

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

Öffentlicher Zielworkshop

**Diskussion von  
Zielen für MoVe 35**

01.06.2021



# Gliederung

## Rückblick Bestandsanalyse

Online-Infomesse, Online-Umfrage,  
Wichtigste Handlungserfordernisse

## Funktion des Zielsystems für MoVe 35, Herleitung eines ersten Vorschlages

- übergeordnete Zielstellungen
- Erkenntnisse der Online-Umfrage
- Handlungserfordernisse der Analysen

## Erster Vorschlag für ein Zielsystem (mit Vorschlägen der AG MoVe)



# Bestandsanalyse in der Online-Infomesse

Zweck von MoVe 35: Rahmenplan für die nächsten 15 Jahre, der Strategien und Schwerpunkte empfiehlt; Entwicklung von Beispielmaßnahmen, kein Maßnahmen-Detailplan

- Die Bestandsanalyse ist der erste große Arbeitsschritt von MoVe 35
- erster umfassender Aufschlag, weitere Detailbetrachtungen werden im Rahmen der Maßnahmenentwicklung folgen

**Virtuelle Infomesse** im April 2020:

<https://marburgmachtmit.de/page/infomesse>

- 4 Videos mit den wichtigsten Ergebnissen
- Kurzbericht/Broschüre und ausführlicher Zwischenbericht (ca. 120 Seiten)
- Dokumentation der Online-Umfrage

Noch ausstehend: umfassende Verkehrszählungen im Stadtgebiet, Verkehrsmodell

# Online-Umfrage

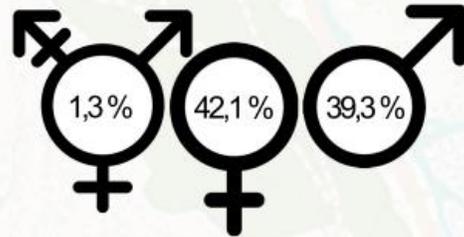
## Anzahl



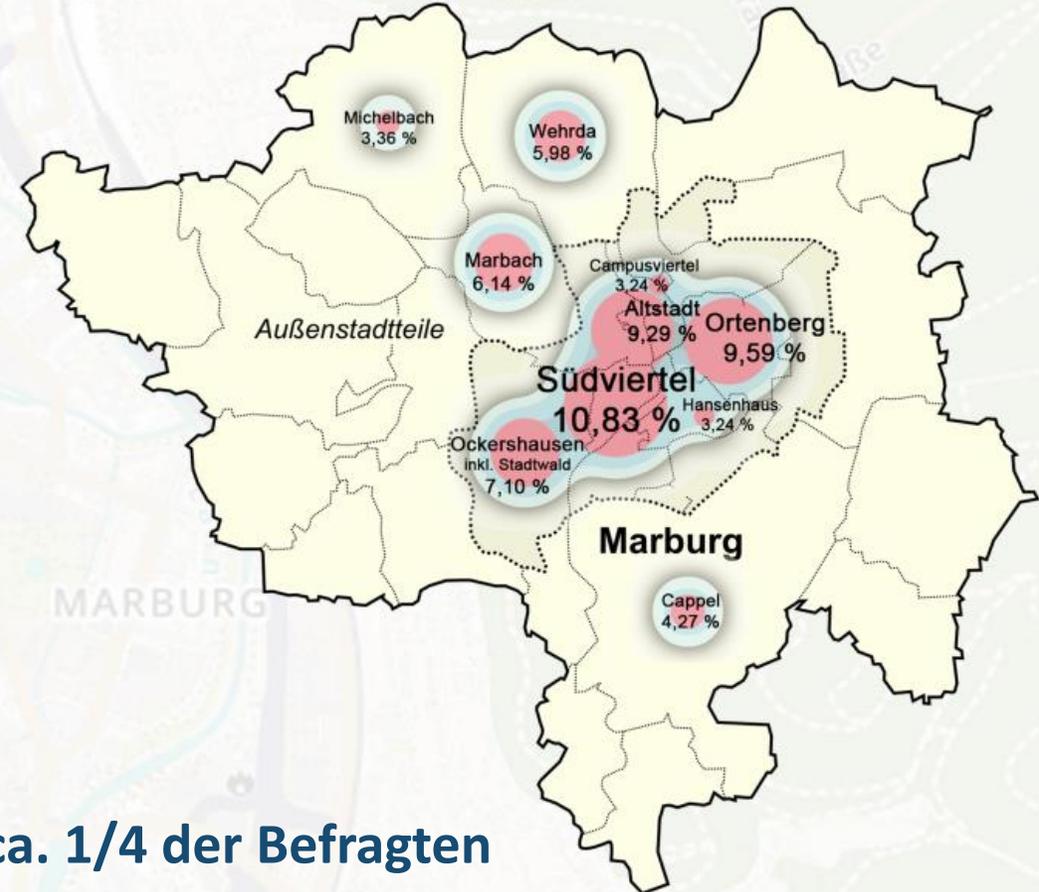
3.627

Teilnehmer\*innen

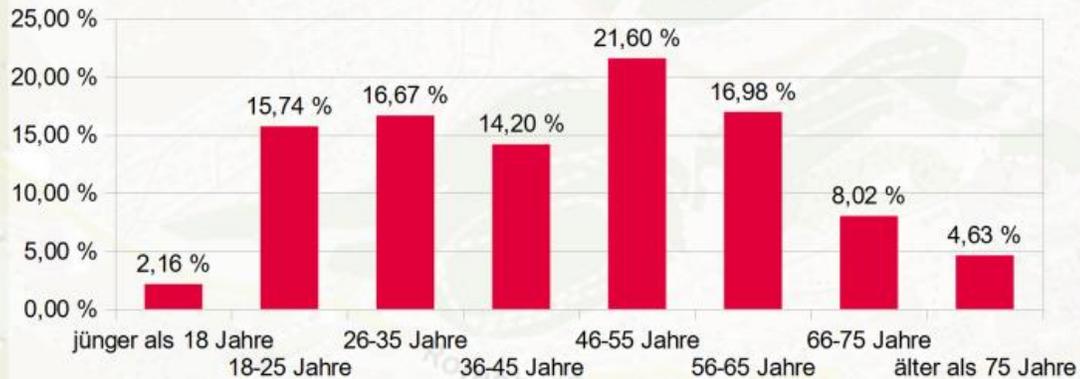
## Geschlechterverteilung



## Wohnort der Teilnehmenden



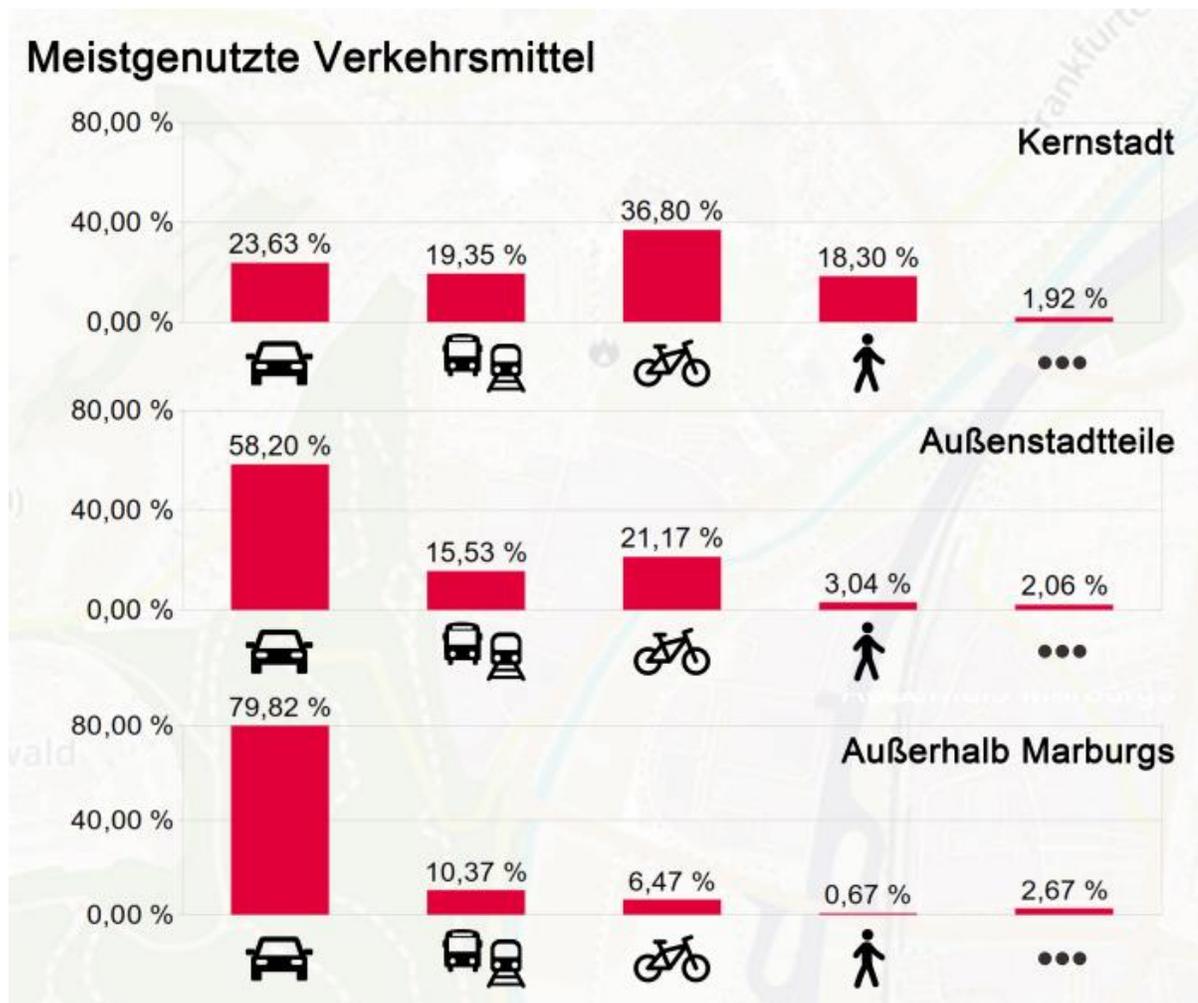
## Altersstruktur



ca. 1/4 der Befragten  
wohnt außerhalb Marburgs

# Online-Umfrage

## Meistgenutzte Verkehrsmittel



ca. 90% der Befragten sehen Verbesserungsbedarfe für den Radverkehr und ÖPNV:

- ... mehr und bessere Radwege
- ... fahrradfreundlichere Ampeln und Signalschaltungen
- ... mehr und bessere Fahrradabstellmöglichkeiten
- ... bessere Verbindungen und Anbindungen von Stadtbereichen, z. B. der Lahnberge
- ... höhere Taktungen des ÖPNV und Verbesserungen in Stoßzeiten
- ... niedrigere Preise

Für die Mobilität im Jahr 2035 wünsche ich mir:

- Radverkehr**
  - (Aus)Bau von Fahrradwegen & -straßen (16,4 %)
  - Erhöhung des Fahrradanteils (10,8 %)
  - Bessere / Sichere Fahrradwege (5,6 % / 4,4 %)
- ÖPNV**
  - Ausbau der Busverbindungen (10,6 %)
  - kostenfreier bzw. kostenloser ÖPNV (9,9 %)
  - Fahrradmitnahmemöglichkeiten an bzw. in Bus & Bahn (1,8 %)
- KFZ-Verkehr**
  - autofreie Innenstadt (12,1 %)
  - mehr (Auto-)Parkplätze (7 %)
  - Rückbau / lärmakustische Einfassung / Übertunnelung der B3 (3 %)

# Zusammengefasst: Wichtigste Handlungsbedarfe

- Verbesserung der Bedingungen für das **Radfahren**: in der Kernstadt, in/zu/zwischen den Ortsteilen, zu Wirtschaftsstandorten, auf die Lahnberge
- Verbesserung des **ÖPNVs**, vor allem in die Ortsteile, zu Wirtschaftsstandorten und auf die Lahnberge
- Verbesserung der Verbindung zwischen der Kernstadt und östlichen Stadtgebieten (Barrierewirkung Lahn, B3, Schienen...)
- bessere **Vernetzung** der Mobilitätsangebote
- **Verringerung der Verkehrsbelastungen** in der Kernstadt und in einigen Ortsteilen
- **Verringerung von Parkraumüberlastungen** in der Kernstadt
- funktionsgerechte Führung der **Wirtschafts-/Lieferverkehre**
- Sicherung und Optimierung der **Erreichbarkeiten Marburgs**



# Gliederung

## Rückblick Bestandsanalyse

Online-Infomesse, Online-Umfrage,  
Wichtigste Handlungserfordernisse

## Funktion des Zielsystems für MoVe 35, Herleitung eines ersten Vorschlages

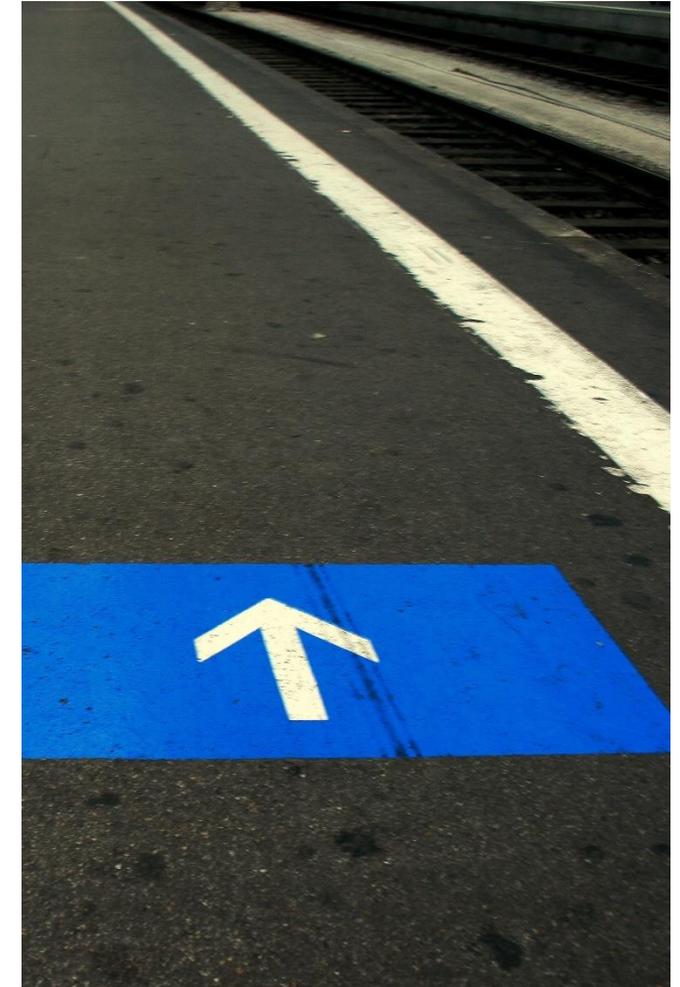
- übergeordnete Zielstellungen
- Erkenntnisse der Online-Umfrage
- Handlungserfordernisse der Analysen

Erster Vorschlag für ein Zielsystem  
(mit Vorschlägen der AG MoVe)



# Funktion des Zielsystems

- Vorgabe für die Maßnahmenentwicklung von MoVe 35:
  - Welche Maßnahmen tragen zur Zielerreichung bei?
  - Wo gibt es Konflikte zwischen Maßnahmen?
  - Wo gibt es Zielkonflikte?
- im weiteren Verlauf: Priorisierung der Maßnahmen entsprechend ihres Zielbeitrages und weiterer Faktoren (insb. Kosten)
- Vorgabe für die spätere Maßnahmenumsetzung
- Richtschnur für die Mobilitätsplanung der nächsten 15 Jahre
- aber auch laufende Evaluation: Maßnahmen und ggf. Ziele müssen in den nächsten Jahren überprüft und ggf. angepasst werden



# Übergeordnete Zielstellungen

## EU-weite Zielstellungen

- Pariser Klimaschutzabkommen
- European Green Deal: Klimaneutrale EU bis 2050
- Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU um 55% bis 2030 (ggü. 1990)
- Umsetzung des EU-Klimaschutzgesetzes in den Mitgliedsstaaten steht noch aus

## Deutschland

- bisher: -42% CO<sub>2</sub> bis 2030 im Verkehrsbereich
- u.a. mit: E-Mobilität, Ladeinfrastruktur, mehr ÖPNV und Radverkehr
- Weitere Zielsetzung+Maßnahmen durch das neue Klimaschutzgesetz notwendig

# Übergeordnete Zielstellungen

## Klimanotstandsbeschluss: Klimaneutralität Marburgs bis 2030

- Klima-Aktionsplan 2030
- Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehr, klimaneutrale Mobilität
- Verkehrsvermeidung
- Verkehrslenkung, Gestaltung des öfftl. Raumes
- Förderung des ÖPNV
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Klimaneutrale/-freundliche Antriebe, Lieferverkehre
- Bildung und Öffentlichkeitsarbeit

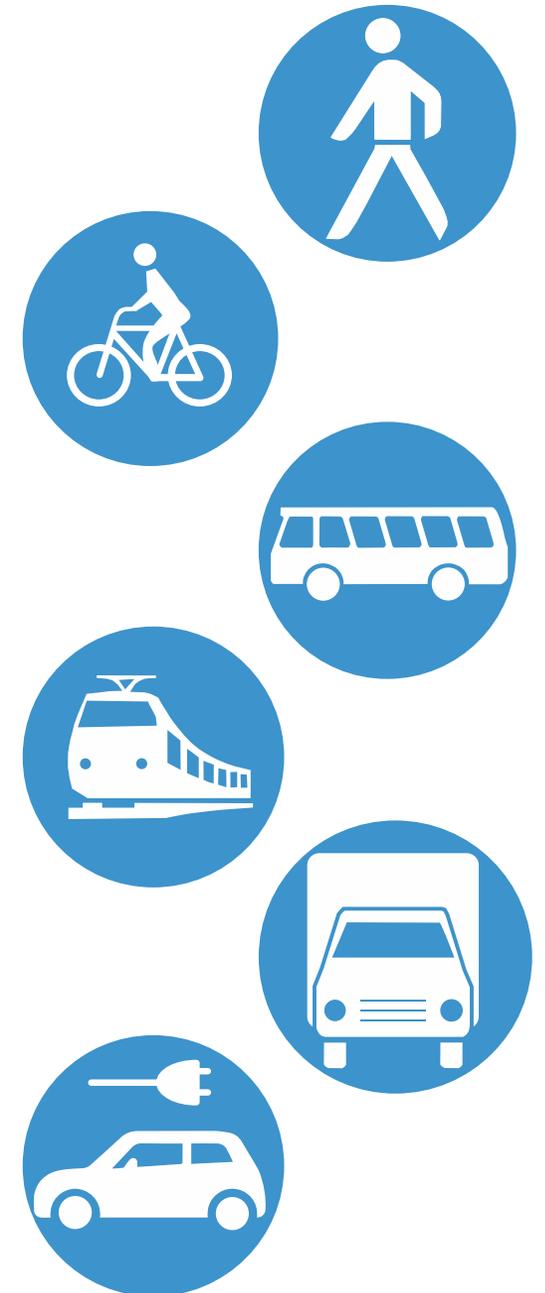
## Klima-Aktionsplan 2030 der Universitätsstadt Marburg



# Übergeordnete Zielstellungen

## Beschluss der Stadtverordnetenversammlung für MoVe 35

- Verminderung der Verkehrsbelastungen
- Verbesserung der Erreichbarkeit für Nutzer\*innen für alle Verkehrsarten: MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr
- ganzheitliche Mobilitätsstrategie für Marburg
- Betrachtung des Marburger Westens:  
Mobilitätsalternativen, umweltverträgliche Abwicklung der Lieferverkehre, Vermeidung von Individualverkehr, Bahnanschluss



## Kernergebnisse der Online-Umfrage

### Etwa 90 % der Befragten sehen für den Radverkehr und den ÖPNV Verbesserungsbedarfe

- für 2035 die meisten Wünsche zur Verbesserung des Radverkehrs, des ÖPNVs, Verringerung der Verkehrsbelastungen, autofreie Innenstadt
- aber z.T. auch: Wünsche für mehr Parkplätze

Radverkehr und ÖPNV  
sollen ein  
Schwerpunkt werden

Spannungsfeld zum  
Thema  
Autoerreichbarkeit

## Leitziel für MoVe 35

- Beitrag der Mobilität zur Klimaneutralität Marburgs
- Betrachtung aller Verkehrsarten, insb. Umweltverbund, aber auch Betrachtung des Kfz-Verkehrs
- Mobilitätswende als ganzheitliche Mobilitätsstrategie



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

# Handlungserfordernisse (Bestandsanalyse)

- vielfältige Mobilitätsbedürfnisse sind zu berücksichtigen (Bewohnende der Kernstadt und der Ortsteile, Pendler\*innen, mobilitätseingeschränkte Personen, Senior\*innen Kinder, Schulwegsicherheit, ...)

Mobilität für alle

→ siehe  
Leitziel

Sichere Mobilität

# Handlungserfordernisse (Bestandsanalyse)

- vielfältige Mobilitätsbedürfnisse sind zu berücksichtigen (Bewohnende der Kernstadt und der Ortsteile, Pendler\*innen, mobilitätseingeschränkte Personen, Senior\*innen Kinder, Schulwegsicherheit, ...)
- besondere Verkehrsknotenpunkte oder auch Standorte (Bahnhöfe, Behringwerke, Lahnberge, ...) müssen mit ihren Verkehrsanforderungen berücksichtigt werden

Mobilität für alle

→ siehe  
Leitziel

Sichere Mobilität

innere und  
regionale  
Erreichbarkeit

# Handlungserfordernisse (Bestandsanalyse)

- vielfältige Mobilitätsbedürfnisse sind zu berücksichtigen (Bewohnende der Kernstadt und der Ortsteile, Pendler\*innen, mobilitätseingeschränkte Personen, Senior\*innen Kinder, Schulwegsicherheit, ...)
- besondere Verkehrsknotenpunkte oder auch Standorte (Bahnhöfe, Behringwerke, Lahnberge, ...) müssen mit ihren Verkehrsanforderungen berücksichtigt werden
- Mobilitätsalternativen (Rad, öffentlicher Verkehr) müssen v.a. für die Ortsteile ausgebaut werden

Mobilität für alle

→ siehe  
Leitziel

Sichere Mobilität

innere und  
regionale  
Erreichbarkeit

Umweltverbund  
(Fuß, Rad, ÖV)

# Handlungserfordernisse (Bestandsanalyse)

- vielfältige Mobilitätsbedürfnisse sind zu berücksichtigen (Bewohnende der Kernstadt und der Ortsteile, Pendler\*innen, mobilitätseingeschränkte Personen, Senior\*innen Kinder, Schulwegsicherheit, ...)
- besondere Verkehrsknotenpunkte oder auch Standorte (Bahnhöfe, Behringwerke, Lahnberge, ...) müssen mit ihren Verkehrsanforderungen berücksichtigt werden
- Mobilitätsalternativen (Rad, öffentlicher Verkehr) müssen v.a. für die Ortsteile und auch Lahnberge/Gewerbegebiete ausgebaut werden
- Verkehrsbelastungen sowie Umweltwirkungen (Lärm, Abgase, Flächenverbrauch, ...) müssen in der Kernstadt, aber auch in den Ortsteilen reduziert werden

Mobilität für alle

→ siehe  
Leitziel

Sichere Mobilität

innere und  
regionale  
Erreichbarkeit

Umweltverbund  
(Fuß, Rad, ÖV)

Kfz-Verkehr  
verträglicher  
abwickeln

# Handlungserfordernisse (Bestandsanalyse)

- vielfältige Mobilitätsbedürfnisse sind zu berücksichtigen (Bewohnende der Kernstadt und der Ortsteile, Pendler\*innen, mobilitätseingeschränkte Personen, Senior\*innen Kinder, Schulwegsicherheit, ...)
- besondere Verkehrsknotenpunkte oder auch Standorte (Bahnhöfe, Behringwerke, Lahnberge, ...) müssen mit ihren Verkehrsanforderungen berücksichtigt werden
- Mobilitätsalternativen (Rad, öffentlicher Verkehr) müssen v.a. für die Ortsteile ausgebaut werden
- Verkehrsbelastungen sowie Umweltwirkungen (Lärm, Abgase, Flächenverbrauch, ...) müssen in der Kernstadt, aber auch in den Ortsteilen reduziert werden
- Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualitäten in der Kernstadt und deren bessere Vernetzung, Verbesserung des öffentlichen Raumes auch in Ortsteilen, Lebensqualität

Mobilität für alle

→ siehe  
Leitziel

Sichere Mobilität

innere und  
regionale  
Erreichbarkeit

Umweltverbund  
(Fuß, Rad, ÖV)

Kfz-Verkehr  
verträglicher  
abwickeln

Attraktiver  
öffentlicher Raum

# Handlungserfordernisse (Bestandsanalyse)

- vielfältige Mobilitätsbedürfnisse sind zu berücksichtigen (Bewohnende der Kernstadt und der Ortsteile, Pendler\*innen, mobilitätseingeschränkte Personen, Senior\*innen Kinder, Schulwegsicherheit, ...)
- besondere Verkehrsknotenpunkte oder auch Standorte (Bahnhöfe, Behringwerke, Lahnberge, ...) müssen mit ihren Verkehrsanforderungen berücksichtigt werden
- Mobilitätsalternativen (Rad, öffentlicher Verkehr) müssen v.a. für die Ortsteile ausgebaut werden
- Verkehrsbelastungen sowie Umweltwirkungen (Lärm, Abgase, Flächenverbrauch, ...) müssen in der Kernstadt, aber auch in den Ortsteilen reduziert werden
- Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualitäten in der Kernstadt und deren bessere Vernetzung, Verbesserung des öffentlichen Raumes auch in Ortsteilen, Lebensqualität
- Kommunikation und Abstimmung im Prozess MoVe 35 und der allg. Mobilitätsplanung

Mobilität für alle

→ siehe  
Leitziel

Sichere Mobilität

innere und  
regionale  
Erreichbarkeit

Umweltverbund  
(Fuß, Rad, ÖV)

Kfz-Verkehr  
verträglicher  
abwickeln

Attraktiver  
öffentlicher Raum

Kommunikation/  
Partizipation

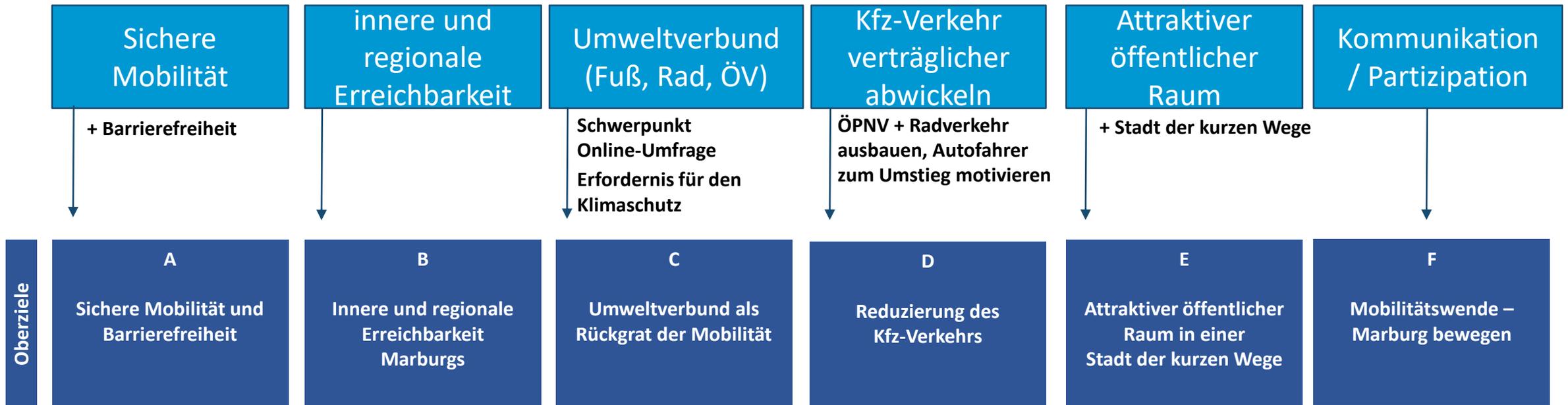
# Zieldiskussion in der AG MoVe 35

Vorschläge der AG MoVe zur stärkeren Berücksichtigung bestimmter Ziele, u.a.:

- Barrierefreiheit
- „Vision Zero“ (möglichst 0 Verkehrstote/Schwerverletzte im Verkehr)
- Wirtschafts- und Lieferverkehre, Arbeitsstandorte
- Stadt der kurzen Wege: räumliche Vernetzung von Wohnen, Arbeiten und Alltag
- stärkere Betonung, dass ein Ausbau der Mobilitätsalternativen (ÖPNV, Rad) dazu beitragen soll, Autofahrende zum Umsteigen zu motivieren und schrittweise Autoverkehr reduzieren soll
- bessere/effizientere Nutzung des Parkraumangebotes soll dazu beitragen, den öffentlichen Straßenraum vom Parken zu entlasten

# Leit- und Oberziele für MoVe 35

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

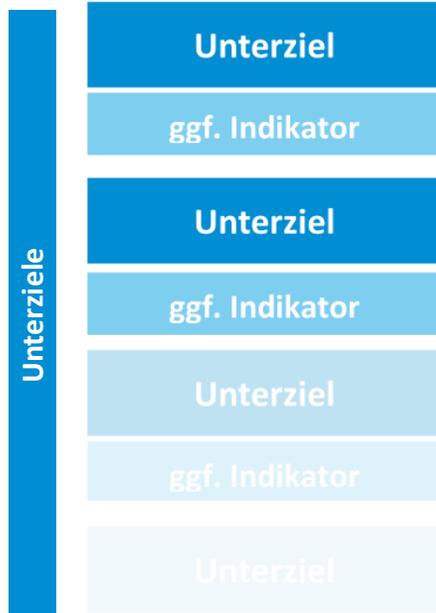


Oberziele sind buchstabiert, aber gleichrangig

# Vorschlag eines Zielsystems

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

| Oberziele | A                                      | B  | C  | D                            | E  | F                                 |
|-----------|--|--|--|------------------------------|--|-----------------------------------|
|           | Sichere Mobilität und Barrierefreiheit | Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs | Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität | Reduzierung des Kfz-Verkehrs | Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege | Mobilitätswende – Marburg bewegen |



➔ **Oberziele werden durch Unterziele konkretisiert**

➔ **Unterzielen werden im weiteren Verlauf Indikatoren zugeordnet:  
Wie lässt sich ein Zielerreichungsgrad bemessen?  
-> wo sinnvoll/möglich konkrete Zielwerte**

# Gliederung

## Rückblick Bestandsanalyse

Online-Infomesse, Online-Umfrage,  
Wichtigste Handlungserfordernisse

## Funktion des Zielsystems für MoVe 35, Herleitung eines ersten Vorschlages

- übergeordnete Zielstellungen
- Erkenntnisse der Online-Umfrage
- Handlungserfordernisse der Analysen

## Erster Vorschlag für ein Zielsystem (mit Vorschlägen der AG MoVe)



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

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

# Zieldiskussion in der AG MoVe 35

Einzelne Diskussionen und Vorschläge von Teilnehmenden der AG MoVe sind noch weiter zu besprechen. Insbesondere:

- Welche Rolle soll der Autoverkehr in Zukunft übernehmen?
- Gibt es Zielkonflikte zwischen den Oberzielen „Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität“ und „Reduzierung des Kfz-Verkehrs“?  
-> beispielsweise hinsichtlich der Erreichbarkeit Marburgs als Wirtschaftsstandort?

**Was ist zu tun, um die Ziele zu erreichen?**

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



**Wir freuen uns**

**jetzt auf die Diskussion in Kleingruppen!**

**Planersocietät**

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

**Kontakt**

Jan Diesfeld

Fon 02 31 / 58 96 96-14

Fax 02 31 / 58 96 96-18

[diesfeld@planersocietaet.de](mailto:diesfeld@planersocietaet.de)