-Koch-Straße hineinführen kann.

Am Rudolphsplatz soll die Radverkehrsachse über das Südviertel gestärkt werden, indem eine Möglichkeit zum Linksabbiegen in die Straße Am Grün für den Radverkehr ermöglicht wird. Dort soll ein Radweg entgegen der Fahrtrichtung die Lücke in der Achse zum Fahrradweg in der Schulstraße schließen.

Im Bereich der Elisabethstraße sind die Ergebnisse des Wettbewerbs zur „Elisabethkirche“ zu berücksichtigen.

Die Detailplanungen und die Beteiligung der Betroffenen zu Phase 3 soll in der 2. Planungsphase bereits beginnen, damit im Jahr 2005 bereits mit der Umsetzung der ersten Maßnahmen begonnen werden kann.

Die Planungen sollen in allen 3 Phasen – wie der gesamte Verkehrsentwicklungsplan bisher – unter Beteiligung der Marburger Bürgerinnen und Bürger stattfinden. Dazu gehören, abgestimmt auf die jeweilige Planung, Anliegerversammlungen, Broschüren, Information im Internet und/oder Bürgerversammlungen sowie das Angebot an die Projektgruppe, die Planungen weiterhin zu begleiten.

Nach Abstimmung der Planungsinhalte ist es erforderlich, verschiedene straßenrechtliche, denkmalrechtliche und verkehrsrechtliche Verfahren durchzuführen. Dazu wiederum sind als Voraussetzung Beschlussfassungen durch die Stadtverordnetenversammlung erforderlich.

Egon Vaupel
Bürgermeister

Anlage

Tabellarische Übersicht über die Maßnahmen in den einzelnen Planungsphasen

Kenntnis genommen und einverstanden

60	60.2	61K	61L	61SAN	60.5	60.6	23	32.3

Anlage

Übersicht über die Maßnahmen in den einzelnen Planungsphasen

Phase	Zielsetzung	Maßnahme
Phase 1 – 2003 / 2004	Bevor in einer späteren Phase konkretere Maßnahmen in der Nordstadt vorgenommen werden, sollen zuerst die Rahmenbedingungen verbessert werden.	
	- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs	- Neugestaltung des Ortenbergstegs
	- Verträglichere Abwicklung des MIVs in Wehrda und Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr	- Einrichtung des Kreisverkehrs Goßfeldener Str./Freiherr-vom-Stein-Str. - Einführung von Tempo 30 im Wehrdaer Weg
	- Stärkung des ÖPNV	- Taktverdichtung und einheitliche Vertaktung auf ausgewählten Linien
	- Straßenräumliche Aufwertung der Ketzerbach, verbunden mit einer Erhöhung der Einkaufs- und Aufenthaltsqualität	- Verlagerung des Straßenrandparkens und Verbreiterung der Gehwege
	- Maßnahmen im Marburger Westen - Ockershausen: Verkehrsreduzierung im empfindlichen Schulwegbereich, verträglichere Abwicklung der Verkehre und Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Hohen Leuchte	- Einführung des Linksabbiegeverbotes von der Ockershäuser Allee in die Stiftstraße (zunächst als Verkehrsversuch)

Phase	Zielsetzung	Maßnahme
Phase 2 – 2004 / 2005	- Aufwertung der Biegenstraße im Zusammenhang mit der Umfeldgestaltung der Stadthallenvorfläche	- Neuaufteilung der Verkehrsfläche in der Biegenstraße
	- Verträglichere Abwicklung des Verkehrs in der Graf-von-Stauffenberg-Straße	- Einrichtung einer zusätzlichen Querungshilfe für den Fußgängerverkehr
	- Verbesserungen der Aufenthalts- und Verkehrsqualität in der Nordstadt als Rahmen für die weiteren Maßnahmen des VEP	- Baubeginn Bahnhofsvorplatz

Phase	Zielsetzung	Maßnahme
Phase 3 – 2005 / 2006	<p>Nachdem die flankierenden Maßnahmen im weiteren Umfeld der Nordstadt durchgeführt worden sind, kann davon ausgegangen werden, dass Verbesserungen in der Verträglichkeit der Verkehrsabwicklung zu verzeichnen sind. Die Grundlagen für erste modale Verkehrsverlagerungen sind gelegt. Bis 2005 sind die verkehrsempfindlichen Nutzungen Kinder- und Frauenklinik voraussichtlich auf die Lahnberge verlagert worden.</p> <p>Die Umsetzung des VEP zur städtebaulichen und verkehrlichen Aufwertung – auch unter Berücksichtigung der noch zu entwickelnden Sanierungsziele - in der Nordstadt können daher umgesetzt werden</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Verträglichere Abwicklung des Gesamtverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> - Veränderung der Verkehrsführung in der Nordstadt
	<ul style="list-style-type: none"> - Straßenräumliche Aufwertung 	<ul style="list-style-type: none"> - Umbau der Kreuzung Elisabethkirche auf Grundlage der Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs - Neuordnung der Verkehrsflächen in der Bahnhofstraße und Robert-Koch-Straße - Verkehrsberuhigung im Pilgrimstein im Bereich der Fußgängerachse Oberstadtaufzug - Lahncenter
	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für den Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbreiterung der Bunsenbrücke im Rahmen der anstehenden Brückensanierung und damit die Anlage eines Radweges, der soweit wie möglich in die Robert-Koch-Straße hineingeführt werden soll. - Stärkung der Radverkehrsachse im Südviertel durch eine Linksabbiegemöglichkeit für den Radverkehr am Rudolphsplatz in die Straße Am Grün und Einrichtung eines Radweges Am Grün entgegen der Einbahnrichtung
	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktivitätssteigerung des ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> - Einführung der CE-Linien - CE 1: Cappel – Wehrda - CE 2: Stadtwald – Waldtal - CE 3: Marbach – Lahnberge