

## Niederschrift

**Gemeinsame Sitzung der Ortsbeiräte der Stadtteile Cyriaxweimar, Dagobertshausen, Dilschhausen, Einhausen, Haddamshausen, Hermershausen und Wehrshausen (öffentlich)**

---

**Sitzungstermin:** 10.10.2023  
**Sitzungsbeginn:** 18.00 Uhr  
**Sitzungsende:** 20.30 Uhr  
**Ort, Raum:** MZH Einhausen, Sankt-Florian-Str.15, 35041 Marburg

---

### Anwesende

### Mitglieder

Mitglieder der Ortsbeiräte aus Cyriaxweimar, Dagobertshausen 3, Dilschhausen, Einhausen, Haddamshausen, Hermershausen, Wehrshausen 3 waren anwesend. Da keine Beschlüsse gefasst wurden, wurde die Anzahl der Mitglieder nicht erhoben.

### Entschuldigt:

### Sonstige

### Gäste

50 Bürgerinnen / Bürger aus den Stadtteilen

**TOP 1: Begrüßung zu der Informationsveranstaltung zu „MoVe35“**

Ortsvorsteher Peter Reckling und Heinz-Konrad Debus begrüßen Oberbürgermeister Thomas Spies und FD-Leiterin Manuela Klug (Stadtplanung und Denkmalschutz) aus Referenten und alle anwesenden Bürger der Stadtteile.  
Peter Reckling übernimmt die Moderation der Sitzung.

**TOP 2: Move35**

Die wesentlichen Aspekte des Mobilitätskonzeptes „MoVe35“ werden von den Referent\*innen vorgestellt. Auf Fragen und Anmerkungen der Anwesenden wird eingegangen und lebhaft diskutiert.

Die Präsentation wird zur Information als Anlage hier übermittelt.

Zu der Frage der Maßnahmenwirkung in der Karte D (Folie 10 des Kartenbandes / Prognose Verkehrsverlagerung) hat das Planungsbüro wie folgt vorher schriftlich Stellung genommen (Anlage).

**TOP 3: Verschiedenes**

Weitere Wortmeldungen ergeben sich nicht. Die Versammlungsleitung bedankt sich für die rege Beteiligung und die vielen Diskussionsbeiträge. Die Sitzung wird um 20.30 Uhr geschlossen.

Marburg, den 23.10.2023

Peter Reckling  
Ortsvorsteher  
Versammlungsleiter

Heinz-Konrad Debus  
Ortsvorsteher

# Mobilitäts- und Verkehrskonzept MoVe35

Informationsveranstaltung mit Herrn Oberbürgermeister Dr. Thomas Spies



BERUHIGT BEWEGT BEGRÜNT BELEBT



# Ablauf

1. MoVe 35: Ausgangslage und Gegenstand
2. Entstehung- und Beteiligungsprozess
3. Zielkonzept
4. Handlungskonzept
5. Wie geht es weiter?
6. Rückfragen

Quellen für Bilder: Präsentation Planersocietät, AG MoVe35-Sitzung vom 16. Mai 2023, Ausschnitte aus dem Verkehrskonzept MoVe35

# 1. MoVe 35: Ausgangslage und Gegenstand

# Move35 als strategisches Verkehrskonzept

- Mit der Erstellung wurde die Planersocietät beauftragt
- bundesweit hoch anerkanntes und sehr erfahrenes Verkehrsplanungsbüro

MARBURG

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog.



Universitätsstadt Marburg  
Stabstelle 15 –  
Stadt- und Regionalentwicklung,  
Wirtschaftsförderung und Statistik  
Markt 1  
35037 Marburg



Dortmund im Juni 2023

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

## **2. Entstehung- und Beteiligungsprozess**

# Datengrundlage


- Grundlage ist eine umfassende Erfassung der Mobilität von Menschen in Marburg.
- Früher hat man Verkehr gemessen, heute fragt man nach der Summe der Mobilität von Menschen in und nach Marburg.
- U.a. wurden auch Menschen in und im Marburg nach ihren Anforderungen für zukünftige Mobilität gefragt





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

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

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



### Bestehende Pläne und Gutachten

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



### Verkehrszählung/ Parkraumerhebung

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



### Online-Umfrage und Hinweise aus der Beteiligung

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



### Laufende Fortschreibung von Daten

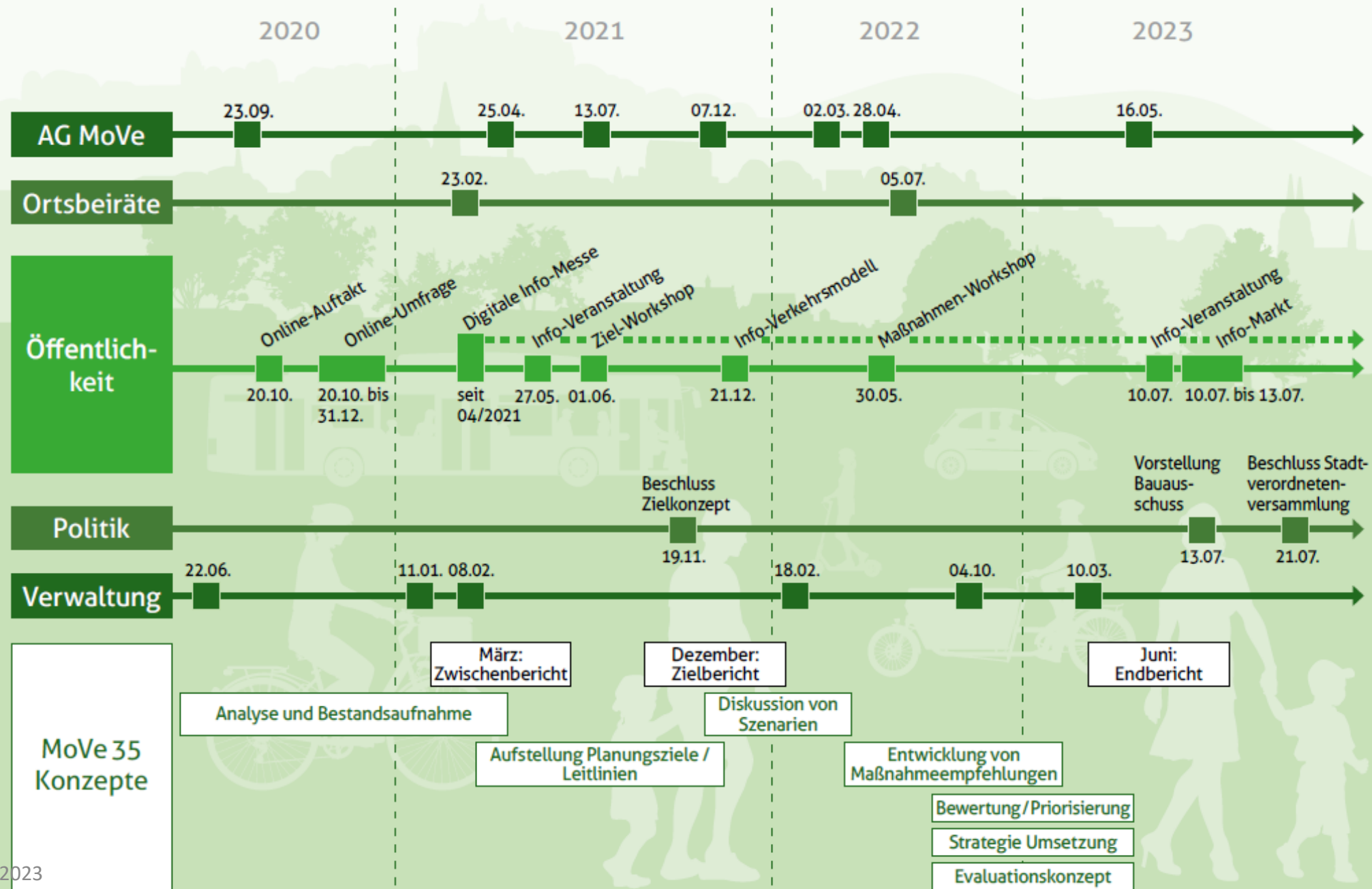
Für die bundesweite Erhebung „Mobilität in Städten - SrV“ wurden auch Marburger Haushalte zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Weitere offizielle Quellen, die für MoVe 35 verwendet wurden, waren unter anderem die amtliche Kraftfahrzeugstatistik, Bevölkerungsdaten, Daten zur Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung,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



### Ortsbegehungen

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

# Der Konzeptions- und Beteiligungsprozess für MoVe 35



# 3. Zielkonzept

# Entstehung des Zielkonzepts

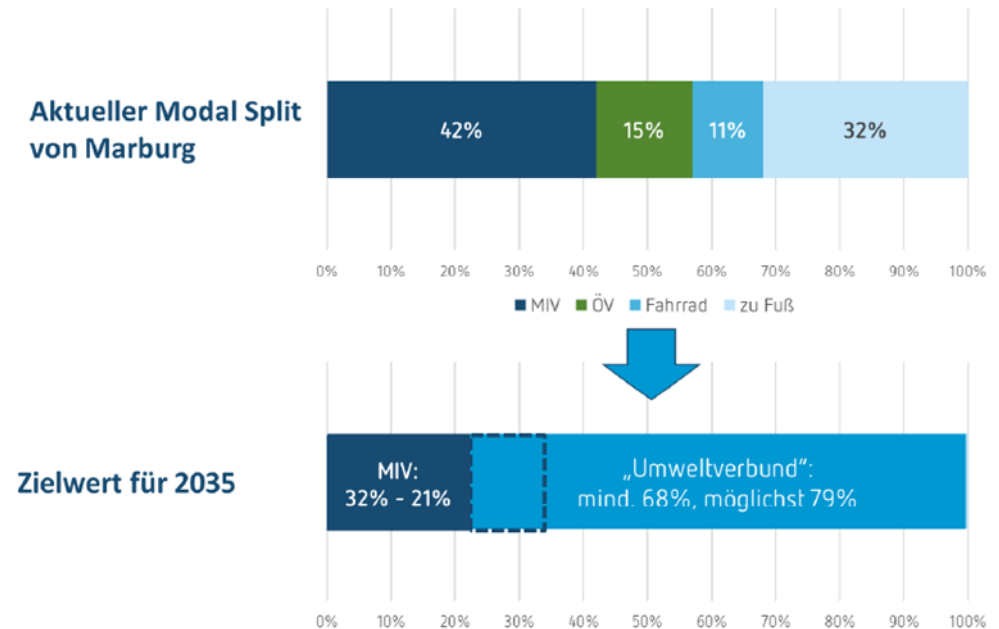
- Das Zielkonzept wurde auf Grundlagen der vorliegenden Daten und Befragungen, der AG MoVe35, sowie eines Bürger\*innen Workshops erstellt.
- Dieses wurde durch die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg bereits im November 2021 beschlossen.
- Das Zielkonzept wiederum ist Grundlage für das Maßnahmenpaket.

## Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle

Oberziele	A Sichere Mobilität und Barrierefreiheit	B Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs als Oberzentrum	C Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität	D Stadt- und umweltverträglicherer Kfz-Verkehr	E Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege	F Mobilitätswende – Marburg bewegen
Unterziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Erreichung der „Vision Zero“ <i>A1</i>	Optimierung der Erreichbarkeit der Kernstadt <i>B1</i>	Anreizbasierte Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch Ausbau attraktiver Alternativen <i>C1/D1</i>		Mehr Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Quartieren und Stadtteilen <i>E1</i>	Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit und Marketing <i>F1</i>
	Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie des Sicherheitsgefühls <i>A2</i>	Optimierung der Erreichbarkeit der Außenstadtteile und verbesserte Verbindung untereinander <i>B2</i>	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Quartieren, Stadtteilen und auf weiteren kurzen Wegen <i>C2</i>	Minimierung der Umweltbelastungen und Emissionen <i>D2</i>	Attraktive Vernetzung der Aufenthalts- und Erholungsbereiche <i>E2</i>	Mobilitätsplanung und -bildung mit und für Bürger*innen und für in Marburg mobile Menschen <i>F2</i>
	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit <i>A3</i>	Optimierung der Erreichbarkeit bedeutender Verkehrs-, Bildungs-, Freizeit- & Tourismusziele <i>B3</i>	Stärkung insb. des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zur Verbindung der Stadtteile und Arbeitsstandorte <i>C3</i>	Effiziente Nutzung des Parkraumangebotes zur Entlastung des öffentlichen Raumes <i>D3</i>	Berücksichtigung aller Straßenraumansprüche (Integrierte Straßenraumgestaltung) <i>E3</i>	Intensivierung des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements <i>F3</i>
	Ausbau der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen <i>A4</i>	Optimierung der Erreichbarkeit der Arbeits- & Wirtschaftsstandorte <i>B4</i>	Bessere und schnellere Verbindung mit Umlandkommunen im öffentlichen Verkehr und Radverkehr <i>C4</i>	Verbesserung der Rahmenbedingungen für emissionsarme Antriebsformen <i>D4</i>	Klimafreundliche und -angepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes <i>E4</i>	Mobility as a Service: verkehrsmittelübergreifende, digitale Mobilitätsinformationen <i>F4</i>
			Bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme <i>C5</i>	Verträgliche und bedarfsgerechte Abwicklung der Wirtschafts- / Lieferverkehre <i>D5</i>		

- Senkung der Unfallszahlen (Vision Zero)
- ÖPNV-Erschließung von mindestens 90% des Stadtgebiets
- Sharing-Angebote in allen Stadtteilen
- Senkung der externen Kosten des Verkehrs
- Mehr Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben

Abbildung 2: Heutiger Modal Split in Marburg & Zielwertspanne für den Modal Split 2035



# 4. Handlungskonzept

# MoVe35 Handlungskonzept

- Das Handlungskonzept besteht aus
  - 11 Handlungsfeldern, 77 Maßnahmen
  - Umsetzungsprioritäten, Zuständigkeiten, Kosten CO2-Einsparpotential, Hinweise zu Fördermöglichkeiten
  - 15 Maßnahmenprogramme
- Überprüfung einzelner Maßnahmen im Verkehrsmodell
- Definition von 11 Schlüsselmaßnahmen
- Das Maßnahmenpaket ist noch **keine** Entscheidung über Einzelmaßnahmen.



# Beispiele aus den Handlungskonzepten

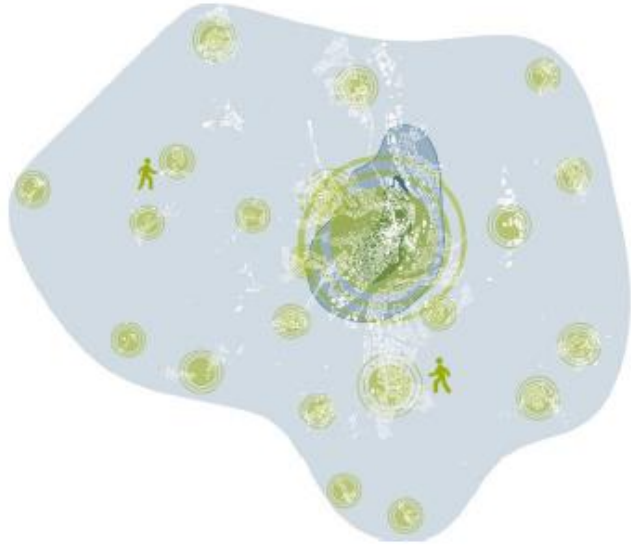
- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Vernetzte Mobilität
- Barrierefreiheit
- Verkehrssicherheit
- Straßenraumgestaltung
- Mobilitätsmanagement
- Kommunikation & Partizipation
- KFZ Verkehr

# MoVe 35



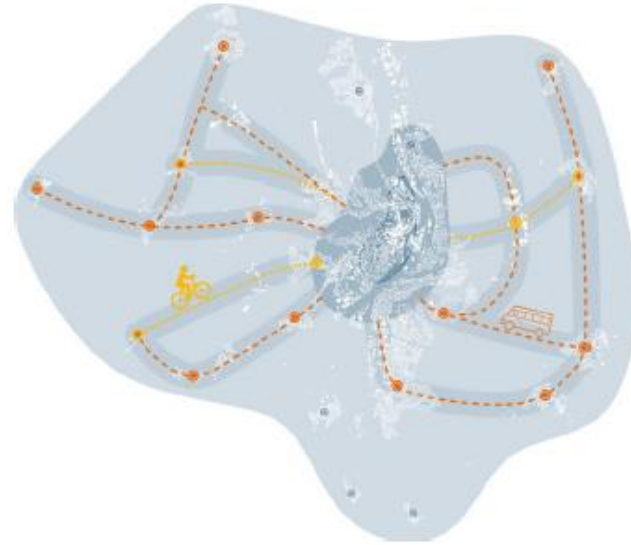
- das Konzept
- die Handlungsfelder
- die Maßnahmen
- die Schlüsselmaßnahmen

# Raumspezifische Lösungen



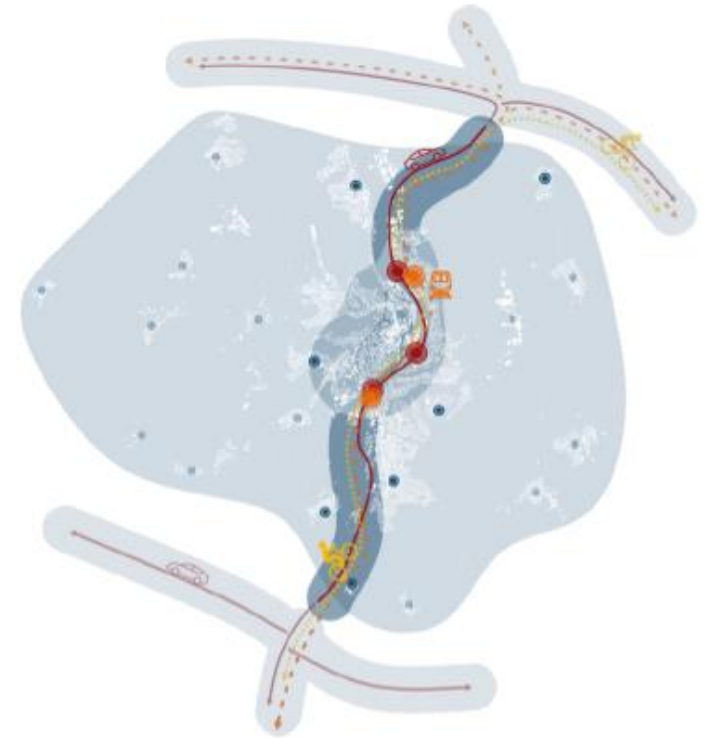
Nahmobil in der Kernstadt und den Ortsteilen

- Stärkung des Fußverkehrs



Von West und Ost mit Bus und Fahrrad in die Stadt

- Raddirektverbindungen
- Schneller und zuverlässiger ÖPNV



Leistungsfähige Talachse

- Radschnellweg
- Zuverlässige Bahnanbindung
- Verknüpfungspunkte a.d. B3



# Handlungsfeld Fußverkehr:



## A1 Nahmobilitätsachse

### WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

Die Marburger\*innen sollen sicher und angenehm zu Fuß unterwegs sein können. Insbesondere auf kurzen Wegen in der Innenstadt sollen die eigenen Füße immer öfter das Verkehrsmittel der Wahl werden.

### GUT ZU WISSEN

Wo viele Menschen im Straßenraum unterwegs sind, steigt die Sicherheit. Wo Straßenräume gute Bedingungen für Fußgänger\*innen aufweisen, nehmen auch die Aufenthalts- und die Wohnqualität zu. Belebte Innenstädte sind attraktive Ziele und stärken Wirtschaft, Handel und Tourismus. Auch das sind gute Gründe, die Bedingungen für den Fußverkehr in der Universitätsstadt Marburg zu verbessern.

# Handlungsfeld Radverkehr



Viel Platz und Übersichtlichkeit: So könnte der Radschnellweg in der Talachse einmal aussehen

## WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

Das Fahrrad soll für alle Marburger\*innen zu einem gern und häufig genutzten Verkehrsmittel werden – weil man damit überall gut hinkommt, und das einfach, sicher und komfortabel.

## GUT ZU WISSEN

Umfragen zeigen: Die meisten Menschen nutzen das Fahrrad nicht aus Idealismus, sondern weil es eine schnelle, komfortable und gesunde Mobilitätsmöglichkeit darstellt. In den vergangenen Jahren wurde in Marburg bereits viel unternommen, um das Fahrradfahren attraktiver und sicherer zu machen. Eine Grundlage dafür ist der im Jahr 2017 veröffentlichte Radverkehrsplan, der bei der Erstellung von MoVe 35 berücksichtigt wurde.

## B1.1 Entwicklung einer Radschnellverbindung in der Talachse

# Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr

C Öffentlicher Verkehr	Priorität
<b>C1 ÖV-Sofortmaßnahmen</b>	
C1.1 Zusammenwirken von NVP und MoVe 35	● ● ● ★
C1.2 Batterie-Oberleitungsbus	● ● ● ★
C1.3 Schnellbussystem	● ● ● ★
C1.4 Bevorrechtigung des Busverkehrs	● ● ● ★
<b>C2 Konzeptionelle Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs</b>	
C2.1 Modernisierung des Südbahnhofs	● ● ● ★
C2.2 Dekarbonisierung des Busverkehrs	● ● ● ★
C2.3 OnDemand Ridepooling	● ● ● ★
C2.4 Neue Wege im öffentlichen Verkehr	● ● ● ★
<b>C3 Perspektivische Entwicklung des öffentlichen Verkehrs</b>	
C3.1 Haltepunkt Marburg Mitte	● ● ● ★
C3.2 Regio-S-Bahn	● ● ● ★

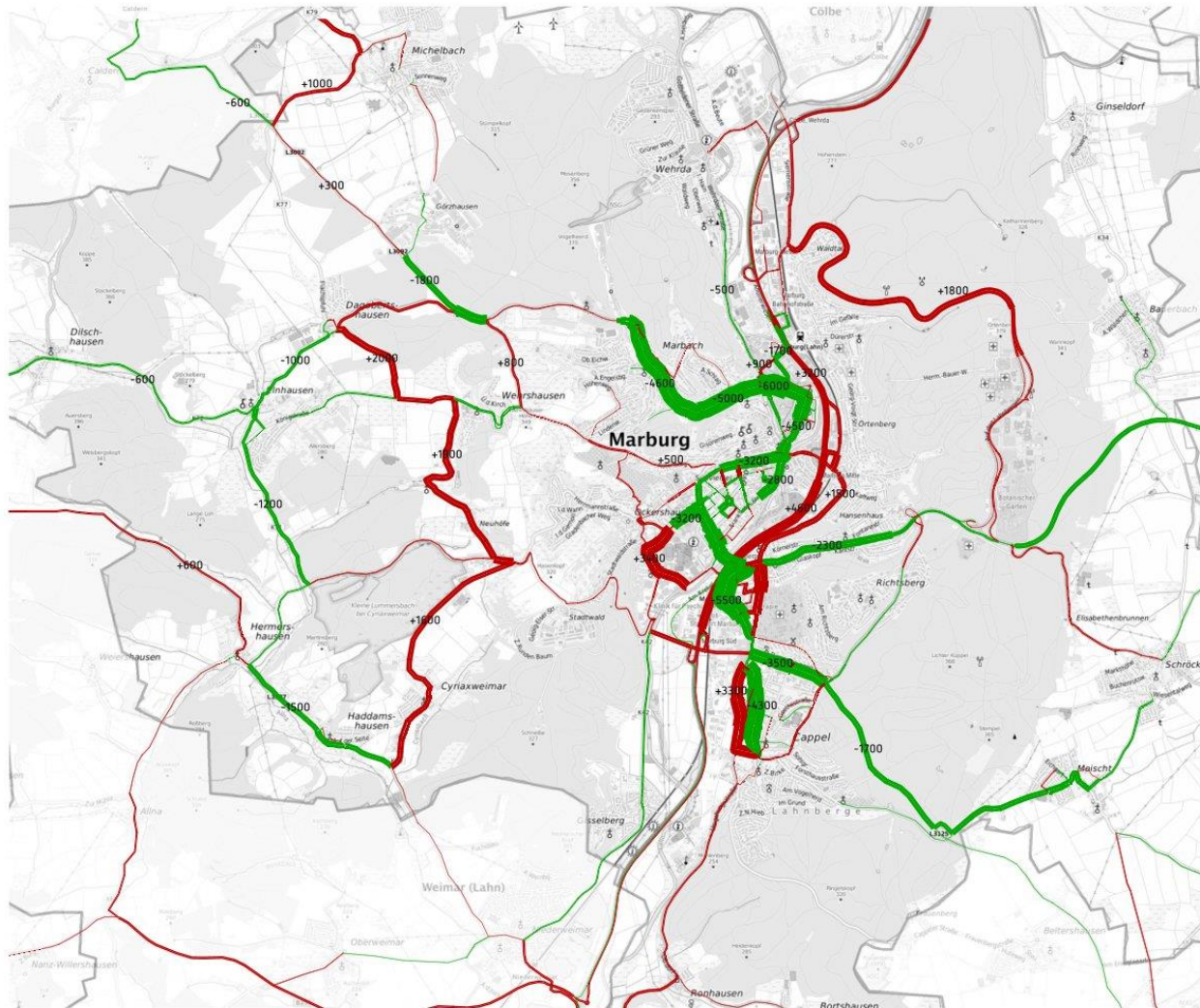
## WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

Mit Bussen und Bahnen schnell, bequem, günstig und umweltfreundlich ans Ziel: egal von woher, egal wohin. Zu diesem Angebot kann kaum jemand Nein sagen. Und so wird der öffentliche Verkehr zu einer starken Mobilitätsalternative für alle.

## GUT ZU WISSEN

Im Zuge des Beteiligungsprozesses zu MoVe 35 sind vielfältige Ideen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs eingebracht worden. Im Fokus stand die Suche nach Mobilitätslösungen für Pendler\*innen und insbesondere die Anbindung der Lahnberge und der Behringwerke. Dabei wurden verschiedene Verkehrssysteme intensiv diskutiert: Batterie-Oberleitungsbus (BOB), Tram, Seilbahn. Für MoVe 35 wurden alle drei Vorschläge konzeptionell durchdacht und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile abgewogen. Im Endbericht wird diese Abwägung transparent dokumentiert und die Entscheidung für den BOB ausführlich begründet.





MoVe 35



### Karte D Darstellung der Maßnahmenwirkung

Differenz Szenario D zu Prognose-Nullfall  
Belastung in Kfz/Tag

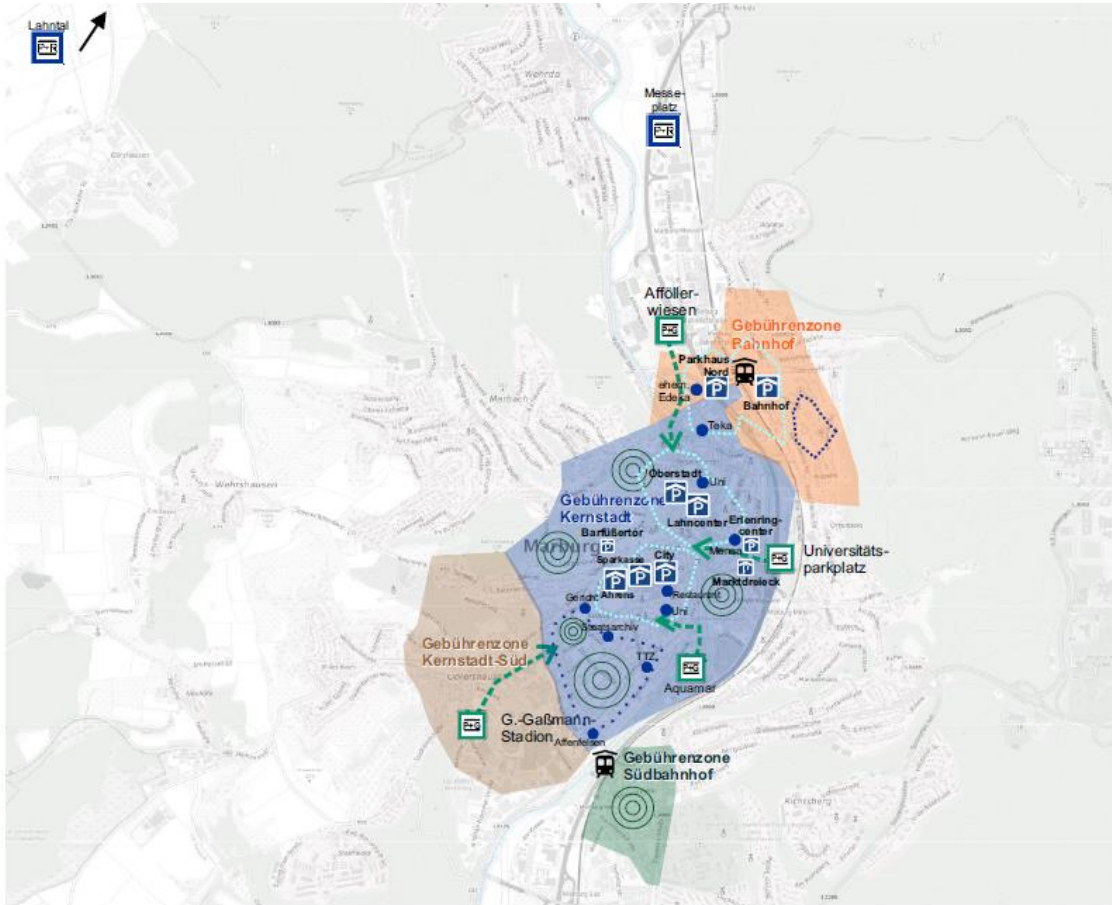
- Abnahmen
- Zunahmen



\*) Szenario beinhaltet die Maßnahmen:  
 D 1.1: Einbahnstr. Deutschhausstraße / Firmeneplatz  
 D 1.2: Einbahnstr. Biegenstraße (ohne R.-Koch-Str.)  
 D 2.1: Sperrung Am Grün (inkl. südl. Gutenbergstr.)  
 D 2.2: Erschließungskonzept Südviertel  
 D 3.1: Schulzone Leopold-Lucas-Str. (ganztäglich)  
 D 3.2: Lenkung Südbahnhof (Abbindung Zeppelinstr.)  
 H 2: Regelgeschwindigkeit Tempo 30 km/h



# Handlungsfeld KFZ-Verkehr



MOVE 35

## Karte D4 Innerstädtische Parkraum- konzeption

Flächendeckende Parkraumbewirtschaftungs-  
zonen:

- Gebührenzone Kernstadt (kurze Parkdauer)
- Gebührenzone Bahnhof (mittlere Parkdauer)
- Gebührenzone Kernstadt-Süd (mittlere Parkdauer)
- Gebührenzone Südbahnhof (kurze Parkdauer)
- Bereiche mit überwiegendem Bewohnerparken
- private Parkflächen (mit Potenzial zur Mischnutzung)
- öffentliche Parkbauten (mit 300m Fußläufigem Isochron)
- Park&Go-Anlage (fußläufige Anbindung, Leihrad und Bus)
- Park&Ride-Anlage (enggetaktete Busanbindung)
- „Such-Areal“ Quartiersgarage

## WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

Das Auto wird auch 2035 Platz im Marburger Verkehrssystem haben: Alle Ziele werden gut erreichbar sein. Da immer mehr Menschen jedoch attraktive Alternativen nutzen, ist es möglich, weniger Wege mit dem Auto zurückzulegen – ganz ohne Zwang.

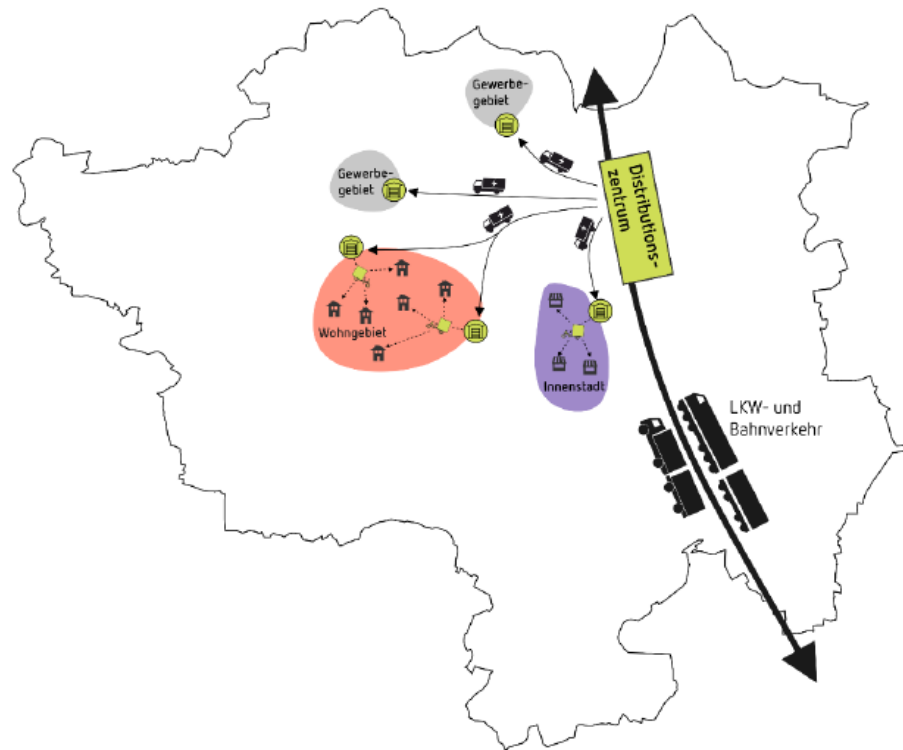
## GUT ZU WISSEN

Im Zuge der Erstellung von MoVe 35 wurden auch der bereits seit vielen Jahren intensiv diskutierte Behring-Tunnel sowie die Westumfahrung ergebnisoffen geprüft und bewertet. Dabei zeigte sich, dass keines der Projekte einen Beitrag zum gewünschten, stadtverträglichen Mix der Verkehrsmittel leisten würde. Die Projekte würden viel Geld und Kapazitäten binden, die für andere Maßnahmen nicht zur Verfügung stehen. Unter anderem aus diesen Gründen wurde keines der beiden Projekte in das Konzept aufgenommen. Das Vorgehen bei Prüfung und Abwägung wird im Endbericht zu MoVe 35 ausführlich dargestellt und erläutert.

## D4 Innerstädtisches Parkraumkonzept



# Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr



Ober starke Achsen gebündelt in die Stadt hinein und aus ihr heraus, mit kleinen, stadt- und umweltverträglichen Fahrzeugen ans Ziel: So sieht das Ideal einer mehrstufigen, stadtverträglichen Liefer- und Verteilstruktur aus, die die Erreichbarkeit sichert und Mensch und Umwelt schont

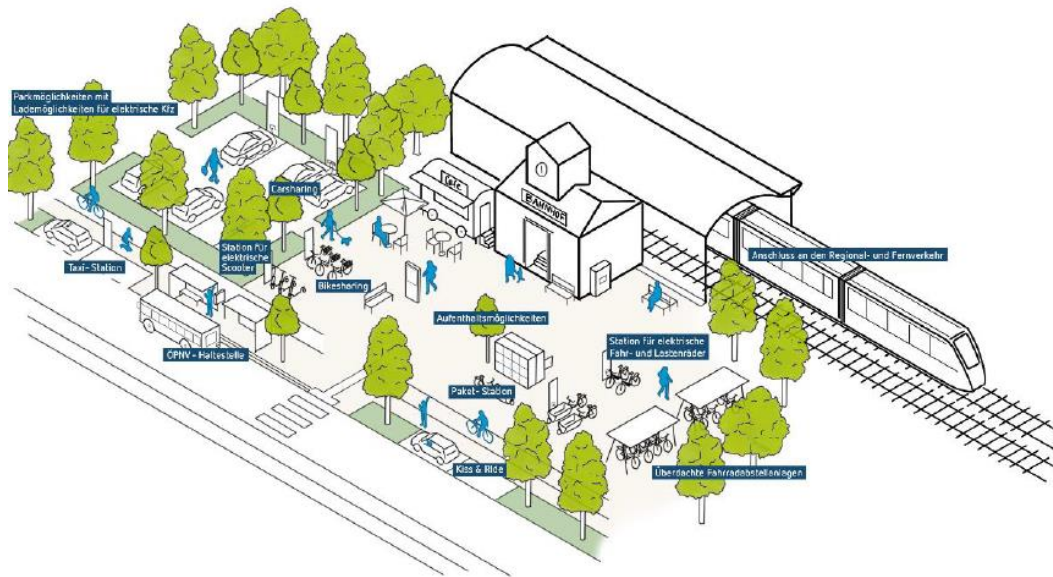
## WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

Waren und Güter für Produktion, Forschung, Handel und Tourismus etc. sowie private und gewerbliche Paketlieferungen sollen schnell und sicher nach Marburg hinein- und wieder aus der Stadt herauskommen. Dabei sollen weniger Lärm und weniger Abgase entstehen. Durch Lieferverkehre blockierte Straßen sollen der Vergangenheit angehören.

## GUT ZU WISSEN

Zum Wirtschaftsverkehr gehören grundsätzlich alle Wege, die dem geschäftsmäßigen Transport von Gütern und Waren dienen. Auch die berufsbedingten Wege von Handwerker\*innen, sozialen und Pflegediensten sowie von Dienstleister\*innen werden zum Wirtschaftsverkehr gezählt. Da hierfür jedoch in der Regel Pkw und kleinere Transporter eingesetzt werden, betrachtet MoVe 35 sie im Zusammenhang mit anderen Handlungsfeldern, vor allem Kfz-Verkehr, vernetzter Mobilität und Mobilitätsmanagement.

# Handlungsfeld Vernetzte Mobilität



## WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

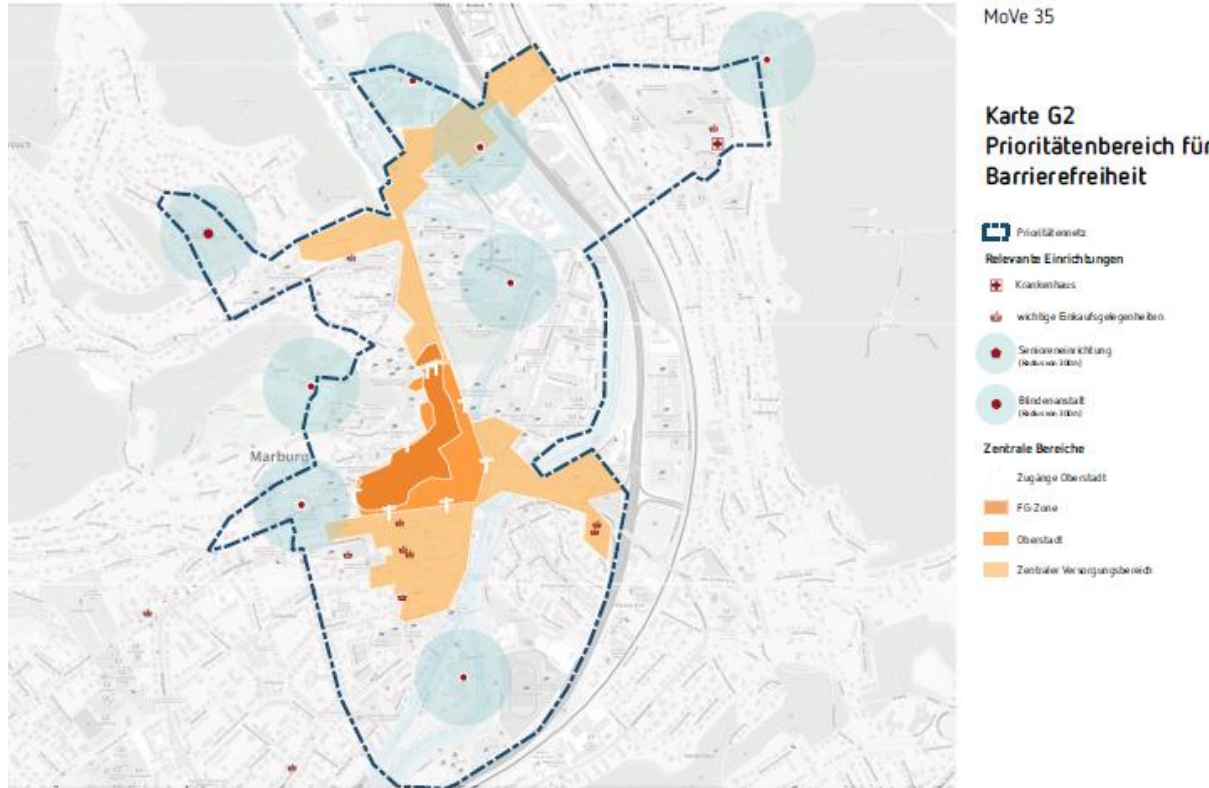
Alles eine Frage der Kombination: Wer mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs ist, bleibt flexibel und kommt gut und schnell und umweltfreundlich ans Ziel.

## GUT ZU WISSEN

85 Prozent ihrer Wege legen die Marburger\*innen monomodal zurück, also nur mit einem Verkehrsmittel. Eine Haushaltsbefragung kam 2018 zu dem Ergebnis, dass 9 Prozent der Bevölkerung Angebote des Carsharings nutzen, Bikesharing wird von 10 Prozent genutzt. Dabei sind es vor allem junge Menschen, die mit geteilt genutzten Fahrzeugen des Car- und Bikesharings unterwegs sind. In den vergangenen Jahren wurde das Angebot weiter ausgebaut. Dadurch und durch die kostenfreie erste Stunde bei Nextbike ist das Sharing in Marburg attraktiver geworden. Daher wird aktuell von höheren Nutzungszahlen ausgegangen.

## F1.1 Ausbau von ÖV-Knoten zu Mobilstationen

# Handlungsfeld Barrierefreiheit



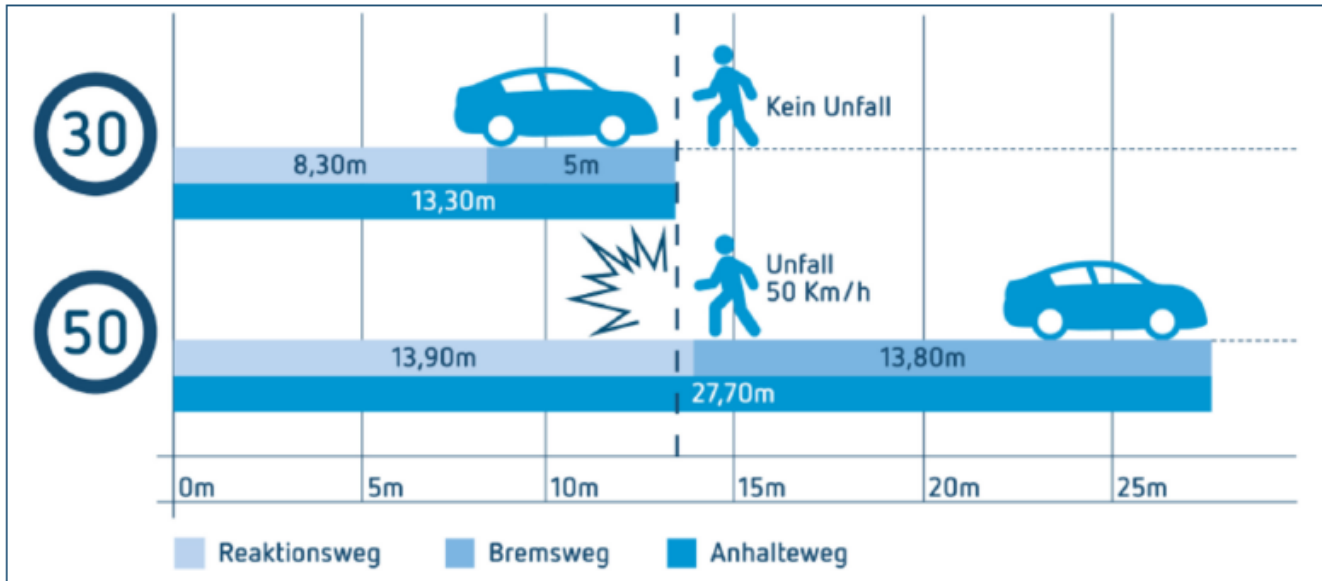
## WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

Alle Marburger\*innen sollen die Möglichkeit haben, in der Stadt selbstständig mobil zu sein, unabhängig von Alter oder Lebenslage oder von körperlichen oder gesundheitlichen Beeinträchtigungen.

## GUT ZU WISSEN

Das Planungsprinzip „Design for all“ stellt einen ganzheitlichen Ansatz zum Abbau von Barrieren dar. Ziel ist es, dass alle Verkehrsteilnehmenden den Verkehrsraum nutzen können, unabhängig von physischen, psychischen und kognitiven Voraussetzungen oder kulturellen, sprachlichen sowie sozio-ökonomischen Hintergründen. Auch temporäre Einschränkungen, wie durch mangelnde Ortskunde, Gepäck, Kleinkinder, Schwangerschaft und Krankheit, sollen dabei Berücksichtigung finden.

# Handlungsfeld Verkehrssicherheit



## WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

Wer in Marburg mobil ist, soll sicher unterwegs sein und sich dabei auch sicher fühlen. Gefahrlos nutzbare Verkehrswege und ein rücksichtsvolles Miteinander sollen dafür sorgen, dass niemand im Verkehr getötet oder schwer verletzt wird.

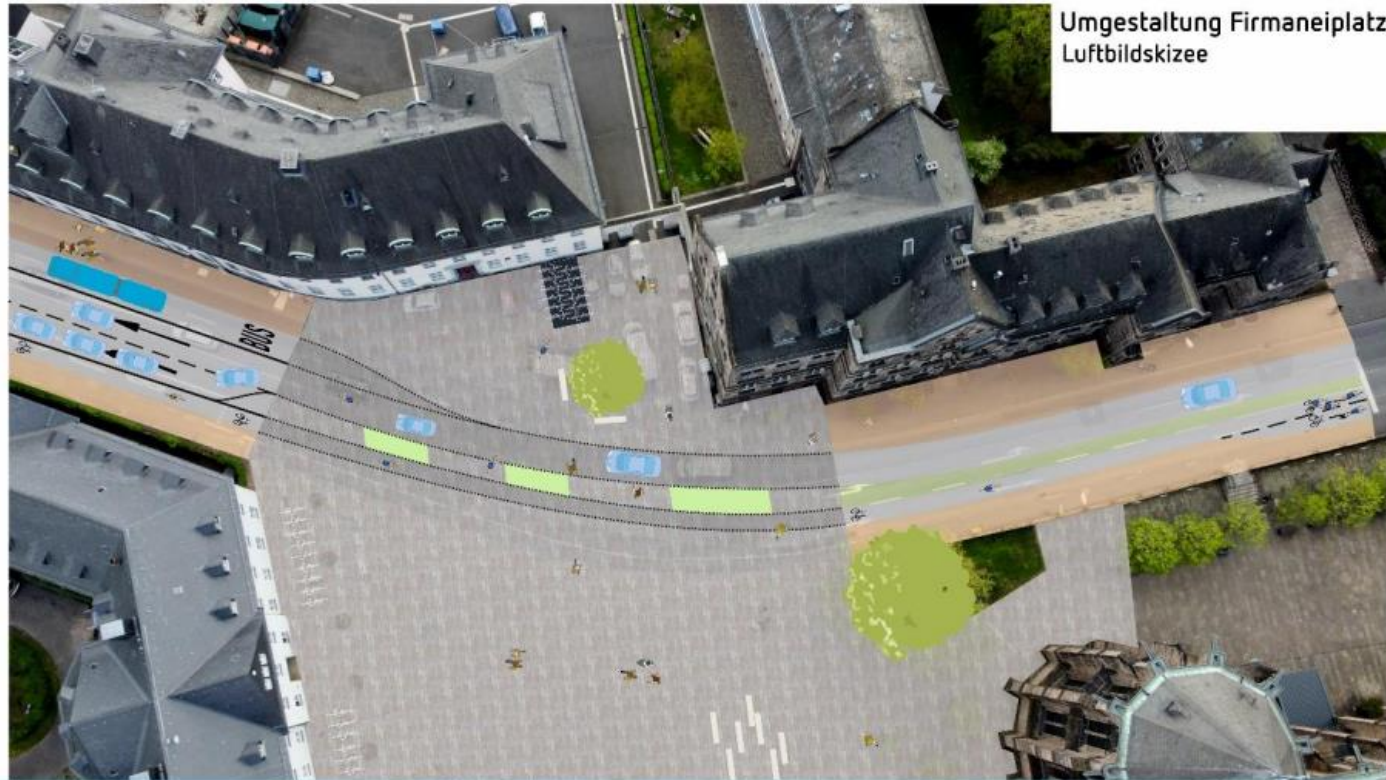
## GUT ZU WISSEN

Niemand soll im Verkehr getötet oder schwer verletzt werden: Dies ist der Kern der „Vision Zero“. Aus ihr entsteht die Verpflichtung, Maßnahmen der Verkehrssicherheit mit oberster Priorität umzusetzen, um die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr langfristig auf null zu reduzieren.

## H2: Geschwindigkeitsreduzierung



# Handlungsfeld Straßenraumgestaltung



## WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

Die Marburger Straßen sollen weiterhin verkehrliche Funktionen erfüllen. Doch sie sollen mehr sein als nur Verkehrswege. Durch sichere und hochwertige Gestaltung sollen sie zu Begegnungsräumen werden und die Attraktivität der Stadt für Einkauf, Tourismus, Gastronomie, Freizeit und Kultur stärken.

## GUT ZU WISSEN

Die Folgen des Klimawandels sind im Stadtgebiet längst spürbar, vor allem die wiederkehrenden Hitzewellen sowie Starkregen. Um diesen entgegenzuwirken, benennt MoVe 35 Maßnahmen, mit denen sich bei großer Hitze die Temperaturen in dichtbebauten Gebieten senken lassen. Dies macht den Aufenthalt in der Innenstadt nicht nur angenehmer, sondern kann Leben retten. Vor allem für ältere Menschen, Personen mit Vorerkrankungen sowie für Kinder stellen Hitzewellen eine Bedrohung der Gesundheit dar.

## 1.2 Kreuzung Deutschhausstraße/Pilgrimstein

# Handlungsfeld Mobilitätsmanagement



## WAS WILL MOVE ERREICHEN?

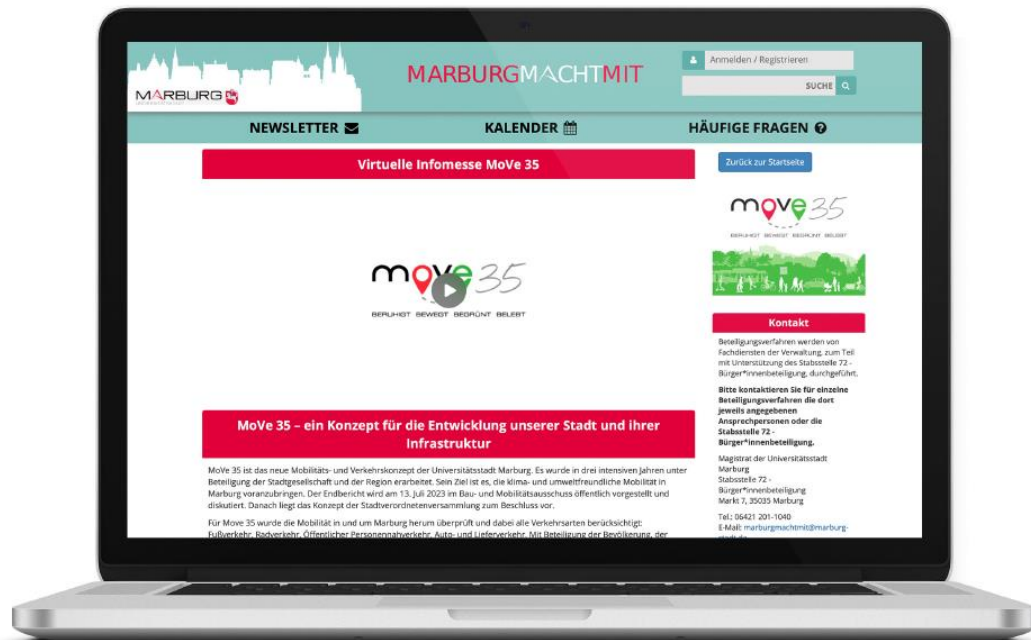
Wer in Marburg mobil ist, sollte aktiv dazu angeregt werden, alternative Mobilitätsangebote auszuprobieren und sie zu einem dauerhaften Teil der Alltagswege zu machen. Durch Information, Beratung und Services im Rahmen des Mobilitätsmanagements unterstützen die Stadt Marburg und die Unternehmen, Betriebe und Gewerbetreibenden die umweltfreundliche Mobilität in Stadt und Region.

## GUT ZU WISSEN

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden als „weiche“ Maßnahmen bezeichnet. Sie sind in der Regel nicht mit hohen Investitionen verbunden, sondern zielen darauf ab, durch Beratung, Service und bestimmte Anreize, wie beispielsweise Jobtickets, eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Bei Bedarf können auch neue Mobilitätsangebote initiiert oder unterstützt werden.

## J6 Mobilitätspakt für die Region

# Handlungsfeld Komm. & Partizipation



## WAS WILL MOVE 35 ERREICHEN?

MoVe 35 ist ein Plan von allen für allen. Das vorliegende Konzept ist das Ergebnis der gemeinsamen Arbeit und des Dialogs zwischen Expert\*innen, Interessenvertreter\*innen und den Marburger\*innen in Stadt und Region. Diese erfolgreiche Zusammenarbeit soll fortgesetzt werden. Denn in Marburg wird die Mobilitätswende gemeinsam gestaltet.

## GUT ZU WISSEN

Bei einigen Vorhaben, beispielsweise für den Neubau von Infrastrukturen, ist die Beteiligung der Bevölkerung gesetzlich vorgeschrieben. Für viele andere Maßnahmen im Kontext von MoVe 35 gibt es keine gesetzliche Verpflichtung zur Partizipation – wohl aber den Wunsch und den Willen von Politik, Verwaltung und Bevölkerung, Marburg gemeinsam zu bewegen. Darum informieren wir kontinuierlich und setzen den Dialog auch in Zukunft fort.

# 5. Wie geht es weiter?



# Beschluss vom 21.07.2023

- Die Stadtverordnetenversammlung nimmt das gesamtstädtische Mobilitäts- und Verkehrskonzept MoVe 35 in der vorgelegten Fassung zur Kenntnis.
- Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung über die nächsten 12 Jahre vorzubereiten und zu gegebener Zeit der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.
- Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat mit einer umfassenden Wirkungskontrolle spätestens im Jahr 2028. Diese ist – vorbehaltlich der Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung – die Voraussetzung für eine Aufnahme weiterer Maßnahmen sowie einer Anpassung und Weiterentwicklung des Gesamtkonzepts.

→ *Aktuell ist zu diesem Beschluss ein Bürgerbegehren in Prüfung*

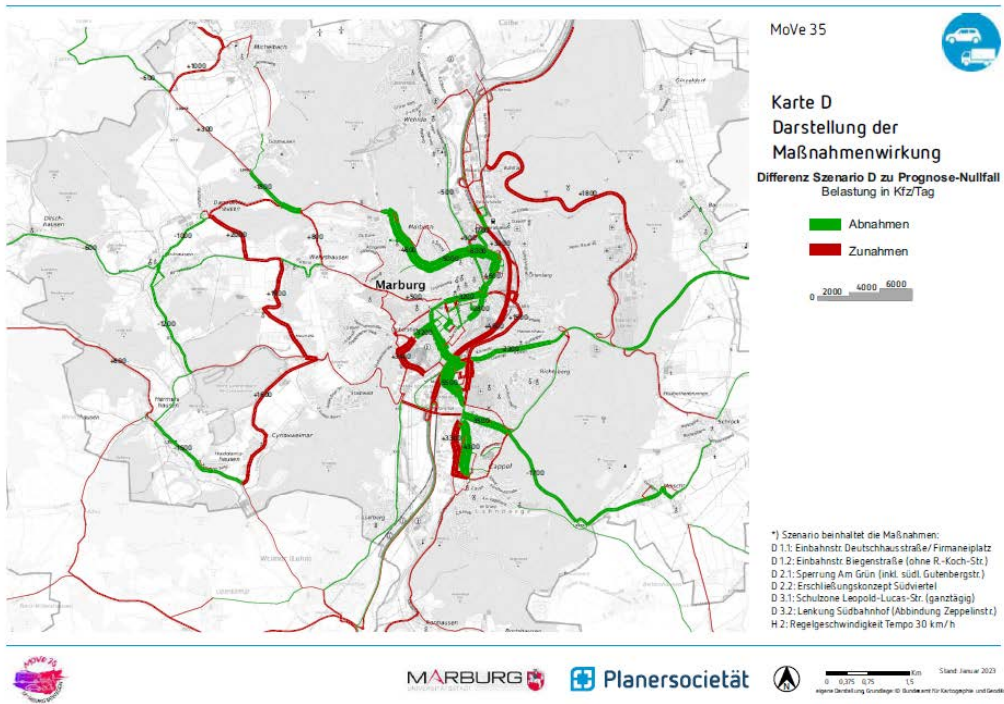


# Monitoring und Evaluation

- Regelmäßige Überprüfung durch Evaluation
  - Werden die Ziele erreicht?
  - Umsetzung der Maßnahmen
- Nachsteuerung → Anpassung
- MoVe 35 = kontinuierlicher Prozess und Wegweiser für die zukünftige Mobilität



**Rückfragen?**



**Betreff:** AW: MoVe 35 hier: Kfz-Prognosen Dagobertshausen

01.09.2023

Hallo Frau Schönemann,  
Hallo Herr Reckling,

tatsächlich fließen in diesem Planfall sehr viele unterschiedliche Maßnahmen und Wirkungen ineinander, weshalb es sich anhand des reinen Ergebnisplots nicht direkt ableiten lässt, wie die Werte zustande kommen.

Grundsätzlich beruht das Modell – vereinfachend ausgedrückt – auf einer Fahrzeitberechnung anhand der Streckenlänge und der möglichen Fahrgeschwindigkeit (in Abhängigkeit von der Straßenbelastung). Die Kurvigkeit und Straßenbreite ist ebenfalls in den Kapazitäten und auch Fahrgeschwindigkeiten der wichtigsten Straßen berücksichtigt, jedoch haben Sie auch Recht mit der Vermutung, dass nicht alle lokalen Gegebenheiten ganz genau im Modell hinterlegt sind. Ziel der Untersuchung war es, räumliche Verkehrsverlagerungen auf gesamtstädtischer Ebene zu untersuchen und somit die Wirkung von Maßnahmen in der Kernstadt auch auf die Außenstadtteile zu bewerten.

Durch Einschränkungen in Marburg-Mitte kommt es zu Verlagerungen von (überwiegend) Pendlerverkehren auf Routen weiter außerhalb. So auch durch Dagobertshausen und Wehrshausen. Das Szenario geht außerdem von Temporeduzierung in den dortigen Ortsdurchfahrten aus. So kommt es rechnerisch zu (wahrscheinlich auch nur relativ geringen) Zeitvorteilen für die Route über Weidenbrunckel und Hirtenberg anstatt durch Wehrshausen.

Und da ein Modell keine „gewohnten“ Routen kennt, treten Verlagerungseffekte direkt ein. In Realität fahren die Menschen auch noch länger ihre üblichen Strecken, bis dann langsam eine Umstellung auf eine ggf. bessere Route erfolgt.

Gleichzeitig wirken auch noch Bevölkerungsentwicklungen im Umland und beeinflussen die Zahl und Herkunft der Einpendler:innen.

So kommen dann auch direkt angrenzende rote und grüne Linien zu Stande, die sich nicht gegeneinander aufrechnen lassen.

Die eigentliche Aussage der Karte ist gesamtstädtisch zu bewerten und nicht unbedingt, dass der Verkehr eher über Dagobertshausen als Wehrshausen fahren wird, sondern vielmehr, dass sich Verkehre aus der Kernstadt auf die äußeren Stadtteile verlagern werden, sich diese aber auch durch Gestaltung und Temporeduzierung in den Stadtteildurchfahrten lenken und möglichst verträglich abwickeln lassen. Letztendlich wird es neben der Straßengestaltung entlang der möglichen Routen auch auf die Beschilderung ankommen.

Und noch nicht in diesem Planfall dargestellt ist die grundlegende Reduzierung des Kfz-Aufkommens, welches durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel im MoVe-Konzept angestrebt wird. Es beruht auf dem Prognose-Nullfall (also dem Weiter-So-Szenario), welcher von einer Verkehrszunahme ausgeht, die so entsprechend der gesetzten Ziele verhindert werden soll.

Wie Sie sehen, ist das ein sehr komplexes Thema und eine kurze Antwort ist schwierig. Ich hoffe jedoch Ihnen einige verständliche Einblicke und Erklärungen benannt zu haben. Bei weiteren Fragen stehe ich natürlich gern zur Verfügung.

Beste Grüße aus Dortmund  
Thomas Mattner

---

**Dipl.-Ing. Thomas Mattner**  
Raum- und Verkehrsplaner

Planersocietät  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner

Dortmund · Bremen · Karlsruhe

Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund

Tel.: 0231 / 99 99 70 - 15  
Mail: [mattner@planersocietaet.de](mailto:mattner@planersocietaet.de)

Homepage: <http://www.planersocietaet.de>