



Zwischenbericht

Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035

MoVe 35

Universitätsstadt Marburg
FD Stadtplanung und Denkmalschutz
Barfüßerstraße 11
35037 Marburg



Impressum

Auftraggeber

Stadt Marburg

FD Stadtplanung und Denkmalschutz
Barfüßerstraße 11
35037 Marburg
Projektteam:
Reinhold Kulle, Jana Schönemann, Manuela Klug



Auftragnehmer

Planersocietät

Stadt. Mobilität. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Projektleitung:

Jan Diesfeld

Bearbeitung:

Maren Hinz, Thomas Mattner, Christof Tielker

Fon 0231 58 96 96-0

Mail: info@planersocietaet.de

www.planersocietaet.de



Prozessmoderation

team ewen GbR

Hügelstraße 19
64283 Darmstadt

Moderation: Fridtjof Ilgner

Fon: 06151-275 100-0

Mail: mail@team-ewen.de

www.team-ewen.de



Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

	Abbildungsverzeichnis	5
	Tabellenverzeichnis	7
1	Ausgangssituation und Planungsanlass	8
2	Planungsprozess und Zeitplan	10
3	Lage, Stadtstruktur und Bevölkerung	18
	3.1 Lage und Erreichbarkeit	18
	3.2 Stadtstruktur und Wirtschaft	19
	3.3 Soziodemographische Entwicklung	21
4	Kenngroßen der Mobilität in Marburg	24
	4.1 Erkenntnisse aus den Mobilitätserhebungen	24
	4.2 Analyse der Pendlerdaten	25
	4.3 Reisezeitvergleich zwischen den Verkehrsmitteln	26
5	Analyse der Verkehrsarten	29
	5.1 Fußverkehr, Aufenthaltsqualitäten und Barrierefreiheit	29
	5.1.1 Einführung	29
	5.1.2 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen	30
	5.1.3 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf	39
	5.2 Radverkehr	41
	5.2.1 Einführung	41
	5.2.2 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen	42
	5.2.3 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf	52
	5.3 Öffentlicher Verkehr	53
	5.3.1 Rahmenbedingungen und Ausgangslage	53
	5.3.2 Bedienung, Taktung & Erschließung	54
	5.3.3 Qualitäten der Haltepunkte	58
	5.3.4 Fahrzeugflotte Stadt- und Regionalbusverkehr	60
	5.3.5 Information, Service & Tarif	61
	5.3.6 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf	65
	5.4 Vernetzte Mobilität	67
	5.4.1 Verknüpfungspunkte Bahnhöfe	68
	5.4.2 Park & Ride	68
	5.4.3 Bike & Ride	71
	5.4.4 Weitere Vernetzungsmöglichkeiten	72
	5.4.5 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf	74
	5.5 Kfz-Verkehr und Straßenraum	76
	5.5.1 Straßennetz und Verkehrsfluss	77
	5.5.2 Zulässige Geschwindigkeiten	79
	5.5.3 Straßenraumverträglichkeitsanalyse	81
	5.5.4 Ruhender Verkehr (Kfz-Parken)	86

5.5.5 Wirtschaftsverkehr	110
5.5.6 Elektromobilität und alternative Antriebsformen	113
5.5.7 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf	115
5.6 Verkehrssicherheit in Marburg	116
5.6.1 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf	121
5.7 Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement	122
5.7.1 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf	123
6 Fazit zur Bestandsanalyse	124
Quellenverzeichnis	126
Anhang	128
Teilnehmendenliste der ersten Sitzung der AG MoVe 35 (28.09.2020)	128

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: MoVe 35: Zeitplan und Beteiligungsmöglichkeiten.....	10
Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmenden.....	14
Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel differenziert nach Wohnort Marburg/nicht Marburg.....	15
Abbildung 4: Hauptverkehrsmittel unterteilt nach Wohnort Kernstadt und Außenstadtteile.....	15
Abbildung 5: Überregionale Anbindung Marburgs.....	18
Abbildung 6: Gliederung der Stadt Marburg in Stadtteile.....	20
Abbildung 7: Trend der Bevölkerungsentwicklung in Marburg.....	21
Abbildung 8: Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung.....	21
Abbildung 9: Saldo der Wanderungsbewegungen.....	22
Abbildung 10: Entwicklung der Studierendenzahlen nach Geschlecht (jeweils zum Wintersemester).....	22
Abbildung 11: Altersstruktur der Marburger Bevölkerung im Jahr 2016.....	23
Abbildung 12: Modal Split.....	25
Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen.....	25
Abbildung 14: Reisezeit vom Bahnhof Marburg (Lahn) in wichtige Stadtbereiche in Minuten.....	27
Abbildung 15: Reisezeit vom Bahnhof Marburg (Lahn) in umliegende Gemeinden in Minuten.....	28
Abbildung 16: Analysekarte der Ziele und Quellen in der Marburger Kernstadt.....	30
Abbildung 17: Eingeschränkte Gehwegbreiten durch Werbetafeln (Bahnhofstraße).....	31
Abbildung 18: attraktiver straßenunabhängiger Gehweg an den Lahnwiesen (Höhe Uferstraße).....	31
Abbildung 19: Trennwirkung der B3 (Höhe Ludwig-Schüler-Park).....	32
Abbildung 20: Querungsmöglichkeit über die Lahn für den Fuß- und Radverkehr (Hirsefeldsteg).....	32
Abbildung 21: Analysekarte bedeutender Barrieren im Marburger Stadtgebiet.....	33
Abbildung 22: Bahnunterführung für Fuß- und Radverkehr (Alte Kasseler Straße).....	34
Abbildung 23: Sicherheitssystem LiSA an der Bahnunterführung Alte Kasseler Str. – Neue Kasseler Str.....	34
Abbildung 24: Treppenaufgang mit nicht barrierefreier Rampe (Jakobsgasse).....	34
Abbildung 25: Beengter Bereich für den Fußverkehr (Am Erlengraben).....	36
Abbildung 26: Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr (Pilgrimstein).....	36
Abbildung 27: Oberstadtmart mit Aufenthaltsqualitäten und außergastronomischen Angebot.....	36
Abbildung 28: Sitzmöglichkeiten im Bereich der Fußgängerzone (Wettergasse).....	36
Abbildung 29: Platzgestaltung mit Aufenthaltsmöglichkeiten (Garten des Gedenkens, Universitätsstraße).....	37
Abbildung 30: Einkaufsbereich an der Universitätsstraße (Hanno-Drechsler-Platz).....	37
Abbildung 31: mangelhafte Oberflächenqualität (Schröcker Straße, Schröck).....	38
Abbildung 32: geringe nutzbare Gehwegbreite (Wehrshäuser Straße, Wehrshausen).....	38
Abbildung 33: Barrierefreie Querungsmöglichkeit (Bauerbacher Straße, Bauerbach).....	38
Abbildung 34: fehlende Fußverkehrsinfrastruktur (Hahnerheide, Moischt).....	38
Abbildung 35: Platzgestaltung mit Aufenthaltsmöglichkeiten (Stadtwald).....	39
Abbildung 36: Platzgestaltung mit Aufenthaltsmöglichkeiten (Einhausen).....	39
Abbildung 37: Analysekarte des Radverkehrs in Marburg.....	43
Abbildung 38: fehlende Radverkehrsinfrastruktur (Schwanallee).....	45
Abbildung 39: vorhandener Radweg (Wilhelmstraße).....	45
Abbildung 40: Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraße (Auf den Lahnbergen).....	46
Abbildung 41: fehlende Radverkehrsinfrastruktur (Emil-von-Behring-Straße).....	46
Abbildung 42: fehlende Radinfrastruktur in Einhausen (Königstraße).....	46
Abbildung 43: fehlende Radverkehrsinfrastruktur in Bauerbach (Bauerbacher Straße).....	46
Abbildung 44: Zweirichtungsrادweg und gemeinsame Führung mit Fußverkehr (Lahntalradweg).....	47
Abbildung 45: Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Haddamshäuser Straße / L3387).....	47
Abbildung 46: Beengte Radverkehrsinfrastruktur und Nutzungskonflikte (Pilgrimstein).....	47
Abbildung 47: Fehlende Radverkehrsmarkierung und starke Unebenheiten (Universitätsstraße).....	47
Abbildung 48: Straßenmarkierungen für den Radverkehr im Kreuzungsbereich (Elisabethstraße).....	48
Abbildung 49: Straßenmarkierungen für den Radverkehr im Kreuzungsbereich (Schwanenallee).....	48
Abbildung 50: Fahrradboxen am Bahnhof (Neue Kasseler Straße).....	49
Abbildung 51: Radabstellmöglichkeiten am Bahnhofseingang (Neue Kasseler Straße).....	49
Abbildung 52: fehlende Abstellmöglichkeiten für Lastenräder (Biegenstraße).....	49
Abbildung 53: fehlende Radabstellanlagen am Oberstadt-Aufzug (Pilgrimstein).....	49
Abbildung 54: fehlende Radabstellanlagen (Wehrda).....	50
Abbildung 55: Radabstellanlagen im Bereich der Marburger Kernstadt (stichprobenartige Analyse der Qualität der Anlagen, keine vollständige Analyse).....	51
Abbildung 56: Modal Split Hauptverkehrsmittel (alle Wege).....	54
Abbildung 57: Modal Split Hauptverkehrsmittel (Binnenverkehre).....	54
Abbildung 58: Modal Split HVM (stadtgrenzenüberschreitend).....	54
Abbildung 59: Analysekarte des Busverkehrs in Marburg (Stadt- und Regionalbuslinien).....	58
Abbildung 60: Bahnhof Marburg (Lahn).....	59

Abbildung 61: Bahnhof Marburg (Süd)	59
Abbildung 62: Integration & Ausstattung einer innerstädtischen Bushaltestelle (Robert-Koch-Straße)	60
Abbildung 63: Nutzungskonflikte & beengter Raum im Bereich einer Bushaltestelle (Bauerbach)	60
Abbildung 64: Niederflrbus mit Anhängerzug	61
Abbildung 65: Niederflrgelenkbus.....	61
Abbildung 66: Übersichtskarte Tarifgebiete Landkreis Marburg-Biedenkopf	63
Abbildung 67: Vernetzte Mobilität in Marburg	67
Abbildung 68: Bushaltepunkt Bf Marburg (Lahn).....	68
Abbildung 69: Bushaltepunkt Bf Marburg (Süd).....	68
Abbildung 70: P+R Parkdeck Bf Marburg (Lahn).....	70
Abbildung 71: P+R Parkplatz Messeplatz	70
Abbildung 72: Bike & Ride am Bf Marburg (Lahn)	72
Abbildung 73: Bike & Ride am Bf Marburg (Süd)	72
Abbildung 74: Bike & Ride im Umfeld der Bushaltestelle Rudolphsplatz	72
Abbildung 75: Bike & Ride an der Haltestelle Hahnerheide (Marburg Moischt).....	72
Abbildung 76: nextbike-Station Bf Marburg (Lahn).....	73
Abbildung 77: nextbike-Station Ludwig-Schüler Park.....	73
Abbildung 78: Scouter-Station Bf Marburg (Lahn)	74
Abbildung 79: Scouter -Station im Quartier	74
Abbildung 80: Straßennetztypisierung und -klassifikation.....	79
Abbildung 81: zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz.....	81
Abbildung 82: Abschnitte der Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung	84
Abbildung 83: Ergebnisse der Straßenraumverträglichkeitsanalyse in der Kartendarstellung	86
Abbildung 84: Parkleitsystem.....	88
Abbildung 85: Lage innerstädtischer Parkbauten und -plätze.....	89
Abbildung 86: Tarifzonen Innenstadt	91
Abbildung 87: Verhältnis der Parkgebühren im Straßenraum und in Parkierungsanlagen	92
Abbildung 88: Untersuchungsbereiche der Parkraumerhebung	93
Abbildung 89: Parken im Südviertel (Haspelstr.).....	94
Abbildung 90: Parkraumangebot und Bewirtschaftungsform - Südviertel	95
Abbildung 91: Parkraumangebot und Bewirtschaftungsform - Biegenviertel	96
Abbildung 92: Parkraumangebot und Bewirtschaftungsform - Bahnhofstraße.....	97
Abbildung 93: Parkraumangebot und Bewirtschaftungsform - Bahnhofsumfeld.....	97
Abbildung 94: Belegungsganglinien Südviertel	99
Abbildung 95: Südviertel – Belegungsbild um 9-11 Uhr (links) und 22-0 Uhr (rechts).....	100
Abbildung 96: Parkdauer und Nutzergruppen im Südviertel	100
Abbildung 97: Belegungsganglinien Biegen-/Campusviertel.....	101
Abbildung 98: Parkdauer und Nutzergruppen im Biegenviertel.....	101
Abbildung 99: Biegen-/Campusviertel – Belegungsbild um 9-11 Uhr (links) und 22-0 Uhr (rechts).....	102
Abbildung 100: Belegungsganglinien Bahnhofstr./Bahnhofsumfeld	103
Abbildung 101: Bahnhofstraße/Bahnhofsumfeld – Belegungsbild um 9-11 Uhr (links) und 22-0 Uhr (rechts)	103
Abbildung 102: Parkdauer und Nutzergruppen Bahnhofstr./Bahnhofsumfeld	104
Abbildung 103: Langzeit-Auslastung des Parkhaus Oberstadt.....	105
Abbildung 104: Langzeit-Auslastung des City-Parkhaus	106
Abbildung 105: Langzeit-Auslastung des Parkhaus Ahrens.....	106
Abbildung 106: Langzeit-Auslastung des Parkhaus Marktdreieck.....	107
Abbildung 107: Langzeit-Auslastung des Parkhauses am Hauptbahnhof.....	107
Abbildung 108: Auslastung der Parkbauten am Erhebungstag (Donnerstag, 27.10.2020)	108
Abbildung 109: Auslastung der Parkbauten im September 2020 (Dienstag, 8.9.2020).....	108
Abbildung 110: Auslastung der Parkbauten (Stichtag Oktober (links) und September (rechts) 2020, je 11 Uhr).....	108
Abbildung 111: Positivbeispiele zur Umnutzung von Fläche des ruhenden Verkehrs im öffentl. Straßenraum.....	109
Abbildung 112: Lage von Quellen- und Zielen des gewerblichen Liefer- und Schwerverkehrs (blau).....	112
Abbildung 113: Standorte von Elektro-Lademöglichkeiten	114
Abbildung 114: Unfallentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf.....	117
Abbildung 115: Verkehrsunfälle mit Personenschaden der Jahre 2017 bis 2019 nach Unfallschwere	118
Abbildung 116: Verunglückte Personen nach Unfallschwere und Verkehrsmittelbeteiligung (2017-2019).....	119
Abbildung 117: Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Kindern sowie Senior*innen	121

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Konfliktbereiche im Stadtgebiet.....	16
Tabelle 2: Kennzahlen der Stadtteile.....	19
Tabelle 3: Pendlerverflechtungen Marburg.....	26
Tabelle 4: Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Marburg	39
Tabelle 5: Stärken und Schwächen des Radverkehr in Marburg	52
Tabelle 6: Bedienung & Taktung am Bahnhof Marburg (Lahn)	55
Tabelle 7: Bedienung und Taktung am Bahnhof Marburg (Süd).....	56
Tabelle 8: Reisezeit zu ausgewählten Kommunen im regionalen Kontext	56
Tabelle 9: ausgewählte Preise der Marburger Stadtpreisstufe.....	64
Tabelle 10: ausgewählte Tarife im regionalen öffentlichen Verkehr	64
Tabelle 11: Stärken und Schwächen des öffentlichen Verkehrs in Marburg	65
Tabelle 12: P+R-Anlagen im Marburger Stadtgebiet.....	69
Tabelle 13: Stärken und Schwächen der vernetzten Mobilität in Marburg	75
Tabelle 14: Straßentypen und ihre Funktionen (angelehnt an die verkehrliche Funktion nach RIN).....	77
Tabelle 15: Themenbereiche und Kriterien der Verträglichkeitsanalyse.....	82
Tabelle 16: Bewertungssystematik	83
Tabelle 17: untersuchte Abschnitte der Straßenraumverträglichkeitsanalyse	83
Tabelle 18: Ergebnisse der Straßenraumverträglichkeitsanalyse	85
Tabelle 19: Parkbauten und -plätze rund um die Marburger Innenstadt.....	89
Tabelle 20: Parkmöglichkeiten und Bewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum (gerundet)	94
Tabelle 21: Verkehrsunfallzahlen der Stadt Marburg	117
Tabelle 22: Verkehrsunfälle der Jahre 2017 bis 2019 nach Verkehrsmittelbeteiligung	119

1 Ausgangssituation und Planungsanlass

Die Universitätsstadt Marburg ist mit einer Bevölkerungszahl von über 77.000 eines der einwohnerstärksten Oberzentren Mittelhessens. Die Stadt vereint wichtige Behörden, Kultur, Bildungsstandorte, die Universität und vielfältige Dienstleistungen. Zentrum des städtischen Lebens ist die historische Oberstadt, die auch der Hauptgeschäftsbereich ist. Für die Wirtschaft sind die großen Arbeitgeber*innen – das sind neben der Philipps-Universität das Universitätsklinikum auf den Lahnbergen die vielen Unternehmen in Gewerbegebieten – die treibende Kraft. Das Verkehrsaufkommen Marburgs wird in Folge dessen neben der Mobilität der Ortsansässigen vor allem durch Pendlerverkehre und z.T. auch Wirtschaftsverkehre geprägt.

Verstärkend kommt hinzu, dass die Stadt flächengroß ist und in der Siedlungsstruktur heterogen. Während die Kernstadt sehr kompakt ist und eine Vielzahl von Versorgungsstandorten des täglichen und periodischen Bedarfes beinhaltet, sind die 18 äußeren Stadtteile zum großen Teil eher ländlich und dörflich geprägt. Zum Teil fehlt hier eine Nahversorgungsinfrastruktur, sodass die Außenstadtteile stark von der Kernstadt abhängig sind.

Die verkehrliche Erschließung unterschiedlicher Stadtbereiche und das Verkehrsaufkommen werden in Marburg lebhaft und durchaus kontrovers diskutiert. Insgesamt ist Marburg durch die Bundesstraße 3 und das Bahnstreckennetz in Nord-Süd-Richtung zwar gut angebunden. Die Auto- und zum Teil Schwerverkehrsmengen und Pendlerverkehre führen aber insbesondere in der Kernstadt zu Belastungen. Das betrifft vor allem die Haupteinfallstraßen. Die Anbindung der äußeren Stadtteile sowie des Standortes der Universität, der Behringstand-orte und des Universitätsklinikums stellt die insgesamt anwachsende Stadt vor weitere Herausforderungen.

Ziel des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes 2035 für Marburg („MoVe 35“) ist die Verbesserung der Mobilitätsvoraussetzungen in der Stadt bei einer gesamtstädtischen Betrachtung aller relevanten Mobilitätsbedürfnisse – sowohl der Marburger Bevölkerung als auch der pendelnden Menschen. Die Bestandsanalyse und erste Bewertung der Mobilität in der Stadt Marburg liegt mit diesem Zwischenbericht weitgehend¹ vor. Darin sind auch die Ergebnisse der vergangenen und bestehenden Aktivitäten der Stadt Marburg im Mobilitätsbereich (Aktionstage, Tag der Mobilität, Konzepte wie der Radverkehrsplan Marburg 2017 und der letzte Nahverkehrsplan (2016-2021) eingeflossen. Wichtig ist: Die Mobilität und die entsprechende Planung in Marburg stehen auch während des ungefähr zweijährigen Prozesses von MoVe 35 nicht still. Daher werden Entwicklungen in dieser Zeit in MoVe 35 einbezogen. Insbesondere die parallel verlaufende Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird in enger Abstimmung erfolgen, um Synergieeffekte zu nutzen sowie ggf. Zielkonflikte zu erkennen und zu lösen.

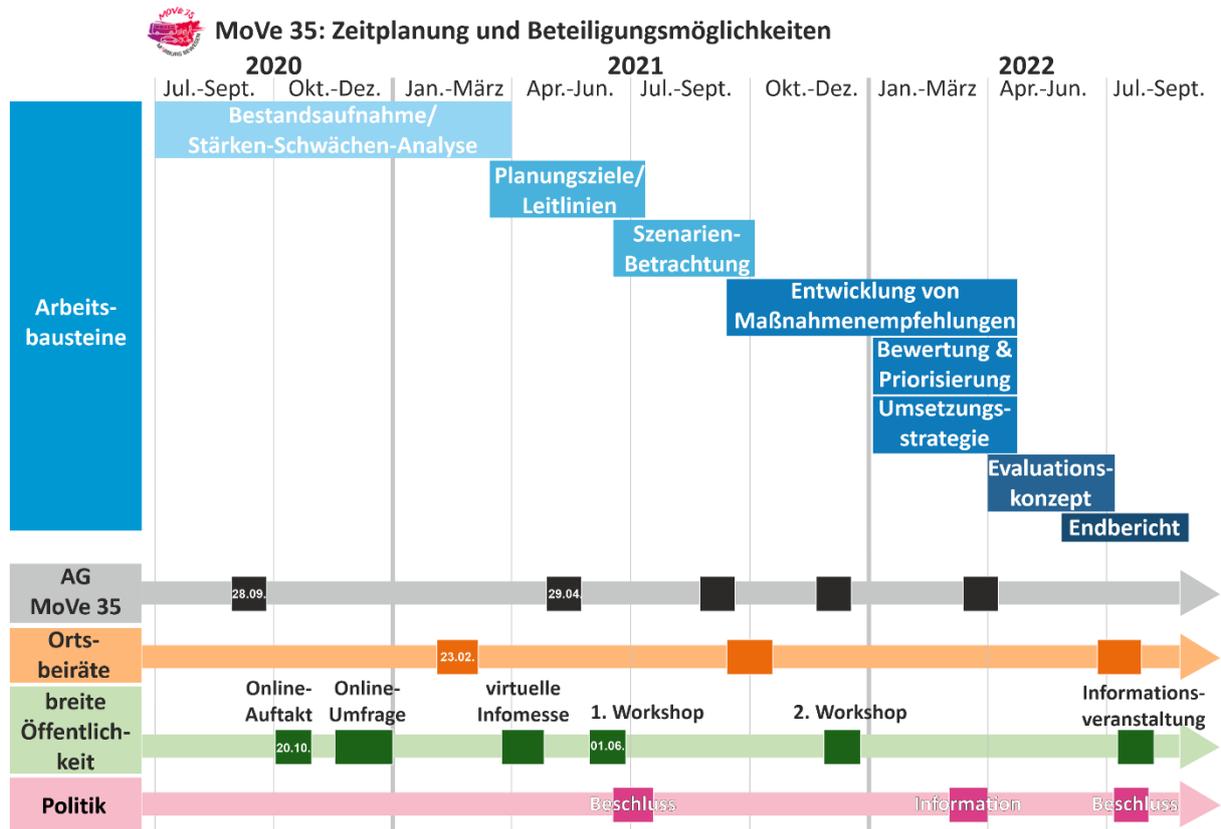
¹ Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Mobilität (Kontaktbeschränkungen, Schließungen des Einzelhandels, vermehrte Nutzung von Homeoffice) konnten bis heute (Stand März 2021) umfangreiche Verkehrszählungen im Stadtgebiet noch nicht stattfinden. Diese werden, wenn sich das Verkehrsgeschehen wieder normalisiert hat, nachgeholt und sind Grundlage für ein Kfz-Verkehrsmodell, das die Kfz- inkl. Schwerverkehrsmengen im gesamtstädtischen Straßennetz zeigen wird. Entsprechende Ergebnisse werden nachträglich in den Prozess von MoVe 35 ergänzt. Auch die Zählungen für den Radverkehr müssen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Kernbestandteil von MoVe 35 wird ein umfassendes Maßnahmenkonzept, das aufbauend auf dieser Bestandsanalyse der Rahmenplan der städtischen Mobilitätsplanung der nächsten 15 Jahre sein wird. Für diesen Prozess ist eine breite Abstimmung, sowohl in der städtischen Verwaltung als auch mit der breiten Öffentlichkeit, mit Akteursgruppen und der Politik unabdingbar. Die bisherigen Schritte der Beteiligung, die weiter vorgesehenen sowie die Zeitplanung - nach derzeitigem Stand - fasst Kapitel 2 zusammen.

2 Planungsprozess und Zeitplan

Der Prozess zur Erarbeitung des Konzeptes MoVe 35 ist über einen Zeitraum von etwa zwei Jahren vorgesehen. Der vorliegende Zwischenbericht fasst die Bestandsanalyse zusammen, die seit ungefähr Mitte des Jahres 2020 erarbeitet wurde.

Abbildung 1: MoVe 35: Zeitplan und Beteiligungsmöglichkeiten



Ein wichtiger Teil der Bestandsanalyse – die stadtweiten Kfz-Verkehrszählungen zum Aufbau eines Verkehrsmodells, das die Verkehrsmengen im Straßennetz inklusive des Schwerverkehrs darstellen wird, konnte aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie noch nicht erfolgen. Sie werden genauso wie die geplanten Zählungen des Radverkehrs nachgeholt, sobald Alltagsleben und Mobilität wieder größtenteils zur Normalität zurückkehren. Da das Verkehrsmodell erst später, vor allem zur Bewertung unterschiedlicher Maßnahmenmöglichkeiten im Straßennetz benötigt wird, ist davon auszugehen, dass sich der Gesamtprozess nicht wesentlich verzögern wird.

Mit der Bestandsanalyse ist die Grundlage geschaffen, um im nächsten Schritt Leitlinien und Planungsziele sowie Szenarien der zukünftigen Mobilitätsentwicklung für Marburg zu betrachten. Leitlinien und Ziele werden den Rahmen für die Maßnahmenentwicklung vorgeben. Da die Prognose der Rahmenbedingungen und Entwicklungen der nächsten 15 Jahre immer auf einer gewissen Unsicherheit beruht, bilden Szenarien einen Entwicklungskorridor ab, in dem sich die Maßnahmen einordnen werden. Darin können beispielsweise auch mögliche Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die zukünftige Mobilität abgebildet werden.

Output und Ergebnis des Konzeptes MoVe 35 wird ein Maßnahmen- und Handlungsprogramm sein, das nicht nur Maßnahmen empfiehlt, sondern auch einordnet: In einer Umsetzungsstrategie werden die Maßnahmen priorisiert und in eine zeitliche Reihenfolge gebracht. Zudem erfolgt eine erste Abschätzung von Kosten und Nutzen der Maßnahmen. Diese Strategie wird – nach einem politischen Beschluss – zum roten Faden der Mobilitätsplanung für Marburg.

Ein wichtiger Baustein von MoVe 35 ist der breite Dialog. Nur unter Beachtung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und Sichtweisen kann es gelingen, ein Konzept zu erarbeiten, das möglichst große Teile der Stadtgesellschaft mitnimmt und zur Umsetzung der Maßnahmen motiviert. MoVe 35 setzt daher auf mehrere Formate, um möglichst viele Marburger*innen – aber auch die vielen Einpendler*innen – einzubinden. Dazu zählen:

- Die **AG MoVe 35**, die sich aus ca. 40 Vertreter*innen unterschiedlicher mobilitätsrelevanter Akteurs-/ Interessensgruppen, Organisations- und Planungseinheiten zusammensetzt. Das sind zum Beispiel die Philipps-Universität, die IHK, Bürgerinitiativen, der Seniorenbeirat, der Stadtteilernbeirat, die Polizei und der Landkreis Marburg-Biedenkopf. Auch die politischen Vertreter*innen sowie ausgewählte Zufallsbürger*innen sind eingeladen, an den fünf Sitzungen der AG MoVe 35 teilzunehmen.² Die AG MoVe 35 wird die Meilensteine der Konzepterstellung beraten und diskutieren sowie unterschiedliche Interessen in den Prozess einbringen.
- **Drei Sitzungen der Ortsbeiräte sowie der Vorsitzenden der Stadtteilgemeinden** in den unterschiedlichen Phasen von MoVe 35 bringen explizit die Interessen der jeweiligen Ortsteile in MoVe 35 ein.
- Die **breite Öffentlichkeit, die Bürger*innen** Marburgs sowie Interessierte aus den benachbarten Kommunen, werden mit mehreren Beteiligungsbausteinen eingebunden. Diese finden sowohl „vor Ort“ (zwei Workshops, Informationsveranstaltung) als auch digital (Online-Auftakt zur Information über den Start von MoVe 35 und Online-Umfrage, virtuelle Infomesse) statt. Über die niedrigschwellige Online-Beteiligungen wird der Adressatenkreis deutlich erweitert. Schon in der Online-Umfrage (siehe unten) beteiligten sich über 3.700 Menschen!

Die **Politik** wird, neben der AG MoVe 35, in Sitzungen des Ausschusses über Zwischenergebnisse informiert. Ziel ist auch ein Beschluss der Meilensteine: Der Beschluss der Leitlinien und Ziele als Maßgabe für die Maßnahmenbearbeitung und zuletzt der Beschluss von MoVe 35 als Gesamtkonzept.

Ergebnisse der ersten Sitzung der AG MoVe 35

Am 28. September 2020 fand die erste Sitzung der **AG MoVe 35** im TTZ (Technologie- und Tagungszentrum) statt. Nach einem Überblick über Zweck, Aufbau und das Beteiligungskonzept von MoVe 35 stellte das Gutachterbüro Planersocietät einen ersten Eindruck aus den Bestandsanalysen vor. Danach diskutierten die Teilnehmenden in vier verschiedenen Kleingruppen zu den unterschiedlichen Mobilitätsthemen bzw. Verkehrsmitteln und gaben dem Projektteam aus Stadtverwaltung und Planersocietät viele Hinweise mit auf den Weg. Die wichtigsten Ergebnisse³:

- Themenfeld ÖPNV & verknüpfte Mobilität:
Bemängelt wurde vor allem das ÖPNV-Angebot außerhalb der Kernstadt sowie zu wichtigen Zielen wie auf die Lahnberge oder zu den großen Gewerbestandorten. Auch die Qualität des ÖPNV, insbesondere mit Blick auf die Bedürfnisse von Senior*innen, Platz- und Raumkonflikte in den Bussen

² Eine Übersicht über die Teilnehmenden der ersten Sitzung der AG MoVe befindet sich im Anhang.

³ Eine ausführliche Dokumentation ist auf der Projektwebsite von MoVe 35, www.marburg.de/move35 verfügbar.

für Rollstuhlfahrende und die zum Teil fehlende Barrierefreiheit, war ein Schwerpunktthema. Darüber hinaus wurden viele Verbesserungswünsche (Schnellbuslinien, flexible Rufbussysteme, bessere Verknüpfung der Verkehrsangebote, Park & Ride, große Projekte wie Regio-Tram oder Seilbahn, ...) genannt.

- Themenfeld Straßennetz, Kfz-Verkehr, Parken und Wirtschaftsverkehr:
Themen der Teilnehmer*innen waren unter anderem die Verkehrsbelastungen im Straßennetz und Parkplätze. So wurden das zugedachte Südviertel kritisiert und zu wenige Parkplätze für Anwohnende. Auch wurde angemerkt, dass es zu wenige Möglichkeiten für Park & Ride gebe und diese bisher auch schlecht angebunden seien. Wünsche umfassten dementsprechend beispielsweise Lösungen für das Parken und Parkraummanagement, einen besseren Verkehrsfluss, aber auch Verkehrsberuhigungen und einen Ausbau von Alternativen zum Auto (ÖV, Geh-/Radwege, Carsharing, Mobilitätsmanagement, ...).
- Themenfeld Fußverkehr & Straßenraumgestaltung:
Zum Fußverkehr und zum Straßenraum wurden Flächenkonflikte mit Radfahrer*innen oder mit Fahrgästen an Bushaltestellen sowie mit parkenden Autos angemerkt. Zu mehreren Orten gab es konkrete Hinweise zu Ampelschaltungen oder Gehwegen. Gewünscht wurden auch mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und einerseits „weniger Mischwege“, andererseits aber auch Flächen für „Shared Space“.
- Themenfeld Radverkehr & Verkehrssicherheit:
Zum Radverkehr wurden einige Probleme mitgeteilt (komplexe Verkehrsführungen für Radfahrer*innen, Engstellen, Konflikte mit dem Fußverkehr, fehlende Abstellplätze, ...). Verbesserungsvorschläge und Wünsche bezogen sich auf bessere Radinfrastrukturen, die bessere Anbindung einzelner Stadtgebiete, Verkehrsberuhigungen, Radabstellanlagen und eine bessere Verknüpfung zum Busverkehr oder mehr gegenseitige Rücksichtnahme. Positiv wurden Verbesserungen der letzten Jahre auf einigen Straßen (Universitätsstraße, Cappler Straße) benannt.

Ergebnisse der ersten Sitzung der Ortsteile

Am 23. Februar 2021 fand die erste von drei Sitzungen der Ortsbeiräte sowie Vorsitzenden der Stadtteilgemeinden im Onlineformat statt. Die mehrfache Beteiligung der Ortsteile soll sicherstellen, dass auch diese gegebenenfalls unterschiedlichen Ausgangslagen und Interessen in der Erarbeitung von MoVe 35 eine ausreichende Berücksichtigung finden.

Die erste Sitzung beleuchtete insbesondere die bisherige Bestandsanalyse und ergänzte wichtige Themen aus Sicht der Ortsteile. Dementsprechend wurden auch erste Wünsche zu Ideen zu Leitlinien und Zielen gesammelt, an denen sich MoVe 35 ausrichten könnte. Hierbei zeigt sich, dass sich die Mobilitätsvoraussetzungen der Ortsteile durchaus unterscheiden:

Die Ortsbeiräte und Vorsitzenden der Stadtteilgemeinden der **Kernstadt** sehen unter anderem Probleme in zu wenigen Flächen für den Fuß- und Radverkehr (u.a. im Südviertel), Verkehrsbelastungen durch Auto- und Wirtschaftsverkehre, Lieferverkehren in der Oberstadt (außerhalb der zugelassenen Anlieferungszeiten) und in der Anbindung der Schulstandorte. Schwerpunkte, die sich MoVe 35 setzen sollte, werden daher insbesondere in einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen und auch Autoverkehrsmengen, Verkehrsberuhigung, mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie Aufenthaltsqualitäten gesehen. Auch Bus und Bahn sollen demnach in der Kernstadt weiter gestärkt werden, bspw. auch der Südbahnhof und dessen Anbindung. Für das Thema Parken werden Lösungsvorschläge erwartet.

In den **äußeren Ortsteilen** sind die Themen deutlich differenzierter. Herausforderungen für die Mobilität werden in der besseren Verbindung dieser Ortsteile mit der Kernstadt gesehen, aber auch in der besseren Vernetzung der Ortsteile untereinander. Im Vordergrund stehen für die Ortsbeiräte hierbei ausbaufähige

und auch in den Schwachverkehrszeiten nicht ausreichende Busverbindungen sowie die bessere Verknüpfung zu den Marburger Bahnhöfen. Dabei solle auch berücksichtigt werden, dass ältere Bewohner*innen der Ortsteile die Haltestellen erreichen müssen, obwohl sie teilweise nicht mehr gut zu Fuß unterwegs sind. Aufgrund der nicht ausreichenden ÖPNV-Anbindung der Ortsteile wird auch darauf hingewiesen, dass die Menschen, insbesondere für Einkäufe, auf das Auto angewiesen seien – das solle auch für die Erreichbarkeit der Kernstadt in MoVe 35 Berücksichtigung finden.

Verbesserungsbedarfe für die äußeren Ortsteile werden genauso in der Anbindung und Verbindung der Ortsteile durch das Radverkehrsnetz gesehen – auch mit Blick auf Schulverkehre. Straßen, an denen keine Radwege verlaufen, seien aufgrund der Schwerverkehre gefährlich. Hinzu komme, dass insbesondere die westlichen Ortsteile (bspw. Ockershausen) durch Auto-Pendlerverkehre betroffen seien. Einige Ortsteile sehen daher auch Bedarfe das Thema Verkehrsberuhigung als wichtig an.

Zusammenfassend kann schon nach der ersten Sitzung der Ortsbeiräte und Vorsitzenden der Stadtteilgemeinden festgestellt werden, dass es in MoVe 35 einer gesamtstädtischen und ortsspezifischen Betrachtung der Ausgangssituationen und späterer Maßnahmen bedarf. Auch die folgenden Analysen der Kapitel 3 – 5 zeigen, dass zwischen den Mobilitätsvoraussetzungen der Kernstadt und der äußeren Ortsteile große Unterschiede bestehen.

Ergebnisse der Online-Umfrage 2020

Im Zeitraum vom 20. Oktober bis zum 31. Dezember 2020 fand auf der städtischen Beteiligungsplattform „marburgmachtmit“ (www.marburgmachtmit.de) eine Online-Umfrage der Marburger Bürger*innen sowie der auswärtigen Besucher*innen/Pendler*innen statt. Die von der werdenktwas GmbH in Abstimmung mit dem Gutachter konzipierte und durchgeführte Umfrage stieß auf sehr regen Zuspruch: Insgesamt nahmen 3.762 Personen teil. Trotz der großen Beteiligung handelt es sich aber nicht um eine repräsentative Zufallsumfrage, da nicht nach soziodemografischen Daten geschichtet und gewichtet wurde.

Neben allgemeinen und anonymisierten soziodemografischen Abfragen sowie Fragen zum Wohnort beinhaltete die Umfrage spezielle Fragen zur Mobilität sowie zu entsprechenden Einschätzungen und Wünschen. Das waren zum Teil geschlossene Fragen (d.h. Fragen mit mehreren vorgegebenen Antwortmöglichkeiten zum „Ankreuzen“) als auch halboffene Fragen (Kombination aus vorgegebenen Antwortmöglichkeiten und Freitextfeld):

- Frage 1: Wo wohnen Sie?
- Frage 2: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich?
- Frage 3: Was müsste an der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg verbessert werden, damit Sie öfter mit Bus oder Bahn fahren? (inkl. Freitextfeld für Verbesserungswünsche)
- Frage 4: Was müsste an der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg verbessert werden, damit Sie öfter mit dem Fahrrad fahren? (inkl. Freitextfeld für Verbesserungswünsche)
- Frage 5: Gibt es Bereiche (bspw. Straßen oder Kreuzungen) in Marburg, die für die Verkehrsteilnehmer besonders konfliktreich sind? (inkl. Freitextfeld zur Erläuterung der Konflikte/Probleme)
- Frage 6: Für die Mobilität im Jahr 2035 wünsche ich mir folgendes für Marburg: (Freitextfeld)

Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Eine ausführlichere Darstellung der Ergebnisse ist in der separaten Dokumentation zur Online-Umfrage einsehbar.

Wohnort

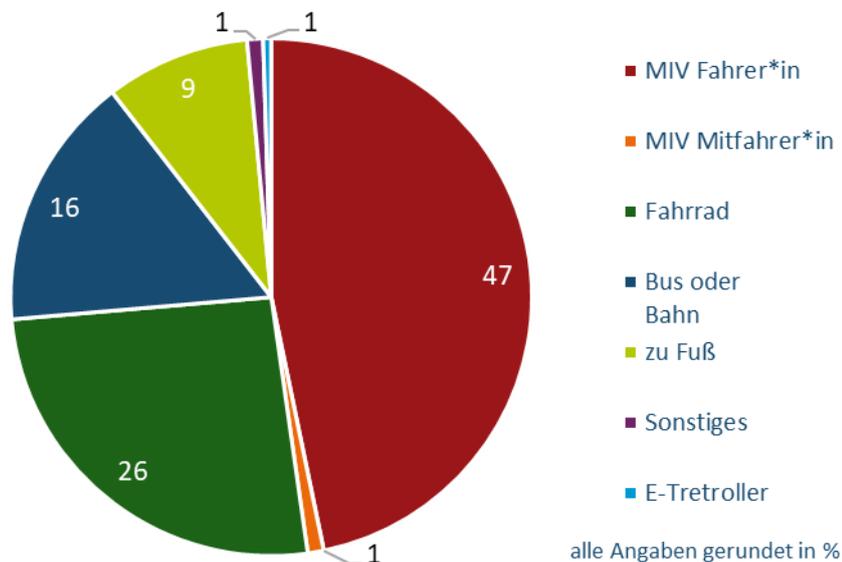
Der Großteil (ca. 72 %) der Befragten wohnt in Marburg, aber auch mehr als ein Viertel in anderen Städten/Kommunen (ca. 28 %) – davon insbesondere in der Nähe in Lahntal, Cölbe, Weimar (Lahn), Kirchhain, Ebsdorfergrund und Wetter. Von den in Marburg Wohnenden leben 65 % in der Kernstadt und 35 % in den Außenstadtteilen. Fast drei Viertel der Befragten, die nicht in Marburg wohnen, besuchen Marburg nahezu täglich, sodass sie den Pendler*innen zugeordnet werden können.

Verkehrsmittelwahl

Für die Befragten ist das Auto (bzw. MIV – motorisierter Individualverkehr) das Hauptverkehrsmittel (siehe Abbildung 2). Das Fahrrad hat mit einem Anteil von etwa einem Viertel eine starke Position, wohingegen insbesondere der Fußverkehr eine geringe Rolle spielt.

Die Werte unterscheiden sich damit maßbeglich von repräsentativen Umfrageergebnissen (SrV 2018, siehe Kapitel 4): Das Fahrrad und der ÖPNV sind – trotz der Corona-Pandemie – in der Online-Umfrage deutlich stärker ausgeprägt. Das ist vor allem durch die Befragungsmethodik zu erklären: Bei repräsentativen Mobilitätsbefragungen geben die Teilnehmenden detailliert an mehreren Stichtagen jeden außer-Haus-Weg inkl. Wegeketten sowie die jeweilige Verkehrsmittelwahl an. Dementsprechend werden zum Beispiel auch Zubringerwege (bspw. zu Fuß zur Haltestelle) erfasst. Die Online-Umfrage beinhaltete demgegenüber eine Selbsteinschätzung, in der solche kurzen Wege oft fehlen. Zudem haben sich an der Umfrage ggf. auch Personen mit einem besonderen Interesse an einzelnen Verkehrsmitteln beteiligt.

Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmenden



Wird zur Verkehrsmittelwahl der Wohnort einbezogen, so ergeben sich erhebliche Unterschiede. Für die Befragten der äußeren Stadtteile (ca. 58 %) sowie der nicht in Marburg Wohnenden (ca. 79 %) ist der MIV das Hauptverkehrsmittel. Für die Befragten der Kernstadt dominieren vor allem das Fahrrad (ca. 37 %) sowie der ÖPNV (ca. 19 %). Der Fußverkehr spielt nur bei den Befragten der Kernstadt eine größere Rolle.

In der groben Tendenz zeigt sich ein ähnliches Bild wie in der repräsentativen Mobilitätsbefragung SrV 2018: In der Kernstadt sind die Wege aufgrund der guten Versorgungs-/Dienstleistungs- und Bildungsangebote eher kürzer. Sie können daher gut zu Fuß oder auch mit dem Rad (durchaus gute Radwegeinfrastruktur, siehe Kapitel 5.2) und im Bus (gutes Liniennetz, enge Taktung, siehe Kapitel 5.3) zurückgelegt

werden. Außerhalb der Kernstadt sind das Radwegenetz und das ÖPNV-Angebot aber deutlich schlechter. Für die längeren Wege nutzen die Menschen daher hier wesentlich mehr das Auto.

Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel differenziert nach Wohnort Marburg/nicht Marburg

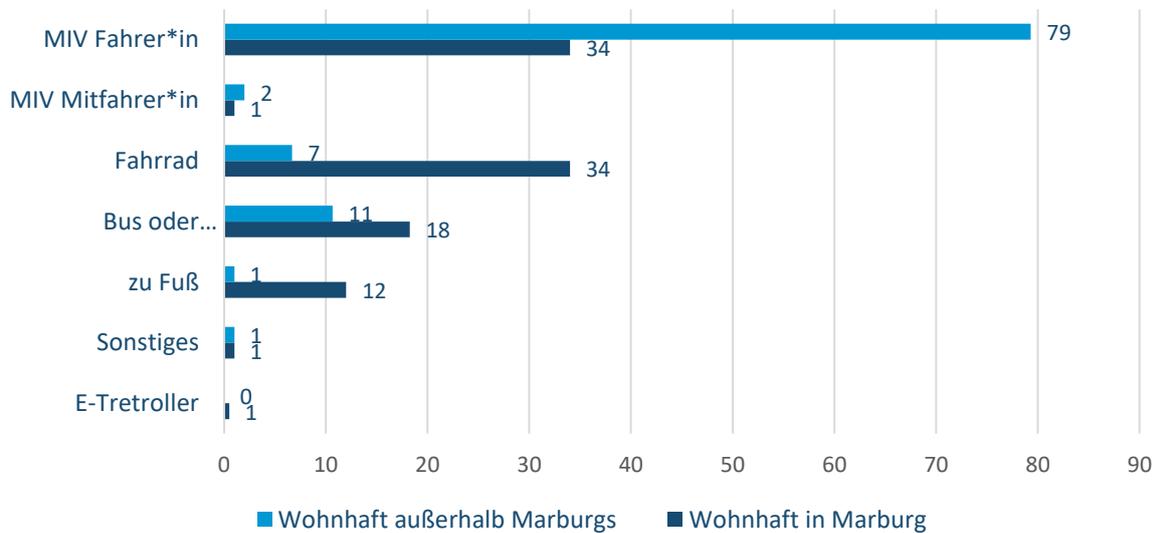
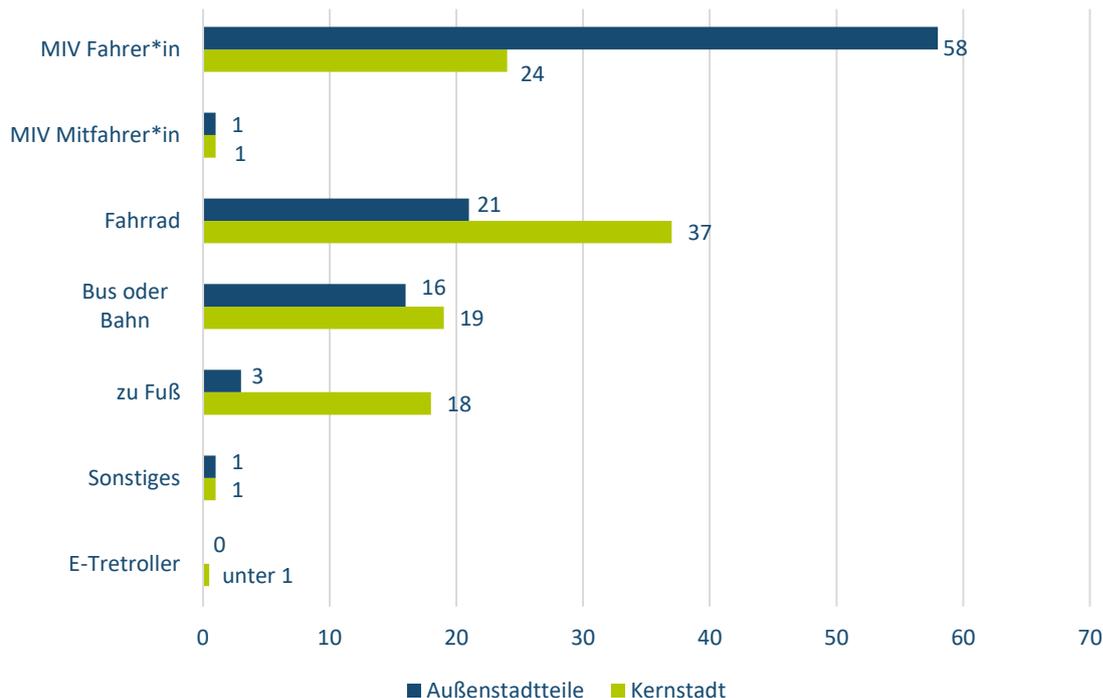


Abbildung 4: Hauptverkehrsmittel unterteilt nach Wohnort Kernstadt und Außenstadtteile



Verbesserungswünsche für den Radverkehr und ÖPNV (Bus und Bahn)

Für eine häufigere Nutzung von Bus und Bahn sowie ein vermehrtes Fahrradfahren sehen jeweils ungefähr 90 % der Befragten Verbesserungsbedarfe:

Im Bereich Bus und Bahn nannten 2.574 Personen auch konkrete Wünsche: Insbesondere spielen die Themen Ver- und Anbindungen sowie niedrigere Preise eine Rolle. Darüber hinaus werden auch spezifische Themen wie eine höhere Taktung, die bessere Erreichbarkeit der Lahnberge und mehr Verbindungen abends, feiertags und am Wochenende angemerkt. Weitere Wünsche betreffen Verbesserungen in Stoßzeiten, die bessere Anbindung von Cappel, eine höhere Pünktlichkeit und eine bessere Anbindung des Umlandes.

Im Bereich Radverkehr, in dem insgesamt 2.383 der Befragten Wünsche angeben, steht vor allem das Thema Radwege im Fokus. Hier werden generell mehr, sichere, breitere sowie separate bzw. abgetrennte Radverkehrsverbindungen angemerkt. Spezifisch sind fahrradfreundlichere Ampelschaltungen, mehr Fahrradabstellanlagen, bessere Beleuchtung der Wege sowie bessere Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus & Bahn oft genannte Wünsche. Oft genannte Verbesserungsbedarfe, die konkrete Radverkehrsachsen betreffen, sind eine bessere Radverkehrsanbindung auf die Lahnberge, nach Marbach, zu den Behringwerken, nach Görzhausen, nach Michelbach sowie in die Kernstadt (vermutlich aus Perspektive der Außenstadtteile).

Besondere Konfliktbereiche im Stadtgebiet

Auf Grundlage der insgesamt 2.624 Antworten auf Frage 5 (Konfliktbereiche im Stadtgebiet) konnten die aus Sicht der Befragten konfliktbehaftetsten Bereiche im Stadtgebiet identifiziert werden. Alle Bereiche liegen in der Kernstadt und betreffen die Hauptverkehrsstraßen. Folgende Bereiche und entsprechende Konflikte/Probleme wurden am häufigsten benannt:

Tabelle 1: Konfliktbereiche im Stadtgebiet

Bereich	Genannte Probleme	absolut	prozentual
Ketzerbach	enge und schmale Radwege, gefährlich, abbiegende Fahrzeuge, Probleme mit dem Parken und ausparkenden Fahrzeugen	333	12,7 %
Rudolphsplatz	eng und schmal, gefährliche Kreuzung für Fußgänger/Radfahrer	305	11,6 %
Bahnhofstraße	eng, zu eng für Radverkehr, Probleme an Kreuzungen, Probleme durch Stau und Busverkehr	292	11,1 %
Pilgrimstein	eng, nicht ausreichende Radwege, Einmündung Biegenstraße, viele Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden	276	10,5 %
Wilhelmsplatz	unübersichtlich, gefährlich, zum Teil keine Radspuren für Abbiegende	185	7,1 %
Weidenhäuser Brücke	eng, Probleme für Radverkehr/keine Radwege, Probleme an benachbarten Kreuzung Universitätsstr.	184	7,0 %
Universitätsstraße	viel Verkehr, Gefahr durch abbiegende Fahrzeuge, schmale/fehlende Radwege/Radspuren	168	6,4 %
Marbacher Weg	eng und gefährlich, viel Verkehr	140	5,3 %
Erlenring	unterbrochene Radwege, Konflikte Radverkehr – Autoverkehr/ fehlende Rücksicht, beinahe-Unfälle an Kreuzungen	136	5,2 %
Robert-Koch-Straße	schmale Schutzstreifen, hohes Konfliktpotenzial, zu kurze Grünzeiten für Fußverkehr, an Kreuzungen und Einmündungen Gefahren für linksabbiegenden Radverkehr	133	5,1 %

Wünsche für die Mobilität im Jahr 2035 in Marburg

Von 2.862 der Befragten wurden konkrete Wünsche für die Mobilität im Jahr 2035 eingebracht. Im Vordergrund steht auch hier der Radverkehr vor dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr. Wünsche im Kfz-Verkehr betreffen aber nur zum Teil Verbesserungen für den Autoverkehr:

Im Radverkehr wünschen sich viele einen Ausbau des Radwegenetzes mit Radwegen und/oder Fahrradstraßen, eine Erhöhung des Fahrradanteils in der Stadt sowie einen Ausbau bestehender Radwege bzw. sichere Radwege. Im ÖPNV geht es vielen vor allem um mehr Busverbindungen, kostenfreien ÖPNV und bessere Fahrradmitnahmemöglichkeiten.

Im Auto-/Kfz-Verkehr wünschen sich zwar auch 7 % der Befragten mehr Parkplätze, über 12 % aber auch eine autofreie Innenstadt sowie weitere „keine Autos“ (1.5 %), „mehr Verkehrsberuhigung“ (1.2 %) sowie „mehr Kontrollen“ (1,1 %). Ein Thema ist auch der zukünftige Umgang mit der B3 im Sinne eines Rückbaus oder einer Einhausung. Die Wünsche im Bereich Kfz-Verkehr sind daher eher von einer Reduzierung und verträglicheren Abwicklung als von Wünschen nach mehr Autoverkehrsflächen geprägt. Dennoch muss festgehalten werden, dass auch ein signifikanter Teil der Befragten in mehr Parkplätzen eine Lösung sieht.

Weiterhin oft genannt werden Wünsche nach mehr E-Mobilität, die Realisierung der Seilbahn, mehr Grünflächen und mehr Rücksichtnahme untereinander.

Zusammenfassung

Die hohe Beteiligung an der nicht repräsentativen Online-Umfrage bekräftigt das große Interesse der Marburger*innen an der Mobilität und an der zukünftigen Verkehrsentwicklung der Stadt. Auch wenn fast die Hälfte der Befragten das Auto derzeit als Hauptverkehrsmittel angibt, betrifft ein Großteil der Wünsche Verbesserungen im Radverkehr sowie im ÖPNV.

Die Umfrage gibt auch Hinweise darauf, dass es hinsichtlich der Mobilitätsvoraussetzungen Unterschiede zwischen der Kernstadt einerseits und den Außenstadtteilen sowie umliegenden Kommunen andererseits gibt. Das Auto hat für die Bewohner*innen der Kernstadt schon heute eine deutlich geringere Bedeutung als für jene aus Stadtteilen bzw. Umlandkommunen. Ein signifikanter Teil der Verbesserungswünsche im Radverkehr und ÖPNV betrifft auch Verbesserungen der Anbindung der Stadtteile oder des Umlandes. Für die Kernstadt zeigt sich in den Befragungsergebnissen, dass hier durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Nutzungsüberlagerungen die meisten Konflikte in den Straßenräumen entstehen.

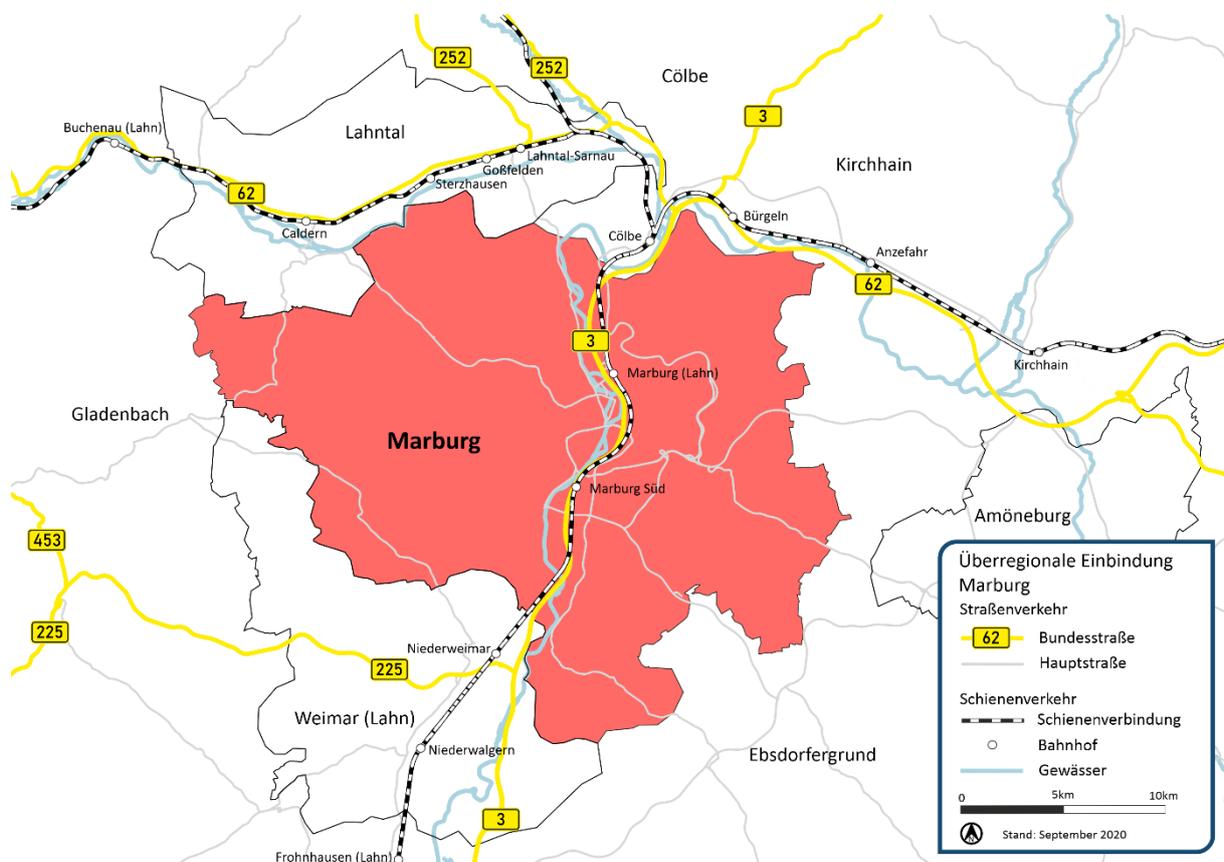
Viele der genannten Probleme bzw. weitergedacht Verbesserungs-/Handlungsbedarfe sind deckungsgleich mit der folgenden gutachterlichen Analyse und auch eine gute Grundlage, um die Ziel- und Maßnahmenentwicklung von MoVe 35 anzugehen. Dazu werden die vielen Anmerkungen, die durch die Umfrage gesammelt und im separaten Dokumentationsbericht zusammengefasst wurden, auch hinsichtlich der Maßnahmenentwicklung ausgewertet.

3 Lage, Stadtstruktur und Bevölkerung

3.1 Lage und Erreichbarkeit

Die Kreisstadt Marburg gehört zum Landkreis Marburg-Biedenkopf und liegt im Regierungsbezirk Gießen im Westen des Bundeslands Hessen. Mit ca. 77.129 Einwohner*innen (Stand Dezember 2019) ist Marburg eine Mittelstadt, erfüllt im Regierungsbezirk Gießen aber die Funktion eines Oberzentrums. Als Kreisstadt übernimmt die Stadt aufgrund ihrer Größe vielfach Aufgaben des Landkreises und gleicht in vielerlei Hinsicht einer kreisfreien Stadt.

Abbildung 5: Überregionale Anbindung Marburgs



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Direkt an Marburg angrenzend liegen keine größeren Städte. Im erweiterten Umfeld finden sich südlich die Städte Gießen (ca. 25 km) und Wetzlar (ca. 30 km) sowie noch weiter südlich die Metropole Frankfurt a.M. (ca. 75 km). Westlich liegt in ca. 50 km Entfernung die Stadt Siegen, die Stadt Fulda liegt etwa 70 km östlich von Marburg und im Norden ist in ca. 75 km Entfernung die Stadt Kassel verortet.

Insgesamt ist das direkte Umfeld von Marburg ländlich geprägt und funktional stark auf Marburg ausgerichtet. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise die Gemeinden Cölbe, Ebsdorfergrund, Gladenbach, Kirchhain, Lahntal und Weimar (Lahn).

Verkehrliche Anbindung

Marburg ist im regionalen Straßennetz vor allem über die Bundesstraße 3 (B3) erschlossen. Die entlang der Lahn verlaufende, autobahnähnlich ausgebaute Straße führt fast mittig durch das Stadtgebiet. Im südlichen Verlauf bindet die B3 an die Autobahnen 5, 480 und 485 an sowie im weiteren Verlauf auch an die A45. Im nördlichen Verlauf wird bei Borken die A49 angeschlossen. Weitere wichtige Straßeninfrastrukturen, die allerdings nicht auf Marburger Stadtgebiet liegen, sind die nördlich der Stadt in West-Ost-Richtung verlaufende B62, die nördlich verlaufende B252 sowie die im Süden der Stadt westlich verlaufende B255. Die Marburger Stadtteile und das Umland sind durch ein ergänzendes Landes- und Kreisstraßennetz erschlossen.

Ebenfalls im Bereich der Lahn sowie der B3 verläuft die Bahntrasse zwischen Kassel und Frankfurt, welche die beiden Marburger Schienenhaltepunkte (Marburg (Lahn) und Marburg Süd) anbindet. An beiden Bahnhöfen ist der Zugang zum Regionalverkehr möglich. Der zentrale Bahnhof Marburg (Lahn) bietet außerdem die Möglichkeit den Fernverkehr zu nutzen. Weitere Bahnhöfe, die von den teils periphereren Stadtteilen Marburgs erreicht werden können, liegen insbesondere im Norden (z.B. Cölbe, Caldern und Sterzhausen) bzw. im Süden (Niederweimar) des Stadtgebiets.

3.2 Stadtstruktur und Wirtschaft

Mit ca. 124,5 km² ist Marburg eine recht flächengroße Stadt und in 18 (Außen-) Stadtteile sowie die Kernstadt aufgeteilt. Die Kernstadt gliedert sich weiterhin in 15 Innenstadtbezirke.

Tabelle 2: Kennzahlen der Stadtteile

Stadtteil	Einwohnerzahl	Fläche (in km ²)	Bevölkerungsdichte (EW/km ²)
Kernstadt	45.773	22,5	2.035
Außenstadtteile	27.929	102,0	274
Wehrda	5.718	8,1	703
Marbach	3.234	4,0	815
Michelbach	1.958	8,4	234
Wehrshausen	676	3,4	198
Dagobertshausen	365	3,5	103
Einhausen	1.074	9,2	117
Dilschhausen	166	6,3	26
Cyriaxweimar	547	4,0	138
Haddamshausen	488	2,8	177
Hermershausen	379	4,2	91
Ginseldorf	765	8,1	94
Bauerbach	1.352	8,0	168
Schröck	1.795	6,5	277
Moischt	1.153	3,8	302
Cappel	6.902	14,9	464
Ronhausen	208	2,4	87
Bortshausen	239	2,1	113
Gisselberg	910	1,8	514
Marburg Gesamtstadt	73.702	124,5	592

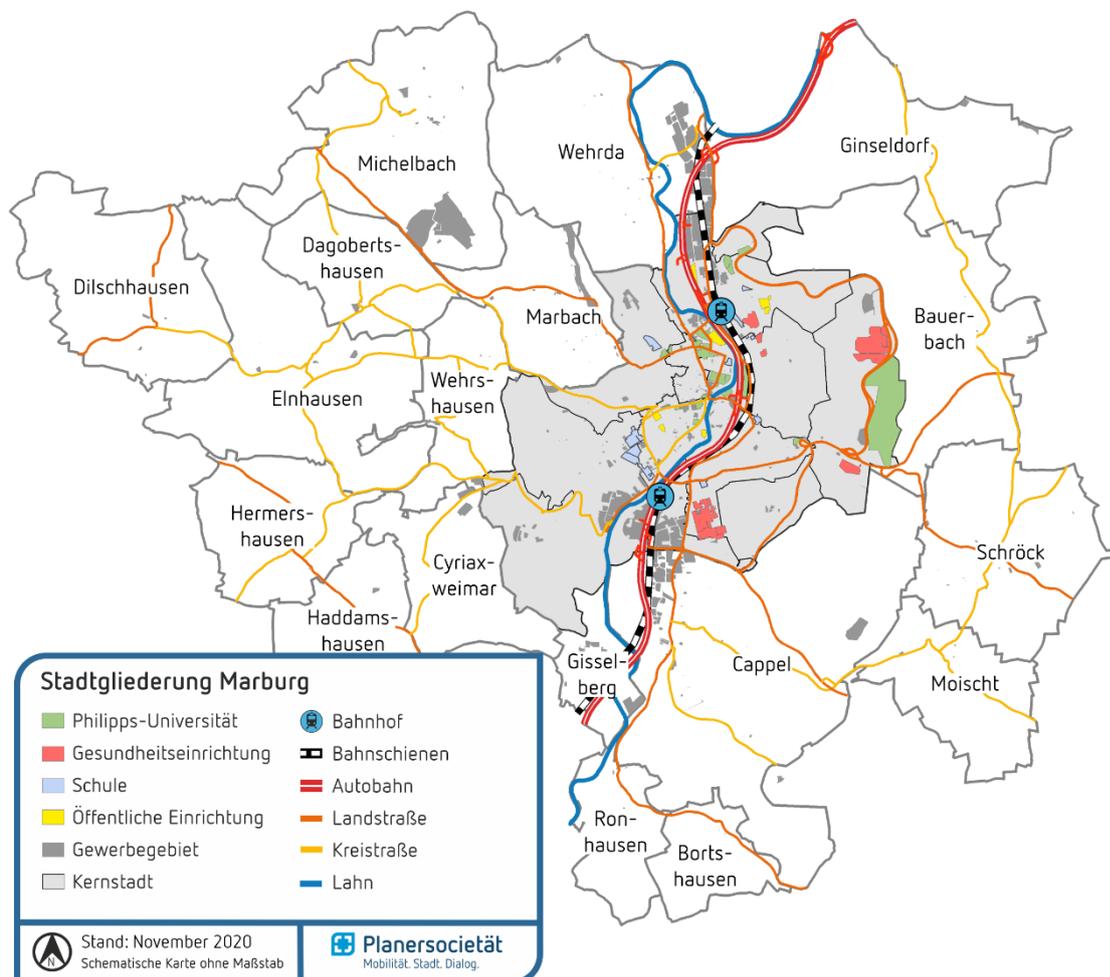
Quelle: eigene Darstellung nach Daten der Stadt Marburg: 2009/2010 (Fläche); 2016 (Einwohnerzahl)

Die Kernstadt Marburgs kennzeichnet insbesondere im Umfeld der Lahn eine kompakte Siedlungsstruktur, die in östlicher sowie westlicher Ausdehnung sukzessive durchlässiger wird und im Bereich der Außenstadtteile vermehrt in ländliche Strukturen übergeht. Vor allem im Bereich der Kernstadt ergeben sich

daher viele kurze Wege zu den Versorgungsstrukturen. Die 15 Stadtteile der Kernstadt sind überwiegend gut versorgt. Einige der Außenstadtteile verfügen über eigene Nahversorgungsangebote und ergänzen damit das Angebot der Kernstadt auf nahräumlicher Ebene (z.B. die Außenstadtteile Marbach, Schröck, oder Wehrda). Demgegenüber stehen aber auch viele Außenstadtteile, die keine eigene Nahversorgungsstrukturen haben (z.B. die Außenstadtteile Haddamshausen, Moischt oder Ronhausen).

Die Lahnberge sind Standort des Universitätsklinikums Gießen und Marburg (UKGM) sowie vielfältiger universitärer Einrichtungen. Als Arbeits- und Bildungsstandort hat daher der Standort Lahnberge erheblichen Einfluss auf die alltägliche Mobilität in Marburg. In der Kernstadt gibt es ebenfalls viele universitäre Einrichtungen. Hierzu gehören beispielsweise der Teilstandort Nordstadt im Bereich Bahnhofstraße/Robert-Koch-Straße oder der Campus Firmanei an der Deutschhausstraße. Insgesamt sind in der Kernstadt 13 mehr oder weniger große Teilstandorte der Universität verortet.

Abbildung 6: Gliederung der Stadt Marburg in Stadtteile



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

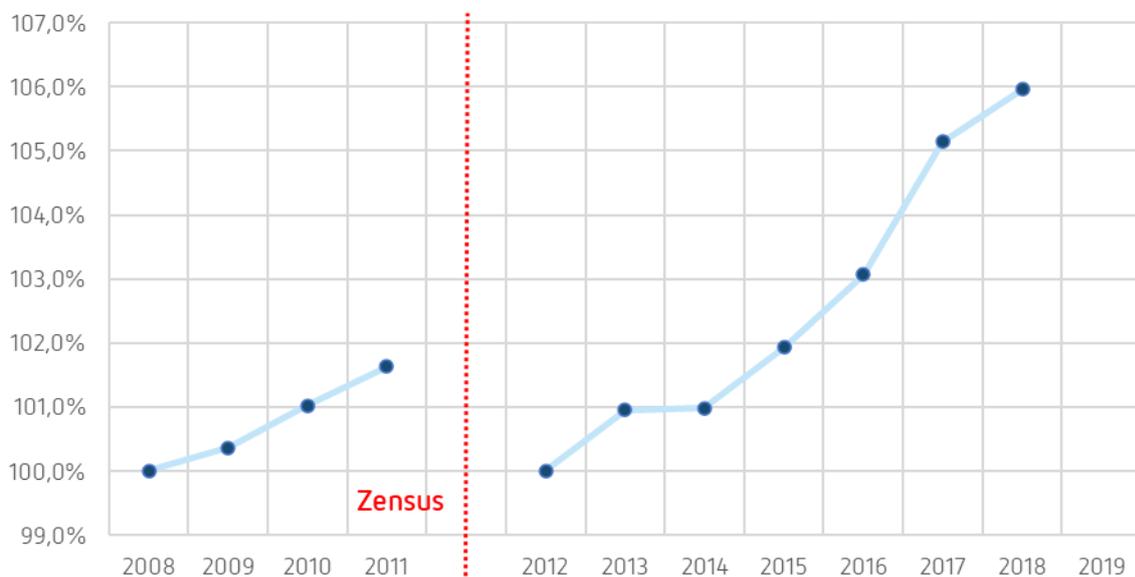
Gewerbegebiete sind insbesondere im Süden sowie im Norden der Kernstadt und dort oftmals im direkten Umfeld der B3 angesiedelt. Darüber hinaus liegen in Marbach und Görzhausen (Stadtteil Michelbach) die Gewerbestandorte Behringwerke. Diese als Pharmastandorte entwickelten gewerblichen Flächen sind regional sowie überregional bedeutsam und werden aktuell weiterentwickelt. Kennzeichnend sind die dementsprechend hohen Pendlerverkehre sowohl aus Marburg als auch aus der Region.

3.3 Soziodemographische Entwicklung

Die 77.129 Einwohner*innen Marburgs (Stand Dezember 2019) verteilen sich auf das recht flächengroße Gemeindegebiet (knapp 124 km²). Die Bevölkerungsdichte mit 620 Einwohner*innen pro Quadratkilometer ist daher eher gering (zum Vergleich: Kassel ca. 1.900 Einwohner/m², Gießen ca. 1.200 Einwohner/m²).

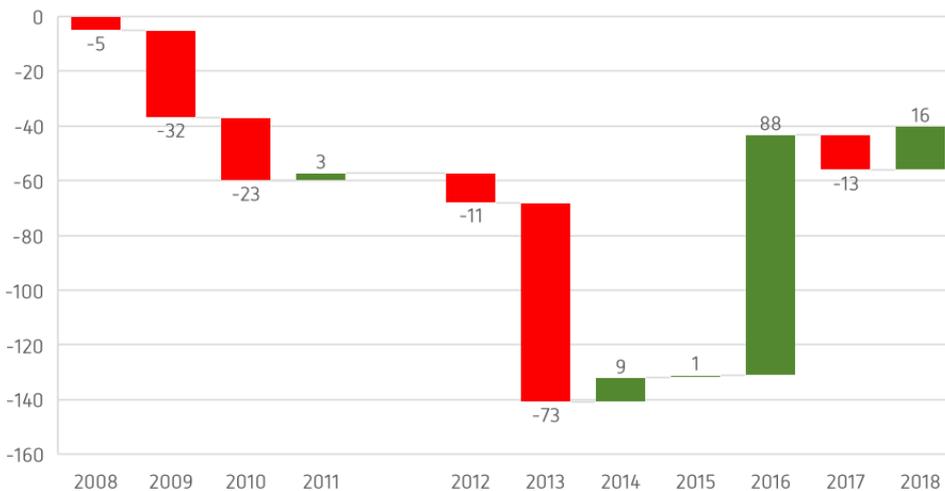
Der Trend der Marburger Bevölkerungsentwicklung zeigt eine deutlich positive Tendenz. Unter Berücksichtigung der beiden Ausgangsjahre 2008 und 2012 (aufgrund unterschiedlicher Erfassungsgrundlagen zur Bevölkerungszahl; Zensus 2011) wird dieser positive Entwicklungstrend insbesondere von 2014 bis 2018 sichtbar. Das größte Bevölkerungswachstum der vergangenen zehn Jahre ist von 2016 zu 2017 zu verzeichnen und betrug insgesamt ca. 1.550 Einwohner*innen.

Abbildung 7: Trend der Bevölkerungsentwicklung in Marburg



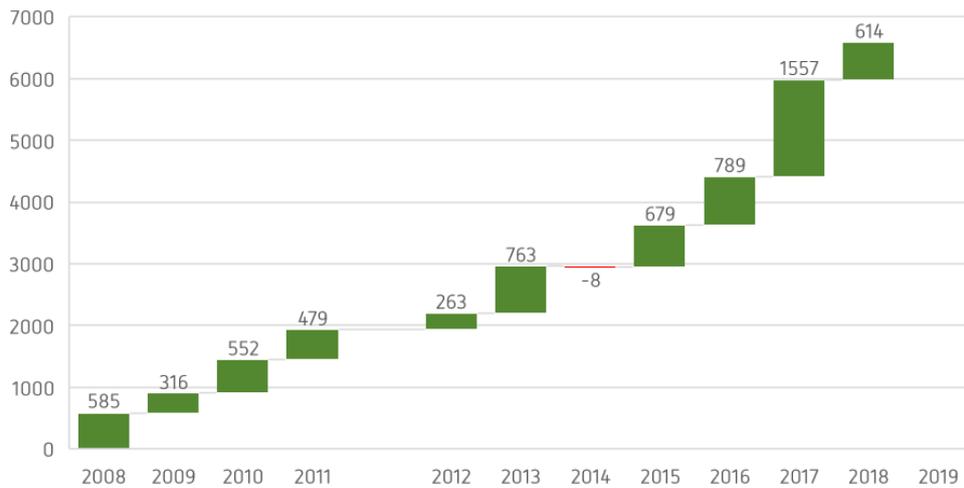
Quelle: eigene Darstellung nach den jährlichen Hessischen Gemeindestatistiken der Jahre 2009-2020

Abbildung 8: Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung



Quelle: eigene Darstellung nach den jährlichen Hessischen Gemeindestatistiken der Jahre 2009-2020

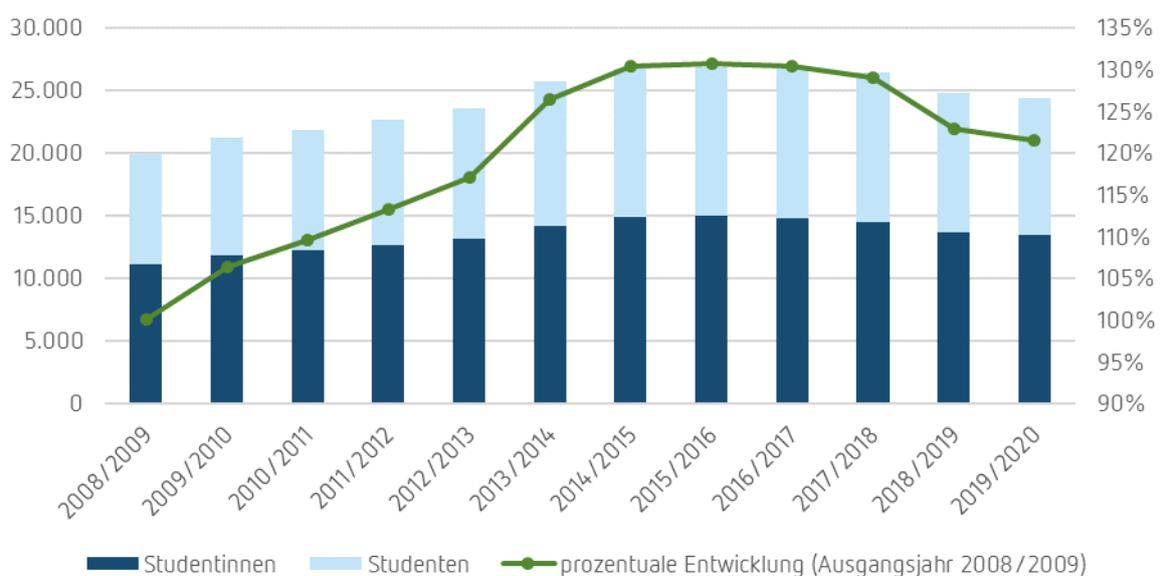
Abbildung 9: Saldo der Wanderungsbewegungen



Quelle: eigene Darstellung nach den jährlichen Hessischen Gemeindestatistiken der Jahre 2009-2020

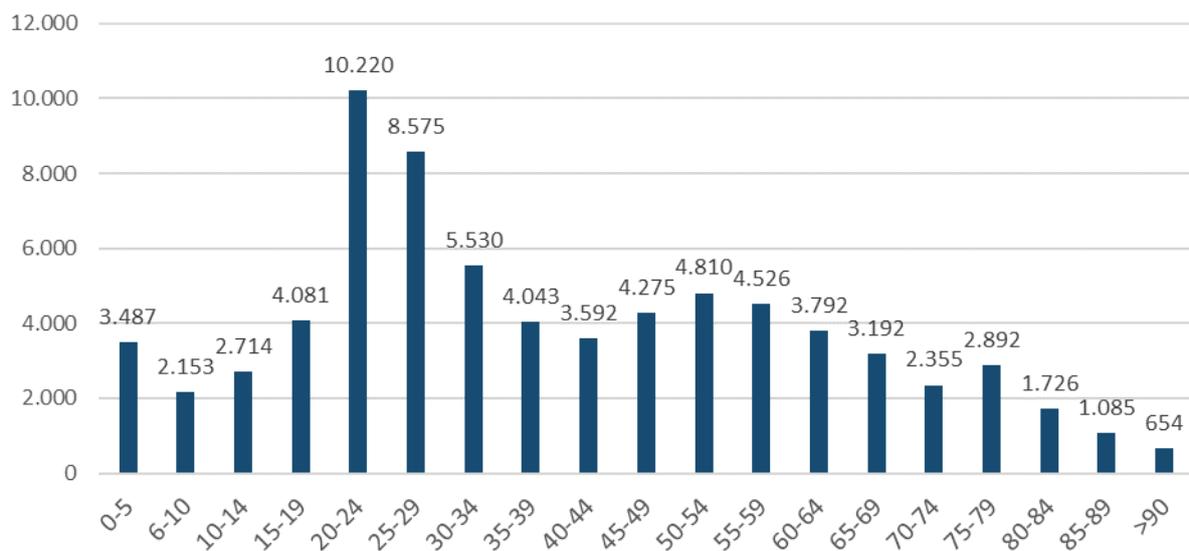
Der in den letzten zehn Jahren überwiegende Sterbefallüberschuss wird durch den deutlich positiven Wanderungssaldo überkompensiert: Eine wichtige Rolle nimmt hinsichtlich der Wanderungsbewegungen die Philipps-Universität ein, an der im Wintersemester 2019/2020 knapp 25.000 Studierende eingeschrieben waren. Dies hat auch zur Folge, dass in Marburg überdurchschnittlich viele junge Menschen leben. Die Altersstruktur zeigt entsprechend große Anteile der Bevölkerungsgruppen von 20 bis 24 sowie 25 bis 29 Jahren. Dies entspricht für die Altersklasse der 20- bis 24-Jährigen einem Bevölkerungsanteil von 13,3 % sowie für die Altersklasse der 25- bis 29-Jährigen einem Anteil von 11,1 %. Als Vergleichswert kann hierzu der hessenweite Anteil der 20 – 30-Jährigen aus dem Jahr 2014 herangezogen werden. Dieser Anteil an der Gesamtbevölkerung betrug 12,1 % und liegt damit deutlich unterhalb des Anteils der 20 - 29-Jährigen in Marburg (24,4 %).

Abbildung 10: Entwicklung der Studierendenzahlen nach Geschlecht (jeweils zum Wintersemester)



Quelle: eigene Darstellung nach Daten der Philipps-Universität Marburg

Abbildung 11: Altersstruktur der Marburger Bevölkerung im Jahr 2016



Quelle: eigene Darstellung nach Daten der Stadt Marburg 2016

Der Demographiebericht für Marburg aus dem Jahr 2012 hat für die Stadt bis zum Jahr 2025 eine leicht sinkende Bevölkerungsentwicklung prognostiziert (ca. -0,1 bis -0,2%). Diese Entwicklung ist, wie die vorherigen Darstellungen deutlich machen, bisher nicht eingetreten. Für die Jahre 2025 bis 2030 wurde durch den Demographiebericht eine noch deutlichere Bevölkerungsabnahme prognostiziert (gegenüber 2012 ca. -1,7 bis -1,8%).

Die Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur aus dem Jahr 2019 prognostiziert für die Stadt Marburg für den Zeitraum von 2019 bis 2035 ein fast 10-prozentiges Bevölkerungswachstum. Für die Bevölkerungszahlen des Landkreises wird hingegen von einer Stagnation ausgegangen. An diesem Zusammenhang wird deutlich, wie bedeutend die Stadt Marburg im Landkreis Marburg-Biedenkopf ist.

Mit der positiven Bevölkerungsentwicklung Marburgs gehen auch Wohnflächenbedarfe einher, die in Marburg zu wesentlichen Teilen über Innenentwicklung, z.T. aber auch über Entwicklungen in den Ortsteilen abgedeckt werden müssen. Ein Bevölkerungswachstum wird den Druck auf das Verkehrssystem weiter erhöhen und muss in MoVe 35 mitgedacht werden.

4 Kenngrößen der Mobilität in Marburg

Im Folgenden werden die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Stadt Marburg dargelegt, betrachtet und analysiert. Die Analyse umfasst die Betrachtung verkehrsrelevanter Kenngrößen wie Mobilitätsdaten aus Mobilitätserhebungen, das Ein- und Auspendleraufkommen und die stichprobenartige Betrachtung der Reisezeiten.

4.1 Erkenntnisse aus den Mobilitätserhebungen

Auf Basis der Mobilitätsuntersuchung der Stadt Marburg aus dem Jahr 2018 liegen umfassende Daten vor. Die Daten zum Verkehrsverhalten in der Stadt Marburg wurden durch die Technische Universität Dresden mittels der repräsentativen Studie „Mobilität in Städten SrV“ erhoben. Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Bedeutende Kenngrößen sind die Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie die Verkehrsmittelwahl der Marburger*innen (Modal Split).

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Etwa 77 % der Marburger Haushalte verfügt über mindestens einen Pkw. Dabei besitzen 96 % der 45 bis 64-jährigen Marburger*innen einen Pkw-Führerschein und 52 % der Bevölkerung steht uneingeschränkt, sowie 16 % nach Absprache, ein Pkw zur Verfügung. Dahingegen besitzen 43 % der Marburger Bevölkerung eine Zeitkarte für den ÖV (öffentlicher Verkehr). Zudem verfügt durchschnittlich jeder Haushalt über 1,6 Fahrräder. Insgesamt besaßen im Befragungsjahr 2018 bereits 8 % der Bevölkerung ein E-Bike. So sind die Mobilitätsvoraussetzungen für den MIV (motorisierten Individualverkehr), den ÖV und den Radverkehr als positiv zu bewerten.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Der Verkehrsmittelwahl der Marburger Bevölkerung zeigt sich durch den Modal Split, also die Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel. Mit 42 % stellt der MIV das Hauptverkehrsmittel der Marburger*innen dar. Ein hoher Stellenwert kann allerdings auch mit 32 % dem Fußverkehr zugeschrieben werden. Dem gegenüber weisen der Radverkehr (11 %) und der ÖV (15 %) stadtweit eher geringe Werte auf. Mit 85 % wird der überwiegende Anteil der Wege innerhalb von Marburg zurückgelegt (sog. Binnenverkehr).

Abbildung 12: Modal Split

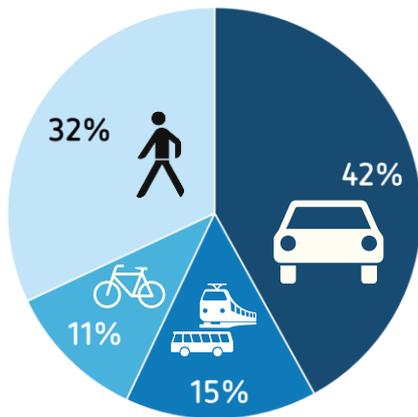
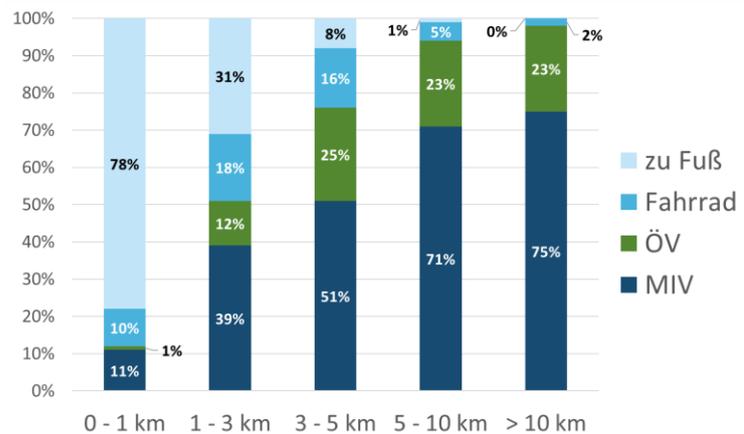


Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von SrV 2018

Verkehrsmittelwahl (Modal Split) nach Wegelängen und Wegezweck

Auffallend ist, inwieweit sich der Modal Split verändert, wenn die Wegelänge oder der Wegezweck hinzugezogen werden. Insbesondere im Nahbereich überwiegen die Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, deutlich. Bereits in der Wegeklasse ab 3 km werden mehr als die Hälfte der Wege mit dem Pkw zurückgelegt und ab 5 km ist der Pkw das mit Abstand stärkste Verkehrsmittel.

Bei den vergleichsweise kurzen Wegen bis 3 km oder bis 5 km muss es ebenfalls darum gehen, Alternativen zum Auto zu stärken, denn gerade diese kurzen Wege lassen sich zum Teil noch gut zu Fuß und vor allem mit dem Rad erledigen. Dafür bedarf es aber guter und sicherer Infrastrukturen.

Auf Basis der zunehmenden Elektrifizierung des Radverkehrs besteht auch für längere Wegedistanzen ein weiteres Potenzial für den Radverkehr. Auch muss in die Untersuchungen und Maßnahmen von MoVe 35 einbezogen werden, wie der ÖPNV als Alternative zum Auto gestärkt werden kann.

4.2 Analyse der Pendlerdaten

Marburg ist neben einem attraktiven Wohnstandort auch ein wichtiger Arbeitsplatzstandort mit regionaler Bedeutung. In Marburg arbeiten ca. 40.000 Beschäftigte, von denen in etwa 15.000 im Stadtgebiet wohnen. Hier lässt sich die hohe Bedeutung des Marburger Arbeitsmarktes im Landkreis Marburg-Biedenkopf erkennen, da ca. 29.000 Beschäftigte täglich nach Marburg pendeln.

Bedeutende Arbeitsplatzstandorte liegen mit Standorten der Pharma- und Medizintechnik im Bereich des Görzhäuser Hofes, dem nördlichen Teil von Marbach und südlich des Südbahnhofs. Des Weiteren sind Großhandelsstandorte, Standorte von Speditionen, großflächiger Einzelhandel und produzierendes Gewerbe am Südbahnhof, am Afföller und in Wehrda zu finden. Hinzu kommen außerdem die Standorte der Philipps-Universität sowie der Universitätsklinik Gießen/Marburg (UKGM).

Die überwiegende Pendelachse liegt in Nord-Süd-Richtung. Ein großer Teil der Einpendelnden stammt aus den im Süden und Südosten an Marburg angrenzenden Gemeinden. Ca. 62 % der in Marburg sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnen nicht in Marburg selbst. (vgl. Nahverkehrsplan)

Für die Universitätsstadt Marburg zeigt sich ein positives Pendlersaldo der Berufstätigen mit mehr als 20.000 mehr Ein- als Auspendelnden. Hervorzuhebende Gemeinden mit vielen Einpendelnden nach Marburg sind Kirchhain, Ebsdorfergrund, Wetter, Lahntal, Cölbe, Weimar (Lahn) und Stadtallendorf mit Einpendelndenzahlen zwischen 2.600 und 1.500. Außerhalb des Landkreises Marburg-Biedenkopf ist die Stadt Gießen mit über 1.100 Einpendelnden nach Marburg zu nennen.

31 % der in Marburg wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendeln zu ihrem außerhalb von Marburg liegenden Arbeitsort. Hauptsächliche Ziele von Auspendelnden sind die Städte Gießen und Frankfurt am Main mit jeweils über 1.000 Auspendelnden und darüber hinaus Stadtallendorf, Kirchhain, Cölbe und Weimar (Lahn) mit Auspendelndenzahlen zwischen knapp 700 und 300.

Tabelle 3: Pendlerverflechtungen Marburg

Einpendler nach Marburg		Auspendler nach Marburg	
von	Anzahl	nach	Anzahl
Kirchhain	2.691	Gießen	1.357
Ebsdorfergrund	2.004	Frankfurt	1.089
Wetter (Hessen)	1.873	Stadtallendorf	693
Lahntal	1.813	Kirchhain	462
Cölbe	1.781	Cölbe	385
Weimar (Lahn)	1.659	Weimar (Lahn)	285
Stadtallendorf	1.559	Wetzlar	239
Gladenbach	1.179	Ebsdorfergrund	237
Gießen	1.153	Lahntal	231
Dautphetal	970	Wetter (Hessen)	203
weitere Gemeinden	12.263	weitere Gemeinden	3.614
Gesamt	28.945	Gesamt	8.795

Pendlersaldo: 20.150

Quelle: Universitätsstadt Marburg

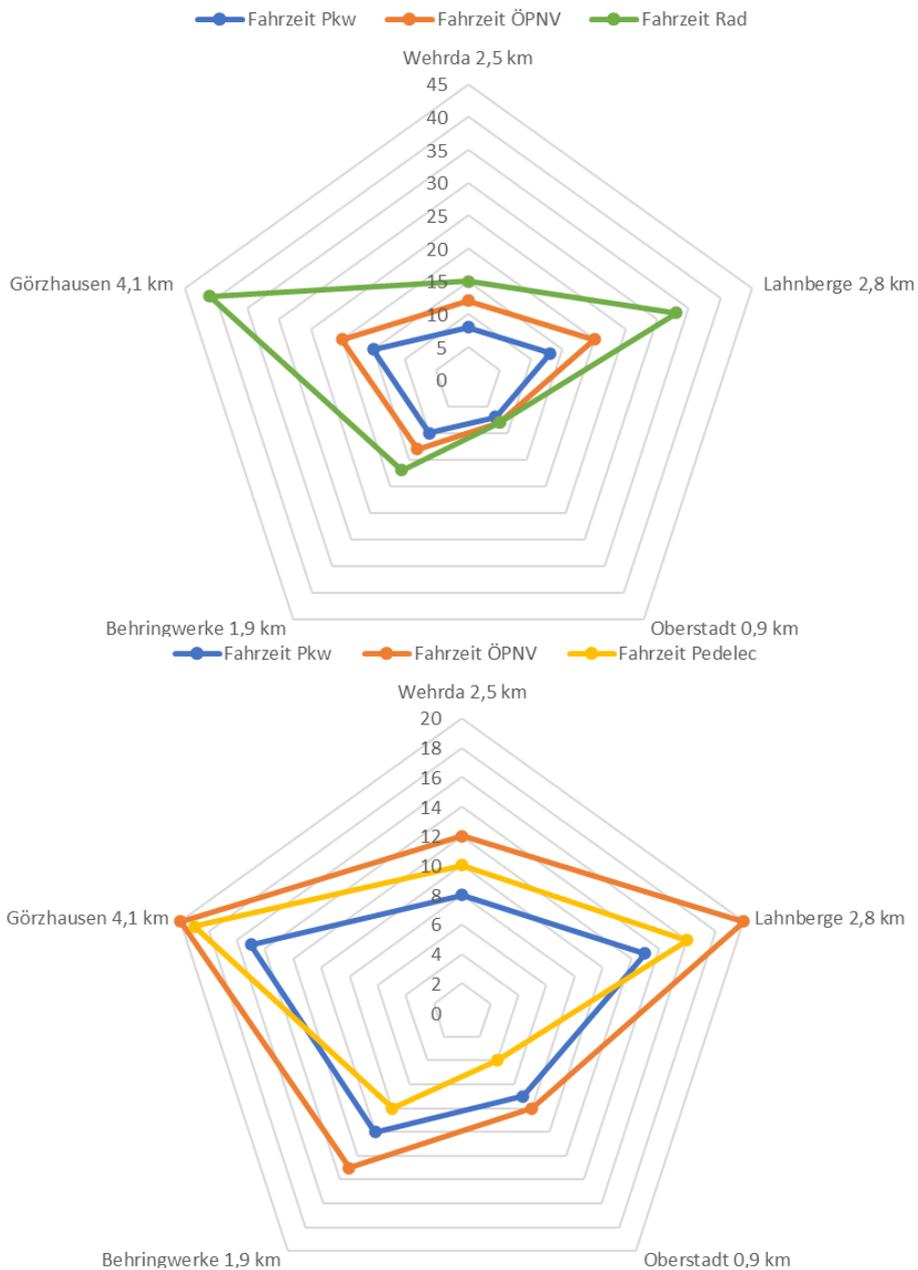
4.3 Reisezeitvergleich zwischen den Verkehrsmitteln

Für ausgewählte Verbindungen im Marburger Stadtgebiet sowie in Richtung umliegender Gemeinden ist ein Vergleich der Reisezeiten verschiedener Verkehrsmittel ausgehend vom Bahnhof Mitte/Lahn durchgeführt worden. Hierbei wird insbesondere die Konkurrenzfähigkeit des ÖV und des Fahrrads (konventionell sowie elektrisch unterstützt) zum MIV überprüft.

Die Analyse der verschiedenen Reisezeiten erfolgte anhand gängiger Routenplaner. Dabei sind Wege zu Haltestellen oder Parkplatzsuchverkehre nicht einbezogen. Die Darstellungen treffen auch keine Aussage zur Reisezeit in Verkehrsspitzen und beziehen für Fahrräder auch straßenunabhängige Wege ein.

Die Abbildung 14 und Abbildung 15 machen deutlich, dass auf allen untersuchten Verbindungen grundsätzlich eine gute Erreichbarkeit mit dem MIV gegeben ist. Das konventionelle Fahrrad ist innerstädtisch konkurrenzfähig. E-Bikes bzw. Pedelecs sind hier sogar schneller als der ÖPNV und z.T. sogar schneller als das Auto.

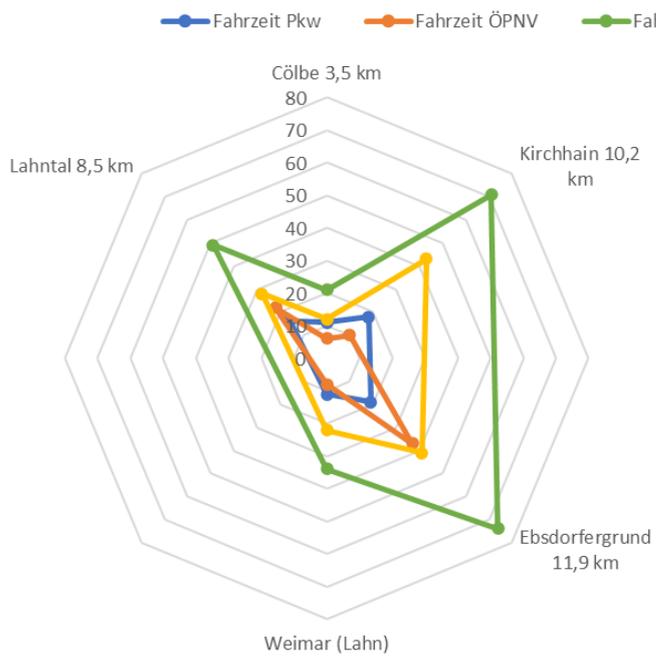
Abbildung 14: Reisezeit vom Bahnhof Marburg (Lahn) in wichtige Stadtbereiche in Minuten



Quelle: Reisezeitbemessung anhand gängiger Routenplaner

Auf Verbindungen in umliegende Gemeinden ist das konventionelle Fahrrad aufgrund der Entfernungen i.d.R. nicht konkurrenzfähig. E-Bikes bzw. Pedelecs sind aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeiten insb. bergauf aber zum Beispiel nach Cölbe und Lahntal oder auch nach Weimar durchaus noch im Bereich der Fahrzeiten des ÖPNV oder sogar Autos. Der ÖPNV ist für Gemeinden mit direktem Anschluss an die Bahn (Cölbe, Kirchhain, Weimar (Lahn)) sogar schneller als das Auto. Die Reisezeiten nach Ebsdorfergrund sind mit dem ÖPNV hingegen deutlich länger.

Abbildung 15: Reisezeit vom Bahnhof Marburg (Lahn) in umliegende Gemeinden in Minuten



Quelle: Reisezeitbemessung anhand gängiger Routenplaner

Die Entfernung vom Bahnhof Marburg nach **Gießen** beträgt 27 km. Mit dem Auto kann die Strecke innerhalb von 26 Minuten überwunden werden. Bei der Verwendung des ÖPNV ist man in 32 Minuten am Ziel. Mit dem Fahrrad benötigt man 139 Minuten und mit dem Pedelec 84 Minuten für die Strecke.

Die Entfernung vom Bahnhof Marburg nach **Gladenbach** beträgt 15,2 km. Mit dem Auto kann die Strecke innerhalb von 23 Minuten überwunden werden. Bei der Verwendung des ÖPNV ist man in 29 Minuten am Ziel. Mit dem Fahrrad benötigt man für die Strecke 94 Minuten und mit dem Pedelec 48 Minuten.

5 Analyse der Verkehrsarten

Die Erarbeitung einer nach Verkehrsträgern differenzierten Bestandsanalyse als erster Baustein des Marburger Verkehrs- und Mobilitätskonzepts wurde auf Grundlage intensiver Ortsbegehungen (September-November 2020) in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung sowie ergänzt um Aussagen bestehender mobilitätsrelevanter Planwerke und Hinweise der AG MoVe 35 durchgeführt. Im Folgenden werden die Erkenntnisse der Bestandsanalyse zunächst verkehrsmittelspezifisch und anschließend in einer integrierten Gesamtbetrachtung zusammengefasst.

5.1 Fußverkehr, Aufenthaltsqualitäten und Barrierefreiheit

Das zu Fuß Gehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, denn nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet insbesondere ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das zu Fuß Gehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen möglich. Die Fußgängerfreundlichkeit einer Stadt bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Verbindungsfunktion sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängerzahl im öffentlichen Raum auch die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Stadt wider. Höhere Passantenfrequenzen und längere Verweildauern im öffentlichen Raum begünstigen auch den Einzelhandelsumsatz.

Von Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit der Wege profitieren nicht nur die klassischen Zielgruppen wie kurz- und langfristig Mobilitätseingeschränkte oder Senior*innen, für die eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raums die Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Für alle Menschen sind barriere- und hindernisfreie Wege eine Erleichterung. Darüber hinaus sind ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen sowie leicht und sicher zu querende Straßen für alle ein Vorteil.

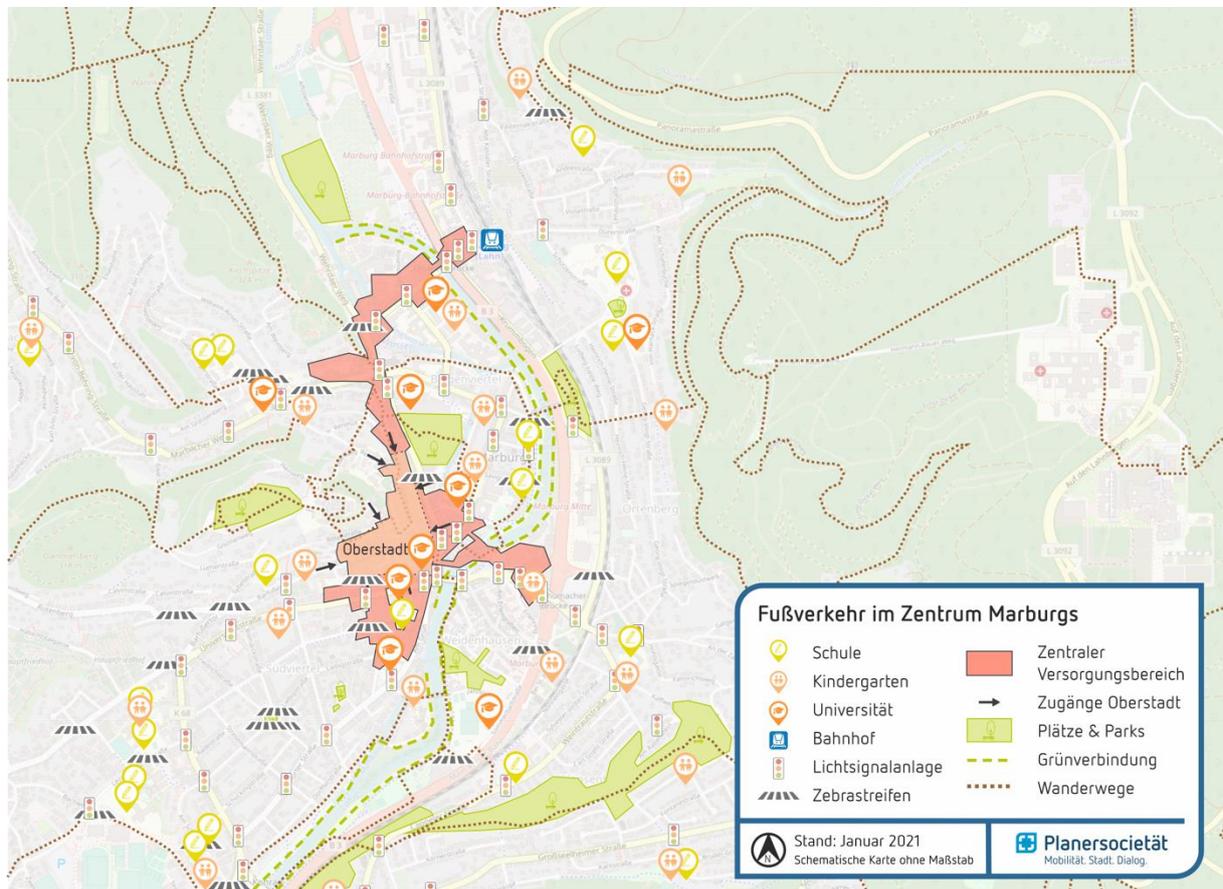
5.1.1 Einführung

In der Universitätsstadt Marburg spielt sich der Fußverkehr vorrangig in der Kernstadt, aber auch in den Außenstadtteilen ab. Der Fußverkehr hat mit 32 % Anteil am Modal Split bereits eine große und im Vergleich zu anderen Städten überdurchschnittliche Bedeutung im Verkehrsgeschehen. Marburg zeichnet sich daher bereits durch eine gewisse Mobilitätskultur der Nähe aus, was insb. die Innenstadt mit ihren besonderen Qualitäten betrifft.

Zentrales Element der Innenstadt ist die Fußgängerzone in der Oberstadt mit einer großen Zahl an gut erhaltenen Fachwerkbauten und kleinen individuellen Gassen. Der Oberstadtmarkt im Zentrum der Altstadt wird durch das historische Rathaus und eine Vielzahl an Außengastronomie geprägt. Weitere für den Fußverkehr bedeutende Ziele in der Kernstadt sind die Universitätsstandorte der Philipps-Universität Marburg, das Landgrafenschloss und der fußläufig zu erreichende Hauptbahnhof. Insgesamt ist die Marburger Kern-

stadt kompakt, in fußläufiger Nähe zum Bahnhof Marburg-Lahn und bietet eine Vielzahl an Versorgungsmöglichkeiten. Die Ausgangsbedingungen für eine „Stadt der kurzen Wege“ sind gut, was sich auch im hohen Fußverkehrsanteil widerspiegelt.

Abbildung 16: Analysekarte der Ziele und Quellen in der Marburger Kernstadt



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Besonders für den Fuß-, aber auch den Radverkehr, stellt die besondere Topographie der Universitätsstadt eine Herausforderung dar. Das in Nord-Süd-Richtung durch die Kernstadt verlaufende Lahntal zeichnet sich einerseits durch zahlreiche attraktive Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität und Zugänge zur Lahn aus. Andererseits haben die Lahn und die parallel verlaufende Bundesstraße 3 aber auch Trennwirkungen, die besonders für den Fußverkehr zu Umwegen führen können.

5.1.2 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Neben den allgemeinen Ansprüchen werden im Folgenden die spezifischen Qualitäten und Mängel im Marburger Stadtgebiet für den Fußverkehr synoptisch analysiert und Handlungsbedarfe herausgestellt.

Qualität der Fußwegeverbindungen und gesamtstädtische Trennwirkungen

Die Marburger Kernstadt zeichnet sich durch ein nahezu vollständiges straßenbegleitendes Gehwegennetz aus, welches durch straßenunabhängige Wege zusätzlich verdichtet wird. Eine besondere Bedeutung für den Fußverkehr spielt dabei die Oberstadt, welche in großen Teilen als Fußgängerzone ausgewiesen ist.

Eigenständige Gehwege befinden sich insbesondere in Nord-Süd-Richtung entlang der Lahn sowie in den weiteren Grünflächen und Parkanlagen im Stadtgebiet. Zusätzlich wird das Fußverkehrsnetz durch ein attraktives Wanderwegenetz ergänzt, welches zumindest abschnittsweise auch für den Alltagsverkehr gute Verbindungen bietet und das Netz zusätzlich verdichtet.

Insbesondere für Personen, die noch nicht alle attraktiven Wege in der Stadt kennen oder ortsunkundig sind, stellen Informationen zur Wegweisung für zu Fuß Gehende ein wesentliches Element dar. Eine Unterstützung der Orientierung der zu Fuß Gehenden wird als wichtige Maßnahme zur Attraktivierung des Fußverkehrs angesehen. In Marburg sind bereits viele wichtige und interessante Orte für zu Fuß Gehende ausgeschildert. Auch Wegeverbindungen, wie die Verbindung zum Schloss, sind bereits vereinzelt ausgezeichnet. Weitere Wegeverbindungen die verstärkt eigenständige Fußwege einbeziehen und ein Hauptrouthenetz für den Fußverkehr bilden, sind bisher nicht Bestandteil der Beschilderung.

Neben der Oberstadt wird der Fußverkehr entlang weiterer bedeutender Wegeachsen in der Kernstadt auf Gehwegen im Seitenraum geführt. Eine fußläufige Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof Marburg verläuft entlang der Bahnhofstraße sowie der Elisabethstraße. Sowohl die Bahnhofstraße als auch die Elisabethstraße stellen eine durch den Kfz- und Radverkehr viel befahrene Straße mit überwiegend engen Verkehrsräumen dar. Geringen Gehwegbreiten führen insbesondere mit Außengastronomie sowie vereinzelt Einzelhandel zu Konflikten und werden durch Werbetafeln sowie parkende Pkw zusätzlich eingeschränkt.

Abbildung 17: Eingeschränkte Gehwegbreiten durch Werbetafeln (Bahnhofstraße)



Abbildung 18: attraktiver straßenunabhängiger Gehweg an den Lahnwiesen (Höhe Uferstraße)



Weitere wichtige Bereiche für den Fußverkehr stellen die Standorte der Philipps-Universität Marburg, die Schulstandorte sowie Bereiche im Umfeld anderer sensibler Strukturen dar. Während insbesondere die Universitätsgebäude im Bereich Deutschhausstraße und Pilgrimstein für den Fußverkehr gut erschlossen sind, fehlt es beispielsweise an der Universitätsstraße an ausreichend gesicherten Querungsmöglichkeiten. Mit dem Ziel einer verbesserten Vernetzung der Umgebung der Schulstandorte für den Fußverkehr hat das Fachzentrum Schulmobilitätsmanagement des Landes Hessen ein Projekt zur Schulmobilität gestartet und bietet Hilfestellung für systematische eigene Aktivitäten auf kommunaler und schulischer Ebene. Schulisches Mobilitätsmanagement ist zurzeit in der Universitätsstadt Marburg jedoch nicht strategisch verankert (siehe Kapitel 5.7). Problematische Hol- und Bringverkehre, wie beispielsweise am Schulstandort Leopold-Lucas-Straße, zeigen jedoch einen aktuellen Handlungsbedarf.

Die Lahnberge als viel besuchter Arbeits- und Universitätsstandort spielen im Fußverkehr eine eher untergeordnete Rolle. Die einzelnen Standorte weisen große Abstände zueinander auf und sind auch aufgrund der Entfernung zur Kernstadt und den nächsten Siedlungsstandorten weniger für das stadtweite Fußwegenetz relevant. Die vorhandene Fußwegeinfrastruktur beschränkt sich vielmehr auf Verbindungswege zu den ÖPNV-Haltestellen, den Parkplätzen und den Gebäuden.

Bedeutende Trennwirkungen, die sich verstärkt auch auf den Fußverkehr auswirken, bestehen durch die durchs Stadtgebiet verlaufende B3, die Lahn und die parallel verlaufenden Schienen. Diese verlaufen in Nord-Süd-Richtung durch die Kernstadt und bieten durch einzelne Über- und Untergänge eine Querung. Die Lahn führt für zu Fuß Gehende insbesondere nördlich und südlich der zentralen Kernstadt zu zeitaufwändigen Umwegen, da dort die Brücken teilweise große Abstände zueinander aufweisen.⁴

Abbildung 19: Trennwirkung der B3 (Höhe Ludwig-Schüler-Park)



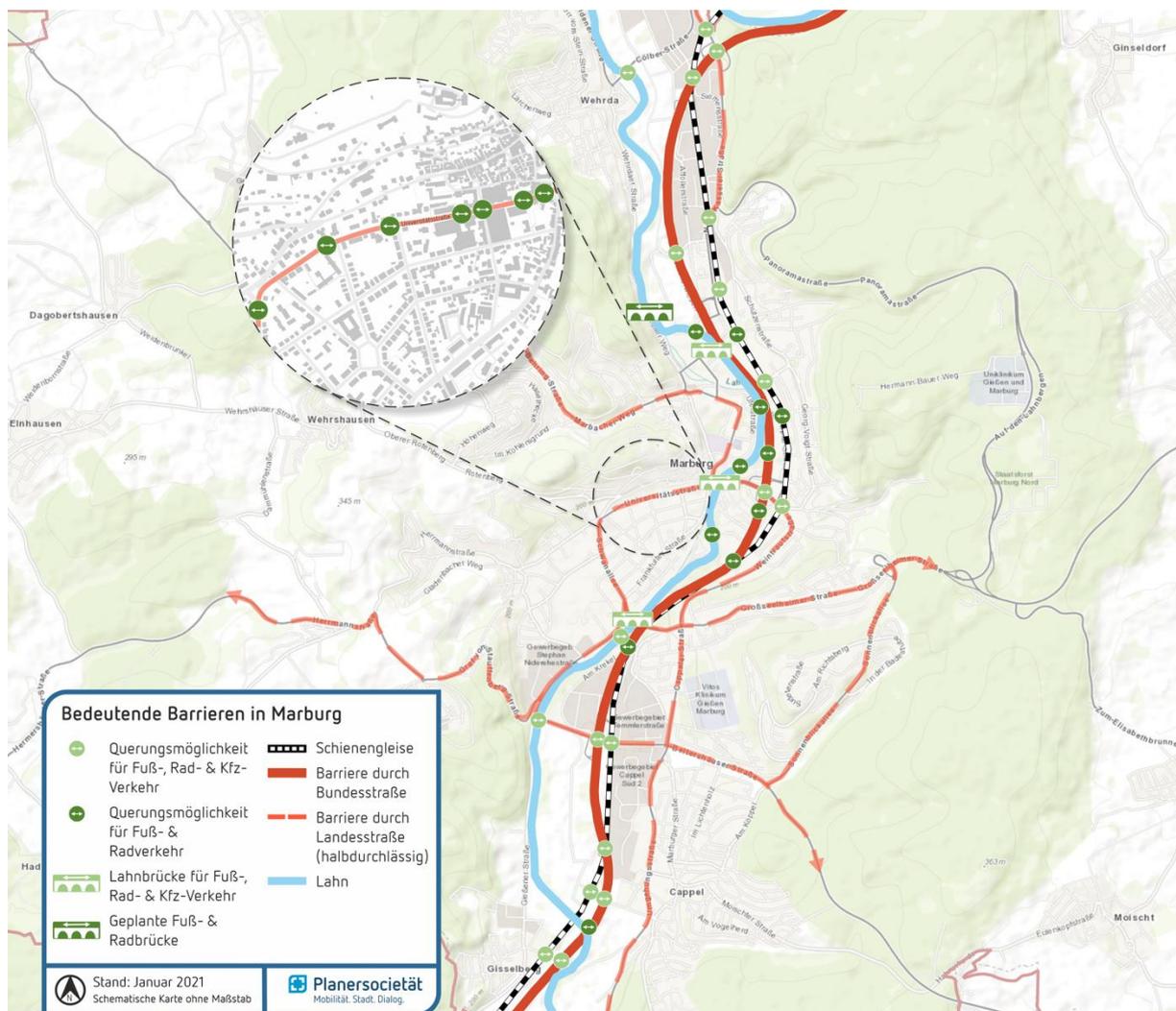
Abbildung 20: Querungsmöglichkeit über die Lahn für den Fuß- und Radverkehr (Hirsefeldsteg)



Durch ein hohes Verkehrsaufkommen, stellen auch durchs Stadtgebiet verlaufende Hauptverkehrsstraßen eine Barriere dar (z.B. Ketzerbach/Marbacher Weg, Universitätsstraße). Empfohlene Abstände zwischen einzelnen Querungsmöglichkeiten von 100 bis 150 Meter werden hier nur teilweise erreicht, wodurch insbesondere für zu Fuß Gehende Hauptverkehrsstraßen eine starke Trennwirkung aufweisen.

⁴ Auch durch die Teilnehmenden der AG MoVe 35 werden die fehlenden Verbindungen und Querungen in Ost-West-Richtung über die Lahn als problematisch angesehen (siehe 1. Sitzung der AG MoVe 35).

Abbildung 21: Analysekarte bedeutender Barrieren im Marburger Stadtgebiet



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Während Unterführungen einerseits die Durchlässigkeit des Fußwegenetzes verbessern, können diese hinsichtlich der subjektiven Sicherheit auch ein Problem darstellen. Durch eine schlechte Beleuchtungssituation und uneinsichtige Wegeverläufe werden solche Querungen häufig besonders in der Dunkelheit gemieden. Um dieser Unsicherheit zu begegnen, hat die Stadt Marburg beispielsweise die Unterführung zwischen der Alte Kasseler Straße und der Neue Kasseler Straße mit dem sogenannten System LiSA, einer Livebild- und Sprechverbindung auf Abruf, ausgestattet und ermöglicht es so den zu Fuß Gehenden eine direkte Verbindung mit der Feuerwehr herzustellen. In Kombination mit einer guten Beleuchtung können diese Systeme helfen, das Sicherheitsgefühl der Marburger*innen zu verbessern. Weiterer Bedarf besteht z.B. am Aufzug-Oberstadt oder Heinrich-Meister-Weg.

Abbildung 22: Bahnunterführung für Fuß- und Radverkehr (Alte Kasseler Straße)



Abbildung 23: Sicherheitssystem LiSA an der Bahnunterführung Alte Kasseler Str. – Neue Kasseler Str.



Barrierefreiheit und kleinräumliche Trennwirkungen in der Kernstadt

Die barrierefreie und sichere Querbarkeit von Straßenzügen und Knotenpunkten ist ein wesentliches Merkmal einer guten Fußverkehrsinfrastruktur und von Verkehrsrelevanz. Insbesondere für eine barrierefreie Gesamtstadt stellen die schwierigen topographischen Bedingungen in Marburg eine Herausforderung dar.

Durch den Standort der deutschen Blindenstudienanstalt e.V. (blista) in der Marburger Innenstadt nimmt die Barrierefreiheit in Marburg bereits einen besonderen Stellenwert ein. Eine Stärke sind die in der Kernstadt schon oft barrierefrei/-arm gestalteten Kreuzungen und vorhandenen Querungshilfen in Form von Mittelinseln und auch Fußgängerampeln, die zumeist mit taktilen und akustischen Leitelementen sowie berollbaren Furten ausgestattet sind. Es zeigt sich aber auch ein weiterer Handlungsbedarf: Gehwege weisen teilweise eine geringe Breite sowie unebene Beläge auf (z.B. Bahnhofstraße/Wehrdaer Weg, Weidenhäuser Straße, Nesselbrunner Straße (Hermershausen). Teils schwierige Begehbarkeiten/Befahrbarkeiten sowie auch fehlende Querungsmöglichkeiten wurden von AG MoVe 35 für einzelne Wege benannt (z. B.: Frankfurter Straße). Weiteren Bedarf nach sicheren und barrierefreien Querungshilfen gibt es entlang der weiteren Hauptverkehrsstraßen, insbesondere Ketzlerbach und Universitätsstraße.

Die Oberstadt wird durch die topografischen Gegebenheiten funktional sowie optisch von der weiteren Kernstadt getrennt und ist aus östlicher Richtung bereits gut durch zwei Aufzüge barrierefrei erschlossen. Sowohl von Norden als auch von Süden kommend kann die Oberstadt durch Straßen mit zum Teil starker Steigung oder vereinzelt Treppenaufgänge erreicht werden. Die historisch gewachsenen Elemente der Altstadt und das Pflaster erschweren eine Barrierefreiheit allerdings. Eine Verbesserung der Berollbarkeit des Kopfsteinpflasters konnte im Bereich der Oberstadt bereits durch das Schleifen der Pflastersteine erreicht werden. Treppen in der Oberstadt und im weiteren Kernstadtbereich sind zwar häufig mit Rampen versehen, durch eine starke Neigung eignen sich diese allerdings selten für Rollstuhl- oder Rollatorfahrende. Ein barrierefreier

Abbildung 24: Treppenaufgang mit nicht barrierefreier Rampe (Jakobsgasse)



Zugang zum Schloss und zum Schlosspark ist fußläufig nicht gegeben. Hier wird ein barrierefreier Zugang lediglich durch den privaten Pkw sowie einzelne Buslinien ermöglicht (Marburger Schlossbahn, Stadtbus Linie 10).

Ein *Stadtführer für mobilitätseingeschränkte Personen* diene dazu, sowohl Marburger Bürgerinnen und Bürger als auch Gäste in ihrem Alltag zu unterstützen und einen Überblick über barrierefreie Erreichbarkeitsmöglichkeiten zu geben. Auch der Verein zur Förderung des Tourismus für Menschen mit und ohne Behinderung hat das Printprodukt *Marburg für alle* erstellt. Aufgrund der häufigen Anpassungsbedarfe wird allerdings sowohl der Stadtführer als auch *Marburg für alle* derzeit nicht neu aufgelegt. Als aktuelle Alternative nutzen viele Marburger*innen die frei nutzbare Plattform *wheelmap.org*.

Eine Grundlage der weiteren Arbeiten für MoVe 35 ist auch das 2018 veröffentlichte „Mobilitätskonzept für SeniorInnen“. Es untersuchte die Veränderungen und Barrieren der Mobilität Älterer und erstellte Maßnahmen, die die Mobilität in Marburg erleichtern und die Teilhabe fördern können. Barrierefaktoren, auf die der Seniorenbeirat verweist, stellen beispielsweise fehlende Sitzmöglichkeiten, eine unzureichende Beleuchtung von Gehwegen und Plätzen sowie die Oberflächenbeschaffenheit durch das historische Kopfsteinpflaster dar (siehe Mobilitätskonzept für SeniorInnen, Stand 2018).

Verkehrssicherheit und Nutzungskonflikte in der Kernstadt

Die Verkehrssicherheit nimmt besonders für den Fußverkehr eine wichtige Rolle ein und stellt einen entscheidenden Faktor in Bezug auf die Fußgängerfreundlichkeit in Marburg dar. Sicher zu querende Straßenräume und ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen sind Grundvoraussetzung gesellschaftliche Teilhabe. Vereinzelt weisen Gehwege und Querungshilfen einen schlechten baulichen Zustand auf, der insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit behoben werden sollte (z.B. Wehrdaer Weg, Erlerring/Weidenhäuser Straße, Roter Graben).

Besonders die Straßenräume der Hauptverkehrsstraßen sind autoorientiert gestaltet und der Fuß- und Radverkehr wird teilweise auf sehr schmalen Flächen gemeinsam geführt. Daher entstehen, wie beispielsweise am unteren Pilgrimstein, Konflikte. Weitere Nutzungskonflikte entstehen häufig an Bushaltestellen, an denen durch Busbuchten enge Gehwege bestehen und Wartende, Ein- und Aussteigenden sowie zu Fuß Gehende aufeinandertreffen (z.B. Haltestelle Bahnhofstraße).

Einige flächenintensive Kreuzungen im Stadtgebiet sind teilweise nur mit Doppelwartezeiten an den Lichtsignalanlagen zu überqueren (z.B. Elisabethstraße/Ketzerbach). Lange Wartezeiten führen dabei häufig zu Regelverstößen und einer größeren Versuchung die Fahrbahn bei Rot zu queren, was wiederum eine entscheidende Auswirkung auf die Verkehrssicherheit darstellt. Auch die Teilnehmenden der AG MoVe 35 bestätigen ein erhöhtes Risiko in Bezug auf die Verkehrssicherheit, welches durch eine nicht fußgängerfreundliche Schaltung von Lichtsignalanlagen (z.B. an der Gisselberger Straße) besteht und insbesondere für den Schulverkehr eine wichtige Rolle spielt.

Abbildung 25: Beengter Bereich für den Fußverkehr (Am Erlengraben)



Abbildung 26: Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr (Pilgrimstein)



Hinweise auf Verbesserungsbedarfe der Verkehrssicherheit sowie eine Minderung der Konflikte zeigt auch die Unfall- und Verunglücktenanalyse: Unfälle, die für zu Fuß Gehende und Radfahrende oft Verletzungen zur Folge haben, treten vor allen Dingen entlang der Hauptverkehrsstraßen in der Kernstadt auf (siehe Kapitel 5.6). Neben der Mobilität unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender, die sich hier auf beengtem Raum bündelt, ist die Ursache auch auf Infrastrukturen für den Fuß- und teilweise Radverkehr zurückzuführen, die noch nicht überall den Ansprüchen an eine fußgängerfreundliche Infrastruktur gerecht wird.

Aufenthaltsqualitäten in der Kernstadt

Die Oberstadt mit ihrer auffälligen Topografie und einer großen Anzahl an gut erhaltenen Fachwerkbauten, dem historischen Rathaus am Oberstadtmarkt und vielen kleinen Gassen gilt zurecht als Imagerträger der Universitätsstadt. Sie ist durch einen öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität geprägt und sowohl für Marburger*innen als auch für Gäste der Hauptanziehungspunkt für Einkauf, Stadtbummel oder Freizeitgestaltung. Insbesondere für Auswärtige ist das Landgrafenschloss ein beliebtes Ausflugsziel oberhalb der Oberstadt.

Abbildung 27: Oberstadtmarkt mit Aufenthaltsqualitäten und außergastronomischen Angebot



Abbildung 28: Sitzmöglichkeiten im Bereich der Fußgängerzone (Wettergasse)



Der Haupteinkaufsbereich in der Oberstadt wird durch weitere Einzelhandelsangebote bzw. Einkaufszentren entlang der Universitätsstraße ergänzt. Im Gegensatz zur Oberstadt weist der Einkaufsbereich Universitätsstraße eine deutlich geringere Aufenthaltsqualität auf und lädt wenig zum Verweilen ein. Während das Südviertel und die Altstadt durch den Einkaufsbereich gut miteinander vernetzt sind, fehlt besonders zum Nordviertel eine ausreichende Verbindung und Zugehörigkeit zur Kernstadt (vgl. Masterplan Einzelhandelsentwicklung 2009).

Neben der Oberstadt ist das Lahntal Anziehungspunkt und Förderer der Lebensqualität Marburgs. Die Lahn verläuft mitten durch die Kernstadt und ist fast durchgängig für den Fußverkehr erschlossen und zugänglich. Weitere Grünflächen in der Kernstadt sind beispielsweise der Friedrichsplatz als Zentrum des Südviertels oder der Northamptonpark in Weidenhausen. Durch die zahlreichen Grünflächen und -räume bieten sich in Marburg für die Bewohner*innen viele fußläufig zu erreichende Erholungsräume.

Abbildung 29: Platzgestaltung mit Aufenthaltsmöglichkeiten (Garten des Gedenkens, Universitätsstraße)



Abbildung 30: Einkaufsbereich an der Universitätsstraße (Hanno-Drechsler-Platz)



Insgesamt ist die Aufenthaltsqualität der Kernstadt schon hoch und trägt zur Lebensqualität Marburgs bei. Herausforderung ist die attraktive Vernetzung der Erholungsbereiche: Es fehlen zum Teil barrierefreie/komfortable Wegeachsen und gute Querungsmöglichkeiten über vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen.

Situation des Fußverkehrs und Aufenthaltsqualitäten in den Stadtteilen

In den außerhalb der Kernstadt liegenden Stadtteilen sind die Haupteerschließungswege überwiegend mit Gehwegen ausgestattet. Insbesondere im Hinblick auf die (nutzbare) Gehwegbreiten und die Qualität der Oberflächen zeigt sich allerdings verstärkt auch in den Stadtteilen Handlungsbedarf. Beispiele hierfür stellen die mangelhafte Oberflächenqualität an der Schröcker Straße, teils schmale Gehwegbreiten in Weidenhausen oder in Moischt eine fehlende Einbindung der Bushaltestellen in das Fußwegenetz dar.

Ein Bedarf nach mehr barrierefreien Querungsmöglichkeiten zeigt sich auch stadtweit und insbesondere in den Stadtteilzentren (z.B. Zwetschenweg, Ockershausen). Gesicherte Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsachsen gibt es hier überwiegend nur durch Lichtsignalanlagen. Weitere Querungsmöglichkeiten durch beispielsweise Mittelinseln finden sich nur selten (z.B. Bauerbacher Straße).

Insgesamt findet Barrierefreiheit im Vergleich zur Kernstadt, in den außerhalb der Kernstadt liegenden Stadtteilen, bisher nur selten Beachtung. In den äußeren Stadtteilen gibt es weder taktile noch akustische

Leitelemente und auch die Barrierefreiheit der Gehwege ist durch schmale oder unebene Oberflächen nicht immer gegeben.

Abbildung 31: mangelhafte Oberflächenqualität
(Schröcker Straße, Schröck)



Abbildung 32: geringe nutzbare Gehwegbreite
(Wehrhäuser Straße, Wehrshausen)



Abbildung 33: Barrierefreie Querungsmöglichkeit
(Bauerbacher Straße, Bauerbach)



Abbildung 34: fehlende Fußverkehrsinfrastruktur
(Hahrerheide, Moischt)



Hohe Aufenthaltsqualitäten stellt das Lahntal auch in den äußeren in Nord- oder Südrichtung befindenen Stadtteilen dar. Durch straßenunabhängige Wege ermöglicht das Lahntal sowohl eine Verbindung zur Kernstadt, als auch qualitativ hochwertige Aufenthaltsbereiche im Grünen. Die Gestaltung des öffentlichen Raums in Form von gestalteten Plätzen und Sitzmöglichkeiten ist stark unterschiedlich in den Stadtteilen ausgeprägt. Während beispielsweise in Stadtwald oder Einhausen Sitzgelegenheiten mit Aufenthaltsqualitäten im Ortskern befinden, lassen sich in anderen Stadtteilen nur vereinzelte Bänke finden.

Abbildung 35: Platzgestaltung mit Aufenthaltsmöglichkeiten (Stadtwald)



Abbildung 36: Platzgestaltung mit Aufenthaltsmöglichkeiten (Elnhausen)



5.1.3 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf

Tabelle 4: Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Marburg

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Ausgedehnte, attraktive Fußgängerzone • In der Kernstadt nahezu vollständiges straßenbegleitendes Gehwegnetz, das durch eigenständige Gehwege verdichtet wird • Straßenunabhängige Gehwege entlang der Lahn • Große Anzahl von verkehrsberuhigten Bereichen • Geringfügige fußläufige Entfernungen zwischen den Wohn-, Versorgungs- und Bildungsstandorten in der Kernstadt • Berücksichtigung und Umsetzung der Barrierefreiheit (insbesondere auch bei Neuplanungen) • Zahlreiche innenstadtnahe Grünflächen mit hohen Aufenthaltsqualitäten • Große Anzahl an Sitzmöglichkeiten in der Kernstadt • Beschilderungen für zu Fuß Gehende weisen wichtige/interessante Orte in Marburg aus 	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Wegeachsen in der Kernstadt weisen geringe Straßenraumqualitäten auf • Stadtweit ausbaufähige Gehwegverbindungen, besonders in Hinblick auf (nutzbare) Gehwegbreite und Qualität der Oberflächen • Gehwegparken/Seitenraumparken im Zentrum schränken die Wegequalität und die Querungsmöglichkeiten stellenweise zusätzlich ein • Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr durch gemeinsame Geh- und Radwege bzw. unzureichend getrennter Geh- und Radwege • Eingeschränkte barrierefreie Erreichbarkeiten der Oberstadt • Hohe Trennwirkung durch bauliche und naturräumliche Barrieren (Hauptverkehrsstraße B3, Lahn) • In peripheren Ortslagen spielt der Fußverkehr aufgrund weiter Wege zu Zielen des Alltags eine untergeordnete Rolle

Vordringliche Handlungsbedarfe

Insgesamt zeigen sich in der Analyse zum Fußverkehr und zu Aufenthalts- und Straßenraumqualitäten keine gravierenden Probleme, sondern vielmehr Konflikte im Detail und vor allem viele noch nicht genutzte Potenziale. Einige der Wegeinfrastrukturen sind das Produkt der vergangenen Jahrzehnte und entsprechen so damaligen, aber nicht heutigen Standards der Fußwegeplanung sowie den sich wandelnden Qualitätsansprüchen.

Vor diesem Hintergrund spielt vor allem die Stärkung der bereits ausgeprägten Kultur der Nähe in der Kernstadt eine Rolle, indem die Oberstadt noch besser mit umliegenden Quartieren vernetzt wird. Das gilt genauso für die Verbindung der Grün- und Aufenthaltsbereiche und die Verbindungen zum Bahnhof Lahn sowie auch zum Südbahnhof. Für die Stadtteile gilt selbiges – jedoch in kleinerem Maßstab. Hier sind eine

bessere Anbindung der Nahversorgungsstandorte, Bushaltestellen und Verringerung der Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen wichtige Aspekte.

Wichtige Handlungsbedarfe sind daher insbesondere:

- Attraktivierung zentraler Wegeachsen zur besseren Anbindung der Kernstadt sowie in den Stadtteilen
- Definition eines Haupt-Fußwegenetzes mit Standards für Spiel-, Gestaltungs- und Barrierefreiheit
- Minderung der Barrierewirkung der Straßenverkehrsachsen
- Ausbau der Barrierefreiheit nach einheitlichem Standard (insbesondere in der Innenstadt, an wichtigen Straßenübergängen und in Außenstadtteilen)
- Konfliktentschärfung mit dem Radverkehr sowie Kfz-Verkehr
- Optimierung der Wegeachsen vor dem Hintergrund der subjektiven Sicherheit (z.B. Beleuchtung/Einsehbarkeit)
- Stärkung der Aufenthaltsbereiche und Plätze und deren Einbindung

5.2 Radverkehr

Das Radfahren liegt national wie international im Trend und ist eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart für fast alle Bevölkerungsgruppen. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im urbanen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (Pedelects, Lastenräder, etc.) stellt das Radfahren eine sinnvolle und klimaneutrale Alternative zum Kfz dar und trägt zur verkehrlichen Entlastung sowie zur Erhöhung der Lebensqualität bei. Grundvoraussetzung ist ein engmaschiges, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz.

Wie auch im Fußverkehr prägen die kleinen, straßenunabhängigen Wege und zahlreiche zusätzliche Wegeverbindungen die Erschließung. Diese Wege ermöglichen es häufig Ziele mit dem Fahrrad schneller und direkter als mit dem Pkw zu erreichen. Insbesondere seit sich durch Pedelects und E-Bikes die Reichweiten erhöht haben, muss der Radverkehr nicht mehr nur als Stadtverkehrsmittel, sondern auch für weitere sowie regionale Verbindungen stärker in den Fokus genommen werden. Damit einher gehen aber auch steigende Ansprüche an die Qualität und Sicherheit der Radwegeinfrastruktur (höhere Geschwindigkeiten) sowie der Radabstellanlagen (immer höherwertige Fahrräder/Pedelects).

5.2.1 Einführung

Die Bedeutung des Radverkehrs in der Universitätsstadt Marburg hat insbesondere in den letzten Jahren zugenommen. Bereits durch die im Jahr 2017 veröffentlichte 3. Fortschreibung des Radverkehrsplans wurde die steigende Bedeutung des Radverkehrs auf verschiedenen Ebenen deutlich. Auch der durch den ADFC regelmäßig durchgeführte Fahrradklimatest zeichnete die Stadt Marburg im Jahr 2016 mit dem ersten Platz in der Kategorie „Aufholer (Beste Entwicklung)“ der Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern aus. Damals bewertete die Marburger Bevölkerung die Verkehrssituation im Hinblick auf das Fahrrad mit einer Schulnote von 3,7, während im Jahr 2014 die Gesamtauswertung mit 4,2 noch deutlich schlechter ausfiel. Die Ergebnisse der Befragung aus dem Jahr 2018 zeigen jedoch, dass die Zufriedenheit zum Thema Radverkehr mit 3,8 in der Zeit weitestgehend konstant geblieben ist und weiterer Verbesserungsbedarf besteht.

Besonders in der Kernstadt und entlang der Lahn gibt es für den Radverkehr durch kurze Wege und geringe Steigungen gute Bedingungen. Die im Radverkehrsplan 2017 angeregten Maßnahmen wurden und werden zurzeit weiter umgesetzt, wodurch bereits eine stetige Verbesserung für Radfahrende sichtbar wird. Gleichwohl ist das Radwegenetz noch nicht vollends auf die steigenden Anforderungen eines weiterwachsenden Radverkehrsaufkommens eingestellt. Breitere und schnellere Fahrräder (Lastenräder und Pedelects) sowie E-Roller benötigen mehr Raum und qualitativ höherwertige Radwege. Vor diesem Hintergrund gilt es die vorhandene Infrastruktur zu ertüchtigen und weiter auszubauen.

5.2.2 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Allgemeine Rahmenbedingungen

Durch die topografischen Gegebenheiten in der Universitätsstadt Marburg bestehen im Hinblick auf den Radverkehr einige Schwierigkeiten, mit denen es umzugehen gilt. Besonders in Ost-West-Richtung hat Marburg starke Steigungen bzw. starkes Gefälle zu verzeichnen. Während die Kernstadt im Lahntal liegt und somit weniger schwierige topografische Bedingungen aufweist, sind insbesondere zu den östlichen und westlichen Stadtteilen teils große Höhenunterschiede zu überwinden.

Nach den im Jahr 2018 veröffentlichten Ergebnissen des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten - SrV 2018“ verfügen 66 % der Marburger*innen uneingeschränkt über ein Fahrrad. Davon verfügen über 7 % über ein Elektrorad. Zusätzlich gibt es das Fahrradverleihsystem nextbike, welches über 200 Fahrrädern im Stadtgebiet, überwiegend in der Kernstadt, zur Verfügung stellt. Finanziert durch den ASTA und die Stadt Marburg, können alle Marburger Bürger*innen, alle Besucher*innen sowie alle weiteren Interessierten die Fahrräder 30 Minuten je Fahrt kostenlos ausleihen. Aktuell gibt es Planungen, das Verleihsystem weiter auszubauen, indem beispielsweise an der Ockershäuser Allee sowie an der Uferstraße bereits weitere Stationen geschaffen wurden und zusätzlich mehr Fahrräder zur Verfügung stehen sollen.

Den SrV-Daten zufolge liegt die mittlere Wegelänge der Marburger*innen bei 6,5 km pro Weg. Eine Vielzahl der Wege weist also eine Länge auf, in der das Fahrrad ein konkurrenzfähiges Verkehrsmittel ist. Insbesondere das Wegeverhalten der Marburger Studierenden weist einen hohen Radverkehrsanteil auf. Über 35% der Studierenden nutzen ihr eigenes oder ein geliehenes Fahrrad für den Weg zur Universität (vgl. MobiStudie 2019).

In der 2017 veröffentlichten 3. Fortschreibung des Radverkehrsplans Marburg befasste sich die Universitätsstadt Marburg ausführlich mit dem Thema Radverkehr. Im Fokus standen dabei besonders die Themen Zunahme der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr, wachsender Anteil von Pedelecs/E-Bikes, zunehmende Vielfalt der Fahrräder, öffentliche Fahrradverleihsysteme sowie Ziele zum Klima- und Umweltschutz und die wachsende Bedeutung von Inter- und Multimodalität. Im Radverkehrsplan werden auf kleinräumlicher Ebene einzeln verortete Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet dargestellt. Erste Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur finden und fanden im Rahmen der Radverkehrsförderung bereits statt. Die umgesetzten Maßnahmen werden durch die Teilnehmenden der AG MoVe 35 bereits wahrgenommen und beispielsweise die verbesserte Darstellung der Radaufstellbereiche sowie die vermehrte Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr positiv hervorgehoben.

Die folgende Bestandsanalyse baut auf jener des Radverkehrsplans 2017 auf und bezieht sich auf die gesamtstädtische Radverkehrssituation und Umlandanbindungen.

Gesamtstädtische Verbindungsqualität des Radverkehrsnetzes

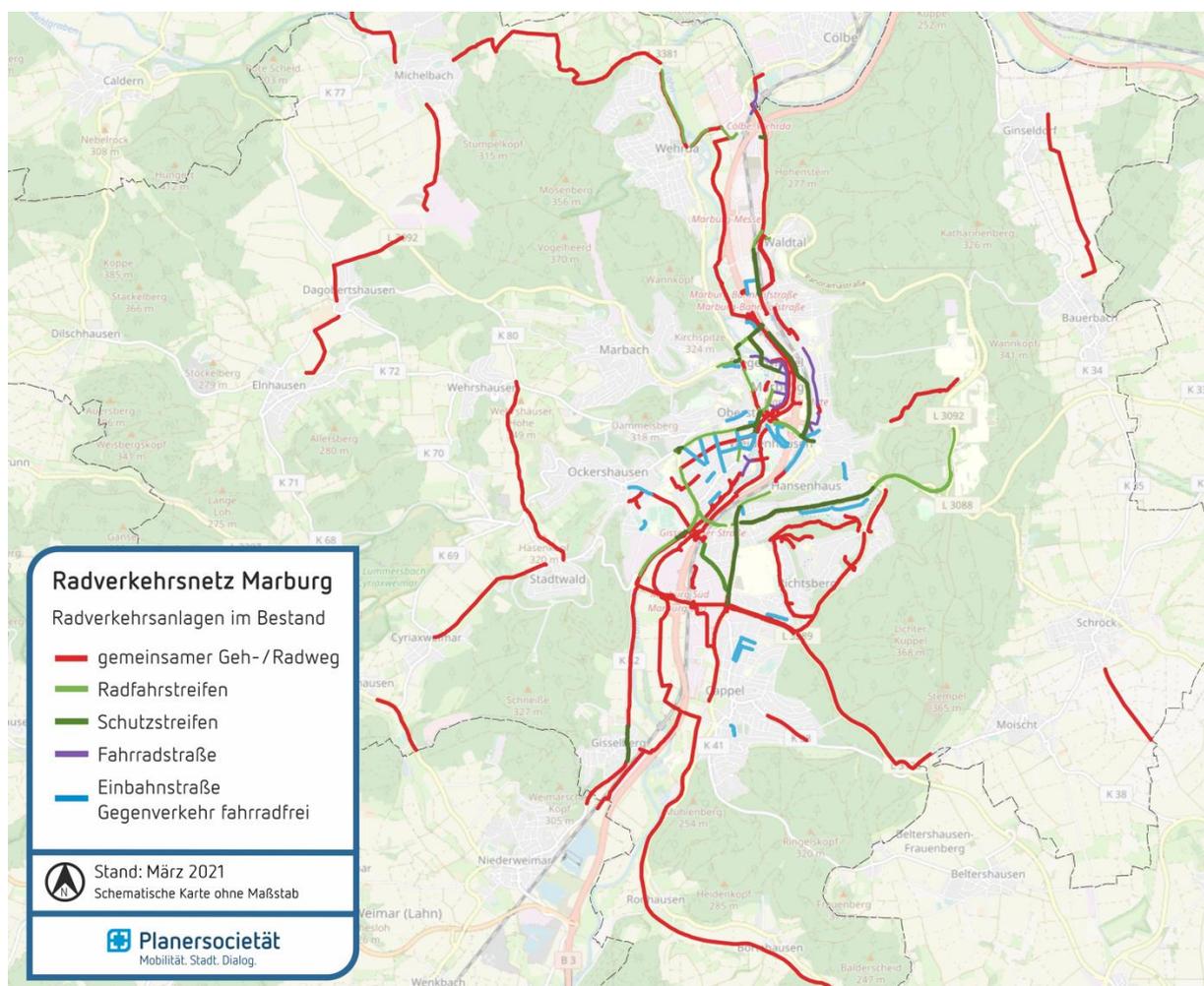
Voraussetzung für eine ausgeprägte Fahrradkultur ist ein dichtes und ausgebautes Radverkehrsnetz, welches auch die Außenstadtteile und die Umlandkommunen über Hauptverkehrsstraßen begleitende Radwege und das Nebennetz verbindet. Eine wichtige Rolle spielen dabei auch eine gute Wegweisung auf Radwegeachsen, welche Radfahrende in die Stadtteile oder umliegende Gemeinden lenkt und die Freizeitwege integriert.

Trotz bereits umgesetzten Radverkehrsmaßnahmen aus dem Radverkehrsplan, weist das Radverkehrsnetz in Marburg noch zahlreiche Lücken auf. Besonders hoher Handlungsbedarf besteht dort, wo viele Kfz mit hoher Geschwindigkeit fahren und keine geeigneten Führungen für den Radverkehr vorhanden sind.

Innerorts sind diese Netzlücken häufig durch schmale Straßenquerschnitte gekennzeichnet, die den Bau oder die Markierung von Radverkehrsanlagen erschweren. Damit bleibt das Radverkehrsnetz in Hinblick auf die bauliche Qualität, die zur Verfügung stehenden Breiten, die Trennung vom Fußverkehr sowie die fahrbaren Geschwindigkeiten hinter den Vorgaben der maßgeblichen Empfehlungen für den Radverkehr (ERA) zurück.

Da ein weiterer Zuwachs des Radverkehrs zu erwarten ist und in Zukunft häufiger breitere Lastenräder, schnellere Pedelecs und mikromobile Verkehrsmittel (z. B. E-Scooter) auf Radwegen und Straßen unterwegs sein werden, ist ein Nachsteuern erforderlich. Handlungsbedarf gibt es insbesondere zur Anbindung der Außenstadtteile an das Radwegenetz der Kernstadt. Auf vielen Wegen aus bzw. in die Kernstadt existieren noch Netzlücken, die weder ein komfortables noch verkehrssicheres Radfahren gewährleisten.

Abbildung 37: Analysekarte des Radverkehrs in Marburg



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Trennwirkungen/Barrieren im Radverkehrsnetz

Wie bereits in Kapitel 5.1.2 erwähnt, bestehen durch die B3, die Schienentrassen sowie die Lahn naturräumliche und bauliche Barrieren. Diese betreffen neben den Fußverkehr auch den Radverkehr, dem ebenfalls nur punktuell eine Über- oder Unterquerung möglich ist. Positiv ist dabei hervorzuheben, dass vorhandene Fußgängerbrücken in Teilen auch für den Radverkehr freigegeben sind und somit eine Quermöglichkeit unabhängig des Hauptstraßennetzes darstellen. Eine wichtige Ost-West-Querung besteht durch den Erlenring, die eine wichtige Achse zwischen der Oberstadt und dem Osten Marburgs darstellt. Hierbei weist das Radverkehrsnetz jedoch an der Weidenhäuser Brücke eine Lücke auf. Zusätzlich fehlt es auch südlich der Kernstadt an Quermöglichkeiten über die Lahn, wodurch aktuell vermehrt Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Radverkehrsnetz innerhalb der Kernstadt

Im Bereich der Kernstadt besteht durch Radfahrstreifen an einer Vielzahl der Hauptverkehrsstraßen bereits eine eigene Führungsform (z.B. Universitätsstraße, Bahnhofstraße). Während diese besonders in westlicher Richtung schnell enden, werden sie in Nord-Süd-Richtung konsequenter weitergeführt. Im Bereich der Kernstadt bestehen dort nur wenige Lücken. Das Radverkehrsnetz an den Hauptverkehrsstraßen wird hier durch verkehrsberuhigte Bereiche und für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen ergänzt. Auch hier wurden bereits weitere Maßnahmen umgesetzt:

Im Campusviertel wurde zwischen Lahn und Biegenstraßen sowie entlang der Deutschhausstraße die erste Fahrradzone in der Universitätsstadt eingerichtet und auch die Einbahnstraße Gutenbergstraße ist inzwischen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben – die Lichtsignalanlagen sind dahingehend angepasst. Weitere noch in der Planung befindliche Projekte sind beispielsweise die Modernisierung der Radverkehrsanlagen am Ketzerbach sowie die Markierung von Schutzstreifen im Bereich des Wilhelmsplatzes. Eine Anbindung der an die Kernstadt grenzenden Stadtteile Ockershausen und Cappel sowie an den Gewerbe- und Nahversorgungsstandort Cappel ist durch Radfahrstreifen und baulich angelegte Radwege sowie den Lahntalradweg fast lückenlos gegeben (z.B. Gisselberger Straße, Cappeler Straße). Einzelne Lückenschlüsse wurden hier bereits durch den Radverkehrsplan 2017 identifiziert und werden sukzessive behoben.

Positiv hervorzuheben ist, dass viele Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben sind. Zukünftig sollen weitere Einbahnstraßen, folgen und ebenfalls in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden.

Wartezeiten entstehen in der Kernstadt besonders an Lichtsignalanlagen. Ein guter Ansatz zur Beschleunigung des Radverkehrs ist die „App“ SiBike, die erstmals 2016 als Testphase am Erlenring gestartet wurde. Sie ermöglicht eine grüne Welle für Radfahrende an inzwischen 17 Lichtsignalanlagen. Auch die neu umgesetzte Fahrradzone und die damit im Zusammenhang stehenden Lichtsignalanlagen sind in SiBike integriert.

Neben den durchaus guten Verbindungen für den Radverkehr in der Kernstadt gibt es hinsichtlich der Durchlässigkeit und Direktheit des Radverkehrsnetzes weiterhin Verbesserungspotenziale.

Neben der fehlenden Radverkehrsinfrastruktur auf der Ost-West-Verbindung Erlenring, bestehen weitere vereinzelte Lücken im Radverkehrsnetz, wie beispielsweise an der Deutschhausstraße, an Abschnitten der Schwanallee sowie an der Frankfurter Straße. Auch die Einbindung des Südbahnhofes in das Radverkehrsnetz ist unzureichend.

Abbildung 38: fehlende Radverkehrsinfrastruktur (Schwanallee)



Abbildung 39: vorhandener Radweg (Wilhelmstraße)



Radverkehrsnetz außerhalb der Kernstadt

Zum einen durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Barrieren und zum anderen durch die topographischen Bedingungen in Ost-West-Richtung fehlen im Marburger Stadtgebiet insbesondere Radverkehrsführungen in Ost-West-Richtung. Die Lahnberge im Osten als wichtiger Standort für Arbeit, Lehre und Gesundheit sowie die Pharma-Standorte im Westen sind kaum für den Radverkehr erschlossen. Nach den Empfehlungen des Radverkehrsplans 2017 sind erste Teilstrecken der Straße „Auf den Lahnbergen“ zu Gunsten des Radverkehrs bereits umgebaut worden. Dennoch fehlen durchgängige, attraktive und ausgewiesene Verbindungen. Auch weitere Projekte des Radverkehrsplans 2017 werden aktuell bearbeitet, eine Umsetzung ist aber insbesondere durch die Topographie sowie aus naturschutzrechtlicher Sicht schwierig.

In westlicher Richtung fehlen Führungsformen für den Radverkehr, sobald die Bereiche der Kernstadt verlassen werden (z.B. Wehrdaer Weg / Wehrdaer Straße, Emil-von-Behring-Straße). Radverkehrsinfrastruktur im Bereich der äußeren Stadtteile ist nicht durchgängig vorhanden. Hier bestehen lediglich vereinzelte Teilabschnitte bzw. vorhandene Wirtschaftswege ergänzen das Wegenetz, wie beispielsweise an der Michelbacher Straße zwischen Görzhausen und Michelbach, zwischen Wehrshausen und Stadtwald sowie zwischen Bauerbach und Ginseldorf. Konkrete Planungen gibt es bereits zu einer weiteren Radwegeverbindung entlang der L3125 von der Beltershäuser Straße in Richtung Moischt. In den peripheren Lagen fehlt es für den Radverkehr an einem durchgängigen Radverkehrsnetz mit Verbindungsachsen der Stadtteile untereinander, sowie der Stadtteile mit der Kernstadt⁵.

Auch für die peripheren Ortslagen, wurden im Rahmen des Radverkehrsplans 2017 zahlreiche Maßnahmen entwickelt, die eine durchgängige Radinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet anstreben und in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Marburg-Biedenkopf sukzessive umgesetzt werden (siehe Abbildung 37).

⁵ Auch die Teilnehmenden der Ortsbeiratssitzung weisen vermehrt auf die fehlenden Radwegeverbindungen in die Ortsteile sowie fehlenden Querverbindungen zwischen den Ortsteilen hin.

Abbildung 40: Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraße (Auf den Lahnbergen)



Abbildung 41: fehlende Radverkehrsinfrastruktur (Emil-von-Behring-Straße)



Abbildung 42: fehlende Radinfrastruktur in Elnhausen (Königstraße)



Abbildung 43: fehlende Radverkehrsinfrastruktur in Bauerbach (Bauerbacher Straße)



Anbindung der Umlandgemeinden

Ein östlich entlang der Lahn verlaufenden, sich in Planung befindlicher Radweg Schnellweg, könnte künftig für den Radverkehr auch entferntere Ziele außerhalb des Marburger Stadtgebiets erschließen. Der bereits vielgenutzte Lahntalradweg bietet den Marburger*innen bereits eine attraktive Nord-Süd-Verbindung, kann den an einen Radschnellweg angelegten Qualitätskriterien allerdings nicht entsprechen. Der Lahntalradweg verläuft über 11 km im Marburger Stadtgebiet von Wehrda im Norden innerhalb der Lahnauen und im Bereich der Altstadt direkt am Fluss bis in den Süden nach Niederweimar. Die bereits vom ADAC ausgezeichnete Qualitätsroute bietet so eine durchgängige Radverbindung von der Lahnquelle über Biedenkopf, Marburg, Gießen, Wetzlar und Limburg (Lahn) bis an die Loreley.

Entsprechend des insgesamt noch lückenhaften Radwegenetz in den äußeren Ortsteilen existieren ansonsten nur wenige Verbindungen zu den Umlandgemeinden: Von Haddamshausen gibt es eine Radwegeverbindung in Richtung Weimar (Lahn) sowie von der Kernstadt/Cappel entlang der L3089 über Ronhausen sowie Bortshausen in Richtung Ebsdorf. Des Weiteren gibt es abseits der Hauptverkehrsstraße zwischen Michelbach und Sterzhausen, sowie von Schröck (Kastanienstraße) und Moischt (Hahnerheide) in Richtung Ebsdorfergrund gut fahrbare Routen für den Radverkehr auf bestehenden Wirtschaftswegen.

Abbildung 44: Zweirichtungsradweg und gemeinsame Führung mit Fußverkehr (Lahntalradweg)



Abbildung 45: Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Haddamshäuser Straße / L3387)



Verkehrssicherheit und Nutzungskonflikte

Ein weiterer wichtiger Untersuchungsbestandteil bezogen auf die bestehende Infrastruktur ist die Breite und der Komfort der Radverkehrsanlagen. Mit den weiter steigenden Radfahrerzahlen nähern sich diese, vor allem an Hauptverkehrsstraßen, der Kapazitätsgrenze. Sie sind auch für die Zunahme elektrischer Fahrzeuge (z.B. Pedelecs) sowie breiterer Lastenräder oder Fahrräder mit Kinderanhänger nicht mehr zeitgemäß. Überholmöglichkeiten oder das Nebeneinanderfahren ist auf den teils nicht mehr den Breitenempfehlungen (mind. 1,60 m, möglichst 2 m für Radwege) entsprechenden Anlagen nicht möglich, ohne die Fahrbahn oder den Gehweg zu benutzen oder auch an Bushaltestellen in den Wartebereich der Fahrgäste zu fahren. Das ist einerseits ein Komfortproblem, andererseits aber auch konfliktfördernd und im weiteren Sinne ein Verkehrssicherheitsdefizit. Beispiele hierfür stellen die Straße Krumbogen durch beengte Schutzstreifen für den Radverkehr, die Universitätsstraße mit nur einseitig markiertem Radfahrstreifen sowie der untere Pilgrimstein mit abschnittsweise mit dem Fußverkehr gemeinsam zu nutzenden Verkehrsraum dar.

Abbildung 46: Beengte Radverkehrsinfrastruktur und Nutzungskonflikte (Pilgrimstein)



Abbildung 47: Fehlende Radverkehrsmarkierung und starke Unebenheiten (Universitätsstraße)



Auch die Oberflächenqualität und Befahrbarkeit der vorhandenen Radwege entspricht zum Teil nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Dies wird durch unebene Straßenverhältnisse mit Schlaglöchern, unzureichenden Absenkungen an Einfahrten sowie durch Kantensteine und vereinzelte Wurzelaufbrüche deutlich (z.B. Universitätsstraße und Friedrich-Naumann-Straße).

Ein Unfallrisiko liegt in Zweirichtungsradwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen, auf denen insbesondere innerorts durch eine stärkere Frequentierung vermehrt Nutzungskonflikte entstehen. Der Lahntalradweg wird in der gesamten Länge zum einen als Zweirichtungsradweg und zum anderen gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr entstehen besonders im vielseitig genutzten Bereich der Kernstadt vermehrt Nutzungskonflikte und eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, wie beispielsweise auf Höhe des Hirsefeldstegs. Wie bereits im Radverkehrsplan 2017 hervorgehoben, beeinträchtigen neben der unterschiedliche Nutzergruppen auch die Bodenbeschaffenheit die Sicherheit auf dem Lahntalradweg. Zudem ist eine ganzjährig durchgängige Nutzung bei Hochwasser nicht möglich und Radfahrende müssen auf andere Strecken ausweichen.

An vielen Knotenpunkten wird der Radverkehr bereits gesondert berücksichtigt, was seine historisch gewachsene Bedeutung verdeutlicht. Eigene Signalisierungen auf wichtigen Radachsen zeigen, dass die Belange der Radfahrenden bereits berücksichtigt worden sind. Markierungen mit eigenen Aufstellbereichen und eigener Führung für den Radverkehr finden sich zunehmend besonders im Bereich der Kernstadt an vielen Kreuzungsbereichen und ermöglichen den Radfahrenden somit eine sichere und direktere Führung (z.B. Cappeler Straße, Schwanenallee/Ockershäuser Allee). Dennoch merken die Teilnehmenden der AG MoVe 35 an, dass die markierten Bereiche für den Radverkehr an einzelnen Knotenpunkten durch eine anspruchsvolle Verkehrsführung ein Problem darstellen und eine Nutzung der angelegten Verkehrsführung auf den ersten Blick teilweise schwer ersichtlich ist (z.B. Universitätsstraße/Lahntor).

Abbildung 48: Straßenmarkierungen für den Radverkehr im Kreuzungsbereich (Elisabethstraße)



Abbildung 49: Straßenmarkierungen für den Radverkehr im Kreuzungsbereich (Schwanenallee)



Sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr spielt die subjektive Sicherheit insbesondere im Bereich von Unterführungen eine wichtige Rolle (siehe Kapitel 5.1.2). Zur Verbesserung dieser wurde beispielsweise die Unterführung Südspange im Bereich Gisselberg bereits durch den Einsatz von Reflektoren in den Schutzplanken sicherer gestaltet werden.

Qualität der Radabstellanlagen

Das Fahrradparken wird in Marburg an vielen wichtigen Zielen schon heute berücksichtigt. Eine große Anzahl an Radabstellanlagen ist bereits im Umfeld des Hauptbahnhofs, an den Universitätsstandorten, an den Zugängen zur Oberstadt und an einigen Bushaltestellen zu finden.

Auffällig ist dennoch, dass trotz der bereits zahlreichen Abstellanlagen am Bahnhof weiterer Bedarf besteht. Hier sind viele Fahrräder „wild“ geparkt, das heißt an Bäumen, Laternenmasten, Wänden oder auf dem Gehweg. Zu wenige Abstellanlagen sind auch am Aufzug zur Oberstadt festzustellen. Der Bedarf nach weiteren Radabstellmöglichkeiten zeigt sich ansonsten aber auch an anderen Stellen im Kernstadtbereich – an Bushaltestellen oder im Umfeld der Einkaufsbereiche, insb. in der Oberstadt.⁶ Dabei ist aber auch festzustellen, dass die historisch gewachsene Oberstadt keine Flächen mehr bietet, um Radabstellanlagen in den öffentlichen Raum zu integrieren, ohne Nutzungskonflikte mit anderen berechtigten Flächeninteressen oder dem Denkmalschutzanspruch an die Altstadt zu verursachen.

Abbildung 50: Fahrradboxen am Bahnhof (Neue Kasseler Straße)



Abbildung 51: Radabstellmöglichkeiten am Bahnhofseingang (Neue Kasseler Straße)



Abbildung 52: fehlende Abstellmöglichkeiten für Lastenräder (Biegenstraße)



Abbildung 53: Fehlende Radabstellanlagen am Oberstadt-Aufzug (Pilgrimstein)



⁶ Fehlende Radabstellanlagen wurden auch in der AG MoVe 35 als Schwäche benannt.

In äußeren Stadtteilen gibt es - analog zum noch defizitären Radverkehrsnetz - selten gute und sichere Radabstellanlagen. Sie fehlen insbesondere an Haltestellen, Nahversorgungsstandorten und sozialen Einrichtungen. Hier gibt es aber ebenso wie in der Kernstadt einen Bedarf, der sich in „wild“ abgestellten Fahrrädern widerspiegelt (z.B. Haltestelle Auf dem Schaumrück).

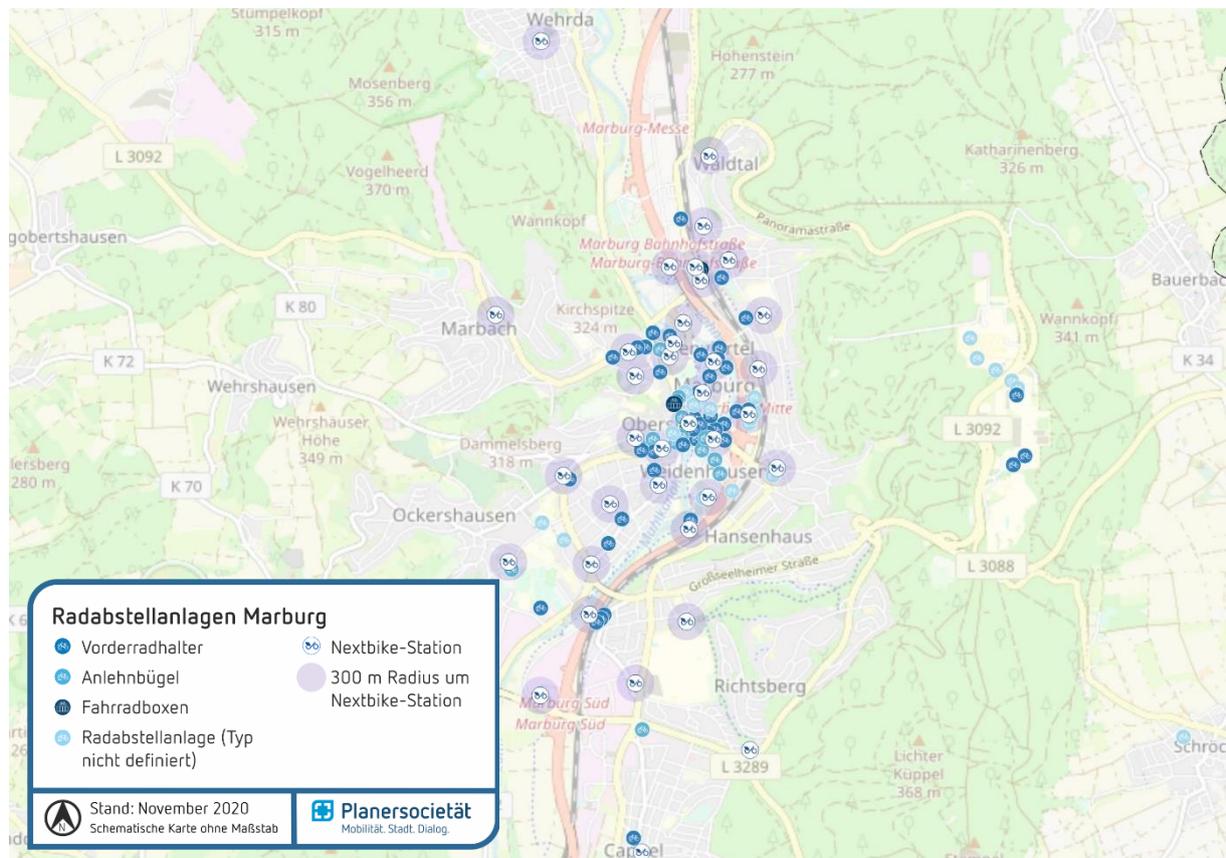
Neben der grundsätzlichen Anzahl der Radabstellanlagen ist deren Qualität und Komfort für Radfahrende wichtig. Das nicht nur eine diebstahlhemmende Rahmenanschlussmöglichkeit, sondern auch dort, wo Fahrräder länger abgestellt werden, ein Witterungsschutz sowie auch Einschussmöglichkeit.

Einige Radabstellanlagen, wie beispielsweise die vorhandenen Anlagen am Hauptbahnhof (Fahrradboxen und überdachte Abstellanlage) und an der Philipps-Universität (überdachte Abstellanlage), weisen bereits eine hochwertige und sichere Ausstattung auf. Es sind im Stadtgebiet aber auch zum Teil noch Vorderradhalter verbaut, die keinen umfassenden Diebstahlschutz bieten und bei Sturm oder Vandalismus Fahrräder beschädigen können (z.B. Pilgrimstein, Aufzug-Oberstadt). Selten sind außerdem überdachte Abstellmöglichkeiten. Für die vielen Radtourist*innen in Marburg wären Abstellmöglichkeiten mit hohem Sicherheitsstandard (Einschließbarkeit) und der Möglichkeit Gepäck einzuschließen sinnvoll.

Abbildung 54: fehlende Radabstellanlagen (Wehrda)



Abbildung 55: Radabstellanlagen im Bereich der Marburger Kernstadt
(stichprobenartige Analyse der Qualität der Anlagen, keine vollständige Analyse)



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Zusammenfassend zeigen sich im Bereich des Fahrradparkens gute Ansätze, aber auch ein weiterer Bedarf – sowohl hinsichtlich Quantität als auch hinsichtlich der Qualität: Das verdeutlicht auch der ADFC-Fahrradklimatest 2020: Fahrraddiebstahl wurde dort zum wiederholten Mal mit einer durchschnittlichen Schulnote von 4,2 bewertet und als besonderer Negativpunkt kritisiert.

Tabelle 5: Stärken und Schwächen des Radverkehr in Marburg

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Kompakte Siedlungsstruktur und geringe Steigung in der Kernstadt • Aktuelles und umfangreiches Konzept als Handlungsleitfaden für die Radverkehrsentwicklung (RVP 2017) • Attraktive straßenunabhängige Wege im Lahntal (Lahntalradweg) • Berücksichtigung des Radverkehrs bereits an vielen Knotenpunkten • Gut ausgestattetes öffentliches Fahrradleihsystem (nextbike) • Erste Ansätze zur Radverkehrsbeschleunigung (Si-Bike) • Erste umgesetzte Fahrradzone (Uferstraße) • Viele für den Radverkehr beidseitig geöffnete Einbahnstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Straßenquerschnitte erschweren Radwegeausbau (z.B. Altstadt) • Barrierewirkung durch B 3, Bahnschienen und Lahn (vorhandene Brücken teilweise für den Radverkehr nicht freigegeben) • Unzureichende Radverkehrsführung entlang von Hauptverkehrsstraßen • Fehlende direkte, attraktive Radverbindungen in Ost-West-Richtung • Wenige Radwege in peripheren Lagen • Breite und bauliche Qualität entsprechen häufig nicht dem Stand der Technik • Kaum ausgewiesene Fahrradstraßen vorhanden • Mögliche Konflikte mit dem Fußverkehr bei schmalen Seitenräumen (z. B. Pilgrimstein) • Zahlreiche Engstellen und Hindernisse auf Radwegen (ruhender Verkehr, Umlaufsperrern, etc.) • Teilweise komplexe und schwer verständlich Führung an Knotenpunkten • Kapazitäten von Radabstellanlagen z.B. am Hauptbahnhof nicht ausreichend • Fehlende qualitativ hochwertige Radabstellanlagen • Beeinträchtigung durch „wild“ abgestellte Fahrräder

5.2.3 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf

Die steigende Nutzung des Fahrrads und immer höhere Anforderungen erfordern eine konsequente Weiterentwicklung des bestehenden Radverkehrsnetzes. Über die Umsetzung weiterer Fahrradstraßen, innerörtlicher Radschnellverbindungen sowie die sukzessive Ausstattung mit Radanlehnbügeln ergeben sich in erster Linie folgenden Handlungsbedarfe:

- Anpassung des Radverkehrsnetzes an neue Nutzungsformen (Pedelects, Lastenräder, E-Roller) und neue Nutzungsansprüche (höhere und differenziertere Geschwindigkeiten, älter werdende Bevölkerung)
- Hierarchisierung und Weiterentwicklung des Radroutennetzes (Haupt- & Nebenrouten) und eine Anbindung der äußeren Stadtteile, der Gewerbestandorte sowie der Umlandgemeinden (Schaffung einer attraktiven Ost-West-Achse (Bspw. Achse Lahntal – Görzhausen – Marbach))
- Herstellung breiter, barrierearmer und möglichst direkter und konfliktfreier Wegeachsen (z.B. im Nebenstraßennetz)
- Anbindung der Schulstandorte durch eine attraktive, Kinder- und jugendtaugliche Radinfrastruktur
- Qualitative und quantitative Verbesserung der bestehenden Radabstellanlagen unter Einbezug der Anforderungen von E-Bikes, Lastenräder, etc.

5.3 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilitätsteilhabe für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter öffentlicher Verkehr ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune, insb. mit Blick auf die arbeitsbedingten Pendlerverkehre. Immer mehr Menschen versuchen außerdem verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg zu kombinieren, hierbei ist oftmals der öffentliche Verkehr ein zentraler Bestandteil. Daher stellen die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs wichtige Umstiegs- und Verknüpfungspunkte dar.

5.3.1 Rahmenbedingungen und Ausgangslage

In der Universitätsstadt Marburg stellt der öffentliche Verkehr einen relevanten Verkehrsträger dar. Als Kreisstadt mit einer Bevölkerungszahl von über 75.000 ist Marburg verpflichtet die Aufgabenträgerschaft zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen ÖPNV zu übernehmen. Demnach liegt es in der Verantwortung der Stadt Marburg einen Nahverkehrsplan aufzustellen und fortzuschreiben. Dies wurde an die städtische Tochter Stadtwerke Marburg Consult GmbH übertragen.

Mit dem Nahverkehrsplan (2016) ist ein formelles Planwerk entwickelt worden, dessen Ziel die Verbesserung der Angebotsqualität und eine Steigerung der Fahrgastnachfrage ist. Hierzu sollen vor allem das Marburger Stadtbusnetz weiterentwickelt und verschiedene Stadtteile (z.B. Lahntal, Lahnberge) besser angeschlossen werden. Darüber hinaus stehen auch die Betriebszeiten und Taktfolgen, die Nachhaltigkeit der Stadtbusflotte sowie die Barrierefreiheit der Haltestellen und Fahrzeuge im Fokus. Aktuell wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorbereitet, die in enger Abstimmung mit der Entwicklung des Konzeptes MoVe 35 erfolgen wird.

Im Zuge des im Jahr 2017 aufgetretenen Skandals um Schadstoffemissionen von Dieselfahrzeugen, dem Thema der Luftreinhaltung sowie der kurzfristig zur Verfügung gestellten Fördermittel für von Grenzwertüberschreitungen betroffene Kommunen hat die Stadt Marburg einen Green-City-Masterplan (2018) erarbeitet. Dieser stellt vielfältige Bezüge zum öffentlichen Verkehr her und einige der hier hinterlegten Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung (z.B. Ausbau der DFI-Anzeigen)

In Marburg ist die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs sowohl in Politik als auch in der Stadtgesellschaft ein regelmäßig diskutiertes Thema. So sind in den vergangenen Jahren verschiedene Studien und Konzepte zum öffentlichen Verkehr beauftragt, angeregt sowie z.T. erarbeitet und geprüft worden (z.B. Studien zu einer Seilbahnverbindung auf die Lahnberge sowie zu einer Uni-Tram). Die Studien werden in die Erarbeitung von MoVe 35, insb. die Maßnahmenentwicklung, einbezogen.

Ausgangslage

Die Kernstadt Marburgs ist im Gegensatz zu den äußeren Stadtteilen kompakt (siehe Kapitel 3). Daraus ergibt sich, dass ein großer Anteil der Marburger Bevölkerung effizient durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden kann. Eine besondere Herausforderung für den ÖV sind in Marburg, neben den allgemeinen Alltags-, Freizeit- und Berufsverkehren die studentischen Verkehre zur Philipps-Universität:

Die ÖV-Nutzung der Studierenden ist ausgeprägt, was auch die Mobilitätsumfrage des ASTA der Philipps-Universität zeigt. Hiernach nutzen über 40% täglich das Stadtbusangebot, ca. 28% mehrmals die Woche die Regionalzüge und etwa 57% mehrmals im Monat einen Fernzug. Gründe für die hohen Anteile des ÖV unter den Studierenden sind deren geringere Pkw-Verfügbarkeit sowie das attraktive Semesterticket, das zur Nutzung von ICE-Verbindungen im RMV- und NVV-Gebiet sowie z.T. darüber hinaus berechtigt.

Auch aufgrund der Bedeutung für die Studierenden spielt der ÖV in der täglichen Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Marburger bereits eine gute Rolle. 15 % aller Wege werden mit Bus oder Bahn zurückgelegt. Das ist im Vergleich zum Landesdurchschnitt Hessen (11%) überdurchschnittlich. Wird der Modal-Split getrennt nach Binnenverkehren (ca. 85% aller Wege) und Wegen die ihre Quelle bzw. ihr Ziel außerhalb des Stadtgebiets haben (ca. 15% aller Wege) betrachtet, zeigt sich, dass der MIV etwa zwei Drittel der stadtgrenzen-überschreitenden Wege ausmacht. Es wird deutlich, dass der MIV für Pendelverbindungen aktuell deutlich attraktiver ist als der ÖV.

Abbildung 56: Modal Split Hauptverkehrsmittel (alle Wege)

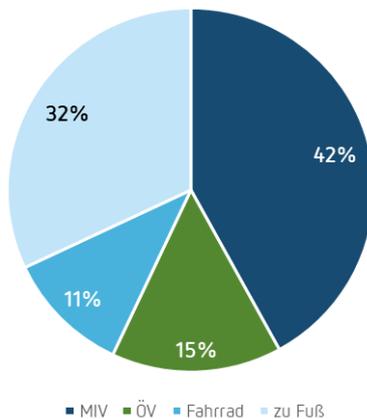


Abbildung 57: Modal Split Hauptverkehrsmittel (Binnenverkehre)

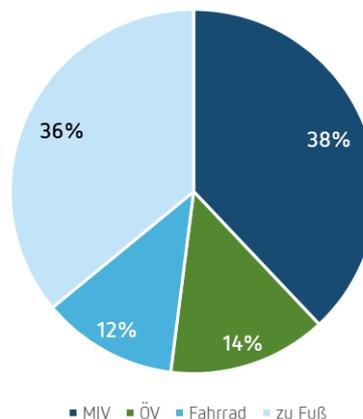
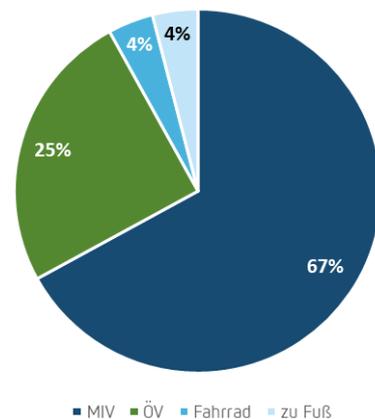


Abbildung 58: Modal Split HVM (stadtgrenzenüberschreitend)



Quelle: eigene Darstellung nach Daten von Mobilität in Städten – SrV 2018

5.3.2 Bedienung, Taktung & Erschließung

Der öffentliche Verkehr in Marburg unterteilt sich in regionale und lokale Verkehrsangebote auf die seitens der Stadt unterschiedliche Einflussmöglichkeiten bestehen. Nachfolgend sind die Angebote und Qualitäten unterschieden in regionale und lokale Angebote aufgeführt und bewertet sowie die Erschließungswirkung und -qualität in der Stadt Marburg analysiert.

Erschließungswirkung öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr erschließt das Marburger Stadtgebiet zu einem überwiegenden Teil. Dazu tragen neben den aus Erschließungssicht günstig gelegenen Bahnhöfen, vor allem die vielen über das Stadtgebiet verteilten Bushaltestellen bei. Wie Abbildung 59 zeigt bestehen nur vereinzelte bebauten Bereiche, die nicht im Erschließungsradius (300 m Bushaltestelle bzw. 500 m Bahnhof) eines Haltepunkts des ÖV liegen.

Die regionalen Busverkehrsangebote, die in das Marburger Stadtgebiet einfahren, erschließen innerhalb Marburgs vor allem Gebiete im Bereich der in Nord-Süd-Richtung liegenden Hauptverkehrsachse sowie die Lahnberge (siehe Abbildung 59). Außerhalb des Stadtgebiets werden südöstlich und nordöstlich von

Marburg liegende Kommunen erschlossen (z.B. Wetter, Cölbe, Homberg (Ohm) Kirchhain, ...). Darüber hinaus fahren zwei Linien (383 & X38) die südwestlich der Stadt liegende Kommune Gladenbach an. Eine Erschließung des westlichen Bereichs von Marburg sowie eine Anbindung westlich oder nordwestlich gelegener Kommunen wird durch die regionalen Buslinien nur bedingt erreicht. So sind diese z.T. nicht bis in die Innenstadt bzw. zum Bahnhof durchgebunden.

Abbildung 59 macht deutlich, dass die innerstädtische Haltestellendichte hoch ist. Hierdurch ergibt sich eine innerstädtische Busverkehrsachse, die zwischen den beiden Bahnhöfen liegt. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Achse beinhaltet die Bushaltestellen Bahnhof Marburg (Süd) – Wilhelmsplatz – Gutenbergstraße – Erlenring bzw. Rudolphsplatz – Elisabethkirche – Bahnhof Marburg (Lahn) und ermöglicht in diesem Abschnitt eine enge Taktung der Buslinien sowie ein augenscheinlich attraktives Busverkehrsangebot. Allerdings fahren die unterschiedlichen Buslinien auf dieser Achse zum Teil in einem dichten Pulk. Daraus entstehen zwar für bestimmte zeitliche Abschnitte sehr dichte Taktungen, im Rest der Zeit ist die Taktung dann aber weniger attraktiv. Außerhalb der innerstädtischen Achse und insbesondere in den Außenstadtteilen werden viele Bushaltestellen nur von einer Linie angefahren und weisen aufgrund fehlender Linienüberlagerungen geringe Taktungen vor. Während auf der innerstädtischen Achse durchschnittliche Taktungen von unter 10 Minuten nicht selten sind, sinkt die Taktqualität außerhalb der Kernstadt rapide.

Angebot regionaler öffentlicher Verkehr

Rückgrat des regionalen öffentlichen Verkehrs ist der Schienenverkehr, der auf Marburger Stadtgebiet mit den Bahnhöfen Marburg (Lahn) und Marburg (Süd) zwei Haltepunkte bedient. Dadurch und durch die Vielzahl der Linien im Regional- und Fernverkehr ist Marburg gut an das Schienennetz angebunden:

Tabelle 6: Bedienung & Taktung am Bahnhof Marburg (Lahn)

Bahnhof Marburg (Lahn)	Bedienzeit	Takt
RE 30 & RE 98 (gegenseitige Ergänzung) Main-Weser-Bahn („Main-Weser Express“)	werktags: 6:30 Uhr – 22:30 Uhr (vorher & nachher zusätzliche Bedarfsfahrten) Sa./So./feiertags: 5:30 – 0:30 Uhr	werktags: i.d.R. 1h-Takt Sa./So./feiertags: 1h-Takt
RB 41 Main-Weser-Bahn („Mittelhessen-Express“)	werktags: 5:00 Uhr – 0:00 Uhr Sa./So./feiertags: 6:00/8:00 Uhr – 0:00 Uhr	werktags: ½h - 1h-Takt Sa./So./feiertags: i.d.R. 1h-Takt
RB 94 „Obere Lahntalbahn“	werktags: 6:00/7:30 Uhr – 22:30 Uhr Sa./So./feiertags: 8:30 – 22:30 Uhr	werktags: i.d.R. 1h-Takt Sa./So./feiertags: Sa.: 1h-Takt – So./feiertags: 2h-Takt
G 97 „Burgwaldbahn“	werktags: 6:00/7:30 Uhr – 22:30 Uhr Sa./So./feiertags: 7:30 – 22:30 Uhr	werktags: i.d.R. 1h-Takt Sa./So./feiertags: i.d.R. 1h-Takt

ungefährer Takt durch Linienüberlagerung werktags: 15-Minuten-Takt

ungefährer Takt durch Linienüberlagerung Sa./So./feiertags: 15-Minuten-Takt (Sa.), 15/20-Minuten-Takt (So.)

Bahnhof Marburg (Süd)	Bedienzeit	Takt
RB 41 Main-Weser-Bahn („Mittelhessen-Express“)	werktags: 5:00 Uhr – 0:00 Uhr	werktags: ½h - 1h-Takt

Sa./So./feiertags:
6:00/8:00 Uhr – 0:00 Uhr

Sa./So./feiertags:
i.d.R. 1h-Takt

Tabelle 7: Bedienung und Taktung am Bahnhof Marburg (Süd)

Die nächsten größeren Umstiegsbahnhöfe in Kassel-Wilhelmshöhe sowie Frankfurt a.M. sind vom Bahnhof Marburg (Lahn) aus in jeweils ca. 60 Minuten erreichbar. Die Reisezeit ins Ruhrgebiet bzw. nach Köln ist hingegen deutlich länger (ca. vier bzw. min. zweieinhalb Stunden). Vom Bahnhof Marburg (Süd) aus verlängern sich die Reisezeiten zu den genannten Destinationen durch z.T. notwendige Umstiege am Bahnhof Marburg (Lahn) moderat. Die ICE und IC-Verbindungen am Bahnhof Marburg (Lahn) machen neben Kassel und Frankfurt a.M. auch Städte wie Karlsruhe, Hannover oder Darmstadt erreichbar. Tabelle 8 zeigt darüberhinausgehende Verbindungen und notwendige Reisezeiten im regionalen Kontext.

Tabelle 8: Reisezeit zu ausgewählten Kommunen im regionalen Kontext

	Kommunen	Reisezeit	Bahnlinie
Bahnhof Marburg (Lahn)	Bad Laasphe	ca. 60 Minuten	RB 94
	Brilon	ca. 2,5 h*	G 97
	Erndtebrück	ca. 100 Minuten	RB 94
	Frankenberg	ca. 45 Minuten*	G 97
	Frankfurt a.M.	ca. 60 Minuten	RE 30 / RE 98
	Friedberg	ca. 35 Minuten	RE 30 / RE 98
	Gießen	15 – 30 Minuten	RE 30 / RE 98
	Kassel	ca. 60 Minuten	RE 30
	Wetter (Hessen)	ca. 15 Minuten*	G 97
Bahnhöfe Marburg (Lahn) & Marburg (Süd)	Frankfurt a.M.	ca. 90 Minuten	RB 41
	Gießen	25 – 30 Minuten	RB 41
	Kirchhain	20 – 25 Minuten	RB 41
	Stadtallendorf	25 – 30 Minuten	RB 41
	Treysa	35 – 45 Minuten	RB 41

*aktuell besteht auf der Verbindung Marburg (Lahn) – Wetter (Hessen) Schienenersatzverkehr, weshalb die Einordnung der benötigten Reisezeit nur bedingt möglich ist

Ergänzend zu den Bahnlinien verkehren im regionalen öffentlichen Verkehr insgesamt sieben Buslinien⁷, die aus dem Landkreis nach Marburg einfahren. Die genannten Buslinien fahren im Zweirichtungsverkehr und verkehren werktags entweder im Ein- oder Zwei-Stundentakt. Diese Taktung wird morgens sowie nachmittags durch Bedarfsfahrten (Schulverkehr, Pendlerverkehr) verdichtet. Ergänzend steht z.T. ein Rufbusverkehr für frühere bzw. spätere Fahrzeiten zur Verfügung. Samstags liegt bei allen Linien, mit Ausnahme der Linie 383 (Ein-Stundentakt), ein Zwei-Stundentakt vor und die Bedienung geht teilweise am frühen Nachmittag in ein Rufbusangebot über. Die Schnellbuslinie X38 verkehrt hingegen gar nicht. Sonn- und feiertags ist mit Ausnahme der Linie 383, die ganztägig im Ein-Stunden-Takt verkehrt sowie der nicht verkehrenden Linien X38 und MR-75, ein Rufbusangebot vorhanden, das im Vier-Stunden-Takt bedient wird.

⁷ MR-75, MR-76, MR-80, MR-81, MR86, 383, X38

Angebot lokaler öffentlicher Verkehr

Die Stadtbuslinien bestimmen den lokalen öffentlichen Verkehr in Marburg. Insgesamt verkehren 22 Stadtbuslinien sowie sechs Linien des Anrufs-Sammeltaxis⁸ (AST). Neun Stadtbuslinien⁹ bieten werktags ein durchgehendes Angebot bis in die Nacht. Sieben der Stadtbuslinien¹⁰ verkehren montags bis freitags bis in den frühen Abend. Zwei weitere Stadtbuslinien (Linien 1 & 3) boten über die Bedienung bis zum frühen Abend (bis 20 Uhr) hinaus ein auf vier Fahrten begrenztes nächtliches Angebot. Dieses ist aufgrund der Corona-Beschränkungen eingestellt worden. Eine Wiederaufnahme gilt es zu prüfen. Die Stadtbuslinie „P+R“ stellt an Samstagen von 10:30 – 18:30 Uhr eine Verbindung zwischen den außerhalb der Innenstadt liegenden P+R-Parkplätzen und der Marburger Innenstadt her. Weitere vier Stadtbuslinien¹¹ sind speziell auf Schülerverkehre bzw. Schichtarbeitende ausgerichtet und verstärken die grundsätzliche Bedienung morgens und nachmittags. Die AST-Linien verkehren zu festen Zeiten und fangen in diesen nicht verkehrende Stadtbuslinien (z.B. die Stadtbuslinien 6, 8, 11 und 13 sowie z.T. auch Stadtbuslinie 12) auf. Fahrten mit dem AST müssen mindestens 30 Minuten vor Abfahrt telefonisch vorbestellt werden. Die RMV-Mitnahmeregelung¹² für Zeitkarten gilt im AST-Angebot nicht.

Die meisten der Marburger Stadtbuslinien verkehren werktags ab ca. 5:30 Uhr. Teilweise liegt der Betriebsbeginn auch früher bzw. z.T. etwas später am Morgen (ca. 8:00 – 9:00 Uhr). In der werktäglichen Hauptverkehrszeit verkehrt die überwiegende Anzahl der Marburger Stadtbuslinien in einem 30-Minuten-Takt, der z.T. auch in den Schwachverkehrszeiten vorliegt. In den Randzeiten sind einige Taktungen allerdings auf einen 60-Minuten-Takt reduziert. Ausnahmen für die Taktung in der Hauptverkehrszeit bestehen durch dichtere 15-Minuten-Taktung (Linie 9 und 7), als auch durch geringere 60-Minuten-Taktung (Linie 10, 11, 16 und 17). Darüber hinaus bestehen vereinzelte Linien (Linie 12 und 13), die werktags in der Hauptverkehrszeit eine geringere Taktung (120 Minuten) vorweisen, als in den Randzeiten (60 Minuten).

Samstags verkehren, bis auf die Linien, die den Schulverkehr abwickeln (Linie 15, 18 und 22), alle Stadtbuslinien. Durch den Zusatz der P+R-Linie und dem Wegfall der Schulverkehre sind samstags 19 Stadtbuslinien im Einsatz, die weiterhin um sechs AST-Linien ergänzt werden. Das grundsätzliche Bedienungsmuster ist an das werktägliche Grundgerüst angelehnt. Unterschiede ergeben sich hauptsächlich durch die zusätzliche P+R-Linie. Darüber hinaus liegt der Betriebsbeginn samstags i.d.R. etwas später (6:30 Uhr – 7:30 Uhr), wobei auch hier früher bzw. später liegende Ausnahmen existieren. Des Weiteren werden die Taktungen insgesamt etwas geringer, wobei nach wie vor vier Linien (5, 6, 7 und 8) in der Hauptverkehrszeit eine 30-Minuten-Taktung vorweisen. Vermehrt liegen aber 60- und 120-Minuten-Taktungen vor.

Sonn- und feiertags verkehren in Marburg insgesamt 13 Stadtbuslinien, die um fünf AST-Linien ergänzt werden. Weiterhin bieten neun der Stadtbuslinien ein durchgängiges Angebot bis in die Nacht, wohingegen drei Linien ein Angebot bis in den späten Nachmittag bzw. den frühen Abend bieten. Von diesen werden zwei durch die Bedienung der AST-Linien 6 und 8 ergänzt. Die AST-Linien 11 und 13 stellen in ihren Bedienbereichen sonntags das einzige Angebot dar und starten dementsprechend früher als werktags. Die AST-Linie 12 dient der Anbindung der Haltestellen „Schröcker Brunnen“ und „Sonnenblick“. Sämtliche sonn- und feiertäglichen Busverkehrsangebote liegen im 60-Minutentakt vor.

⁸ AST-Linie 6, 8, 11, 12, 13 und 21 (letztere verkehrt aktuell nicht; Stand Oktober 2020)

⁹ Linie 1, 2, 4, 5, 7, 12, 14, 16 und 17

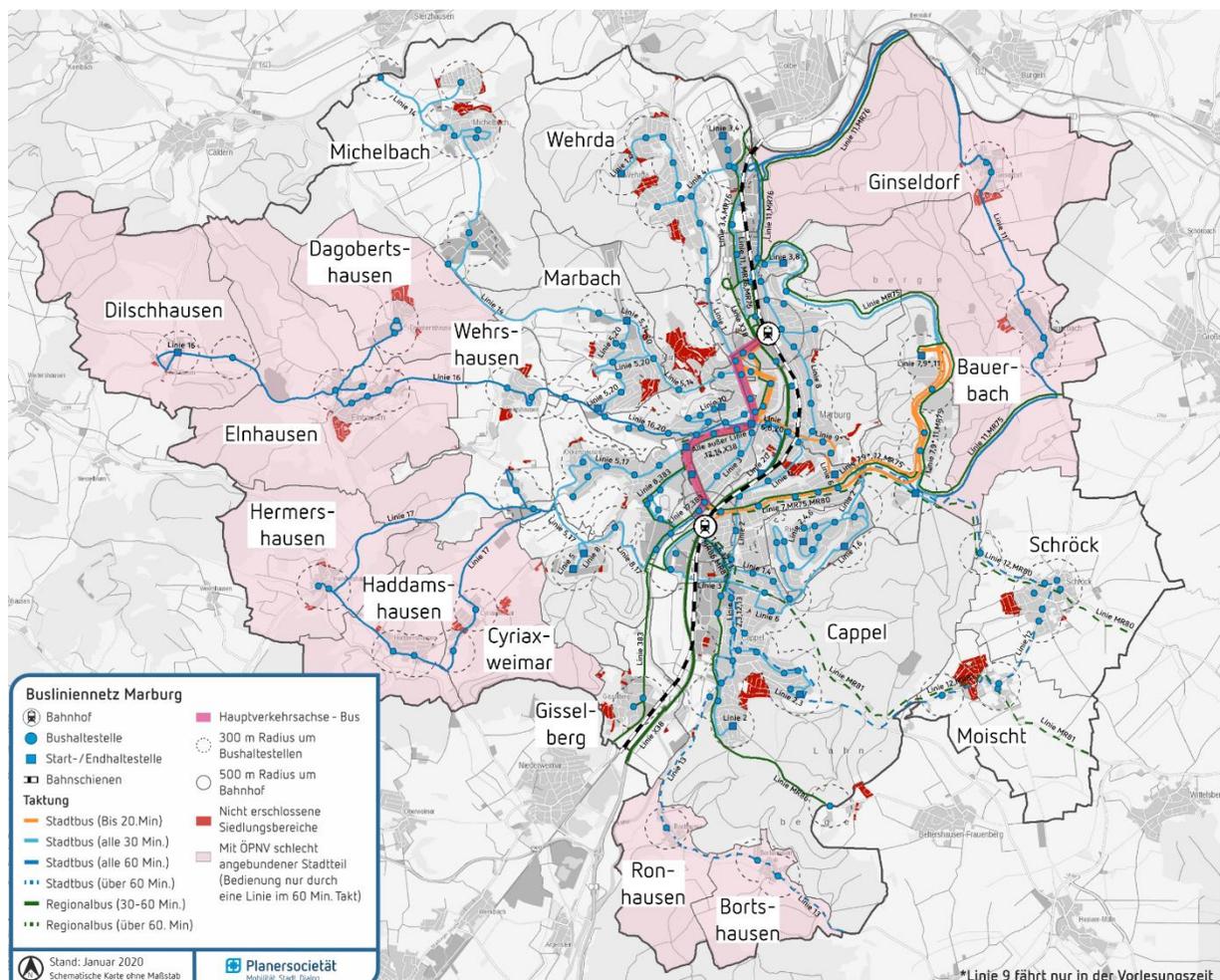
¹⁰ Linie 6, 8, 9, 10, 11, 13 und 20

¹¹ Linie 15, 18, 19 und 22

¹² Mo – Fr ab 19 Uhr, an Wochenende sowie sonn- und feiertags können auf RMV-Zeitkarten ein Erwachsener sowie beliebig viele Kinder unter 15 Jahren mitgenommen werden

Daraus ergibt sich das in Abbildung 59 ersichtliche Bild zum Busverkehr in Marburg. Deutlich wird insbesondere, dass die Kernstadt von vielen Buslinien erschlossen ist und sich hier zahlreiche Überschneidungen an den Haltestellen ergeben, die sich positiv auf die Bustaktung auswirken. Demgegenüber steht die deutlich ausgedünnte Erschließung der Außenstadtteile in denen vielfach nur eine Buslinie verkehrt. Durch fehlende Überschneidungen mit weiteren Buslinien (auch regionalen) ergibt sich, dass maximal eine stündliche Bedienung vorliegt.

Abbildung 59: Analysekarte des Busverkehrs in Marburg (Stadt- und Regionalbuslinien)



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2021

5.3.3 Qualitäten der Haltepunkte

Bahnhof Marburg (Lahn) und Marburg (Süd)

Die beiden Bahnhöfe auf Marburger Stadtgebiet bieten unterschiedliche Qualitäten für die Fahrgäste. Der zentrale Bahnhof Marburg (Lahn) stellt einen modernen Mobilitätsknotenpunkt dar, der in direkter Nähe zu vielen wichtigen Infrastrukturen sowie zur Marburger Innenstadt liegt. Im Jahr 2015 wurde der Bahnhof Marburg (Lahn) zusammen mit dem Vorplatz von der Allianz pro Schiene als „Bahnhof des Jahres“ ausgezeichnet. Die Bahnsteige sind mit Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten ausgestattet und auch die Barrierefreiheit ist hier grundsätzlich gegeben, z.T. aber nur mit Umwegen (bspw. aus Richtung Osten, da über das Brückenbauwerk keine direkte, barrierefreie Zugangsmöglichkeit zu den Gleisen besteht).

Am Schienenhaltepunkt Marburg (Süd) besteht im Gegensatz zum Bahnhof Marburg (Lahn) deutlicher Modernisierungsbedarf. Dies betrifft vor allem die Bahnsteige sowie den Brückenzugang zum westlichen Gleis. Problematisch ist hier außerdem die fehlende Barrierefreiheit (barrierefreier Ausbau ist geplant). So ist das westlich gelegene Gleis (Fahrtrichtung Süden) derzeit für mobilitätseingeschränkte Personen kaum zu erreichen (fehlender ebenerdiger Zugang sowie fehlende Aufzüge) und auch der Einstieg am anderen Gleis ist angesichts der Höhenunterschiede zwischen Bahnsteig und Bahn nicht barrierefrei möglich.

Abbildung 60: Bahnhof Marburg (Lahn)



Abbildung 61: Bahnhof Marburg (Süd)



Bushaltestellen in Marburg

In Marburg gibt es im Stadtgebiet insgesamt eine hohe Anzahl an Bushaltestellen, die unterschiedlich gut ausgestattet sind. Auffällig und positiv ist beispielsweise der hohe Anteil an Bushaltestellen, die über dynamische Fahrgastinformationen (DFI-Anzeigen) verfügen. Hinzu kommen häufig Lautsprecherinformationen für Blinde und sehingeschränkte Menschen, die über akustisch zu verortende Taster aktiviert werden können und den Fahrgästen Uhrzeit, Haltestelle, Fahrtrichtung sowie kommende Linien nennen. Viele Bushaltestellen verfügen außerdem über Witterungsschutz sowie Sammelbehälter für Abfall. Vermehrt findet auch die Barrierefreiheit an den Bushaltestellen Berücksichtigung, was beispielsweise an den zentralen Busverkehrsknoten Bahnhof Marburg (Lahn) und Bahnhof Marburg (Süd) aber z.T. auch im weiteren Stadtgebiet ersichtlich wird. Hierzu ist allerdings zu sagen, dass der gesetzlich vorgeschriebene Zielhorizont einer vollständigen Barrierefreiheit bis Ende 2022 auch für die Stadt Marburg (wie für eigentlich alle anderen deutschen Städte auch) nicht darstellbar ist. Um die größten Bedarfe möglichst zeitnah zu decken, setzt die Stadt Marburg den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen nach einer Prioritätenliste um. Des Weiteren verfügen mittlerweile 15 Bushaltestellen im Marburger Stadtgebiet auch über frei zugängliches WLAN.

Abbildung 62: Integration & Ausstattung einer innerstädtischen Bushaltestelle (Robert-Koch-Straße)



Abbildung 63: Nutzungskonflikte & beengter Raum im Bereich einer Bushaltestelle (Bauerbach)



Demgegenüber ist allerdings auch zu beachten, dass an einigen Bushaltestellen im innerstädtischen Bereich der vorhandene Raum sehr beengt ist. Das führt teilweise dazu, dass Wartehäuschen, Sitzmöglichkeiten oder eine barrierefreie Gestaltung nicht oder nur begrenzt umgesetzt sind. Engstellen bedeuten hier auch Konflikte zwischen wartenden Fahrgästen sowie dem Fuß- und vor allem Radverkehr in Längsrichtung, wenn der Radverkehr im Seitenraum geführt wird.

Insgesamt nimmt die Qualität der Bushaltestellen vor allem im Bereich der weniger stark frequentierten Außenstadtteile ab. Hier besteht sowohl in Sachen Komfort (Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz), Barrierefreiheit sowie der generellen Außendarstellung Nachholbedarf. Zudem sollten möglichst alle Bushaltestellen im Stadtgebiet entsprechend des § 8 des PBefG (Personenbeförderungsgesetz) bis Ende 2022 barrierefrei ausgebaut sein (Ausbauprioritäten im Haltestellensystem sowie Ausnahmen unter bestimmten Voraussetzungen sind im aktuellen Nahverkehrsplan hinterlegt und werden voraussichtlich auch Bestandteil der Fortschreibung sein).

5.3.4 Fahrzeugflotte Stadt- und Regionalbusverkehr

Stadtbusflotte

Aktuell werden im Marburger Stadtbussystem 80 Busse eingesetzt. Bis auf die im AST-Angebot eingesetzten Kleinbusse sind alle Marburger Busse Niederflerbusse mit einem barrierefreien Zugang. Etwas mehr als die Hälfte (52,5%) der Fahrzeuge sind zudem Gelenkbusse bzw. Busse mit Anhängerzug, die die Kapazität einzelner Fahrten erhöhen. Die Befahrung des Marburger Stadtgebiets mit den verschiedenen Buslinien hat allerdings auch gezeigt, dass einige Fahrzeuge modernisierungsbedarf haben (z.B. hinsichtlich der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen, Abstellmöglichkeiten für Rollatoren/Rollstühle/Fahrräder).

Abbildung 64: Niederflrbus mit Anhängerzug



Abbildung 65: Niederflrgelenkbus



Als Betreiber der Stadtbusflotte legen die Stadtwerke Marburg Wert auf umweltfreundliche Antriebe und setzen bevorzugt Erdgasfahrzeuge ein. Der Anteil dieser an der Gesamtflotte beträgt über 60% (Stand Oktober 2020). Auch in Bezug auf die verbleibenden Dieselfahrzeuge wird umweltbewusst gehandelt. Durch Fördermittel, die im Zuge des Green City Plans generiert werden konnten, sind die verbliebenen Dieselfahrzeuge der Abgasnorm EURO IV, im Anschluss an die Erstellung und den Beschluss des Green City Plans, sukzessive auf die Abgasnorm EURO VI umgerüstet worden. Darüber hinaus bestehen Planungen zur Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. So sollen bis zum Jahr 2025 die Stadtbuslinien 2 und 7 als Oberleitungsbusse fahren, die durch die Kombination von Batteriebetrieb und Ladung sowie Betrieb über die Streckenabschnitte mit Oberleitung ganzjährig vollelektrisch angetrieben werden können. Darauf aufbauend soll die Elektrifizierung der Busflotte weitergeführt werden. Bis 2030 ist eine vollständige Elektrifizierung der Stadtbusflotte (v.a. über batteriebetriebene Busse) angestrebt. Diesbezüglich kann Marburg durchaus zu den Positivbeispielen und Vorreitern gezählt werden.

Regionalbusflotte

Die für die regionalen Marburger Buslinien eingesetzten Fahrzeuge des regionalen Nahverkehrsverbands Marburg-Biedenkopf sind allesamt Dieselfahrzeuge und entsprechen der Abgasnorm EURO V oder höher. Die aktuell auf den regulären regionalen Buslinien in Marburg eingesetzten Busse sind etwa zur Hälfte als barrierefreie Niederflrbusse ausgestattet. Im Bereich des regionalen AST-Verkehrs ist eine Barrierefreiheit der Fahrzeuge nicht gegeben.

5.3.5 Information, Service & Tarif

Informationen zu allen Aspekten des öffentlichen Verkehrs (Netzstrukturen, Serviceeinrichtungen, Tarife, usw.) sowie der angebotene Service sind von erheblicher Bedeutung für die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems. Denn Informationen stellen neben dem Erscheinungsbild von Haltepunkten, Bahnen und Bussen, den Erstkontakt zum öffentlichen Verkehr dar.

Informationen und Service

Informationen zum Busliniennetz und zu den Fahrplänen des Stadt- und Regionalbusverkehrs sind auf der Website der Stadtwerke Marburg verfügbar. Für Verbindungsauskünfte ist ein Auskunftstool des RMV integriert. Weitergehende Informationen sind dann über die Website des RMV abrufbar. Ein Liniennetzplan sowie die Linienfahrpläne der in Marburg verkehrenden Stadtbushlinien sind ebenso wie die der Regionalbuslinien auf der Website der Stadtwerke Marburg digital erhältlich. Letztere sind für Erstnutzer*innen allerdings oft nur schwer lesbar und können ein Nutzungshemmnis darstellen. Die RMV-App bietet ein teilweise darüberhinausgehendes Angebot für Smartphones. Neben einer Verbindungssuche sind hier aktuelle Verkehrsmeldungen für die Region integriert sowie das digitale Liniennetz. Außerdem besteht die Möglichkeit bargeldlos Handy-Tickets zu erwerben und auch die einfache Buchung von Car- und Bikesharingangeboten ist möglich.

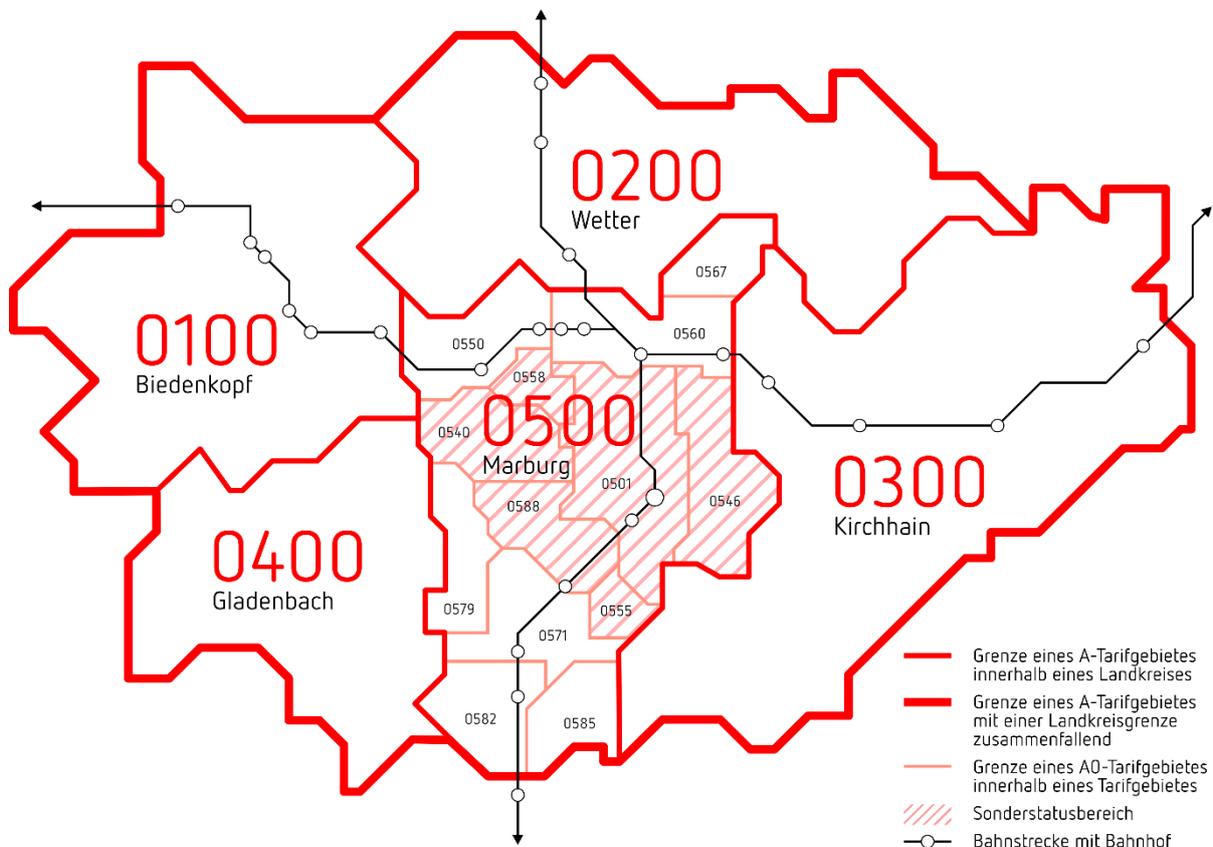
Die Stadtwerke Marburg verfügen über eine Mobilitätszentrale. Hier können Kund*innen und Interessierte sich über die Mobilitätsmöglichkeiten in der Stadt informieren und Mobilitätsberatung in Anspruch nehmen. Darüber hinaus werden Fahrkarten verkauft und Informationsmaterial zur Verfügung gestellt. Grundsätzlich ist der Erwerb von Fahrkarten an den Fahrkartenautomaten der Bahnhöfe, in allen Bussen sowie über die RMV-App möglich. Zeitkarten können auch online über die Website des RMV erworben werden.

Ein weiterer digitaler Service ist die App DyFIS Talk der Stadtwerke Marburg. Diese bietet die aktuellen Abfahrtszeiten sowie Verspätungen bzw. weitere einschränkende Ereignisse für den ÖPNV in Echtzeit an. In Zusammenarbeit mit dem bundesweiten Kompetenzzentrum für Menschen mit Blindheit und Sehbehinderung (blista) wurde die App so weiterentwickelt, dass sie per Sprachsteuerung bedient werden kann und ihre Informationen auch per Sprachausgabe wiedergibt.

Nur in begrenztem Umfang konnten im Rahmen der Bestandsanalyse hingegen Informationen zu Angeboten (z.B. Schnupper-/Kennlern-Tickets) und Informationen für Neubürger*innen oder besonderen Aktionen (z.B. Tausch Führerschein gegen Monatsfahrkarte) gefunden werden.

Tarifstruktur

Abbildung 66: Übersichtskarte Tarifgebiete Landkreis Marburg-Biedenkopf



Quelle: eigene Darstellung nach RMV-Tarifgebieten

Marburg ist wie der Landkreis Marburg-Biedenkopf Gesellschafter und damit Teil des Verbundraums des RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund), der in diesem für die Festlegung einer einheitlichen Tarifstruktur zuständig ist. Zur Ermittlung der zu zahlenden Preisstufe ist das Verbundgebiet in Tarifgebiete (sogenannte A- und A0-Tarifgebiete) unterteilt. Ein A0-Tarifgebiet entspricht i.d.R. dem Gebiet einer Kommune. In Marburg wird, wie in den anderen Sonderstatus-Städten im RMV-Gebiet, d.h. Städte mit mehr als 50.000 Einwohner*innen (Bad Homburg, Fulda, Gießen, Hanau, Rüsselsheim und Wetzlar) die Stadtpreisstufe angewandt. Dies bedeutet für die Fahrgäste einen einheitlichen Tarif für das gesamte Stadtgebiet.

Die Preise für den Marburger Stadtbusverkehr sind vergleichsweise günstig. Aufgrund der Stadtpreisstufe kann das gesamte Stadtgebiet mit einer Einzelfahrt durchfahren werden. Eine Monatskarte für Erwachsene gibt es bereits für unter 1,60 € am Tag. Die Monatskarte für Fahrten nach 9 Uhr ist nochmal günstiger und kostet ca. 1,35 € pro Tag. Auch Tagestickets werden angeboten, allerdings besteht kein Kurzstreckentarif. Ein Beispiel für die Einführung eines Kurzstreckentickets¹³ ist die Stadt Hanau. Diese verfügt ebenfalls über den Stadttarif und bietet den Kurzstreckentarif für 1,35 € (Erwachsene) bzw. 0,80 € (Kinder) an.

¹³ Für das Kurzstreckenticket ist nicht generell festgelegt wie viele Stationen gefahren werden dürfen. Mit dem Kurzstreckentarif erreichbare Haltestellen sind am jeweiligen Einstiegspunkt ersichtlich

Tabelle 9: ausgewählte Preise der Marburger Stadtpreisstufe

Preis	Einzelfahrt		Monatskarte			Tageskarte	
	Erwachsene	Kinder	Erwachsene	Schüler / Azubis	ab 9 Uhr	Erwachsene	Kinder
	2,30 €	1,40 €	47,40 €	37,00 €	40,30 €	4,50 €	2,75 €

Quelle: eigene Darstellung nach RMV Tarifgesamtplan (Stand 01.01.2020)

Die Preisstruktur des regionalen öffentlichen Verkehrs ergibt sich aus der Anzahl der jeweils durch- bzw. angefahrenen A-Tarifgebiete. Welche A-Tarifgebiete mitberechnet werden hängt hier nicht von der Lage der Tarifgebiete zueinander, sondern von der für den Linienweg genutzten Verbindung ab. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf setzt sich aus fünf A-Tarifgebieten zusammen (siehe Abbildung 66). Marburg ist Teil des A-Tarifgebiets 0500, welches mitten im Landkreis liegt. Daraus ergibt sich, dass aus den jeweiligen Tarifgebieten (Biedenkopf 0100, Wetter 0200, Kirchhain 0300, Gladenbach 0400) nach Marburg bzw. in umgekehrter Richtung maximal Preisstufe 4 gezahlt werden muss. Das A-Tarifgebiet 0500 ist allerdings nicht auf das Marburger Stadtgebiet begrenzt. So ergibt sich, dass für Verbindungen aus den Teilen des Tarifgebiet 0500, die nicht innerhalb des Marburger Stadtgebiets liegen (z.B. Weimar), nach Marburg bzw. in umgekehrter Richtung, die Preisstufe 3 gilt. Entsprechend der höheren Anzahl an durchquerten A-Tarifgebieten erhöht sich die Preisstufe aus weiter entfernten Tarifgebieten bis maximal Preisstufe 7.

Tabelle 10: ausgewählte Tarife im regionalen öffentlichen Verkehr

	Einzelfahrt		Monatskarte			Jahreskarte
	Erwachsene	Kinder	Erwachsene	ab 9 Uhr	Schüler*innen / Azubis	jährl. Summe
Preisstufe 3	3,30 €	1,95 €	92,20 €	73,80 €	71,90 €	922,20 €
Preisstufe 4	5,00 €	2,95 €	140,50 €	112,40 €	109,60 €	1.405,20 €
Preisstufe 5	8,70 €	5,10 €	188,70 €	141,50 €	147,20 €	1.887,00 €
Preisstufe 6	12,50 €	7,30 €	236,20 €	177,20 €	184,20 €	2.362,20 €
Preisstufe 7	16,20 €	9,40 €	284,10 €	213,10 €	221,60 €	2.841,00 €

Quelle: eigene Darstellung nach RMV Tarifgesamtplan (Stand 01.01.2020)

Der RMV bietet eine große Auswahl an Tickets zum Barkauf an Fahrkartenautomaten und Schaltern an. Hinzu kommen Zeitkarten sowie vergünstigte Zeitkarten für Schüler*innen, Auszubildende, Senior*innen und auch ein nochmals vergünstigtes Monatsticket, das eine Nutzung erst ab 9 Uhr voraussetzt. Eine weitere Besonderheit stellt das 365-€-Hessenticket für Schüler*innen bzw. Senior*innen dar, das Mobilität in ganz Hessen für einen Euro am Tag ermöglicht. Bei Wochen-, Monats- und Jahreskarten gilt zudem die RMV-Mitnahmeregelung, mit der wochentags nach 19 Uhr sowie an Wochenenden ganztägig eine erwachsene Person und beliebig viele Kinder unter 15 Jahren mitfahren können. Das Fahrrad wird in den RMV-Verkehrsmitteln zu allen Tageszeiten grundsätzlich kostenlos befördert, sofern Platz vorhanden ist. Dies gilt auch für die Mitnahme von zulassungsfreien E-Bikes, Pedelecs und nicht zusammenklappbaren Tretrollern. Zusammengeklappte Falträder und Tretroller gelten als Gepäckstück und können kostenfrei mitgeführt werden. Die Fahrradmitnahmeregelung können die einzelnen Verkehrsunternehmen eigenverantwortlich regeln. In Marburg ist die Fahrradmitnahme in einzelnen Linien, die mit Midi-Bussen bedient werden aufgrund der Platzverhältnisse ausgeschlossen.

5.3.6 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf

Nachfolgende Tabelle 11 zeigt zusammengefasst die Stärken und Schwächen, die aus der Bestandsanalyse des öffentlichen Verkehrs in Marburg hervorgehen. Anschließend sind die vordringlichen Handlungsbedarfe für den ÖV in der Stadt Marburg definiert.

Tabelle 11: Stärken und Schwächen des öffentlichen Verkehrs in Marburg

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Kompakte Stadtstrukturen • Junge Bevölkerungsstruktur mit vielen ÖV-affinen Studierenden • Bestehender Nahverkehrsplan und Fortschreibung • Green-City-Masterplan mit ersten Umsetzungen • zwei Bahnanschlüsse im Stadtgebiet • moderner, größtenteils barrierefreier Bahnhof Marburg (Lahn) mit vielen und regelmäßigen Verbindungen (Schiene und Bus) • Regionalbusverkehr zur Anbindung umliegender Gemeinden des Landkreises Marburg-Biedenkopf • 22 Stadtbuslinien, von denen werktags neun eine ganztägige Bedienung bieten • viele Stadtbereiche sind zumindest grundsätzlich mit dem ÖPNV erreichbar • sechs AST-Linien zur Ausweitung des Angebots auf Schwachverkehrszeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • MIV-Affinität bei Pendlerverkehren aus dem Umland (60%); potenzieller Hinweis auf fehlende Verbindungs- und/oder Bedienqualität • Die Marburger Gewerbegebiete sind bisher nicht mit der Bahn erschlossen • modernisierungsbedürftiger, nicht barrierefreier Bahnhof Marburg (Süd) mit geringerer Bedienqualität (Schiene) und unzureichender Erreichbarkeit • fehlende regionale Busverbindung in westliche Stadtteile Marburg sowie in westlich und nordöstlich der Stadt gelegene Bereiche • sieben Buslinien bieten nur eine Bedienung bis in die frühen Abendstunden • außerhalb der innerstädtischen Busverkehrsachse nimmt die Bedienhäufigkeit der Bushaltestellen deutlich ab • in den Schwachverkehrszeiten sowie an Sonn- und Feiertagen sind die Taktungen und Bedienzeiten spürbar reduziert • das AST-Angebot ist in seiner Ausgestaltung nicht mehr zeitgemäß und unkomfortabel (telefonische Anmeldung, keine Flexibilität)
<ul style="list-style-type: none"> • sehr hohe Anzahl an Bushaltestellen • viele Bushaltestellen verfügen über moderne Ausstattungsmerkmale (z.B. DFI-Anzeigen, Elemente der Barrierefreiheit, Witterungsschutz) • Fahrzeuge des Stadtbusverkehrs sind mit Ausnahme der Kleinbusse im AST-Verkehr barrierefrei • Konkrete Planungen zur Elektrifizierung der Linien 2 und 7 durch Oberleitungsbusse (bis 2025) & weitere Elektrifizierungsbestrebungen bis 2030 • Stadttarif innerhalb Marburgs • Vielfältige Tarifmöglichkeiten (Zeitkarten, Angebote für bestimmte Personengruppen, Studierendenticket) • Mobilitätszentrale der Stadtwerke Marburg mit Mobilitätsberatung • Digitales und analoges Informationsmaterial zum ÖV in Marburg 	<ul style="list-style-type: none"> • nicht im innerstädtischen Bereich liegende Bushaltestellen sind vielfach noch nicht barrierefrei gestaltet • im innerstädtischen Bereich ist der verfügbare Raum an Bushaltestellen z.T. beschränkt, sodass qualitätssteigernde Ausstattungen nur bedingt integriert werden können • Modernisierung einiger Fahrzeuge erforderlich • aktuell noch keine elektrifizierten Fahrzeuge in der Stadtbusflotte • z.T. kann das bestehende Informationsmaterial für Erstnutzer*innen ein Nutzungshemmnis darstellen • Angebote für Neubürger*innen fehlen

Quelle: eigene Darstellung

Aus der Bestandsanalyse sowie der Auflistung der Stärken und Schwächen des öffentlichen Verkehrs in Marburg lässt sich zunächst einmal ableiten, dass die Stadt Marburg viele Qualitäten im Bereich des öf-

fentlichen Verkehrs zu bieten hat. Es lassen sich auch Potenziale und Verbesserungsmöglichkeiten erkennen. Diese sind nachfolgend als vordringliche Handlungsbedarfe zusammengefasst und stellen die Grundlage für Ziel- und Maßnahmenentwicklung des MoVe 35 dar.

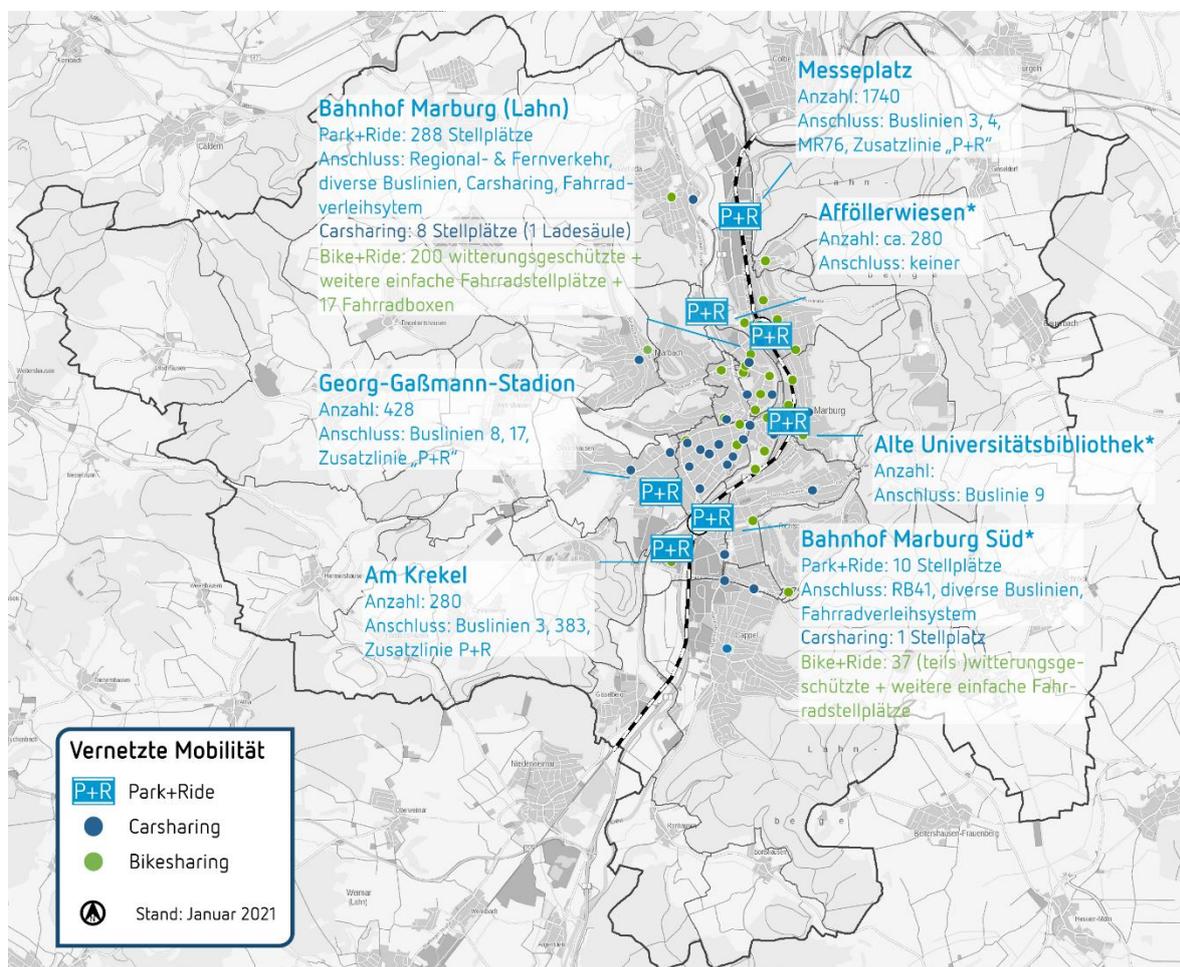
- Barrierefreier Ausbau und Modernisierung des Bahnhofs Marburg (Süd) als Verknüpfungspunkt, um die Attraktivität zu erhöhen und die Erreichbarkeit des Bahnhofs zu stärken
- generell weiteres Vorantreiben des barrierefreien und komfortablen Ausbaus der Bushaltestellen
- Flexiblere, komfortablere und direktere Anbindung der Außenstadtteile
- Aufbau eines Neubürger*innen-Angebots mit speziellen Angeboten im ÖV, ggf. weitere Marketingaktionen
- Diskussion weiterer Perspektiven für das Schienennetz, z.B. auch das Thema weiterer Stadtbahnhöfe

5.4 Vernetzte Mobilität

Die Vernetzung von Verkehrsmitteln wird für städtische Verkehrssysteme immer bedeutender. Viele Menschen sind in ihrer Mobilität nicht mehr monomodal auf ein Verkehrsmittel festgelegt, sondern bewegen sich je nach Wegezweck und Witterung multimodal (Nutzung mehrerer Verkehrsmittel im Alltag) oder auch intermodal (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einer zusammengehörigen Wegekette) durch die Stadt.

Der öffentliche Verkehr ist ein zentraler Bestandteil eines vernetzten Verkehrssystems, da er einerseits schnell große Distanzen überbrücken kann (z.B. Bahnverbindungen), sich andererseits aber auch zur Feinerschließung eignet (Busverbindungen, On-demand-Verkehre). Nicht nur innerhalb des öffentlichen Verkehrs kann Vernetzung stattfinden (Bus-Bahn), es besteht auch die Möglichkeit, weitere Verkehrsmittel einzubinden.

Abbildung 67: Vernetzte Mobilität in Marburg



Quelle: eigene Darstellung; eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2021

5.4.1 Verknüpfungspunkte Bahnhöfe

Abbildung 68: Bushaltestpunkt Bf Marburg (Lahn)



Abbildung 69: Bushaltestpunkt Bf Marburg (Süd)



Da beide Marburger Bahnhöfe Teil der innerstädtischen Busverkehrsachse sind und die jeweiligen Bushaltestellen modernisiert wurden, ist die Verknüpfung zwischen Schiene und Bus positiv zu bewerten. Neben dem Übergang zum Busverkehr bieten beide Schienenhaltepunkte im Stadtgebiet auch Übergangspotenziale zum Radverkehr. Einerseits über B+R-Anlagen im direkten Umfeld, hier sind allerdings Modernisierungsmaßnahmen sowie eine Erhöhung der Quantität (insb. am Bahnhof Marburg (Lahn)) erforderlich. Andererseits über die an beiden Bahnhöfen bestehende Möglichkeit zur Nutzung des Fahrradverleihsystems. Des Weiteren bestehen Möglichkeiten zum Übergang von Pkw zur Bahn. Am Bahnhof Marburg (Lahn) gibt es hierzu ein modernisiertes Parkhaus mit über 280 Stellplätzen. Am Bahnhof Marburg (Süd) besteht die Möglichkeit einen anliegenden Parkplatz mit ca. zehn Stellplätzen zu nutzen. Als weiteres Qualitätsmerkmal zur Verknüpfung zwischen Bahn und Pkw ist die Carsharing-Station des Anbieters Scouter am Bahnhof Marburg (Lahn) zu nennen, die in direkter Nähe des Haupteingangs ein Angebot für die Weiterfahrt auf Marburger Stadtgebiet generiert. Detailliertere Informationen zu den Qualitäten bzw. Anpassungsbedarfen im Bereich der Verknüpfungsmöglichkeiten sind in den nachfolgenden Kapiteln aufgeführt.

5.4.2 Park & Ride

In Marburg gibt es drei als P+R-Anlagen ausgewiesene Parkplätze (siehe Tabelle 12), an denen Pkw überwiegend kostenlos abgestellt werden können. Hinzu kommt das Parkdeck am Bahnhof Marburg (Lahn), welches ebenfalls als P+R-Anlage nutzbar ist. Darüber hinaus bestehen zwei weitere Parkplatzebenen, die aus gutachterlicher Sicht Bedeutung im Zusammenhang mit P+R haben. Einerseits im Bereich des Bahnhofs Marburg (Süd) und andererseits im Umfeld der alten Universitätsbibliothek.

Tabelle 12: P+R-Anlagen im Marburger Stadtgebiet

P+R Anlage	Anzahl Parkmöglichkeiten	Preis	Umstiegsmöglichkeiten
Afföllerwiesen*	ca. 280	eine Stunde 1,20 €/h	Fahrradverleihsystem
Am Krekel**	280; davon 20 für P+R reserviert	kostenlos für P+R-Nutzende, für sonstige Kunden kostenpflichtig	Buslinien 3, 383
Georg-Gaßmann-Stadion	428	kostenlos	Buslinien 8, 17 (morgens nur 1x & abends mehrmals), Zusatzlinie „P+R“
Messeplatz	1.740	kostenlos	Buslinien 4, MR76, Zusatzlinie „P+R“
Bahnhof Marburg (Lahn)	288	ersten beiden Stunden 1,00 €/h > zwei Stunden 1,50 €/h 24 Stunden 7,00 € eine Woche 21,00 € zwei Wochen 42,00 € Monat 45,00 €	Regional- & Fernverkehr, diverse Buslinien, Fahrradverleihsystem, Car-sharing
Bahnhof Marburg Süd*	ca. 10	kostenlos	RB 41, diverse Buslinien, Fahrradverleihsystem
Alte Universitätsbibliothek*	unklar***	eine Stunde 0,60 €/h	Buslinie 9

Quelle: eigene Darstellung; Stand: März 2021

*) Parkplätze nicht offiziell als P+R-Anlagen der Stadt Marburg aufgeführt

**) Betriebs- und Kundenparkplatz der Stadtwerke Marburg

***) wird noch erhoben

Der Parkplatz Afföllerwiesen verfügt über einen direkten Anschluss an die B3 und liegt dadurch verkehrsgünstig. Aktuell ist der Parkplatz nicht als P+R-Standort ausgewiesen, bietet aufgrund der verkehrsgünstigen Lage aber ein dahingehendes Potenzial. Der Bahnhof Marburg (Lahn) liegt ca. 450m fußläufiger Entfernung, und konkurriert in diesem Zusammenhang mit dem P+R-Parkdeck am Bahnhof. Im Nahbereich der P+R-Anlage besteht bisher keine Bushaltestelle, doch die Anbindung an das Fahrradverleihsystem ist gegeben. Die Marburger Innenstadt ist zu Fuß sowie mit dem Rad über die Rosenparkbrücke direkt erreichbar. P+R-Potenziale könnten sich insbesondere durch die Verbindung zu den Gewerbestandorten ergeben.

Die P+R-Anlage Am Krekel liegt verkehrsgünstig im Nahbereich der Ausfahrt der B3 und wird über die Südspange und die Straße Am Krekel erschlossen. Für P+R-Zwecke steht der Parkplatz kostenfrei zur Verfügung, wohingegen für weitere Parkzwecke Gebühren fällig werden. Der Bahnhof Marburg (Süd) liegt ca. 800m weit entfernt, weshalb sich die P+R-Anlage kaum für den Umstieg auf die Bahn eignet. Im Nahbereich der P+R-Anlage besteht die Bushaltestelle Am Krekel, die von den Linien 3 und 383 bedient wird (entstehender werktäglicher & samstäglicher Takt ca. 20 Minuten).

Die P+R-Anlage Georg-Gaßmann-Stadion liegt eher abseits der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen der Stadt Marburg. Allerdings sind im Umfeld einige Schulen sowie Sport- und Freizeitanlagen gelegen, die Zielverkehr anziehen. Die Nutzung der P+R-Anlage ist kostenlos möglich. Aus der verkehrsunünstigen Lage und der kostenlosen Nutzbarkeit resultiert wahrscheinlich, dass der Parkplatz zu großen Anteilen nicht zu P+R-Zwecken genutzt wird. Am Standort besteht aufgrund der Entfernung zum Bahnhof Marburg (Süd) (Luftlinie ca. 800m, sinnvolle Wegeverbindung ca. 1,2 km) auch keine sinnvolle Anbindung an den Schienenverkehr. Durch die Bushaltestelle Georg-Gaßmann-Stadion nördlich der P+R-Anlage ist diese aber an den Stadtbusverkehr angebunden (Linie 8, 17 & „P+R“; entstehender werktäglicher Takt ca. 15 – 30 Minuten, entstehender samstäglicher Takt ca. 15 Minuten).

Die P+R-Anlage Messeplatz liegt im Norden von Marburg im Nahbereich der gewerblichen Nutzungen der Afföllerstraße und im erweiterten Umfeld von insgesamt drei Auf- und Abfahrten der B3. Die Nutzung der

sehr groß dimensionierten P+R-Anlage ist kostenlos möglich. Einzelne Stellplätze sind hier nicht markiert. Die Entfernung zum Bahnhof Marburg (Lahn) (Wegeverbindung ca. 1,8 km) ist für eine fußläufige Verbindung zu weit. Die Buslinien 4 und MR76 binden die P+R-Anlage an das Bussystem an (entstehender werktäglicher Takt ca. 30 Minuten). Zusätzlich verkehrt samstags auch hier die Buslinie „P+R“ (entstehender samstäglicher Takt ca. 20 Minuten). Die Vor-Ort-Begehung an einem Werktag hat gezeigt, dass die Auslastung der Anlage gering ist.

Die P+R-Anlage Bahnhof Marburg (Lahn) liegt in dessen direkter Nähe und ermöglicht einen sehr direkten Zugang zu den Gleisen. Das Parkdeck ist bewirtschaftet und bietet für P+R-Nutzung spezielle Wochen- bzw. Monatsstarife, während für die sonstige Nutzung (insb. Kurzzeitparkende, Gelegenheitsparkende) andere Tarife gelten¹⁴. Neben dem Zugang zur Bahn, ist auch der Umstieg auf diverse Buslinien möglich. Hauptsächlichste Potenziale der P+R-Anlage liegen im Umstieg auf die Bahn. Für Nutzende, die im Bereich der Innenstadt arbeiten, stellen die gegebenen Tarifstrukturen auch eine Möglichkeit dar ihr Fahrzeug kostengünstig im Nahbereich der Innenstadt abzustellen.

Abbildung 70: P+R Parkdeck Bf Marburg (Lahn)



Abbildung 71: P+R Parkplatz Messeplatz



Ein Parkplatz im Nahbereich des Bahnhofs Marburg (Süd) verfügt über ca. zehn Parkplätze, weist allerdings darüber hinaus nur geringe Qualitäten (z.B. fehlende Markierung von Stellplätzen, geringe Kapazitäten) auf. Neben dem Zugang zur Bahn ist auch der Umstieg auf diverse Buslinien möglich. Die hauptsächlichen Potenziale der P+R-Anlage liegen aber auch hier im Umstieg auf die Bahn. Die Vor-Ort-Begehung zeigt, dass die Stellplätze hier überlastet sind und z.T. auf den Gehweg ausgewichen wird.

Der Parkplatz der alten Universitätsbibliothek ist direkt an die Verkehrsader B3 angeschlossen und liegt in einem sehr zentralen Bereich Marburgs östlich der Lahn. Als Parkplatz der mittlerweile nicht mehr genutzten Universitätsbibliothek bietet er an diesem Standort ein erhebliches Nachnutzungspotenzial. Im Nahbereich des Parkplatzes ist die Bushaltestelle Kurt-Schumacher-Brücke verortet. Diese wird von der Buslinie 9 bedient und ermöglicht die Weiterfahrt zum Universitätsklinikum sowie zum Rudolphsplatz und dem Busknotenpunkt Erlenring. Angesichts der bestehenden Standortpotenziale muss geprüft werden, ob eine langfristige Nutzung als P+R-Anlage den größten Nutzen birgt. Die P+R-Nutzung ist aufgrund der verkehrsgünstigen Lage mit Nähe zur Innenstadt und Anbindung an den Busverkehr aktuell eine Nutzungsalternative. Durch die anliegende Buslinie 9 wird werktags während der Vorlesungszeit eine Taktung von

¹⁴ Monatsticket: 45,00 €; 2-Wochen-Ticket: 42,00 €; 9-Tages-Ticket: 35,00 €; 8-Tages-Ticket: 28,00 €; Wochenticket: 21,00 €; Tagesticket: 7,00 €; Kurzzeitparken: 1 h: 1,00 €; 2 h: 2,00 €; 3 h: 3,50 €; 4 h: 5,00 €; 5 h: 6,50 €

15 Minuten und samstäglich eine Taktung von 60 Minuten erreicht. Ausbaufähig ist allerdings die Ausstattung der hier vorhandenen Haltestelle.

Das aktuelle P+R-Konzept der Stadt Marburg ist insbesondere auf den Umstieg vom Pkw auf den Bus ausgerichtet. Durch einen Umstieg an möglichst verkehrsgünstig gelegenen Parkplätzen könnten Pkw-Fahrten in die Innenstadt vermieden werden. Die aktuellen Bedienzeiträume der anliegenden Buslinien sprechen dafür, dass das P+R-Konzept vor allem auf samstägliche Einkaufsverkehre ausgerichtet ist. Um eine Umstiegsmöglichkeit zu schaffen, die von Nutzenden als attraktiv empfunden wird, ist eine enge Taktung des Busverkehrs erforderlich. Studien gehen davon aus, dass für einen solchen Zusammenhang mindestens eine 10-minütige Taktung vorliegen muss. Hier greift darüber hinaus das Push- & Pull-Prinzip. Einerseits muss ein attraktives Angebot des ÖPNV erreicht sowie z.B. hohe Aufenthaltsqualitäten in der Innenstadt hergestellt und zielgerichtetes Marketing für das P+R-Konzept betrieben werden (Pull-Maßnahmen). Andererseits müssen Maßnahmen ergriffen werden, die dazu führen, dass am Zielort eine gewisse restriktive Wirkung erzielt wird. Zu solchen Push-Maßnahmen gehören beispielsweise die Anpassung von Parkgebühren oder die Reduzierung der bisher vorhandenen Parkmöglichkeiten.

Die Stadt Marburg sieht im Zusammenhang mit den bestehenden P+R-Anlagen im Stadtgebiet auch den Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad als Potenzial zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im innerstädtischen Bereich an. Hierzu braucht es einerseits geeignete Radabstellanlagen im direkten Umfeld der P+R-Anlagen und andererseits die Integration von Stationen des Fahrradverleihsystems.

5.4.3 Bike & Ride

Im Umfeld der beiden Bahnhöfe bestehen Fahrradabstellmöglichkeiten in unterschiedlicher Qualität und Quantität. Im Bereich des Bahnhofs Marburg (Lahn) sind an einer modernisierungsbedürftigen aber witterungsgeschützten Radabstellanlage ca. 200 Fahrradabstellplätze vorhanden. Diese werden durch modernere aber nicht überdachte Fahrradabstellplätze im Bereich des Busknotenpunktes Bahnhof Marburg (Lahn) ergänzt. Des Weiteren sind 17 Fahrradboxen vorhanden, die auch hochwertigen Fahrrädern eine sichere Abstellmöglichkeit bieten. Die Vor-Ort-Begehung hat hier gezeigt, dass im direkten Umfeld des Bahnhofs aber noch zu wenige Fahrradabstellplätze bestehen. Viele Räder werden wild bzw. zusätzlich an bereits ausgelastete (im direkten Nahbereich des Bahnhofseingangs) Radabstellanlagen abgestellt.

Im Bereich des Bahnhofs Marburg (Süd) sind ebenfalls heterogene Qualitäten von Fahrradabstellplätzen festzustellen. Einerseits sind an der Straße Am Krekel, westlich der B3, 21 Fahrradabstellplätze vorhanden, die durch ihre Anordnung unter dem Brückenaufgang über einen gewissen Witterungsschutz verfügen. Östlich des Bahnhofs, im Bereich des Busknotenpunktes Bahnhof Marburg (Süd), sind 16 Fahrradabstellplätze vorhanden, die teilweise überdacht sind. Andererseits besteht im zuletzt genannten Bereich auch ein für Fahrräder ausgewiesener Abstellbereich ohne weitere Qualitäten. Ein Angebot abschließbarer Radabstellanlagen besteht bisher nicht.

Aktuelle Planungen der Stadt Marburg sehen vor die Qualität sowie die Quantität von Radabstellanlagen an den Marburger Bahnhöfen zu erhöhen. Die bestehende witterungsgeschützte Radabstellanlage am Bahnhof Marburg (Lahn) soll durch einen moderneren Ersatzbau mit Doppelstockparkern aufgewertet werden. Hier sollen insgesamt 384 Radabstellplätze in unmittelbarer Gleisnähe entstehen. Darüber hinaus sind südlich des Bahnhofsgebäudes drei weitere Radabstellanlagen (zwei Doppelstockparker 40 bzw. 24 Radabstellplätze, eine einseitig zugängliche Radabstellanlage mit 12 Radabstellplätzen) geplant, die über

insgesamt 76 Radabstellplätze in unmittelbarer Gleisnähe verfügen. Am Bahnhof Marburg (Süd) ist vorgesehen den nördlichen Teil der Stellplatzanlage mit zwei Radabstellanlagen zu qualifizieren. Hier sollen in direkter Gleisnähe insgesamt 64 Radabstellplätze (32 doppelseitige) entstehen.

Abbildung 72: Bike & Ride am Bf Marburg (Lahn)



Abbildung 73: Bike & Ride am Bf Marburg (Süd)



Abbildung 74: Bike & Ride im Umfeld der Bushaltestelle Rudolphsplatz



Abbildung 75: Bike & Ride an der Haltestelle Hahnerheide (Marburg Moischt)



An den Marburger Bushaltestellen spielt B+R mit Ausnahme der Busknotenpunkte an den beiden Bahnhöfen bisher eine untergeordnete Rolle. Es gibt nur wenige Bushaltestellen, die im direkten Umfeld Abstellmöglichkeiten, z.B. Radanlehnbügel, bieten. Vereinzelt bestehen aber Möglichkeiten Fahrräder im nahen bzw. erweiterten Umfeld abzustellen. Hierbei handelt es sich nach gutachterlichen Eindrücken aber nicht immer um eine bewusste Verknüpfung von Radverkehr mit ÖPNV.

5.4.4 Weitere Vernetzungsmöglichkeiten

In Marburg bestehen neben den B+R-Anlagen weitere Angebote die eine Vernetzung zwischen ÖV und Fahrrad ermöglichen. Dazu zählt neben dem Bikesharing-System auch die Möglichkeit, das Fahrrad in den öffentlichen Verkehrsmitteln mitzuführen. Des Weiteren verfügt die Stadt Marburg über ein Carsharing-Angebot.

Das Bikesharing-System in Marburg wird vom Anbieter nextbike betrieben. Das Fahrradverleihsystem wurde in Kooperation von nextbike und dem AStA Marburg aufgebaut und wird in Teilen aus studentischen

Beiträgen finanziert. Studierende können beliebig oft kostenlos bis zu vier Fahrräder gleichzeitig für eine Stunde leihen. Nach Ablauf der kostenfreien ersten Stunde entstehen Gebühren (1,00 € pro halbe Stunde; maximaler Tagespreis 5,00 €). Diese Konditionen gelten für Marburger Studierende – bis auf wenige Ausnahmen – auch in allen weiteren Städten, in denen der Anbieter nextbike aktiv ist. Anderen Nutzenden steht das Bikesharing-System zu den normalen nextbike-Konditionen¹⁵ zur Verfügung. Die Rückgabe ist an Bikesharingstationen oder – gegen eine Gebühr – auch abseits der Stationen möglich. Die Ausleihe ist über die nextbike-App oder per Telefonanruf möglich.

Insbesondere in der Kernstadt, an universitären Infrastrukturen in der Innenstadt und im Bereich öffentlicher Einrichtungen bestehen Bikesharingstationen. Deren Qualität ist heterogen. Teilweise sind Flächen zum Abstellen der nextbike-Räder markiert, teilweise ist nur ein kleines Schild angebracht und Stationen sind kaum einsehbar (siehe Abbildung 76 und Abbildung 77). Aktuell befindet sich die Stadt Marburg in laufenden Gesprächen mit dem Anbieter nextbike, um sowohl die Zahl der Stationen im Stadtgebiet zu erhöhen, als auch mehr Räder verfügbar zu machen.

Abbildung 76: nextbike-Station Bf Marburg (Lahn)

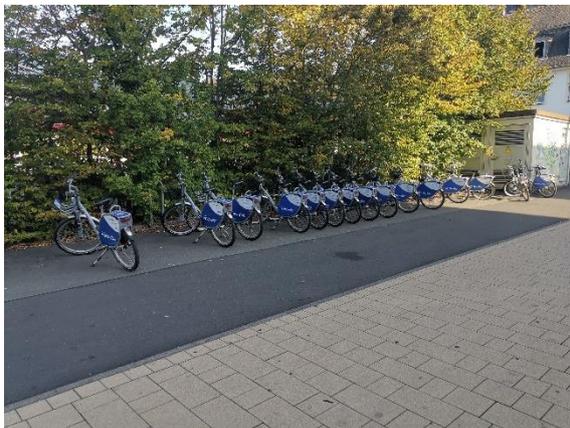


Abbildung 77: nextbike-Station Ludwig-Schüler Park



In den Marburger Buslinien ist die Fahrradmitnahme grundsätzlich erlaubt. Bis zu zwei Fahrräder dürfen pro Bus mitgenommen werden (ein Fahrrad pro Person). In den Midi-Bussen der Linien 10, 16 und 20 ist die Fahrradmitnahme nicht gestattet. Grundsätzlich gilt, dass Rollstuhlfahrende sowie Personen mit Kinderwagen Vorrang bei der Beförderung haben. Das Fahrpersonal soll bei Kapazitätsengpässen und Konfliktsituationen letztendlich über die Beförderung entscheiden.¹⁶ Für nicht zusammenklappbare Tretroller gelten die genannten Regelungen analog. Zusammenklappbare gelten hingegen als Handgepäck.

Über einen gewissen Zeitraum bestand das Angebot des Fahrradbus radZ-Fatz. Dieser hat über einen Anhänger die Fahrradmitnahme auf die Lahnberge erleichtert. Das Angebot wurde 2020 eingestellt und soll ab dem 19.04.2021 in der Morgenspitze vom Bahnhof Marburg (Lahn) zum Pharma-Standort Görzhäuser Hof mit veränderter Zielrichtung wieder aufgenommen werden.

Das Unternehmen Scouter Carsharing betreibt aktuell 32 Carsharing-Stationen in Marburg und stellt an diesen über 48 Fahrzeuge zur Verfügung. Aktuell sind vier mit einer batterieelektrischen Antriebsalternative versehen und können an den jeweils zugeordneten Carsharing-Stationen aufgeladen werden. Marburg

¹⁵ Konditionen nextbike: 30 Minuten: kostenfrei; pro weitere 15 Minuten: 1,00 €; Tageshöchstsatz: 15,00 €

¹⁶ Im Rahmen der ersten Sitzung der AG MoVe 35 berichteten Teilnehmende, dass Rollstuhlfahrende z.T. nicht in Bussen mitfahren konnten, da Mehrzweckbereiche (durch Fahrräder/andere Rollstuhlfahrende/Menschen mit Kinderwagen) belegt waren.

ist nach derzeitigem Stand unter den zehn deutschen Städten mit der höchsten Dichte an Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnende beim stationsbasierten Carsharing (Platz 9 mit 0,68 Carsharing-Fahrzeuge je 1.000 Einwohner; Stand 2019). Das Gesamtangebot soll weiter ausgebaut werden. Standorte des stationsbasierten Betriebsmodells sind über Piktogramme und Beschilderung ins Stadtbild eingefügt und integriert. Eine Buchung der Carsharing-Fahrzeuge ist webbasiert oder über eine App möglich. Der Fahrzeugzugang wird über eine Kundenkarte oder die App abgewickelt. Wie Abbildung 67 zeigt, konzentrieren sich die Carsharing-Stationen vor allem auf die zentralen Bereiche von Marburg. Ausnahmen bestehen in den Stadtteilen Cappel, Marbach, Stadtwald sowie Wehrda.

Abbildung 78: Scouter-Station Bf Marburg (Lahn)



Abbildung 79: Scouter -Station im Quartier



5.4.5 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf

Nachfolgende Tabelle 13 zeigt zusammengefasst die Stärken und Schwächen, die aus der Bestandsanalyse der vernetzten Mobilität in Marburg hervorgehen. Anschließend sind die vordringlichen Handlungsbedarfe für die Vernetzung der Verkehrsmittel in der Stadt Marburg definiert.

Tabelle 13: Stärken und Schwächen der vernetzten Mobilität in Marburg

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> Fahrradmitnahme grundsätzlich kostenfrei möglich Vorhandene P+R-Parkplätze und deren Bedienung mit Buslinien (ausgelegt auf Einkaufsverkehr) B+R-Anlagen an Bahnhöfen vorhanden Geplante Modernisierungs- und Quantifizierungsvorhaben zu B+R-Anlagen an den Bahnhöfen Vorhandenes Bikesharing-Angebot Nextbike (sowie dessen geplanter Ausbau) und die Integration in das Studierenden-Ticket Umfassendes Carsharing-Angebot Scouter (Marburg unter den Top 10 Carsharing-Städten in Deutschland) 	<ul style="list-style-type: none"> Konflikte in Mehrzweckabteilen der Busse: Fahrradmitnahme, Mitnahme von Rollstuhlfahrenden, Kinderwagen etc. P+R z.T. aufgrund der Lage und Anbindung an den ÖPNV/SPNV für Pendelnde unattraktiv Möglichkeit zur Verknüpfung von Parken und Weiterfahren mit dem Rad (P+B) im Bereich der P+R-Anlagen noch zu wenig bekannt. Für diesen Zusammenhang fehlen qualitätsvolle Radabstellanlagen (abschließbar, überdacht) noch zu wenige B+R Anlagen Einige der B+R-Anlagen an den Bahnhöfen entsprechen nicht den aktuellen Qualitätsstandards und auch deren Quantität scheint nicht ausreichend B+R an Bushaltestellen nur selten vorhanden Heterogene Qualität der Bikesharing-Stationen Bisher nur wenig Ansätze zu Mobilstationen und verkehrsmittelübergreifender Bezahl- & Zugangsmöglichkeit

Quelle: eigene Darstellung

Marburg zeigt bereits gute Ansätze, die unterschiedlichen Verkehrsmittel miteinander zu vernetzen. Hierbei spielt auch ein bereits gut ausgebautes Sharing-System (Bikesharing, Carsharing) eine gute Rolle, was Marburg von anderen vergleichbaren Städten positiv abhebt. Weitere Potenziale und Handlungsbedarfe können die Vernetzung verbessern, insb.:

- Prüfung und Weiterentwicklung des P+R-Konzepts
- Verbesserte Verknüpfung des Busverkehrs und Radverkehrs und mehr und qualitativ hochwertige B+R-Anlagen an den Haltepunkten/Haltestellen
- Einrichtung von Vernetzungspunkten in Stadtquartieren und Stadtteilen, um den ÖV „auf den letzten Meile“ zwischen dem Wohnort und der Haltestelle besser anzubinden

5.5 Kfz-Verkehr und Straßenraum

Das Kfz stellt in Marburg mit 42%-Wegeanteil am Modal Split der Bevölkerung das meistgenutzte Verkehrsmittel dar. Hinzu kommt eine nicht unerhebliche Menge an regelmäßig mit dem Auto einpendelnden Personen. Insbesondere auf dem Weg in bzw. aus den Außenstadtteilen zur Kernstadt bzw. als Ein- und Auspendler*innen ins bzw. aus dem Umland bietet das Auto derzeit das schnellste und flexibelste Angebot. Aber auch auf kurzen innerstädtischen Wegen (1-3 km Wegelänge) ist das Auto das vorherrschende Verkehrsmittel in der Universitätsstadt. Das Autofahren bietet über Jahre und Jahrzehnte hinweg eine flexible und individuelle Art des Fortbewegens. Das betrifft vor allem auch alte sowie mobilitätseingeschränkte Menschen für die alternative Verkehrsmittel wie der ÖPNV oder der Radverkehr teilweise Schwächen im Vergleich zum Auto aufweisen.

Mit dem Kfz-Verkehr gehen allerdings bei Weitem nicht nur Vorteile für die Stadt einher: Verkehrsbelastungen, hoher Flächenverbrauch und Infrastrukturbedarf (ruhender und fließender Verkehr) sowie Klima- und Umweltbelastungen (Luft und Lärm) sind Folgen einer hohen Automobilität. In engen Stadträumen mit begrenzten Flächen aber vielfältigen Nutzungsansprüchen kommen diese Nachteile besonders zum Tragen. So wird beispielsweise im Südviertel derzeit allein für das Kfz-Parken im öffentlichen Straßenraum (die Hinterhöfe und Firmenparkplätze noch nicht einmal mitgezählt) eine Fläche von rund zweieinhalb Fußballfeldern benötigt. Raum, der u. a. für Aufenthalt, zu-Fuß-Gehen und Kinderspiel in den Straßen des beliebten Wohnquartiers derzeit nicht zur Verfügung steht.

Verschärfte Klimaschutzziele (national wie international) und entsprechende Diskussionen sowie Handlungsnotwendigkeiten im Klimaschutz, aber auch aktuelle Debatten über Fahrverbote in Städten verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr mit seinen Folgeerscheinungen zunehmend Probleme erzeugt und in seiner heutigen Ausgestaltung zumindest z. T. in Frage gestellt werden muss. Potenziale bieten einerseits neue Fahrzeugtechnologien und insbesondere emissionsarme bzw. -freie Antriebsformen. Allerdings gehen damit keine verkehrsmindernden Effekte zur Entlastung der Straßen und öffentlichen Räume einher. In diesem Zusammenhang könnten Carsharing (vgl. Kapitel 5.4.4) eine Teillösung darstellen, sofern es gut in das Verkehrssystem integriert und mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt ist.

Ohne eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf andere Verkehrsmittel, wird sich perspektivisch (insb. angesichts der steigenden Einwohnerzahl Marburgs) jedoch keine Entlastung und somit Verbesserung der Situation einstellen. Durch Verlagerung von Kfz-Wegen (insb. unter 6 km Länge) auf alternative Verkehrsangebote könnte der Straßenraum entlastet werden, was sich wiederum positiv auf die Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs auswirken und somit die Erreichbarkeit des Oberzentrums verbessern würde.

An dieser Stelle folgen nun jedoch zunächst die Ergebnisse der Analysen und Bestandsaufnahmen zum Kfz-Verkehr in Marburg. Die Ergebnisse fließen auch in die Erstellung eines Verkehrsmodells ein (z. B. Zahl der Fahrstreifen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Straßenkategorien, Zählraten, Knotenpunktgestaltung).¹⁷ Auf der anderen Seite werden die Ergebnisse des Verkehrsmodells für den Analysefall auch für ergänzende Aussagen zur Bestandssituation herangezogen.

¹⁷ Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie konnten die umfangreichen Kfz-Verkehrszählungen, die zum Aufbau eines stadtweiten Kfz- und Schwerverkehrs-Modells benötigt werden, noch nicht durchgeführt werden. Sie werden nachgeholt und zusammen mit dem Verkehrsmodell in den Prozess ergänzt.

5.5.1 Straßennetz und Verkehrsfluss

Zur Analyse wurde das Straßennetz der Universitätsstadt Marburg zunächst einer Funktionalitätsanalyse unterzogen. Dabei wurde mittels Begehung bzw. Befahrung und der Auswertung von Karten und Planwerken die verkehrliche Bedeutung der einzelnen Strecken- und Netzabschnitte unter den Aspekten der Netzbildung, der Verkehrsstärken und auch Aspekten der Verkehrsabwicklung sowie ersichtlichen Leistungsfähigkeit im Bestand betrachtet.

Das klassifizierte, übergeordnete Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) wurde in Kartenform dargestellt und durch die städtischen Netzkategorien „innerstädtische Hauptverkehrsstraße“ und „Hauptsammelstraße“ ergänzt. Die einzelnen Straßenkategorien und ihre Funktion werden in der folgenden Tabelle zusammenfassend erläutert:

Tabelle 14: Straßentypen und ihre Funktionen (angelehnt an die verkehrliche Funktion nach RIN)

Straßentyp	funktionale Bedeutung
Autobahn (A) (in Marburg nicht vorhanden)	überregionale Bedeutung (großräumige Hauptverkehrsstraße) - <i>Hauptverbindung im übergeordneten Kfz-Straßennetz, i. d. R. keine anderen Verkehrsträger zulässig (A, teils B), teilweise aber auch Führung durch (inner-)städtische Gebiete (B) mit entspr. Seitenraumnutzungen (Handel, Aufenthalt) und ggf. Konfliktpotenzial (u. a. Lärm, Luft)</i>
Bundesstraße (B)	regionale Bedeutung (regionale Hauptverkehrsstraße) - <i>Teil des übergeordneten Netzes zwischen Kommunen und Regionen, vorrangige Verkehrsfunktion außerorts, Durchfahrt durch Stadt- und Ortsteil(-zentren) teils mit innerstädtischer Raumnutzung (Fuß- und Radverkehr, Aufenthalt, Parken, Handel, Gastronomie)</i>
Landesstraße (L)	regionale / nahräumige Bedeutung (Hauptverkehrsstraße, interkommunale Verbindungsstraße) - <i>übergeordnete Verbindungsstraße zwischen Kommunen, außerhalb bebauter Gebiete (vorrangige Verkehrsfunktion) oder Durchfahrt durch Stadt-/Ortsteile (teils Wohnfunktion oder Ortsteilzentren)</i>
städtische Hauptverkehrsstraße (städt. HVS)	innerstädtische / nahräumige Bedeutung (städtische Hauptverkehrsstraße, Durchgangsstraße) - <i>Verkehrsfunktion trifft oft auf innerstädtische Raumnutzungen (z. B. Aufenthalt, Handel, Gastronomie, Parken, Fuß- und Radverkehr), meist Ortsbild-prägende Straßenräume, häufig auch Durchgangsverkehr</i>
städtische Hauptsammelstraße (HS)	lokale Bedeutung (Erschließung) in Wohn- und Gewerbegebieten - <i>Erschließung im Nebennetz, Verbindung an übergeordnete Straßen, i. d. R. Wohnnutzung im Umfeld, Kfz-Verkehr v. a. zu Spitzenzeiten und zugleich Bedeutung für Nahmobilität</i>
sonstiges Netz	Nebenstraßen, Wohnstraßen und landwirtschaftliche Wege - <i>meist verkehrsberuhigte Räume, wenig fließender Kfz-Verkehr, Raum für Kinderspiel, Fußgänger*innen, nachbarschaftlicher Aufenthalt oder (landwirtschaftliche) Anliegerwege mit oft eingeschränkter Freigabe</i>

Quelle: Eigene Darstellung, angelehnt an RIN

Die Klassifizierung bzw. Typisierung des Straßennetzes soll bei zukünftigen Planungen helfen, eine Abwägung zwischen den Erfordernissen und Bedarfen der unterschiedlichen Nutzungsansprüche vorzunehmen und die grundlegende Erschließung der Stadt sowie die regionalen Verbindungen zu sichern, als auch Konfliktbereiche zu identifizieren und letztendlich zu reduzieren.

Dabei ist zu beachten, dass die derzeitige Einteilung einzelner Straßenabschnitte in Funktionstypen nicht unbedingt auch zukünftig so Bestand haben muss – abhängig von den dort vorhandenen oder angestrebten Gegebenheiten und Nutzungen.

In der Karte (Abbildung 80) auf der nachfolgenden Seite ist das klassifizierte Straßennetz auf der Grundlage nach RIN 2007 und vorhandener straßenrechtlicher Widmung abgebildet.

Die Bundesstraße 3 übernimmt in Marburg die Funktion der obersten Straßenkategorie (überregionale Erschließung) und ist autobahngleich ausgebaut. Des Weiteren ist das regionale Erschließungs- bzw. Verbindungsnetz durch die Landes- und Kreisstraßen vergleichsweise engmaschig das gesamte Stadtgebiet abdeckend und bindet insbesondere die äußeren Stadtteile und Nachbarkommunen an die Kernstadt an. Im westlichen Stadtgebiet sind die Hauptverkehrsstraßen dabei häufiger als Kreisstraßen klassifiziert, während im Osten mehr Landesstraßen vorkommen. Dies ist u. a. mit dem Ausbaustandard der dortigen Straßen zu erklären: die Großseelheimer Straße (L 3088), Beltershäuser Straße (L 3125), die Umgehungsstraße (L 3089) sowie die Erschließung der Lahnberge, aber auch die Cappeler Straße verfügen über sehr breite Straßenräume und auch die Knotenpunkte sind für die leistungsfähige Abwicklung hoher Mengen Verkehr ausgelegt.

Im Kernstadtbereich sind die verkehrsstärksten Hauptverkehrsstraßen (z. B. Landesstraßen: Bahnhofstraße, Ketzerbach, Pilgrimstein, Biegenstraße und Kreisstraßen: Universitätsstraße, Schwanallee, Frankfurter Straße, Rotenberg) im klassifizierten Netz eingestuft. Hier trifft die Verkehrsfunktion sehr häufig auf städtische Umfeldler, was häufig zu Nutzungskonflikten in der Raumaufteilung sowie erhöhten Umfeldbelastungen führt.

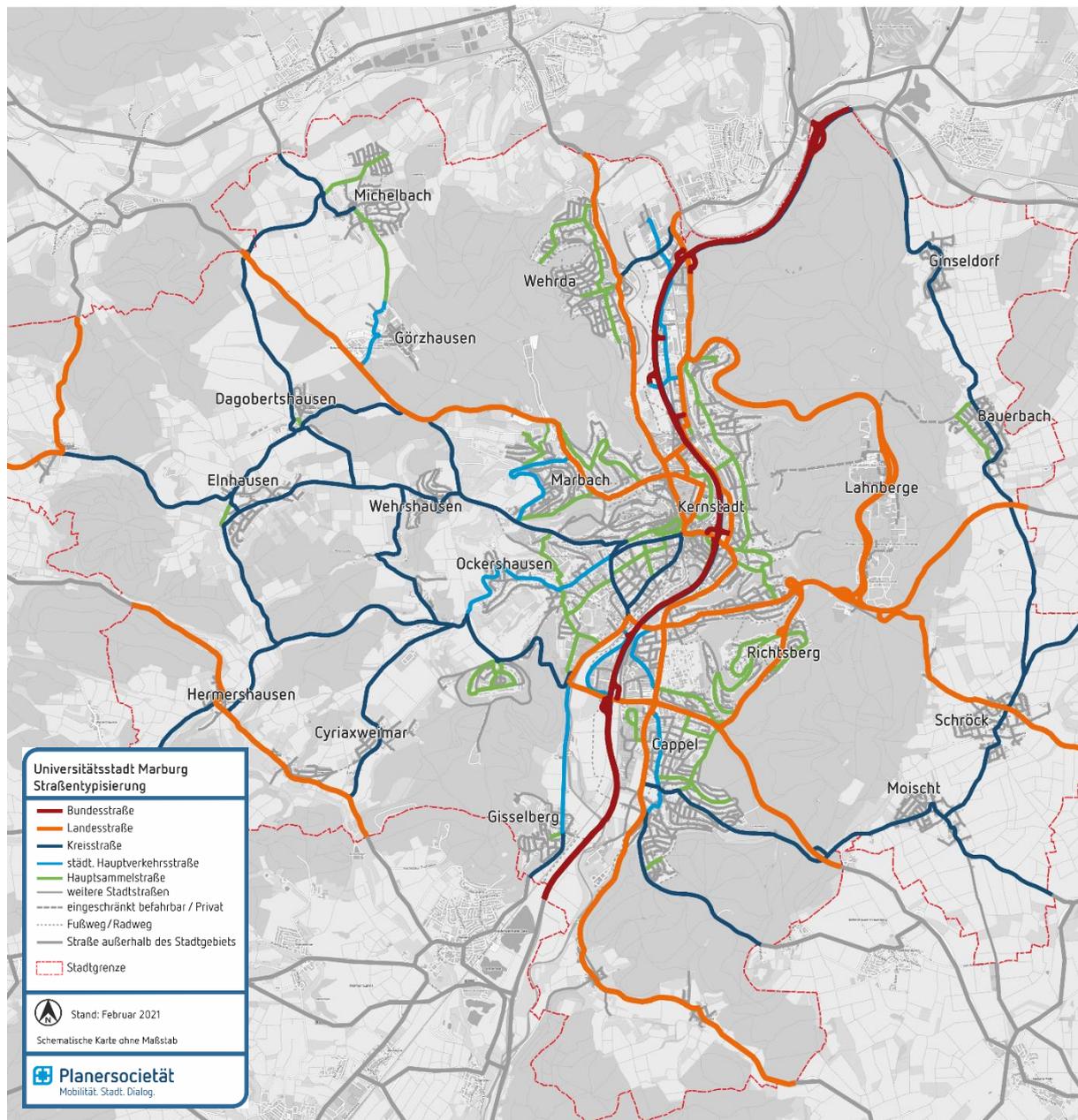
Sie werden ergänzt durch städtische Straßen, die ebenfalls Hauptverbindungsfunktionen im meist topografisch bewegten Siedlungsgebiet übernehmen (z. B. Ockershäuser Straße/Hermannstraße, Höhenweg). Auch hier stoßen noch vergleichsweise hohe Verkehrsbelastungen auf oft sensible Nutzungen und meist nicht dafür ausgelegte Straßenräume. Zum Teil handelt es sich dabei auch um ehemalige klassifizierte Straßen (z. B. Marburger Straße, Gisselberger Straße südl. der Südspange) durch die Ortskerne.

Einige zentrale Straßenräume wurden bereits entsprechend ihrer Nutzungsvielfalt umgestaltet und verkehrsberuhigt, darunter auch klassifizierte Straßen (z. B. Biegenstraße, Ketzerbach, Universitätsstraße).

Das restliche Nebennetz wird zumeist schleifenförmig durch städtische Hauptsammelstraßen erschlossen, welche sich teilweise nur relativ unscharf von den Sammel- und Erschließungsstraßen abgrenzen lassen. Sie führen i. d. R. durch Wohngebiete. In Gesprächen mit den Ortsbeiräten wurde genannt, dass es im Westen der Stadt (Ockershausen/Marbach) zu Schleichverkehren entlang einer Nord-Süd-Verbindung zu den Beringwerken komme (Hohe Leuchte, Höhenweg), wofür diese Straßen nicht ausgelegt seien. Ebenso gebe es belastende Schleichrouten aus Nordosten über Bauerbach und Ginseldorf zu den Lahnbergen.

Aufgrund der topografischen Situation und der Führung der (teils historisch bedingten) Hauptstraßenverläufe ergeben sich aber auch auf den Hauptbeziehungen v. a. aus Osten in die Kernstadt erkennbar stark belastete Engstellen. Dies sind u. a. die Ketzerbach, Bahnhofstraße, Biegenstraße und Universitätsstraße/Schwanallee.

Abbildung 80: Straßennetztypisierung und -klassifikation



Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

5.5.2 Zulässige Geschwindigkeiten

Das Streckennetz wurde des Weiteren in Bezug auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit erfasst (mittels Befahrung, Begehung und Abstimmung mit der Stadt) und hinsichtlich ihrer Rolle in der Sicherung der Erreichbarkeit und Verkehrsabwicklung als auch in ihrer Umfeldverträglichkeit beurteilt.

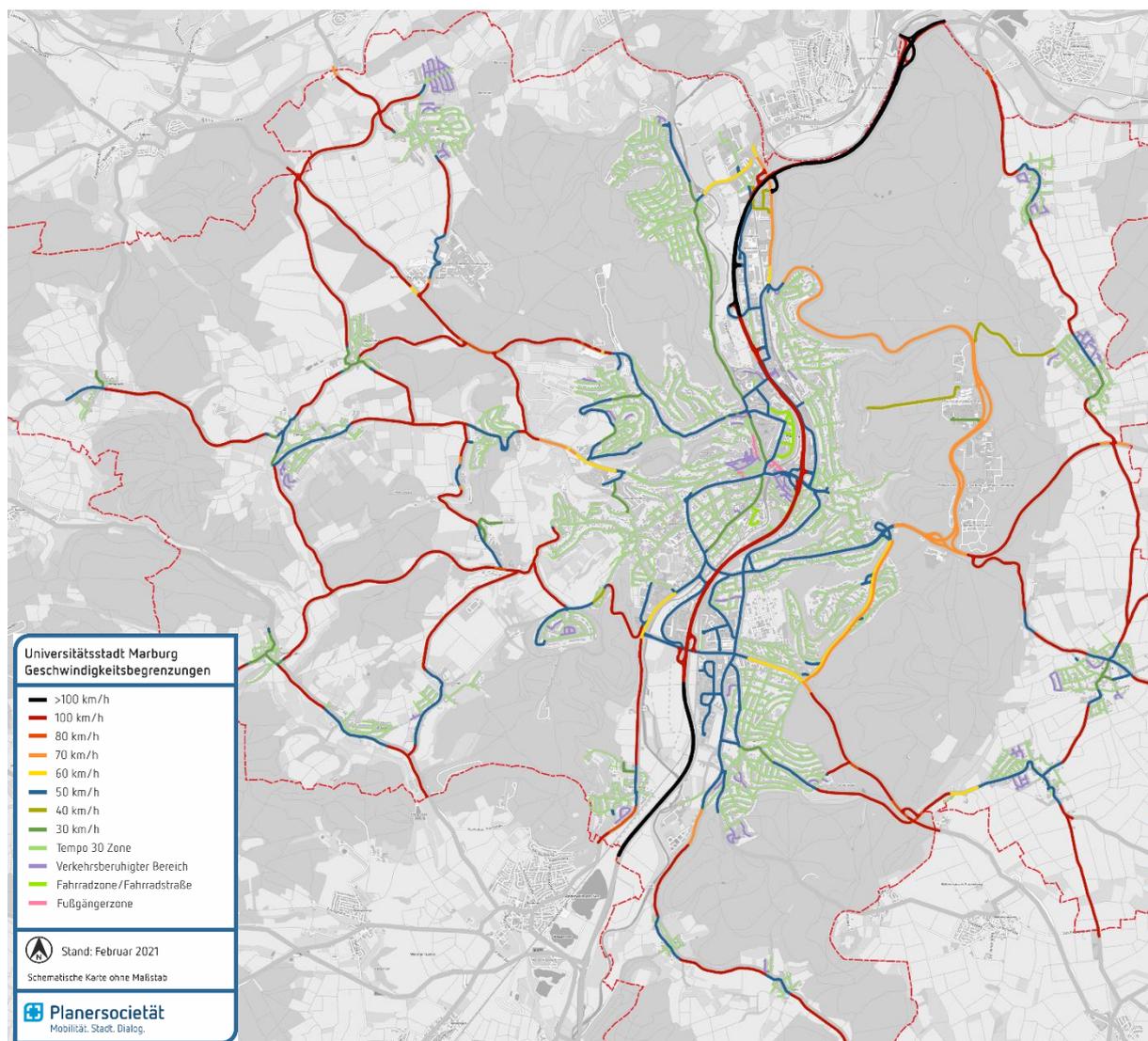
Abschnittsweise Tempo 30 erhöht die Sicherheit für Rad- und Fußverkehr und reduziert u. a. Lärmbelastungen. Bei der Gesamtbetrachtung fällt zunächst auf, dass das Nebennetz in Marburg nahezu flächendeckend verkehrsberuhigt ist (30 km/h oder weniger). Die Regelgeschwindigkeit 50 km/h innerorts gilt neben Gewerbegebieten und wenigen städtischen Straßen (z. B. Marburger Straße), v. a. auf den klassifizier-

ten Landes- und Kreisstraßen. An mehreren innerstädtischen Streckenabschnitten mit sensibler Umfeldnutzung und hoher Verkehrsbelastung konnte allerdings ebenfalls (meist ist dazu die Genehmigung des übergeordneten Baulastträgers – also Landkreis, Land oder Bund – erforderlich) die zugelassene Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden (u. a. Rotenberg, Ketzerbach, Pilgrimstein, Frankfurter Straße, Am Grün, Wehrdaer Straße/-Weg). Auch auf einigen Ortsdurchfahrten der Außenstadtteile (z. B. Ortsmitten von Hermershausen, Bauerbach und Schröck) wurde die zulässige Fahrgeschwindigkeit abschnittsweise auf 30 km/h reduziert - aber nicht überall. Auf einigen Abschnitten (z. B. die Ketzerbach in der Kernstadt, Wehrhäuser Straße in Wehrshausen, Cyriaxstraße in Cyriaxweimar und Bürgelner Straße in Ginseldorf) gelten die Geschwindigkeitsreduzierungen nur temporär. Dort befinden sich meist Kindergärten und Grundschulen bzw. sollen zu Fußgehende besonders geschützt werden.

Der Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde, 2020) weist als Lärmschwerpunkte neben den zuvor genannten Straßen u. a. die Bahnhofstraße/Elisabethstraße (50 km/h) und die Bundesstraße 3 (100 km/h) aus. Als Maßnahme wird im Lärmaktionsplan auf der Bundesstraße 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw ange-regt, wurde jedoch seitens des Baulastträgers mit Hinweis auf den überlagernden Bahnlärm abgelehnt – die Wirkung wäre kaum spürbar. Aus lärmtechnischer Beurteilung wurden außerdem weitere Geschwin-digkeitsreduzierungen (30 km/h) ganztags für die Bahnhofstraße, Biegenstraße, Universitätsstraße, Deutschhausstraße und Elisabethstraße und nachts für den Erlenring, die Frankfurter Straße, die Schwanallee und die Gießener Straße vorgeschlagen. Bis auf die Frankfurter Straße (Begründung war hier allerdings die schlechte Fahrbahnoberfläche) wurden durch die übergeordneten Baulastträger bislang keine Maßnahmen diesbezüglich umgesetzt.

Die geltenden Geschwindigkeitsregelungen sind in Abbildung 81 auf der nachfolgenden Seite dargestellt.

Abbildung 81: zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz



Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

5.5.3 Straßenraumverträglichkeitsanalyse

Neben der reinen Verkehrsfunktion besitzen innerstädtische, angebaute Straßenräume weitere Funktionen. Der Straßenraum in Wohngebieten soll z. B. auch Spielen für Kinder ermöglichen oder Platz zum Verweilen für Erwachsene und Jugendliche aufweisen. Darüber hinaus ist speziell in Innenstädten der öffentliche Raum auch immer qualitativ hochwertige Fläche zum Aufenthalt von Anwohner, Kunden und Besucher sowie Raum zur Präsentation von Waren oder Gastronomiebereich, hat also wirtschaftliche Interessen zu befriedigen. Unter einer monofunktionalen, häufig Kfz-orientierten Straßenraumgestaltung sind andere Funktionen häufig zurückgedrängt und von der Dominanz des Kfz-Verkehrs in seiner quantitativen Erscheinung und infrastrukturellen Erfordernissen werden die Ansprüche verschiedener Gruppen häufig eingeschränkt.

Den Straßenraum bestimmen neben den Regelbreiten und dem grundsätzlichen Vorhandensein von Infrastruktur weitere Indikatoren, die zum Teil quantifizierbar, zum Teil aber auch subjektiver Natur sind. Die

ermittelten Kfz-Belastungen stellen bei Bewertung der Belastung des Straßenraums einen wichtigen Aspekt dar. Lediglich diese Größe als Indikator für eine gelungene Straßenraumgestaltung heranzuziehen würde allerdings zu kurz greifen. So kann eine schwach belastete Straße nicht pauschal als attraktiv bezeichnet werden.

Die Planersocietät hat dazu ein vielfach bewährtes Verfahren zur Analyse der Straßenraumverträglichkeit erarbeitet, das zur Funktionsanalyse und Stärken-Schwächen-Identifikation eingesetzt werden kann. Neben der Menge, der Zusammensetzung und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs werden – entsprechend der unterschiedlichen Nutzungsansprüche – die Empfindlichkeit der Umfeldnutzung sowie die städtebaulichen und straßenräumlichen Gegebenheiten (Fahrbahnaufteilung, Begrünung, Aufenthaltsqualität etc.) für die Betroffenen (Querungssituation, Breite und Qualität der Anlagen für Fußverkehr, Radverkehr) mit in die Bewertung einbezogen. Die Themenbereiche werden mit Bewertungskriterien versehen, die möglichst in allen Situationen vorzufinden sind, um Vergleichbarkeit und Problembewusstsein herstellen zu können (siehe Tabelle 15).

Die Bewertungskriterien folgen dabei gängigen Entwurfsrichtlinien aus den geltenden technischen Regelwerken – u. a. aus RAS 2006 (Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen), ESG 2011 (Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete), EFA 2002 (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen) und ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen). Die Bewertung basiert auf Begehungen der einzelnen Abschnitte und der Analyse der zur Verfügung gestellten Daten.

Tabelle 15: Themenbereiche und Kriterien der Verträglichkeitsanalyse

Themenbereich	Bewertungskriterien
Umfeldnutzung und Art der Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> • Art der Umfeldnutzung (reines Wohnen, Gewerbe, Mischnutzung etc.) • Anbauart (ein-/beidseitig) und Dichte der Bebauung • Sensible Einrichtung (Schule/Kita)
Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Signalisierte Geschwindigkeit • Subjektive Geschwindigkeit • Fahrbahnqualität
Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Baulicher Zustand der Wege • Bedingungen für Fußgänger/Radfahrer im Längs- und Querverkehr, Trennwirkung
Straßenraum und Straßenraumqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Räumliche Proportionen (Verhältnis Seitenraum – Fahrbahn), Trennwirkung • Ruhender Verkehr: Lage und ggf. Beeinträchtigung (z. B. optisch) • Art und Wirkung von Grünelementen (privat und öffentlich)

Quelle: eigene Darstellung

Jedem Kriterium ist eine Bewertungsskala mit Punkten hinterlegt. Mit steigender Punktzahl wird der zu erhebende Sachverhalt schlechter bewertet, sodass ein Gesamtergebnis mit hoher Punktzahl ein schlechtes Ergebnis widerspiegelt. Die Summen der einzelnen Teilbereiche wurden dabei aufsummiert. Ergebnis der Verträglichkeitsanalyse ist je Straßenraum ein Punktwert, der die in der folgenden Tabelle dargestellten Klassen der Verträglichkeit widerspiegelt:

Tabelle 16: Bewertungssystematik

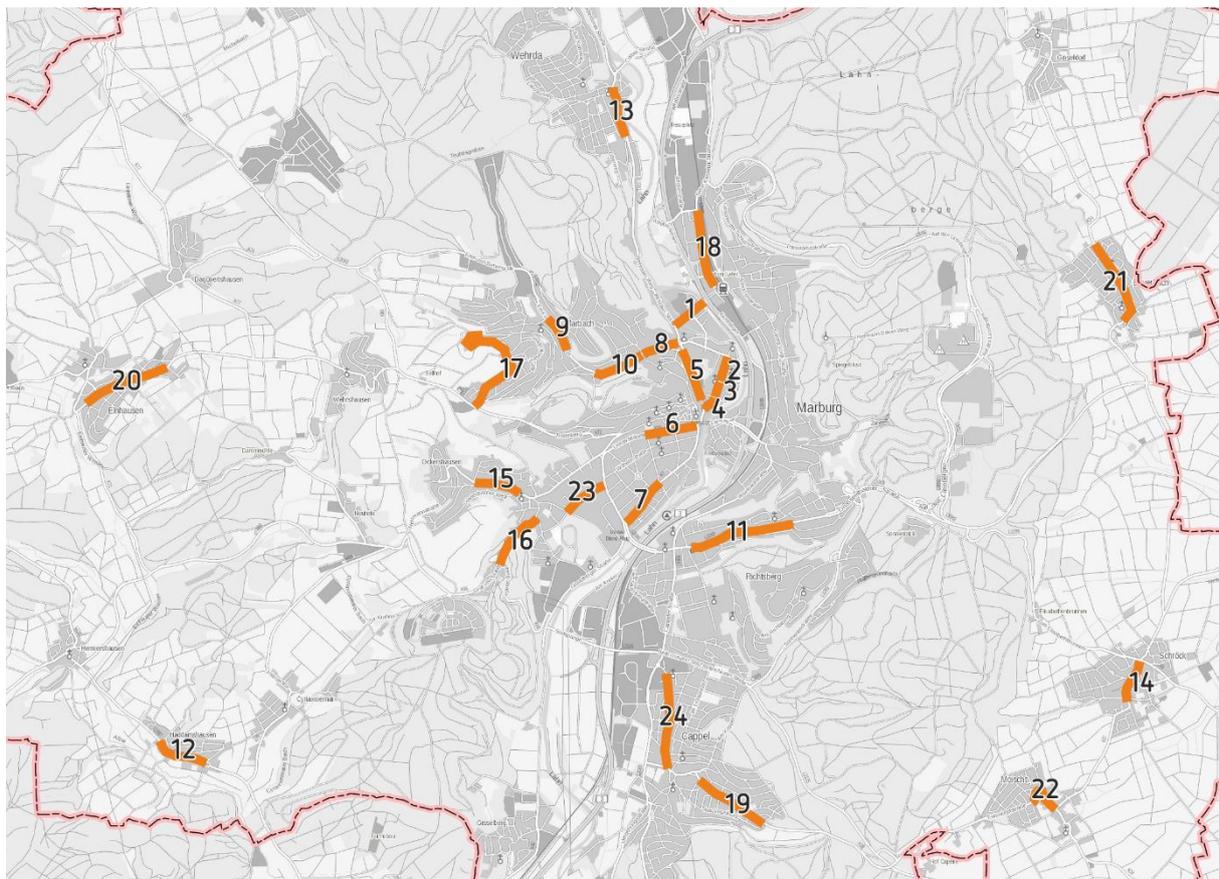
Punktwertklasse	Bewertung
0 bis 5 Punkte	verträglich: Der Straßenabschnitt weist keine oder nur sehr geringe Mängel in Hinblick auf die Verträglichkeit auf. Es leitet sich i. d. R. nur ein nachgeordneter Handlungsbedarf ab.
>5 bis 9 Punkte	weitgehend verträglich: Der Straßenabschnitt weist einzelne Mängel auf, die Verträglichkeit ist insgesamt aber positiv zu beurteilen. Für einzelne Bereiche besteht Handlungsbedarf.
>9 bis 12 Punkte	eingeschränkt verträglich: Der Straßenabschnitt weist eine vermehrte Anzahl an Mängeln auf, wobei mehrere Nutzergruppen und Bereiche betroffen sind.
>12 Punkte	nicht verträglich: In nahezu allen Bereichen sind größere Mängel festzustellen. Es besteht vorrangiger Handlungsbedarf.

Zur Untersuchung wurden 24 Straßenabschnitte in den Ortsteilen und in der Kernstadt Marburgs ausgewählt, auf denen mit einem hohen und vielseitigen Nutzungsanspruch zu rechnen ist:

Tabelle 17: untersuchte Abschnitte der Straßenraumverträglichkeitsanalyse

#	Straßenname	Abschnitt
1	Bahnhofstraße	westlich der B 3
2	Biegenstraße	Deutschhausstraße bis Savignystraße
3		Savignystraße bis Wolffstraße
4		Wolffstraße bis Pilgrimstein
5	Pilgrimstein	Oberstadt-Aufzug bis Zwischenhausen
6	Universitätsstraße	Am Grün bis Haspelstraße
7	Frankfurter Straße	Schwanallee bis Haspelstraße
8	Ketzerbach	Pilgrimstein bis Leckergässchen
9	Emil-von-Behring-Straße	Am Mühlteich bis Brunnenstraße
10	Marbacher Weg	Wilhelm-Roser-Straße bis Köhlersgrundgasse
11	Großseelheimer Straße	Liebfrauenkirche bis Brüder-Grimm-Straße
12	Haddamshäuser Straße	Ortsdurchfahrt Haddamshausen
13	Wehrdaer Straße	Im Hain bis Mengelsgasse
14	Schröcker Straße	Reuthergasse (L 3289) bis Wiesentalweg
15	Herrmannstraße	Stiftstraße bis Am Krappen
16	Stadtwaldstraße	Graf-von-Stauffenberg-Str. bis Zwetschenweg
17	Höhenweg	Rotenberg bis Brunnenstraße
18	Neue Kasseler Straße	Hauptbahnhof bis Schlosserstraße
19	Moischer Straße	Gartenweg bis Am Vogelherd
20	Königstraße	Ortsdurchfahrt Einhausen
21	Bauerbacher Straße	Ortsdurchfahrt Bauerbach
22	Eulenkopfstraße	Hirtengarten bis Eichgarten
23	Leopold-Lucas-Straße	Schwanallee bis Bachweg
24	Marburger Straße	Schubertstr. bis Zum Rosenmorgen

Abbildung 82: Abschnitte der Straßenraumverträglichkeitsuntersuchung



Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Ergebnis der Straßenraumverträglichkeitsbewertung Marburg

Die Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse sind tabellarisch (Tabelle 18) und kartografisch (Abbildung 83) aufbereitet. Insgesamt lassen sich in Marburg Straßenabschnitte aller Bewertungsklassen identifizieren.

Die überwiegende Mehrheit der bewerteten Straßenabschnitte befindet sich in den Kategorien weitestgehend und eingeschränkt verträglich. Positiv floss häufig in die Bewertungen ein, dass auf den untersuchten Abschnitten das Geschwindigkeitsniveau oft angemessen ist, die Bedingungen für den Fußverkehr vergleichsweise gut sind und zumeist auch das Straßen- oder Umgebungsgrün eine positive Wirkung entfalten.

Am besten schnitt mit der Bewertung „verträglich“ die Marburger Straße ab. Auch deren Wertung liegt allerdings nicht unter 4 Punkten, was insbesondere an Tempo 50 und der fehlenden Radwegführung liegt.

Den Ergebnissen ist allerdings auch zu entnehmen, dass es im Kernbereich v. a. schlechte Bewertungen in den Themenbereichen Straßenraumproportion, Trennwirkung und negativer Einfluss des Parkens gibt, während in den äußeren Stadtteilen meist mangelnde Querungsmöglichkeiten und schlechte bzw. keine Führung des Radverkehrs Handlungsbedarf darstellen. Die Ortsdurchfahrten sind meistens für den Kfz-Verkehr ausgelegt und verleiten zum schnellen Durchfahren. Dies wurde auch bei Beteiligungsgesprächen mit den Ortsbeiräten bestätigt.

Die Bahnhofstraße, die Emil-von-Behring-Straße und (noch mit knapp über 12 Punkten) die Großseelheimer Straße fallen im gewählten Bewertungsraster sogar in die schlechteste Kategorie „nicht verträglich“.

Hier sind insbesondere die räumlichen Proportionen, eine hohe Trennwirkung und vergleichsweise schlechte Bedingungen für den Rad- aber auch Fußverkehr gegeben.

Tabelle 18: Ergebnisse der Straßenraumverträglichkeitsanalyse

#	Straße	Bewertung der Einzelkriterien											Gesamtbewertung	
		Verkehrsbelastung	Geschwindigkeit	baulicher Zustand	räumliche Proportion	Querungssituation	Trennwirkung	Fußverkehr längs	Radverkehr längs	Parken	Grün	Lärm + Luft		
1	Bahnhofstraße													>12 Punkte
2	Biegenstraße													9,1 - 12 Punkte
3	Biegenstraße													5,1 - 9 Punkte
4	Biegenstraße													9,1 - 12 Punkte
5	Pilgrimstein													9,1 - 12 Punkte
6	Universitätsstraße													5,1 - 9 Punkte
7	Frankfurter Straße													5,1 - 9 Punkte
8	Ketzerbach													5,1 - 9 Punkte
9	Emil-von-Behring-Straße													>12 Punkte
10	Marbacher Weg													9,1 - 12 Punkte
11	Großseelheimer Straße													>12 Punkte
12	Haddamshäuser Straße													9,1 - 12 Punkte
13	Wehrdaer Straße													9,1 - 12 Punkte
14	Schröcker Straße													9,1 - 12 Punkte
15	Bauerbacher Straße													5,1 - 9 Punkte
16	Stadtwaldstraße													5,1 - 9 Punkte
17	Herrmannstraße													5,1 - 9 Punkte
18	Neue Kasseler Straße													5,1 - 9 Punkte
19	Moischer Straße													5,1 - 9 Punkte
20	Königstraße													9,1 - 12 Punkte
21	Bauerbacher Straße													9,1 - 12 Punkte
22	Eulenkopfstraße													9,1 - 12 Punkte
23	Leopold-Lucas-Straße													5,1 - 9 Punkte
24	Marburger Straße													0 - 5 Punkte

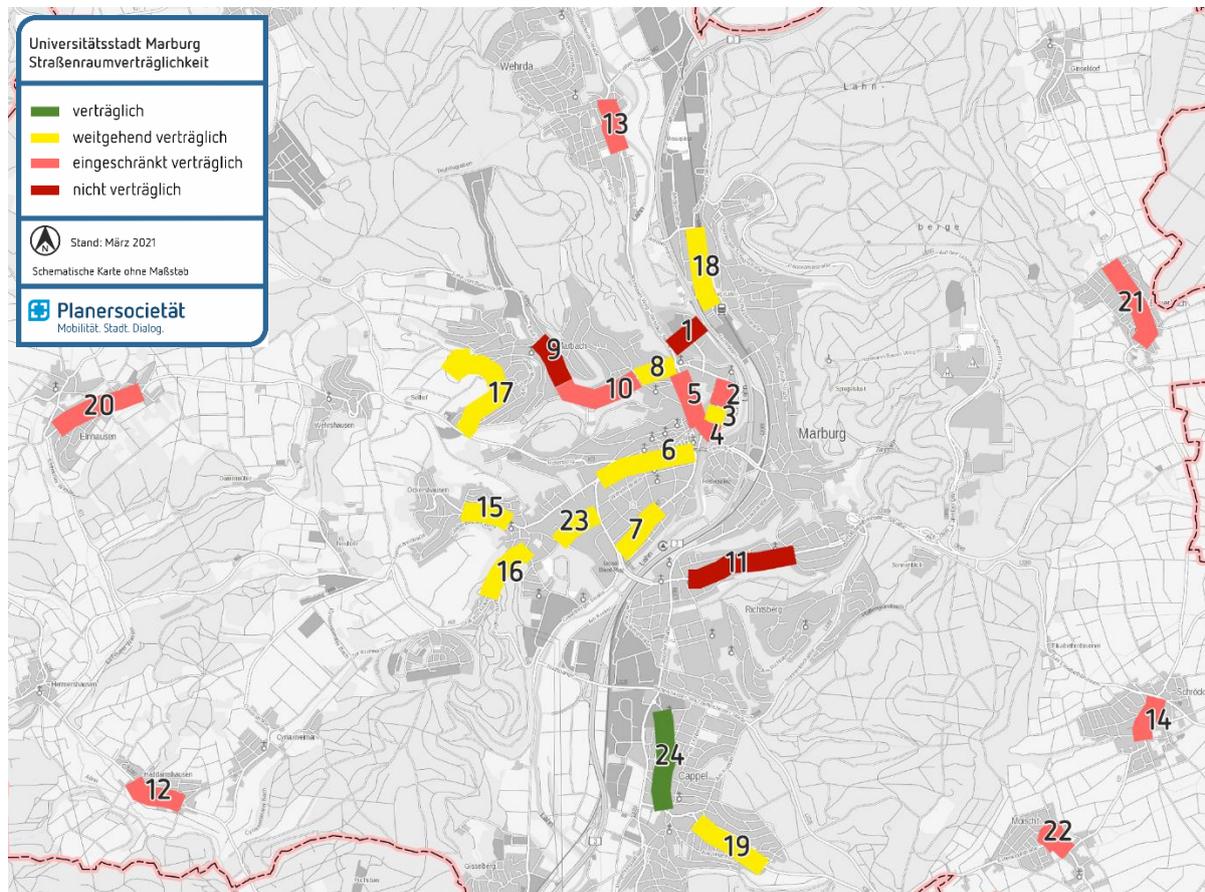
Farberklärung: abgestufte Skalierung von dunkelrot über gelb zu dunkelgrün je nach Anzahl erreichter Bewertungspunkte (hohe Punktzahl = hoher Handlungsbedarf (Rottöne); geringe Punktzahl = wenig bis kein Handlungsbedarf (Grüntöne)).

Insgesamt zeigen die Ergebnisse auf, dass die Marburger Straßen meist schon auf einem guten Weg sind, den vielfältigen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden. Überwiegend weisen die betrachteten Abschnitte bereits eine gute bis ausreichende Qualität auf und es bleibt zu erwähnen, dass die hoch attraktiven Räume der Kern- und Altstadt sowie die vielen verkehrsberuhigten Wohngebiete ja gar nicht untersucht wurden.

Jedoch soll dies kein Grund sein, sich auszuruhen. Die Bewertung lässt ebenso darauf schließen, dass es zumeist noch Handlungsbedarfe und Potenzial zur Aufwertung des öffentlichen Raums gibt. Insbesondere für den Radverkehr und die Querungssituationen (v. a. auch auf den Ortsdurchfahrten der Außenstadtteile) ist die Situation oft verbesserungswürdig. In der Kernstadt fällt dieser Aspekt etwas besser aus, hier gilt es jedoch, den vielfältigen Ansprüchen auf den meist engen Straßenräumen gerecht zu werden, das stellen- und zeitweise hohe Kfz-Verkehrsaufkommen verträglich und effizient abzuwickeln (oder besser zu

vermeiden) und – wo dies möglich ist – die Geschwindigkeiten und Flächenzuordnungen zu Gunsten der Nahmobilität und Aufenthaltsqualität neu zu überdenken.

Abbildung 83: Ergebnisse der Straßenraumverträglichkeitsanalyse in der Kartendarstellung



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

5.5.4 Ruhender Verkehr (Kfz-Parken)

Gerade Innenstädte werden überproportional durch Parksuchverkehr belastet. Dort treffen vielfältige Nutzungsansprüche aufeinander: neben Anwohnern wollen dort Beschäftigte, Einkaufende und Besucher ihre Fahrzeuge für eine kurze oder längere Zeit abstellen. Um diesem entgegenzuwirken, ist ein Parkraummanagement sinnvoll. Im Kern der Universitätsstadt Marburg besteht im überwiegenden Teil des öffentlichen Raumes seit vielen Jahren eine Parkraumbewirtschaftung mittels Parkscheinautomaten, kombiniert mit Anwohnerparkausweisen. Seit Anfang 2020 können die Parkgebühren im öffentlichen Raum auch mittels Mobiltelefon oder Smartphone-App bezahlt werden. Zur besseren Erreichbarkeit der Parkbauten und Parkplätze wurde ein dynamisches Parkleitsystem eingerichtet.

Neben allgemeinen Recherchen (z. B. zur Stellplatzsatzung) wurden im Rahmen der Analysen Angebot und Nachfrage des Parkraums in Marburg analysiert und gegenübergestellt. Im Fokus standen dabei die ausgewählten Parkziele der Innenstadt (im Süd- und Biegentviertel sowie das Bahnhofsumfeld).

Stellplatzsatzung Marburg

Die Universitätsstadt Marburg hat im Jahr 2014 die durch die hessische Landesgesetzgebung (Hessische Gemeindeordnung, Hessische Bauordnung) gegebene Möglichkeit genutzt eine kommunale Stellplatzsatzung zu erarbeiten. Die Satzung über die Schaffung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder in der Universitätsstadt Marburg (Stellplatzsatzung) wurde am 17.10.2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Der Stadt steht somit ein Steuerungsinstrument im Bereich des ruhenden Verkehrs im privaten Raum zur Verfügung, das individuell auf Marburg abgestimmt wurde. Die Marburger Stellplatzsatzung adressiert örtliche Begebenheiten, Herausforderung und verkehrspolitische Ziele und trägt so dazu bei, dass der Bereich städtebauliche Entwicklung/Stadtplanung in Sachen Stellplatznachweis eng mit der Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklung verzahnt ist. Die Erarbeitung des MoVe 35 stellt im Zusammenhang mit einer Neuausrichtung bzw. Weiterentwicklung der Mobilitäts- und Verkehrsziele in Marburg einen passenden Zeitpunkt dar auch die Stellplatzsatzung einer Prüfung zu unterziehen und diese mit Blick auf die Zielsetzung im Bereich Mobilität und Verkehr ebenfalls weiterzuentwickeln.

Die Marburger Stellplatzsatzung bezieht neben einer progressiven Richtzahlentabelle mit relativ geringen gesamtstädtischen Stellplatzschlüsseln für die angegebenen Nutzungen bereits einige fortschrittliche Regelungsmöglichkeiten ein. Dazu gehören beispielsweise die Berücksichtigung der Elektromobilität (siehe § 3 Abs. 6), der Verkehrsverhältnisse in verschiedenen Bereichen der Stadt (siehe § 4 Abs. 1-2) oder der Umsetzung besonderer Maßnahmen der Bauherrschaft (siehe § 10 Abs. 1-4). Eine Evaluation der Marburger Stellplatzsatzung sollte aufgrund der positiven Erfahrungen der Stadtverwaltung auf den genannten Aspekten aufbauen, diese weiterentwickeln und einige weitere Punkte prüfen bzw. einbeziehen. Zu diesen gehören:

- Berücksichtigung von ÖPNV-Qualitäten in den örtlichen Verkehrsverhältnissen
- Die Umsetzbarkeit von Stellplatzreduzierungen auf Grundlage der Schaffung von Stellplätzen mit Ladestation
- Hinterlegung von Qualitäten für notwendige Fahrradabstellplätze
- Höhe der Ablösesummen
- Ausgestaltung der bestehenden & Einbezug weiterer besonderen Maßnahmen
- Umgang mit Ordnungswidrigkeiten
- Evaluation der Richtzahlentabelle
- Kartendarstellung Zonierung

Parkbauten und Parkplätze

In und rund um die Innenstadt Marburg befinden sich zahlreiche Tiefgaragen und Parkhäuser sowie größere Parkplätze, welche große Mengen ruhenden Verkehrs (parkende Kfz) aufnehmen können.

Insgesamt bieten die aufgeführten Parkanlagen über 3.300 Parkmöglichkeiten, davon viele in sehr zentraler Lage bzw. guter fußläufiger Erreichbarkeit der Innenstadt.

Neun der Marburger Parkieranlagen sind in das städtische Parkleitsystem integriert. Auf entsprechenden Schildern an wichtigen Knotenpunkten und an den Eingängen der Anlagen sowie im Internet¹⁸ wird 5-minütig angezeigt, wie viele Parkmöglichkeiten aktuell frei sind.

Während der Analysephase wurden die Daten des Parkleitsystems mitgeschnitten und ausgewertet, so dass detaillierte Angaben über Angebot und Nachfrage in den Parkieranlagen über einen Zeitraum von Mitte August 2020 bis Januar 2021 vorliegen. Diese Vergleichsmöglichkeit bietet wertvolle Informationen über die monatlichen Auslastungsunterschiede und insbesondere über den Einfluss der Corona-bedingten Einschränkungen, mit deren Kenntnis eine bessere Einordnung der Parkraumanalyseergebnisse möglich wird.

Auch durch einen ergänzenden Vergleich der Umsatzzahlen einiger Parkbauten (Oberstadt, Hauptbahnhof, Furthstraße und Marktdreieck) zum Vorjahr konnte nachgewiesen werden, dass die Inanspruchnahme im Untersuchungszeitraum v.a. zu den Lockdown-Zeiten im April/Mai und November/Dezember erheblich geringer waren als im Vorjahr. Zugleich ist aber auch erkennbar, dass sie im September recht ähnlich (Furthstraße und Marktdreieck mit rd. 90% bzw. 98%) bzw. teilweise sogar höher (Oberstadt rd. 120 %) als im selben Monat im Vorjahr waren. Die Belegungszahlen und freien Kapazitäten im September können daher als repräsentatives Bild eingestuft werden (vgl. z.B. Abbildung 109 und Abbildung 110 auf der Seite 108). Die Karte und Tabelle geben einen Überblick zu Lage und Kapazität der bedeutendsten Parkieranlagen:

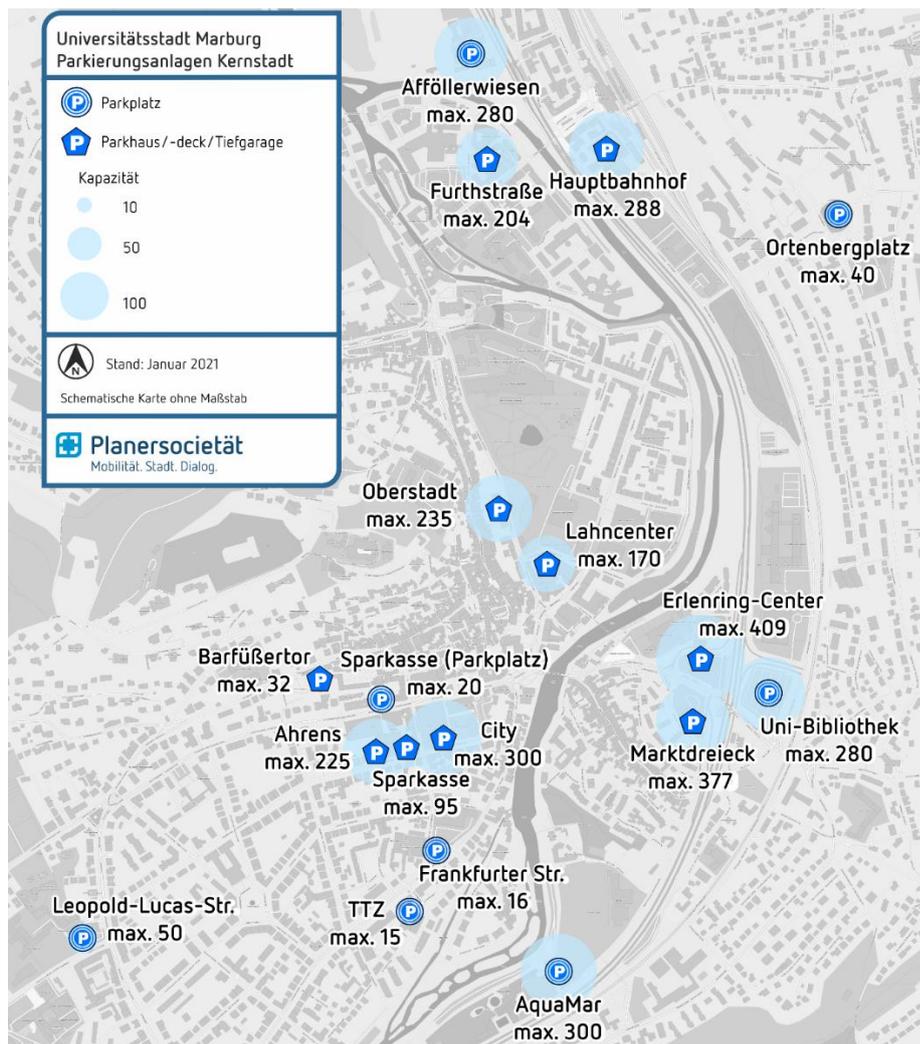
Abbildung 84: Parkleitsystem



Quelle: eigene Aufnahme

¹⁸ <https://pls.marburg.de/>

Abbildung 85: Lage innerstädtischer Parkbauten und -plätze



Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Tabelle 19: Parkbauten und -plätze rund um die Marburger Innenstadt

Parkanlage	Kapa- zität	Adresse	Parkleit- system	max. Zufahrts- höhe	Gebühren & Tarife (Gesamtsumme in € nach Parkdauer in Std. ¹⁹)						
					1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.+
Parkdeck Hauptbahnhof	288	Krummbogen 3	ja	2,0 m	1,0	2,0	3,5	5,0	6,5	7,0	
Parkdeck Barfüßer Tor	32	Barfüßertor 4	nein	--	2,0	4,0	--				
Parkhaus Oberstadt	235	Pilgrimstein 17	ja	1,8 m	1,0	2,0	3,0	4,0	+ 1,5/h		
Parkhaus City	300	Universitätsstr. 8	ja	2,0 m	1,5	3	4,5	5,5	6,5	7,5	8,5
Parkhaus Sparkasse	95	Wilhelmstr. 7	nein	2,0 m	geöffnet: Mo-Fr 7:30-20:00 Uhr, Sa bis 16:30, Kunden: 30 Min. frei & 1. Std. 30 Cent						
	225	Wilhelmstr. 7	ja	2,0 m	2,0	3,0	4,5	5,5	6,5	7,0	

¹⁹ nicht dargestellt sind Rabatte/Parkgutscheine im umliegenden Einzelhandel

Parkhaus Ahrens					geöffnet: Mo-Sa 6:15-20:30 Uhr; Kunden: 1. Std. 0,5 €, 2. Std. 1,5 €, ab 3. Std. +1,0 €/h; Tages-Max.: 7,0 €
Tiefgarage Lahncenter	168	Biegenstr. 4	ja	1,8 m (2. UG) 2,2 m (1. UG)	1,5 + 1,0 / h geöffnet: 24/7; überwiegend Hotelgäste; Tages-Max.: 15,0 €; Woche: 45 €
Parkhaus Furthstraße	204	Furthstr. 3	ja	2,0 m	1,5 2,5 4,0 5,5 7,0 9,0 10,5 geöffnet: 5:00-23:00 Uhr, für Dauerparker 24/7
Parkhaus / -deck Marktdreieck	280 93	Erlenring 9	ja	2,0 m	1,5 2,5 4,0 5,5 7,0 8,5 geöffnet: 24/7; Kunden: 1,5 Std. frei Parken, 2. & 3. Std. je 1,0 €, dann 1,5 €/h bis max. 6,5 €
Parkhaus Erlenringcenter	409	Erlenring 19	ja	2,0 m	1,3 2,6 3,9 5,2 6,5 7,0 geöffnet: 24/7
Parkplatz Sparkasse	20	Universitätsstr.	nein	--	3,0 + 1,5/30 Min. geöffnet: 24/7; Kunden: 30 Min. frei & 1. Std. 30 Cent
Parkplatz Frankfurter Str.	16	Frankfurter Str. 1	nein	--	1,2 €/Std.; Tages-Max.: 6,0 € (5 h); bewirtschaftet: Mo-Sa 08:00-19:00 Uhr
Parkplatz TTZ	15	Software-Center 1	nein	--	1,2 €/Std.; Tages-Max.: 6,0 € (5 h); bewirtschaftet: Mo-Sa 08:00-19:00 Uhr
Parkplatz Afföllerwiesen	280	Afföllerwiesen 7	nein	--	1,2 €/Std.; Tages-Max.: 2,4 € (14 h); bewirtschaftet: Mo-Sa 08:00-22:00 Uhr
Parkplatz Uni-Bibliothek	280	W.-Röpke-Str. 4	nein	--	0,6 €/Std.; Tages-Max.: 6,6 € (11 h); bewirtschaftet: Mo-Sa 08:00-19:00 Uhr
Parkplatz AquaMar	300	Sommerbadstr. 41	nein	--	0,4 €/Std.; Tages-Max.: 3,2 € (8 h); kostenfrei für Badegäste; bewirtschaftet: Mo-Sa 09:30-18:00 Uhr
Parkplatz Ortenbergplatz	40	Schützenstr. 30	nein	--	1,2 €/Std.; Tages-Max.: 6,0 € (5 h); bewirtschaftet: Mo-Sa 08:00-19:00 Uhr
Parkplatz Leop.-Lucas-Str.	50	Leopold-Lucas- Str.	nein	--	kostenfrei

Quelle: Eigene Darstellung; Daten der Stadtwerke, ergänzt durch eigene Ortsrecherchen und Parkopedia.de

Die Tarife in den Parkieranlagen sind – verglichen mit Städten ähnlicher Größenordnung und Zentralität – durchaus günstig. Die erste Stunde in den Parkhäusern und Tiefgaragen kostet zwischen 1,00 und 3,00 Euro, wobei letzteres nur in den privaten Anlagen der Sparkasse der Fall und für Kundschaft deutlich günstiger ist. Das ebenfalls private Parkhaus Ahrens kostet 2,00 € in der ersten Stunde, die zweite Stunde nur einen Euro mehr. Kundschaft des gleichnamigen Kaufhauses zahlt sogar nur die Hälfte. Das zentralste öffentliche Parkhaus Oberstadt (235 Plätze) kostet 1,00 €/Stunde, das ebenfalls in der Stadtmitte gelegene City-Parkhaus (300 Plätze) nimmt 1,50 €. Ähnliche Preise werden in den ebenfalls sehr nah gelegenen Parkhäusern am Marktdreieck (373 Plätze, 1,50 € in der 1. Stunde; Kundschaft 1,5 Std. kostenfrei) und Erlenringcenter (409 Plätze, 1,30 €/h). Die oberirdischen Parkplätze werden meist mit Parkscheinautomat bewirtschaftet, wobei sich die Tarife dort an die Kurzparkgebühren im öffentlichen Straßenraum anlehnen (Parkplatz Frankfurter Str., Parkplatz TTZ, Parkplatz Afföllerwiesen mit je 1,20 €/h). Je nach Lage ist die erlaubte maximale Parkdauer (mit 8-14 Stunden) beträchtlich länger als im öffentlichen Straßenraum (2-5 Stunden).

Somit kostet das Parken in den baulichen Anlagen in der Marburg Innenstadt zumindest in der ersten Stunde nicht viel mehr als im öffentlichen Straßenraum (je nach Lage 1,00-2,00 €/h, meist 1,20 €). Je länger man jedoch parkt, desto teurer werden die meisten Parkbauten im Vergleich zum Straßenraum. Bei 5 Stunden Parkzeit (Höchstparkdauer im Straßenraum) fallen draußen zumeist 6,00 € an, während die meisten Parkbauten 6,50-7,00 € verlangen. Und auch bei 4 Stunden ist es häufig günstiger, im Straßen-

raum einen Parkplatz zu suchen (4,80 €) als die Parkhäuser anzufahren (5,00-5,50 €), lediglich das Parkhaus Oberstadt ist mit einem Preis von 4,00 € günstiger. Bei einer Tagesgebühr von nur 2,40 € stellt der Parkplatz Afföllerwiesen hingegen eine interessante Alternative für Langzeitparkende dar.

Eine Analyse des Park & Ride-Angebots (Parkplätze Am Krekel, Georg-Gaßmann-Stadion und an den Bahnhöfen) findet sich in Kapitel 5.4.2.

Bewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum

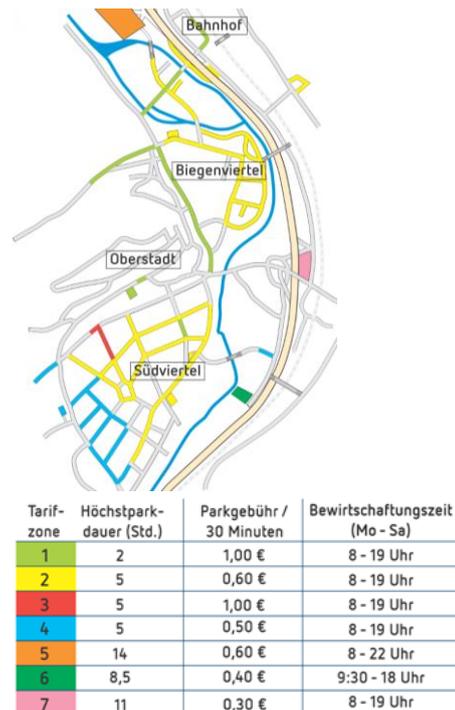
In der Innenstadt Marburgs werden die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum nahezu komplett mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet („Kurzzeitparken“). Der Zeitraum, in dem die Parkscheinplicht besteht ist werktags von 8-19 Uhr. Die maximale Parkdauer liegt zwischen 2 Stunden in der Bahnhofstraße und 5 Stunden in den restlichen Gebieten, auf einigen Parkplätzen auch deutlich länger (vgl. Abbildung 86: Tarifzonen Innenstadt).

Die Parkscheingebühren werden halbstündig abgerechnet. Je nach Lage ergibt sich dadurch ein Stundentarif von meist 1,20 €. (Tarifzone 2). Nur 1,00 € pro Stunde kostet das Parken im südlichen Südviertel (z. B. Rade-, Schücking-, Stresemannstraße). Mit 2,00 € je Stunde am teuersten ist das Parken in der Bismarckstraße und im Bereich Bahnhofstraße, Ketzerbach, Pilgrimstein.

Im Gebührenvergleich mit anderen Städten liegt Marburg dabei nicht auffällig höher oder niedriger. So kostet das Innenstadt-Parken im Straßenraum im benachbarten Oberzentrum Gießen je nach Lage ebenfalls 1,50-2,00 € pro Stunde, in Wetzlar sind es 0,50-2,00 €, in Siegen liegt die Stunde bei 1,20-1,50 €, in Fulda bei 1,00-1,50 € und in Bad Hersfeld kostet eine Stunde 1,00-2,00 €.

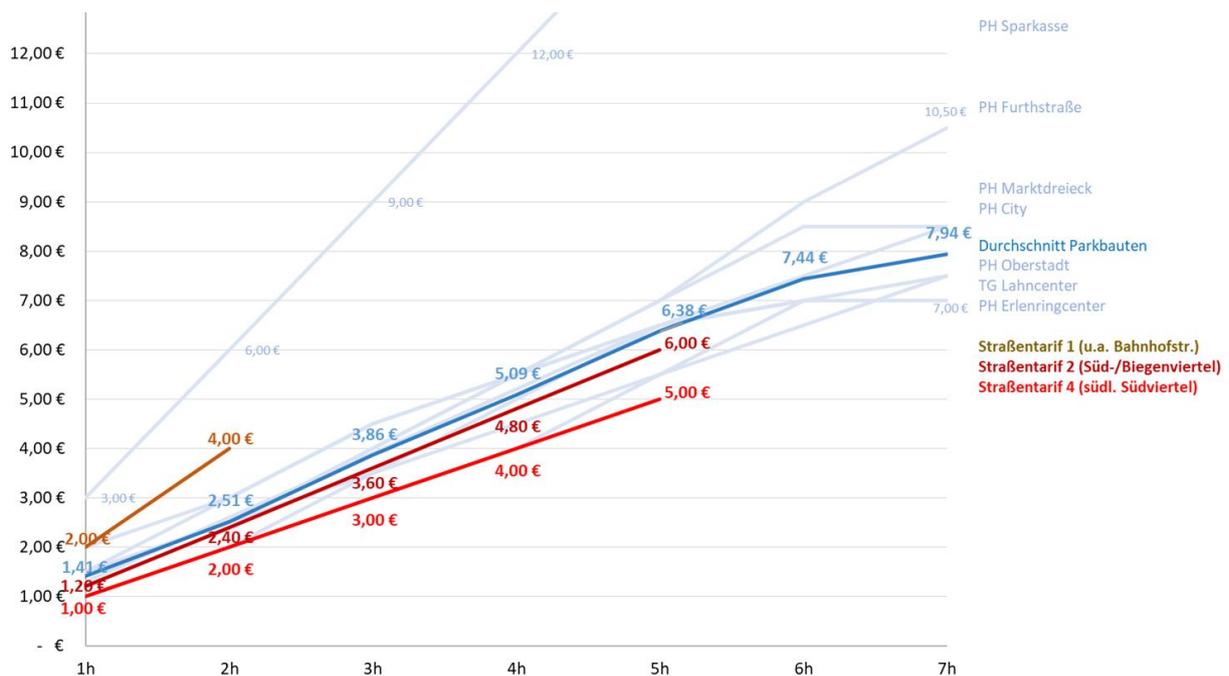
Die Gebühren im öffentlichen Straßenraum liegen in Marburg in vergleichbarer Höhe mit den meisten Parkbauten, sind jedoch bei längeren Parkdauern oft sogar günstiger als die Parkhäuser (vgl. Abbildung 87). Dies liefert vor allem externen Besuchenden ein weiteres Argument dafür, sich einen Parkplatz im öffentlichen Straßenraum zu suchen, wo es dann zu vermeidbarem Parksuchverkehr und ungewünschter Konkurrenz mit Anwohnenden um den Parkraum kommt.

Abbildung 86: Tarifzonen Innenstadt



Quelle: eigene Bearbeitung auf Grundlage der Stadtwerke Marburg

Abbildung 87: Verhältnis der Parkgebühren im Straßenraum und in Parkierungsanlagen



Quelle: eigene Darstellung

Bewohnerparken

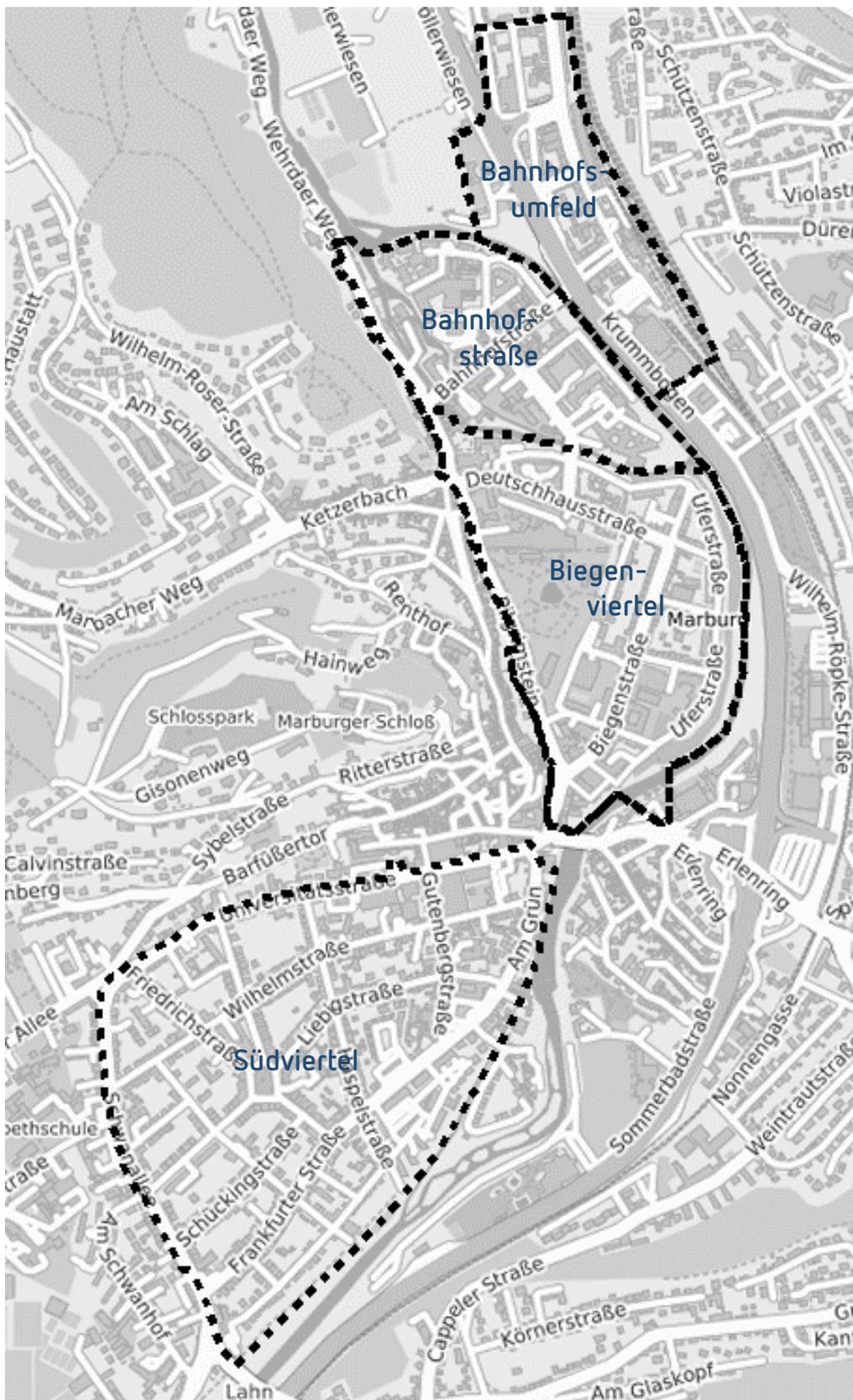
Neben dem Kurzzeitparken für externe Besucher der Innenstadt gibt es weitere Straßenabschnitte, in denen das Parken für Anwohnende kostenfrei und zeitlich unbeschränkt möglich ist (Mischparken) sowie Abschnitte, die nur für den ruhenden Verkehr der Bewohnenden vorgesehen sind (Bewohnerparken). Dazu ist die Beantragung eines Bewohnerparkausweises bei der Stadt erforderlich, die Kosten dafür liegen derzeit bei 30,70 € für ein Jahr oder 15,30 € für 6 Monate (Stand: 2021). Voraussetzung ist der Hauptwohnsitz in den entsprechenden Straßen, die Haltung eines eigenen Fahrzeugs bzw. dauerhafte Nutzung eines Fremdfahrzeugs sowie das Nicht-Vorhandensein eines privaten Stellplatzes oder eigener Garage. Weitere gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigungen sind für Gewerbe-, Handwerks- und Geschäftsbetriebe möglich. Auch Besuch von Anwohnenden kann für maximal 4 Wochen eine Ausnahmegenehmigung beantragen (Kosten: 13 €).

Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum der Innenstadt

Für den inneren Bereich der Kernstadt wurde das Parkraumangebot im öffentlichen Raum detailliert aufgenommen und kartiert. Ferner wurde mittels Begehung und Kennzeichenerfassung im Oktober 2020 die Auslastung und Parkdauer in diesen Gebieten erhoben. Die Analyseergebnisse geben Aufschluss über Bedarf und Nutzerverhalten des ruhenden Verkehrs.

Erhoben wurden große Bereiche des Südviertels (zwischen Lahn, Schwanallee und Universitätsstraße), das Biegentviertel (zwischen Pilgrimstein und Uferstraße), der Inselbereich rund um die Bahnhofstraße sowie das Bahnhofsumfeld (vom Ortenberg-Center bis zur Eisenstraße).

Abbildung 88: Untersuchungsbereiche der Parkraumerhebung



Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Insgesamt gibt es über 2.500 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum der Untersuchungsbereiche – eine theoretische Fläche von rund viereinhalb Fußballfeldern.

1.350 Parkmöglichkeiten davon werden mit Parkschein bewirtschaftet, wovon wiederum 580 Parkgelegenheiten für Bewohnende mit entsprechendem Ausweis freigegeben sind. Nochmals 930 Parkmöglichkeiten sind ausschließlich für die Bewohnende vorbehalten. Bei den restlichen Parkmöglichkeiten handelt es sich um vorbehaltene Parkplätze für Sondernutzer (z. B. Carsharing, Elektroladen, Behindertenparken) und eine geringe Menge freies Parken (rd. 40 Stück, die meisten davon im Biegeviertel).

Hinzu kommen zahlreiche private Parkmöglichkeiten für Bewohnende und Beschäftigte bzw. Kundschaft der ansässigen Einrichtungen (z. B. in Hinterhöfen oder privaten (Kunden-)Parkplätzen und Tiefgaragen).

Die folgenden Karten und die Tabelle zeigen zunächst die im Straßenraum vorhandenen Parkmöglichkeiten sowie die dort geltenden Bewirtschaftungsformen. Die dargestellten Privatparkmöglichkeiten sind eingeschränkt öffentlich nutzbar (z. B. Kundenparkplätze) und wurden daher in die Auslastungserhebung mit einbezogen – sie stellen jedoch nur einen kleinen Teil der außerdem vorhandenen Privatparkmöglichkeiten dar.

Abbildung 89: Parken im Südviertel (Haspelstr.)



Quelle: eigenes Foto

Tabelle 20: Parkmöglichkeiten und Bewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum (gerundet)

Untersuchungsbereich	Gesamt	Kurzzeitparken (Parkschein)	Kurzzeitparken, für Bewohner frei	reines Bewohnerparken	Sonstige (Carsharing, E-Laden, Behinderte, Krad, frei Parken)
Südviertel	1.500	380	410	610	100
Biegeviertel	550	160	130	160	100
Bahnhofstraße	140	40	-	40	60 (inkl. Behördenzentrum)
Bahnhofsumfeld	350	140	40	120	50 (inkl. Falschparker nördl. Neue Kasseler Str.)

Quelle: Eigene Darstellung

Kurzzeitparken gibt es im **Südviertel** v. a. entlang der Frankfurter Straße, der Schwanallee, der Wilhelm-, Haspel- und Bismarckstraße, der Gutenbergstraße und Am Grün. Es ist meist auf einer Straßenseite angeordnet, während die andere auch oder ausschließlich für Bewohnende freigegeben ist. Bereiche mit ausschließlichem Bewohnerparken gibt es in nahezu jeder Straße im Südviertel. Ebenso verhält es sich mit dem Mischparken (Parkschein, Bewohner frei) so dass externe Parkplatzsuchende theoretisch in nahezu jeder Straße fündig werden könnten. Insgesamt sind rd. 40 % der öffentlichen Parkmöglichkeiten in diesem Bereich allein den Bewohnenden vorbehalten, weitere 27 % werden mit Parkschein bewirtschaftet, können aber mit Bewohnerparkausweis frei genutzt werden. Etwa ein Viertel der Parkmöglichkeiten ist mit

Parkschein kostenpflichtig und nicht für Bewohnende freigegeben. Dieses Verhältnis erscheint ausgewogen, die Anordnung führt jedoch auch zu entsprechendem Parksuchverkehr im Viertel. Hinzu kommt eine sehr große Anzahl an privat und durch Betriebe genutzten Stellplatzflächen in den Hinterhöfen (hier nicht dargestellt).

Abbildung 90: Parkraumangebot und Bewirtschaftungsform - Südviertel

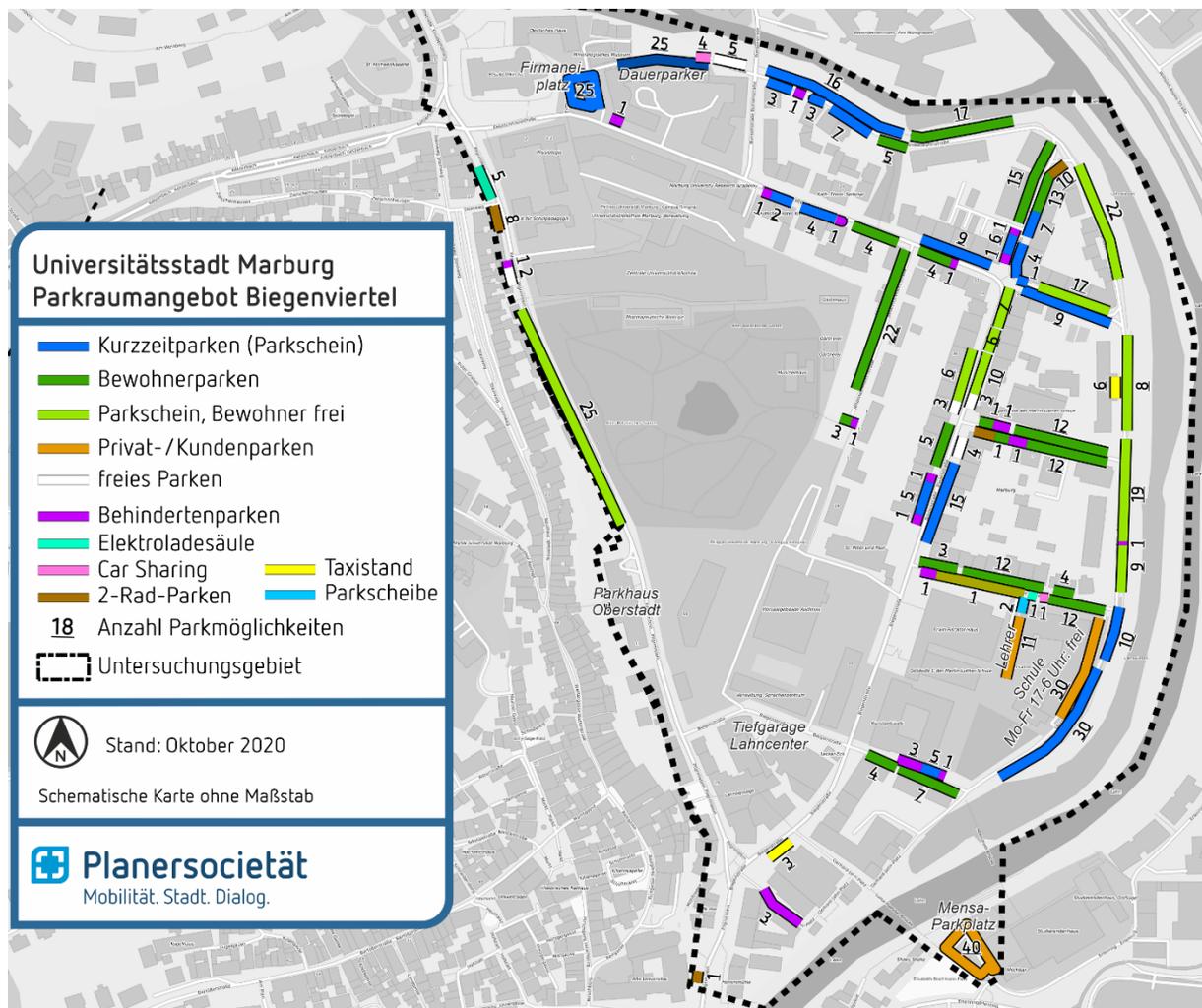


Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Im **Biegen- bzw. Campusviertel** sind knapp 30 % der öffentlichen Parkmöglichkeiten allein den Bewohnenden vorbehalten. Ebenfalls ein knappes Drittel wird mit Parkschein bewirtschaftet (ohne Bewohnerfreigabe). Entlang der Uferstraße befindet sich eine große Anzahl an Parkmöglichkeiten, teils auch für Bewohnende freigegeben. Die Universitätsstandorte und Schulen verfügen als größte Verkehrserzeuger im Viertel über eigene Parkmöglichkeiten (hier nur teilweise dargestellt), trotzdem wird das Parkgeschehen

zu einem großen Teil vom Schulverkehr bestimmt. Am Firmeneiplatz gibt es – neben den Parkscheinplätzen auf dem Platz selbst – einige mietbare Parkmöglichkeiten für Dauerparkende (die durch Umgestaltung zukünftig wohl entfallen werden). Der bewirtschaftete Mensaparkplatz südlich des Viertels stellt eine fußläufige Alternative für Stadtbesuchende dar.

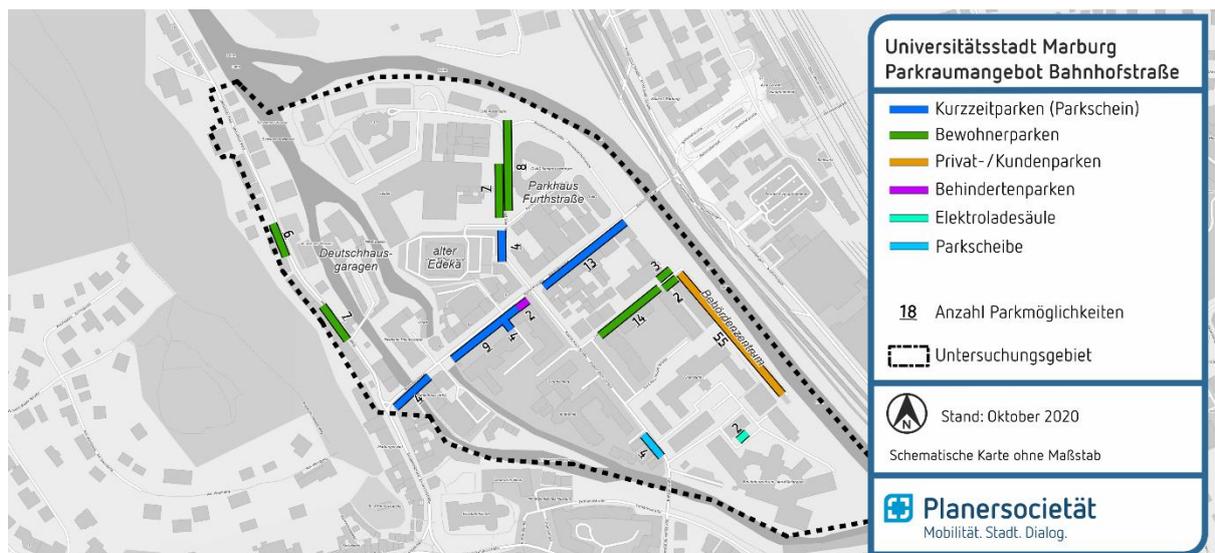
Abbildung 91: Parkraumangebot und Bewirtschaftungsform - Biegeviertel



Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

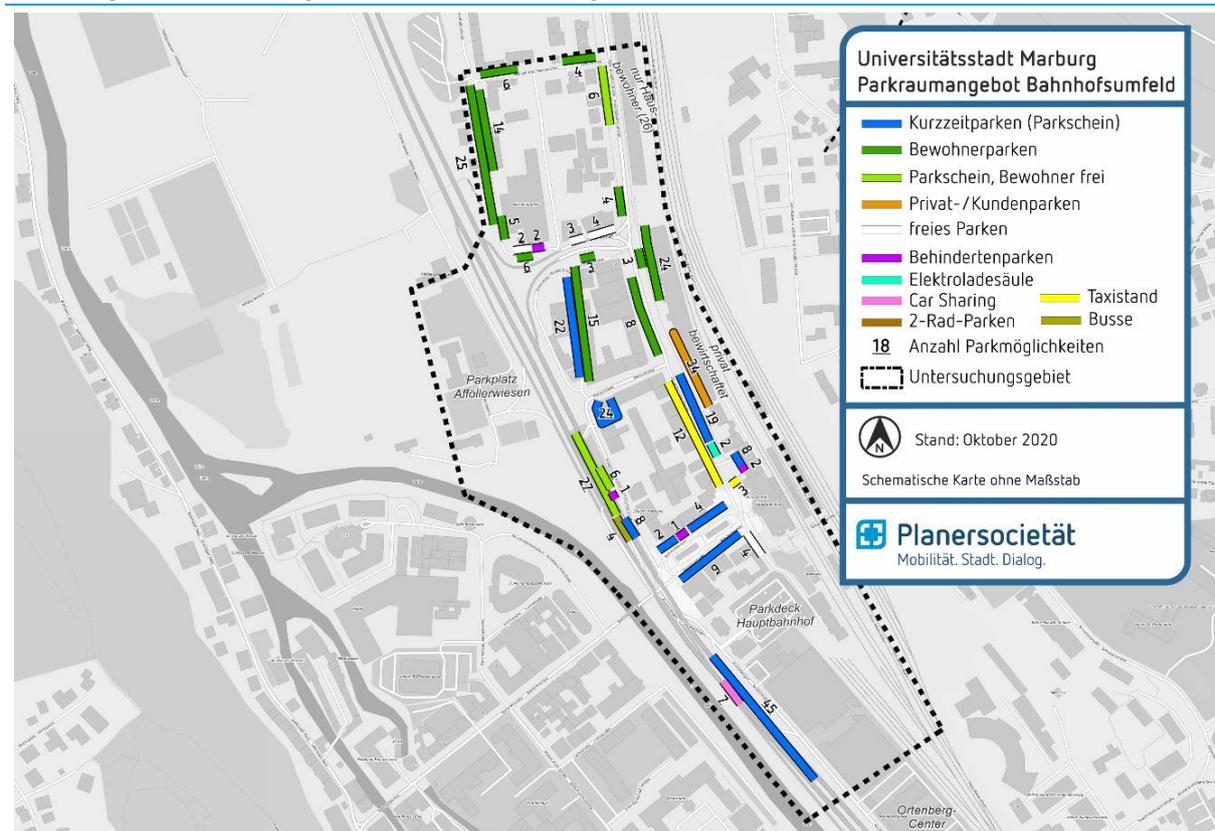
Entlang der **Bahnhofstraße** gibt es nur vergleichsweise wenig Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Dabei wird die Bahnhofstraße selbst sowie ein Abschnitt der Rosenstraße mit Parkschein bewirtschaftet. Die Parkgebühr liegt hier mit 2,00 €/h etwas höher als in den übrigen Bereichen und die Parkdauer ist auf maximal 2 Stunden reduziert. Nichts desto trotz klagten in der Öffentlichkeitsbeteiligung viele Anwesende (Kundschaft und Geschäftstreibende) über durch zu lange Parkdauern blockierte Parkmöglichkeiten und somit ein zu geringes Angebot. Neben dem Parkhaus Furthstraße wird jedoch auch der Parkplatz des leerstehenden Supermarkts in der Rosenstraße zum Parken genutzt. Am Lahnufer steht eine große Anzahl Parkmöglichkeiten für das Behördenzentrum zur Verfügung. Auch der große Parkplatz Aföllerriesen ist über die Lahnbrücke schnell fußläufig erreichbar und bietet die Möglichkeit dort auch länger und günstiger zu parken.

Abbildung 92: Parkraumangebot und Bewirtschaftungsform - Bahnhofstraße



Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Abbildung 93: Parkraumangebot und Bewirtschaftungsform - Bahnhofsumfeld



Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Das **Bahnhofsumfeld** ist geprägt durch Beschäftigte und Bahnpendelnde, aber besonders im Norden spielt auch der ruhende Verkehr der Anwohnerschaft eine wichtige Rolle. Dort befindet sich dann auch überwiegend Bewohnerparken. Teilweise sind die Seitenräume zwischen Bahnlinie und Neuer Kasseler Straße recht ungeordnet, so dass es nicht immer leicht zu durchschauen ist, wo welche Parkregelung gilt und wo Parken gänzlich verboten ist. Dem gegenüber steht der umgestaltete Bahnhofsvorplatz mit Busbahnhof, wo das Parken nahezu vollständig mit Parkschein bewirtschaftet wird. Unter der Bundesstraßenbrücke befinden sich zahlreiche Parkmöglichkeiten. Südlich des Untersuchungsgebietes finden sich zudem eine

sehr große Anzahl an Kundenparkplätzen der dortigen Nutzungen (Ortenberg Center). Mit dem Parkplatz Afföllerwiesen und dem neu renoviertem Parkhaus Bahnhof stehen große Parkieranlagen mit hoher Kapazität in unmittelbarer Bahnhofsnähe zur Verfügung.

Parkraumerhebung: Nachfrage und Auslastung im öffentlichen Straßenraum

Zur Erfassung der Parkraumnachfrage wurden innerhalb der Untersuchungsräume die Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge (anonymisiert durch Weglassen der Ortskennungen) je Straßenabschnitt und -seite für alle ermittelten Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum mittels Begehung über den Verlauf eines Wochentages (Dienstag, 27.10.2020) erhoben. Bei dem ausgewählten Stichtag handelt es sich um einen repräsentativen Normalwerktag außerhalb von Ferienzeiten oder Feiertagen und weitgehend unbeeinflusst von Corona-bedingten Einschränkungen. Zu diesem Zeitraum gab es keine Lockdown-Beschränkungen des öffentlichen Lebens, lediglich die Beherbergung von Touristen war nicht erlaubt. Laut den Analysen des Covid-19-Mobility-Projects lag die Menge der getätigten Wege an diesem Tag nur 2% unter dem Vergleichswert im Vorjahr²⁰. Es fanden also nicht wesentlich weniger Wege statt, als üblich.

Das Verkehrsgeschehen wurde somit stellvertretend für den Regelfall vor Ort erfasst. Selbstverständlich gibt es Situationen und Zeiten, in denen die Belastung durchaus temporär höher ausfällt oder sich anders verteilt (z. B. an verkaufsoffenen Sonntagen oder im Advent); diese sollten jedoch nicht als maßgebende Grundlage für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums dienen.

Die Kennzeichenerfassung erlaubt genaue Analysen der Parkdauer und -orte und lässt somit Rückschlüsse auf das Nachfrageverhalten und die Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Anwohnende, Beschäftigte, Kundschaft, Besuch) zu. Auf fünf jeweils max. 2-stündigen Rundgängen zwischen 9:00 und 0:00 Uhr wurden detaillierte Belegungsbilder erstellt. Die letzte nächtliche Runde bildet den maximalen Bedarf der Anwohnenden ab, die zu dieser Zeit überwiegend die einzige Nutzergruppe im Gebiet sein dürften.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Auslastungserhebung sowie die Parkdauern in den Untersuchungsgebieten dargestellt. Das Belegungsdiagramm zeigt jeweils die Auslastung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu den einzelnen Erhebungszeiten, während zwei Karten die detaillierte Auslastung in den Straßenabschnitten seitenbezogen veranschaulichen. Stellvertretend wurde hier die Darstellung der innerstädtisch zumeist üblichen vormittäglichen Spitzenzeit (9-11 Uhr) und die nächtliche – zumeist bewohnergeprägte – Belegung (22-0 Uhr) gewählt. Sofern spezifische Besonderheiten festzustellen waren sind diese beschrieben.

Um die Belegungsergebnisse einzuordnen bietet sich der Bezugspunkt „80%-Belegung = voll“ an. Ab ca. 80 % Auslastung wird es im Straßenraumparken spürbar schwerer, eine freie Parkmöglichkeit zu finden, es kommt zu erhöhtem Parksuchverkehr und negativem Empfinden der Parkplatzsuche. Bei den hier angegebenen Tagesganglinien ist jedoch stets zu berücksichtigen, dass es sich um Gesamtwerte handelt und es in einzelnen Blockbereichen oder Straßenabschnitten häufig zu deutlich höheren Auslastungen und stärker ausgeprägten Problemlagen kommen kann (wie auf den Karten erkennbar wird).

²⁰ <https://www.covid-19-mobility.org/>

Nachfrage und Auslastungssituation im Südviertel

Das Straßenraumparken im Südviertel ist gantztägig durch einen insgesamt mittleren Parkdruck geprägt.

Die Parkmöglichkeiten sind zu jeder Zeit zwischen 70 und 75 % belegt, viele Straßenabschnitte sind gar hoch bis sehr hoch ausgelastet (80-100%). Dies sind u. a. die westliche Wilhelm-, die Liebig-, Stresemann- und südliche Frankfurter Straße.

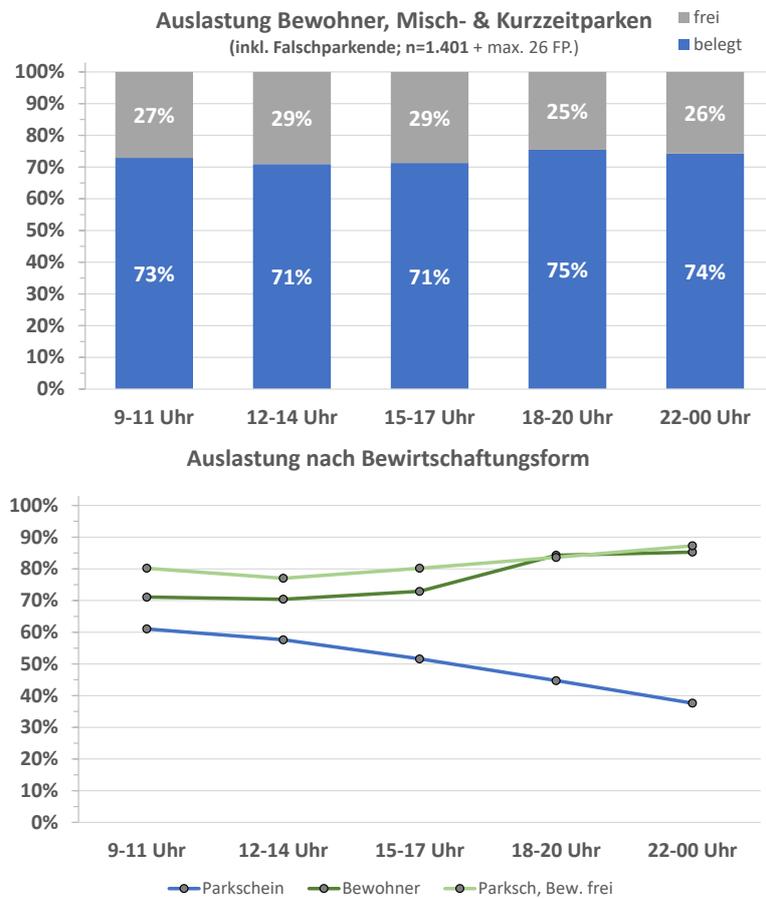
V. a. nachts herrscht ein deutlich erhöhter Parkdruck (u. a. Haspel-, Friedrich-Naumann-, Wilhelmstraße) durch die Anwohnenden.

Kurzparkstände sind sichtbar schwächer nachgefragt, als Bewohner- und Parkschein (Bewohner frei) -Plätze. Deutlich zeigt sich auch in der Parkdauer- auswertung der hohe Anteil an Anwohnerfahrzeugen und eine ebenfalls recht große Anzahl an

komplett unbewegten Fahrzeugen (rd. ein Drittel der Parkmöglichkeiten ist dauerhaft belegt) im Viertel. Neben einer sicherlich etwas höheren Anzahl aufgrund von corona-bedingtem Homeoffice ist ein solcher Wert jedoch typisch für etwas gehobene, innerstädtische Wohnviertel. Viele Haushalte verfügen dort meist über mehrere Pkw, nutzen den Zweitwagen jedoch nur unregelmäßig. Sie können im Alltag auch auf Rad, Fuß oder ÖPNV zurückgreifen. Hier bestehen also hohe Potenziale für Carsharing-Modelle.

Zu den hohen Anwohneranteilen kommen tagsüber etwa 10-20 % Kurzzeitparkende (Erledigungen, Besuche, Innenstadtlandschaft) und aber auch etwa ebenso viele Mittel- bis Langzeitparkende mit Parkzeiten zwischen 3 und 6 Stunden oder länger (meist Beschäftigte). Diese treten v.a. auf den Mischparkplätzen in direkte Konkurrenz mit den Bewohnenden (z. B. Liebigstraße, Wilhelmstraße, Friedrich-Naumann-Straße und südliche Frankfurter Straße). Die vielen kleinteiligen Arbeitgeber (z. B. Kanzleien, Bürodienstleister, Ärzte) im Viertel (mit meist zu wenig eigenen Stellplätzen im Hof), aber auch die nahe gelegenen Einzelhandelsschwerpunkte der Innenstadt führen zu Beschäftigtenzielverkehr und die bestehenden Gebührenverhältnisse bieten Anreiz, im Straßenraum zu Parken anstatt die teils teureren Parkhäuser aufzusuchen.

Abbildung 94: Belegungsganglinien Südviertel



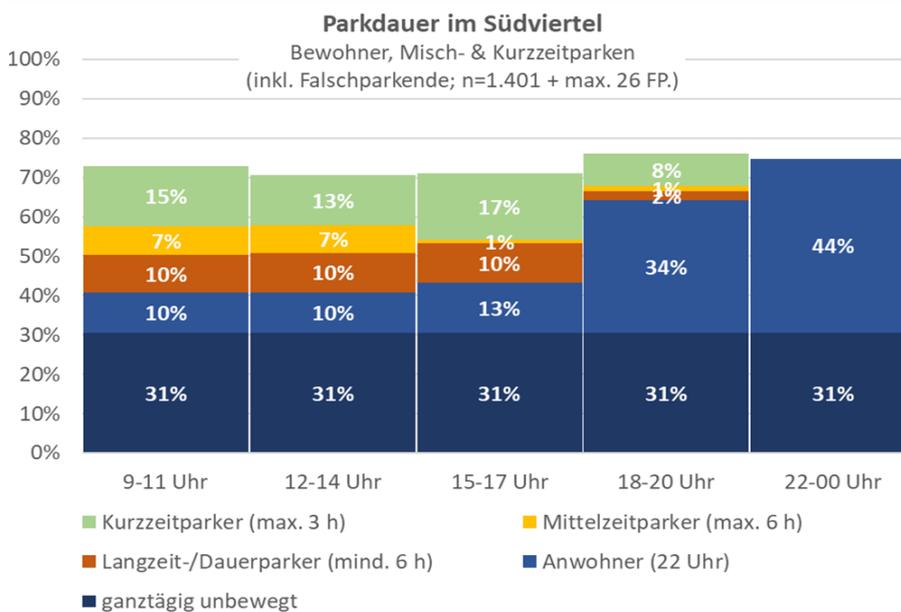
Quelle: eigene Erhebung am 27.10.2020

Abbildung 95: Südviertel – Belegungsbild um 9-11 Uhr (links) und 22-0 Uhr (rechts)



Quelle: eigene Erhebung am 27.10.2020; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Abbildung 96: Parkdauer und Nutzergruppen im Südviertel



Quelle: eigene Erhebung am 27.10.2020

Nachfrage und Auslastungssituation im Biegen-/Campusviertel

Das Straßenraumparken im Biegen- bzw. Campusviertel ist ganztägig durch einen etwas niedrigeren Parkdruck als im Südviertel geprägt. Die Parkmöglichkeiten sind zwischen 60 und 75 % belegt, viele Straßenabschnitte sind aber auch hier zeitweise hoch bis sehr hoch ausgelastet (80-100%). Dabei handelt es sich u. a. um die nördliche Biegenstraße, die Heusinger- und Johannes-Müller-Straße sowie Teile der Uferstraße.

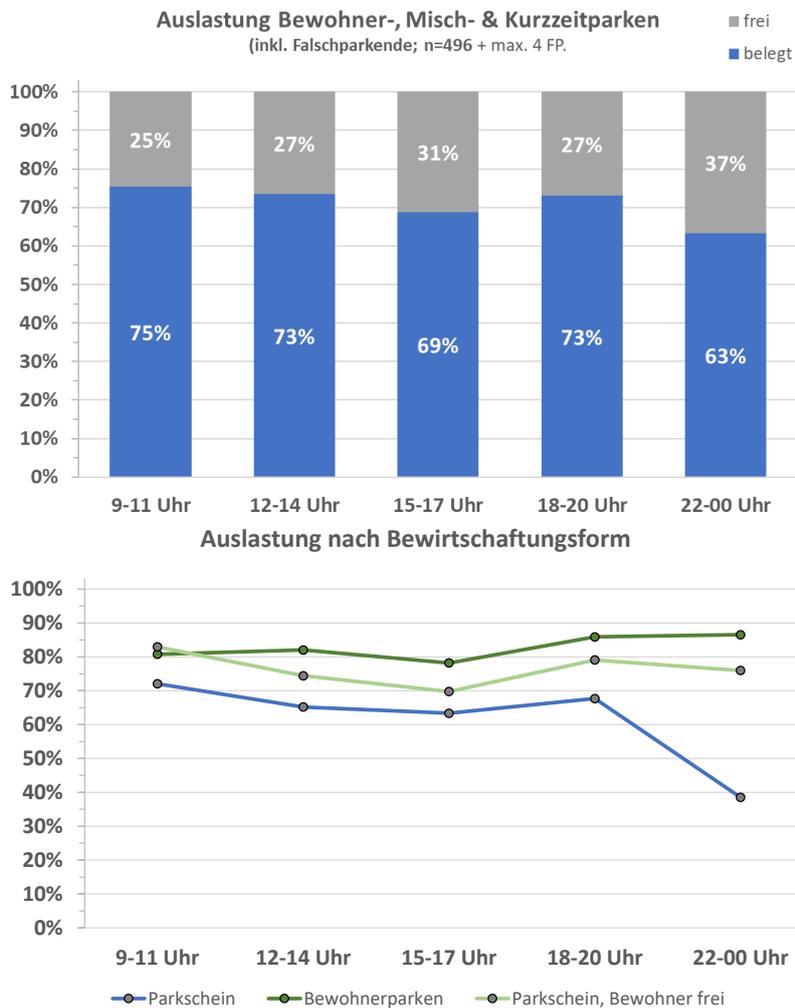
Im Biegenviertel herrscht nicht nachts die höchste Auslastung, sondern in den morgendlichen und nachmittäglichen Randzeiten. Dies lässt sich mit den Schulen und Uni-Standorten erklären, welche eine große Menge an externen Zielverkehr zu diesen Uhrzeiten ins Viertel ziehen.

Aber auch nachts sind viele Straßenabschnitte mit überwiegender Wohnnutzung hoch bis sehr hoch nachgefragt – insbesondere die Parkmöglichkeiten mit Bewohnerregelung sind dann belegt. Kurzzeitparkmöglichkeiten bleiben hingegen (trotz Ablauf der Bewirtschaftungszeit) nachts ungenutzt.

Die Parkdauer im Biegentviertel wird ebenfalls durch einen großen Anteil unbewegter Fahrzeuge bestimmt (26 %). Tagsüber kommen rd. 20-25 % Kurzzeitparkende hinzu. 13-21 % der Parkmöglichkeiten werden überwiegend vormittags von Mittel- und Langzeitparkende beansprucht.

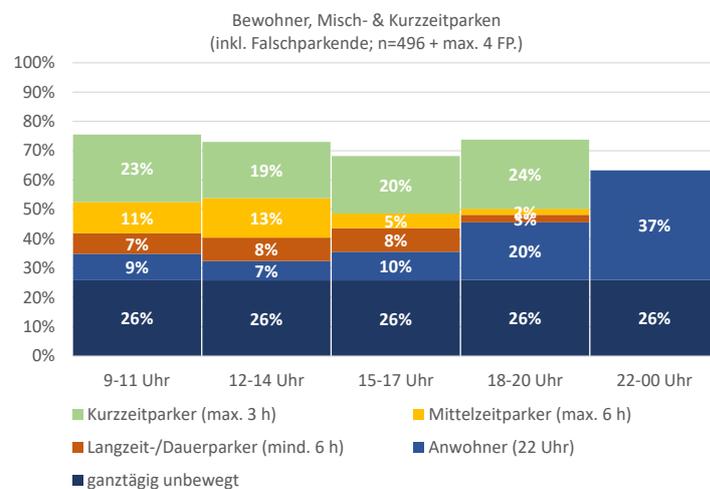
Im Biegentviertel lässt sich insgesamt kein überhöhter Parkdruck feststellen.

Abbildung 97: Belegungsganglinien Biegen-/Campusviertel



Quelle: eigene Erhebung am 27.10.2020

Abbildung 98: Parkdauer und Nutzergruppen im Biegentviertel



Quelle: eigene Erhebung am 27.10.2020

Abbildung 99: Biegen- / Campusviertel – Belegungsbild um 9-11 Uhr (links) und 22-0 Uhr (rechts)



Quelle: eigene Erhebung am 27.10.2020; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Nachfrage und Auslastungssituation im Bahnhofsumfeld und an der Bahnhofstraße

Das Parken entlang der Bahnhofstraße ist komplett auf die dortigen Geschäftsnutzungen bezogen. Tagsüber werden hohe Belegungswerte von bis zu knapp 90 % erreicht, nachts deutlich weniger (40 %). Nachts waren direkt an der Bahnhofstraße keine Fahrzeuge abgestellt, es gibt folglich keinen Hinweis auf Bedarf der Anwohnenden. Die Parkscheinbewirtschaftung mit kurzer Höchstparkdauer und erhöhten Gebühren wird mit ein Grund sein, dass dort keine Bewohnende ihre Fahrzeuge abstellen – wie auch in den anderen Gebieten erkennbar wirkt diese auch außerhalb der Bewirtschaftungszeiten.

Tagsüber herrscht neben der westlichen Bahnhofstraße, vor allem auch in der Rosenstraße ein hoher Parkdruck. Das Parkhaus Furthstraße und der Parkplatz Afföllerwiesen scheinen als Alternativen nicht ausreichend angenommen zu sein. Auch das Parkhaus am Hauptbahnhof wies zur Erhebung hohe freie Kapazitäten auf, was jedoch neben den Corona-Beschränkungen (Beherbergungsverbot, weniger Bahnreisen) wohl v. a. auch durch Gewöhnungseffekte nach der langen sommerlichen Sanierungsphase erklärbar ist.

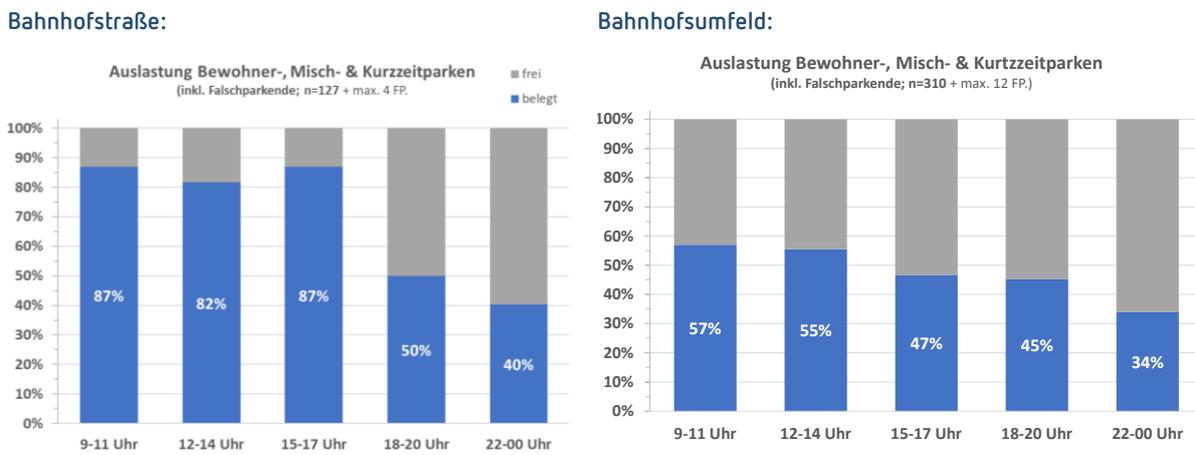
Auf der anderen Seite der Lahn sind vor allem die Parkmöglichkeiten unter der B 3 (die für Bewohnenden frei nutzbaren) sowie das Parken an der Neuen Kasseler Straße zwischen B 3-Zufahrt und Eisenstraße gefragt.

Letzteres scheint auch nachts eine beliebte Stelle für Anwohnende - oder Bahnpendlerparken zu sein, auch wenn es sich hierbei zum Teil nicht um reguläre Parkmöglichkeiten handelt und ein Strafzettel riskiert wird.

Das direkte Bahnhofsumfeld (parkscheinbewirtschaftet) ist hingegen kaum nachgefragt gewesen. Insgesamt wurden hier nur Belegungswerte von maximal 54 % erreicht. Auch wenn Corona hier vermutlich zu

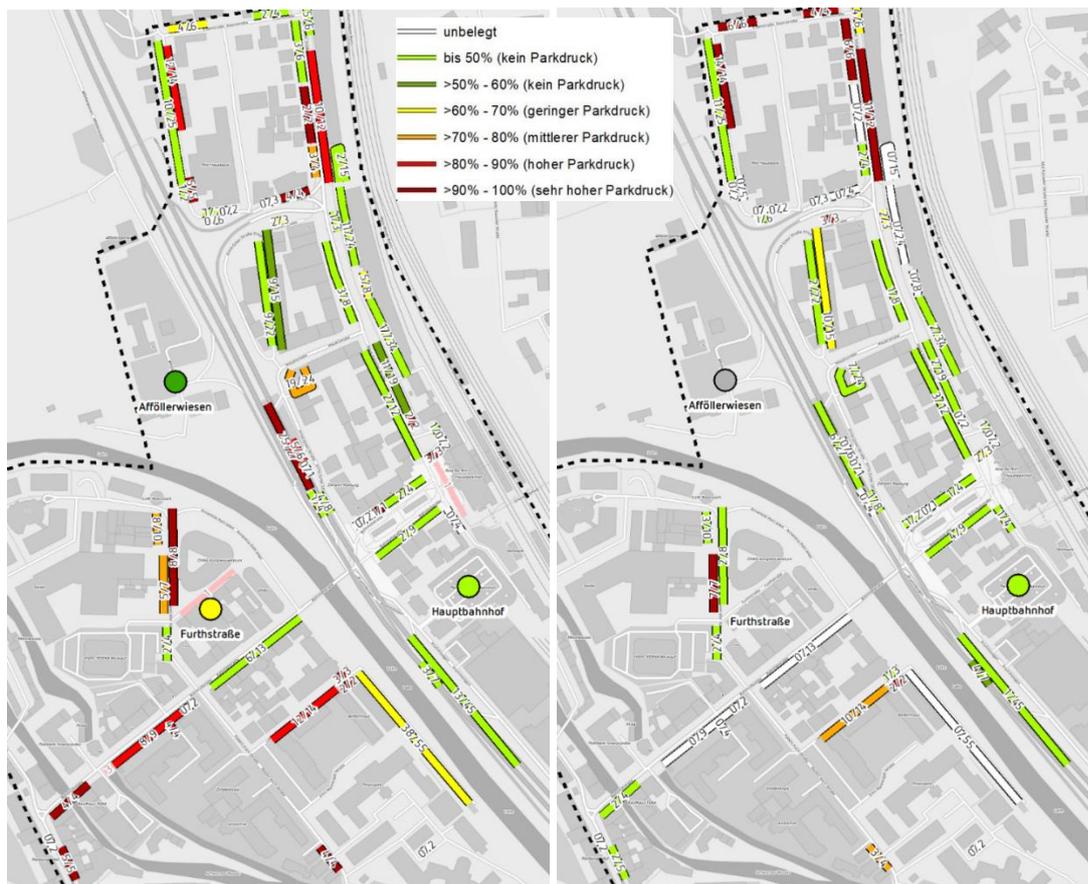
einer geringeren Bahnnutzung geführt hat, erscheint die Nachfrage so gering, dass sie auch unter Normalbedingungen vermutlich keine kritischen Auslastungswerte erreichen wird.

Abbildung 100: Belegungsganglinien Bahnhofstr./Bahnhofsumfeld



Quelle: eigene Erhebung am 27.10.2020

Abbildung 101: Bahnhofstraße/Bahnhofsumfeld – Belegungsbild um 9-11 Uhr (links) und 22-0 Uhr (rechts)



Quelle: eigene Erhebung am 27.10.2020; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Auch im Umfeld der Bahnhofstraße gibt es 19 % gantztägig unbewegte Fahrzeuge. Diese stehen überwiegend auf den Bewohnerparkmöglichkeiten (z. B. in der Lahnstraße). Hier prägend sind jedoch die rd. 20-45% Kurzzeitparkende in der Bahnhofstraße. Die Parkscheinbewirtschaftung scheint hier zu funktionieren und die Parkdauer kurz zu halten.

Tendenziell sind an der Bahnhofstraße erhöhte Parkraumnachfragen durch Kurzzeitparkende festzustellen.

Gegebenenfalls könnte eine weitere Verkürzung der Höchstparkdauer zu mehr Umschlag und höheren Kapazitäten führen. Im Falle einer Entwicklung der Fläche des ehemaligen Supermarktes sollte geprüft werden, ob dies den Parkdruck im Umfeld negativ beeinflussen könnte, da dort viele Fahrzeuge abgestellt waren. Potenziale bieten die Tiefgarage Furthstraße sowie der Parkplatz Afföllerwiesen. Letzterer wird sowohl durch Kurzzeitparker, als auch von Beschäftigten gern genutzt.

Im Bahnhofsumfeld liegen die Bewohneranteile sowie die Menge der ganztägig unbewegten Fahrzeuge sehr gering. Die meisten Parkvorgänge liegen im Bereich der Kurz- und Mittelzeitparkenden, was auf

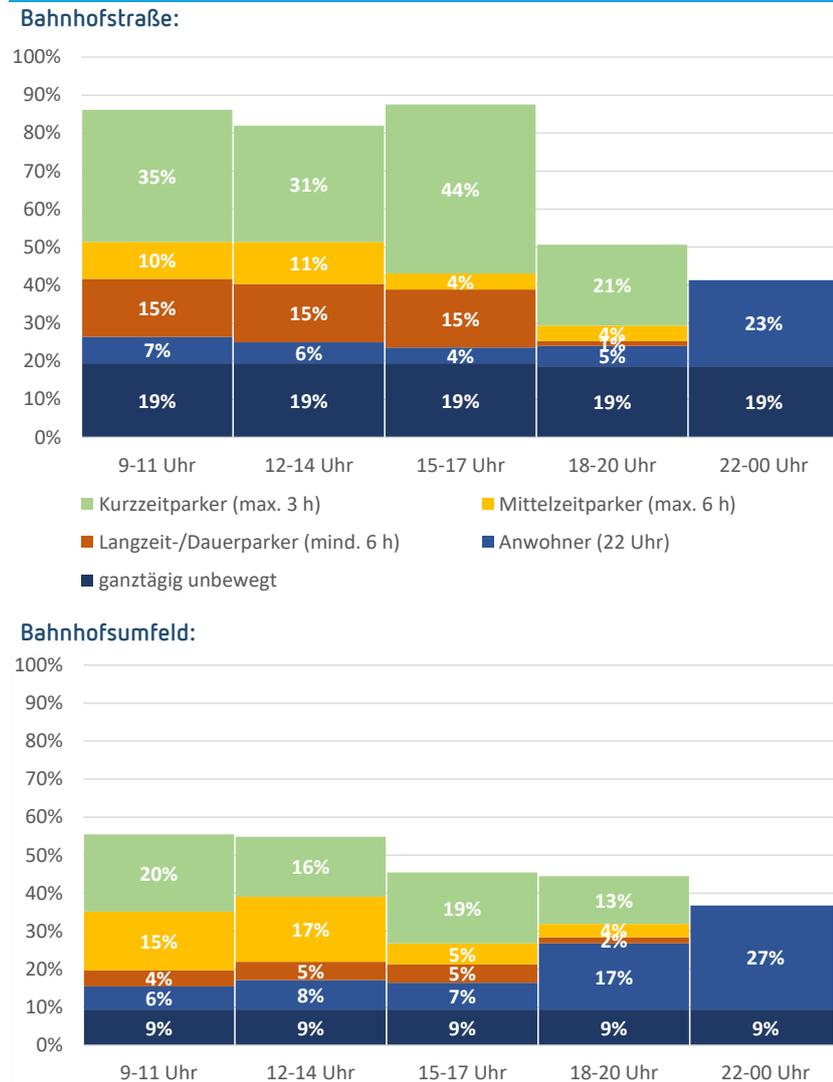
Kundschaft und Beschäftigte sowie Hol- und Bringverkehre zum Bahnhof schließen lässt. Gegen Abend nimmt dann der Anteil der Anwohnenden zu.

Insgesamt lassen sich im Bahnhofsumfeld keine nennenswerten Probleme im ruhenden Verkehr feststellen. Hier könnte eine Ordnung des Parkens im öffentlichen Raum v.a. im nördlichen Bereich Verbesserungen für Anwohnende bringen. Auch die Parkbereiche unter der B 3-Brücke stellen keinen attraktiven Raum dar und könnten perspektivisch aufgewertet werden. Kapazitäten zur Verlagerung von ruhendem Verkehr aus dem öffentlichen Raum bietet das Bahnhofsparkhaus sowie die Afföllerwiesen.

Auslastung der Parkbauten

Seit Mitte August 2020 wurden im Rahmen der Analysen die Auslastungen der öffentlichen Parkhäuser im Parkleitsystem stündlich abgerufen und festgehalten. Dadurch ergeben sich aufschlussreiche Ganglinien über einen langen Zeitraum. Die Parkbauten spielen eine zentrale Rolle, wenn es um mögliche Verlagerungspotenziale von ruhendem Verkehr aus dem öffentlichen Raum geht. Dabei wird deutlich, dass die

Abbildung 102: Parkdauer und Nutzergruppen Bahnhofstr./Bahnhofsumfeld



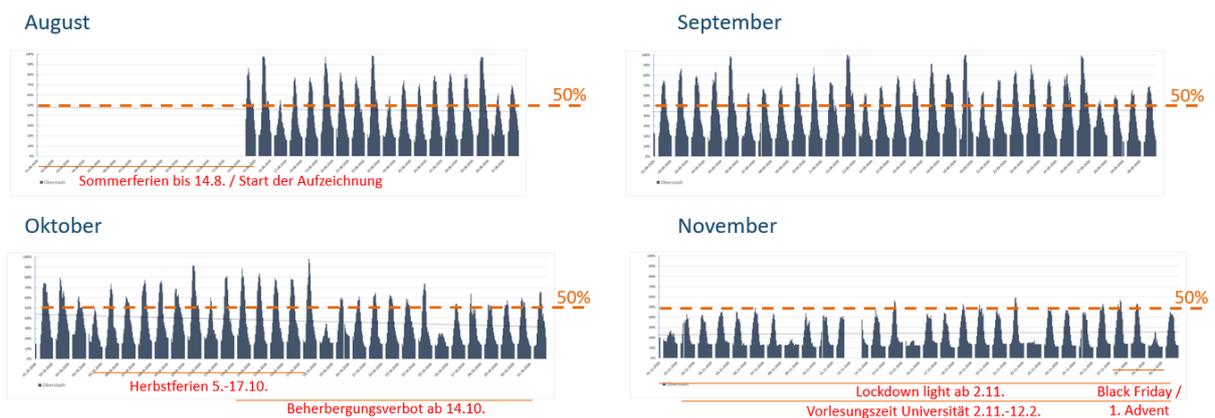
Quelle: eigene Erhebung am 27.10.2020

Parkbauten in Marburg unterschiedliche Funktionen und Nutzergruppen bedienen. Während die Parkhäuser City und Oberstadt vor allem Innenstadtbesuchern und Touristen als Anlaufstelle zu dienen scheinen, sind die Parkhäuser Ahrens und Erlenring-Center sowie Marktdreieck deutlich durch Einkaufsverkehre geprägt. Besonders deutlich wurde dies im Rahmen der durch den Corona-Lockdown bedingten Nutzungseinschränkungen – insb. seit Ende Oktober/Anfang November 2020. Die Auslastung vieler Parkbauten ist in dieser Phase spürbar zurück gegangen, was auch durch gesunkene Parkgebühreneinnahmen in den Häusern bestätigt wurde.

Zur Veranschaulichung werden im Folgenden die Auslastungsverläufe ausgewählter Parkieranlagen gezeigt und in einen zeitlichen Kontext von August bis November gestellt.

Das **Parkhaus Oberstadt** zeichnet sich durch hohe Tagesspitzen und geringe nächtliche Auslastung aus. Auch an den Wochenenden ist es sichtbar stärker frequentiert, was auf die Nutzung durch Innenstadtbesuch, Freizeit und Einkaufsverkehre (Bummeln) schließen lässt. Insgesamt stößt es aber nur kurzzeitig an seine Kapazitätsgrenzen und bietet durchaus noch freies Potenzial über den Tag gesehen. Deutlich wurde der touristische Rückgang mit In-Kraft-Treten des Beherbergungsverbots Mitte Oktober und dem drastischen Rückgang der Zielgruppen-Mobilität im Rahmen des „Lockdown-Light“ im November.

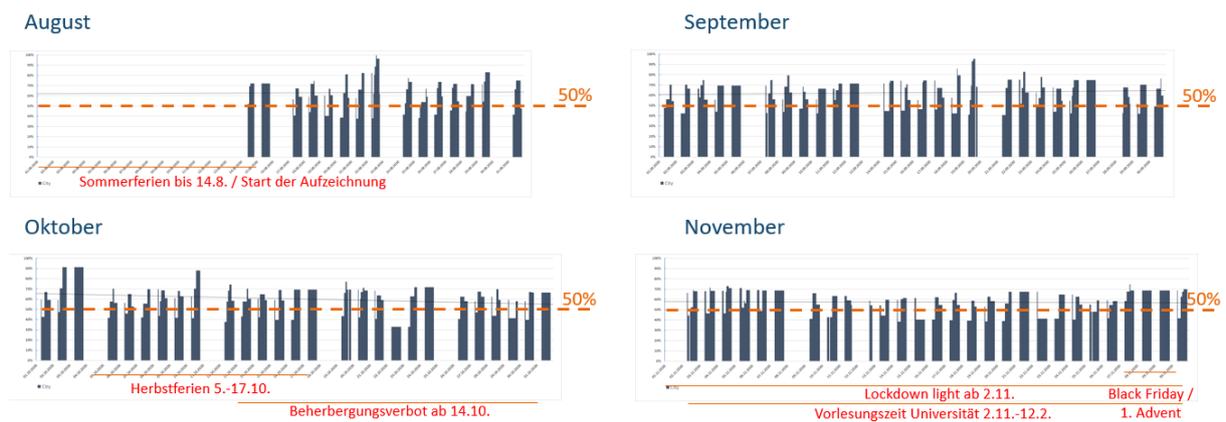
Abbildung 103: Langzeit-Auslastung des Parkhaus Oberstadt



Quelle: eigene Auswertung des Parkleitsystems

Das **City-Parkhaus** bedient zentral gelegen eine ähnliche Zielgruppe wie das Parkhaus Oberstadt, ist jedoch stärker in den Einzelhandel und wahrscheinlich auch Beschäftigtenverkehr eingebunden. Deutlich erkennbar sind die Auslastungsrückgänge an Sonntagen und auch hier zeigt sich die Wirkung der Beschränkungen im Rahmen der Pandemie. Einzig zum ersten Adventswochenende und zeitgleichem Black Friday-Einkaufsevent ist nochmals eine leichte Nachfragezunahme erkennbar. Insgesamt scheint das Parkhaus aber auch unabhängig der Corona-Maßnahmen noch ausreichend freie Kapazitäten vorweisen zu können.

Abbildung 104: Langzeit-Auslastung des City-Parkhaus



Quelle: eigene Auswertung des Parkleitsystems

Das **Parkhaus Ahrens** ist Teil des gleichnamigen Kaufhauses in Marburg. Deutlich sind hier im September die typischen Ganglinien des Einzelhandels zu erkennen. Dramatisch wirkten sich die Rückgänge im November aus, als die Menschen ihr Einkaufsverhalten sichtbar zurückfuhren. Allein am ersten Advent wurde nochmals eine Belegung über 50 % erreicht. Im Normalbetrieb scheint das Parkhaus zu den Spitzenzeiten relativ stark ausgelastet zu sein.

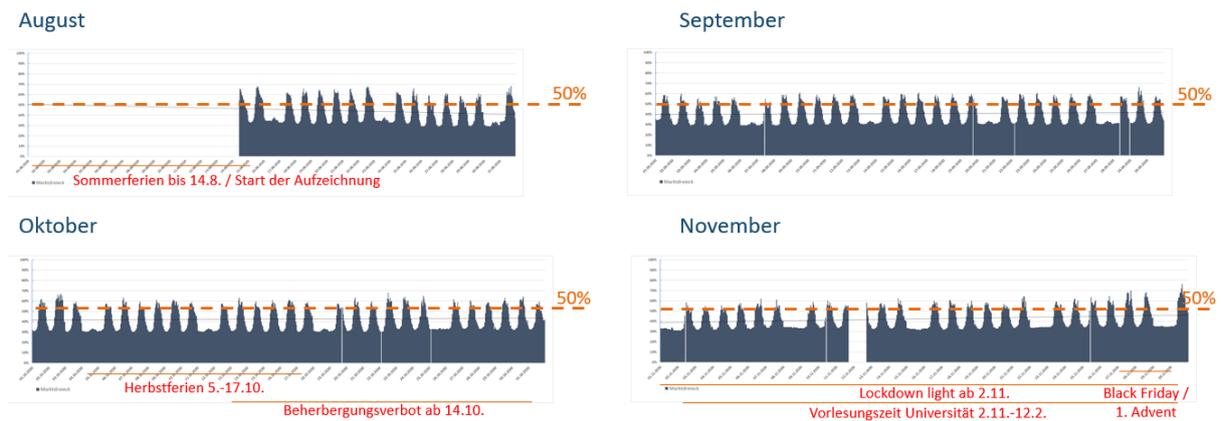
Abbildung 105: Langzeit-Auslastung des Parkhaus Ahrens



Quelle: eigene Auswertung des Parkleitsystems

Das **Parkhaus Marktdreieck** spiegelt anschaulich den alltäglichen Einkaufsverkehr wider. Eindeutig erkennbar sind die regelmäßigen, täglichen Einkaufszeiten sowie Rückgänge an den Sonntagen. Da es sich hier um Wege des alltäglichen Bedarfs handelt (z. B. Lebensmittel) ist die Auslastung relativ unbeeinflusst durch die Maßnahmen des Lockdowns gewesen. Insgesamt bestehen hier noch große freie Kapazitäten.

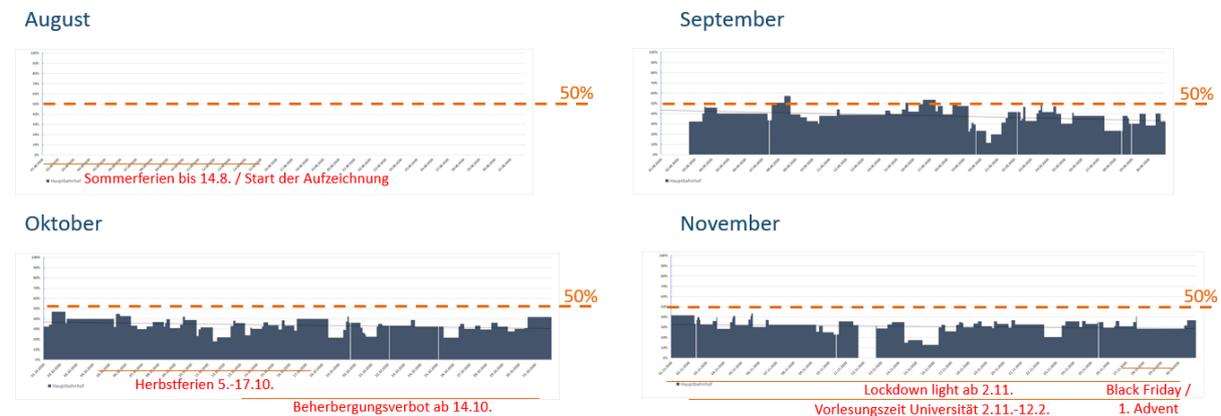
Abbildung 106: Langzeit-Auslastung des Parkhaus Marktdreieck



Quelle: eigene Auswertung des Parkleitsystems

Das **Parkhaus am Hauptbahnhof** wurde bis September renoviert und umgebaut. Folglich ist die noch recht geringe Auslastung im September mit Gewöhnungseffekten erklärbar. Hinzu kommt ein allgemeiner Rückgang der Bahnnutzung im Rahmen der Coronapandemie bereits seit Anfang/Mitte 2020. Dieser Effekt verstärkte sich nochmals mit Eintreten des Beherbergungsverbots und den Lockdown-Maßnahmen im Winter. Das Parkhaus war seitdem nicht einmal zur Hälfte belegt. Grundsätzlich sind hier in Zukunft wohl höhere Belegungszahlen zu erwarten, obgleich das Parkhaus auch weiterhin attraktive, freie Kapazitäten für Bahnpendelnde aber auch Beschäftigte aufweisen wird.

Abbildung 107: Langzeit-Auslastung des Parkhauses am Hauptbahnhof



Quelle: eigene Auswertung des Parkleitsystems

Abschließend wurde die Tagesganglinie der Parkhäuser für den Tag der Erhebung im öffentlichen Straßenraum ausgewertet. Dies ermöglicht einen direkten Vergleich mit der Situation draußen und zeigt mögliche Potenziale auf. Da Ende Oktober das Verkehrsaufkommen zwar weitgehend normal war, aber bereits erste Corona-Beschränkungen des im November folgenden Lockdowns ersichtlich wurden (z. B. Beherbergungsverbot, Einschränkung von Freizeitaktivitäten) wurde zudem ein Belegungsbild vom 8. September – einem der höchst ausgelasteten Werkzeuge des Monats – dagegengestellt. Teilweise waren die Parkbauten im September bis zu rd. 30% höher belegt (z. B. Furthstraße, Ahrens), andere hingegen waren im Oktober stärker nachgefragt (z. B. Marktdreieck).

Abbildung 108: Auslastung der Parkbauten am Erhebungstag (Donnerstag, 27.10.2020)

Parkanlage	Kapazität	belegte Plätze %																							
		00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Hauptbahnhof	288	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
Marktdreieck	280	34%	33%	33%	33%	33%	34%	34%	35%	41%	47%	54%	61%	59%	55%	56%	53%	56%	55%	51%	42%	40%	39%	37%	35%
- Parkdeck	93	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	72%	83%	75%	69%	52%	55%	70%	78%	73%	38%	15%	5%	3%	0%	1%	
Oberstadt	235	14%	14%				14%	16%	45%	54%	64%	46%	43%	49%	44%	48%	49%	40%	30%	23%	19%	17%	17%	16%	
City	300							58%	47%	47%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	62%	62%	62%	62%	62%	62%	62%	
Erlenring-Center	409	40%	39%	40%	39%	39%	39%	42%	59%	64%	68%	66%	69%	66%	64%	66%	70%	71%	73%	67%	55%	48%	49%	44%	44%
Lahncenter	170	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	6%	12%	12%	6%	10%	0%	1%	2%	0%	3%	1%	1%	1%	0%	0%
Furthstraße	204						62%	62%	63%	64%	66%	66%	66%	69%	68%	69%	68%	69%	61%	55%	55%	55%	54%		
Ahrens	225						19%	23%	34%	51%	62%	69%	60%	62%	49%	44%	39%	38%	28%	25%					

Quelle: eigene Auswertung des Parkleitsystems

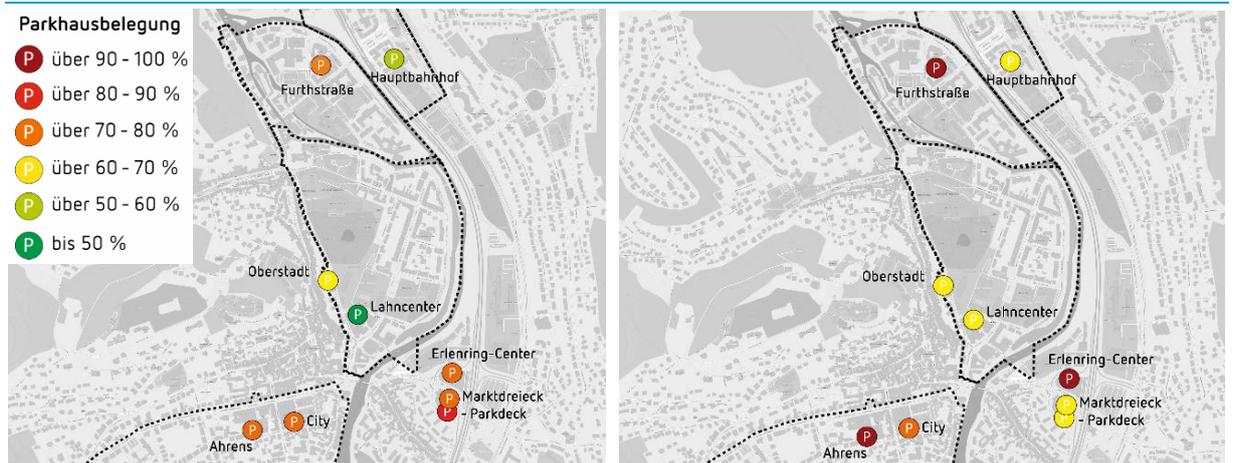
Abbildung 109: Auslastung der Parkbauten im September 2020 (Dienstag, 8.9.2020)

Parkanlage	Kapazität	belegte Plätze %																							
		00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Hauptbahnhof	288	51%	51%	51%	51%	51%	51%	51%	57%	57%	57%	57%	57%	57%	57%	57%	57%	39%	39%	39%	39%	39%	39%	39%	39%
Marktdreieck	280	29%	29%	29%	29%	29%	29%	30%	30%	35%	41%	50%	59%	56%	59%	55%	59%	57%	53%	44%	41%	37%	35%	33%	
- Parkdeck	93	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	6%	22%	55%	72%	57%	57%	49%	44%	59%	60%	46%	27%	12%	4%	3%	1%	1%
Oberstadt	235	18%	18%				18%	18%	23%	32%	40%	55%	65%	67%	66%	69%	61%	48%	40%	35%	31%	26%	22%	18%	
City	300							56%	44%	44%	68%	68%	68%	68%	79%	79%	79%	63%	63%	63%	63%	63%	63%	63%	
Erlenring-Center	409	59%	58%	58%	58%	58%	60%	75%	79%	87%	96%	99%	89%	86%	87%	89%	86%	90%	87%	81%	75%	72%	67%	65%	
Lahncenter	170	52%	52%	52%	52%	52%	52%	52%	47%	45%	50%	51%	55%	59%	58%	53%	52%	56%	56%	56%	61%	56%	55%	54%	
Furthstraße	204						56%	57%	57%	60%	63%	84%	93%	93%	93%	94%	96%	92%	83%	81%	79%	80%	80%		
Ahrens	225						52%	56%	68%	90%	99%	93%	86%	83%	83%	80%	76%	72%	57%	52%					

Quelle: eigene Auswertung des Parkleitsystems

Es wird erkennbar, dass die Belegung der Parkbauten durchaus differenziert zu betrachten ist. Abhängig von Lage, Datum, Tageszeit und jeweiligen Nutzergruppen kann die Auslastung der einzelnen Häuser stark variieren. Zeitweise kommt es dabei auch zu sehr hohen Belegungen (z. B. im Parkhaus Ahrens, Erlenring-Center und Furthstraße). In der Regel gibt es insgesamt betrachtet jedoch stets auch freie Kapazitäten im Umfeld. Hinzu kommen P+R-Anlagen sowie weitere große Parkplätze am Kernstadtrand (bspw. Afföllerriesen).

Abbildung 110: Auslastung der Parkbauten (Stichtag Oktober (links) und September (rechts) 2020, je 11 Uhr)



Quelle: eigene Auswertung des Parkleitsystems; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Zwischenfazit ruhender Verkehr

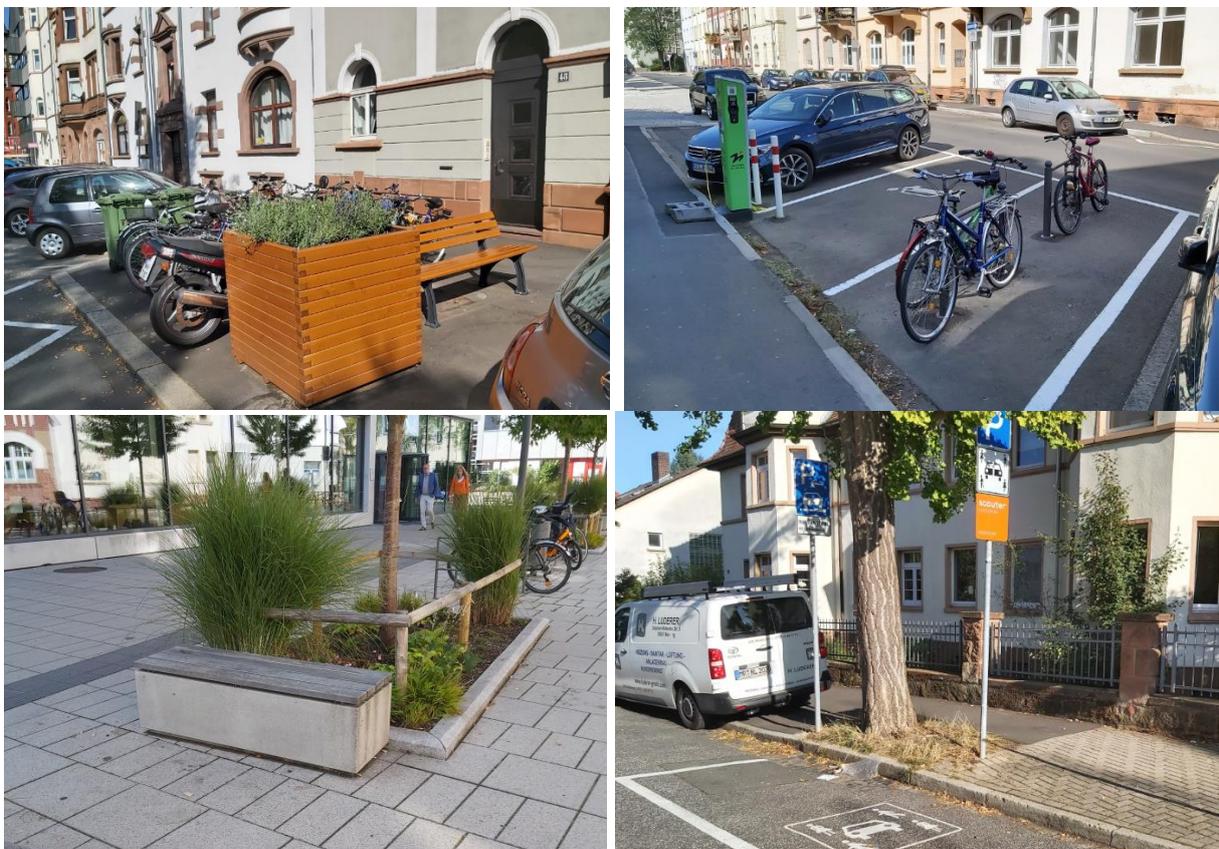
Insgesamt verfügt die Kernstadt Marburgs über ausreichend Parkraum für Besuchende, Beschäftigte und Bewohnende. Die Parkbauten sind gut erreichbar und können mit Hilfe des Parkleitsystems gezielt angefahren werden. Ergänzend stehen mehrere dezentrale Parkplatzanlagen (z. B. Afföllerriesen, alte Bibliothek) in fußläufiger Entfernung sowie Park & Ride-Angebote zur Verfügung (vgl. Kapitel 5.4.2).

Durch Bewohnerparken und Mischregelung besteht im öffentlichen Straßenraum ein ergänzendes Angebot, um die Bedürfnisse der Bewohnenden zu erfüllen, die über keine eigene Stellplatzmöglichkeit verfügen. Konflikte zwischen dem Parken Externer und dem Anwohnerbedarf werden vor allem tagsüber in Straßenräumen des Südviertels mit Mischbewirtschaftung (Parkschein mit Bewohner frei) deutlich: dort treffen starke Quell-Ziel-Beziehungen (Einkauf, Freizeit, Beruf) auf eine ganztagig hohe Parkraumnachfrage seitens der Bewohnenden selbst. Erkennbar ist aber auch, dass Parkplätze mit Parkscheinbewirtschaftung weniger stark belegt sind. Die Bewirtschaftung zeigt also in Teilen Wirkung und schafft mehr Kapazitäten für die Bewohnenden, allerdings zielt das derzeitige Gebührenverhältnis zwischen Parkbauten und Straßenraumparken noch nicht deutlich genug auf die Bevorzugung der baulichen Anlagen seitens der externen Parkenden. Auch die Höchstparkdauer von 5 Stunden begünstigt dabei das Parken im Straßenraum, führt zu langen Belegungszeiten und verstärkt somit Konflikte zwischen externen Nutzern und Bewohnenden.

An mehreren Stellen wurden bereits (v. a. für die Bewohnerschaft) Mobilitätsalternativen (wie z. B. Car- und Bikesharing) eingerichtet und dafür einige öffentliche Parkmöglichkeiten entfernt. Auch wurden an einigen Stellen z. B. Sitzgelegenheiten oder Begrünungselemente auf ehemaligen Parkflächen installiert, um die Aufenthalts- und Lebensqualität weiter zu steigern.

Die Universitätsstadt Marburg hat also bereits den richtigen Weg eingeschlagen und es lassen sich schon viele positive Beispiele im öffentlichen Straßenraum finden, es bestehen jedoch noch Potenziale, die Strategien zu schärfen und Angebot und Nachfrage der unterschiedlichen Nutzergruppen besser zu lenken.

Abbildung 111: Positivbeispiele zur Umnutzung von Fläche des ruhenden Verkehrs im öffentl. Straßenraum



Quelle: eigene Aufnahmen aus Marburg

5.5.5 Wirtschaftsverkehr

Zum Wirtschaftsverkehr zählt grundsätzlich die Beförderung jeglicher Güter, aber auch alle Wege und Fahrten, welche in Ausübung der beruflichen Tätigkeiten von Personen durchgeführt werden und nicht der unmittelbaren Befriedigung privater Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden selbst dienen.

Wie auch der private Personenverkehr lässt sich der Wirtschaftsverkehr in verschiedene Kategorien unterteilen. Dabei umfasst

- **Güterverkehr** die reine Beförderung von Gütern, mit der praktisch keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Installation der gelieferten Ware) verbunden sind.
- **Personenwirtschaftsverkehr** Wege und Fahrten von Personen, die am Zielort eine Erwerbsarbeitsleistung erbringen. Ob hierbei weitere Güter oder Personen mitgenommen werden ist zunächst nachrangig.
- **Personenbeförderungsverkehr** die ausschließliche Beförderung von Personen, mit der keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Betreuung am Zielort) verbunden sind.

Die nachfolgenden Ausführungen zur Bestandsanalyse im Wirtschaftsverkehr beziehen sich in erster Linie auf Güterverkehre und Personenwirtschaftsverkehre mit Lkw über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Dieser ist sowohl bezüglich der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Schadstoffe, Lärm, Straßenbeanspruchung), als auch bei der Ver- und Entsorgung von besonderer Relevanz.

Für die Güter- und Personenwirtschaftsverkehre, die mit Pkw bzw. Kleintransportern oder anderen Verkehrsmitteln abgewickelt werden, liegen hingegen nur wenig spezifische Daten für Marburg vor. Da sie sich hinsichtlich ihrer Anforderungen an das Verkehrsangebot in den meisten Punkten nicht grundsätzlich vom privaten Personenverkehr unterscheiden, sind die Belange durch die allgemeinen Analysen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie den anderen Verkehrsarten ausreichend berücksichtigt.

Der Bereich des Personenbeförderungsverkehrs ist durch die Bestandsanalyse zum öffentlichen Verkehrsangebot abgedeckt (Kapitel 5.3).

Quellen und Ziele des Wirtschaftsverkehrs

Die Gewerbe-, Industrie- und Einzelhandelsflächen in Marburg sind überwiegend gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die meisten Standorte befinden sich entlang der Nord-Süd-Achse (u. a. Industriegebiet Süd, Kaufpark Wehrda). Die dort hin- bzw. wegverlaufenden Liefer- und Berufsverkehre haben daher kaum Routen abseits der Bundesstraße bzw. durch sensible Bereiche, wo sich Konflikte oder Belastungssituationen ergeben.

Problematischer ist hingegen die Anbindung in Ost-West-Richtung. Hier sind insbesondere die bedeutenden Standorte der Behringwerke in Marbach und Görzhausen zu nennen, die trotz unterschiedlicher Bemühungen (v. a. Mobilitätsmanagement, Lieferrouten) weiterhin viel Verkehr durch die Stadt ziehen (u. a. Bahnhofstraße, Ketzlerbach, Marbacher Weg, aber auch die Schleichverkehre über den Rothenberg, die Hohe Leuchte sowie den Stadtwald). Immer wieder kommt der Bau des Behringtunnels bzw. einer Umgehungsstraße der westlichen Außenstadtteile (Haddamshausen, Hermershausen, Einhausen) in die Diskussion.

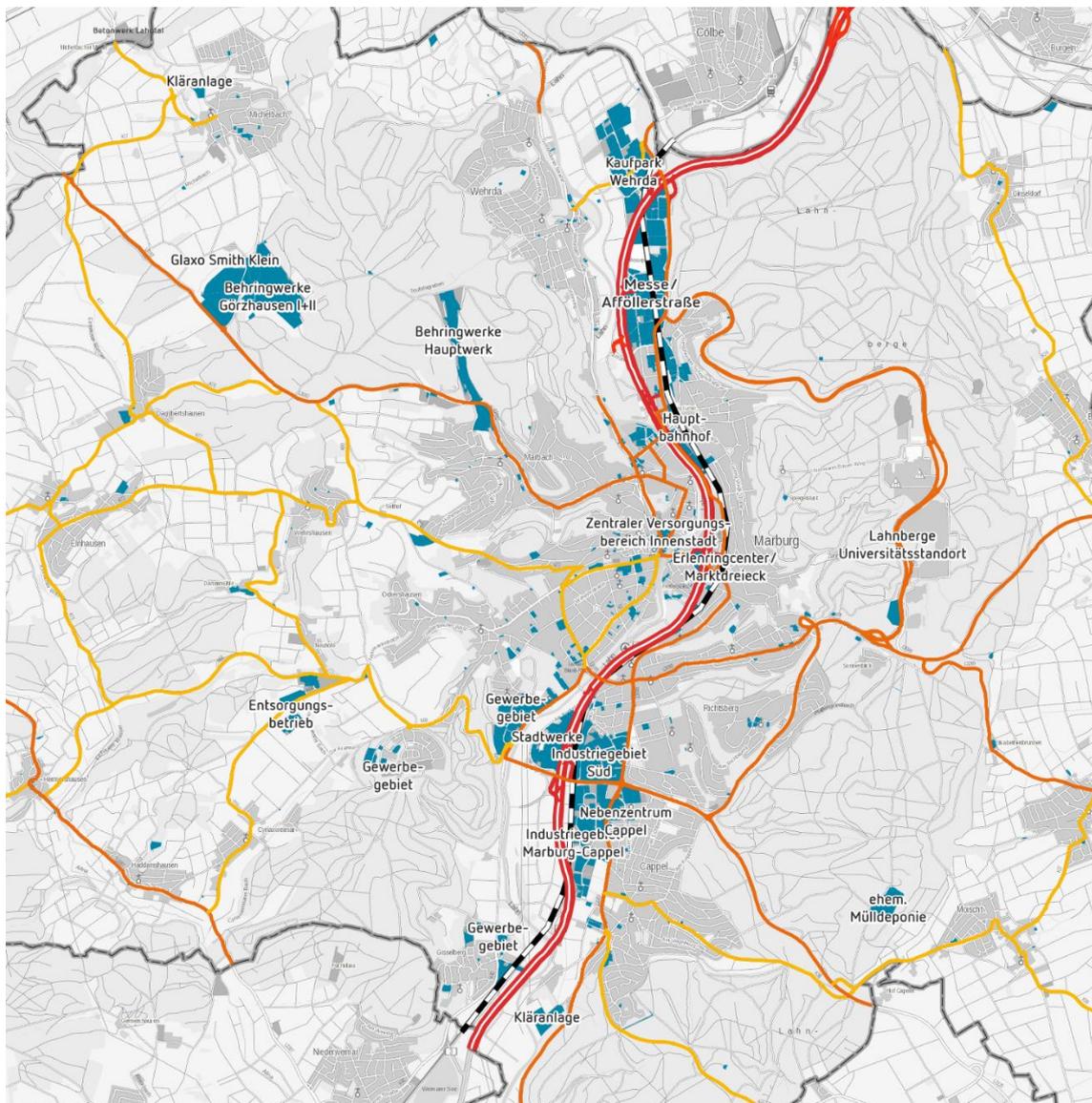
Auch das Klinikum und der Universitätsstandort auf den Lahnbergen führt zu starken Querverkehren durch die (östlichen) Stadtgebiete (wenn auch nicht überwiegend Schwer- und Lieferverkehre, sondern vielmehr

Beschäftigten- und Besucherverkehre). Hierzu werden vom Mobilitätskonzept Aussagen erwartet, wie die Situation sowohl kurz- als auch langfristig verbessert werden kann.

Die 2016 eingeführte Umweltzone, welche einen großen Teil der Kernstadt abdeckt, verbietet bereits Pkw und Lkw mit hohem Schadstoffausstoß aus sensiblen Zonen und stellt somit eine Entlastung für die städtischen Bereiche dar (vgl. Luftreinhalteplan 2016). Aber auch die Belieferung der innerstädtischen Händlerschaft und Nahversorgungsbereiche verläuft zwangsläufig über die dortigen Hauptverkehrsstraßen (u. a. Biegenstraße, Schwanallee, Universitätsstraße) sowie teils auch ins untergeordnete Straßennetz bis vor die jeweiligen Standorte und Geschäfte (z. B. Oberstadt, Campusviertel). Ebenfalls nicht unerheblich viel Personenwirtschaftsverkehr wird durch die zahlreichen Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe, aber auch die Universitäts- und Forschungsstandorte in innerstädtischen Lagen (z. B. im Süd- und Campusviertel) bedingt. Für die Innenstadt Marburgs ist daher bereits eine Studie zum Lieferverkehr in Auftrag gegeben, um Lieferprozesse und -ketten besser und stadtverträglicher zu organisieren und Einsatzmöglichkeiten alternativer Transportmittel auszuleuchten.

Auch die Abwicklung und Organisation von Liefer- und Postdiensten (sogenannte KEP-Dienstleister: „Kurier - Express - Paket“) spielt eine wachsende Rolle im innerstädtischen Verkehrsgeschehen, was durch die aktuellen Lockdown-Maßnahmen und verstärkten Online-Handel noch gesteigert wurde. Diese Fahrten werden zumeist mit Fahrzeugen unter 3,5 t durchgeführt. Hinzu kommt jedoch, dass diese Fahrzeuge direkt in die Wohngebiete fahren, um ihre Pakete und Waren abzuliefern. Neben Maßnahmen und Konzepten zur City-Logistik bietet sich hier der Einsatz von Elektrokleinfahrzeugen oder Lastenrädern an, um Umfeld-verträglich zum Ziel zu gelangen. In der „Machbarkeitsstudie Micro-Hubs“ wird derzeit die Bündelung der Anlieferung überprüft; der Abschluss ist für Mai 2021 erwartet.

Abbildung 112: Lage von Quellen- und Zielen des gewerblichen Liefer- und Schwerververkehrs (blau)



Eigene Darstellung auf Basis des Flächennutzungsplans; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Güterverkehr auf das Schienennetz verlagern

Die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene stellt ein seit langer Zeit in Deutschland vernachlässigtes Potenzial dar. Die Belieferung von Gewerbe- und Industriestandorten mit Lkw hat sich in der heutigen Praxis als deutlich flexibler und Standort-unabhängig für die Unternehmen herausgestellt. Nichts desto trotz soll zukünftig von Seiten des Bundes mehr zur Förderung der Güterabwicklung per Bahn unternommen werden.

In Marburg sind derzeit keine Betriebe an das Schienennetz angebunden, obwohl die Lage der Gewerbegebiete theoretisch zumindest dafürsprechen würde. Der ehemalige Güterbahnhof und Lokschuppen sind jedoch zurückgebaut und werden durch andere Nutzungen (z. B. Kultur und Einzelhandel) in Anspruch genommen.

Aber auch für den Behringstandort Görzhausen bleibt eine neue Schienenanbindung durchaus eine prüfenswerte Möglichkeit, um den Schwerverkehr verträglicher dorthin zu führen – wenn auch mit sehr langfristiger Umsetzungsperspektive.

5.5.6 Elektromobilität und alternative Antriebsformen

Gerade mit der Elektromobilität werden in Deutschland und seitens der Automobilhersteller große Hoffnungen verbunden. Die Ziele der letzten Jahre („1 Millionen Elektroautos auf deutschen Straßen bis 2020“) sind allerdings nicht erreicht worden, was am schleppenden Absatz der Fahrzeuge sowie am mangelnden Ausbau von Lademöglichkeiten festgemacht wurde. Aktuelle Förderprogramme und Kaufprämien scheinen langsam jedoch zu greifen. Der Anteil der Elektrofahrzeuge an der Summe der neuverkauften Wagen steigt seitdem stärker an.

Darüber hinaus wird der Elektromobilität großes Potenzial zur Minderung verkehrsbedingter Emissionen zugeschrieben (sofern regenerative Energie zur Stromerzeugung genutzt werden), jedoch ist die Nachhaltigkeit der Produktionskette, insb. der Akkus, umstritten. Hier ist noch weitere Entwicklungsarbeit und Forschung nötig, um die teils seltenen Rohstoffe bei der Akkuherstellung zu schonen und bestmöglich zu recyceln.

Nichts desto trotz gibt es derzeit kaum umweltschonendere Alternativen (außer den Verzicht aufs Auto). Wasserstoffantriebe haben sich (bis auf den Einsatz im ÖPNV und teils auch bei Lkws) noch nicht am Markt durchgesetzt. Erwähnenswert ist hierzu, dass der Landkreis Marburg-Biedenkopf als 2020 einziger hessischer Landkreis für das Bundesförderprogramm „HyLand – Wasserstoffregionen in Deutschland“ ausgewählt wurde²¹. Kreis, Stadt und Stadtwerke arbeiten gemeinsam mit rund 50 regionalen und überregionalen Akteuren an der Entwicklung von Möglichkeiten zum Einsatz und zur Gewinnung von Wasserstoff in der Region. Ein Themenfeld ist die Nutzung von Wasserstoff bei Nutzfahrzeugen und im ÖPNV. Insbesondere in Verbindung mit Elektroantrieben ist Wasserstoff ein relevantes Themenfeld.

Aber auch (Bio-/Erd-) Gas stellt einen vermeintlich schonenderen Kraftstoff als Benzin und Diesel dar, welcher auch bereits in Pkws zum Einsatz kommt. Auch hier gibt es Kritik (z. B. hinsichtlich der Leitungsverluste und des höheren Methanausstoßes sowie im Falle der Rohstoffgewinnung mittels des umstrittenen Frackings, bei Erdgas). In Marburg gibt es eine Erdgastankstelle (Betriebshof, Am Krekel).

Die Stadtwerke Marburg sind nach eigenen Angaben²² Vorreiter im Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität und alternative Energien und haben u. a. ein eignes Förderprogramm ins Leben gerufen (zunächst verlängert bis 31.5.2021), um mehr Elektro- und Gasfahrzeuge auf die Marburger Straßen zu bekommen. Dabei werden nicht nur private Pkw sondern auch Elektrofahräder bezuschusst (Gasantrieb bis 1.200 €, Elektroautos bis 750 €, E-Motorräder bis 250 €, E-Roller bis 150 €, E-Fahrräder bis 100 €). Am 05.03.2021 ist der erste Elektrobus der Stadtwerke Marburg in Betrieb genommen worden²³. Bis 2030 soll die gesamte Flotte elektrifiziert werden. Bereits seit 2012 betreibt das kommunale Unternehmen derzeit 46 Stromtankstellen mit 100 % Ökostrom im Landkreis Marburg-Biedenkopf. Darüber hinaus bieten die Stadtwerke Marburg Wandladeboxen zum Laden eines E-Autos zu Hause an.

Auch der Landkreis fördert in Kooperation mit der Sparkasse die Einrichtung von Ladestationen mit einem Finanzierungszuschuss (bis 350 €)²⁴. Insgesamt gibt es aktuell rd. 40 Ladestationen in Marburg und Umgebung, wovon sich die meisten auf den Kernbereich der Universitätsstadt bzw. entlang der Nord-Süd-

²¹ <https://www.marburg-biedenkopf.de/Pressemitteilungen/2020/oktober/475-2020-Wasserstoffregion.php>

²² <https://www.stadtwerke-marburg.de/produkte/elektromobilitaet>

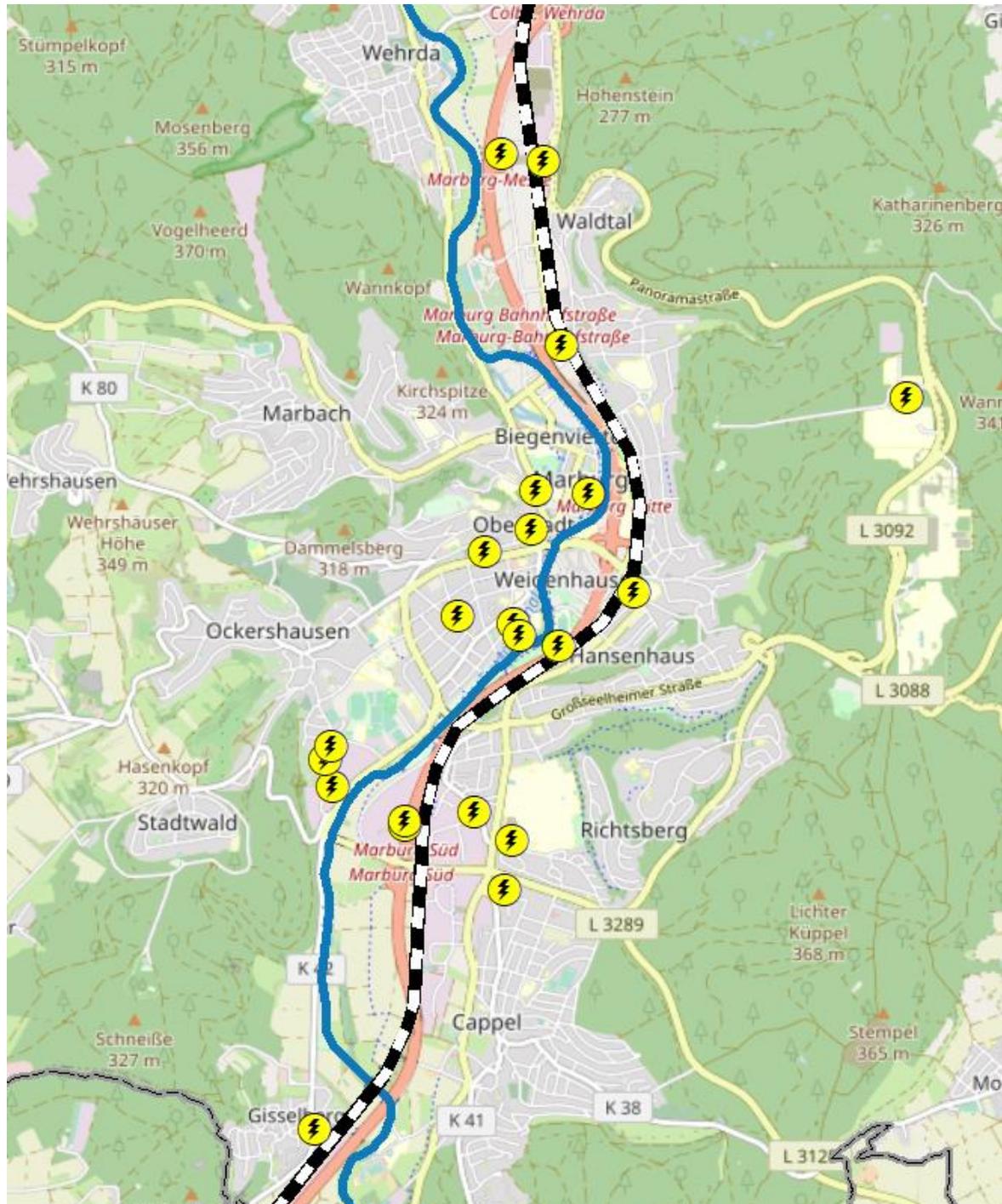
²³ <https://www.stadtwerke-marburg.de/verkehr/bus-bahn/elektrobusse>

²⁴ <https://www.klimaschutz.marburg-biedenkopf.de/>

Achse konzentrieren. In den Außenstadtteilen gibt es keine öffentlichen Ladestellen, dort wird der Bedarf jedoch auch mehr im privaten Bereich liegen.

Auch für E-Fahrräder besteht ein städtisches Förderprogramm (vgl. Kapitel 5.2).

Abbildung 113: Standorte von Elektro-Lademöglichkeiten



Eigene Darstellung, Stand: Februar 2021; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Detaillierte Zulassungszahlen liegen in Marburg nur bedingt vor. Ende Januar 2020 waren im Landkreis Marburg-Biedenkopf 141.490 Fahrzeuge zugelassen, wovon 1.667 einen Elektro-Antrieb hatten (1,2 %).²⁵ Deutschlandweit lag der Anteil an Elektrofahrzeugen bei 1,8 % sowie 6,6 % mit Hybridantrieb. Der Neuzulassungsanteil der E-Fahrzeuge lag bundesweit im Januar 2020 bei 3 % - eine Steigerung um 61,2 % (Quelle: KBA).

E-Mobilität eignet sich auch gut für Sharing-Modelle. Der Carsharing-Anbieter Scouter besitzt inzwischen einige Elektroautos (Renault Zoe) in seiner Marburger Flotte und Elektro-Fahrräder können bislang saisonal an einer personenbedienten Radstation ausgeliehen werden. Transporträder werden von einem Verein vermietet. Der GreenCityPlan empfiehlt u. a. eine Integration von Pedelecs und E-Lastenrädern in das öffentliche Verleihsystem (vgl. Green City Plan Marburg: 79 ff.)

Des Weiteren wurde eine Studie zur Einführung einer elektrischen Straßenbahn in Auftrag gegeben, die Potenziale und Machbarkeiten untersuchen soll; u. a. wird sich dabei voraussichtlich die Problematik der Flächenverfügbarkeit als eine der größten möglichen Hinderungsgründe herausstellen. Eine leichter realisierbare Alternative wäre gegebenenfalls die Nutzung von Oberleitungsbussen, welche ebenfalls zur Elektromobilität zu zählen sind. Ein Planfeststellungsverfahren hierzu wird bereits über das BMVI finanziert.

5.5.7 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf

Der vordringliche Handlungsbedarf im Bereich des Kfz-Verkehrs liegt insbesondere in der Stadt- und Umfeld-verträglichen Abwicklung sowie der Reduzierung negativer Umweltauswirkungen des Kfz-Verkehrs in den bebauten Gebieten. Zugleich ist die Erreichbarkeit der städtischen und gewerblichen Einrichtungen weiterhin sicherzustellen. Dabei bieten vor allem die Kfz-Fahrten unter 5 Kilometern die Möglichkeit auf nutzbare Alternativen ohne fossile Brennstoffe verlagert zu werden. Um die Nutzung anderer Verkehrsmittel zu fördern und den öffentlichen Raum aufzuwerten, ist häufig eine Neuverteilung der Verkehrsflächen in Betracht zu ziehen (z. B. bei sehr breiten, innerstädtischen Straßen oder beim Straßenrandparken). Wo die heutigen bzw. die zukünftigen Verkehrsmengen es zulassen, sollte der innerstädtische Straßenraum entsprechend der Nutzungsansprüche weiter umgestaltet und Platz für nachhaltige Mobilitätsformen geschaffen werden (wie es an mehreren Stellen bereits geschehen ist), um die Stadt noch lebenswerter, attraktiver und sicherer zu machen und zugleich die gute Erreichbarkeit als zentraler Standort in der Region zu erhalten.

Zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- Vermeidung kurzer Kfz-Fahrten (durch Lenkung, Verkehrsführung und Straßengestaltung)
- Vermeidung/Verlagerung von Durchgangsverkehr in sensiblen Lagen
- Verstetigung des Verkehrsflusses auf Hauptverkehrsstraßen (bei Berücksichtigung aller Verkehrsträger)

²⁵ https://www.mittelhessen.de/lokales/marburg-biedenkopf/marburg/1667-elektroautos-rollen-durch-marburg-biedenkopf_21308993

- Sicherung eines leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes, aber Überdenken der Straßenraumaufteilung in zentralen Bereichen zu Gunsten einer effizienten Verkehrsabwicklung und gesteigerter Lebensqualität
- Reduzierung der negativen Folgen des Kfz-Verkehrs (Sicherheit, Lärm, Luft, Qualität)
- ggf. Überprüfung/Diskussion der Verkehrsführung in der Innenstadt
- weitere Minderung der Konflikte auf sensiblen Abschnitten (auch im Hauptnetz)
- Stärkung der Nutzung von Parkbauten zu Gunsten des öffentlichen Raums
- Schaffung/Ausbau neuer Angebote (Carsharing, Quartiersgaragen, Bewohnerparken)
- weitere Schärfung der Stellplatzsatzung (u. a. Stärkung von Diensträdern, betrieblichem Carsharing, Mobilitätsmanagement, ...)
- wirksame Organisation von Lieferverkehr (City-Logistik, Lastenräder, Verteilsysteme, Nutzung der Potenziale der Schienenanbindung)

5.6 Verkehrssicherheit in Marburg

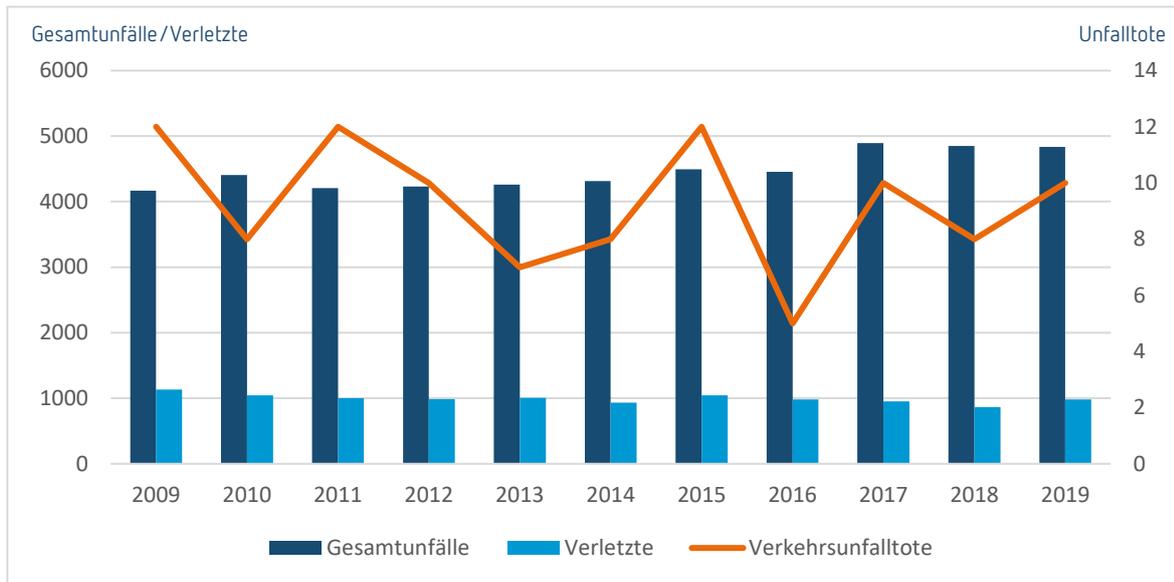
Zur Auswertung der Verkehrsunfallsituation in der Universitätsstadt Marburg liegen die von der Polizeibehörde im Stadtgebiet aufgenommenen Daten zu Unfällen mit Personenschäden aus den Jahren 2017, 2018 und 2019 vor. Als Zeitenreihe liegen nur die kreisweiten Unfalldaten der Jahre 2009 bis 2019 für den Landkreis Marburg-Biedenkopf vor.

Insgesamt muss darauf hingewiesen werden, dass die Unfallstatistik nur solche Unfälle aufführen kann, die polizeilich gemeldet wurden. In dieser Analyse kann daher eine Dunkelziffer derjenigen Unfälle, zu denen keine Polizei hinzugezogen wurde, nicht berücksichtigt werden.

Unfallentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf ist im Trend eine Zunahme der Gesamtunfälle festzustellen, auch wenn in den letzten drei Jahren nahezu eine Stagnation zu verzeichnen ist. Für die Zahl der bei Unfällen Verletzten ergibt sich kein eindeutiges Bild – ihre Zahl nahm bis 2014 ab und verläuft dann eher wellenförmig mit einem Anstieg auf knapp 1.000 im Jahr 2019. Das gilt in ähnlicher Form für die Zahl der Verkehrstoten. Im Jahr 2019 starben bei Verkehrsunfällen im Landkreis zehn Personen bei Verkehrsunfällen. Neun dieser Unfälle ereigneten sich auf Bundes- bzw. Landstraßen außerhalb der Ortschaften. Als Hauptunfallursachen konnten hier die Geschwindigkeit, die falsche Straßennutzung sowie das Überholen und Abbiegen identifiziert werden (vgl. Verkehrsunfallstatistik 2019, Polizeipräsidium Mittelhessen).

Abbildung 114: Unfallentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Verkehrsunfallstatistik 2019 des Polizeipräsidiums Mittelhessen

Unfallentwicklung in der Universitätsstadt Marburg

Im Zeitraum von 2017 bis 2019 ereigneten sich in Marburg 4.140 Verkehrsunfälle. Im Betrachtungszeitraum kamen dabei insgesamt 584 Personen zu schaden. 3 Verkehrsteilnehmer*innen kamen bei Unfällen ums Leben oder starben an den Unfallfolgen. 85 Personen erlitten schwere und 496 weitere Personen leichte Verletzungen. Somit kamen bei ca. 14% der Verkehrsunfälle Personen zu schaden.

Tabelle 21: Verkehrsunfallzahlen der Stadt Marburg

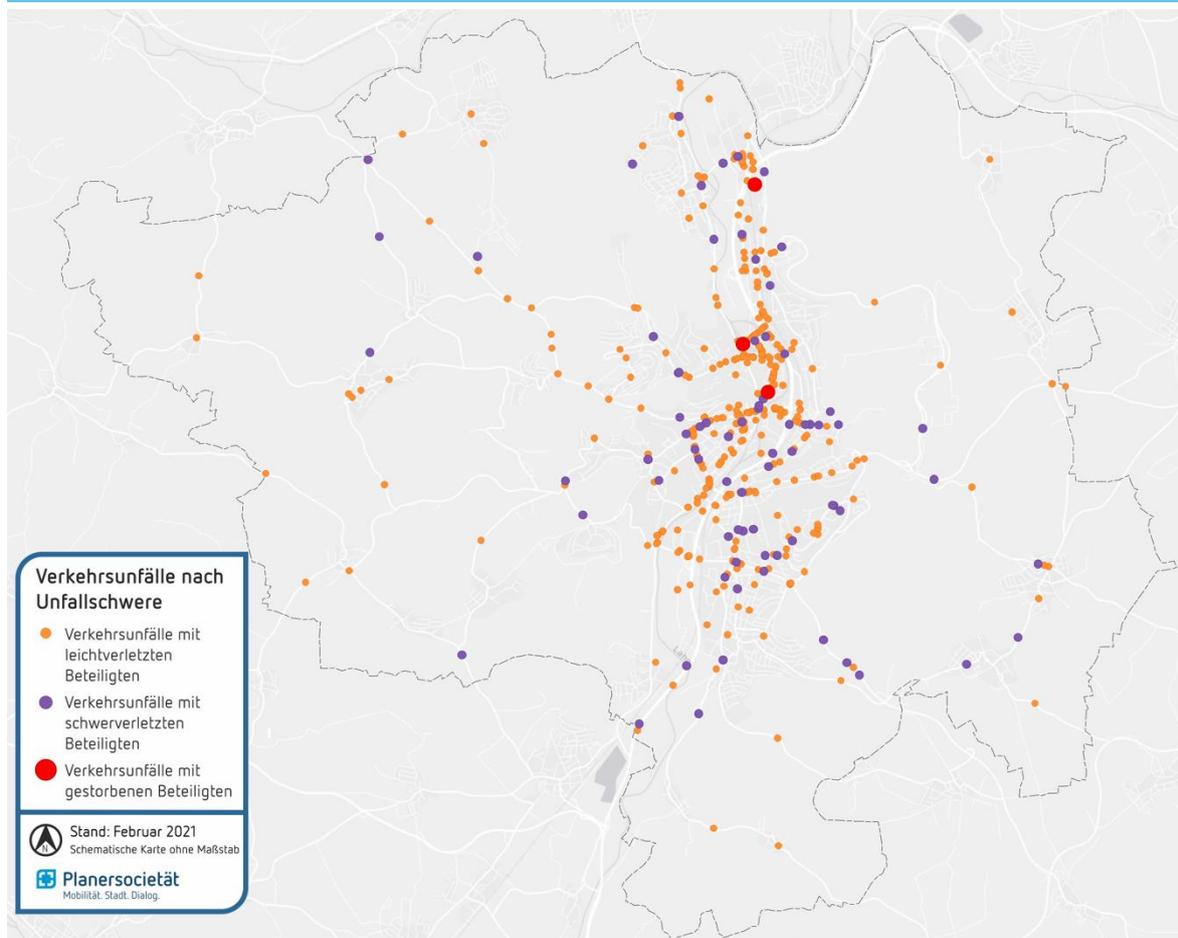
	Anzahl VU	Getötet	Verletzte	davon schwer verletzt	davon leicht verletzt
2017	1288	1	159	18	141
2018	1418	1	206	40	166
2019	1434	1	216	27	189

Quelle: eigene Auswertung der Daten der Polizeidirektion Marburg (2017-2019)

Die Zahl der bei Unfällen verletzten Personen ist in der Datenreihe der drei Jahre zunehmend – das betrifft in vor allem die leicht Verletzten. Die Zahl der schwer Verletzten nahm im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr zwar deutlich ab, liegt aber noch über dem Niveau des Jahres 2017.

Die Verortung der Unfälle mit Verunglückten der letzten drei Jahre zeigt, dass eine deutliche Konzentration für den Bereich der Kernstadt und der Hauptverkehrsstraßen festzustellen ist. Dabei stechen insbesondere Bahnhofstraße, Robert-Koch-Straße, Ketzerbach, Biegenstraße und Universitätsstraße bzw. Schwanenallee mit einer hohen Unfalldichte heraus.

Abbildung 115: Verkehrsunfälle mit Personenschaden der Jahre 2017 bis 2019 nach Unfallschwere



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten der Polizeidirektion Marburg (2017-2019); Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

Straßenverkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

Zur Analyse der Unfälle nach Verkehrsart werden im Folgenden die prozentuale Beteiligung nach Fuß-, Rad-, Pkw- und Kradverkehr sowie weitere Verkehrsteilnehmer als sonstige Verkehrsmittel dargestellt. Dabei werden in Tabelle 22 alle Verkehrsunfälle, also Verkehrsunfälle mit und ohne Personenschaden betrachtet und im nächsten Schritt ausschließlich die Verkehrsunfälle mit Personenschaden untersucht. Als beteiligte Verkehrsmittel werden alle Fahrzeuge sowie am Verkehr teilnehmende Fußgänger*innen gezählt, welche in einen Unfall verwickelt sind. Bei der Betrachtung ist zu beachten, dass Verkehrsunfälle, bei denen unterschiedliche Verkehrsarten beteiligt sind, doppelt auftauchen: beispielsweise sowohl bei den Pkw-Unfällen als auch bei den Radverkehrsunfällen.

Tabelle 22: Verkehrsunfälle der Jahre 2017 bis 2019 nach Verkehrsmittelbeteiligung

	Fußverkehr	Radverkehr	Pkw	Krad	Sonstige
2017	42	39	1160	27	160
2018	47	60	1294	36	152
2019	29	60	1318	31	157
Gesamt	118	159	3772	94	469
Gesamt in %	2,6	3,4	81,8	2,0	10,2
Anzahl Verunglückter Personen	105	128	500	56	52

Quelle: eigene Auswertung der Daten der Polizeidirektion Marburg (2017-2019)

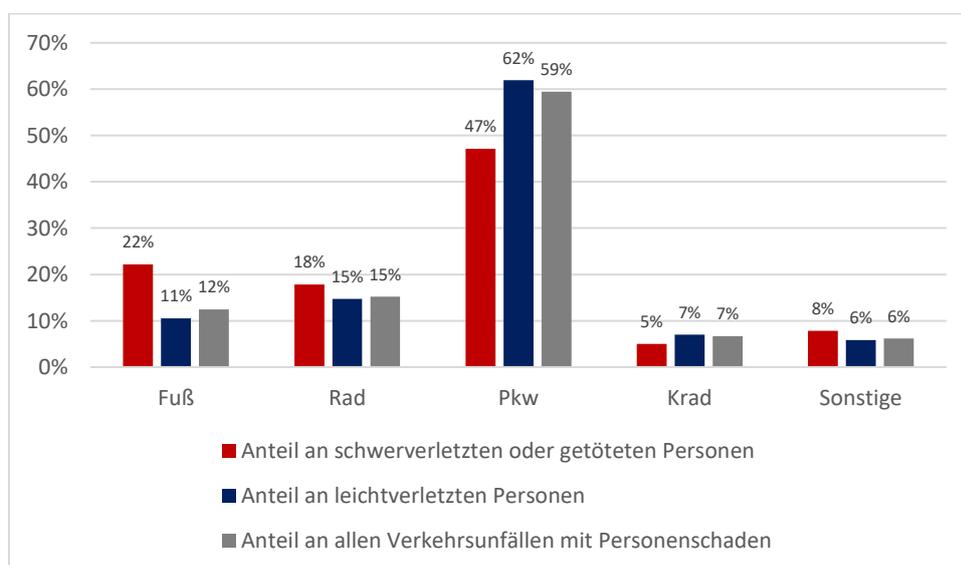
Pkw sind an über 80% aller Verkehrsunfälle im Stadtgebiet beteiligt. Das überrascht angesichts der Tatsache, dass der Pkw das Hauptverkehrsmittel in Marburg und auch der Einpendelnden ist, nicht. Insgesamt war der Pkw an 3772 Verkehrsunfällen beteiligt und 500 Verkehrsteilnehmende wurden bei Unfällen mit Pkw-Beteiligung verletzt oder getötet. Der Autoverkehr ist damit der bestimmende Faktor für das Unfallgeschehen in Marburg.

Die Analyse der Fuß- und Radverkehrsunfälle macht deutlich, dass bei 118 Verkehrsunfällen der Fußverkehr beteiligt war und bei 105 Verkehrsunfällen Personen verunglückten. Auch die Unfälle des Radverkehrs zeigen ein ähnliches Bild. Bei 159 Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung, verunglückten 128 Personen.

Sowohl bei den Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung, als auch bei denen mit Radverkehrsbeteiligung, kam es deutlich häufiger zu verletzten Verkehrsteilnehmer*innen, als bei Unfällen mit Pkw-Beteiligung.

Bei der anteiligen Betrachtung der Verunglückten sowie der schwerverletzten und getöteten Personen nach Verkehrsmittelbeteiligung bestätigt sich, dass Pkw-Fahrende zwar bei den Verunglückten häufig betroffen sind, jedoch seltener schwere oder tödliche Verletzungen davontragen (siehe Abbildung 116). Demgegenüber erweisen sich insbesondere der Fuß- und Radverkehr als besonders gefährdet für tödliche oder schwere Verletzungen.

Abbildung 116: Verunglückte Personen nach Unfallschwere und Verkehrsmittelbeteiligung (2017-2019)



Quelle: eigene Auswertung der Daten der Polizeidirektion Marburg (2017-2019)

Straßenverkehrsunfälle unter der Beteiligung von Kindern und Senior*innen

Kinder als aktive Verkehrsteilnehmende sind überwiegend als zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs und zählen so zu den „schwachen Verkehrsteilnehmenden“. Kinder (bis einschließlich 14 Jahre) sind im Straßenverkehr besonderen Gefährdungen ausgesetzt. Aufgrund ihrer Körpergröße werden sie von andern Verkehrsteilnehmenden später wahrgenommen und gleichzeitig besitzen vor allem kleine Kinder nicht die nötigen Erfahrungen, um sich im Straßenraum sicher zu bewegen und Gefahrensituationen frühzeitig zu erkennen.

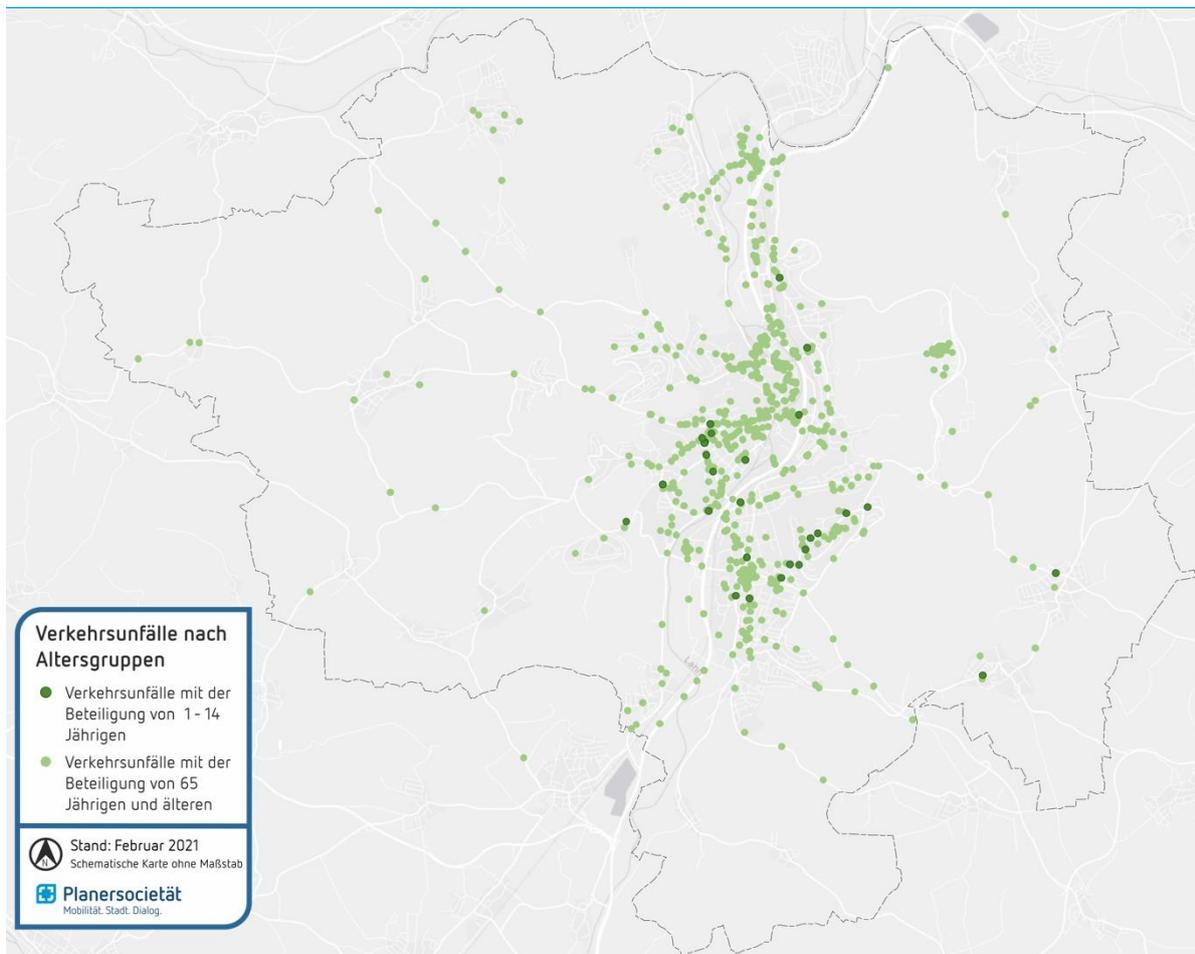
Die zweite wichtige Altersgruppe ist die der Senior*innen (65-Jährige und älter). Sie sind besonders gefährdet, denn mit dem Alter ansteigende physische und kognitive Einschränkungen behindern ihre verkehrssichere Teilnahme am Straßenverkehr. Vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft kommt auch ihrer Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung zu.

In den Jahren 2017 bis 2019 waren in Marburg Kinder an 31 und Senior*innen an 845 Verkehrsunfällen beteiligt. Hierbei ist zu beachten, dass sich die Betrachtung auf alle Verkehrsunfälle bezieht, also Verkehrsunfälle mit und ohne verunglückte Personen mit einbezogen werden. Zur Identifizierung der Unfallschwerpunkte wurden in der folgenden Abbildung die Verkehrsunfälle, an denen Kinder und / oder Senior*innen beteiligt waren, lokalisiert.

Die Verkehrsunfälle mit Kindern lassen sich fast ausschließlich auf die Kernstadt mit den Bereichen Südviertel und Richtsberg sowie Cappel beschränken. Dabei ist insbesondere der Bereich in der Kernstadt an der Universitätsstraße/Öckershäuser Allee/Barfüßertor sowie in Richtsberg die Straßen Sudetenstraße/Am Richtsberg auffallend. Beide Bereiche befinden sich in der Nähe von Schulen.

Auffallend für Verkehrsunfälle von Senior*innen ist ein erhöhtes Unfallaufkommen in der Kernstadt, allerdings zusätzlich auch am Universitätsklinikum auf den Lahnbergen. Während bei der Betrachtung nach Verkehrsunfällen mit Personenschaden insbesondere die Hauptverkehrsstraßen als Unfallbereiche deutlich wurden, lässt sich dieser Fokus für Verkehrsunfälle Personen ab 65 Jahren nicht eindeutig feststellen. Die Verortung zeigt, dass es sowohl auf Hauptverkehrsstraßen, als auch in Nebenstraßen vermehrt zu Verkehrsunfällen kommt und sich somit keine einzelnen Unfallbereiche identifizieren lassen. Daraus ergibt sich eine gesamtstädtische Gefährdung für Seniorinnen und Senioren. Dennoch ist bei der Analyse der Unfalldaten zu beachten, dass das Alter der Unfallbeteiligten nicht nach Unfallschwere differenziert werden kann und somit alle Verkehrsunfälle, also mit und ohne Personenschaden, in die Analyse einbezogen wurden.

Abbildung 117: Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Kindern sowie Senior*innen



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten der Polizeidirektion Marburg (2017-2019); Kartengrundlage: © Openstreet-map-Mitwirkende

5.6.1 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf

Insgesamt ist festzuhalten, dass in Marburg die Zahl der Verkehrsunfälle in den letzten Jahren gestiegen ist und auch die Zahl der Verunglückten - entgegen dem Bundestrend – zugenommen hat. Ebenso lässt sich im gesamten Landkreis kein signifikanter Rückgang der Verunglücktenzahlen erkennen.

Im Verhältnis zur Verkehrsmittelnutzung sind besonders zu Fuß Gehende und Radfahrende gefährdet, bei Verkehrsunfällen zu verunglücken. Unfallhäufungen kristallisieren sich besonders an den Hauptverkehrsachsen in der Kernstadt heraus. Verbesserungsbedarf gibt es in Bezug auf Kinderunfälle insbesondere im Umfeld von Schulen, hinsichtlich der Seniorinnen und Senioren sind sowohl die Hauptverkehrsstraßen als auch das Nebenstraßennetz auf Optimierungen hin zu prüfen.

Zielführende Ansätze, die zukünftig angegangen werden sollten sind:

- Senkung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in Marburg
- Sukzessive Senkung der Verunglücktenzahlen im Fuß- und Radverkehr
- Sichere Gestaltung und Verkehrsführung insbesondere im Umfeld von Schulen

5.7 Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement zielt auf eine effizientere Organisation von Verkehren mit dem Ziel, unnötige Verkehre soweit wie möglich zu vermeiden und für weiterhin notwendige Mobilität den Umweltverbund zu stärken. Ansatzpunkte sind weniger die Infrastruktur als vielmehr die Koordination, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Organisation. Dabei ist zwischen betrieblichem Mobilitätsmanagement (bezogen auf Verkehre von Unternehmen/Verwaltungen insb. mit Blick auf Beschäftigtenverkehre) und schulischem Mobilitätsmanagement (vor allem Mobilität der Schüler*innen) zu unterscheiden. Kommunales Mobilitätsmanagement bezweckt, die verschiedenen Ebenen und Bereiche des Mobilitätssektors miteinander in Verbindung zu setzen, die dort tätigen Akteure zusammenzubringen und eine koordinierende Struktur zu etablieren.

Maßnahmen und Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit

Marburg hat bereits eine durchaus gelebte Beteiligungskultur mit unterschiedlichen Aktionen oder Beteiligungsformaten, in denen sich in den vergangenen Jahren Bürger*innen, die Politik und unterschiedliche Akteursgruppen beteiligen konnten. Darüber hinaus ist Marburg auch im Mobilitätsmanagement tätig. Beispielhafte Beteiligungsformate und Aktionen sind:

- Teilnahme am vom Landkreis organisierten Wettbewerb STADTRADELN (2021 erstmalig mit eigenem Marketing wie z.B. Fotoaktionen u.ä.)
- Veranstaltungsreihe „Marburger Dialoge zur Verkehrsentwicklung“ mit Vorträgen und Diskussionsrunden (bisher drei ausgerichtete Veranstaltungen)
- Tag der Mobilität 2019 (mit der AG Mobilität und Versorgung) im Rahmen der Dorfentwicklung
- Tour der Mobilität 2020 (Veranstaltung der AG Mobilität und Versorgung; unterstützt durch die Stadtverwaltung)
- Förderung des Kaufes von (E-)Lastenrädern (seit Herbst 2020)
- Beteiligung am Beratungsprogramm „Besser zur Schule“ des Fachzentrums Schulmobilität des Landes Hessen
- Online Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürgerschaft:
Meldeplattform Radverkehr (Marburg seit 2013 Teil des hessenweiten Angebots)
Mängelmelder Stadt Marburg „Marburgmachtmit“ (nicht ausschließlich Mobilitätsthemen)
Beschwerdestelle für Barrierefreiheit (Hinweismöglichkeit zu Barrieren im Stadtgebiet)
- Ansätze von Mobilitätsmanagement bei der Stadtverwaltung (u.a. durch Nutzung von Carsharing, Bereitstellung von E-Bikes an einigen Verwaltungsstandorten, Ermöglichung der Nutzung des privaten Fahrrads im Dienst über ein Fahrtenbuch, Jobticket für alle Bediensteten der Stadt)

Maßnahmen im Mobilitätsmanagement sind in Marburg aber noch nicht gezielt organisiert oder durch ein Konzept strukturiert. Auch eine übergeordnete Koordination der Bemühungen zum Mobilitätsmanagement gibt es bislang nicht.

5.7.1 Stärken, Schwächen & vordringlicher Handlungsbedarf

Auch wenn Marburg bereits in der Öffentlichkeitsarbeit und im Mobilitätsmanagement tätig ist, lassen sich die Anstrengungen und Maßnahmen vor allem im Mobilitätsmanagement noch deutlich erhöhen. Angesichts der vielen Unternehmen in Gewerbegebieten ist im betrieblichen Mobilitätsmanagement ein großes Potenzial zu sehen. Das gilt ebenso für die Mobilität der Schüler*innen bzw. allgemein die Schulwegmobilität – für die Aufstellung von Schulwegeplänen sind nach hessischem Recht zwar die Schulen eigenverantwortlich zuständig – doch die Stadt Marburg kann durch einen regelmäßigen Austausch eine unterstützende und motivierende Funktion übernehmen.

Zielführende Ansätze sind:

- Ausbau und Vernetzung der bestehenden Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung
- Anregung von kontinuierlichen betrieblichem Mobilitätsmanagement
- Aufbau eines regelmäßigen Austausches zum schulischen Mobilitätsmanagement mit beteiligten Akteuren

6 Fazit zur Bestandsanalyse

Im vorliegenden Zwischenbericht des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes Marburg 2035 - MoVe 35 – wurden in einer Bestandsanalyse die Mobilitätsvoraussetzungen sowie die Stärken und Schwächen der Mobilität in Marburg und stadtgrenzenüberschreitend untersucht. Darauf basierend wurden erste Handlungserfordernisse für die jetzt ausstehende Leitlinien- und Zieldiskussion sowie die spätere Maßnahmenentwicklung abgeleitet.

Zentrale Stärken sowie Potenziale der Mobilität in Marburg können wie folgt zusammengefasst werden:

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

Die analysierten Schwächen zeigen aber auch, dass es noch einige Handlungsbedarfe gibt:

- Verkehrsbelastungen auf den Einfallstraßen in die Kernstadt und einzelnen Hauptverkehrsstraßen in der Kernstadt, vor allem durch Pendler- und Schwerverkehre zu den dezentralen Gewerbestandorten im Westen der Stadt; zum Teil auch diffuse Pendler- und Durchgangsverkehre in den Ortsteilen westlich der Kernstadt
- die Beschäftigten- und Pendlerschwerpunkte Behringstandorte, das Gewerbegebiet Görzhauser Hof sowie Universität und Universitätsklinikum auf den Lahnbergen sind noch nicht attraktiv genug mit dem Rad und ÖPNV erreichbar – viele Pendler fahren daher noch mit dem Auto, was Verkehrsbelastungen auf den Einfallstraßen begünstigt
- ungleiche Verteilung des Parkdrucks führt in einigen Bereichen der Kernstadt, vor allem in Straßen des Südviertels, zu Überlastungen, während in vielen Parkbauten noch ausreichend freie Kapazitäten vorhanden sind
- vor allem in der Kernstadt, aber auch in den äußeren Ortsteilen sind viele Straßenräume und Wohnumfelder eher autogepägt und haben noch wenig Aufenthaltsqualitäten
- zum Teil in der Kernstadt, aber vor allem in der Verbindung der Kernstadt in die Ortsteile sowie zwischen den Ortsteilen viele Lücken im Radverkehrsnetz, die zusätzlich zu den topografischen Gegebenheiten das Radfahren erschweren und auch die Verkehrssicherheit der Radfahrer*innen gefährden
- Barrieren (Lahn, Schienentrasse, Bundesstraße 3) zerschneiden das Stadtgebiet – vor allem die Kernstadt – und führen zu Umwegen, die insbesondere Fußgänger*innen und Radfahrer*innen betreffen
- abseits der Busverkehrsachsen der Kernstadt nimmt die ÖPNV-Erschließungsqualität deutlich ab – Ortsteile sind oftmals nur im Stundentakt oder weniger erreichbar und in den Schwachverkehrszeiten abends, feiertags und am Wochenende teils abgebunden

- es gibt weitere Bedarfe zur besseren Vernetzung der Verkehrsangebote, vor allem in der Verknüpfung Bus – Bahn – P+R – Fahrrad; vor allem der Südbahnhof hat große Mängel (erste Verbesserungen der Barrierefreiheit sind aber geplant)

Aus den Stärken, weiteren Potenzialen und vor allem aus den Schwächen wurden in den einzelnen Analysekapiteln erste Handlungsbedarfe abgeleitet. Sie sind eine Grundlage für die folgende Diskussion und Festlegung von Leitbildern und Zielen, an denen sich die späteren Maßnahmenempfehlungen orientieren werden.

Die umfassenden Verkehrszählungen des Kfz-Verkehrs im Stadtgebiet, die Grundlage für den Aufbau eines gesamtstädtischen Verkehrsmodells sind, konnten aufgrund der Pandemie-Situation leider noch nicht durchgeführt werden. Sie werden nachgeholt, sobald es die Situation erlaubt. Das Verkehrsmodell wird ein wichtiger Bewertungsmaßstab sein, um im Rahmen der Maßnahmenentwicklung denkbare Entwicklungen des Straßennetzes abbilden und ihre Auswirkungen auf die Kfz- und Schwerverkehrsmengen bewerten zu können.

Die vielen Hinweise der Bürger*innen, Pendelnden, der unterschiedlichen mobilitätsrelevanten Akteure sowie der Ortsteile, die über die erste Sitzung der AG MoVe 35, die Online-Umfrage sowie die erste Ortsbeiratssitzung eingegangen sind, sind Bestandteil der Analysen. Sie werden vor allen Dingen auch für die weiteren Arbeiten an MoVe 35 - die Ableitung von Leitzielen und die Erarbeitung von Maßnahmen - von großer Relevanz sein. Hierfür sind weitere Beteiligungen vorgesehen, in denen die unterschiedlichen Sichtweisen der Menschen auf die Mobilität und vor allem auch die unterschiedlichen räumlichen Mobilitätsvoraussetzungen - unter anderem Unterschiede zwischen der Kernstadt und den äußeren Stadtteilen - einbezogen werden müssen.

Quellenverzeichnis

AStA Marburg (2019): MobiStudie. Marburg, 2019.

Bertelsmann Stiftung (2012): Wegweiser-Kommune – Demographiebericht Marburg. Online verfügbar unter: <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunale-berichte/demographiebericht> (zuletzt aufgerufen am 25.03.2020).

CIMA Beratung + Management GmbH (2009): Masterplan Einzelhandelsentwicklung für die Universitätsstadt Marburg. München, 2009.

Covid-19 Mobility Project (2021): Mobility Monitor. Online verfügbar: <https://www.covid-19-mobility.org/> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

FD 17 Altenplanung Stadt Marburg (2018): Mobilitätskonzept für SeniorInnen. Marburg, 2018.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAS 06. Köln, 2006.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2007): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln, 2007.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln/Berlin, 2010.

Hessen Agentur GmbH (2019): Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur. Wiesbaden, 2019.

Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2016): Luftreinhalteplan für das Gebiet Mittel- und Nordhessen. Wiesbaden, 2016.

Hessisches Statistisches Landesamt (2009–2020): Hessische Gemeindestatistik. Wiesbaden, 2009–2020.

IG Dreieich Bahn GmbH i.A.v. Stadtwerke Marburg Consult GmbH (2019): Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg. Marburg, 2019.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2020): KBA – Pressemitteilungen. Online verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2016_2020/2020/Fahrzeugzulassungen/pm04_2020_n_01_20_pm_komplett.html?nn=646300 (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Magistrat der Universitätsstadt Marburg (2017): Radverkehrsplanung Marburg – 3. Fortschreibung. Marburg, 2017.

Mittelhessen (2020): 1667 Elektroautos rollen durch Marburg-Biedenkopf. Online verfügbar unter: https://www.mittelhessen.de/lokales/marburg-biedenkopf/marburg/1667-elektroautos-rollen-durch-marburg-biedenkopf_21308993 (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Landkreis Marburg-Biedenkopf (2020): Marburg-Biedenkopf - Pressemitteilung. Online verfügbar unter: <https://www.marburg-biedenkopf.de/Pressemitteilungen/2020/oktober/475-2020-Wasserstoffregion.php> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Landkreis Marburg-Biedenkopf (2021): Klimaschutz. Online verfügbar unter: <https://www.klimaschutz.marburg-biedenkopf.de/> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Parkopedia (2021): Marburg. Online verfügbar unter: https://www.parkopedia.de/parking/locations/marburg_hessen_deutschland_c43au1n1p6zsw1yadi/?arri-ving=202103251300&leaving=202103251500 (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Polizeipräsidium Mittelhessen (2020): Polizei.Hessen – Pressemitteilung Verkehrsunfallstatistik 2019. Online verfügbar unter: <https://www.polizei.hessen.de/dienststellen/polizeipraesidium-mittelhessen/ueber-uns/statistik/binarywriterservlet?imgUid=1eb70bcb-cd2f-2271-ef9a-df660c64fd65&uBas-Variant=11111111-1111-1111-1111-111111111111> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Stadt Marburg (Auftraggeber) (2018): Green-City-Plan Marburg der Universitätsstadt Marburg zum BMWI Sonderprogramm "Green-City-Plan (GCP)". Marburg, 2018.

Stadt Marburg (2021): Marburg – Stellplatzsatzung. Online verfügbar unter: <https://www.marburg.de/satzungen/details-900000133-23001.html?titel=Stellplatzsatzung> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Stadt Marburg (2021): Parkleitsystem Marburg. Online verfügbar unter: <https://pls.marburg.de/> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Stadt Marburg (2021): Marburg – Mobilität & Verkehr MoVe 35. Online verfügbar unter: www.marburg.de/move35 (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Stadtwerke Marburg (2021): Stadtwerke Marburg – Fahrpläne. Online verfügbar unter: <https://www.stadtwerke-marburg.de/verkehr/bus-bahn/fahrplaene> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Stadtwerke Marburg (2021): Stadtwerke Marburg – Fahrkarten und Tarife. Online verfügbar unter: <https://www.stadtwerke-marburg.de/verkehr/bus-bahn/fahrkarten-tarife> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Stadtwerke Marburg (2021): Stadtwerke Marburg – Parkmöglichkeiten in Marburg. Online verfügbar unter: <https://www.stadtwerke-marburg.de/verkehr/parken/parkmoeglichkeiten-in-marburg> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Stadtwerke Marburg (2021): Stadtwerke Marburg – Elektromobilität. Online verfügbar unter: <https://www.stadtwerke-marburg.de/produkte/elektromobilitaet> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Stadtwerke Marburg (2021): Stadtwerke Marburg – Elektrobusse. Online verfügbar unter: <https://www.stadtwerke-marburg.de/verkehr/bus-bahn/elektrobusse> (zuletzt aufgerufen am 25.03.21).

Technische Universität Dresden (2019): Mobilität in Städten – SrV 2018. Dresden, 2019.

Regierungspräsidium Gießen (2020): Lärmaktionsplan Hessen (3.Runde). Gießen, 2020.

Anhang

Teilnehmendenliste der ersten Sitzung der AG MoVe 35 (28.09.2020)

Folgende Vertreter*innen von Fraktionen/Organisationen/Institutionen/Verbänden hatten sich für die erste Sitzung der AG MoVe 35 angemeldet:

- Fraktion SPD Marburg
- Fraktion Bürger für Marburg
- AStA Marburg
- Auto Club Europa ACE - Region Mitte
- Behindertenbeirat der Universitätsstadt Marburg
- BI Verkehrswende Marburg
- Bürgermeister der Stadt Kirchhain
- Gemeinnützige Wohnungsbau GmbH Marburg/Lahn GeWoBau
- Hessen Mobil – Straßen und Verkehrsmanagement
- IG BCE Marburg
- IHK Kassel-Marburg
- Landkreis Marburg-Biedenkopf/RMV
- Pharmaserv GmbH Marburg
- Philipps-Universität Marburg
- Polizei Marburg
- Seniorenbeirat der Stadt Marburg
- Stadtalternbeirat
- Stadtwerke Marburg Consult GmbH
- Universitätsklinikum Gießen und Marburg
- Vertretung der Marburger Werbekreise
- Vertretung der Stadtteilgemeinden und Ortsbeiräte
- fünf Zufallsbürger*innen

- Oberbürgermeister der Universitätsstadt, Herr Dr. Thomas Spies
- Bürgermeister der Universitätsstadt Marburg, Herr Wieland Stötzel
- AG Mobilität und Versorgung der Universitätsstadt Marburg

-
- Fachdienst 13 – Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
 - Fachdienst 33/Straßenverkehr
 - Fachdienst 37/Brandschutz der Universitätsstadt Marburg
 - Fachdienst 61/Stadtplanung und Denkmalschutz
 - team ewen
 - Planersocietät
-
- Oberhessische Presse