

www.planersocietaet.de

MoVe 35 – Online-Auftaktveranstaltung

Bestandsanalyse

Erste Eindrücke

20.10.2020



Gliederung

- Erste Arbeitsschritte
- Ausgangslage der Stadt Marburg
- Stärken und Schwächen der Mobilität:
Erste Eindrücke
- Ausblick



Gliederung

- **Erste Arbeitsschritte**
- Ausgangslage der Stadt Marburg
- Stärken und Schwächen der Mobilität:
Erste Eindrücke
- Ausblick



Erste Arbeitsschritte

- Sichtung bestehender Konzepte und Beteiligungsverfahren: (Tag der Mobilität, Radverkehrsentwicklungsplan, Green City-Plan, einzelne Verkehrsuntersuchungen, ...)
- Sichtung/Prüfung relevanter Einzelhinweise der Bürgerinnen und Bürger & aus Öffentlichkeitsbeteiligungen
- laufende Auswertung von Grundlagendaten (Pendlerdaten, Mobilitätseckdaten, Bevölkerungsentwicklung, ...)
- eigene umfangreiche Ortsbegehungen und Ortsbefahrungen



Gliederung

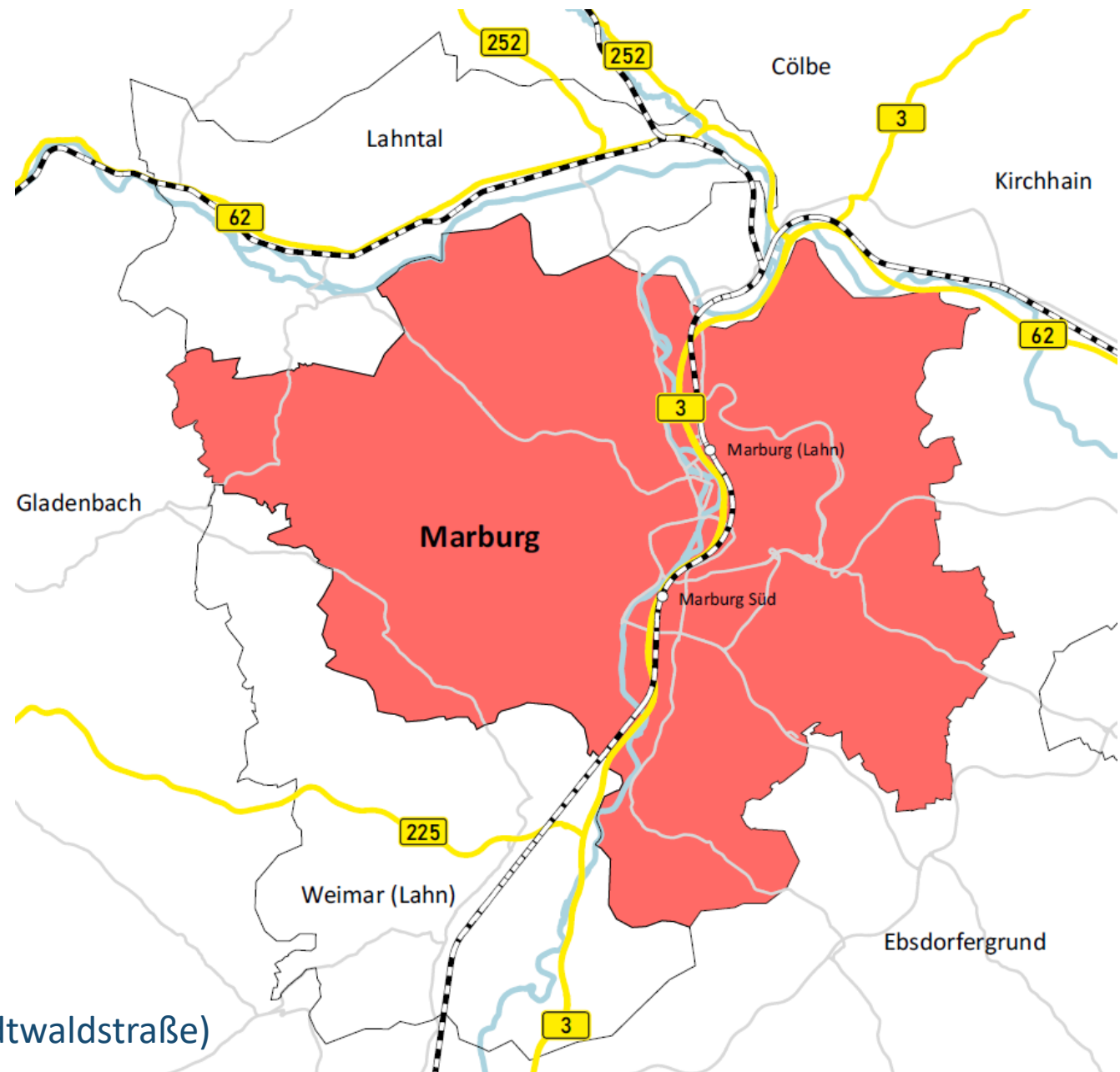
- Erste Arbeitsschritte
- **Ausgangslage der Stadt Marburg**
- Stärken und Schwächen der Mobilität:
Erste Eindrücke
- Ausblick



Ausgangslage

Regionale Verkehrsanbindung

- Hauptverbindung über Nord-Süd-Achse:
Bundesstraße 3 („Stadtautobahn“)
Bahnlinie (Kassel-Frankfurt)
- Stadtteile und Umland durch Landes- und Kreisstraßennetz erschlossen
- Engstellen im Innenstadtbereich
(u.a. Ketzerbach, Bahnhofstr., Universitätsstr., Großseelheimer Str., Erlenring, Hohe Leuchte, Stadtwaldstraße)



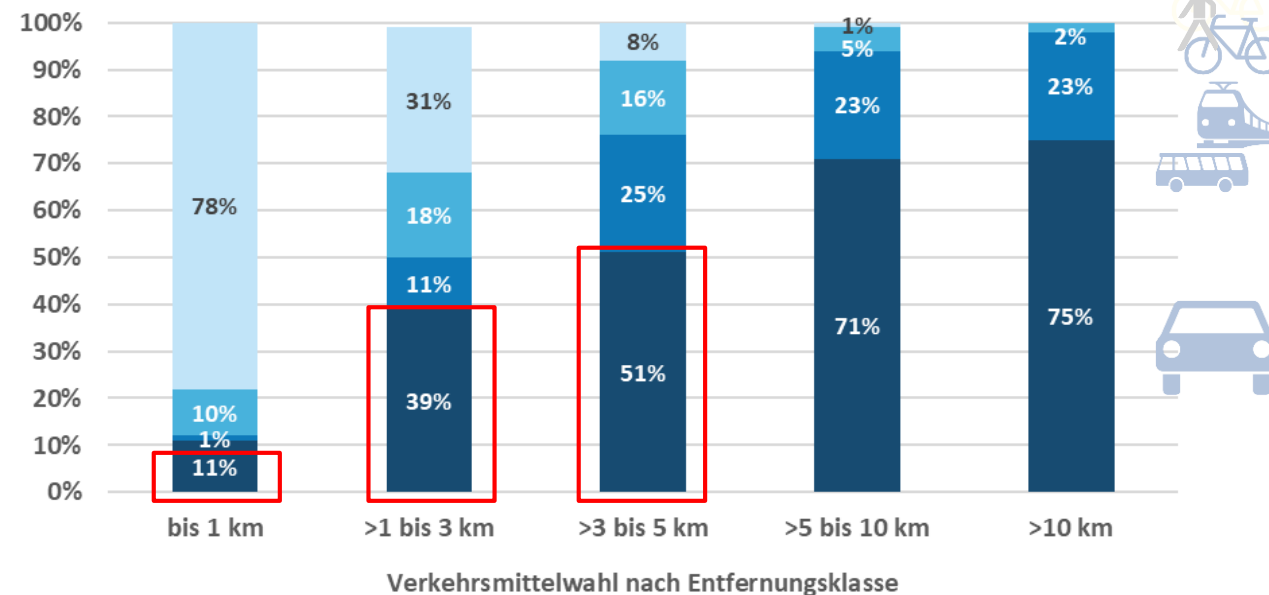
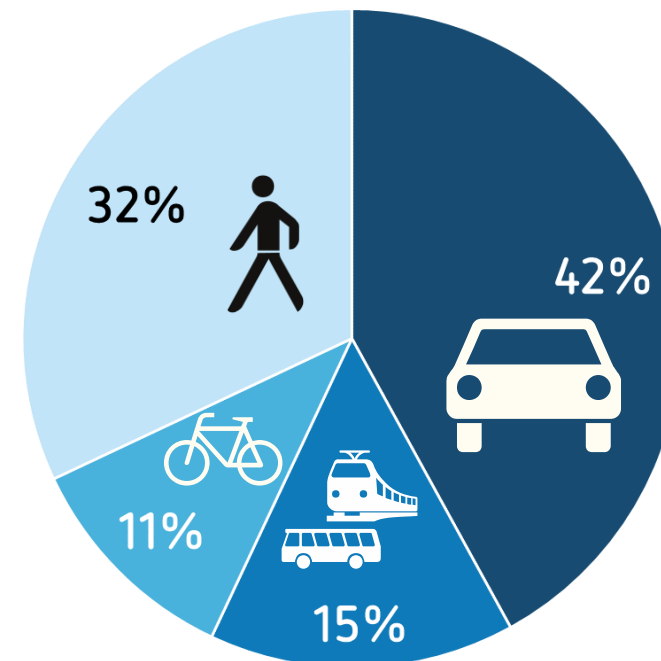
Ausgangslage

Verkehrsverhalten

- SrV-Erhebung 2018 (TU Dresden) liefert aktuelle Daten
 - 3,7 Wege/Person und Tag
 - Ø 6,5 km / Weg
 - 42 % MIV-Anteil
- 776.272 P-km*, entspr. 19 Erdumrundungen

- Verlagerungspotenzial: kurze MIV-Wege:
69 % aller Wege sind kürzer als 5 km,
viele davon werden mit MIV zurückgelegt

* Einwohnerzahl 2018: 76.851 (Hess. Gemeindestatistik)



Ausgangslage

Einpendlerstadt Marburg

- 37.740 Ein- und Auspendler/Tag (nur soz.-vers.-pfl. Beschäftigte; 2015)
- 28.945 Einpendler zu 8.795 Auspendler
- Pendlersaldo + 20.150

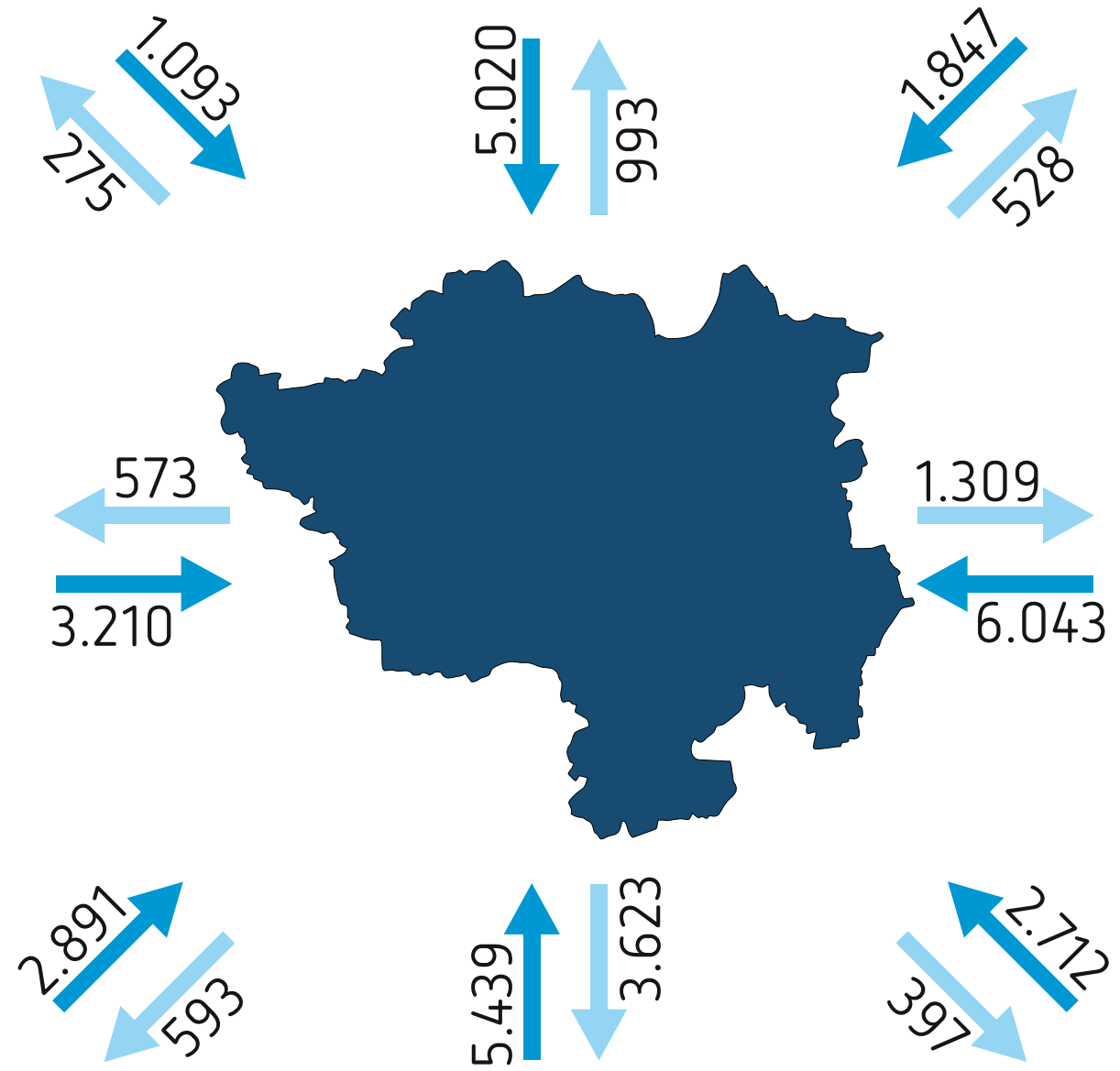
Top 5

Einpendler

Kirchhain (2.691)
Ebsdorfergrund (2.004)
Wetter (1.873)
Lahntal (1.813)
Cölbe (1.781)

Auspender

Gießen (1.357)
Frankfurt (1.089)
Stadtallendorf (693)
Kirchhain (462)
Cölbe (385)



Gliederung

- Erste Arbeitsschritte
- Ausgangslage der Stadt Marburg
- **Stärken und Schwächen der Mobilität:
Erste Eindrücke**
- Ausblick



Fußverkehr

Vor-Ort-Eindruck Fußverkehr

- ausgedehntes Fußwegenetz in der Kernstadt
- unterschiedliche Ausbaustandards der Fußwege (teilweise fehlende Verbindungen, schmale Gehwege und Konflikte mit Radverkehr/parkenden Autos)
- viele Straßen-Querungsmöglichkeiten vorhanden (häufig mit Fußgängerampeln)
- teilweise lange Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen
- Barrierewirkung durch die B3, nur einzelne Über-/Unterführungen für zu Fuß Gehende



Fußverkehr

Vor-Ort-Eindruck Barrierefreiheit

- ausgedehntes barrierefreies Fußverkehrsnetz
- Kreuzungsbereiche und Überquerungen überwiegend barrierefrei gestaltet
- barrierefreie Zugänge zur Oberstadt durch Fahrstühle
- Treppen führen z.T. zu Umwegen, angelegte Rampen entsprechen nicht immer den Anforderungen an die Barrierefreiheit



Aufzug Oberstadt



Leopold-Lucas-Straße



Jakobsgasse



Hauptbahnhof



Schlosstreppe



Landgrafen-Philipp-Straße

Öffentlicher Raum

Vor-Ort-Eindruck Aufenthaltsqualitäten

- ausgedehnte, attraktive Fußgängerzone in der Oberstadt
- viele Sitzmöglichkeiten in der Innenstadt und den Stadtteilzentren
- hohe Aufenthaltsqualitäten entlang der Lahn
- einige attraktive Spielelemente in Stadtteilzentren



Lahntalradweg



Oberstadtmarkt



Lahntreppen



Friedrichsplatz, Südviertel



Alter Kirchhainer Weg /
An der Zahlbach



Landgrafenschloss

Radverkehr

- **Fahrräder**
1,6 pro Haushalt
- **Radverkehrsanteil:**
11 % an allen Wegen
- **Wege über 5 km:**
Radverkehrsanteil < 6%
- **Fahrradnutzung**
38 % mind. 1x die Woche
- Nutzung von **Leih-/Mieträdern**
10 % der Bevölkerung
- deutschlandweite Zunahme der **Pedelec-Verfügbarkeit**

Der Radverkehr hat in Marburg noch unausgeschöpfte Potenziale:

- ➔ weitere Etablierung als Alltagsverkehrsmittel
- ➔ Stärkung des Radverkehrs auf den kurzen Wegen
- ➔ Potenziale auch für längere Wege und Steigungstrecken (E-Bikes/Pedelecs)
- ➔ Voraussetzung: Attraktive Radinfrastrukturen im Zentrum sowie in die Stadtteile/in die Region

Radverkehr

Bestehende Konzepte

Radverkehrsentwicklungsplan 3. Fortschreibung (2017)

- detaillierte (punktuelle) Maßnahmandarstellung
- erste Maßnahmen bereits umgesetzt (Fahrradstraßen und Radschutzstreifen)

Green City-Masterplan (2018)

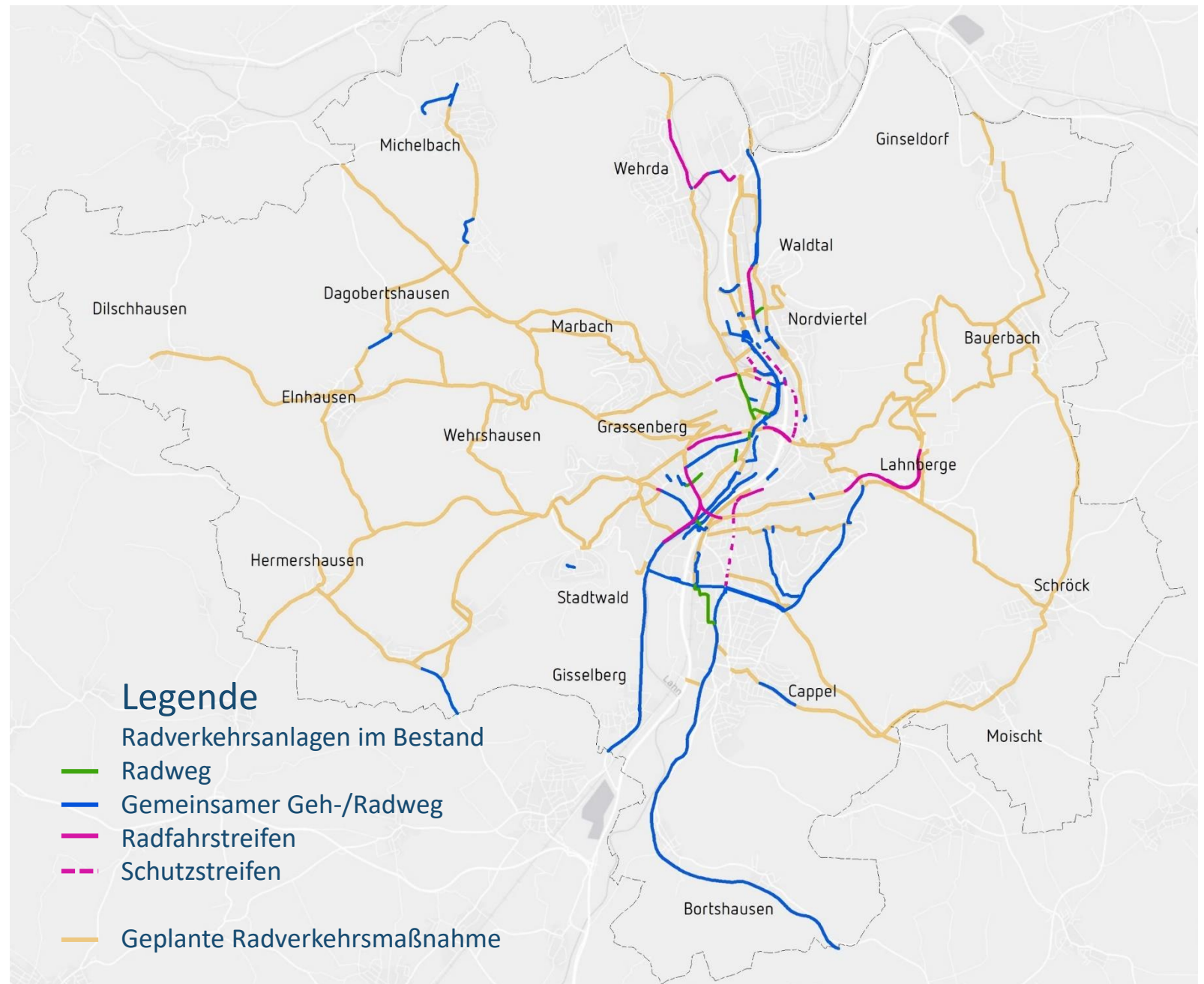
- Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen
- Auf- und Ausbau von Verkehrsinformationssystemen für den ÖPNV, MIV und Radverkehr
- Bike-/Car-Sharing



Radverkehr

Radverkehrsnetz

- innerstädtisches dichtes Radverkehrsnetz mit wenigen Netzlücken
- äußeres Stadtgebiet wenig bzw. nicht erschlossen
- Anbindung an die Region nur über den Lahntalradweg in Nord-Süd-Richtung



Radverkehr

Vor-Ort-Eindruck Radinfrastruktur

- in der Kernstadt bereits dichtes Radverkehrsnetz, nur wenige Netzlücken
- Berücksichtigung des Radverkehrs an bereits einigen Kreuzungen (eigene Signale, Markierungen, Aufstellbereiche, ...)
- Einbahnstraßen häufig für den Radverkehr freigegeben
- z.T. punktuell Handlungsbedarf (Bordsteinkanten, fehlende Radverkehrsführungen in Kreuzungen, Breite von Radwegen, ...)
- teilweise durch haltende Pkw versperrte Radwege



Bahnhofstraße, Kreuzung Bhf.



Bahnhofstraße



Kreuzung Elisabethstraße



Universitätsstraße /
Ockershäuser Allee



Pilgrimstein



Bahnhofstraße

Radverkehr

Vor-Ort-Eindruck Radinfrastruktur

- Lahntalradweg als gemeinsamer Geh- und Radweg (überwiegend Straßenunabhängig in Nord-Süd-Richtung)
- Radinfrastruktur außerhalb der Kernstadt zur Verbindung der Stadtteile/Lahnberge kaum vorhanden (Radverkehrsführung teils auf viel befahrenen Straßen)
- fehlende Radinfrastrukturen in äußeren Stadtteilen
- Anbindung an Nachbarkommunen entlang der Hauptstraßen oder über Nebenstraßen fehlen



Radverkehr

Vor-Ort-Eindruck Radabstellanlagen

- viele Radabstellanlagen, aber weiterhin hoher Bedarf
- häufig falsch abgestellte Fahrrädern und Konflikte im Seitenraum (v.a. mit Fußverkehr)
- Radanlehnbügel, teilweise aber noch Vorderradhalter
- Radboxen am Hauptbahnhof und am Zugang zur Oberstadt, aber ausgelastet oder nicht nutzbar



Hauptbahnhof



Hauptbahnhof



Pilgrimstein, Aufzug Oberstadt



Pilgrimstein, Aufzug Oberstadt



Frankfurter Straße



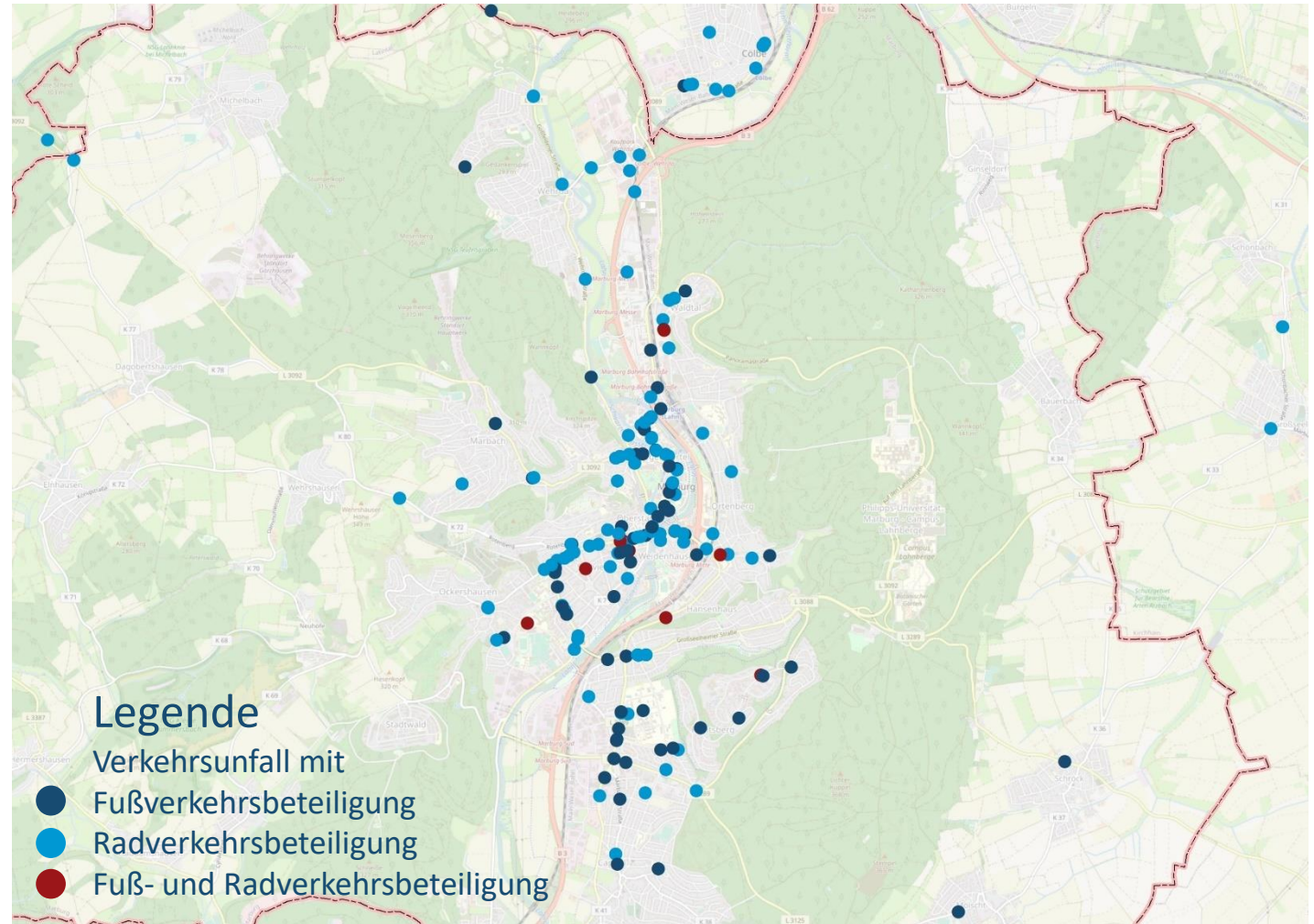
Wilhelmstraße

Verkehrssicherheit

Entwicklung der Zahl der Unfälle mit Verunglückten

	2017	2018	2019
Radfahrer	39	60	60
Fußgänger	42	47	29
Alle Verkehrsmittel	127	169	175

- steigende Tendenz der Unfälle mit Verunglückten
- insb. Radfahrende überproportional beteiligt



ÖPNV/SPNV & verknüpfte Mobilität

Bestehende Konzepte/Studien

- Konzepte:
Nahverkehrsplan/NVP (2016-2021),
aktuelle Fortschreibung NVP in Abstimmung mit MoVe 35,
Green City Masterplan (2018)
- Studien:
Seilbahnverbindung (2013, 2014),
Hybrid-Oberleitungsbus (2018),
Regio-Tram (2019)
Untersuchung Übertunnelung B3
- Durchsicht, Prüfung und ggf. Übernahme von Ergebnissen
und Ideen aus bestehende Konzepten/Studien in MoVe 35
- Einbindung Beteiligungsformate (z.B. Tour der Mobilität)



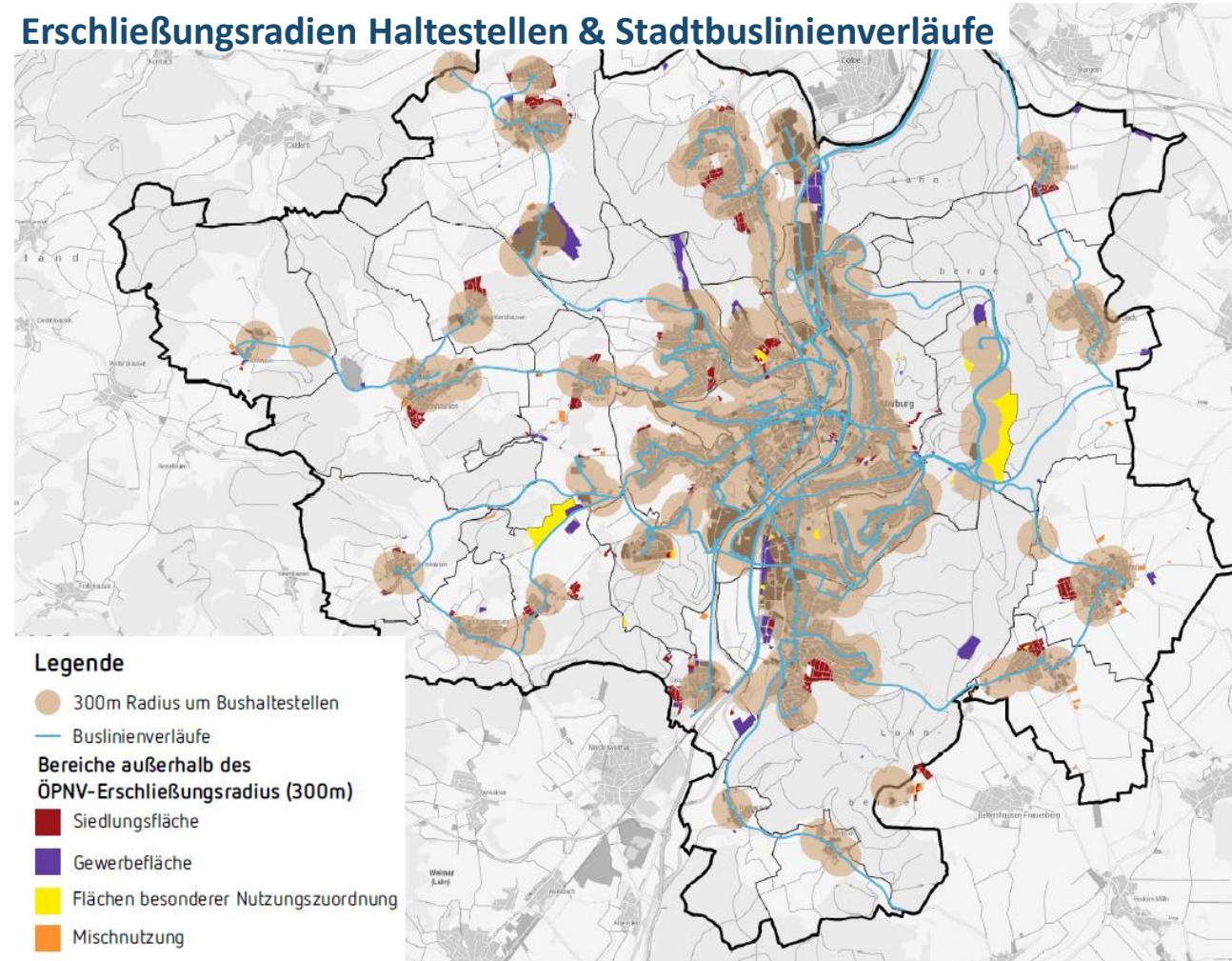
ÖPNV/SPNV & verknüpfte Mobilität

Anbindung & Erschließung

regional:

- Hauptbahnhof mit Fernverkehrs-Anbindung sowie Südbahnhof mit Regionalverkehr
- Vernetzung mit P+R, B+R sowie Sharingangeboten
- gute Verbindung Bahn – Bus durch nahegelegene Busknotenpunkte
- ordentliche Taktung des Schienenverkehrs (durch Überlagerungen 30- bzw. 20/40-Minuten-Takt)
- Erschließung durch Regionalbusse heterogen (oft Stundentakt; z.T. mit Lücken, abends oft Rufbus)

Erschließungsradien Haltestellen & Stadtbuslinienverläufe



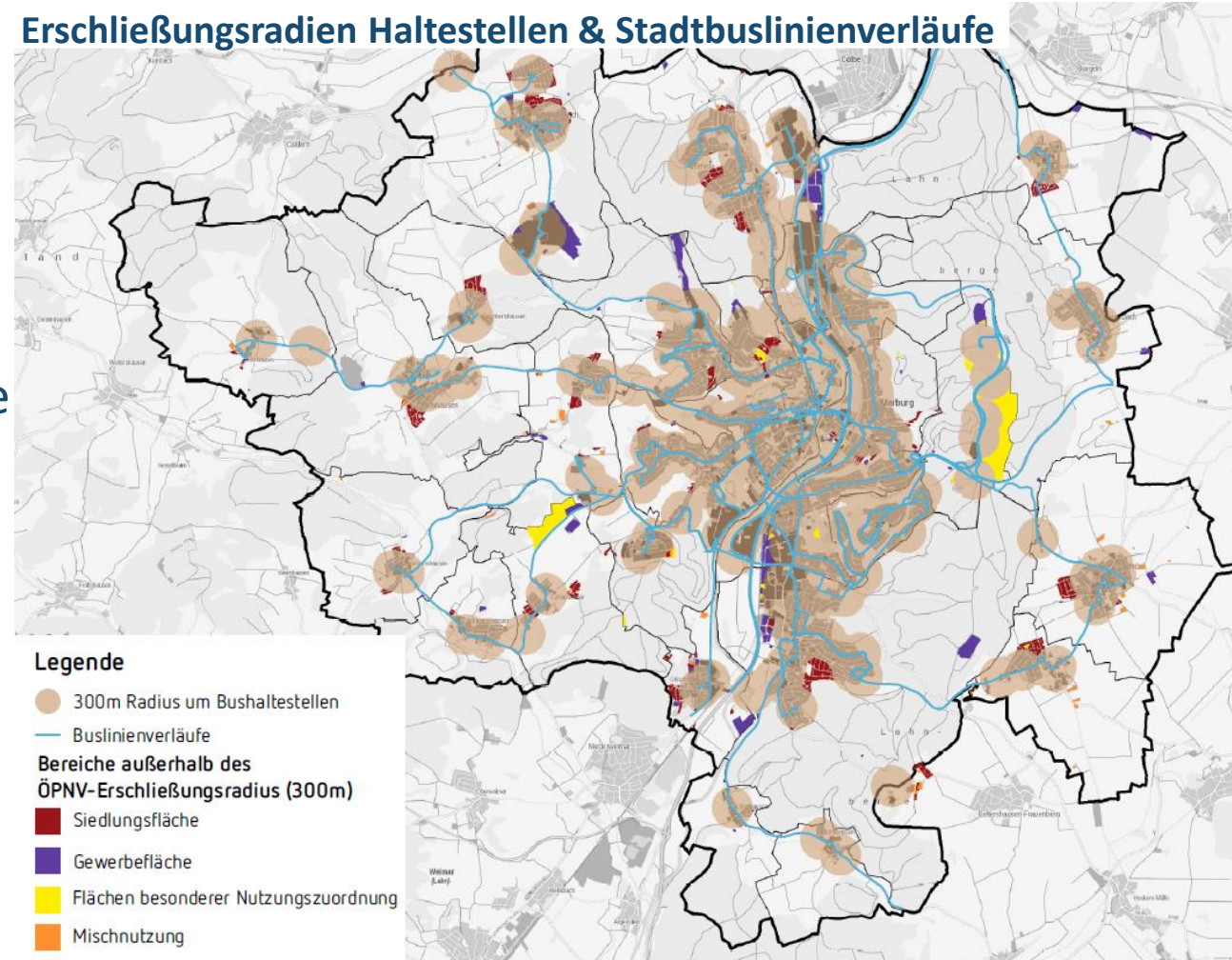
ÖPNV/SPNV & verknüpfte Mobilität

Anbindung & Erschließung

innerhalb des Stadtgebietes:

- dichtes Haltestellennetz mit guter Erschließungswirkung (insb. innerstädtisch)
- enge Taktung durch innerstädtische Busachse (z.T. < 7,5-Minuten-Takt durch Überlagerung)
- z.T. nachfrageorientierte Busangebote (z.B. Schülerverkehre, Universität, Gewerbe)
- z.T. Defizite in die Außenstadtteile (insb. Taktung: z.T. nur 2-Stunden-Takt (auch werk- & samstags); Bedienzeiträume i.d.R. gut: oft bis 1 Uhr)

Erschließungsradien Haltestellen & Stadtbuslinienverläufe



ÖPNV/SPNV & verknüpfte Mobilität

Vor-Ort-Eindruck Hauptbahnhof

- Anschluss Regional- & Fernverkehr sowie Busverkehr
- moderner Bahnhof und Mobilitätsknotenpunkt (P+R, B+R, Carsharing, Fahrradverleihstation)
- Barrierefreiheit gegeben (z.T. aber umwegig)

Vor-Ort-Eindruck Südbahnhof

- Anschluss Regional- & Stadtbusverkehr
- Ansätze zum Mobilitätsknotenpunkt (P+R, B+R, Fahrradverleihstation)
- modernisierungsbedürftig, Barrierefreiheit nur teilweise gegeben (barrierefreier Umbau geplant)



Gleisanlage Hauptbahnhof



Gleisanlage Südbahnhof



Vorplatz Hauptbahnhof



Vorplatz Südbahnhof



Radabstellanlage Hauptbahnhof



Radabstellanlage Südbahnhof

ÖPNV/SPNV & verknüpfte Mobilität

Vor-Ort-Eindruck Bushaltestellen

- gute Ausstattung der Haltestellen (Fahrgastinformation, Witterungsschutz, Infotaster, Sitzgelegenheit, usw.)
- teilweise noch nicht vollständig barrierefrei
- z.T. fehlende Wartebereiche und Sichtbarkeit

Vor-Ort-Eindruck Sharingangebote

- gutes Carsharing-Angebot (v.a. im Zentrum)
- nextbike-Fahrradverleih im Zentrum bereits gut ausgebaut, Sichtbarkeit der Stationen verbesserungsfähig



Haltestelle Robert-Koch-Straße



Nextbike Hauptbahnhof



Haltestelle Rudolphsplatz



Carsharing Hauptbahnhof



Bahnhofstraße



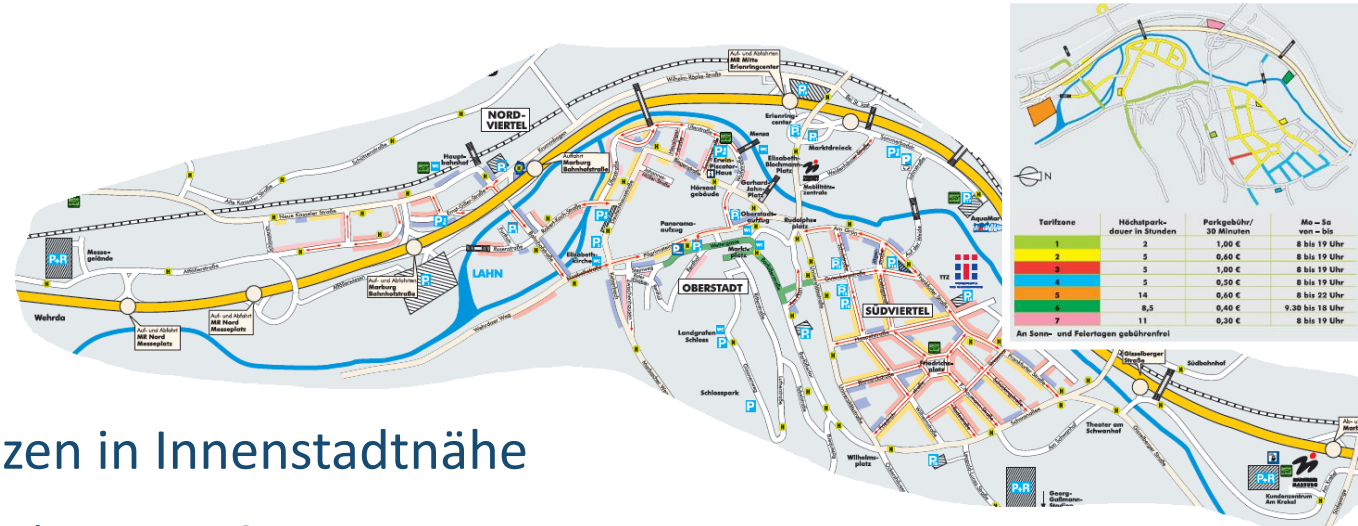
Nextbike Ludwig-Schüler-Park

Pkw-Verkehr und Straßennetz

- gute Pkw-Erreichbarkeit über 4-spurige B3 (hohe Trennwirkung)
- leistungsfähige Landes- und Kreisstraßen binden Stadtteile an, durchschneiden sie aber auch
- Innenstadt als Nadelöhr, viel Verkehr zu Stoßzeiten
- z.T. komplexe Kreuzungen
Konrad-Adenauer-Brücke/Zepplingstr., Wilhelmsplatz,
Rudolphsplatz/Biegenstr., Ketzlerbach/Elisabethstr.
- Verkehrslenkung und -beruhigung: bereits
Straßenraumumbauten, Tempo 30, Einbahnstraßen



Ruhender Verkehr (Parken)



- > 3.000 Parkmöglichkeiten in Parkhäusern und Tiefgaragen und öffentlichen Parkplätzen in Innenstadtnähe
- zusätzlich Kurzzeitparken (meist Parkschein) im Straßenraum
- Bewohnerparken (v.a. im Südviertel, rd. 30€/Jahr)
- Parkgebühren im Vergleich „im Mittelfeld“ (zwischen 1,20 und 2,00 €/Std.; je nach Standort)
- gefühlt hoher Parkdruck im Zentrum
- detaillierte Parkraumerhebung im Zentrum folgt



Parkleitsystem

Wirtschaftsverkehr

- Gewerbegebiete überwiegend entlang der B3 (Cappel, Wehrda)
- Behringwerke peripher gelegen (Marbach, Görzhausen)
- Universität/-klinikum eher peripher gelegen
- problematische Strecke für den Wirtschaftsverkehr z.B. über Ketzerbach
- Wohngebiete häufig mit Lkw-Verbot (z. B. Südviertel)
- Lieferverkehr in der Innenstadt zeitlich begrenzt (Oberstadt)



Südviertel



Oberstadt



Querschnittsthemen

Weitere Themen ...

- betriebliches Mobilitätsmanagement
(Mitfahrerbörsen, Jobticket, Fahrradförderung in Unternehmen, ...)
- schulisches Mobilitätsmanagement
(z.B. Elternhaltestellen, Schulwegpläne, Mobilitätserziehung, ...)
- Mobilitätsmanagement an Hochschulstandorten
- Öffentlichkeitsarbeit & Kampagnen zur Mobilität
- regionale Zusammenarbeit
- Schnittbereich Verkehr und Umwelt-/Klimaschutz



Gliederung

- Erste Arbeitsschritte
- Ausgangslage der Stadt Marburg
- Stärken und Schwächen der Mobilität:
Erste Eindrücke
- **Ausblick**



Ausblick

Weitere Vertiefung der Bestandsanalysen:

- umfassende Kfz-Zählungen im Marburger Stadtgebiet, Parkraumerhebung im Zentrum
- Stärken-Schwächen-Analyse für jede Mobilitätsart sowie verkehrsmittelübergreifend
- **Online-Umfrage zur Mobilität: Start heute**
-> Ihre Einschätzung zu den Verkehrsmitteln,
Ihre Vision für Marburg 2035
- Frühjahr 2021: Diskussion von Zielen und Leitlinien
- folgend: Entwicklung und Diskussion von Maßnahmen
(in Abstimmung mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans)



www.planersocietaet.de

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Vielen Dank für

Ihre Aufmerksamkeit!

Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

info@planersocietaet.de

Kontakt

Jan Diesfeld

Fon 02 31 / 58 96 96-14

Fax 02 31 / 58 96 96-18

diesfeld@planersocietaet.de