

# Bestandsaufnahme und Analyse: Daten und Fakten als Basis für MoVe 35

MoVe 35 basiert auf konkreten Daten, die erstmals systematisch erfasst wurden. Dadurch ist es gelungen, ein objektives Bild des Ist-Zustands der Mobilität in Marburg zu gewinnen.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme können Sie in den Videos hier in der Ausstellung ansehen. Die Videos sowie der Zwischenbericht und weitere Präsentationen zum Download finden Sie auch online auf der virtuellen Info-Messe unter [www.marburgmachtmit.de](http://www.marburgmachtmit.de) oder unter [www.marburg.de/move35](http://www.marburg.de/move35).



## Bestehende Pläne und Gutachten

Bereits vorliegende Erhebungen und Erkenntnisse wurden in die Konzeption von MoVe 35 einbezogen. Dazu gehörten beispielsweise der Radverkehrsentwicklungsplan, der Nahverkehrsplan, der Green-City-Plan, einzelne Verkehrsuntersuchungen sowie Hinweise aus der Bevölkerung, beispielsweise vom Tag der Mobilität.



## Verkehrszählung/Parkraumerhebung

Im gesamten Stadtgebiet wurde eine Verkehrszählung vorgenommen, um das aktuelle Verkehrsaufkommen ermitteln und bewerten zu können. Das Aufkommen im ruhenden Verkehr wurde anhand einer Parkraumerhebung ermittelt. Dabei wurden sowohl die Kapazitäten als auch die Auslastung in Parkhäusern, Tiefgaragen und im Straßenraum ermittelt.



## Online-Umfrage und Hinweise aus der Beteiligung

Im Oktober 2020 startete die Online-Umfrage, an der sich 3.627 Marburger\*innen aus Stadt und Region beteiligt haben. Weitere Hinweise wurden in Abstimmungsrunden und Gesprächen innerhalb der Verwaltung sowie mit den Ortsbeiräten, in den Sitzungen der AG MoVe 35 sowie auf den Informationsveranstaltungen entgegengenommen.



## Laufende Fortschreibung von Daten

Für die bundesweite Erhebung „Mobilität in Städten – SrV“ wurden auch Marburger Haushalte zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Weitere offizielle Quellen, die für MoVe 35 verwendet wurden, waren unter anderem die amtliche Kraftfahrzeugstatistik, Bevölkerungsdaten, Daten zur Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung, Erhebungen zum Pendler\*innenverkehr etc.



## Ortsbegehungen

Die Planer\*innen haben sich ganz konkret ein Bild von der Situation auf den Straßen und Plätzen Marburgs gemacht. Im Rahmen mehrerer Ortsbegehungen haben sie die Daten mit persönlichen Eindrücken und Bewertungen aus fachlicher Perspektive abgeglichen und ihre Schlussfolgerungen in Bild, Text und Ton festgehalten.

# Bestandsaufnahme und Analyse: Daten und Fakten als Basis für MoVe 35

Die Erkenntnisse aus all diesen Quellen wurden in einer Stärken-Schwächen-Analyse zusammengefasst

## Zentrale Stärken sowie Potenziale der Mobilität in Marburg:

- kompakte Kernstadt mit bereits einigen attraktiven Aufenthalts- und Erholungsbereichen
- kurze Wege in der Kernstadt zur Nahversorgung und zu Dienstleistungen, gute Voraussetzungen für noch mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad
- in der Kernstadt bereits eine ordentliche Berücksichtigung des Radverkehrs mit straßenbegleitenden Radwegeinfrastrukturen und ersten Fahrradstraßen bzw. -zonen
- vielfache Umsetzung der Standards der Barrierefreiheit für Fußgänger\*innen
- bereits gute Voraussetzungen für den ÖPNV in der Kernstadt durch starke Busverkehrsachsen und zwei Bahnhöfe
- im Vergleich zu anderen vergleichbaren Städten bereits eine außergewöhnliche Verbreitung von Sharing-Angeboten in der Kernstadt mit Fahrrädern (inkl. Lastenfahrrädern) sowie Kfz

## Analysierte Schwächen als Grundlage für den Handlungsbedarf:

- hohe Verkehrsbelastungen auf den Einfallstraßen in die Kernstadt und einzelnen Hauptverkehrsstraßen, vor allem durch Pendler- und Schwerverkehre zu den dezentralen Gewerbestandorten im Westen der Stadt; zum Teil auch diffuse Pendler- und Durchgangsverkehre in den Ortsteilen westlich der Kernstadt
- Die Beschäftigten- und Pendlerschwerpunkte Behringstandorte, das Gewerbegebiet Görzhäuser Hof sowie Universität und Universitätsklinikum auf den Lahnbergen sind noch nicht attraktiv genug mit dem Rad und ÖPNV erreichbar
- Ungleiche Verteilung des Parkdrucks führt in einigen Bereichen der Kernstadt, vor allem in Straßen des Südviertels, zu Überlastungen, während in vielen Parkbauten noch ausreichend freie Kapazitäten vorhanden sind
- Vor allem in der Kernstadt, aber auch in den Außenstadtteilen sind viele Straßenräume und Wohnumfelder eher autogeprägt und haben noch wenig Aufenthaltsqualitäten
- Zum Teil in der Kernstadt, aber vor allem in der Anbindung der Kernstadt an die Außenstadtteile sowie bei der Verbindung der Außenstadtteile untereinander bestehen viele Lücken im Radverkehrsnetz
- Das Stadtgebiet, insbesondere die Kernstadt, erfährt durch Lahn, Schienentrasse und Bundesstraße eine Trennwirkung. Diese führt vor allem für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen zu Umwegen
- Abseits der Busverkehrsachsen der Kernstadt nimmt die ÖPNV-Erschließungsqualität deutlich ab – Ortsteile sind oftmals nur im Stundentakt oder noch seltener erreichbar und in den Schwachverkehrszeiten abends, feiertags und am Wochenende teils abgebunden
- fehlende Vernetzung der Verkehrsangebote, vor allem hinsichtlich der Verknüpfung Bus - Bahn - P+R - Fahrrad
- Große Mängel beim Südbahnhof, aber erste Verbesserungen der Barrierefreiheit sind geplant

# Das Verkehrsmodell: Abbild des Marburger Verkehrs heute und 2035

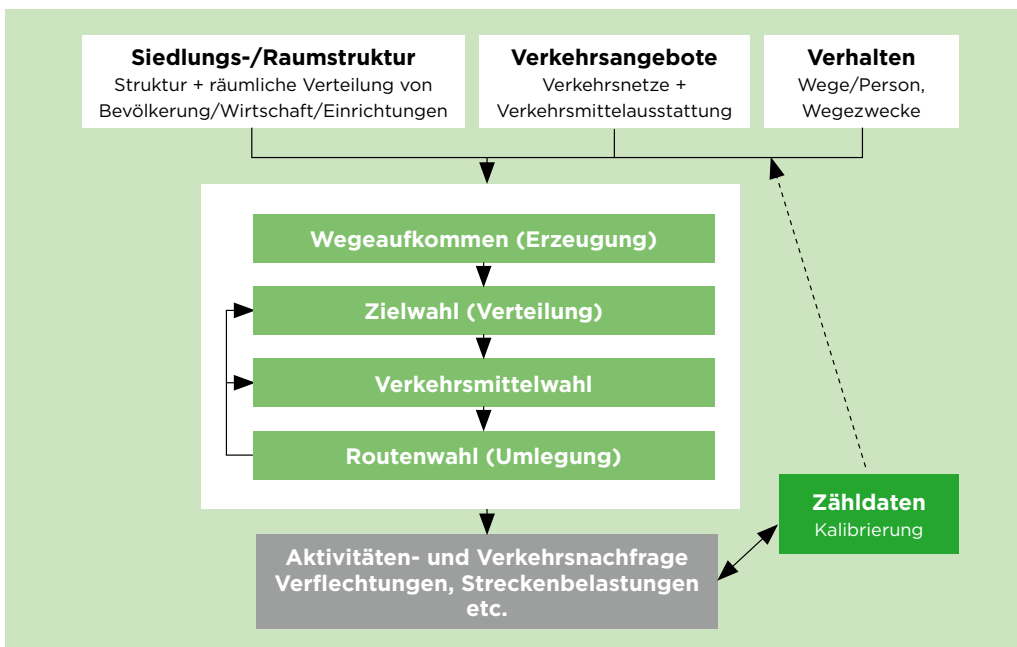
Ein Verkehrsmodell stellt, wie alle Modelle, eine **Abstraktion der realen Welt** dar. Zu den Aufgaben eines Verkehrsmodells gehören:

- Systemanalyse zur Verkehrsentstehung: Wer fährt wie wohin und warum?
- Abbildung der Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge: Wie verändert sich der Verkehr, wenn beispielsweise eine neue Busverbindung entsteht, ein großes Unternehmen sich neu ansiedelt, mehr Fahrradwege gebaut werden, Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird etc.?
- Prognose der Wirkungen: Welche Wirkungen, beispielsweise hinsichtlich Verkehrsaufkommen oder Erreichbarkeit, können durch bestimmte Maßnahmen erzielt werden?
- Vorbereitung von Entscheidungen: Diese werden in der realen Welt getroffen.

Der Maßstab des Modells ist makroskopisch, das heißt, es wird die gesamtstädtische Detailebene betrachtet: Hauptstraßen und Sammelstraßen werden dargestellt, aber nicht jede einzelne Wohnstraße. Bei Bedarf ist das Modell verfeinerbar.

Das Verkehrsmodell stellt den Kfz-Verkehr (Pkw und Lkw) im Marburger Stadtgebiet dar, beinhaltet aber auch die Wahlmöglichkeiten Fuß-, Rad- und Busverkehr. Es wurde an realen Zähl- und Daten aus Marburg kalibriert.

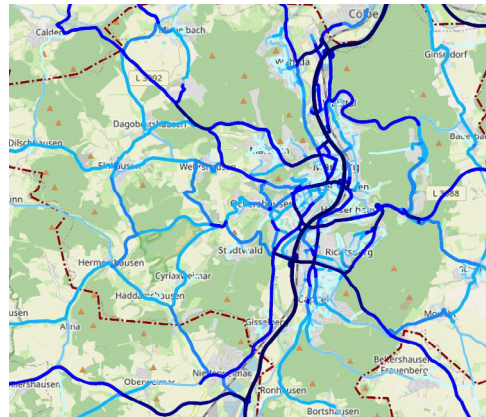
## Das Verkehrsmodell bildet eine Planungs- und Bewertungsgrundlage für Maßnahmen aller Verkehrsträger



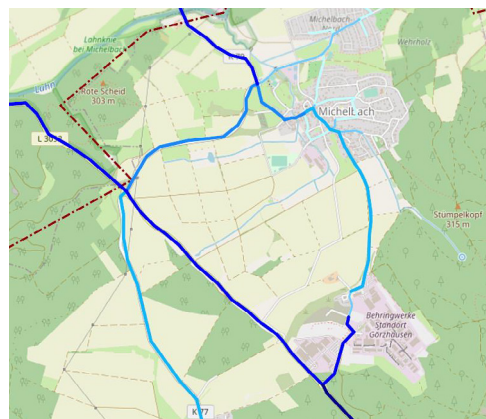
In das Verkehrsmodell fließen zahlreiche Daten zum Mobilitätsverhalten und Verkehr, aber auch zu Rahmenbedingungen, wie Siedlungs- und Raumstruktur, ein. Das Modell berechnet in mehreren Schritten, wie hoch das Verkehrsaufkommen ist und wie es sich im Stadtgebiet verteilt. Ändern sich die Eingangsdaten – zum Beispiel wenn neue Verkehrsangebote geschaffen werden – so ändert sich auch das Ergebnis.

# Darstellungen mit dem Verkehrsmodell

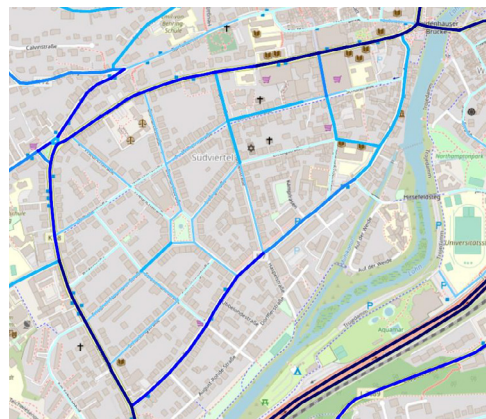
**Ist-Situation:  
Das Verkehrsaufkommen in  
der Gesamtstadt und in  
verschiedenen Teilen der Stadt  
(Kfz/24 Stunden,  
Stand Dezember 2021)**



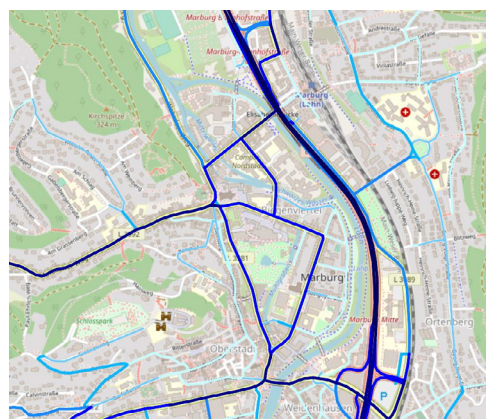
**Gesamtstadt**



**Michelbach / Behringwerk II**



**Südviertel**



**Nordstadt / Ortenberg**