

Nr	Maßnahme	Anmerkung	Akteur	Einordnung	Rückmeldung/Umgang
A	Fußverkehr	"Zu-Fuß-gehen" ist das zentrale Fortbewegungsmittel auf einem Universitätscampus; die Umsetzung dieses Grundsatzes hat Auswirkungen auf die anderen Verkehrsträger: der MIV ist zu reduzieren, eine bessere Verknüpfung mit weiteren Trägern des ÖPNV ist notwendig.	Universität Marburg	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Die Einschätzung wird gutachterlich geteilt und ist inhaltlich bereits berücksichtigt. Eine explizite Betonung der Universität soll nicht erfolgen, da auch bei weiteren Einrichtungen der Fußverkehr eine zentrale Rolle spielt.
A2	Generell zu Querungshilfen	Ausbau von Zebrasteifen mit einem damit einhergehenden Vorrang des Fußverkehrs	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurden keine Anpassungen vorgenommen. Im Steckbrief (A2) werden exemplarisch einzelne bauliche Querungsanlagen für Hauptverkehrsstraßen genannt. Die generelle Wahl konkreter Querungsanlagen muss im Einzelfall entschieden werden. Abbildung 30 gibt dazu eine Hilfestellung und bezieht auch Fußgängerwege (Zebrastreifen) mit ein.
A2.2	Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren	Es fehlen die zwei Brücken an der Mensa und die weiße Brücke nördlich, deren An- und Abfahrtswege nicht ERA gemäß sind	BI Verkehrswende	1	Diese Anmerkung wurde durch eine ergänzende Formulierung in Steckbrief A2.2 berücksichtigt.
A4	Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen	"Erlebbares Wasser" ist mikroklimatisch ohne Wirkung und schlicht eine Verschwendung von Wasser u. Energie. Erlebbar bleibt Regenwasser, wenn es langsam in nicht-versiegelten Boden einziehen darf und daraus langsam abgegeben werden kann.	BI Verkehrswende	1	Abbildung 33 zeigt den Aspekt "erlebbares Wasser" als einen möglichen Bestandteil zur Aufwertung von Plätzen, Parks und Grünanlagen. Hierbei wird insbesondere auf die durch Wasser erhöhte Aufenthalts- und Spielqualität hingewiesen. Zusätzlich wird eine Kühlung des entsprechenden Raums angeführt. Die Anmerkung wurde durch eine veränderte Formulierung im Bereich der Abbildung berücksichtigt.
A4	Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen	Die Bewertung der Aufenthaltsqualität muss auch den Lärmpegel berücksichtigen. Die Lahnwiesen werden größtenteils durch den Lärm der B3 entwertet. Der Garten des Gedenkens ist durch seine Lage an der Unistraße genauso ungeeignet, ihn zur Entspannung oder Kommunikation aufzusuchen. Sitzgelegenheiten sind nett, wenn sie trocken sind und in angenehmer Lage. Siehe BI-Kommentar im Zwischenbericht S. 37	BI Verkehrswende	1	Diese Anmerkung wurde durch eine ergänzende Formulierung im Steckbrief A4 berücksichtigt.
A4	Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen	Ausbau öffentlicher Toiletten u. Duschen, Ausbau von Unterstellmöglichkeiten bei Regen für Rad- und Fußverkehr (dies gilt allerdings bestenfalls nicht nur an „Plätzen“, was auch für die Verbreitung von Sitzgelegenheiten allgemein wünschenswert ist. So wie es gerade überall PKW-Parkflächen gibt, so soll zukünftig in etwa das Angebot von Radabstellanlagen und Sitzmöglichkeiten aussehen.	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da der Ausbau öffentlicher Toiletten im Steckbrief A4 bereits einbezogen ist. Öffentliche Duschen sind für die attraktive Gestaltung von Plätzen hingegen weniger wichtig. Dies könnte im Zusammenhang mit wassernen Grünstrukturen oder Sportflächen potenziell Relevanz haben, ist aber kein Thema für MoVe 35. Radabstellanlagen (auch überdachte) und Sitzmöglichkeiten sind sowohl im Bereich von Plätzen als auch im Rahmen des grundsätzlichen Ausbaus von Radabstellanlagen (Maßnahme B2) einbezogen.
A1.1	Entwicklung einer Nahmobilitätsachse	Auch die Verkehre des RNV (RMV Marburg-Biedenkopf) wären von einer verkehrlichen Abbindung wie bspw. der Biegenstraße betroffen. Insbesondere die Überlandverkehre verlaufen teilweise durch die Innenstadt Richtung Erlenring bzw. Hauptbahnhof, um hier wichtige Ziele für die Fahrgäste zu erreichen. Es sollten nicht nur die innerstädtischen ÖPNV-Verkehre betrachtet werden. Fahrgäste werden nach dem Ausstieg i.d.R. in der Innenstadt Zufußgehende, eine attraktive Gestaltung für Fußverkehr wird daher für diese auch ein Qualitätsgewinn.	RNV Marburg-Biedenkopf	1	Diese Anmerkung wurde durch die Einbeziehung des RMV als Akteur sowie die Berücksichtigung regionaler Busverkehre im Steckbrief A1.1 berücksichtigt.
A1.1	Entwicklung einer Nahmobilitätsachse	Konzept für wichtige Wegeverbindungen: Maßnahmenvorschläge sollten konkreter sein. Auch Ockershausen sollte in die Nahmobilitätsachse eingebunden werden. Bei der Entwicklung der Nahmobilitätsachse sollte SWM Consult eingebunden werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da MoVe 35 als gesamtstädtisches Mobilitätskonzept hinsichtlich der Wegeverbindungen nicht konkreter werden kann. Die Nahmobilitätsachse ist in diesem Zusammenhang als Pilotprojekt zu sehen und kann bei Erfolg auf weitere Bereiche übertragen werden (um die Handhabbarkeit zu gewährleisten beschränkt sich die Nahmobilitätsachse zunächst auf die im Steckbrief dargelegten Bereiche). Für Ockershausen sind zunächst anderweitige Maßnahmen vorgesehen (vgl. Maßnahme I.1.1). Die Stadtwerke sind als Akteur im Steckbrief A.1.1 bereits einbezogen.
A1.2	Ausbau & Aufwertung der Fußwege zu relevanten Zielen im Stadtgebiet	Der Ausbau der Fußwegeverbindung zum Standort Görzhausen I + II nach dem definierten Standard mit 4m Fußwegbreite zzgl. 3m Radwegbreite erscheint weder als sinnvoll noch vor dem Hintergrund der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur als realisierbar. Am Standort geht es vor allem um den barrierefreien Zugang zum Werk, insbesondere beim Umstieg aus dem ÖPNV.	Pharmaserv	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Die Radwegbreiten stellen Empfehlungen dar, welche auf den Vorgaben des Landes der H RSV beruhen und kaum verhandelbar sind. Die Behringwerke sind ein entsprechend wichtiges Ziel im Radnetz, was die Ausweisung als RVR nicht nur rechtfertigt, sondern sogar fordert. Da Marburg ehrgeizige Ziele hat sollten Richtliniennwerte übertroffen und nicht unterschritten werden. Bei entsprechend schwieriger Realisierbarkeit gilt es abzuwägen und einen möglichst hohen Komfort zu erzielen. Grundsätzlich ist aber mit offener Denkhaltung mehr möglich als langläufig gedacht.
A1.2, A 1.3	Ausbau & Aufwertung der Fußwege zu relevanten Zielen im Stadtgebiet, Aufwertung der Fußwegeverbindungen in und zu den Ortsteilen Marburgs	An allen Straßen sollen ausreichend breite Fußwege entlang führen, sodass alle Wege auch zu Fuß zu bewältigen sind. Einschränkung auf Hauptwege oder relevante Ziele ist nicht nachvollziehbar.	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Priorisierung auf Hauptwege des Fußverkehrs und relevante Ziele angesichts begrenzter Ressourcen für die Umsetzung (Zeit, finanzielle Mittel, Personal, usw.) unabdingbar ist, um in die Umsetzung zu kommen. Durch die vorgenommene Priorisierung werden zunächst die größten Bedarfe abgedeckt. Steckbrief A1.2 besagt ansonsten, dass "die vorgestellten Bausteine perspektivisch auf das gesamte Stadtgebiet zu übertragen und sukzessive umzusetzen sind."
A1.3	Ausbau & Aufwertung der Fußwege zu relevanten Zielen im Stadtgebiet	Wehrda, Marbach und Wehrshausen erscheinen lückenhaft bzgl. der wichtigen Fußwegeverbindungen.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Maßnahme insbesondere die äußeren Stadtteile in den Vordergrund stellt, welche im Fußverkehr noch großen Aufholbedarf aufweisen. Die Stadtteile Wehrda und Marbach mit unmittelbarer Anbindung an die Kernstadt erzeugen eher dispers verlaufende Wege, wodurch es schwierig ist einzelne Haupttrouten zu bilden. Steckbrief A1.2 nennt neben der Nahmobilitätsachse (Steckbrief A1.1) weitere prioritär zu betrachtende Bereiche für den Fußverkehr und besagt ansonsten, dass "die vorgestellten Bausteine perspektivisch auf das gesamte Stadtgebiet zu übertragen und sukzessive umzusetzen sind".
A2.1	Ausbau/Umbau/Modernisierung von Querungsmöglichkeiten	Fußgängerfreundliche Querungen in Form von vorrangberechtigten Zebrastreifen im Bereich der typischen Querungszonen. Nutzung intelligenter Leitsysteme welches auch das Aufkommen berücksichtigt und längere Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer reduziert.	Universität Marburg	1	Zum Teilaspekt "Zebrastreifen" werden im Steckbrief A2 exemplarisch einzelne bauliche Querungsanlagen für Hauptverkehrsstraßen genannt. Die generelle Wahl konkreter Querungsanlagen muss im Einzelfall entschieden werden. Abbildung 30 gibt dazu eine Hilfestellung und bezieht auch Fußgängerwege (Zebrastreifen) mit ein. Der Teilaspekt "Nutzung intelligenter Leitsysteme" wurde über eine ergänzende Formulierung in Steckbrief D5 berücksichtigt.
A2.1	Ausbau/Umbau/Modernisierung von Querungsmöglichkeiten	Auch der Rudolphsplatz sollte bezüglich der Querungsmöglichkeiten beachtet werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Maßnahme die Identifizierung von Bedarfsstellen vorsieht. Der Rudolphsplatz kann somit im weiteren Prozess als Bedarfsstelle eingebracht werden. Des Weiteren ist der Rudolphsplatz Teil der in A1.1 identifizierten wichtigen Fußverkehrsachsen in der Kernstadt, die laut Steckbrief A2.1 priorisiert auf den Bedarf an Querungen zu prüfen sind.
A2.1.	Ausbau/Umbau/Modernisierung von Querungsmöglichkeiten	Bedarfsstellen sollten vollständig Erhoben werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da dies - wie auch im Steckbrief beschrieben - in einem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept wie MoVe 35 nicht leistbar ist.
A4	Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen	Abbildung 33: Auch an überdachte Sitzgelegenheiten denken, damit man sich beim Schauer auch mal trocken hinsetzen kann. Das Dach kann gleich zum Regenwasser sammeln benutzt werden.	Schlichthörl	1	Diese Anmerkung wurde über eine zusätzliche Formulierung im Bereich der Abbildung berücksichtigt.
A-K / 8	allgemein u. Evaluation	Wie sehen die zeitlich aufeinanderfolgenden Planungs-, Realisierungs- und Evaluationschritte aus, die die angestrebte Reduktion des MIV um 50% sicherstellen?	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da das Handlungskonzept (Kapitel 7) zusammen mit dem Evaluationskonzept (Kapitel 8) hierzu entsprechende Hinweise gibt.
B	Radverkehr	Das Rad ist das zweite wichtige Fortbewegungsmittel innerhalb des UniCampus im Lahntal, von diesem zu den Wohnorten der Studierenden. Durch einen Ausbau der Radverbindung zu dem Lahnbergen könnte der Campus auch besser mit dem Rad erschlossen werden. Die Universität unterstützt das Interesse von Studierenden und Mitarbeitenden das Rad zu nutzen durch den Ausbau geeigneter Radabstellanlagen. Bei der Planung von Radverbindungen bitten wir um eine abgestimmte Planung mit der Universität, damit Radwege nicht „ungeplant“ auf universitärem Gelände enden, ohne dass hier eine sinnvolle Verkehrsführung möglich ist bzw. erst ad hoc im Nachhinein realisiert werden muss. Auch Fragen der Verkehrssicherungspflicht müssen geklärt werden.	Universität Marburg	1	Diese Anmerkung wurde über einen entsprechenden Baustein im Steckbrief B1.2 berücksichtigt.

B	Radverkehr	<p>Das man nach über 20 Jahren Fahrradförderung in Marburg jetzt eine Machbarkeitsstudie für eine gute Nord-Süd Verbindung durch Marburg in Auftrag geben möchte, ist erfreulich, aber auch ernüchternd.</p> <p>Für die ganzjährige Nutzung sind auch hochwassersichere Radwege notwendig. Das gilt sowohl innerhalb Marburgs auch für die zuführenden Radwege (siehe Unterführung im Cölber Eck).</p> <p>Beleuchtete Radwege sind besonders wichtig wenn sich Fußgänger und Radfahrer einen Weg teilen müssen. Da Fußgänger gerade im Winter, wenn es dunkel ist oft keine helle Kleidung tragen und eine richtig eingestellte Fahrradbeleuchtung nur bis in Hüfthöhe anleuchten darf, sind Fußgänger oft nur sehr schlecht zu sehen.</p> <p>An einigen Stellen werden von Parkplätzen Schottersteine auf Radwege oder vor Radlern viel frequentierte Wege durch Autos befördert (z.B. beim Afföller). Grobe Schottersteine sind eine häufige Unfallursache beim Radfahren und haben auf Radwegen nichts zu suchen. Die für den Tiefbau Zuständigen sind dafür zu schulen.</p> <p>Kann geprüft werden ob Vorfahrtsregeln angepasst werden können, dass auf einem Radweg, der eine Straße kreuzt der Radverkehr Vorfahrt besitzt? Wer den Radweg von Cappel über Bortshausen Richtung Ebsdorf fährt kann sehen wie unsinnig die bestehenden Vorfahrtsregeln im Einzelfall sein können.</p>	Schlichthörl	1	<p>Der Teilaspekt "Hochwasserschutz" wurde über Ergänzungen im Steckbrief B1.1 berücksichtigt.</p> <p>Zum Teilaspekt "beleuchtete Radwege" wurde keine Anpassung vorgenommen. Das Thema wurde hinreichend in einem eigenen Steckbrief (B3) berücksichtigt.</p> <p>Zum Teilaspekt "Schottersteine auf Radwegen" wurden keine Anpassung vorgenommen. Das Thema Reinigung von Radwegen wird im Steckbrief B4 bereits berücksichtigt.</p> <p>Der Teilaspekt "Vorfahrtsregeln im Radverkehr" wurde im Steckbrief B1 ergänzt. Eine punktuelle Bevorrechtigung des Radverkehrs ist im Einzelfall zu prüfen.</p>
B	Radverkehr	<p>Eine Anbindung des Campus Lahnberge bzw. auch des dort ggf. entstehenden kleinen Gewerbegebiets (im Gebiet der alten Fertigungshalle gegenüber dem Botanischen Garten) durch die Stadt macht eine Radanbindung zwingend notwendig. Auch eine Führung von Süden sollte geprüft werden.</p> <p>Ggf. sollte auch daran gedacht werden, dass künftig im Stadtverkehr ggf. kleinere Elektrofahrzeuge (a la Opel Rocks-e) gerade für die Mobilität auf die Lahnberge genutzt werden könnten, was den MIV gerade im oberen Bereich verlangsamen würde. Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen E-Bike und E-Mobil würden dann auf 20 km/h reduziert.</p>	Universität Marburg	0	<p>Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Radanbindung der Lahnberge über die derzeitige Konzeption bereits dargestellt ist (auch in südliche Richtung entlang der Panoramastraße). Die neuen Standards im Radverkehr berücksichtigen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Radfahrenden und auch Elektrokleinstfahrzeuge. MoVe 35 baut im Bereich der Radverkehrsmaßnahmen auf die aktuellen Standards der Regelwerke, sodass dies berücksichtigt ist.</p>
B 2	Ausbau der Radabstellanlagen	Schaffung öffentlicher abschließbarer Radboxen, die mit einem allgemeinen Zugang belegt sind, aber nicht privat direkt zugeordnet sind (bspw. Hamburg u. Dortmund, aber auch Weiterentwicklungen dieser Modelle)	BI Verkehrswende	1	<p>Diese Anmerkung wurde über eine Ausdifferenzierung der bereits im Steckbrief B2 aufgenommenen Fahrradboxen in öffentlich und privat zugänglich sowie den dortigen Verweis auf Mobilstationen und Mobilpunkte berücksichtigt.</p>
B1 Karte	Netzkonzeption Radverkehr	Ist hier eine Priorisierung der vielen Radwege vorgesehen? Bspw. halte ich eine gute Radanbindung Bauerbach-Schröck-Moischt-Beltershäuser Str. für essentiell, um diese Außenstadtteile anzubinden. Die Strecke ist was Schnelligkeit und Höhenprofil angeht sehr gut, aber die Beltershäuser Straße (v. a. Richtung Moischt) zu fahren, ist sau gefährlich (Hohe Fahrgeschwindigkeit der Pkw)	Klimaliste	0	<p>Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da neben der Radschnellverbindung die Raddirektverbindung laut Steckbrief B1.2 Priorität haben. Weitere Prioritäten nennt der Radverkehrsplan 2017, dessen fortlaufende Umsetzung in Steckbrief B1.3 benannt ist. Die genannten Verbindung ist bereits aufgenommen und die Planungen dazu laufen. Die Baulastträgerschaft liegt bei HessenMobil.</p>
B1.1	Entwicklung einer Radschnellverbindung in der Talachse	Wichtige Radroute auf Nord-Süd-Achse: Wehrda Kreisverkehr bis Gisselberger Straße (über Elisabethstraße, Pilgrimstein, Am Grün) -- das bedeutet: Neubewertung der bisher vorgesehenen Sperrungen in der Innenstadt und den Einbahnrichtungen (insbesondere Elisabethstraße u. Pilgrimstein); zentrale Route mit Erschließungsfunktion	BI Verkehrswende	0	<p>Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da sich aus gutachterlicher Sicht die Maßnahmen zur Kfz-Verkehrsführung nicht mit der Entwicklung der derzeit skizzierten Radschnellverbindung in der Talachse widersprechen. Die bisherige Führung der Radschnellverbindung ist aus bestehenden Planungen übernommen worden. Sollten Änderungswünsche - beispielsweise eine Führung durch die City - bestehen, so wäre hier zwischen den Punkten "verbesserte Erreichbarkeit der Kernstadt" und "verminderte Reisezeiten durch Umwege" für Durchfahrende abzuwägen. Steckbrief B1.1 formuliert für die Entwicklung und Umsetzung der Radschnellverbindung die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie, die als ersten Baustein die "Festlegung einer Trassierung entlang des Lahntals mit Anbindung an die bedeutenden Ziele, v.a. Hauptbahnhof, Biegentviertel, Südstadt und Südbahnhof" vorsieht.</p> <p>Die angesprochene wichtige Radroute auf der Nord-Süd-Achse ist durch die Einordnung der entsprechenden Straßen als Raddirektverbindung (Pilgrimstein, Am Grün) sowie als Radverbindung (Elisabethstraße, Wehrdaer Weg) bereits Bestandteil der MoVe 35-Planungen.</p>
B1.1	Entwicklung einer Radschnellverbindung in der Talachse	bei innerstädtischer Führung östlich der Lahn Hochwasserproblematik und studentischen Pendelverkehr Mensa-PhilFak mitdenken, wie sorgt man für möglichst wenig Konflikten mit Fußgänger*innen?	AsTA Marburg	1	<p>Zum Teilaspekt "Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr" wurde keine Anpassung vorgenommen, da das Lösen auftretender Konflikte im Rahmen der Machbarkeitsstudie sowie der abschnittsweisen Umsetzung angedacht ist und nicht über MoVe 35 erreicht werden kann. Grundsätzlich ist für einen Radschnellweg nach den Qualitätsstandards des Landes Hessen der Verzicht auf Schutzstreifen und Mischverkehr sowie innerorts auf gemeinsame Geh-/Radwege vorgeschrieben. Dies ist im Steckbrief bereits implementiert.</p> <p>Der Teilaspekt "Hochwasserschutz" wurde über Ergänzungen im Steckbrief B1.1 berücksichtigt.</p>
B1.1	Entwicklung einer Radschnellverbindung in der Talachse	Radschnellverbindung: unmittelbarer am Campus vorbeiführen (Pilgrimstein, Uferstrasse) - keine weitere Belastung vor der Mensa.	Universität Marburg	0	<p>Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die bisherige Führung der Radschnellverbindung aus bestehenden Planungen übernommen worden ist. Sollten Änderungswünsche - beispielsweise eine Führung durch die City - bestehen, so wäre hier zwischen den Punkten "verbesserte Erreichbarkeit der Kernstadt" und "verminderte Reisezeiten durch Umwege" für Durchfahrende abzuwägen. Steckbrief B1.1 formuliert für die Entwicklung und Umsetzung der Radschnellverbindung die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie, die als ersten Baustein die "Festlegung einer Trassierung entlang des Lahntals mit Anbindung an die bedeutenden Ziele, v.a. Hauptbahnhof, Biegentviertel, Südstadt und Südbahnhof" vorsieht.</p>
B1.1 / Karte B 1	Entwicklung einer Radschnellverbindung in der Talachse / Netzkonzept Radverkehr	Sofern auf der Karte die vorgeschlagene Radschnellverbindung überhaupt im Verlauf erkennbar ist, ist sie von Mängeln durchzogen: Querung des Bahnhofsareals, Abgang auf den Lahnradweg, Passierung der Mensa/Elisabeth-Blochmann-Platz/Weidenhausen mit hohem Fußgängeraufkommen, fehlende interessante überregionale Anbindung (Gießen) in Südrichtung, da auf der falschen Lahnseite verlaufend. Dies gilt eigentlich generell, ostseitig fehlen über den größten Teil die Erschließungsmöglichkeiten. Welchen Status hat dieser Vorschlag? (siehe auch weitere Anmerkung zu B1.1)	BI Verkehrswende	0	<p>Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die bisherige Führung der Radschnellverbindung aus bestehenden Planungen übernommen worden ist. Sollten Änderungswünsche - beispielsweise eine Führung durch die City - bestehen, so wäre hier zwischen den Punkten "verbesserte Erreichbarkeit der Kernstadt" und "verminderte Reisezeiten durch Umwege" für Durchfahrende abzuwägen. Steckbrief B1.1 formuliert für die Entwicklung und Umsetzung der Radschnellverbindung die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie, die als ersten Baustein die "Festlegung einer Trassierung entlang des Lahntals mit Anbindung an die bedeutenden Ziele, v.a. Hauptbahnhof, Biegentviertel, Südstadt und Südbahnhof" vorsieht.</p>
B1.2	Schaffung von Ost-West-Achsen für den Radverkehr	Die Beschleunigung des Radwege-Ausbaus an der L3092 durch Hessen Mobil sollte so erfolgen, dass dort die 1. Priorität besteht (ggf. durch die Übernahme der Bauträgerschaft durch die Stadt MR!)	AG Mobilität + Versorgung	0	<p>Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da neben der Radschnellverbindung die Raddirektverbindungen laut Steckbrief B1.2 Priorität haben. Der Radweg entlang der L3092 ist als Raddirektverbindung eingestuft und hat dementsprechende Priorität.</p>
B1.2	Schaffung von Ost-West-Achsen für den Radverkehr	Im Maßnahmensteckbrief sollte die Anbindung des Standorts Behringwerke genannt werden (z.B. in der Auflistung „bedeutende Ziele“). Die Verbindung der Werkteile im Wald und ein Anschluss nach Wehrda ist nicht aufgenommen. Hier würde aus unserer Sicht eine Radverbindung oder sogar Raddirektverbindung Sinn machen (auch zur Anbindung Michelbach bis Wehrda). Die Einschränkung „Verzicht auf Führung im Mischverkehr bei Tempo 50“ wird zu einem Konflikt bei der Emil-von-Behring-Straße/L3092 führen. Hier kann nach derzeitiger bundesgesetzlicher Regelung die Straße mit überregionaler Bedeutung nicht auf Tempo 30 reduziert werden, gleichzeitig lässt die Straße keine bauliche Trennung des Radverkehrs zu. Damit ist die Maßnahme mit demzeitigem Rechtsrahmen nicht umsetzbar. Ggf. kann mit einer zurückhaltenden Formulierung wie „möglichst kein Mischverkehr bei Tempo 50“ der Handlungsspielraum breiter dargestellt werden. Es fehlt die Klarheit, was bereits Bestand ist, was im Handlungsfeld der Stadt Marburg liegt und was im Handlungsfeld Hessen Mobil. Es gibt einen abgestimmten Radverkehrsentwicklungsplan für die Stadt, dort sind die überwiegenden Maßnahmen bisher nicht umgesetzt. Es sollte klargestellt werden, ob MoVe35 darüber hinaus geht oder diesen Plan ersetzt.	Pharmaserv	1	<p>Der Teilaspekt "Anbindung des Standorts Behringwerke" wurde über eine Aufnahme in die Auflistung der bedeutenden Ziele sowie über einen entsprechenden Baustein im Steckbrief B1.2 berücksichtigt.</p> <p>Zum Teilaspekt "fehlende Klarheit Stadt Marburg/Hessen Mobil & Radverkehrsplan 2017" wurde keine Anpassung vorgenommen, da der Steckbrief B1.3 die fortlaufende Umsetzung des Radverkehrsplans 2017 als Maßnahmenbaustein nennt, wodurch dieser Bestandteil von MoVe 35 ist. MoVe 35 selbst geht aber durch ergänzende Maßnahmen über den Radverkehrsplan von 2017 hinaus. Hessen Mobil ist im Bereich der Landesstraßen grundsätzlich zuständig, weshalb die Handlungsfelder klar definiert sind.</p> <p>Zum Teilaspekt "Mischverkehr bei Tempo 50" wurde keine Anpassung vorgenommen, da eine Führung im Mischverkehr bei Tempo 50 nicht Ziel von MoVe 35 sein kann, sie nicht regelkonform ist und auch aus gutachterlicher Sicht nicht zielführend erscheint.</p>

B1.2	Schaffung von Ost-West-Achsen für den Radverkehr	Ausbau Radwegenetz Innenstadt à Lahnberge: Panoramastraße u. Alter Kirchhainer Weg ff. werden aufgeführt, deren genaue Umsetzung schlug bisher fehl und neue Ansätze dafür fehlen, sodass nicht erkennbar ist, wie es nun zu deren Realisierung kommen sollte.	Universität Marburg	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Ausführung der genannten Verbindung ein strategisches Ziel darstellt und hier weiter nach Lösungen, v.a. auch mit HessenForst gesucht werden muss. Die sukzessive Umsetzung der aufgeführten Verbindungen wird über MoVe 35 nochmal verfestigt.
B1.3	Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz	An einem Radweg durch den Heiligen Grund festzuhalten, ist ökologisch unerträglich: Es handelt sich bei dem Gebiet um ein § 30 BNatSchG-Schutzgut (Streuobstwiese i.S. v. hessischem Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz, § 13), das auch aufgrund der Topografie (Steigung 15%) sowohl vonseiten der Stadt Marburg als auch vonseiten des Ortsbeirats und des BUND abschließend als ungeeignet für einen Fahrradweg bewertet wurde. Ein Ausbau als "Raddirektverbindung mit hohem Standard" ist daher nicht denkbar und aus dem Planungskonzept herauszunehmen. Denkbare Alternative ist die Abbiegung nach dem Hohlweg links Richtung Graf-von-Stauffenberg-Straße inklusive einer Anpassung des oberen Stücks der Graf-von-Stauffenbergstraße	BI Verkehrswende	1	Diese Anmerkung wurde über eine Veränderung der Trassenführung in der zugehörigen Karte B1 berücksichtigt.
B1.3	Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz	Insbesondere im bevölkerungsstarken Cappel sollte es weitere Radverkehrsachsen, mind. eine Mittelachse in Cappel geben.	BI Verkehrswende	1	Diese Anmerkung wurde über die Aufnahme der Marburger Straße als Achse in der zugehörigen Karte B1 berücksichtigt. Das übrige Straßennetz in Cappel befindet sich überwiegend in Tempo-30-Zonen und nahezu alle Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.
B1.3	Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz	In Abstimmung zwischen der Stadt Marburg und dem Landkreis Marburg-Biedenkopf werden aktuell bereits verschiedene Radwegemaßnahmen umgesetzt. Diese Abstimmung sollte sich auch in der Maßnahme wiederfinden. Neben dem Ausbau relevanter Wirtschaftswege kommen auch straßenbegleitende Radverbindungen in Betracht und sind vielfach unter den Gesichtspunkten der Alltagstauglichkeit die beste Variante.	RNV Marburg-Biedenkopf Team Rad	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da sich die angesprochenen Radwegemaßnahmen, die von Stadt Marburg und dem Landkreis Marburg-Biedenkopf derzeit umgesetzt werden unter den Bausteinen von B1.3 (Fortführung des Ausbauplanes entsprechend den Prioritäten des Radverkehrsplans 2017; Ausbau und Optimierung des Basisnetzes entsprechend den Vorgaben der ERA) wiederfinden.
B2	Ausbau der Radabstellanlagen	Mindestens an den Bahnhöfen müssen qualitativ hochwertige Fahrradparkhäuser gebaut werden. Vor Witterung und Vandalismus geschützte Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen sind die Grundlage für eine Anreise mit dem eigenen Fahrrad. Im Radverkehrsplan steht dies bereits konkret beschrieben, Move35 sollte hinter diesem Stand nicht zurückfallen und den Bau von Fahrradparkhäusern an den Bahnhöfen als konkrete Maßnahme benennen und festschreiben. Radfahradabstellanlagen unter diesem Standard sollten an Bahnhöfen nur ergänzend eingesetzt werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da die Bahnhöfe im Stadtgebiet als Mobilstationen entwickelt werden sollen (XL & L) und die Vorgaben die in Tabelle 12 zu Mobilstationen gemacht werden gesicherte Radabstellanlagen vorsehen. Dementsprechend ist der Einbezug eines Fahrradparkhauses über die dortige Formulierung möglich. Auf die im Radverkehrsplan hinterlegten Qualitäten wird im Steckbrief B2 ebenfalls Bezug genommen. Weiter sind hier auch Qualitätsstandards für Radabstellanlagen an Bahnhöfen hinterlegt (Abbildung 35).
B2	Ausbau der Radabstellanlagen	Potentialstandorte sollten Erhoben werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da dies in einem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept wie MoVe 35 nicht leistbar ist.
B2	Ausbau der Radabstellanlagen	Ausarbeitung eines konkreten Umsetzungsplans inkl. Priorisierung der identifizierten Standorte	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da dies in einem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept wie MoVe 35 nicht leistbar ist.
B3	Ausbau der Beleuchtung an Radwegen	Wenn die Hauptradwegführung letztendlich durch den Wald realisiert wird, sind hier zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Ausbau der Wege, so dass eine Nutzungsmöglichkeit über einen langen Zeitraum des Jahres möglich ist sowie die objektive und subjektive Sicherheit vor Belästigungen und Übergriffen.	Universität Marburg	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da die Instandhaltung der Radwege über Maßnahme B4 abgedeckt ist.
B4	Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung	Möglicher aktueller Einsatzort: PhilFak bis Hbf an der Lahn entlang	AStA Marburg	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da der Steckbrief B4 strategisch-programmatisch angelegt ist. Die grundsätzliche Information ist an die Stadtverwaltung weitergeleitet worden.
B4	Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung	Die Kontrolle der Wegweisung sowie die evtl. Aktualisierung dieser sollte mit dem Landkreis abgestimmt werden, da die Wegweisungssystematik neben Nah- immer auch Fernbeziehungen aufweist und berücksichtigen muss.	RNV Marburg-Biedenkopf Team Rad	1	Diese Anmerkung wurde über einen entsprechenden Zusatz im Steckbrief B4 und durch die Einbeziehung des RNV als Akteur berücksichtigt.
B5	Weiterentwicklung des Radwegeleitsystems	Knotenpunktsysteme in der Radwegweisung erleichtern die Orientierung für die Radfahrenden und sind grundsätzlich eine Verbesserung der Wegweisungsqualität. In jedem Falle sollte eine Abstimmung mit dem Landkreis im Rahmen der Prüfung stattfinden, da ein solches Wegweisungssystem bestenfalls großräumig geplant wird.	RNV Marburg-Biedenkopf Team Rad	1	Diese Anmerkung wurde durch die Einbeziehung des RNV als Akteur berücksichtigt.
C	Öffentlicher Verkehr	Prüfung des Integralen Taktfahrplans und Anpassung an den Deutschlandtakt fehlen vollständig. Es wäre dringend erforderlich Knotenpunkte auszubauen, von anderen Planungen freizuhalten, zu ermitteln und das Liniennetz umzustellen.	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da Fahrpläne, Taktungen und Anpassungen an den anvisierten Deutschlandtakt Themen sind, die im Nahverkehrsplan zu behandeln sind. MoVe 35 befasst sich im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit infrastrukturellen Überlegungen (z.B. Marburg Mitte, Südbahnhof) und konzeptionellen Entwicklungen (z.B. OnDemand Ridepooling, Regio-S-Bahn). Die Abstimmung Nahverkehrsplan MoVe35 wurde als eine von 11 Schlüsselmaßnahmen aufgenommen (C1.1)
C	Öffentlicher Verkehr	Angabe eines 7,5-Takts auf der Innenstadtachse als Durchschnittswert ist eine wenig hilfreiche Verschönerung. Es bedarf eines 15-Min-Takts pro Linie und ergo ein neues Liniennetz, um die Innenstadtachse zu entlasten.	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da Fahrpläne, Taktungen und Anpassungen an den anvisierten Deutschlandtakt Themen sind, die im Nahverkehrsplan zu behandeln sind. MoVe 35 befasst sich im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit infrastrukturellen Überlegungen (z.B. Marburg Mitte, Südbahnhof) und konzeptionellen Entwicklungen (z.B. OnDemand Ridepooling, Regio-S-Bahn). Die Abstimmung Nahverkehrsplan MoVe35 wurde als eine von 11 Schlüsselmaßnahmen aufgenommen (C1.1)
C	Öffentlicher Verkehr	Tarife: Zunächst 365€ für alle mit der Zielrichtung eines ticketlosen ÖPNV - 1-Euro-Tagesticket im Stadtgebiet Marburg (z. B. finanziert über erhöhte Parkgebühren) Siehe BI-Kommentar im Zwischenbericht S. 66	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da mit dem Deutschlandticket ein Ticket besteht, welches für ganz Deutschland zu einem Preis von 49 € * 12 / 365 = 1,61 € pro Tag erhältlich ist. Dies soll in Kürze auch als Handyticket und demnach ticketlos zur Verfügung stehen. Die hieraus entstehenden Entwicklungen sollten zunächst beobachtet werden. Weitere Anpassungen im Bereich Tarife und Ticketing sind außerdem Sache des Nahverkehrsplans. Die Abstimmung Nahverkehrsplan MoVe35 wurde als eine von 11 Schlüsselmaßnahmen aufgenommen (C1.1)
C	Öffentlicher Verkehr	Takt ÖPNV: einheitlich und mit Bahn vernetzt, um eine für Studierende und Mitarbeitende überregionale schnelle Verbindung von Universitätsstandorten und Wohnorten herzustellen. Hier sind auch insbesondere die Verbindungen auf die Lahnberge auf die Schichtwechsel im UKGM und die Vorlesungszeiten abzustimmen. Gerade die Anschlüsse für Regionalzugverbindungen aus dem Landkreis sollten hier prioritär abgestimmt werden.	Universität Marburg	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da Fahrpläne, Taktungen und Anpassungen an den anvisierten Deutschlandtakt Themen sind, die im Nahverkehrsplan zu behandeln sind. MoVe 35 befasst sich im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit infrastrukturellen Überlegungen (z.B. Marburg Mitte, Südbahnhof) und konzeptionellen Entwicklungen (z.B. OnDemand Ridepooling, Regio-S-Bahn). Die Abstimmung Nahverkehrsplan MoVe35 wurde als eine von 11 Schlüsselmaßnahmen aufgenommen (C1.1)
C	Öffentlicher Verkehr	Die ÖV-Entwicklungsideen eines Tram-Systems und einer Seilbahn (auch mit alternativen Linien) sollten zeitnah auf ihre Machbarkeit geprüft werden und nicht auf die lange Bank geschoben werden. Toulouse hat beispielsweise im letzten Jahr Europas längste urbane Seilbahn in Betrieb genommen, die den dortigen Nahverkehr ergänzt. Darüber hinaus regen wir an, beim Thema Attraktivität des ÖV auch die Themen Sicherheit, Sauberkeit und Bequemlichkeit sowie den Ausbau von WLAN in Bussen und an Haltestellen im Blick zu haben. Zudem könnte ein Jobticket für alle Unternehmen ohne bislang existierende Hürden und Voraussetzungen Anreize schaffen, um mehr Arbeitnehmer zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Auch die Frage von einfachen, einheitlichen und innovativen Tarifen für den ÖV wird nicht aufgeworfen.	gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke	0	Zu den Teilaspekten "Tram-System" und "Seilbahn" dieser Anmerkung sind keine Anpassungen vorgenommen worden, da im Unterkapitel "Abwägungsprozess zur strategischen Entwicklung des Marburger ÖPNV" des Handlungsfeld C des Endberichts die gutachterliche Empfehlung zur strategischen Entwicklung des Marburger ÖPNV hinreichend erklärt ist. Angesichts der Dringlichkeit der Verkehrs- und Mobilitätswende sind dabei insbesondere die Aspekte Zeitschiene, Umsetzungsprognose und Flächenverfügbarkeit ausschlaggebend. Die Prüfung dieser Ideen steht daher im engen Zusammenhang mit den Ergebnissen der fortwährenden Evaluationen. Zu den Teilaspekten "Attraktivität des ÖV" und "ÖV-Tarife" dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da mit dem Deutschlandticket ein Ticket besteht, welches für ganz Deutschland zu einem Preis von 49 € * 12 / 365 = 1,61 € pro Tag erhältlich ist. Dies soll in Kürze auch als Handyticket und demnach ticketlos zur Verfügung stehen. Die hieraus entstehenden Entwicklungen sollten zunächst beobachtet werden. Weitere Anpassungen im Bereich Tarife und Ticketing sowie die Vermarktung dieser sind Sache des Nahverkehrsplans (hinsichtlich des Jobtickets werden Anregungen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements gegeben). Selbiges gilt auch für die Ausstattung und Instandhaltung von Haltestellen und Fahrzeugen. Die Abstimmung Nahverkehrsplan MoVe35 wurde als eine von 11 Schlüsselmaßnahmen aufgenommen (C1.1)
C	Öffentlicher Verkehr	Kommunikation zwischen Bahn und Bus einführen. Insbesondere Schichtarbeiter bei Spät und Nachtschicht kommen oft mit dem Zug an, wenn die Stadtbusse nur noch halbstündlich oder stündlich fahren. Wenn dann der Bus gerade weg ist, weil der Zug mal wieder ein paar Minuten Verspätung hat ist das sehr ärgerlich. Wenn der Busfahrer weiß, dass der Zug gerade einfährt, kann er vielleicht noch mal 2 min. warten. Eine schnelle Anbindung der Lahnberge ist für die Universität sehr wichtig. Eine Ein- oder Schmalspurbahn entlang der Panoramastraße könnte eine platzsparende Lösung sein. Wenn die Planung einer Regiobahn konkret wird sollte man die Gemeinde Cölbe mit einbinden.	Schlichthörl	1	Zum Teilaspekt "Kommunikation zwischen Bus und Bahn" dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da dies ein Thema des Nahverkehrsplans ist. Zum Teilaspekt "Ein- oder Schmalspurbahn entlang der Panoramastraße" ist keine Anpassung vorgenommen worden, da der Batterie-Oberleitungs-Bus die bevorzugte Variante zur Entwicklung des Marburger ÖPNV darstellt und die Erschließung der Lahnberge verbessern wird. Der Teilaspekt "Einbindung der Gemeinde Cölbe" wurde über durch einen entsprechenden Zusatz im Steckbrief C3.2 sowie die Nennung der Gemeinde Cölbe als Akteur berücksichtigt.

C	Öffentlicher Verkehr	Mit Blick auf die Busspur auf dem Campus Lahnberge (im Bereich der „Alten Chemie“) sollte auch auf dem Campus eine Haltestelle geplant werden. Ideal zusammen mit einem 24-Stunden und automatisierten Kleinsupermarkt kann hier ein attraktiver Ort entstehen, der mit der schnellen Einkaufsmöglichkeit auch den Umstieg vom MIV auf ÖPNV fördert. Es ist wichtig festzustellen, dass die Attraktivität des Studienstandorts auch von der Erreichbarkeit der jeweiligen Campus abhängt. Mit generell sinkenden Studierendenzahlen in Hessen und Deutschlandweit, wird Marburg langfristig nur ein konkurrenzfähiger Universitätsstandort bleiben, wenn auch die Rahmenbedingungen attraktiv sind.	Universität Marburg	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da eine weitere Haltestelle im Bereich Campus Lahnberge Thema des Nahverkehrsplans ist und die Idee eines Kleinsupermarks nicht Teil von MoVe 35 ist.
C1	ÖV-Sofortmaßnahmen	Wir halten einen 30-Minuten-Takt für das gesamte Stadtgebiet für nicht ausreichend. Daher sollte eine Öffnung formuliert werden, dass auch Ortsteile bzw. Gewerbestandorte (z. B. Standort Behringwerke) zu Hauptzeiten mit einem 15-Minuten-Takt angebunden werden können. An Feiertagen, Samstagen und Wochenenden sollte ebenfalls über Taktverdichtungen nachgedacht werden.	gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da der angesprochene 30-Minutentakt im gesamten Stadtgebiet ein Indikator des beschlossenen Zielsystems ist. Darüberhinausgehende Vorgaben was Taktung angeht, sind Themen, die im Nahverkehrsplan zu behandeln sind. MoVe 35 befasst sich im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit infrastrukturellen Überlegungen (z.B. Marburg Mitte, Südbahnhof) und konzeptionellen Entwicklungen (z.B. OnDemand Ridepooling, Regio-S-Bahn). Die Abstimmung Nahverkehrsplan MoVe35 wurde als eine von 11 Schlüsselmaßnahmen aufgenommen (C1.1)
C1.2	Batterie-Oberleitungsbus	Welche Auswirkungen hat die Oberleitungsstruktur auf das Grün an den Straßen - Bsp. Bäume in der Schwanallee? Unsicher, ob c.t.-Pause im Lahnbergeverkehr dafür ausreichend ist (Uni-Pendelverkehr)	ASTA Marburg	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Auswirkungen der Oberleitungsstruktur auf das Grün an den Straßen nicht im MoVe 35 zu prüfen ist. Dies ist vielmehr Teil notwendiger weiterer Planverfahren.
C1.2	Batterie-Oberleitungsbus	Südbahnhof sollte angebunden werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da mit der Modernisierung des Südbahnhofs eine Verlegung der Haltestellen in den Bereich der Konrad-Adenauer-Brücke sowie eine Verbesserung der Verbindung zwischen den Haltestellen und dem Südbahnhof vorgesehen ist. Somit fährt der BOB im erweiterten Sinne über den Südbahnhof. Eine Führung des BOB über die Zeppelinstraße und damit direkt über den Südbahnhof würde deutliche Zeitverluste bedeuten und wird daher nicht befürwortet.
C1.3	Schnellbussystem	Sofern in der Studie das Umland mit einbezogen werden sollte, ist zwingend auch der RNV als Aufgabenträgerorganisation des Landkreises mit in die Gespräche und Überlegungen einzubeziehen. Im Umland gibt es bereits eine ordentliche ausgeprägte Struktur an Schnellbusverkehren, die der RMV bestellt und beauftragt (bspw. X 38 MR-Gladenbach).	RNV Marburg-Biedenkopf	1	Diese Anmerkung wurde durch die Einbeziehung des RNV als Akteur berücksichtigt.
C1.3	Schnellbussystem	Die Bedarfsanforderung des Standorts Behringwerke sieht eine deutlich verbesserte Anbindung und Taktung vor. Die Schnellbuslinie kann teilweise diesen Bedarf decken, wenn insbesondere dadurch die Taktung erhöht wird (15 Minuten-Takt zu Hauptkernzeit, 30 Minuten-Takt zu Kernzeit, Wochenend- und Nachtanbindung). Es sollte klargestellt werden, dass die Schnellbuslinie zusätzlich zum derzeitigen Angebot eingerichtet wird. Ansonsten könnte sich das Angebot für den Standort sogar verschlechtern.	Pharmaserv	1	Diese Anmerkung wurde durch eine zusätzliche Formulierung im Steckbrief C1.3 berücksichtigt.
C1.3	Schnellbussystem	Hoch getaktetes Schnellbussystem in der Semesterphase als doppelte Ringlinie mit auf reduzierten Haltestellen am Campus, Südbahnhof, Uni Lahnberge, Klinikum, Waldtal, und Hauptbahnhof; dieses muss die schnelle Anbindung, wie sie jetzt über die Linie 9 möglich ist, ersetzen, da sie aufgrund der Streckenführung über den Kaffweg nicht weiter ausgebaut werden kann und aufgrund der Belastung der kleinen Straße sogar zurückgebaut werden soll. Die Schnellbus-Ringlinie sollte einen regelmäßigen und durchgehenden Takt besitzen und damit ein planungssicheres Angebot darstellen. Durch die zunehmend breite Möglichkeit der Gestaltung der Studiengänge ist eine angedachte Abstimmung mit wechselnden Vorlesungs- und Veranstaltungsplanungen kaum umsetzbar. Taktwechsel über bsp.-weise Semester-Semesterferien-Wechsel hinaus bedeutete, dass Taktungszeiträume und deren kleinteilige Wechsel als wenig verlässlich und damit nicht attraktiv wahrgenommen werden würden. Wichtig ist das Anfahren der Haltestellen durch den Schnellbus nicht nur an den Mobilitätsknotenpunkten sondern auch an den stark frequentierten Bereichen auf dem Campus.	Universität Marburg	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Evaluation und Weiterentwicklung des Schnellbussystems im Steckbrief C1.3 über die Formulierung "regelmäßige Evaluation (alle zwei Jahre über Zählungen / Befragungen) der eingeführten Angebots- und Linienanpassungen sowie des Schnellbussystems zur Ermittlung von weiterführenden Anpassungspotenzialen im Rahmen der Ziele von MoVe 35" bereits implementiert ist. Die in der Anmerkung implementierten Anforderungen an das Schnellbussystem können für die Weiterentwicklung genutzt werden. Dies ist vor allem Teil des Nahverkehrsplans.
C1.3	Schnellbussystem	Wo verläuft die Schnellbuslinie Cappel? Ist nicht in Karte eingetragen	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die genaue Führung des Schnellbussystems auf den jeweiligen Verbindungen noch festzulegen ist. Hierzu soll es eine prüfende Studie geben. Diese ist Teil der Nahverkehrsplanungen der Stadt Marburg
C1.3	Schnellbussystem	U. E. nach sollte das Schnellbussystem im Süden bis Cappel und im Norden bis Cölbe verlängert werden.	gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Evaluation und Weiterentwicklung des Schnellbussystems im Steckbrief C1.3 über die Formulierung "regelmäßige Evaluation (alle zwei Jahre über Zählungen / Befragungen) der eingeführten Angebots- und Linienanpassungen sowie des Schnellbussystems zur Ermittlung von weiterführenden Anpassungspotenzialen im Rahmen der Ziele von MoVe 35" bereits implementiert ist. Die in der Anmerkung implementierten Anforderungen an das Schnellbussystem können für die Weiterentwicklung genutzt werden. Dies ist Aufgabe der Nahverkehrsplanung.
C1.4	Bevorrechtigung des Busverkehrs	Insbesondere an Bushaltestellen die auch im Überlandverkehr wichtig sind, sind die Kapazitäten aus der hiesigen Einschätzung teilweise an der Grenze (bspw. Erlenring, aber auch Hauptbahnhof). Die Nutzung des Erlengrabens als Haltestation ist derzeit ungünstig. Eine bevorrechtigte Einfädelung des Busverkehrs ist hier zu begrüßen. Maßnahmen zur Bevorrechtigung sollten auch immer die Bussteige bedenken, an denen vorwiegend der Überland-Busverkehr abgewickelt wird.	RNV Marburg-Biedenkopf	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da sich die Bevorrechtigung des Busverkehrs grundsätzlich an alle Busse richten soll.
C1.4	Bevorrechtigung des Busverkehrs	Die Länge der Fahrtzeit ist essentiell für die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV ggü dem MIV. Ziel von Move35 sollte hier nicht das verhindern von Verschlechterungen bei der Bevorrechtigung ggü. dem MIV sein (der Eindruck entsteht), sondern ein Ausbau der Bevorrechtigung. Das sollte auch in der Klarheit im Endbericht benannt werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Stadt Marburg bereits sehr umfassende Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen für den Busverkehr umsetzt. Der Steckbrief C1.4 sagt aus, dass diese unbedingt aufrecht zu erhalten sind und wo möglich intensiviert werden sollen. Dazu sind die in der Karte gekennzeichneten Bereich auf die im Steckbrief angesprochenen Möglichkeiten hin zu überprüfen.
C1.4	Bevorrechtigung des Busverkehrs	Welche Maßnahmen sind denn explizit für die genannten Bereiche und Knoten angedacht? Dazu finde ich auch nix konkretes im Endbericht, es werden nur mögliche Maßnahmen aufgezählt und wichtige Knoten und Bereiche genannt, nicht aber, an welchem Knoten/Bereich welche Maßnahme zielführend erscheint.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da dies in einem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept wie MoVe 35 nicht leistbar ist und über Einzelprüfungen - wie es der Steckbrief C1.4 vorsieht - abgedeckt werden muss.
C2.1	Modernisierung des Südbahnhofs	Unterführung statt Brücke am Südbahnhof in Erwägung ziehen	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Vorteile einer Unterführung anstatt einer Brücke nicht deutlich werden. Unterführungen stellen oft Angsträume dar und unter der Voraussetzung, der Nutzbarkeit einer neuen Überführung für den Radverkehr, ist nicht klar wieso sich eine Unterführung besser eignen sollte als eine Brücke. Auch hinsichtlich der Hochwassergefährdung ist eine Brücke als nutzbarer einzuschätzen. Des Weiteren sehen die fortgeschrittenen Planungen eine Brücke vor und müssten hinsichtlich einer Unterführung von Grund auf neu geplant werden.
C2.1	Modernisierung des Südbahnhofs	Nach hiesiger Einschätzung ist im Zielhöhen-Konzept der Main-Weser-Bahn eine Bahnsteighöhe von 76cm vorgesehen. Die hier vermerkten 55 cm sind also ggf. zu überprüfen. Die Umgestaltung des Südbahnhofs ist für Fahrgäste aus dem Kreisgebiet (insbesondere Süd, West und Ost) eine wichtige Maßnahme. Eine Vielzahl Umstiege auf die Main-Weser-Bahn/Richtung Klinikum und Lahnberge kann hier besser abgebildet werden, als am Hauptbahnhof (insbesondere in Anbetracht sonst langer Fahrzeiten). Die Steigerung der Attraktivität sowie der Verkehrssicherheit für Umsteigende wird daher als prioritär eingeschätzt. Insbesondere auch vor dem Hintergrund der Prüfung eines zusätzlichen Wendegleises, wird die lokal-regionale Bedeutung des Südbahnhofs zukünftig gestärkt und die Bedeutung im Überlandverkehr festigt. Die gemeinsamen Aktivitäten zur Prüfung einer Wendeanlage Marburg Süd für die RB 94/RB 97 sind zu berücksichtigen.	RNV Marburg-Biedenkopf	1	Diese Anmerkung wurde über Ergänzungen zur Zielhöhe und zum Wendegleis im Steckbrief C2.1 berücksichtigt.
C2.1	Modernisierung des Südbahnhofs	Expressbuslinien auf jeden Fall nicht in die Zeppelinstraße einbiegen lassen, Direktzugang unter der K-A-Brücke bis zu Bahnsteigen herstellen	ASTA Marburg	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da mit der Modernisierung des Südbahnhofs eine Verbesserung der Verbindung zwischen den Haltestellen und dem Südbahnhof vorgesehen ist. Eine Führung von Expressbuslinien über die Zeppelinstraße und damit direkt über den Südbahnhof würde deutliche Zeitverluste bedeuten und wird daher nicht befürwortet.

C2.1	Modernisierung des Südbahnhofs	Wurde bei der Verschiebung der Bushaltestellen an die Konrad-Adenauer-Brücke die Topographie beachtet? Für ältere oder gesundheitseingeschränkte Personen kann der Höhenunterschied herausfordernd werden.	Klimaliste	1	Diese Anmerkung wurde über eine Zusatzformulierung im Steckbrief C2.1 berücksichtigt.
C2.1	Modernisierung des Südbahnhofs	Am Südbahnhof sollte ein Fahrradparkhaus errichtet werden. Andere Abstellmöglichkeiten sollten ergänzend sein.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Bahnhöfe im Stadtgebiet als Mobilstationen entwickelt werden sollen (XL & L) und die Vorgaben die in Tabelle 12 zu Mobilstationen gemacht werden gesicherte Radabstellanlagen vorsehen. Steckbrief 2.1 formuliert explizit den Ausbau des Südbahnhofs als Mobilstation der Kategorie L. Dementsprechend ist der Einbezug eines Fahrradparkhauses über die dortige Formulierung möglich. Auf die im Radverkehrsplan hinterlegten Qualitäten wird im Steckbrief B2 ebenfalls Bezug genommen. Weiter sind hier auch Qualitätsstandards für Radabstellanlagen an Bahnhöfen hinterlegt (Abbildung 35).
C2.1	Modernisierung des Südbahnhofs	Wir regen an zu prüfen, ob Verbindungen, die am Hauptbahnhof enden, nicht bis zum Südbahnhof verlängert werden können.	gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da Fahrpläne, Taktungen und Anpassungen an den anvisierten Deutschlandtakt Themen sind, die im Nahverkehrsplan zu behandeln sind. Weiter ist unklar, ob mit Verbindungen Buslinien, SPNV-Verbindungen oder Fernverkehr gemeint ist. MoVe 35 befasst sich im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit infrastrukturellen Überlegungen (z.B. Marburg Mitte, Südbahnhof) und konzeptionellen Entwicklungen (z.B. OnDemand Ridepooling, Regio-S-Bahn).
C2.1	Modernisierung des Südbahnhofs	Hinweis, dass es zur Vermeidung/Verringerung von Einpendlerströmen aus Richtung Frankenberg bzw. Biedenkopf wichtig wäre, dass die Burgwaldbahn und die Obere Lahntalbahn bis zum Südbahnhof fahren. Die dafür notwendige Infrastruktur wurde leider vor einigen Jahren zurückgebaut, aber vielleicht lassen sich Fehlentscheidungen aus der Vergangenheit revidieren	Hessen Mobil (Sachgebiet Grundsatzplanung Radverkehr)	1	Diese Anmerkung wurde über eine Ergänzung in Steckbrief 2.1 berücksichtigt.
C2.2	Dekarbonisierung des Busverkehrs	Die Auswirkungen und die notwendigen Anpassungen auf Grundlage des SaubFahrzeugBeschG prüft der RNV/der Landkreis in eigener Zuständigkeit. Die "regionale Busflotte" ist hier zu streichen.	RNV Marburg-Biedenkopf	0	Dieser Anmerkung wird nicht gefolgt, da der Steckbrief im Zusammenhang mit der regionalen Busflotte den Einsatz der Stadt Marburg für deren Dekarbonisierung formuliert. Ein direkter Einfluss auf die Entscheidungen des RNV wird dadurch nicht geltend gemacht. Aus gutachterlicher Sicht sollte der Steckbrief nicht verändert werden.
C2.3	OnDemand-Ridepooling	Wenn von einer das Stadtgebiet überschreitenden Untersuchung gesprochen wird, ist der Landkreis sowie der RNV zwingend als Akteur hinzuzufügen.	RNV Marburg-Biedenkopf	1	Diese Anmerkung wurde durch die Einbeziehung des RNV als Akteur berücksichtigt.
C2.4	Neue Wege im Öffentlichen Verkehr	Seilbahn-Option wird auf S. 92 f. mit mangelhaften Angaben abgewiegt. BOB wird seit etwa 10 Jahren geplant, es ist nicht nachvollziehbar, dass der Oberleitungsbus insofern als „vergleichsweise günstig“ kategorisiert wird. Die Lahnberge-Erschließung ist wichtig, aber auch nicht das einzige zu lösende Problem. Die Vorteile der Seilbahn: bevorrechtigte Fahrt; günstige, geförderte und zügige Installation; autonomes Fahren; einfache Anpassung an Auslastung; energiesparsam / strombasiert	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da im Unterkapitel "Abwägungsprozess zur strategischen Entwicklung des Marburger ÖPNV" des Handlungsfeld C des Endberichts die gutachterliche Empfehlung zur Weiterverfolgung des Batterie-Oberleitungsbus hinreichend erklärt ist. Angesichts der Dringlichkeit der Verkehrs- und Mobilitätswende sind dabei insbesondere die Aspekte Zeitschiene, Umsetzungsprognose und Flächenverfügbarkeit ausschlaggebend. Die Investitionskosten für den Batterie-Oberleitungsbus sind im Hinblick auf die angesprochenen bereits investierten Mittel sowie unter Berücksichtigung zugesagter Fördermittel richtig kategorisiert.
C2.4	Neue Wege im öffentlichen Verkehr	Bitte präzise formulieren „am Standort Behringwerke zwischen Hauptwerk und Görzhausen“.	Pharmaserv	1	Diese Anmerkung wurde durch Umformulierungen im Steckbrief 2.4 berücksichtigt.
C3.1	Haltepunkt Marburg Mitte	Der Haltepunkt Marburg Mitte ist in Verbindung mit einem Wendegleis am Südbahnhof eine große Chance für die schienegebundene Erschließung des Umlandes von MR und vice versa. Der bisherig notwendige Umstieg am Hbf in den Stadtverkehr könnte für Fahrgäste aus dem Norden sowie aus dem Lahntal entfallen. Die Reisezeiten in die Innenstadt würden so deutliche konkurrenzfähiger werden.	RNV Marburg-Biedenkopf	0	Zu dieser Anmerkung wird gutachterlich kein Anpassungsbedarf gesehen. Die gegebene Einschätzung wird gutachterlich geteilt.
C3.1	Haltepunkt Marburg Mitte	gemeinsame Debatte, welche Halte dort erfolgen sollen (RE 30,98, 40er-Linien, Regio-S-Bahn etc.)	AStA Marburg	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da Detailplanungen für einen potenziellen Haltepunkt Marburg Mitte in der Umsetzung von MoVe 35 mit den im Steckbrief genannten Akteuren erforderlich sind und eine gemeinsame Debatte zu Linien und Halten geführt werden wird.
C3.1	Haltepunkt Marburg Mitte	Die Prüfung eines neuen Bahnhaltepunktes Marburg Mitte auf Höhe des Erlenrings und damit in größtmöglicher Nähe zum UniCampus wird begrüßt, wäre aber nicht erst in ferner Zukunft wünschenswert; damit ließe sich eine bessere Anbindung des Bahn-/Radverkehrs im Bereich Campus Lahninsel/Wilhelm-Röpke-Str. realisieren.	Universität Marburg	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da angesichts der zeitlichen Planungsschiene und des entsprechenden Vorlaufs, den bedeutende Akteure für eine solche Maßnahme benötigen, die angeführte zeitliche Dimensionierung aus gutachterlicher Sicht als realistisch angesehen wird.
C3.1	Haltepunkt Marburg Mitte	Gemäß der Einwohnerpotentiale im Einzugsbereich sind ja sowohl MR-Süd, v. a. aber MR-Mitte viel attraktiver als der aktuelle HBF. Wäre es daher auch die Empfehlung der Planersocietät, dass der Ausbau dieser Haltepunkte schnellstmöglich umgesetzt wird?	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da angesichts der zeitlichen Planungsschiene und des entsprechenden Vorlaufs, den bedeutende Akteure für eine solche Maßnahme benötigen, die angeführte zeitliche Dimensionierung aus gutachterlicher Sicht als realistisch angesehen wird.
C3.2	Regio-S-Bahn	Der Landkreis und RNV sind hier ebenfalls als regionale Akteure mit einzubeziehen.	RNV Marburg-Biedenkopf	1	Diese Anmerkung wurde durch die Einbeziehung des Landkreises und des RNV als Akteure berücksichtigt.
C3.2	Regio-S-Bahn	Schieneaktivierungen vorantreiben - Strecke Gießen bzw. Marburg-Kirchhain-Alsfeld-Fulda nicht außen vor lassen. Gemeinsame Debatte in anderen Gremien, welche Linien ersetzt werden, welche bleiben, und welche wo hält.	AStA Marburg	1	Der Teilaspekt Kirchhain & Alsfeld" wurde über durch einen entsprechenden Zusatz im Steckbrief C3.2 sowie die Nennung der Gemeinden Kirchhain und Alsfeld als Akteure berücksichtigt. Zu den Teilaspekten Schienenreaktivierung" und "Linienhalte bzw. -ersatz" wurde keine Anpassung vorgenommen, da die genaue Ausgestaltung einer Regio-S-Bahn im weiteren Planungsprozess sukzessive mit den relevanten Akteuren und jeweiligen Kommunen abzustimmen ist.
C3.2	Regio S-Bahn	Angemessen wäre der Mittelhessentakt, ein Stadt- und Regionalbahnkonzept zwischen Fulda, Limburg, Gießen und Marburg, unser Raum ist für ein S-Bahnsystem ungeeignet.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die genaue Ausgestaltung einer Regio-S-Bahn im weiteren Planungsprozess sukzessive mit den relevanten Akteuren und jeweiligen Kommunen abzustimmen ist.
D	Kfz-Verkehr	MIV und Bebauung Hasenkopf: die in Kapitel 5.3.5 skizzierte Problemlösung ist bei Weitem zu schwach, Plan ist (und mit Verweis auf Move35), dass nach Bezug des Baugebietes der Netto-MIV nicht zunehmen darf. Dies wird im ganzen Kapitel D nicht abgebildet.	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Neubaugebiete werden immer Verkehr erzeugen. Durch das Angebot an alternativen Verkehrsmitteln und Verbesserungen in der Infrastruktur zur Anbindung des Neubaugebietes wird die Pkw-Nutzung reduziert. Tiefergehende Details zu Planung und Gestaltung sowie Pkw-Reduzierung werden nicht im Move beschrieben sondern werden Teil des Bebauungsplanprozesses sein müssen. Grundsätzlich wird der vom Neubaugebiet zu erwartende Neuverkehr (herkömmliche Verkehrsaufwandschätzung) bei Erreichung der gesamtstädtischen Modal Split-Ziele im Gesamtnetz Marburgs kompensiert werden.
D	Kfz-Verkehr	Die vorgeschlagenen Maßnahmen D1.1, D1.2 und D1.3 bedeuten für einen Teil der Pendler eine zusätzliche Umfahrung der Kernstadt. Dies wird, wie bereits zur Zeit der Sperrung der Weidenhäuser Brücke, zu einer zusätzlichen Belastung des Knotenpunktes Bahnhofstraße führen, der bereits heute bis zur Grenze belastet ist. Zudem werden durch die Umfahrungen die Wegestrecken erhöht. Das Szenario stellt für diesen Bereich aber eine Entlastung dar, die wir nicht nachvollziehen können. Für den Bereich Ketzertal/Emil-von-Behring-Straße wird eine Abnahme von ca. 5.000 Kfz im Querschnitt prognostiziert, die sich aus den Maßnahmen nicht erschließt.	Pharmaserv	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Die Abnahmewirkung (insb. Ketzertal) im Szenario begründet sich in einer Kombination mehrerer Einzelmaßnahmen, die zu einer Verlagerung der Verkehre und Umfahrung der gewohnten Innenstadtrouten führen. Einen nicht unerheblichen Anteil daran hat konsequentes Tempo 30 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Wegestrecken und Fahrzeiten mit dem MIV werden erhöht - dies ist aber auch gewünscht, um alternative Verkehrsmittel im Vergleich dazu zu attraktivieren und somit einen Umstieg zu fördern. Für den Knoten Bahnhofstraße (und voraussichtlich auch weitere Knoten) ist im Rahmen der Umsetzungsvorbereitung eine entsprechende Detailuntersuchung durchzuführen, um die LSA-Schaltungen bestmöglich (zielkonform) auf die veränderten Verkehrsströme anzupassen.
D	Kfz-Verkehr	Für den MIV sollte der UniCampus nur bis zu randlichen Endpunkten (Modalfilter) führen, aber nicht für Durchgangsverkehr attraktiv sein. Verkehrsberuhigung des MIV bzw. attraktive Querungskonzepte für Fuß- und Radverkehr am Rudolphsplatz sowie Firmeneplatz sind zentrale Bausteine zur Verwirklichung eines als Einheit wahrgenommenen Campus. Bei der Verkehrsführung wäre es sinnvoll, auch die Bereiche Am Grün (Sperrung/kein Durchgangsverkehr; Anschluss an das expandierende Psychologieinstitut und generell wichtige Erschließung für südlich wohnende Studierende) und den Übergang Biegenstraße/Universitätsstraße unter diesem Aspekt zu berücksichtigen; Weitere Maßnahmen: Verkehrsberuhigte Bereiche am Übergang Firmeneplatz und HSG/EPH; abgestufte Bevorrechtigung der unterschiedlichen Verkehrsträger im direkten Umfeld des UniCampus: zu Fuß > Rad > ÖPNV; der Ausbau des Fußwegenetzes im Stadtbereich und die Mobilitätsstationen sind für die Uni zielführend. Dieses Maßnahmenbündel betrifft alle Unterpunkte von D1.1 bis D2.1.	Universität Marburg	1	Zu dieser Anmerkung wurde keine grundsätzliche Anpassung vorgenommen, da die Maßnahmen des Konzepts die aufgeführten Aspekte themenübergreifend beinhalten. Der Kommentar wird entsprechend als Zustimmung gewertet. Weitere Details können im Rahmen der Umsetzung entwickelt werden. Der Teilaspekt der "Verwirklichung eines als Einheit wahrgenommenen Campus" wurde über eine zusätzliche Formulierung im Steckbrief I1.2 berücksichtigt.

D	Kfz-Verkehr	<p>Priorität ist u. E. in erster Linie auf den Aufbau einer funktionierenden und attraktiven alternativen Erreichbarkeit aus dem Umland und den Ortsteilen zu legen und nicht auf eine Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs durch Fahrverbote oder Parkplatzrückbau. Das heißt, dass Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Maßnahmenpaket D nur umsetzbar sind, wenn vorher die Stärkung des Umweltverbunds in den Maßnahmenpaketen B und C bereits erfolgt ist. Andernfalls droht eine erhebliche Einschränkung der Erreichbarkeit von Zielen im Stadtbereich, ohne die Möglichkeit auf entsprechende alternative Mobilitätsformen auszuweichen. Dadurch wird sich im Ergebnis der MIV auf Ausweichrouten verlagern und die Umweltbelastungen und Emissionen im Zweifel sogar erhöhen.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen D1.1, D1.2, D1.3, D.2 und D4 hätten zudem zur Konsequenz, dass sich Dienstleister, Einzelhändler, Gastronomen und das Handwerk aus der Innenstadt entfernen und sich außerhalb auf der „Grünen Wiese“ ansiedeln würden, da nur dort auch der Umsatz mit dem Umland generiert werden könnte, der notwendig ist, um die Existenz der damit verbundenen Arbeitsplätze zu sichern. Die Leerstände in der Innenstadt würden infolge zunehmen. Die Attraktivität der Universitätsstadt würde enorme Einbußen erleiden.</p> <p>Daher sehen wir die Maßnahmen zur Änderung der Straßenführungen in Biegenstraße, Deutschhausstraße, Universitätsstraße, Rudolphsplatz, Frankfurter Straße und Am Grün äußerst kritisch und lehnen diese ab.</p> <p>Wir halten eine innerstädtische Hauptführung des Verkehrs entlang der Quartiere auch in der Zukunft für notwendig, um die Attraktivität der Stadt aufrecht zu erhalten. Wir möchten in diesem Zusammenhang auch anmerken, dass die Umsetzung von der Freigabe der Straßen durch das Land bzw. des Kreises abhängig ist.</p> <p>Laut Analysen der Mobilitätsdaten hat sich offenbar gezeigt, dass in Marburg auch für Wege unter 3 km Länge häufig das private Kraftfahrzeug gewählt werde und diese Wege sich in besonderem Maße für eine Verlagerung auf den Umweltverbund eignen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen treffen aber alle Nutzer von KFZ, egal ob sie in der Kernstadt wohnen oder im Umland bzw. in den Ortsteilen und vielfach auf das KFZ angewiesen sind.</p>	gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Push- und Pull-Maßnahmen müssen Hand in Hand umgesetzt werden, um schrittweise bei Einschränkungen gleichzeitig auch passende Alternativen anzubieten und die Erreichbarkeit aufrecht zu erhalten. Dies bildet das Umsetzungskonzept des Move bereits ab. Auch mit den aufgeführten D-Maßnahmen wird die Innenstadt weiterhin für Kunden und Besucher aus dem Umland erreichbar bleiben.
D	Kfz-Verkehr	Beim Pendlerverkehr kann es sinnvoll sein Einbahnstraßen morgens in einer Richtung und nachmittags in der anderen Richtung zu öffnen. Gibt es dazu bereits Erfahrungen andernorts und gibt es in Marburg eine tageszeitlich differenzierte Verkehrsstromanalyse?	Schlichthörl	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da gutachterliche Einschätzung ist, dass eine wechselseitige Nutzung von Einbahnstraßen zu erheblichen Irritationen führen würde. Entsprechende Erfahrungen anderer Städte sind gutachterlich nicht bekannt. Eine tageszeitlich differenzierte Verkehrsstromanalyse besteht für Marburg nicht.
D / J / K 8	Kfz-Verkehr u. Evaluation	Auch der PKW-Bestand soll reduziert werden, dafür sind im Mobilitätsmanagement und in der Kommunikation/Partizipation geeignete Anreize zu erdenken und in die Evaluation ist der PKW-Bestand als Kennziffer aufzunehmen	BI Verkehrswende	1	Der Teilaspekt zum "Indikator Pkw-Bestand" ist durch einen zusätzlichen Punkt in Tabelle 22 berücksichtigt worden. Darüber hinaus wird kein Anpassungsbedarf gesehen, da die Maßnahmen des Konzepts insgesamt zur Reduzierung des Pkw-Bestands führen sollen, indem verbesserte Alternativen die Abschaffung ermöglichen. Weitere Maßnahmen dazu finden sich auch im Handlungsfeld zum Mobilitätsmanagement..
D Karte	Darstellung der Maßnahmenwirkung	<p>Wie kann die Verkehrsverlagerung im Bereich der Beltershäuser Str (-3500) erklärt werden? Und auch die Verlagerung in Cappel? Da sind ja jetzt keine konkreten Maßnahmen in den Gebieten ins Szenario eingeflossen.</p> <p>Der Mehrverkehr in Ockershausen (+3400) wird sicher auf wenig Gegenliebe stoßen, aber da sich dort das P+R befindet, ist das sicher unumgänglich. Wichtig wären m. E. weitere Maßnahmen, um den Durchgangsverkehr im Bereich Bachweg zu verhindern. Vielleicht wäre sowas wie eine Umkehr der Einbahnstraße denkbar, sodass in diesem Bereich nur das Rausfahren aus Ockershausen möglich ist? (Denn die Stiftstraße ist ja ebenfalls Einbahnstraße zum Verlassen von Ockershausen)</p>	Klimaliste	0	<p>Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Die aufgetretenen Fragen werden im Folgenden beantwortet:</p> <p>Die Verlagerungen in den genannten Abschnitten begründen sich v.a. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h (Maßnahme H2).</p> <p>Der stark sichtbare Mehrverkehr in Ockershausen ergibt sich v.a. durch die Abbindung der Leopold-Lucas-Straße von Osten, so dass diese Verkehre nun von Westen diesen Bereich anfahren. Da die Sperrung in Form einer Schulzone aber ggf. nicht ganztägig stattfinden würde, wird diese Verlagerung kleiner ausfallen. Die Verkehrszunahme im Bachweg ist im Planfall nicht sehr ausgeprägt, kann aber z. B. im Rahmen der Gestaltung an der Ockershäuser Allee oder an den Einmündungen noch weiter vermindert werden (unattraktiv für Durchgangsverkehr). Veränderte Einbahnstraßenregelungen wurden geprüft und führten zunächst nicht zu erkennbaren Vorteilen.</p>
D1.1	Einbahnstraße Firmeneplatz/Deutschhausstraße	Firmaneplatz zum Verkehrsberuhigten Bereich erklären (statt nur 20km/h). Beispiel: Bundesstraße mit Verkehrsberuhigtem Bereich in Duisburg am Opernplatz (hier reduzierter Kraftverkehr von ca. 20.000 auf 12.000)	BI Verkehrswende	1	Diese Anmerkung wurde über Zusatzformulierungen in Steckbrief D1.1 berücksichtigt. Wichtig ist hierbei, dass die mögliche Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Rahmen der Umsetzung rechtlich zu prüfen ist. Grundsätzlich verkehren über den Firmaneplatz auch zukünftig noch Kfz und Busverkehr - v. a. letzterer wäre durch einen verkehrsberuhigten Bereich voraussichtlich stark eingeschränkt. Auch der Radverkehr (Hauptachse) dürfte dann nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Gutachterliche Empfehlung ist es zunächst Tempo 20 zu evaluieren und die Option verkehrsberuhigter Bereich bei ausbleibender Wirkung auszutesten (z.B. im Rahmen eines Verkehrsversuchs).
D1.1	Einbahnstraße Firmeneplatz/Deutschhausstraße	Die gesamten Maßnahmen zur Änderung der Verkehrsführung und Sperrung der Biegenstraße als auch Deutschhausstraße werden seitens des Einzelhandelsverbands abgelehnt.	Einzelhandelsverband Hessen-Nord e.V.	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Die Innenstadt bleibt weiterhin erreichbar, der maßgeblich verlagerte Durchgangsverkehr hat keine nennenswerten Quell-Ziel-Beziehung zum innerstädtischen Handel. Für andere Verkehrsmittel (ÖV, Rad, Fuß) wird die Innenstadt deutlich besser erreichbar, so dass von einer erhöhten Passantenfrequenz auszugehen ist. Mit einer temporären Brückensperrung ist dieser Effekt nicht vergleichbar.
D1.1., 1.2, D 1.3	Einbahnstraße Firmeneplatz/Deutschhausstraße, Einbahnstraße/Sperrung Biegenstraße, Abbindung Rudolphplatz	Warum ist der dargelegte Fall ideal? Welche anderen Versionen wurden diskutiert und abgewogen? Wieso das Rechtsabbiegen von der Weidenhäuser Brücke nicht sinnvollerweise weiterhin möglich sein soll, ist uns beispielsweise unklar. Eine Entlastung des Pilgrimsteins und ein beidseitiger Radverkehr im Pilgrimstein wären wichtig (siehe weitere Anmerkung zu B1.1: von der Radverkehrsachse Nord-Süd aus gedacht, wären eine Entlastung von Pilgrimstein und Elisabethstraße zu priorisieren)	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Im Rahmen der Überprüfungen wurden vielfältige Varianten und Verkehrsführungen durchgespielt, das finale Szenario erzeugte insgesamt die verträglichste Wirkung. Maßnahme D 1.3 (Abbindung Rudolphsplatz) stellt eine perspektivische Möglichkeit dar, den Kfz-Verkehr aus der Innenstadt herauszunehmen. Zur Umsetzung dieser ist es jedoch noch ein weiter Weg und viele Detailfragen sind zu klären. Der Pilgrimstein wird auch im Maßnahmenzenario (ohne D 1.3) entlastet.
D1.2	Einbahnstraße/Sperrung Biegenstraße	Der Vergleich der Biegenstraße bei einer Sperrung mit der Mönckebergstraße in Hamburg zeigt eine fehlende Auseinandersetzung mit den Quartieren.	Einzelhandelsverband Hessen-Nord e.V.	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Der Vergleich wurde seitens des ansässigen Ortsbeirats angeregt, fehlende Auseinandersetzung mit dem Quartier kann hier also nicht unterstellt werden. Die Oberstadt verfügt über einen ganz anderen Charakter als die Biegenstraße, weshalb hier kaum Konkurrenz entstehen wird. Eine Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Biegenstraße sollte im Sinne einer attraktiven Gesamtstadt weiterhin Ziel bleiben.
D1.2	Einbahnstraße / Sperrung Biegenstraße	Sperrung der Biegenstraße: Da wir viele Pendler aus dem Umland haben für die in absehbarer Zeit der ÖPNV keine Alternative sein wird, muß die Benutzung der Parkplätze der Universität in der Biegenstraße weiterhin gewährleistet sein. Gleiches gilt auch für die anderen universitären Parkplätze und den Maßnahmen zum Autoverkehr.	Schlichthörl	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Bestehende Anliegerstellplätze und Garagenbauten entlang der Biegenstraße müssen auch weiterhin erreichbar bleiben. Die Straßen sind auch gestalterisch weiterhin durch Kfz befahrbar zu belassen, was allein durch den Linienbusverkehr und die Erreichbarkeit für Rettungskräfte gewährleistet sein muss. Solche Aspekte sind im Rahmen der Umsetzung weiter auszuarbeiten.
D1.2 / Abbildung 43	Einbahnstraße / Sperrung Biegenstraße / Maßnahmenkarte D 1	Es braucht einen weiteren Modalfilter auf der Nord-Süd-Achse, sodass der Durchgangsverkehr in beiden Richtungen unterbunden wird. Dies ist in unterschiedlicher Weise denkbar, bspw. Fuß-/Radzone Pilgrimstein: Dies würde auch eine indirekte Entlastung der Elisabethstraße bedeuten, die dringend erforderlich ist. (Siehe auch weitere Anmerkung zu B1.1 und D1.1/1.2/1.3)	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die im Maßnahmenzenario enthaltenen Maßnahmen auch den Pilgrimstein entlasten. Insbesondere zur Erreichbarkeit des Parkhauses Oberstadt sollte er aber auch weiterhin für Pkw befahrbar sein. Potenziell denkbar wäre es die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen, um die Qualität für den Radverkehr zu stärken. Dies würde dann die Umsetzung der aus Karte B1 hervorgehenden Raddirektverbindung am Pilgrimstein bedeuten. Entscheidend für eine solche Maßnahme wäre die Abstufung des Pilgrimsteins zu einer Straße in kommunaler Baulast.

D1.3	Abbindung Rudolphplatz	Die Abbindung des Rudolphplatzes ist zu streichen. Die direkte Anbindung über die Universitätsstraße an den Pilgrimstein als auch zur Biegenstraße sind wesentlich für die Anbindung wie auch vom Pilgrimstein in die die Weidenhäuser Brücke. Ein Ausschluss des MIV führt zu einer fehlenden Erreichbarkeit des Zentrums und des Oberzentrums Marburgs. Dieses ist gerade nicht nur bis zur Stadtgrenze, sondern eben auch innerhalb Marburgs von entscheidender Bedeutung um ein Ausweichen der Kunden/Besucher auf die Oberzentren Gießen und Wetzlar zu vermeiden. Bei der gesamten Analyse der Verkehre wurde der Umstieg auf klimaneutrale Elektrofahrzeuge, welcher sich in den nächsten 5-7 Jahren ebenso vervielfachen wird, vollkommen außer Betracht gelassen.	Einzelhandelsverband Hessen-Nord e.V.	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Maßnahme D 1.3 ist aus gutachterlicher Sicht bislang nur perspektivisch denkbar. Bis diese realisiert werden könnte, bedarf es weitreichende Umsetzung der weiteren Maßnahmen zur Förderung der Mobilitätswende sowohl in der Stadt, als auch Region. Der Gedanke versteht sich als logische Fortführung der Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung in der Innenstadt.
D2.2	Verkehrsberuhigung für das Südviertel	Wie wird sichergestellt, dass die Nahmobilitätsachse „Am Grün“ tatsächlich nur von Anlieger*innen genutzt wird? Wäre nicht eine gänzliche Sperrung für Pkw sinnvoller? (Dann installiert man nen Blitzer mit Bus- und Raderkennung oder so, und das Problem ist gelöst)	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Die aufkommenden Fragen werden nachfolgend beantwortet: "Anlieger frei" lässt sich erfahrungsgemäß kaum kontrollieren. In dem Abschnitt befinden sich aber Zufahrten und Privat- und Kundenstellplätze "echter" Anlieger, die weiterhin erreichbar sein müssen. Versenkbare Poller wären eine Möglichkeit, lässt jedoch die Erreichbarkeit durch Kunden ungeklärt. Eine Blitzeranlage mit Kennzeichenerfassung und Abgleich der Durchfahrzeit wäre ggf. eine (technisch aufwändige) Kontrollmöglichkeit, um direkten Durchgangsverkehr zu unterbinden. Ansonsten ist die (bauliche) Gestaltung (neben Am Grün auch auf der Frankfurter Straße) ein wichtiger Faktor, um die Durchfahrt auch zeitlich unattraktiver zu machen.
D2.2	Verkehrsberuhigung für das Südviertel	Durch die Sperrung der Straße „Am Grün“ (D.2.1) sowie die Sperrungen und Einbahnstraßenregelungen im Südviertel (D.2.2) werden die bereits heute sehr stark belasteten Straßen „Universitätsstraße“, „Schwanenallee“ und „Gutenbergstraße“ zusätzlich belastet, was zu weiteren bzw. größeren Staus führen wird. Auch würde das Ahrens-Parkhaus nur noch über die Gutenbergstraße erreichbar sein.	gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Die das Gesamtmaßnahmenpaket des Maßnahmen szenarios werden die genannten Straßen entlastet. Die Erreichbarkeit des Ahrens-Parkhauses über die Gutenbergstraße ist ausreichend und stellt keinen größeren Umweg als bisher dar. Die freiwerdende Gegenspur auf der Wilhelmstraße würde voraussichtlich zur Realisierung der Raddirektverbindung benötigt.
D2.2 / A 1.1	Verkehrsberuhigungskonzept Südviertel / Entwicklung einer Nahmobilitätsachse	Am Grün braucht in voller Länge einen Modalfilter, der den MIV unterbindet, um auch hier wirklich eine Nahmobilitätsachse verlaufen lassen zu können. Sofern der Linienverkehr weiterhin durchgeleitet wird, besteht bereits eine ausreichende Störung des nördlich einfallenden und einlaufenden Rad- und Fußverkehrs.	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da sich in dem genannten Abschnitt Zufahrten und Privat- und Kundenstellplätze "echter" Anlieger befinden, die weiterhin erreichbar sein müssen. Eine über die Beschilderung "Anlieger frei" hinausgehende Möglichkeit modal zu filtern wären versenkbare Poller, die jedoch die Erreichbarkeit durch Kunden ungeklärt lässt. Eine Blitzeranlage mit Kennzeichenerfassung und Abgleich der Durchfahrzeit wäre ggf. eine (technisch aufwändige) Kontrollmöglichkeit, um direkten Durchgangsverkehr zu unterbinden. Ansonsten ist die (bauliche) Gestaltung (neben Am Grün auch auf der Frankfurter Straße) ein wichtiger Faktor, um die Durchfahrt auch zeitlich unattraktiver zu machen.
D3.1	Sperrung Leopold-Lucas-Straße (Schulzone)	Sehr zu begrüßen. Da es sich bei dem Schulzentrum, um eine Gesamtstädtische und Kreisübergreifende Einrichtung handelt, können nicht nur die örtlichen Vertreter / Anwohner entscheiden. Es müssten Kiss&Ride Zonen eingerichtet werden, damit der ÖV nicht durch haltende MIV (Elterntaxis) beeinträchtigt wird.	AG Mobilität + Versorgung	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Beschilderung von Elternhaltestellen und Lenkung der verbleibenden Bringverkehre ebensowenig wie die Beteiligung der betroffenen Schulen und Schulträger Teil der Maßnahmenempfehlung sind.
D4	Innerstädtisches Parkraumkonzept	Diese Maßnahme ist jedenfalls im Hinblick der Zeitanätze für innerstädtisches Parken, dem Ansatz der Kostenstruktur und der angedachten Parkplatzreduzierung abzulehnen. Parkzeiten, gerade für den Handel und die Gastronomie, von lediglich 2 Stunden sind deutlich zu kurz. Solche müssen mit wenigstens 4-5 Stunden angesetzt werden. Dies betrifft gerade ältere Menschen und solche mit Einschränkungen, welche auf nahe Parkmöglichkeiten und dem MIV angewiesen sind. Der ÖPNV ist hier in aller Regel, gerade bei Einkäufen und Menschen aus dem Umland mit schlechter Anbindung keine Alternative. Dies auch nicht, bei den im Konzept angedachten Maßnahmen, zumal die Stadt Marburg hierauf in den meisten Fällen keinerlei oder kaum Einfluss hat. Bei der Kostenstruktur sind die sozialen Belange zu berücksichtigen und insbesondere Park+Ride Anlagen müssen kostenlos sein, um einen wirklichen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV zu schaffen. Dies insbesondere für Besucher aus dem Umland und Touristen. Ein Rückbau von Parkflächen um 10% jährlich wird abgelehnt. Es sollte vielmehr alle 2 Jahre eine Bedarfsanalyse erfolgen und anhand des tatsächlichen Bedarfs reagiert werden.	Einzelhandelsverband Hessen-Nord e.V.	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Grundsätzlich ist das Parkraumkonzept im Rahmen der Umsetzung in seinen Details weiter auszuarbeiten - in diesem Rahmen könnten auch eventuelle Sonderausnahmen (z. B. konkret vor Geschäften mit entsprechenden Aufenthaltsdauern oder immobilem Publikum und größerer Entfernung zu Parkbauten oder Haltestellen) eingeplant werden. Aus gutachterlicher Sicht erachten wir die in der Maßnahmenbeschreibung genannten Kennwerte zu Parkdauer und Gebührenverhältnis jedoch grundsätzlich als zielführend und zielerforderlich, so dass diese nicht kategorisch aufgeweicht werden sollten. Bei mindestens 4-5 Stunden Höchstparkdauer im öffentlichen Straßenraum wird die gewünschte Verlagerung in Parkbauten nicht erreicht werden. Der ÖPNV ist als Alternative zu stärken, sowohl städtisch als auch regional. Kostenfreier P&R ist hingegen umstritten, sinnvoll ist zumindest eine Kopplung an den ÖV-Tarif. Kostenfreie Shuttle-Service sind im Rahmen der Nahverkehrsplanung auf Realisierbarkeit zu prüfen. Bei Rücknahme von jährlich 10% der Straßenrandparkflächen ist eine Detailprüfung vorausgesetzt, da entschieden werden muss, um welche es sich konkret handelt. Hohe Bedarfe sind dabei zu berücksichtigen, so dass sich Veränderungen behutsam durchsetzen. Dem Bedarf- und Nachfragedruck stets nachzukommen würde hingegen wohl eher einer Erhöhung des Angebots entsprechen, ohne (verträgliche und nachvollziehbare) Einschränkungen erfolgt kein Umdenken.
D4	Innerstädtisches Parkraumkonzept	Die Universität wird eine MIV-Parkraumreduktion nur begleiten, unterstützen und vorantreiben können, wenn Studierende und Beschäftigte gute und schnelle ÖPNV-Anbindungen ab einrichtenden Mobilitäts-Hubs haben. Insbesondere für Care-Aufgaben (Kinder, Pflege etc.) können Verlängerungen heutiger MIV-Wegzeiten kaum im Alltag untergebracht werden. Der Planung der Transformationsphase kommt damit hohe Bedeutung zu. Die generelle Parkraumtransformation kann seitens der Universität in gemeinsamer Absprache aber auch durch Priorisierungskonzepte für entsprechende Gruppen von Hochschulmitgliedern unterstützt werden.	Universität Marburg	0	Zu dieser Anmerkung wird gutachterlich kein Anpassungsbedarf gesehen. Die gegebene Einschätzung wird gutachterlich geteilt. Alternative Mobilitätsangebote als real nutzbare Alternative sind Voraussetzung der Maßnahme, was aber mit den anderen Maßnahmen des Konzepts erreicht werden soll. Möglichkeiten und Regelungen für Servicedienstleister (u.a. Pflege, aber auch Handwerker und Lieferdienste) sind zu entwickeln um die Erreichbarkeit sicherzustellen.
D4	Innerstädtisches Parkraumkonzept	Bei der Kostenstruktur sind die sozialen Belange zu berücksichtigen und insbesondere Park+Ride-Anlagen müssen kostenlos sein, um einen wirklichen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV zu schaffen. Dies insbesondere für Besucher aus dem Umland und Touristen. Hier liegen Vorschläge der Wirtschaft vor, gut erreichbare Park- and Ride-Flächen an den Randbezirken der Stadt, wie z. B. dem Georg-Gaßmann-Stadion oder der alten Universitätsbibliothek, mit einem kostenfreien leistungsfähigen Shuttle-Service in die Innenstadt einzurichten bzw. auszubauen. Diese können dazu beitragen, dass die Stadt bequem erreichbar ist und der Verkehr in der Innenstadt reduziert wird. Ein Rückbau von Parkflächen um 10% jährlich wird abgelehnt. Parkflächen müssen weiter in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt werden. Es sollte vielmehr alle 2 Jahre eine Bedarfsanalyse erfolgen und anhand des tatsächlichen Bedarfs reagiert werden. Darüber hinaus können Fahrgemeinschaftslösungen zusätzlich die Effizienz erhöhen, so dass Fahrzeuge idealerweise künftig mit mehr als einer Person besetzt sind. Hierzu könnten Anreizsysteme oder präferierte Parkmöglichkeiten entwickelt werden. Im Bereich des Anwohnerparkens ist sicherzustellen, dass Parkzonen für Dienstleister und Handwerker vorgesehen werden.	gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke	1	Der ÖPNV ist als Alternative zu stärken, sowohl städtisch als auch regional. Kostenfreier P&R ist hingegen umstritten, sinnvoll ist zumindest eine Kopplung an den ÖV-Tarif. Kostenfreie Shuttle-Service sind im Rahmen der Nahverkehrsplanung auf Realisierbarkeit zu prüfen. Bei Rücknahme von jährlich 10% der Straßenrandparkflächen ist eine Detailprüfung vorausgesetzt, da entschieden werden muss, um welche es sich konkret handelt. Hohe Bedarfe sind dabei zu berücksichtigen, so dass sich Veränderungen behutsam durchsetzen. Dem Bedarf- und Nachfragedruck stets nachzukommen würde hingegen wohl eher einer Erhöhung des Angebots entsprechen, ohne (verträgliche und nachvollziehbare) Einschränkungen erfolgt kein Umdenken. Das Maßnahmenkonzept schlägt die Förderung und Einführung von Mitfahrportalen und Mitfahr-Apps vor (v.a. in Maßnahmenfeld F). Im Straßenraumparken ist diese Bedingung nicht kontrollierbar, Rabatte in Parkbauten (z. B. durch Kameraerfassung der Pkw-Belegung) wären als Anreiz denkbar. Dies wurde auf Seite 149 in der Maßnahmenbeschreibung als Möglichkeit zur Attraktivierung der Parkbauten ergänzt. Ladezonen (auch für Dienstleister und Handwerker zeitlich begrenzt nutzbar) sollen ausgeweitet werden. Auch denkbar sind Sonderausweise für solche Gruppen im Rahmen der Bewohnerparkregelungen. Dass deren Belange zu berücksichtigen sind, steht im Maßnahmenkontext.
D4	Innerstädtisches Parkraumkonzept	Feststellung, dass frühmorgens ab ca. 5:00 Uhr Autos die Straßen östlich der Schützenstraße (Hans-Sachs-, Dürrer- und Lenaustraße sowie Im Gefälle) von Pendler*innen angefahren werden, die dort ihre Autos parken und abends wieder abholen. Und dies nicht immer korrekt. Anwohner*innen müssen dann zusehen, wo sie parken können. Sicher wäre es möglich, diese Verkehre in Parkhäuser zu leiten.	Seniorenbeirat	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da der Ortenberg Teil der Gebührenzonen des Parkraumkonzepts ist und mit einem Suchradius für eine Quartiersgarage berücksichtigt ist.
D6	Förderung alternativer Antriebe	Erstellung eines kommunalen E-Mobilitätskonzeptes	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Maßnahme D6 die Erstellung eines kommunalen E-Mobilitätskonzeptes beinhaltet. Die Erarbeitung eines solchen kann jedoch nicht bereits im Rahmen von MoVe 35 geleistet werden, sondern erfordert einen eigenen Prozess.

E1	Sicherung von Logistikflächen	Wo sind noch potentielle zentrumsnahe Flächen nahe der Hauptverkehrsachsen für die Logistik vorhanden? Es wäre sinnvoll diese schon im Endbericht aufzulisten.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkungen wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Sicherung geeigneter Flächen für die Logistik nach den im Steckbrief genannten Aspekten durch die Verwaltung der Stadt Marburg vorzunehmen ist.
E2	Führungsnetz für den Güterschwerverkehr	Genauere Führung bleibt unklar bzw. ist nicht nachvollziehbar. Ausweisung jeweils für Görzhausen und Hauptwerk Behring? Ergänzung "K79/K77/L3092 (Sterzhausen); Ergänzung "B62/L3092 (Caldern)"; Ausweisung ab Knoten B3/B255 sollte für Lkw entfallen, alle Lkw sollten über die zuvor genannten Routen geführt werden. Auch von Süden kommende Verkehre sollten über die B3/B62 geführt werden; Priorität und Zeitrahmen sollten wesentliche höheren Stellenwert bekommen;	GeWoBau	1	Zum Teilaspekt "genaue Führung" wurde keine Anpassung vorgenommen, da die konkrete Planung und Ausweisung von Lkw-Routen in der Umsetzung des Konzepts unter Einbeziehung der relevanten Akteure zu erfolgen hat. Der Teilaspekt "Veränderung von Priorität und Zeitrahmen" wurde über Anpassungen am Steckbrief E2 sowie am Handlungskonzept (Kapitel 7) berücksichtigt.
E2	Führungsnetz für den Güterschwerverkehr	Die Maßnahme ist insbesondere mit den betroffenen Ortsteilen abzustimmen. Aus Sicht des Standorts muss vor allem eine verlässliche Anbindung über mind. zwei tragfähige Straßen sichergestellt sein. Die empfohlene Umfahrung ab dem Knoten B3/B255 über die L3387, K70 und K80 erfüllen diese Voraussetzung nach unserer Auffassung ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen nicht. Die bauliche Aufwertung der Westumfahrung wird aber aufgrund der Darstellung auf Seite 121 f. ausgeschlossen.	Pharmaserv	1	Diese Anmerkung wurde über eine Ergänzung im Steckbrief E2 berücksichtigt.
E2	Führungsnetz für den Güterschwerverkehr	Es muss sichergestellt werden, dass der Standort Behringwerke durch zwei zuverlässige und tragfähige Anbindungen erreichbar ist. Die Zufahrt aus Norden über die B62 und Anschluss über die Umgehung Michelbach an die L3092 (Michelbacher S) sowie die Zufahrt von der B3 mit der innerstädtischen Anbindung über Bahnhofstraße, Elisabethstraße, Ketzerbach und Marbach (L3092) muss weiterhin sichergestellt werden. Eine entsprechender Hinweis muss daher in Kapitel 5.3.2 eingefügt werden.	Pharmaserv	1	Diese Anmerkung wurde über eine Ergänzung in Kapitel 5.3.2 berücksichtigt
E3	Citylogistik-Konzept	Zusätzlich wäre eine Belieferung und Abholung zusätzlich außerhalb der bisherigen Zufahrtszeiten in der Oberstadt für Elektrofahrzeuge als Maßnahme aufzunehmen.	Einzelhandelsverband Hessen-Nord e.V.	1	Diese Anmerkung wurde über eine Ergänzung in Steckbrief E3 berücksichtigt.
E3	Citylogistik-Konzept	Die Ansätze für City-Logistik und Urbane KEP Logistik wären wünschenswert, aber aus der Erfahrung der bisherigen Treffen und Auskünfte eher unrealistisch. Zusätzlich wäre eine Belieferung und Abholung zusätzlich außerhalb der bisherigen Zufahrtszeiten in der Oberstadt für Elektrofahrzeuge als Maßnahme aufzunehmen.	gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke	1	Zum Teilaspekt "bisherige Erfahrungen" wurde keine Anpassung vorgenommen, da MoVe 35 ein strategisches Konzept ist und die Ansätze zur City-Logistik und zur Urbanen KEP-Logistik als zielführend eingeschätzt werden, wenngleich derzeit augenscheinlich noch nicht die notwendigen Voraussetzungen für eine Umsetzung vorliegen. Diese zu schaffen stellt eine sukzessive Aufgabe aus MoVe 35 heraus dar. Der Teilaspekt "Blieferung der Oberstadt mit Elektrofahrzeugen" wurde über eine Ergänzung in Steckbrief E3 berücksichtigt.
E3/E4	City-Logistik / Urbane KEP-Logistik	Kein Kreislauf denken, nicht nachhaltig. Keine Förderung regional-lokalen Wirtschaftens. Green-Washing des Online-Handels auf der letzten Meile. Stattdessen könnte mit Ansätzen wie "RadKu" eine regionale Lieferung organisiert werden. Es braucht außerdem ein Konzept für eine wirklich regional-lokale Wertschöpfungskette. Starker Widerspruch zum Klimanotstandsbeschluss, wenn hier bloß im Rahmen des Verkehrskonzepts eine Verwaltung des Verkehrsaufkommens angestrebt wird, die den dahinter liegenden zerstörerischen Handel affimiert. Siehe BI-Kommentar im Zwischenbericht S.111	BI Verkehrswende	1	Zu der Gesamteinschätzung dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da das Mobilitätskonzept keinen direkten Einfluss auf regional-lokales Wirtschaften und die zugehörige Wertschöpfungskette ausüben kann. Das Management bzw. die nachhaltige Verwaltung des durch den Wirtschaftsverkehr verursachten Verkehrsaufkommens ist hingegen vordergründiger Bestandteil von MoVe 35. Zum Teilaspekt "Radku" wurde ein Baustein im Steckbrief E3 ergänzt.
E6	Optimierung der Entsorgungsverkehre	Eine Umsetzungsstrategie sollte in den Endbericht. Schöne Idee!	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Umsetzungsstrategie über die beiden im Steckbrief dargelegten Bausteine aus gutachterlicher Sicht bereits implementiert ist.
F1.1	Ausbau von ÖV-Knoten zu Mobilstationen	Die Erweiterung des Industrie-Standorts Görzhausen sollte mit der Planung eines zentralen ÖV-Knotens als Mobilstation erfolgen, damit alle Verkehrsmittel eingezogen werden und die westlichen Stadtteile dort angebunden werden. Sowohl zur Erreichung des Industrie-Standortes, als auch zur Verknüpfung des Anschlusses zur Innenstadt und vornehmlich zum Hauptbahnhof.	AG Mobilität + Versorgung	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da Görzhausen mit einer lokalen Mobilstation gekennzeichnet (soll also neben ÖPNV zumindest auch über Radverkehrsangebote und Carsharing verfügen) ist. Dieses grundsätzliche Angebot dort kann natürlich auch erweitert werden. Dies ist auch in Zusammenhang mit der ÖV-Linienplanung (NVP) zu bewerten.
F1.1	Ausbau von ÖV-Knoten zu Mobilstationen	Die hier vorgesehenen Mobilstationen lassen sich ggf. auch in Umlandkommunen realisieren. Diese zu informieren oder in die Konzeption einzubeziehen erscheint sinnvoll.	RNV Marburg-Biedenkopf Team Rad	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Mobilstationen im MoVe (als städtisches) Konzept zunächst auf den Marburger Stadtraum begrenzt einzurichten sind. Dort hat die Stadt direkten Einfluss. Um auch regionale Verkehre zu verlagern, ist eine Ausweitung auf das Umland allerdings sinnvoll und erstrebenswert. Dazu empfiehlt MoVe 35 u.a. auch die Erstellung eines regionalen Mobilitätskonzepts. Information und Einbeziehung der Umlandkommunen bei Realisierung der städtischen Mobilstationen kann natürlich auch davon unabhängig erfolgen.
F1.1	Ausbau von ÖV-Knoten zu Mobilstationen	Es wäre wünschenswert, wenn explizit auch die Möglichkeit zum Umstieg in den Werksverkehr genannt wird. Dies betrifft in Marburg bisher nur den Standort Behringwerke, hier wäre aber ein barrierefreier Umstieg in den Werksbus an den Mobilstationen sehr sinnvoll. Es fehlt eine Beschreibung der genauen Merkmale der Mobilstationen (z.B. Unterscheidung der Formen „M“, „L“, und „XL“).	Pharmaserv	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Einbindung des Werksverkehrs im Steckbrief F1.1 benannt wird ("Im Kontext der Arbeitswege ist an den größeren Standorten mit Werksverkehr auch eine Einbindung und Verknüpfung mit diesem anzustreben, um auch diese Modi barrierefrei zu verknüpfen."). Die empfohlenen Mindestmerkmale der Mobilstationen können der Tabelle 12 entnommen werden.
F1.2	Etablierung von Park+Ride	Die Planung von P+R Plätzen in Verbindung mit Mobilitäts-Stationen fehlen an den Stadträdern in östlicher und westlicher Richtung (beispielsweise im Westen: Platz der Weißen Rose / Oberer Rotenberg / Görzhausen)	AG Mobilität + Versorgung	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Die im Move empfohlenen Standorte wurden mit der Stadt und den Stadtwerken abgestimmt. Weitere Standorte sind perspektivisch denkbar, die jetzigen versprechen jedoch die größten Potenziale und Realisierungschancen.
F1.2	Etablierung von Park+Ride	z.B. hier: dargestellte Ideen sind vor Veröffentlichung mit betroffenen umliegenden Gemeinden kommuniziert?	GeWoBau	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Ideen zu P+R-Standorten in umliegenden Kommunen vom zuständigen Landrat an die Stadt Marburg herantgetragen wurden und die Kommunikation bzw. Abstimmung dazu dementsprechend in der Verantwortung des Landratsamts liegt.
F1.2	Etablierung von Park+Ride	Derzeit gibt es am Pharmastandort keine Planungen für überörtliche P+R Angebote. Versuche wie der durch die Stadt eingesetzte „Behring-Express“ zu Zeiten der Sperrung der Weidenhäuser Brücke aber auch am Standort durchgeführte Versuche mit Shuttle-Bussen haben gezeigt, dass derartige Angebote nicht durch Mitarbeitende angenommen werden. Die notwendige Taktung und Verlässlichkeit der Busanbindung mit entsprechenden Leerfahrten sowie die Bereitstellung von zusätzlichem bewachtem Parkraum machen die Angebote deutlich unwirtschaftlich und sind auch ökologisch nicht sinnvoll.	Pharmaserv	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Um Pkw-Verkehr zu den Standorten zu vermeiden ist ein attraktives P&R-Angebot (gekoppelt mit Bewirtschaftung des Parkraums am Standort selber sowie umfassender Information und Bewerbung) die wirksamste Möglichkeit. Eine auf die Arbeitszeiten abgestimmte Taktung, Zuverlässigkeit sowie (zumindest annähernde) Reisezeitgleichheit sind Voraussetzung. Dies geht aus der Maßnahmenbeschreibung bereits hervor.
F1.2	Etablierung von Park+Ride	Unter Park+Ride (Handlungsfeld F) wird auch ein aktuelles Projekt zur Errichtung einer P+R-Anlage im Lahntal für die Behringwerke genannt. Ein solches Projekt ist uns nicht bekannt und ist auch kein Bestandteil unserer derzeitigen Planungen.	Pharmaserv	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Die Maßnahmenidee ist noch relativ neu und soll gemeinsam mit der Gemeinde Lahntal entwickelt werden.
F1.2	Etablierung von Park+Ride	Besonders in Hinblick auf einen Park-and-Ride Parkplatz im Lahntal besteht Klärungsbedarf hinsichtlich der Sinnhaftigkeit: Wenn der Parkplatz die durch den Pharmastandort entstehenden Verkehre in die Stadt verringern soll, sind Push-Maßnahmen (insbesondere Restriktionen beim Parken) an den Pharmastandorten notwendig und nicht in der Kernstadt. Gleichzeitig ergibt sich eine Konkurrenz zur oberen Lahntal- und Burgwaldbahn. Hinsichtlich des Flächenverbrauchs ist der Ansatz zusätzlich kritisch zu sehen. Wie erklärt sich die Einschätzung bzgl der Reduktion der CO2-Emissionen (2/3 Punkten)? Die Verringerung der CO2-Emissionen dürfte eigentlich nur gering ausfallen.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. Die Pharmastandorte bewirtschaften die dortigen Parkmöglichkeiten. Push-Maßnahmen sind also gegeben. Daraus ergeben sich dann auch die zu erwartenden Wirkungen und CO2-Einsparungspotenziale. Die Planungsidee ist noch sehr jung und bedarf weiterer inhaltlicher Ausarbeitung (auch in bezug auf bauliche Gestaltung, genauen Standort und Flächenbedarf).

		Die Standorte Afföllerwiesen, Georg-Gassmann-Stadion, Universitätsparkplatz sollten als Park+Ride-Standorte vorgesehen, weiter ausgebaut und mit einem kostenfreien leistungsfähigen Shuttle-Service in die Innenstadt versehen werden (z.B. Linie Afföller – Hauptbahnhof – Pilgrimstein – Universitätsstraße- Georg-Gassmann-Stadion).			Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen. P&Go bezieht sich nicht ausschließlich auf die Oberstadt, der Standort G.-Gaßmannstadion ist z. B. als P&Go-Möglichkeit für das Südviertel zu betrachten. Auch für ältere Menschen und Menschen mit Einschränkungen ist dieses Angebot weniger geeignet, diese sollten stattdessen die Parkbauten in direkter Nähe anfahren oder einen P&R mit Busanbindung wählen. P&Go schließt natürlich eine zusätzliche Busanbindung nicht aus und ist zu empfehlen. Bei der Beschilderung sollte deutlich werden, welche Umstiegsangebote an den jeweiligen Standorten bestehen und wie weit die fußläufige Entfernung zu relevanten Zielen von dort ist.
F1.2	Etablierung von Park+Ride	Die Entfernung in die Oberstadt ist für einen Park+Go-Standort zu weit, so dass ein solches Angebot für Innenstadtbewohner und Touristen aber auch für ältere Menschen bzw. für Menschen mit Einschränkungen u. E. nicht attraktiv ist und daher nicht angenommen werden dürfte. Wir regen an, eine städtische Mitfahrer-App (ggf. gemeinsam mit dem Landkreis) einzuführen. Der Standort Behringwerke hat mit einer entsprechenden App für den Standort gute Erfahrungen gemacht.	<i>gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke</i>	0	Eine Mitfahrer-App wird im Handlungsfeld F thematisiert.
F1.2	Etablierung von Park+Ride	Die zukünftigen Gebietsentwicklungen am Hasenkopf, am Oberen Rotenberg und Görzhäuser Hof III werden im Konzept u.E. nicht deutlich genug hervorgehoben. Sind sie bei der Konzeption bereits bedacht? Im perspektivischen Konzept müssen diese Entwicklungen, aus denen neue Verkehre entstehen werden, unbedingt berücksichtigt werden. Vor allem im Hinblick auf die abzusehende Entwicklung im Bereich Görzhäuser Hof III sollte die Priorisierung der Park+Ride-Entwicklung im Lahntal höher gesetzt werden (S.163). Für eine vertragliche Entwicklung der aus dem Gebiet resultierenden Verkehre müssen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr geplant werden, um eine rechtzeitige Ausführung anzustreben, sollten frühestmöglich Gespräche mit der Gemeinde Lahntal geführt werden und potenzielle Flächen, die für Verkehrsangebote benötigt werden, identifiziert werden. Zusätzlich wäre eine Karte für Buslinien, für die aufgrund von Gebietsentwicklungen eine Taktverdichtung notwendig wäre, wünschenswert	<i>GeWoBau</i>	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die beschriebenen Entwicklung einerseits im Prognose-Fall des Verkehrsmodells einbezogen und andererseits über die teilräumlichen Handlungskonzepte (z.B. Anbindung der Behringwerke, verkehrliche Entwicklung des Stadtteils Ockershausen) explizit angesprochen sind. Verkehrliche Einzelbetrachtungen zu den genannten Gebietsentwicklungen sind vor dem Hintergrund der Entwicklungsleitlinien und exemplarischen Umgangsbeispiele von MoVe 35 auszustellen. Taktverdichtungen hingegen sind über den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen und nicht über MoVe 35.
F1.3	Bau von Mobilpunkten im Quartier	In jedem Außenstadtteile sollte ein Mobilitätsknoten eingerichtet werden - vornehmlich an zentralem Bushalt. Verbunden mit Carsharing, Radverleih, Abstellplätzen, Freies-WLAN etc.	<i>AG Mobilität + Versorgung</i>	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da - wie in Karte F1 ersichtlich - in allen Stadtteilen mindestens lokale Mobilstationen vorgesehen sind.
F1.3	Bau von Mobilpunkten im Quartier	Könnten noch mit Lebensmittelpunkten kombiniert werden	<i>Klimaliste</i>	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da ein entsprechender Hinweis bereits Teil des Steckbriefs F1.3 ist ("Ergänzt werden können diese durch Mitfahrbörsen, Sitzgelegenheiten, Paketstationen oder auch ganz andere Angebote wie z. B. Food-Sharing-Stationen oder Tauschbörsen, um sie als zentrale Orte und Treffpunkte im Quartier zu integrieren und die Mobilpunkte mit Leben zu füllen.")
F2.1	Carsharing	Derzeit finden sich keine <u>gewerblichen</u> Betreiber, die im ländlichen geprägten Umland Carsharing anbieten möchten - eine Kostendeckung ist wohl sehr unwahrscheinlich. Nichts desto trotz gibt es einige Initiativen in Bürgerhand, die Carsharing in die Dörfer bringen. Gerade zur Vermeidung von Zweit- sowie Drittwagen erscheint dies sinnvoll. Inwiefern Carsharing Pendelverkehre verringert erschließt sich nicht.	<i>RNV Marburg-Biedenkopf</i>	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da der Steckbrief F2.1 konkret die Fortführung des Bürger*innen-CarSharings in Ginseldorf als Alternative zu den großen gewerblichen Anbietern benennt. Zur Frage zu Pendelverkehren: Carsharing kann zu einer bewussteren Nutzung des Autos führen und somit eine effizientere Bündelung von (mit dem Privat-Pkw ggf. häufigeren, insb. Freizeit- und Einkaufs-) Pendelwegen bewirken (z. B. ein Wocheneinkauf statt tägliche Kurzbesorgungen).
F2.1	Carsharing	Forcierung des Bürger*innen Carsharing in den Außenstadtteilen. Erweiterung der erfolgreichen Pilotphase auf weitere Stadtteile.	<i>AG Mobilität + Versorgung</i>	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da der Steckbrief F2.1 konkret die Fortführung und Ausweitung auf weitere Stadtteile benennt. In Absprache mit der Stadtverwaltung wurden die Pilotstandorte Moischt und Elnhäuser / Dagobertshausen im Steckbrief ergänzt)
F2.2	Bikesharing	Der Ausbau von Bike-Sharing Kapazitäten in der Stadt kann auch für Fahrgäste aus dem Überland-Verkehr ein großer Vorteil sein. Die Nutzung von Bike-Sharing-Angeboten im Nachlauf ist v.a. an zentralen Haltestellen von Interesse (bspw. Südbahnhof, Erlenring,...).	<i>RNV Marburg-Biedenkopf</i>	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da der angesprochene Aspekt durch die verschiedenen Maßnahmen des Konzepts (z. B. F1.1 / F1.3) bereits berücksichtigt wird.
F2.2	Bikesharing	Zustimmung zur Stellungnahme des FB MoVe. Ggf. sollten auch nahegelegene Stadt- und Ortsteile der Umlandkommunen in die Konzeption eingebunden bzw. dabei mitbetrachtet werden.	<i>RNV Marburg-Biedenkopf Team Rad</i>	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da das Bikesharing im MoVe (als städtisches) Konzept zunächst auf den Marburger Stadtraum begrenzt ist. Dort hat die Stadt direkten Einfluss. Um auch regionale Verkehre zu verlagern, ist eine Ausweitung auf das Umland sinnvoll und erstrebenswert. Dazu empfiehlt das MoVe u.a. auch die Erstellung eines regionalen Mobilitätskonzepts. Die Einbeziehung der Umlandkommunen bei Realisierung und eine Ausweitung stellt dann einen relevanten Aspekt dar.
F4	Mobility as a Service	Tippfehler: RMV! Nicht RVM	<i>RNV Marburg-Biedenkopf</i>	1	Diese Anmerkung wurde durch angepasste Schreibweise im Steckbrief F4 berücksichtigt.
F4	Mobility as a Service	Einführung einer APP, die die verschiedenen Verkehrsformen in Marburg und Umland verbindet (Carsharing, ÖV, Radverleih etc.)	<i>AG Mobilität + Versorgung</i>	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da genau dies im Steckbrief F4 angesprochen wird ("Verkehrsträgerübergreifende Darstellung aller Angebote (Sharing, ÖPNV, Parkplätze, ...) z.B. in einer App). Auch die regionale Ausweitung wird empfohlen ("ein solches System entfaltet eine deutlich stärkere Wirkung, wenn es nicht nur städtisch, sondern mindestens regional einheitlich anwendbar ist).
H	Verkehrssicherheit	Die Behauptung, dass die Straße nie auslösend für ein Unfallereignis ist stimmt für den Rad- und Fußverkehr nicht. Eine schlechte Oberfläche kann wohl einen Unfall verursachen.	<i>Schlichthörl</i>	1	Diese Anmerkung wurde durch eine entsprechende Veränderung der Formulierung im Kapitel H Verkehrssicherheit berücksichtigt.
H1	Sichtbarkeiten verbessern	Maßnahmenprogramm "Karte H1"?	<i>GeWoBau</i>	1	Diese Anmerkung wurde durch Änderung der Kartenbeschriftung berücksichtigt.
H1	Sichtbarkeiten verbessern	Sicherheitsrelevante Maßnahmen sollten bei der Umsetzungsstrategie detaillierter beschrieben werden, damit sie schneller umgesetzt werden können. An welchen konkreten Stellen müssen die genannten Sichtverhältnisse noch hergestellt werden? An welchen Stellen ist dies besonders wichtig?	<i>Klimaliste</i>	0	Zu dieser Anmerkungen ist keine Anpassung vorgenommen worden, da dies über die Möglichkeiten eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts hinausgeht. Grundsätzliche Empfehlungen zur Überprüfung sind im Steckbrief H1 genannt.
H2	Geschwindigkeitsreduzierung	Ein Baustein ist die vollständige Nutzung der Möglichkeit zur Geschwindigkeitsreduktion. Die Straßen, die dazu noch Potential haben, sollten mit Angabe des möglichen Anordnungsgrundes ergänzt werden.	<i>Klimaliste</i>	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da durch die Empfehlung einer vollständigen Umkehr der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf empfohlene 30 km/h der genannte Punkt bereits abgedeckt ist. Da dies unter den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen derzeit nicht möglich ist, benennt der Steckbrief H2 vordergründig relevante Bereiche sowie die Fortführung des Marburger Engagement auf nationaler Ebene zur Stärkung der kommunalen Einflussmöglichkeiten.
H2	Geschwindigkeitsreduzierung	S.16: Thema Geschwindigkeitsreduzierung "Denn einerseits steigt die einwirkende Kraft quadratisch mit der Geschwindigkeit an ..." Das ist so leider nicht korrekt. Physikalisch gesehen ist Kraft = Masse x Beschleunigung = Masse x Geschwindigkeitsänderung / Zeit = Impulsänderung / Zeit. Bei einem Aufprall wird Impuls übertragen, daher sind Masse und Geschwindigkeit relevant! Das darf m. E. gerne besondere Erwähnung finden, weil ja auch immer mehr SUVs zugelassen werden und das hat Konsequenzen: So bewirkt ein Aufprall eines 1200 kg Autos und 50 km/h das gleiche, wie ein Aufprall eines 2000 kg Fahrzeugs mit 30 km/h! Das ist etwas vereinfacht gerechnet, denn damit das korrekt ist, müsste der Gesamtimpuls übertragen werden und das Auto nach dem Aufprall stehen. Dennoch geht die Geschwindigkeit definitiv nicht quadratisch ein.	<i>Klimaliste Marburg</i>	1	Diese Anmerkung wurde durch eine ergänzende Formulierung im Steckbrief H2 berücksichtigt.
H5	Kampagnen	Stetige Förderung von Initiativen zur Mobilitätsentwicklung, wie "Tag der Mobilität", Verkehrswende-Kampagnen (BI), Critical + Kidical Mass etc.	<i>AG Mobilität + Versorgung</i>	1	Diese Anmerkung wurde durch eine ergänzende Formulierung in Steckbrief H5 berücksichtigt.
H5	Kampagnen	Bei der Planung entsprechender Kampagnen sollte der Landkreis eingebunden werden bzw. die Konzeption von Kampagnen in Kooperation mit dem Landkreis entstehen, da die angesprochenen Zielgruppen die gleichen sind und so Synergieeffekte genutzt werden könnten.	<i>RNV Marburg-Biedenkopf Team Rad</i>	1	Diese Anmerkung wurde durch eine ergänzende Formulierung im Steckbrief H5 und durch die Hinzunahme des Landkreises als Akteur berücksichtigt.
I2	Maßnahmenprogramm "Lebenswerte Straßenräume"	Inhalt der Gestaltungsrichtlinie für Straßenräume unklar. Bitte noch Ergänzen.	<i>Klimaliste</i>	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden, da MoVe 35 die Abwägungsprioritäten für verschiedene Räume festlegt. Alles Weitere ist Sache der zuständigen Mitarbeitenden der Stadtverwaltung.
I3	Klimaangepasste Straßenraumgestaltung	Vorschlag: Ein anderes Wort für "Straßenbegleitgrün" wählen z.B. grüne Infrastruktur, bei der Grünflächengestaltung sollten Aspekte der Biodiversitätsförderung beachtet werden. Marburg gehört den "Kommunen für biologische Vielfalt" an und kann im Rahmen dessen auf Erfahrungen anderer Kommunen zurückgreifen, die ihr Grünflächenmanagement zur Förderung der Biodiversität umgestellt haben.	<i>Klimaliste</i>	1	Diese Anmerkungen wurde durch ergänzende Formulierungen im Steckbrief I3 berücksichtigt.

J/K	Mobilitätsmanagement / Kommunikation u. Partizipation	Nahversorgungsstandorte braucht es dezentral in jedem Stadtteil für kurze Wege und eine regional-lokale Versorgung. Umsetzungsbeispiel mit Förderprogramm der Stadt: Kapitalvorlage für Projekte nach dem (groben) Vorbild „Onkel Emma“ oder Genossenschaftsladen in Schönstadt. Siehe BI-Kommentar im Zwischenbericht S. 40	BI Verkehrswende	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da MoVe 35 nicht das maßgebliche Planwerk für die kommunale Nahversorgung ist.
J2.1	Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung	Die Wichtigkeit der Parkraumbewirtschaftung sollte hervorgehoben werden, da ohne diese bei anreizbasierten Maßnahmen wenig Wirkung zu erwarten ist. Eine (zunächst kostenlose) Bereitstellung von E-Fahrrädern samt notwendiger Ausrüstung kann Mitarbeitende motivieren das Fahrrad zu benutzen. Nach Ablauf eines Jahres sollte eine Übernahme möglich sein.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da aus gutachterlicher Sicht die angeführten Maßnahmen vor allem in ihrem Wirkzusammenhang die größten Effekte erzielen und auf Akzeptanz stoßen werden. Entsprechend wird die Hervorhebung einzelner Aspekte gutachterlicher nicht empfohlen.
J2.1	Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung	Das Verkehrsaufkommen soll alle zwei Jahre erfasst werden. Fünf Jahre ist mit dem Ziel einer deutlichen Reduktion der Emissionen und evtl. nötiger Zusatzmaßnahmen nicht ausreichend.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Erhebung der genannten Daten ein umfassender Prozess ist, der viel Vorbereitungs- und Nachbereitungszeit und somit personelle Kapazitäten erfordert und finanzielle Mittel bindet. Um überhaupt in die Umsetzung von Maßnahmen zu kommen - für die es ebenso personelle und zeitliche Kapazitäten erfordert - und auch Maßnahmenwirkungen registrieren zu können wird gutachterlich empfohlen den Abstand zwischen den Erhebungen bei 5 Jahren zu belassen.
J2.2	Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Betrieben und bei Gewerbetreibenden	Landkreis als Akteur hinzufügen, insbs. in Hinblick auf regionale Maßnahmen im Landkreis.	RNV Marburg-Biedenkopf	1	Diese Anmerkung wurde durch die Hinzunahme des Landkreises als Akteur berücksichtigt.
J2.2	Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Betrieben und bei Gewerbetreibenden	Das Ziel sollte deutlich konkreter werden. z.B. die vier arbeitnehmerstärksten Arbeitgeber sollten innerhalb von drei Jahren bezüglich des Mobilitätsmanagements/Mobilitätspläne angesprochen werden. Ziel sollte neben anreizbasierten Maßnahmen die Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung sein.	Klimaliste	1	Diese Anmerkung wurde über eine Ergänzung im Steckbrief J2.2 berücksichtigt.
J2.2	Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Betrieben und bei Gewerbetreibenden	Aquisitions-konzept zur Gewinnung von Unternehmen etc. für ein betriebliches Mobilitätsmanagement.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da dies über die Möglichkeiten von MoVe 35 hinausgeht.
J2.2	Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Betrieben und bei Gewerbetreibenden	Grundzüge des betrieblichen Mobilitätsmanagements könnten konkreter sein.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da dies über die Möglichkeiten von MoVe 35 hinausgeht.
J3	Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas	Die Verkehrssicherheit ist ein sehr wichtiger Aspekt und Ziel sollte es sein, dass die Schulwege immer sicherer werden. Allerdings muss bei den Vorschlägen zu MoVe 35 bedacht werden, dass die Schulen mit der Vermittlung des Unterrichtsstoffes und der täglichen Arbeit mit und für die Schüler*innen bereits stark belastet sind. Hinzu kommen noch Projekte/ Veranstaltungen, welche durchgeführt werden müssen. Deshalb muss beachtet werden, dass die Überlegungen von MoVe 35 von den Schulen zeitlich und arbeitstechnisch mitgestaltet und durchgeführt werden können neben den anderen verpflichtenden Aufgaben der Schulen.	FD Schulservice	1	Diese Anmerkung wurde durch den ergänzenden Baustein "Unterstützung der Schulen bei der Durchführung von mobilitätsbildenden oder ähnlichen Maßnahmen im Sinne des MoVe 35 durch die Stadt Marburg" im Steckbrief J3 berücksichtigt.
J6	Regionales Mobilitätskonzept	Neben dem Landkreis und dem RNV sind auch insbesondere die angrenzenden Kommunen, wie Cölbe, Lahnatal, Ebsdorfergrund und Weimar in einen solchen Prozess einzubeziehen.	RNV Marburg-Biedenkopf	1	Diese Anmerkung wurde durch die Ergänzung der angrenzenden Kommunen als Akteure berücksichtigt.
J6	Mobilitätspakt für die Region	Zustimmung zur Stellungnahme des FB MoVe.	RNV Marburg-Biedenkopf Team Rad	1	Diese Anmerkung wurde durch die Ergänzung der angrenzenden Kommunen als Akteure berücksichtigt.
K1	Fortführung & Weiterentwicklung der bestehenden Beteiligungsformen	Bezugnehmend auf den angedachten Mobilitätspakt sollte auch bei den Beteiligungsformaten eine Einbeziehung der Fachstellen aus dem Landratsamt stets mitbedacht werden.	RNV Marburg-Biedenkopf Team Rad	1	Diese Anmerkung wurde durch einen ergänzenden Baustein im Steckbrief J6 berücksichtigt.
K2	Begleitung der Umsetzung von MoVe 35 durch die Stadtgesellschaft	Einrichtung eines Beirats, der den weiteren Verlauf der Umsetzung begleitet und schnell auf Probleme und notwendige Empfehlungen reagieren kann	AG Mobilität + Versorgung	1	Diese Anmerkung wurde durch die Nennung des jährlichen Mobilitätsforums als Baustein im Steckbrief K2 berücksichtigt.
K2	Begleitung der Umsetzung von MoVe 35 durch die Stadtgesellschaft	Es sollte ein Messverfahren eingerichtet werden, das die Reduzierung des MIV mit dem Fernziele 50% jährlich evaluiert. Wie kann dieses Messverfahren die entsprechenden Zahlen ermitteln?	AG Mobilität + Versorgung	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da das Evaluationskonzept hierzu entsprechende Hinweise gibt.
X 1.1	Anlass und Ausgangslage	Woher kommt die erwartete Zunahme der Einwohner auf S.8? Bitte Quelle ergänzen.	Klimaliste	1	Diese Anmerkung wurde durch die Nennung der Quelle (Fußnote) berücksichtigt.
X 4.2	Bewertung der Szenarien anhang zentraler Wirkungen	S.32 eine Quantifizierung der Verkehrsmengen/Eine Abbildung wäre hier sinnvoll.	Klimaliste	1	Diese Anmerkung wurde durch das Hinzufügen der quantifizierten Gesamtverkehrsleistung in Abbildung 10 berücksichtigt.10.
X 5.3	Teilräumliche Handlungskonzepte	Bei den teilräumlichen Handlungskonzepten sollte auch der Südbahnhof betrachtet werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da dem Südbahnhof ein eigener Maßnahmensteckbrief gewidmet ist. Als relevanter Teilraum für den verschiedene Maßnahmen von MoVe 35 zusammenwirken wird der Südbahnhof nicht gesehen.
X 5.3.1	Anbindung der Lahnberge	Bitte Verkehrsbeziehungen von/zu den Lahnbergen in Abbildung auch quantitativ darstellen.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die schematische Darstellung der Wegebeziehungen von und zu den Lahnbergen aus dem Verkehrsmodell sich nicht für eine quantitative Darstellung anbietet.
X 5.3.1	Anbindung der Lahnberge	Bitte Kapazitätsreserven im ÖPNV detaillierter darstellen.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da eine entsprechende Analyse über die Möglichkeiten von MoVe 35 hinausgeht.
X 5.3.1	Anbindung der Lahnberge	Die Parkraumbewirtschaftung sollte auf den Lahnbergen (insbesondere Uni/Klinikum) eine größere Rolle spielen, da sie eine Schlüsselmaßnahme im Sinne von Push- und Pull ist. Des weiteren sollten für die Lahnberge Mobilitätspläne entwickelt werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Parkraumbewirtschaftung im Bereich des Mobilitätsmanagements als relevanter Aspekt zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl angeführt wird. Das Klinikum sowie die Universität stehen hinsichtlich der durch sie ausgelösten Mobilität bereits in einem engen Austausch mit der Stadt Marburg und sind wesentliche Partner für betriebliches Mobilitätsmanagement (Steckbrief J2.2). Die im genannten Steckbrief aufgelisteten Maßnahmenbausteine stellen zusammengenommen Mobilitätspläne dar, des Weiteren ist für die Lahnberge im Klimaschutzteilkonzept auch das Thema Mobilität betrachtet worden. Die dortigen Ergebnisse sind in MoVe 35 eingeflossen und sind weiter zu verfolgen.
X 5.3.2	Anbindung der Behringwerke	Allgemein und für den Pharmastandort beziehen sich die Datengrundlagen auf 2018 (S.35/147): Seitdem unterliegt der Standort einer hohen Dynamik. Durch die Corona-Pandemie wurden die Arbeitsgewohnheiten und damit auch die Anwesenheit am Werk beeinflusst. Die Möglichkeit des Home-Office beeinflusst ebenso, wie die durch die Ansiedlung von BionTech stark gestiegene Belegschaft am Standort, die dortigen Bewegungen. Hier wäre eine Aktualisierung der Kennzahlen für 2023 oder sogar eine Prognose für 2035 wünschenswert. Zu Abbildung 19 wird gefragt welche Datengrundlage dahinter steckt und inwieweit hieraus Aussagen für bestehende Nahverkehrsangebote zu entnehmen sind?	GeWoBau	0	Zu dieser Anmerkung ist keine Anpassung vorgenommen worden. da unklar ist welche Datengrundlagen gemeint sind. Auf den angegebenen Seiten sind eigentlich keine Datengrundlagen dargestellt. Das Thema Entwicklung des Standorts ist hingegen hinlänglich angesprochen. Das Thema Prognose 2035 wurde gesamtstädtisch über den Prognosefall des Verkehrsmodells einbezogen. Abbildung 19 wurde aus Daten des Verkehrsmodells (sogenannte "Spinne") erstellt, indem vom Bezirk Behringwerke ausgehende bzw. zu diesem hinführende Verkehre dargestellt wurden. Es ist eine schematische Übersicht, die MIV-Verflechtungen zu den Behringwerken zeigt. Reale Wohnstandorte sind hier nicht einbezogen. Aus dieser schematischen Darstellung ist im Hinblick auf bestehende Nahverkehrsangebote nur wenig zu entnehmen. Mehr Aufschluss hierzu könnte das multimodale Verkehrsmodell geben.
X 5.3.2	Anbindung der Behringwerke	Unter den Empfehlungen werden explizit die Parkraumbewirtschaftung und die Jobradförderung als zu intensivierende Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements genannt. Die Parkflächen am Standort sind bereits bewirtschaftet, Arbeitgeber und Dienstleister zahlen entsprechende Parkgebühren an den Standortbetreiber. Daher sollte eher von finanziellen Anreizen zur Nutzung von alternativen Mobilitätsformen gesprochen werden. Ein Rad-Leasing Angebot gibt es bereits bei allen großen Arbeitgebern am Standort, daher kann das nicht, wie gefordert, weiter intensiviert werden. Zudem wird eine Raddirektverbindung aus dem Biegeviertel genannt, die sich für uns nicht erschließt. Es sollte vielmehr um die gesamte Anbindung an das regionale Radwegenetz gehen, insbesondere des wachsenden Standorts in Görzhausen.	Pharmaserv	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da eine Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung die Erhöhung der Gebühren bedeuten könnte. Auch eine Intensivierung der Jobradförderung ist über Marketingmaßnahmen oder weiteren finanziellen Zuschuss durchaus möglich. Inwiefern die Raddirektverbindung sich nicht erschließt bleibt offen. Aus Gutachtersicht stellt diese Verbindung bei Umsetzung der entsprechenden Standards eine wichtige Achse zur Radverkehrsanbindung der Behringwerke dar. Eine Anbindung an das regionale Radnetz wird so ebenfalls sichergestellt.
X 5.3.2	Anbindung der Behringwerke	Bitte Verkehrsbeziehungen von/zu den Behringwerken in Abbildung quantifizieren.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die schematische Darstellung der Wegebeziehungen von und zu den Behringwerken aus dem Verkehrsmodell sich nicht für eine quantitative Darstellung anbietet.
X 5.3.2	Anbindung der Behringwerke	Wo verläuft die sichere und komfortable Führung für den Radverkehr? Im Kartenband ist eine Führung über den Rothenberg vorhanden, dieser ist aber sehr konfliktträchtig.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da eine sichere, schnelle und komfortable Führung den Zielzustand darstellt, nicht den jetzigen. Die Maßnahmen von MoVe 35 sollen dazu beitragen, die Konflikte in ausreichender Güte zu lösen. Dazu sind Standards für den Fuß- und Radverkehr hinterlegt.

X 5.3.2	Anbindung der Behringwerke	Für die Behringwerke sollten Mobilitätspläne entwickelt werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Behringwerke im Zusammenhang mit der Mobilität ihrer Beschäftigten bereits vielfältig aktiv sind. So verfügen sie auch über eigene Mobilitätspläne. MoVe 35 bringt über das betriebliche Mobilitätsmanagement (Steckbrief J2.2) außerdem weitere Ideen für die Behringwerke sowie die in Marburg ansässigen Unternehmen ein und sieht ein aktives Marketing für das Thema Mobilitätswende vor.
X 5.3.2	Anbindung der Behringwerke	Bisher gibt es keine eigene Anbindung der Behringwerke (dies wird im Bericht falsch dargestellt)	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da nicht ersichtlich ist in welchem Zusammenhang über eine eigene Anbindung der Behringwerke gesprochen wird. Im Kapitel 5.3.2 ist davon keine Rede.
X 5.3.2	Anbindung der Behringwerke	Es sollte auch eine besser Anbindung der Behringwerke von Ockershausen/dem oberen Rothenberg geben.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da unklar ist für welches Verkehrsmittel eine bessere Anbindung der Behringwerke gewünscht ist. Für den Kfz-Verkehr wird eine bessere Verbindung von Ockershausen bzw. vom oberen Rothenberg gutachterlich kritisch gesehen und auch die derzeitigen Schleichverkehre sollen durch die angedachten Maßnahmen in Ockershausen eher reduziert bzw. vermieden werden. Für den Radverkehr sieht die Netzkonzeption aus den angesprochenen Bereichen über Gladenbacher Weg, Ockershäuser Allee, Barfußertor, Rothenberg, Im Köhlersgrund und Emil-von-Behring-Straße Radverbindungen bzw. Raddirektverbindungen nach den jeweiligen Standards vor. Eine Fußverkehrsverbindung ist aus Ockershausen ist aufgrund der Entfernung aus gutachterlicher Sicht nicht alltagstauglich, vom oberen Rothenberg hingegen schon. Die Behringwerke sind in Steckbrief A1.2. als relevantes Ziel im Stadtgebiet aufgeführt und werden bei der im selben Steckbrief angeführten "perspektivischen Übertragung auf das gesamte Stadtgebiet" somit prioritär betrachtet, was eine Befassung mit einer verbesserten Anbindung des oberen Rothenbergs an die Behringwerke ermöglicht.
X 5.3.5	Verkehrliche Entwicklung des Stadtteils Ockershausen	Zentrale Straßen sollten als Shared-Space umgestaltet werden	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Shared-Space-Option Bestandteil des zugehörigen Maßnahmensteckbriefs 11.1 ist.
X 7	Handlungskonzept	Priorisierung sollte hinsichtlich Effizienz und Kosten überarbeitet werden. Die Zeithorizonte sollten deutlicher eingegrenzt werden, zudem sollte bei Zeithorizonten, die quasi den ganzen Umsetzungszeitraum (bis 2035) umfassen detailliert begründet werden und die Auswirkungen auf die Zielerreichungen (besonders hinsichtlich des Klimaschutzes) früherer oder späterer Umsetzung dargestellt werden. Besonders auffällig ist dies bei der Maßnahme zur Parkraumbewirtschaftung. Diese ist essentiell für viele Ziele von Move35, kostengünstig und gleichzeitig eigentlich relativ schnell umsetzbar. Eine enger zeitlicher Umsetzungshorizont ist hier dringend geboten. Bei Maßnahmen, die fortführend durchgeführt werden sollte ein "Anfangshorizont" angegeben werden. Eine Priorisierung im Sinne von Push- und Pull sollte sichtbar sein.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da das Kapitel auf Grundlage des ausgeschriebenen Angebots erstellt wurde, welches wiederum auf der Ausschreibung der Stadt Marburg basiert. Viele der genannten Aspekte sind durch das Handlungskonzept abgedeckt.
X 7	Handlungskonzept	Umsetzungshorizont der Bahnhaltdepunkte sollte ergänzt werden.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da angesichts der zeitlichen Planungsschiene und des entsprechenden Vorlaufs, den bedeutende Akteure für diese Maßnahmen benötigen, die angeführte zeitliche Dimensionierung aus gutachterlicher Sicht realistisch ist.
X 8	Evaluationskonzept	Da es in der Rückmeldung keine Möglichkeit der Priorisierung gibt, folgende Mitteilung: im wesentlichen muss es um die Reduzierung des MIV um 50% bis 2030 bzw. 35 gehen. Dazu müsste es Hinweise geben, welche Maßnahmen in welchem Zeitraum wirkt. Es müsste auch Alternativen geben, wenn die Wirkung nicht so ausfällt wie erwartet. Dazu sollte ein jährliches Monitoring erfolgen, um den Prozess zu überwachen! Dieses Monitoring sollte ein entsprechendes Institut übernehmen und von einem Beirat begleitet werden, der ähnlich der jetzigen Zusammensetzung der AG MoVe die verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen repräsentiert, aber wesentlich kleiner ist. Dadurch könnten schnellere Umsteuerungen erfolgen.	AG Mobilität + Versorgung	1	Zu den überwiegenden Teilaspekten der Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da zu den angemerkten Punkten in Kapitel 8 Evaluationskonzept ein hinreichender Grundstein dargelegt ist. Zur Begleitung des Monitorings ist im Steckbrief K2 die Einführung eines jährlichen Mobilitätsforums eingefügt worden.
X 8	Evaluationskonzept	Aus der Erfahrung der bisherigen Konzepte sollten bei der regelmäßigen Evaluation auch die zuständigen handelnden Akteure in der Berichterstattung benannt werden. Dort sind ebenfalls regelmäßige Berichte zur Umsetzung abzufragen und transparent zu machen (z.B. Maßnahmen in Verantwortung von Hessen Mobil wie Radwegebau entlang Landstraße).	Pharmaserv	1	Diese Anmerkung wurde über eine textliche Ergänzung in Kapitel 8.3 berücksichtigt.
X 8	Evaluationskonzept	Da die Universitätsstadt Marburg bei der Stärkung des Umweltverbunds und der damit einhergehenden Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes nicht wesentlicher Akteur ist, sondern Hessen Mobil und die Stadtwerke Marburg wesentliche Akteure in der Umsetzung sind, sollte im Evaluationskonzept auch eine entsprechende Transparenz geschaffen werden, wie diese Akteure in die Evaluation der Umsetzung einbezogen werden. Dazu könnte beispielweise mit den Akteuren eine jährliche Steuerungssitzung unter Einbindung der Öffentlichkeit stattfinden.	gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke	1	Diese Anmerkung wurde über eine textliche Ergänzung in Kapitel 8.3 berücksichtigt.
X 8.2	Zielerreichungsanalyse	Die gerichtlich anerkannte Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegt bei 60/70 dB(A) nachts/tags. Um Gesundheitseinschränkungen zu minimieren sollten geringere Lärmpegel angelegt werden. Mit Gesundheitseinschränkungen ist laut WHO schon bei Mittelungspegeln von 54db(A) tagsüber und 44db(A) nachts zu Rechnen.	Klimaliste	1	Diese Anmerkung wurde über eine Ergänzung in Tabelle 22 berücksichtigt.
X 8.2	Zielerreichungsanalyse	Modal-Split und Verkehrsleistung sollten alle zwei Jahre erhoben werden, da sie die wichtigsten, übergeordneten Indikatoren u.a. für den Rückgang der CO2-Emissionen darstellen.	Klimaliste	0	Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da die Erhebung der genannten Daten ein umfassender Prozess ist, der viel Vorbereitungs- und Nachbereitungszeit und somit personelle Kapazitäten erfordert und finanzielle Mittel bindet. Um überhaupt in die Umsetzung von Maßnahmen zu kommen - für die es ebenso personelle und zeitliche Kapazitäten erfordert - und auch Maßnahmenwirkungen registrieren zu können wird gutachterlich empfohlen den Abstand zwischen den Erhebungen bei 5 Jahren zu belassen.
X 8.3	Evaluationsbericht	Verkehrsmodellerweiterung sollte im Endbericht festgeschrieben werden. Für die Evaluation und Nachschärfung bzw. Konkretisierung der Maßnahmen von MoVe35 ist die Erstellung des multimodalen Verkehrsmodells zwingend.	Klimaliste	1	Diese Anmerkung wurde über eine textliche Ergänzung in Kapitel 8 berücksichtigt.

X X1	einleitendes Plädoyer zur Stellungnahme	<p>Die Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit haben für die Wirtschaft eine herausragende Bedeutung. Die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen hängt zunehmend von ihrem Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung ab. Die Wirtschaft ist bereit, sich dieser Verantwortung zu stellen.</p> <p>Wir unterstützen die Universitätsstadt Marburg bei ihrem Vorhaben, bis zum Jahr 2035 eine zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität zu erreichen. Die entsprechenden Stellschrauben müssen u.E. aber im größtmöglichen Sinne wirtschaftsverträglich gestaltet werden, nur so kann der Begriff Nachhaltigkeit allumfassend gewährleistet werden. Ökonomie und Ökologie sind in Einklang zu bringen.</p> <p>Als Vertreter der Wirtschaft schauen wir mit großer Sorge auf den Entwurf für das Verkehrs- und Mobilitätskonzept 2035 für Marburg.</p> <p>Wir begrüßen und unterstützen die deutliche Stärkung des Umweltverbundes und weisen aber an dieser Stelle ausdrücklich darauf hin, dass die einschränkende Maßnahmen zum motorisierten Individualverkehr erst umgesetzt werden dürfen, wenn die alternativen Angebote des ÖPNV sowie die Radinfrastruktur deutlich ausgebaut sind (Handlungsfelder C und D). Ohne diese Angebotsausweitung drohen erhebliche Einschränkungen der Erreichbarkeit von zentralen Zielen, da sich die Knotenpunkte weiter verdichten werden. Aus unserer Sicht kann die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs nur gelingen, wenn die richtigen Anreize gesetzt werden, d.h. ausreichende und konkurrenzfähige Alternativen, wie z. B. großflächige Park + Ride-Parkplätze, gut getaktete Shuttle-Busse in die Kernstadt sowie Schnellbusse zu zentralen Arbeitsorten (Behring-Standorte), um die Pendlerströme durch Individualverkehr mittelfristig zu reduzieren.</p> <p>Im Hinblick auf die zeitliche Umsetzung der angestrebten Maßnahmen sehen wir die Priorisierung aus wirtschaftlicher Sicht kritisch. Wir plädieren nochmals ausdrücklich dafür, dass der Ausbau der alternativen Verkehrsinfrastruktur wie ÖPNV prioritär vorangetrieben werden muss, um wirtschaftliche Einbußen zu vermeiden. Fehlende Alternativen zur Erreichbarkeit zentraler Ziele der Stadt Marburg gefährden den Wirtschaftsstandort sowie den Einzelhandelsstandort und können dazu führen, dass sich starke und innovative Unternehmen mittelfristig von Marburg abwenden.</p>	<p><i>gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke</i></p>	1	<p>Diese Anmerkung wurde durch die Aufwertung der Maßnahme "Zusammenwirken von NVP und MoVe 35" zur Schlüsselmaßnahmen berücksichtigt. Dadurch soll noch deutlicher gemacht werden, dass restriktive Maßnahmen im Bereich des Kfz-Verkehrs unbedingt mit Angebotsverbesserungen im ÖPNV sowie bei weiteren Verkehrsarten einhergehen müssen. Die weiteren Teilaspekte der Anmerkung sind unter den Einzelpunkten (insb. zum Kfz-Verkehr und zur vernetzten Mobilität) bereits abgehandelt.</p>
X X2	Behringtunnel	<p>Laut Bericht ist der Behringtunnel im Rahmen von MoVe35 erneut eingehend geprüft und in Bezug auf seine verkehrliche Wirkung bewertet worden. Der Behringtunnel würde danach zu einer starken Verbesserung der Erreichbarkeit des Standorts Behringwerke führen und von einer beträchtlichen Menge an Fahrzeugen genutzt werden (16.000 – 17.500 KFZ / Tag). Darüber hinaus hat die Prüfung ergeben, dass der Behringtunnel eine entlastende Wirkung für die Ketzlerbach/Marbacher Weg (6.000 – 10.000 KFZ / Tag), das Nordviertel sowie für das Lahntal (4.000 KFZ / Tag) entfaltet.</p> <p>Trotz dieser Vorteile werde der Behringtunnel nicht weiterverfolgt, da „die Gefahr“ bestünde, dass weitere Pendler auf das Auto umsteigen würden und der Tunnel den grundlegenden Bemühungen der Stadtgesellschaft, den Autoverkehr zu reduzieren, entgegenstehen.</p> <p>Aufgrund der eindeutigen verkehrlichen Wirkung, einerseits einer deutlichen Verbesserung des Standorts Behringwerke, andererseits einer starken entlastenden Wirkung für die Ketzlerbach/Marbacher Weg und das Nordviertel sollte der Behringtunnel als vordringliche Maßnahme im MoVe-Prozess weiterverfolgt werden und eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden.</p>	<p><i>gemeinsame Stellungnahme Einzelhandelsverband, Gewerbeverein, IHK Kassel-Marburg, Kreishandwerkerschaft, Standort Behringwerke</i></p>	0	<p>Zu dieser Anmerkung wurde keine Anpassung vorgenommen, da der Maßnahme ein eigenes Unterkapitel im Bericht gewidmet ist aus der alle Pro's und Contra's eines Tunnelbaus hervorgehen. Der in der Anmerkung benannte Nachteil des Tunnels ist bei Weitem nicht der einzige Punkt, der gegen eine Tunnellösung spricht. Die weiteren Nachteile sowie die Vorteile (samt einhergehender Einschränkungen) können dem angesprochenen Unterkapitel im Endbericht entnommen werden. Gutachterlich wird ein Tunnelbau nicht empfohlen.</p>