

Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 der Universitätsstadt Marburg

Kurzfassung



www.marburg.de/move35
www.marburgmachtmit.de

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Marburger*innen,

zur Arbeit, zum Einkauf, für Bildung, Gesundheit oder Freizeit gut nach Marburg kommen. Sich innerhalb der Stadt sicher, komfortabel und ohne Hindernisse bewegen. Zu jeder Tags- und Nachtzeit einfach und schnell nach Hause gelangen. Das wollen Sie, das wollen wir – und das will MoVe 35.

Im Juni 2023 wurde das Mobilitäts- und Verkehrskonzept der Universitätsstadt Marburg, kurz MoVe 35, fertiggestellt. In Ihren Händen halten Sie die Kurzfassung des Konzepts. Diese gibt einen kurzen Überblick über die Hintergründe und die Entstehung von MoVe 35, vor allem aber über die Inhalte. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Maßnahmen – also auf dem, was in den nächsten Jahren konkret getan werden soll, um eine zukunftsfähige, klimafreundliche und vielfältige Mobilität für alle Marburger*innen zu ermöglichen. Insbesondere stellen wir Ihnen die Schlüsselmaßnahmen einzelner Handlungsfelder vor. Diese wirken besonders stark und sichtbar auf die Erreichung der Ziele – und das in relativ kurzer Zeit. Daher sollen sie prioritär umgesetzt werden.

Den vollständigen Bericht mit einer detaillierten Beschreibung aller Maßnahmen sowie zahlreiche weitere Informationen aus dem Arbeits- und Beteiligungsprozess finden Sie im Internet unter www.marburg.de/move35 sowie in der virtuellen Infomesse auf www.marburgmachtmit.de.

Das Konzept liegt vor. Nun gehen wir gemeinsam mit Ihnen in die Umsetzung. Wir freuen uns auf die Fortsetzung des Dialogs und sind uns sicher: Gemeinsam bewegen wir Marburg.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Nadine Bernshausen
Bürgermeisterin

Kirsten Dinnebier
Stadträtin

Dr. Michael Kopatz
Stadtrat



Universitätsstadt Marburg
StS 15 Stabsstelle Stadt- und Regionalentwicklung,
Wirtschaftsförderung und Statistik
Markt 1
35037 Marburg

Juni 2023

Impressum



Auftraggeber

Stadt Marburg
 StS 15 Stabsstelle Stadt- und Regionalentwicklung,
 Wirtschaftsförderung und Statistik
 Markt 1
 35037 Marburg
 Projektleitung: Jana Schönemann



Auftragnehmer

Planersocietät
 Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
 Stadt- und Verkehrsplaner
 Gutenbergstraße 34
 44139 Dortmund
 Redaktion und Layout:
 Dr. Meike Othengrafen, Julia Lonsing
 Projektbearbeitung:
 Dirk Lange (Projektleitung)
 Dr.-Ing. Michael Frehn
 Maren Hinz, Thomas Mattner, Christof Tielker
 Christian Kuhnert, Saskia Säuberlich
 Fon: 0231 58 96 96-0
 Mail: info@planersocietaet.de
 www.planersocietaet.de



Prozessmoderation

team ewen GbR
 Hügelstraße 19
 64283 Darmstadt
 Moderation: Fridtjof Ilgner, Sarah Albiez
 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.

MoVe 35. Marburg bewegen!

Was ist MoVe 35?

Marburg bewegen – das ist das Motto von MoVe 35, dem **Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035** für die Universitätsstadt Marburg. MoVe 35 setzt neue Maßstäbe für die Mobilität und den Verkehr in Marburg und stellt damit die Weichen für die zukünftige Mobilität in der Universitätsstadt.

Dabei geht es um die gesamte Stadt: Die Kernstadt Marburg und die 18 äußeren Stadtteile, aber auch um die regionale Vernetzung. Es geht um die Marburger Bürger*innen und gleichzeitig um die vielen Einpendler*innen und den Wirtschaftsverkehr. Es geht um die historische Altstadt, die Universität und die Gewerbegebiete.

Was will MoVe 35?

Das **Leitziel für Marburg** lautet: ‚Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg durch Gestaltung der Mobilitätswende für alle.‘

Insgesamt baut das Konzept auf **drei Säulen** auf:

1. In der Bestandsanalyse wurde der derzeitige Zustand der Mobilität in Marburg erhoben.
2. Gemeinsam mit der Stadtgesellschaft wurden Ziele für die Mobilität in Marburg im Jahr 2035 erarbeitet. Sie bilden das Fundament des Konzeptes.
3. Um die Ziele zu erreichen, wurden Maßnahmenbündel entwickelt, die durch ein Handlungskonzept konkretisiert werden.

Wer steht hinter MoVe 35?

MoVe 35 wurde in einem Prozess **gemeinsam** mit vielen Akteuren der Stadt Marburg entwickelt, diskutiert und konkretisiert.



Ein strategisches Mobilitätskonzept für Marburg: stadtweit, verkehrsmittelübergreifend, langfristig und integriert.

In knapp drei Jahren haben die Arbeitsgemeinschaft MoVe 35, die Ortsbeiräte und die breite Öffentlichkeit Ideen beigesteuert, Anregungen gegeben und kritische Fragen gestellt. Die politischen Gremien wurden eingebunden und informiert. In Zusammenarbeit mit externen Fachleuten hat die Stadt Marburg ein Mobilitätskonzept auf den Weg gebracht, das nun beschlossen und anschließend Schritt für Schritt umgesetzt werden soll.

Gut zu wissen

Ausführliche Informationen über den Prozess und die Beteiligung der Öffentlichkeit enthalten der Zwischen- und der Endbericht zu MoVe 35. Alle Unterlagen und Ergebnisse des Prozesses stehen auf den Internetseiten der Stadt Marburg zur Verfügung.



Die Bestandsanalyse

Marburg heute

Marburg ist in vielerlei Hinsicht eine **besondere Stadt**: Die Bevölkerung wächst und ist bedingt durch die Universität vergleichsweise jung. Marburg besitzt eine kompakte Kernstadt, die sich durch kurze Wege auszeichnet – gute Voraussetzungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Auch die starken Busverkehrsachsen in der Kernstadt sind ein Plus, ebenso wie die außergewöhnliche Verbreitung von Car- und Bike-Sharing. Aber auch die Topographie Marburgs ist besonders und stellt die Mobilität und den Verkehr vor Herausforderungen.

Viel zu Fuß unterwegs.

Schon heute werden 32 Prozent der Wege in Marburg zu Fuß zurückgelegt – ein beachtlicher Wert. Dennoch ist Vieles auf das Auto ausgerichtet: Es fehlen Querungsmöglichkeiten, Gehwege sind zu schmal oder in schlechtem Zustand. Die Lahn, die Bundesstraße B3 und die Bahnstrecke bedeuten für Fußgänger*innen zum Teil längere Umwege. Insbesondere die Wegeachsen in der Kernstadt und den Stadtteilen müssen künftig attraktiver gestaltet werden, damit die Kernstadt zur Stadt der kurzen Wege wird.



Radverkehr: Gute Noten, viel Potenzial.

In der Kernstadt ist die Situation für Radfahrer*innen bereits relativ gut, problematisch sind häufig die Breite und der Komfort der Radwege sowie fehlende Abstellanlagen. Der Lahntalradweg stellt eine attraktive Nord-Süd-Verbindung dar. Außerhalb

der Kernstadt gibt es große Lücken im Radwegenetz, so dass insgesamt lediglich 11 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Zum einen ist das Radverkehrsnetz in der Kernstadt zu verbessern und auszubauen, zum anderen müssen die äußeren Ortsteile attraktiv und sicher angebunden werden.

Bus und Bahn: Vernetzung als Chance.

Heute werden 15 Prozent der Fahrten in Marburg mit Bus und Bahn zurückgelegt. Das Rückgrat des ÖPNV sind die Regionalexpress- und Regionalbahnlinien sowie die zwei Bahnhöfe. Während die kompakte Kernstadt mit einem dichten Takt gut erschlossen ist, werden die äußeren Ortsteile oft nur stündlich angefahren. Die Anbindung der Außenstadtteile, insbesondere zu den Gewerbestandorten und der Universität, muss attraktiver werden. Die angestrebte Modernisierung von Marburg Süd trägt zur Attraktivierung des ÖPNV-Angebots bei.

Bahnhalte Marburg-Süd



Vernetzte Mobilität.

Es gibt bereits gute Ansätze, die unterschiedlichen Verkehrsmittel miteinander zu vernetzen, z.B. ein gut ausgebautes Sharing-System für Fahrräder und Autos. Vorhandene Ansätze des Park+Ride müssen weiterentwickelt sowie Bus- und Radverkehr besser verknüpft werden. In Stadtquartieren und Stadtteilen können Vernetzungspunkte zur besseren Anbindung des ÖPNV beitragen.

*Marburg bietet viel Potenzial für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.*



Kfz-Verkehr: Wichtig, aber belastend.

In Marburg werden 42 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt, wobei ein dichtes Netz an Straßen zur Verfügung steht. In der Kernstadt wird viel am Straßenrand geparkt, während die Parkhäuser wenig ausgelastet sind. Das gute Angebot an Arbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen führen zu viel Pendler- und Schwerlastverkehr in der Stadt. In Zukunft sollten kurze Autofahrten vermieden und der Durchgangsverkehr aus sensiblen Lagen herausgehalten werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist dabei ebenso wichtig wie die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Gut zu wissen

Die Bestandsanalyse der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg ist die Grundlage für MoVe 35. Dazu wurden Grundlagendaten zum Verkehr ausgewertet und die einzelnen Verkehrsarten analysiert. Außerdem fließen Erkenntnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung in die Bestandsanalyse mit ein. Die vollständigen Ergebnisse der Bestandsanalyse sind im Zwischenbericht zu MoVe 35 dargestellt.

Sicherheit geht vor.

In Marburg ist sowohl die Zahl der Verkehrsunfälle als auch die Zahl der Verletzten gestiegen. Hier gibt es Handlungsbedarf, die Unfallzahlen und die Anzahl der verunglückten Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu senken. Wichtig sind auch die sichere Gestaltung und Verkehrsführung im Umfeld von Schulen und Kindergärten.

Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement hat das Ziel, Verkehre zu vermeiden, effizient zu bündeln und notwendige Fahrten auf Bus und Bahn, Fahrrad und auf das Zu-Fuß-Gehen zu verlagern. Bestehende Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung sollten ausgebaut und vernetzt werden. Dabei ist insbesondere das betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement zu unterstützen.



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



Das Zielkonzept

Ohne Ziel kein Weg!

Wie soll sich die Mobilität in Marburg bis zum Jahr 2035 entwickeln? Was sind die Ziele für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Marburg? Dazu muss das **Leitziel** – ‚Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg durch Gestaltung der Mobilitätswende für alle.‘ – konkretisiert werden. Die Ziele sind der **Orientierungsrahmen** und **Bewertungsmaßstab** für die konkreten Maßnahmen und deren Umsetzung. Zudem sind sie die Grundlage für die Evaluation der Maßnahmen in den nächsten Jahren. Für MoVe 35 wurde dazu ein umfassendes Zielsystem entwickelt, das aus **6 Oberzielen** besteht, konkretisiert durch zahlreiche Unterziele.

Sichere Mobilität und Barrierefreiheit

Mobilitätsangebote für Bevölkerungsgruppen jeden Alters, Geschlechts und jeder sozialen Schicht sicher und barrierefrei zugänglich machen, entsprechend ihrer speziellen Mobilitätsbedürfnisse sowie körperlichen Voraussetzungen.

Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs als Oberzentrum

Alle Stadtteile, Stadtbereiche, Wirtschafts- und Bildungsstandorte, die Universität, die Bahnhöfe und weitere wichtige Ziele erreichbar machen und vernetzen (innere Erreichbarkeit). Marburg, die Stadtteile und wichtige Ziele für Auswärtige gut erreichbar gestalten (regionale Erreichbarkeit).

Die Mobilität von morgen in Marburg soll zukunftsorientiert, klimafreundlich und vielfältig sein.



Gut zu wissen

Das Zielsystem wurde aus bereits bestehenden, übergeordneten Zielen der Stadt Marburg, der Bestandsanalyse und Erkenntnissen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung abgeleitet. Es wurde im November 2021 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen und bildet für die nächsten 15 Jahre das Leitbild der Marburger Mobilitätsplanung. Das vollständige Zielsystem und die ausführliche Erläuterung der Ziele sind im Zielbericht MoVe 35 enthalten.

Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität

Fußverkehr, Radverkehr sowie Bus und Bahn (Umweltverbund) stärken. Umweltverbund als echte Alternative zum Auto etablieren. Fußverkehr, Radverkehr sowie Bus und Bahn als Fundament für die Wege der Marburger*innen, Pendler*innen und Besucher*innen. Fast alle Ziele mit diesen Verkehrsmitteln (auch in der Kombination) schnell, zuverlässig und sicher erreichbar machen.

Stadt- und umweltverträglicherer Kfz-Verkehr

Belastungen durch den Kfz-Verkehr für Umwelt, Wohnumfeld und das städtische Leben auf ein Minimum reduzieren.

Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege

Marburg als attraktiven Lebens-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstandort weiterentwickeln. Öffentlichen Raum attraktiver machen und eine Mobilitätskultur der Nähe fördern.

Mobilitätswende – Marburg bewegen

Die Marburger Bevölkerung und die in Marburg mobilen Menschen in den Prozess der Mobilitätswende einbinden und zu Gestalter*innen der Veränderung machen.

Handlungspfad zur Zielerreichung

Handlungspfade als Wege zum Ziel

Mit den Zielen für Mobilität und Verkehr lässt sich ein Zukunftsbild für die Universitätsstadt Marburg zeichnen: Im Jahr 2035 ist es gelungen, die Ziele umzusetzen. Marburg hat die Mobilitätswende geschafft und bietet vielfältige Mobilitätsoptionen und mehr gleichberechtigte Teilhabe.

Um die Ziele zu erreichen, müssen zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden. Damit am Ende ein stimmiges Gesamtbild entsteht, wurden **Handlungspfade** entwickelt: Sie geben den Weg für die Veränderungen vor und versuchen, die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in ihrer **Gesamtheit** darzustellen. Dabei geht es nicht darum, im MoVe 35 jede einzelne kleine Maßnahme zu beschreiben. Vielmehr werden Maßnahmenansätze und -bausteine entwickelt, die

eine **strategische Perspektive** beinhalten und gleichzeitig **Wechselwirkungen**, aber auch **Widersprüche** mit anderen Maßnahmen im Blick haben.

Unterwegs: Wege in der Stadt

Marburg ist so vielfältig wie seine Stadtteile: Deshalb gibt es nicht eine richtige Maßnahme für alle Teilbereiche, sondern eine breite **Vielfalt** an Ansatzpunkten. Für die Betrachtung wurden deshalb Bereiche mit **ähnlicher Charakteristik** zusammengefasst: Die Innenstadt, die Kernstadt, die Außenstadtteile, bedeutende Ziele und das Umland. Anschließend wurde das Mobilitätsgeschehen innerhalb sowie zwischen diesen Bereichen individuell untersucht.

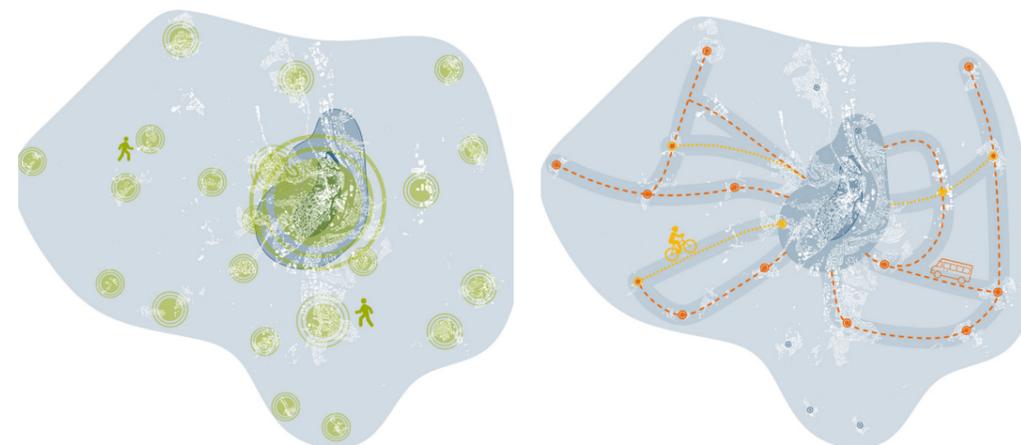
Fußverkehr als Basis für kurze Wege in den Ortsteilen und den Binnenverkehr in der Innenstadt

In der Kernstadt besitzt Marburg aufgrund der kompakten Stadtstruktur sehr gute Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege. Bereits jeder dritte Weg (32%) wird hier zu Fuß zurückgelegt. Zukünftig soll die bereits vorhandene Fußverkehrsinfrastruktur auf wichtigen Achsen attraktiver werden: Durch eine komfortable Ausstattung, die Steigerung der Aufenthaltsqualität und den Abbau von Umwegen durch mehr Querungsmöglichkeiten sowie die Schaffung einer Nahmobilitätsachse.

Verlagerung der Verkehre aus den westlichen und östlichen Außenbereichen auf Fahrrad und Bus

Für die Verbindungen aus den Außenstadtteilen in die Kernstadt sowie zu großen Arbeits- und Bildungseinrichtungen werden konkurrenzfähige ÖPNV- und Radverkehrsangebote geschaffen. Darüber hinaus müssen Netzlücken im Radverkehr geschlossen und die Reisezeiten im Linienbusverkehr attraktiver werden. Durch die Beschleunigung der Busse im Verkehrsnetz, ein Schnellbussystem, flexible Bedienungsformen und Taktverdichtungen wird der ÖPNV insgesamt aufgewertet.

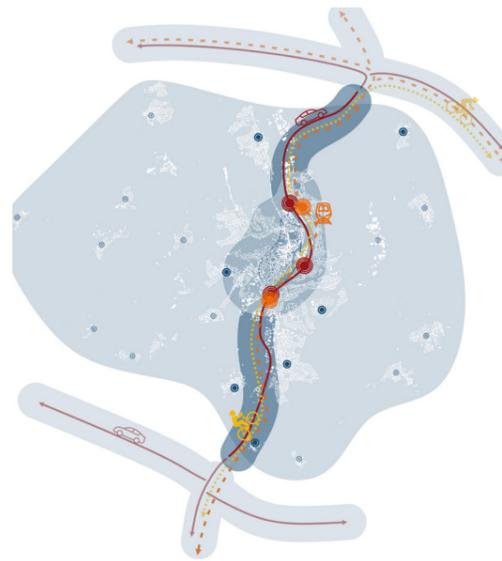
Die kompakte Kernstadt von Marburg soll zur Stadt der kurzen Wege werden.



Schematische Darstellungen zum Fußverkehr (l.) und zu Raddirektverbindungen (r.)

Radschnellweg und Verknüpfungsanlagen an der B3 für Verkehr der Nord-Süd-Achse

Aufgrund der Zunahme von Pedelecs bietet der Radverkehr immer mehr Potenziale für längere Strecken. Ein Radschnellweg parallel zur Lahn kann so eine attraktive Alternative zum Auto darstellen. Für Fahrbeziehungen entlang der Lahn bietet die Bahn bereits einen hochwertigen Anschluss. Um die Bahnverbindung noch attraktiver zu machen, sind die Verknüpfungen und die Zuverlässigkeit weiter zu steigern. Nach Verlassen der Schnellstraße müssen attraktive Verknüpfungs- und Umstiegspunkte zur Verfügung stehen, um den Umstieg in den Bus, das Fahrrad oder zu Fuß zu ermöglichen.



Schematische Darstellung von Radschnellweg, Bahn und Park & Ride entlang der Nord-/Südachse mit regionaler Ost-West-Anbindung

Netzzurückstufungen und regulierende Parkraumstrategie zur Entlastung der Kernstadt vom Kfz-Verkehr

Ohne eine gleichzeitige Steuerung insbesondere des privaten Autoverkehrs verpuffen viele angebotsorientierte Maßnahmen. Daher sollte insbesondere in der Kernstadt jede angebotsseitige Maßnahme zusammen mit regulierenden Maßnahmen diskutiert werden. Dabei liegen für die Kernstadt zwei Ansätze zugrunde: Zum einen sollen Durchgangsverkehr in der Kernstadt vermieden werden. Durch die parallel verlaufende Schnellstraße sind Netzzurückstufungen im Straßennetz westlich der Lahn einfach umzusetzen, ohne die Erreichbarkeit der Bereiche einzuschränken. Zum anderen soll die Fahrt mit dem Kfz in die Kernstadt weniger attraktiv werden. Hierfür werden die Parkplätze reduziert und die Preise erhöht.

Die Straßen und Wege werden sicherer, barrierefrei und stadtvträglicher.

Stadtweite Strategien zur Senkung der Unfallzahlen, zum Abbau von Barrieren und für Qualitäten im öffentlichen Raum

Die selbstständige Mobilität für alle Personengruppen (auch für Kinder, Jugendliche und Senior*innen) wird in Marburg weiter gestärkt, die bereits vorhandenen Maßnahmen zum Abbau von Barrieren im Verkehrsraum werden fortgeführt. Auch die Vision Zero, die perspektivische Senkung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten durch Unfälle auf null, wird in den Fokus gesetzt: Einerseits durch die Anlage einer sicheren Infrastruktur für den besonders gefährdeten Fuß- und Radverkehr, andererseits durch die Reduzierung des motorisierten Verkehrs. Eine angepasste Straßenraumgestaltung reduziert die Belastungen der Anwohner*innen und die Trennwirkung der Straßen.

Vor Ort: Teilräumliche Handlungskonzepte

Was bedeutet das nun aber **konkret** für Marburg? Um eine Vorstellung zu bekommen, wie sich all die Maßnahmen zu einem Ganzen zusammenfügen, wurden einige Teilräume der Stadt konkret beleuchtet. Die **teilräumlichen Handlungskonzepte** greifen wichtige Maßnahmen auf und führen diese vor Ort zusammen.

Anbindung der Lahnberge

Durch das Universitätsklinikum und zahlreiche Einrichtungen der Philipps-Universität Marburg werden täglich sehr viele Wege von und zu den Lahnbergen zurückgelegt – eine Studie geht von bis zu 42.600 Wegen pro Tag aus. Durch die Schaffung schneller Radachsen für den Alltagsverkehr wird das Fahrrad auf Raddirektverbindungen zwischen Innenstadt und Lahnbergen gestärkt. Um ein leistungsfähiges und gleichzeitig komfortables Angebot mit hoher Kapazität anbieten zu können, wird zur Anbindung der Lahnberge ein geförderes Batterieoberleitungssystem für Busse geplant. Gleichzeitig muss der Busverkehr Vorrecht gegenüber dem motorisierten Verkehr bekommen. Ergänzend sind organisatorische Maßnahmen (z.B. unterschiedliche Vorlesungszeiten) zu planen, um die Verkehrsströme zu entzerren und Verhaltensänderungen zu bewirken.

Anbindung der Behringwerke

Erste positive Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagements sollten ausgebaut werden, indem beispielsweise eine Jobradförderung für Pedelecs ins Leben gerufen wird. Um weitere Mitarbeitende aus Marburg zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen, wird eine Raddirektverbindung aus dem Biegentviertel vorgesehen. Die bereits gute Bahnanbindung kann durch die Einführung eines Regio-S-Bahn-Systems weiter gesteigert werden. Pendler*innen von außerhalb sollen beim Verlassen der B3 durch Park+Ride-Angebote zum Umsteigen animiert werden. Außerdem bietet eine neue Schnellbuslinie eine attraktive

Möglichkeit, den Gewerbestandort von dem Verknüpfungspunkt an den Afföllerrwiesen sowie dem Hauptbahnhof zu erreichen. Parkgebühren am Gewerbestandort erhöhen die Attraktivität des Umstieges auf den Umweltverbund weiter.

Verkehrliche Entwicklung des Südviertels

Das Ziel ist es, das Südviertel verkehrsberuhigt zu gestalten. Umgenutzte Parkflächen werden künftig umgestaltet, um sich dort aufhalten und begegnen zu können. Außerdem sollen im Südviertel sogenannte Superblocks entstehen. Eine neue Wegeführung sorgt dafür, dass ein direktes Durchfahren des Quartiers mit dem Auto nicht mehr möglich ist. So werden Radfahrer*innen und Fußgänger*innen deutlich bevorzugt. Gleichzeitig entstehen attraktive verkehrsberuhigte oder sogar autofreie Plätze. Die Parkraumbewirtschaftung und die Bewohner*innenparkregelung sollen die Parksituation im Südviertel entspannen und den Park-Such-Verkehr reduzieren. Mobilpunkte im Quartier dienen zukünftig als zentrale Anlaufstellen für die Nutzung von Sharingsystemen.

Verkehrliche Entwicklung des Stadtteils Ockershausen

Im Stadtteil Ockershausen, zu dem auch das Quartier Stadtwald sowie der Hasenkopf gehören, muss die Attraktivität des Umweltverbundes gesteigert werden. Dafür ist zum einen eine Raddirektverbindung vorgesehen, zum anderen sollen Busse bevorrechtigt fahren dürfen und der Takt verdichtet werden. Ein Mobilitätsmanagement vor Ort soll den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel unterstützen, da die Entscheidung für das Verkehrsmittel meist am Wohnort getroffen wird. Um die Verkehrssituation in Ockershausen zu verbessern und die Belastung durch den Verkehr zu verringern, ist die Umgestaltung der Ortsmitte geplant. Auch reduzierte Geschwindigkeiten und Elektrofahrzeuge sorgen in Zukunft für mehr Lebensqualität. An der Leopold-Lucas-Schule wird eine Schulzone eingerichtet, z.B. durch die Sperrung der Straße zu Schulzeiten für Autos.

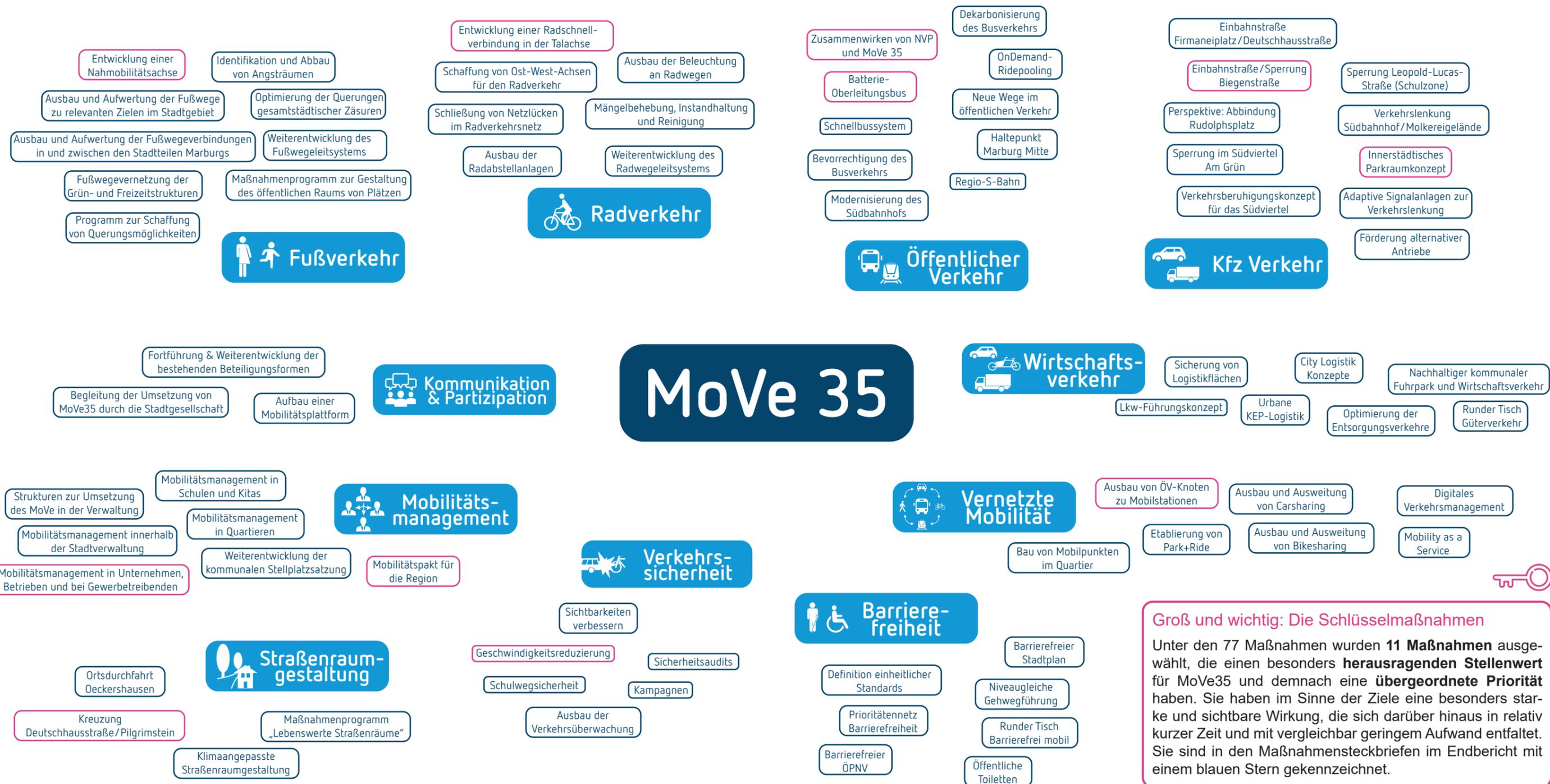
MoVe 35 vor Ort: Jeder Stadtteil braucht seine eigenen Lösungen!

Die Handlungsfelder

Das volle Programm: 77 Maßnahmen

MoVe 35 enthält **77 Maßnahmen**, zusammengefasst in **11 Handlungsfeldern**. Unter den Maßnahmen sind zwei Kategorien besonders hervorzuheben: Die **Schlüsselmaßnahmen** und die **Maßnahmen-**

programme. Beide werden im Folgenden gesondert dargestellt. Eine Beschreibung aller 77 Maßnahmen befindet sich im Endbericht.



Gut zu wissen
Im Endbericht ist jede der 77 Maßnahmen ausführlich beschrieben und ggf. einzelne Bausteine näher erläutert. Außerdem werden u.a. die Priorität, der Zeitrahmen, die Kosten und die Zuständigkeit der jeweiligen Maßnahme aufgeführt.



Groß und wichtig: Die Schlüsselmaßnahmen
Unter den 77 Maßnahmen wurden **11 Maßnahmen** ausgewählt, die einen besonders **herausragenden Stellenwert** für MoVe35 und demnach eine **übergeordnete Priorität** haben. Sie haben im Sinne der Ziele eine besonders starke und sichtbare Wirkung, die sich darüber hinaus in relativ kurzer Zeit und mit vergleichbar geringem Aufwand entfaltet. Sie sind in den Maßnahmensteckbriefen im Endbericht mit einem blauen Stern gekennzeichnet.



Handlungsfeld: Fußverkehr

Entwicklung einer Nahmobilitätsachse zwischen Hauptbahnhof, Oberstadt und Südbahnhof

Zwischen dem Hauptbahnhof, der Oberstadt und dem Südbahnhof soll eine Nahmobilitätsachse entstehen, mit besonderer Priorität für den Fuß- und Radverkehr. Auf dieser Achse soll durch eine ansprechende Gestaltung die aktive Mobilität besonders attraktiv sein. So soll zum einen der Fußverkehr gefördert werden, zum anderen soll auf die Vorteile des Zufußgehens und des Fahrradfahrens aufmerksam gemacht werden. Auf dieser Achse stehen nicht nur der Aufenthalt und das lange Verweilen im Vordergrund, sondern auch das Überwinden einer Strecke bzw. der Weg zum Ziel.

Mit der Nahmobilitätsachse werden zentrale Orte in der Marburger Kernstadt fuß- und radverkehrsfreundlich miteinander verbunden: Der Bahnhof und die Univer-

sität, Schulstandorte, Fußgängerzone und die Oberstadt, das Südviertel und der Südbahnhof.

Sie soll sich u.a. durch folgende Merkmale auszeichnen:

- » Möglichst 4,00 Meter Fußwegebreite
- » Mindestens 3,00 Meter Radwegebreite (oder Fahrradstraße)
- » Durchgängige barrierefreie Gestaltung
- » Vorrang an Knotenpunkten (z.B. Zebrastreifen, Gehwegüberfahrten)
- » Durchgängige Wegweisung
- » Regelmäßige Sitz- und Verweilmöglichkeiten
- » Regelmäßige und qualitativ hochwertige Radabstellanlagen
- » Durchgängige Beleuchtung
- » Verstärkte Straßenraumbegrünung entlang der gesamten Achse
- » Spielgelegenheiten

Visualisierungsbeispiel der Nahmobilitätsachse, hier: „Am Grün“ (l.: heute, r.: nach Umgestaltung)



vorher



nachher

Vom Hauptbahnhof durch Biegeviertel und Südviertel zum Südbahnhof: Zu Fuß und mit dem Fahrrad, ist doch klar!



Handlungsfeld: Radverkehr

Entwicklung einer Radschnellverbindung in der Talachse

Damit der Radverkehr auch über die Stadtgrenzen hinaus attraktiv wird, sind schnelle, direkte und komfortable Radverbindungen notwendig. Dafür sieht das Land Hessen sogenannte Radschnellverbindungen vor. Eine solche Radschnellverbindung soll in Marburg entlang des Lahntals parallel zur Eisenbahnstrecke entstehen, da viele wichtige Ziele an dieser Talachse liegen und es aufgrund der geringen Steigung besonders attraktiv zum Fahrradfahren ist.

Zur Entwicklung und Umsetzung der Radschnellverbindung wird als nächster Schritt die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie mit folgenden Bausteinen empfohlen:

- » Festlegung einer Trassierung entlang des Lahntals mit Anbindung an die bedeutenden Ziele, v.a. Hauptbahnhof, Biegeviertel, Südstadt und Südbahnhof

- » Erarbeitung und Umsetzung eines Radschnellweges entsprechend den Qualitätsstandards Hessen
- » Zusammenarbeit mit dem Kreis Marburg-Biedenkopf, den Nachbarkommunen und dem Land zur Realisierung eines Radschnellweges von Stadtlendorf über Marburg bis Gießen
- » Deutliche Markierung und Kennzeichnung der Strecke, Integration in das Wegweisungssystem

Die Radschnellverbindung ist eng mit anderen Maßnahmen des MoVe 35 verbunden und kann nur funktionieren, wenn ausreichend Verknüpfungspunkte mit dem übrigen Radnetz und dem Öffentlichen Verkehr bestehen. Denn die Basis des Radverkehrs stellt ein sicheres und komfortables Netz ohne Lücken dar. Besonders wichtig für den Radverkehr ist zudem die Schaffung von Ost-West-Achsen und die Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz.

Marburg bekommt eine Überholspur für Radfahrende: Schnell und komfortabel zur Arbeit und Uni.

Bauliche Ausgestaltung einer Radschnellverbindung





Handlungsfeld: Öffentlicher Verkehr

Zusammenwirken von Nahverkehrsplan (NVP) und MoVe 35 / Batterie-Oberleitungsbus (BOB)

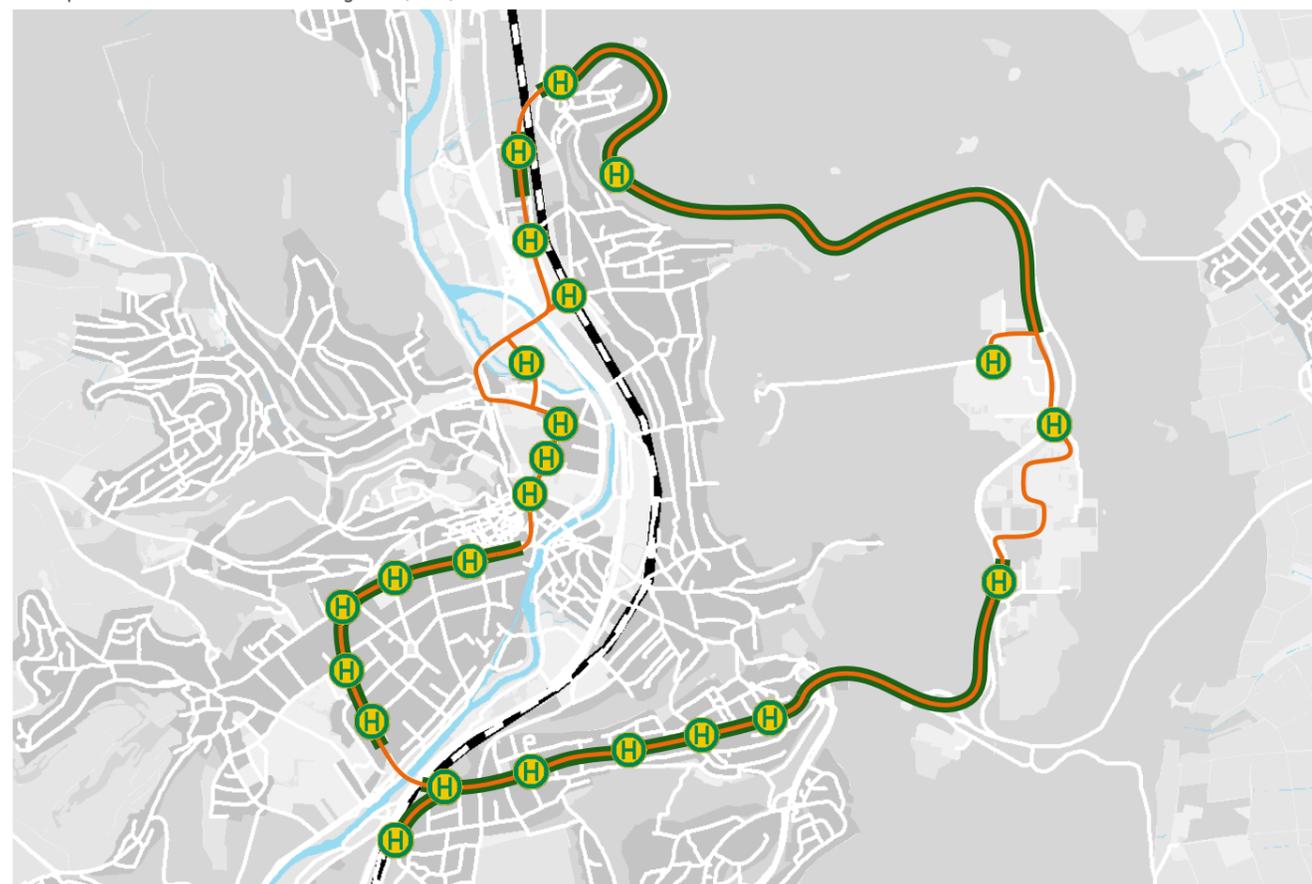
Die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs wird im Zusammenwirken von MoVe 35 und dem Nahverkehrsplan (NVP) umgesetzt, der parallel erarbeitet wurde. Beide Planwerke verfolgen grundsätzlich die gleichen Ziele. Unterschiede gibt es hinsichtlich des zeitlichen Umsetzungshorizonts der jeweiligen Maßnahmen und deren Detaillierungsgrad. Der NVP ist für die kommenden fünf Jahre handlungsleitend für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Marburg. MoVe 35 weist einen Zielzeitraum bis 2035 auf und ist verkehrsträgerübergreifend ausgerichtet. Entsprechend enthält der NVP vor allem kurz- und mittelfristige Anpassungen bei Linienführung, Takten und weiteren Angebotsaspekten im öffentlichen Verkehr.

MoVe 35 beinhaltet konzeptionelle Maßnahmen und langfristige Vorhaben, die auch den Rahmen für zukünftige Fortschreibungen des NVP setzen. Beide Planwerke werden in enger Abstimmung zwischen den Fachdiensten und -bereichen der Stadtverwaltung Marburg sowie den Stadtwerken Marburg Consult GmbH umgesetzt und weiterentwickelt.

Ein Beispiel für das Zusammenwirken ist der Batterie-Oberleitungsbus (BOB). Der BOB ist in den NVP eingebunden und als langfristig positiv wirkende Maßnahme auch Teil von MoVe 35. Der BOB trägt durch die Elektrifizierung dazu bei, die verkehrsbedingten Emissionen des ÖPNV zu reduzieren. Zudem können die Kapazitäten im Busverkehr gesteigert und der Fahrkomfort erhöht werden. Das BOB-Projekt erfährt daher im NVP als Prüfmaßnahme des Linienverbunds 7/27 eine entsprechende Berücksichtigung.

Ein Ziel, zwei Pläne und das Zusammenwirken aller Beteiligten stärken den öffentlichen Verkehr und bringen den BOB auf die Straße.

Konzeptkarte des Batterieoberleitungsbus (BOB)



Handlungsfeld: Kfz Verkehr

Einbahnstraße / Sperrung Biegenstraße

Auf der Biegenstraße soll eine weitere Einbahnregelung dazu beitragen, den Kernbereich vom Durchgangsverkehr zu entlasten und gleichzeitig Flächen für Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes zu gewinnen. Außerdem soll die Aufenthaltsqualität vor Ort gesteigert werden. Damit wird ein wichtiger Beitrag geleistet, den Verkehr in den sensiblen Bereichen der Innenstadt zu reduzieren und auf verträglichere Verkehrsmittel zu verlagern.

Dazu werden auf der Biegen- und Deutschausstraße nördlich der Savignystraße Einbahnverkehre in nördliche bzw. westliche Richtung eingerichtet. Diese verlaufen gegenläufig zum westlichen Teil der Deutschausstraße und ergänzen sich somit. Mit dem parallel verlaufenden Pilgrimstein entsteht eine weitere Schleifenerschließung für das Biegenviertel.

auf weniger sensible Straßen verlagert. Alle dort gelegenen Ziele bleiben mit dem Pkw erreichbar, allerdings nur von Süden kommend. Fahrten in die Innenstadt von z.B. Marbach aus müssen mit dem Pkw einen Umweg über den Pilgrimstein oder die weniger sensiblen Hauptstraßen B3 bzw. L3089 fahren. Alternative Verkehrsmittel steigen dahingegen deutlich in ihrer Attraktivität.

In diesem Zusammenhang ist eine weitere, logische Maßnahme die Sperrung des Rudolphsplatzes, um den motorisierten Verkehr im Kernbereich Marburgs konsequent zu reduzieren. Eine Realisierung soll daher in einem zweiten Schritt geprüft werden.

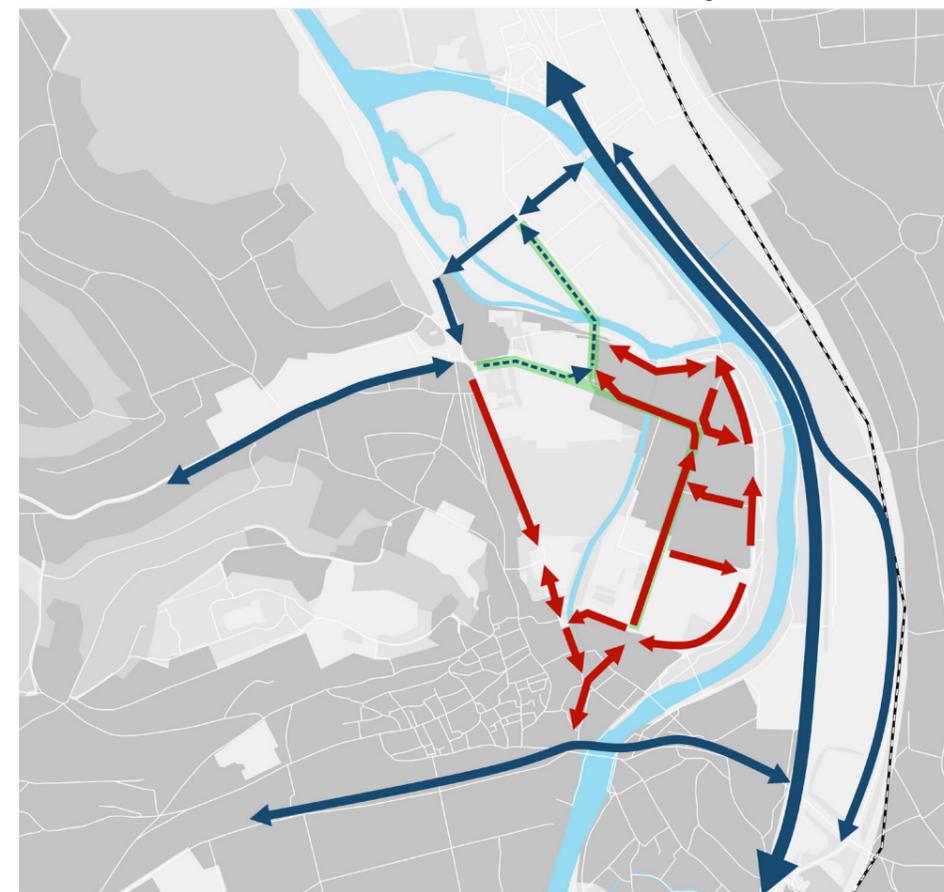
Einige Marburger*innen wünschen sich weiterhin die vollständige Sperrung der Biegenstraße nördlich der Savignystraße. Auch dieser weiterführende Schritt soll langfristig auf seine Umsetzbarkeit geprüft werden.

Die Marburger Kernstadt ist zu schön für den motorisierten Durchgangsverkehr.

Die frei werdende Gegenspur auf der Biegenstraße kann genutzt werden, um die Straße attraktiver zu gestalten, Platz für die Nahmobilitätsachse und ggf. auch die Busbeschleunigung zu gewinnen.

Die Maßnahme wird dazu führen, dass sich der reine Durchgangsverkehr auf die Bundesstraße verlagert. Aber auch Wege in die oder aus der Kernstadt werden künftig anders verlaufen und

Schematische Übersicht der künftigen Innenstadterschließung





Handlungsfeld: Kfz Verkehr

Innerstädtisches Parkraumkonzept

In der Innenstadt wird ein integriertes Parkraumkonzept umgesetzt. Dazu sollen parkende Fahrzeuge in der Innenstadt zukünftig so weit wie möglich in vorhandene Parkhäuser und Tiefgaragen oder auf Parkplätze verlagert werden. Diese bieten ausreichende Kapazitäten und sind von den wichtigsten Zielorten häufig sogar zu Fuß erreichbar. Damit soll der Anspruch erfüllt werden, den motorisierten Verkehr in die Innenstadt zu reduzieren und die Belastungen durch Parken im öffentlichen Raum zu verringern.

Für mittlere und kurze Parkdauern bieten sich die bestehenden Parkhäuser und Tiefgaragen an. Sie sollten im Parkleitsystem gut ausgewiesen werden. Öffentliches Parken im innerstädtischen Straßenraum wird hingegen nur noch kurzen Besuchen vorbehalten, um den Umschlag zu erhöhen und mehr Menschen die Möglichkeit zu geben, einen freien Platz zu finden.

Die Kosten sollten möglichst einheitlich oder abhängig von der Lage gestaffelt sein. In Bezug auf die Höhe sollte folgendes Ver-

hältnis gelten: Parken auf der Straße sollte teurer sein als im Parkhaus, das wiederum teurer als Park+Ride, dieses wiederum teurer als ein Busticket.

Für Bewohner*innen ist ein bedarfsgerechtes Angebot an Parkmöglichkeiten vorzuhalten. Auch dazu sollten Kapazitäten in Parkhäusern oder Tiefgaragen genutzt werden. Hier darf das Bewohnerparken im Straßenraum nicht günstiger sein als ein gemieteter Dauerstellplatz in einer Sammelparkanlage. Außerdem muss die Umsetzung mit alternativen Angeboten wie Car- und Bikesharing, Nahmobilität, Busangebot, Park+Ride-Anlagen sowie Park+Go-Standorten einhergehen.

Parkplätze im Straßenraum können somit schrittweise zurückgenommen werden. Dabei sind weitere Aspekte zu beachten, z.B. die Aufweitung von Gehwegen, das Einhalten von Fahrbahnbreiten für Einsatzfahrzeuge, Ergänzung von Begrünung zur Klimaanpassung, Realisierung von Radwegen oder Einrichtung von Radabstellanlagen, Carsharing, Ladezonen oder Spiel- und Sitzmöglichkeiten.

Suche Straßen als Lebensraum. Biete Parkraum in den Parkbauten.



(Temporäre) Umnutzung von Parkplatzflächen im öffentlichen Straßenraum



Handlungsfeld: Vernetzte Mobilität

Ausbau von ÖV-Knoten zu Mobilstationen

Um den öffentlichen Verkehr zu stärken, muss er eng mit anderen Verkehrsträgern verknüpft werden. Der Gedanke dabei ist, dass Teilstrecken, auf denen der ÖPNV stark ist, mit Bus und Bahn zurückgelegt werden – die Wege von und zu den Haltestellen mit anderen Verkehrsmitteln: Vor allem zu Fuß und mit dem Rad, mit geteilten Verkehrsmitteln (Bike- und Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten) oder dem eigenen Auto.

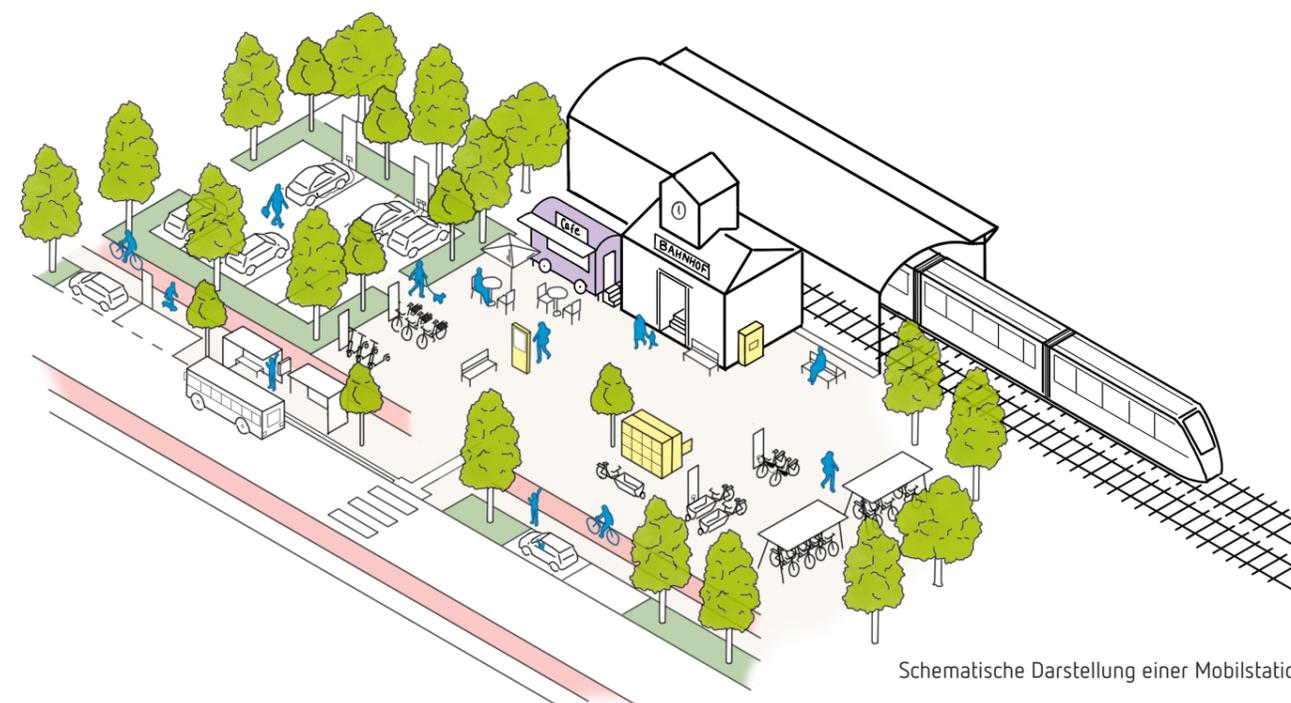
Um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen, müssen attraktive Verknüpfungspunkte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern existieren. Mobilstationen als sichtbares und wiedererkennbares System stellen einen wichtigen Baustein dar und bewerben die Verknüpfung der Verkehrsmittel. Die Mobilstationen sollen einen wesentlichen Beitrag leisten, die Verkehrs-

träger zu vernetzen und das Umsteigen attraktiver zu machen.

Die großen ÖV-Knoten in Marburg (z.B. Haupt- und Südbahnhof, aber auch wichtige Umstiegshaltestellen oder Park+Ride-Anlagen) werden zu multimodalen Verknüpfungspunkten weiterentwickelt. Unterschiedliche Verkehrsmittelangebote ergänzen sich und erleichtern ein flexibles Weiterkommen. Durch ein einheitliches Design sind die Mobilstationen stadtwweit (oder sogar regional) erkennbar.

Neben der Errichtung von Mobilstationen sollten insbesondere für die Pendler*innen weitere Park+Ride-Angebote geschaffen werden. Ergänzend sind in Quartieren viele kleinere Einheiten zu errichten, die den Bewohner*innen gebündelt Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten verschaffen (Mobilpunkte im Quartier).

Zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bus... oder doch Car-Sharing. Die Mischung macht's!



Schematische Darstellung einer Mobilstation



Handlungsfeld: Verkehrssicherheit

Geschwindigkeitsreduzierung

Die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges hat einen großen Einfluss auf die Häufigkeit und die Schwere von Unfällen. Denn einerseits steigt die einwirkende Kraft mit zunehmender Geschwindigkeit an und andererseits verkürzen niedrigere Geschwindigkeiten Brems- und Reaktionswege. Außerdem hat das zunehmende Gewicht moderner Pkw ebenfalls Einfluss auf den Anhalteweg. Das bedeutet insbesondere für Fußgänger*innen ein deutlich höheres Maß an Schutz und Sicherheit. Während 30 km/h anstelle von 50 km/h in der Stadt nur geringe Zeitverluste bedeuten, sinkt für Fußgänger*innen die Wahrscheinlichkeit bei einem Unfall zu sterben oder schwer verletzt zu werden um mehr als das Vierfache. Doch auch der Radverkehr und der Kfz-Verkehr profitieren von geringen Unfallfolgen, wenn die beteiligten Fahrzeuge langsamer fahren.

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist die Verkehrssicherheit ein elementarer Baustein. Denn nur wer sich sicher fühlt,

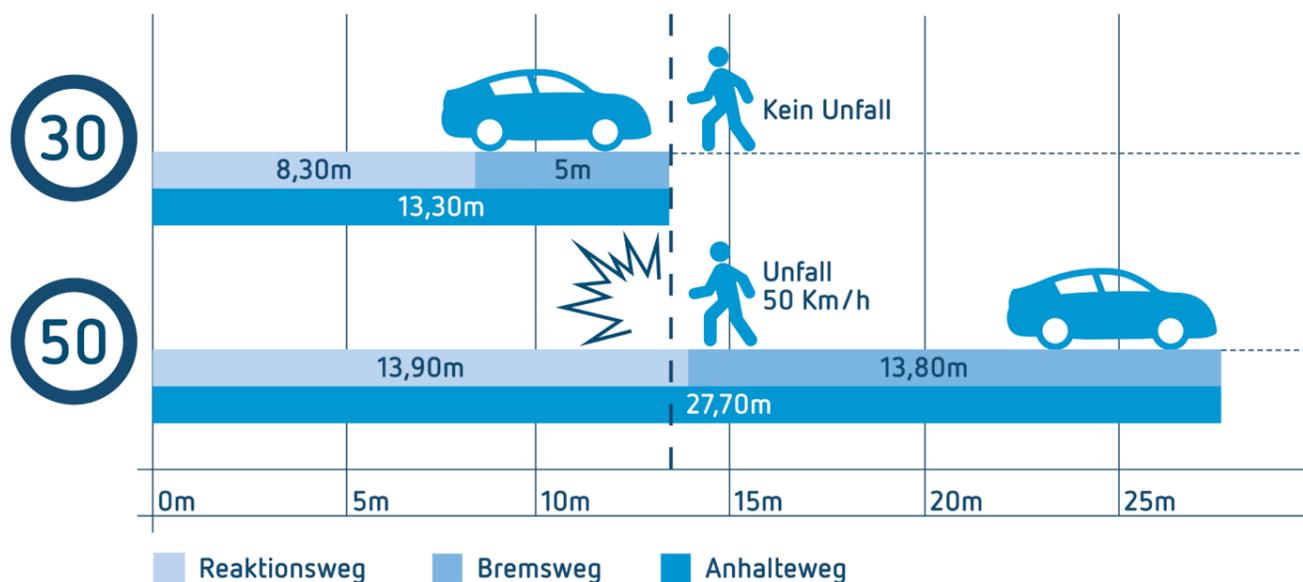
geht zu Fuß oder fährt mit dem Fahrrad. Niedrigere Geschwindigkeiten tragen dabei nicht nur physikalisch zu einem geringeren Unfallrisiko bei, sondern geben auch ein höheres Sicherheitsgefühl im Straßenraum.

Zur Geschwindigkeitsreduzierung sind folgende Bausteine umzusetzen:

- » Vollständige Nutzung der Möglichkeit zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit vor sensiblen Einrichtungen (Krankenhäuser, Schulen, Seniorenheimen u.a.)
- » Umkehr der Regelgeschwindigkeit innerorts, so dass nur noch auf ausgewählten Straßen eine höhere Geschwindigkeit als 30 km/h gefahren werden darf (derzeit im Rahmen der StVO nur im Einzelfall möglich, perspektivisch jedoch anzustreben)
- » Engagement der Stadt Marburg auf nationaler Ebene (Städetag, Städteinitiative) zur Stärkung der Kommunen bezüglich der Geschwindigkeitsregelungen

Zu Fuß und mit dem Rad sicherer in der Stadt: Geschwindigkeit reduzieren, Unfallgefahren senken.

Mehr Sicherheit durch reduzierte Geschwindigkeit



Handlungsfeld: Straßenraumgestaltung

Kreuzung Deutschhausstraße / Pilgrimstein

Eine Straße übernimmt stets zwei Funktionen: Einerseits als Teil des öffentlichen Raums einer Stadt, andererseits als Verkehrssystem. Mit Blick auf die Verkehrs- und Mobilitätswende müssen in Marburg Straßenräume vor allem für schwächere Verkehrsteilnehmende umgestaltet werden.

Die Deutschhausstraße quert den Firmeneplatz und schafft damit eine Barriere zwischen zwei wichtigen Bereichen der Kernstadt. Gleichzeitig ist die Deutschhausstraße an dieser Stelle eine wichtige Verkehrsachse, sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Rad- und Busverkehr.

Durch eine einheitliche Platzgestaltung wird in Zukunft die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraße stark reduziert. Dazu wird ein sogenannter „Shared-Space“, also ein von

allen gemeinsam genutzter Verkehrsraum, geschaffen. Um den fließenden Verkehr dennoch weiterhin zu bündeln, werden stark abgeschrägte Borde (sogenannte Flachborde) eingebaut. Diese unterstützen auch Querende mit Seheinschränkungen bei der Orientierung auf der einheitlich gestalteten Platzfläche.

Aufgrund der geraden Linienführung sind ausreichend Sichtbeziehungen vorhanden. Die moderate Verkehrsbelastung und das hohe Fußverkehrsaufkommen eignen sich gut für den vorgeschlagenen Ansatz.

Um den Fahrbahnbereich schmaler machen zu können, könnte ein Einbahnstraßensystem für den Kfz-Verkehr eingeführt werden. Hieraus würde sich ein Ringverkehr gemeinsam mit Bahnhofsstraße und Elisabethstraße ergeben. Die Vor- und Nachteile einer solchen Lösung müssten jedoch eingehend geprüft werden.

Moderne Straßenplanung bedeutet der Mensch steht im Mittelpunkt.

Luftaufnahme Firmeneplatz





Aktive und zielgruppenspezifische Ansprache. Denn Mobilitätswende beginnt im Kopf.

Handlungsfeld: Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Betrieben und bei Gewerbetreibenden

Mobilitätsmanagement soll grundlegend dazu beitragen, effiziente, stadtverträgliche, leistungsfähige sowie umweltfreundliche Mobilität sicherzustellen. Betriebliches Mobilitätsmanagement setzt dabei im Bereich der privaten Unternehmen, Betriebe und Gewerbetreibenden an. Als Maßnahmen sind die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg sowie auf Dienstreisen/-fahrten, das Fuhrparkmanagement, überbetrieblich organisierte Mitfahrmöglichkeiten sowie das Parkraummanagement am Standort denkbar.

Um einen großen Anteil der in Marburg tätigen Arbeitnehmer*innen zu erreichen, müssen die Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements von einer möglichst großen Anzahl an Unternehmen, Betrieben und Gewerbetreibenden umgesetzt werden.

Dazu ist eine Vielzahl an Maßnahmen vorgesehen, so zum Beispiel die Schaffung eines Netzwerkes zum Austausch und der Beratung der Betriebe, die Erstellung von Maßnahmenmanglungen zur Erleichterung der Umsetzung, Kooperation auf Kreisebene zur Adressierung regionaler Pendlerströme und die Förderung und Unterstützung bei der Maßnahmenumsetzung.



Marburg als Oberzentrum übernimmt die Führung: Verkehrswende über Stadtgrenzen hinweg denken.

Handlungsfeld: Mobilitätsmanagement

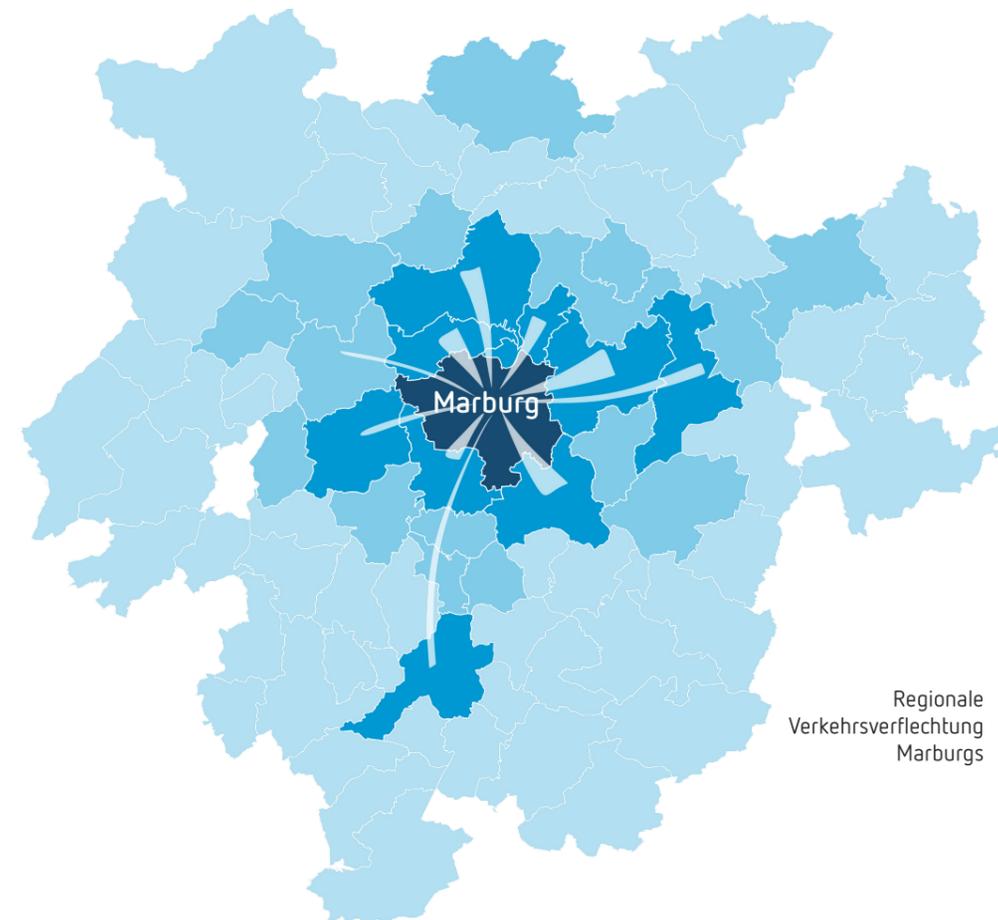
Mobilitätspakt für die Region

Mobilität endet nicht an Stadt- und Kreisgrenzen. Dies trifft auf Marburg als Oberzentrum, Universitäts- und Arbeitsstandort im besonderen Maße zu. Ein großer Anteil des Verkehrs in der Stadt ist die Folge starker Pendlerverflechtungen mit dem Umland. Um die Ziele des MoVe 35 erreichen zu können, insbesondere die Verlagerung eines großen Anteiles des Verkehrs auf den Umweltverbund, müssen auch diese Wege betrachtet und spezifische Lösungen und Maßnahmen entwickelt werden. Hierfür ist die Stadt Marburg auf die Zusammenarbeit mit den benachbarten Kommunen, dem Kreis, dem Verkehrsverbund und einer Vielzahl weiterer Akteure angewiesen.

- » Verbesserung der Umlandanbindung mit dem öffentlichen Verkehr. Nutzung der vorhandenen Bahntrassen durch attraktive Verknüpfung an den Bahnhöfen in den Umlandgemeinden zur Erschließung des ländlichen Raumes. Verbesserung von Qualität und Zuverlässigkeit von Bus und Bahn
- » Überregionale Radverbindungen für Pendelnde. Schnelle und sichere Achsen machen das Fahrrad auch für längere Distanzen attraktiv.
- » Regionale Aspekte des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Die großen Unternehmen sowie die Universität stellen wichtige Ziele für die Region in Marburg dar. Für effektive Maßnahmen müssen diese regional abgestimmt werden.

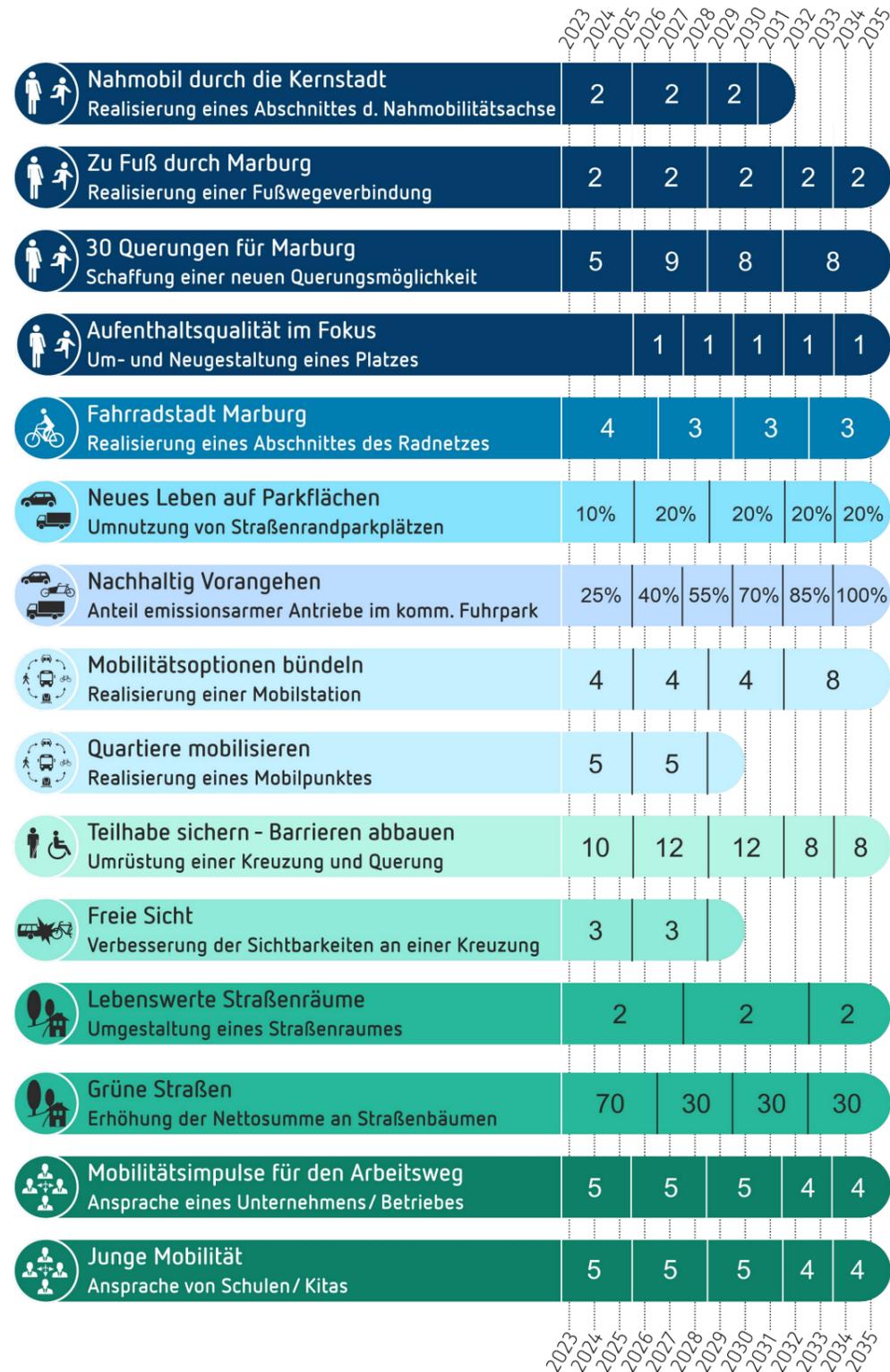
Gemeinsam Lösungen für nachhaltige Verkehre über Verwaltungsgrenzen hinweg zu entwickeln, ist die Aufgabe eines Mobilitätspaktes. Dieses Instrument hat sich bereits in mehreren Wirtschaftsräumen Baden-Württembergs bewährt, sodass das Land dies dort weiter fördert. Hierbei kommen Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden zusammen und stimmen gemeinsam Maßnahmen für die regionalen Verkehre ab.

Nachdem die Akteure identifiziert und zur Teilnahme am Mobilitätspakt eingeladen wurden, können gemeinsam Konzepte und konkrete Handlungsansätze für die Pendlerverkehre erarbeitet werden. Handlungserfordernisse im regionalen Kontext sind dabei unter anderem:



Zügig und konkret: Die Maßnahmenprogramme

Innerhalb der 77 Maßnahmen sind **15 konkrete** Maßnahmenprogramme entstanden. Für diese wurden bereits im Endbericht eine Perspektive und ein konkreter Weg zur Umsetzung aufgezeigt.



Das Evaluationskonzept Ziel erreicht?

Die Umsetzung von MoVe 35 wird im Rahmen einer **regelmäßigen Evaluation** überprüft. Dabei wird untersucht, ob geplante Maßnahmen umgesetzt und die gesteckten Ziele erreicht werden. Im Evaluationskonzept ist definiert, wie die Umsetzung von MoVe 35 regelmäßig, systematisch und mit einem angemessenen Aufwand geprüft wird.

Die Evaluation besteht aus zwei Bausteinen: Der **Umsetzungsanalyse** und der **Zielerreichungsanalyse**.

Umsetzungsanalyse

Bei der Umsetzungsanalyse wird die Frage beantwortet, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich z.B. in der Planung befinden. Für die einzelnen Maßnahmen existieren Indikatoren, mit denen sich der Stand der Umsetzung messen lässt. Angestrebt wird, die Umsetzungsanalyse etwa alle ein bis zwei Jahre durchzuführen.

Zielerreichungsanalyse

Bei der Zielerreichungsanalyse wird in festen Zeiträumen bis 2035 untersucht, ob die bis dahin umgesetzten Maßnahmen ausreichen, um die gesetzten Ziele zu erreichen. So kann durch eine regelmäßige Auswertung der Unfalldaten erkannt werden, ob die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Wirkung zeigen oder in diesem Bereich nachgesteuert werden muss. Für die sechs übergeordneten

Ziele werden Indikatoren dargestellt, mit denen dies überprüft werden kann. Die Zielerreichungsanalyse soll etwa alle fünf Jahre erfolgen. Die Ergebnisse der Evaluation werden in einem Evaluationsbericht dargestellt.

Die Evaluation dient auch dazu, MoVe 35 immer wieder kritisch zu betrachten: Denn das Mobilitätskonzept sollte nicht als festgeschriebener Fahrplan verstanden werden. Vielmehr formuliert es einen Entwicklungspfad und zeigt auf, wie die langfristigen Ziele erreicht werden können. Künftige Rahmenbedingungen sind jedoch nicht vorhersehbar – daher muss MoVe 35 kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. So kann MoVe 35 als **Wegweiser zur zukünftigen Mobilität** dienen, ohne dabei starre Grenzen zu setzen.

Ein Wegweiser zur zukünftigen Mobilität – das ist MoVe 35.

Und jetzt?

Die Mobilität in Marburg befindet sich im Umbruch und vielerorts sind bereits Maßnahmen hin zur Mobilitätswende vorhanden. Gleichzeitig haben sich die Marburger*innen ehrgeizige Ziele für die zukünftige Mobilität gesetzt. MoVe 35 führt die vorhandenen Potenziale zu einem Handlungskonzept zusammen, welches Mobilität strategisch und integriert denkt. Die Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen werden optimal genutzt. MoVe 35 ist die Schatzkarte zur zukunftsorientierten, klimafreundlichen und vielfältigen Mobilität. Nun gilt es sich gemeinsam auf den Weg zu machen, Herausforderungen zu meistern und die Zukunft von Marburg aktiv gestalten.



MoVe 35 weist den Weg!