

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

AG MoVe 35

# Zielsystem, Oberziele und erste Indikatoren/Zielwerte

13.07.2021



# Funktion des Zielsystems

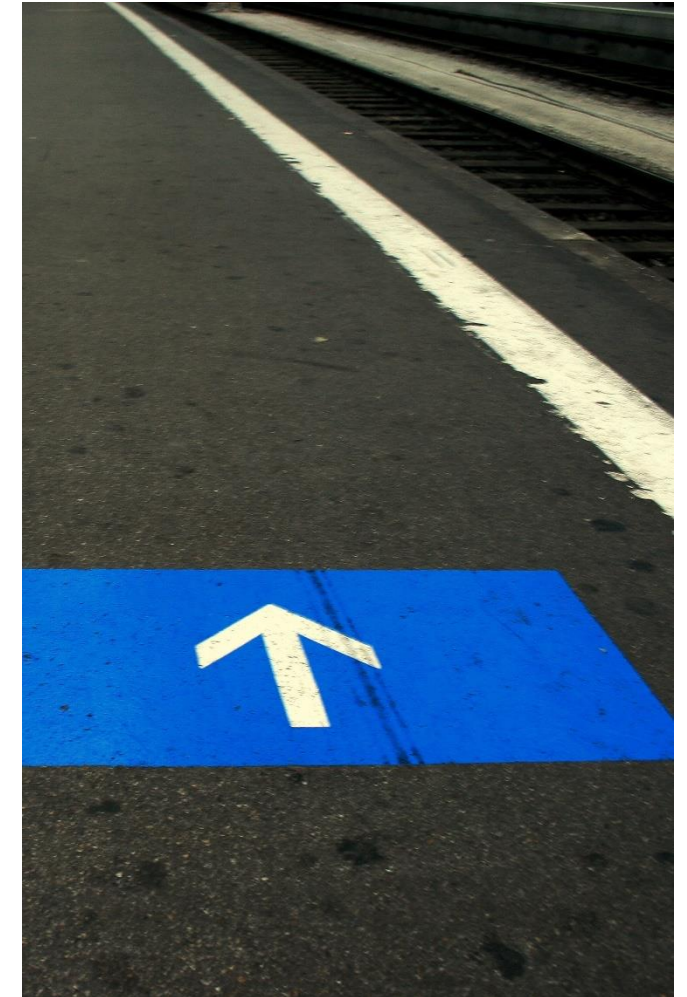
- Vorgabe für die Maßnahmenentwicklung von MoVe 35:
  - Welche Maßnahmen tragen zur Zielerreichung bei?
  - Wo gibt es Konflikte zwischen Maßnahmen?
  - Wo gibt es Zielkonflikte?
- Priorisierung der Maßnahmen entsprechend ihres Zielbeitrages und weiterer Faktoren (insb. Kosten)
- Vorgabe für die spätere Maßnahmenumsetzung
- Richtschnur für die Mobilitätsplanung der nächsten 15 Jahre





# Diskussionstand zum Zielsystem & weiteres Vorgehen

- Sitzung der AG MoVe im April 2021
- Öffentlicher Zielworkshop Anfang Juni 2021
- Ziel für die heutige Sitzung der AG MoVe:  
Finalisierung des Zielsystems & konkretisierter Zielwerte
- Vorstellung des Zielsystems in den politischen Ausschüssen  
im September 2021:  
Ziel des Beschlusses für MoVe 35



**Vorschlag eines Zielsystems für Marburg  
Überarbeitung nach der zweiten Sitzung  
der AG MoVe 35 und dem öfftl. Zielworkshop  
(Änderungen in grau/schwarz)**

**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	Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr	Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege	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 Straßenraumsprüche (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>		

# Oberziele, Indikatoren und erste Zielwerte

## Was sind Zielwerte?

- quantifizierte Zielkonkretisierung
- wo (noch) nicht anders möglich: Beschreibung eines Zielzustandes (qualitativer Zielwert)
- Maßstab für die Maßnahmenausarbeitung und die Wirkungskontrolle/Evaluation
- den Oberzielen wurden, wo es jetzt schon sinnvoll ist, erste Indikatoren/Zielwerte zugeordnet

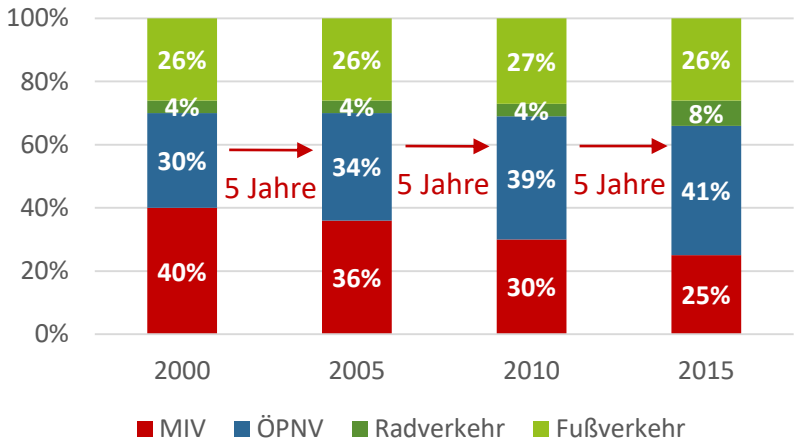
## Weitere und speziellere Indikatoren für die Evaluation/das Evaluationskonzept

- mit Konkretisierung von MoVe 35 werden auf die Maßnahmenempfehlungen spezifizierte Indikatoren entwickelt (bspw. Ziele für die Maßnahmenumsetzung: xx Fahrradstraßen/Jahr)
- sollen regelmäßige Überprüfbarkeit gewährleisten: Maßnahmenfortschritt/-wirkung
- ggf. müssen in den nächsten Jahren auch Ziele, Indikatoren und Zielwerte angepasst werden

# Was machen andere Städte, was haben sie bislang erreicht (Indikator Modal Split)?

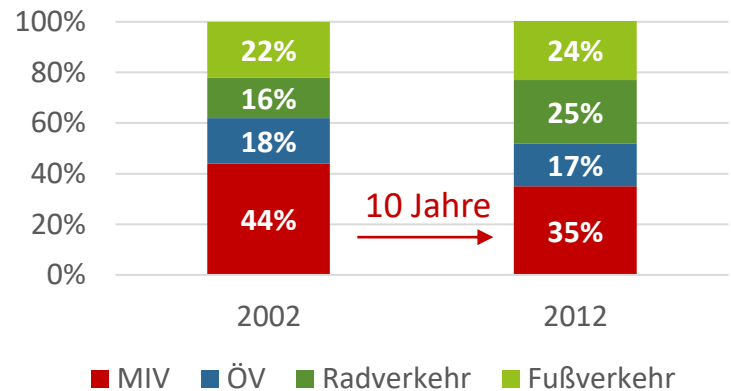
## Zürich

v.a. konsequente Bevorrechtigung und Förderung des ÖPNV



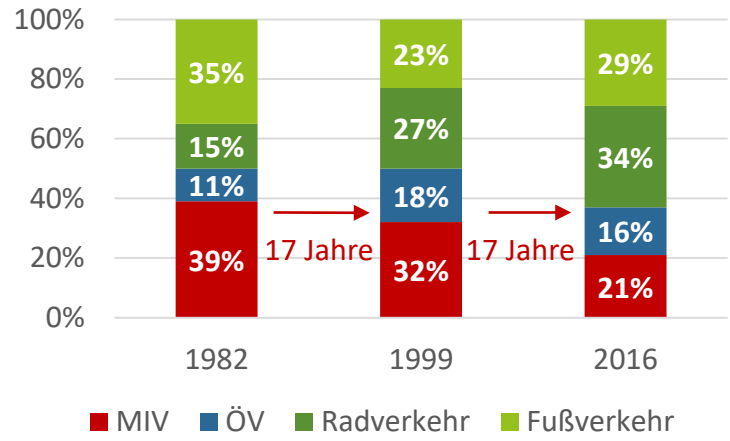
## Karlsruhe:

„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“  
verwaltungsverbindlicher Planungsstandard,  
Fahrradstraßen



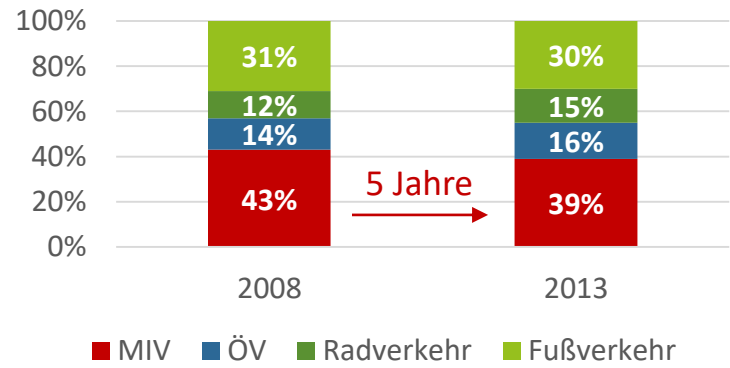
## Freiburg

Ausbau Radvorrangnetz + ÖPNV-Förderung



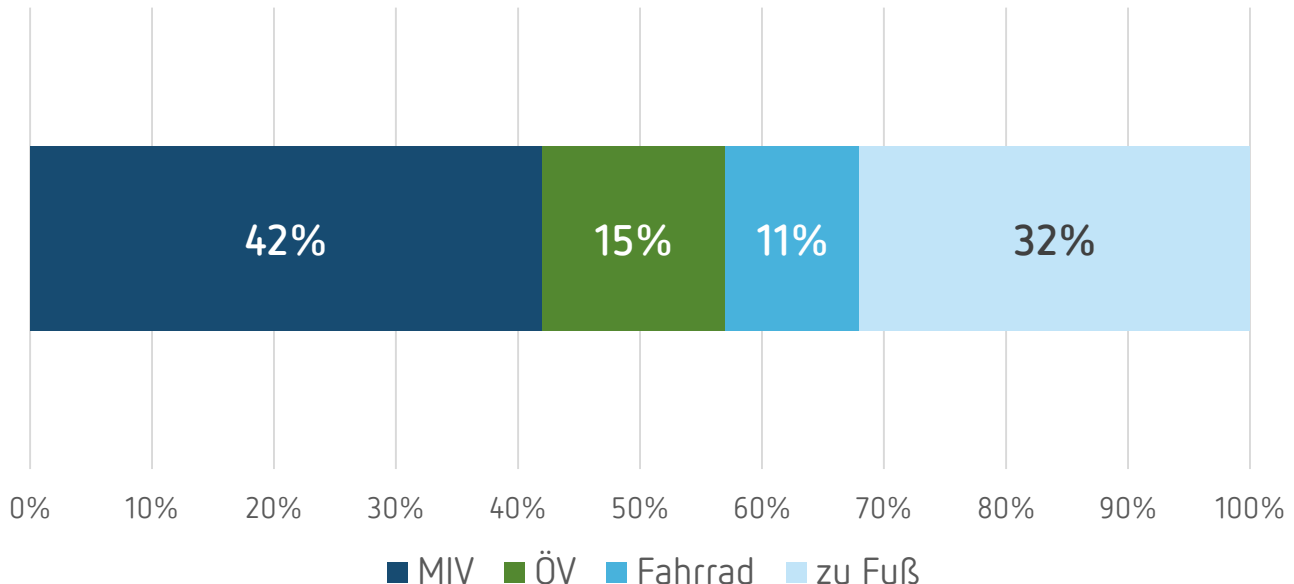
## Mannheim

Radverkehr, Fahrradstraßen, Ordnung des ruhenden Verkehrs, viel Öffentlichkeitsarbeit/Beteiligung, ...

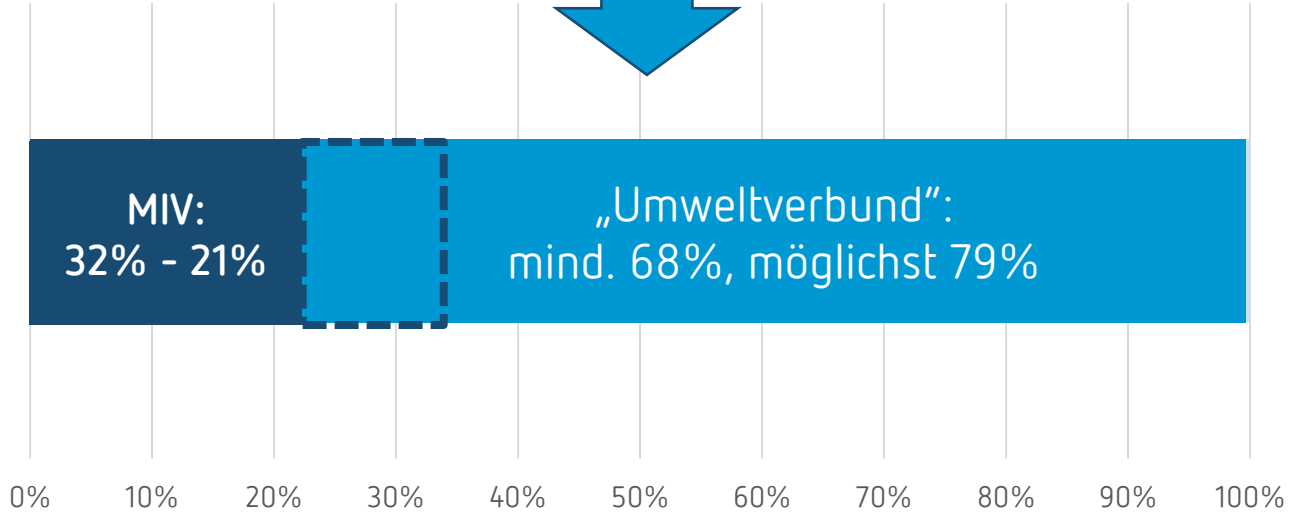


# Anreizbasierte Verhaltensänderungen: Indikator Modal Split

**Aktueller Modal Split von Marburg**



**möglicher Zielwert für 2035**



# Erste Indikatoren und Zielwerte bis 2035 (differenziertere Indikatoren über das Evaluationskonzept, basierend auf den Maßnahmen)

Indikator	Oberziel	Quantifizierung/Qualifizierung: Zielwerte bis 2035
Vision Zero	Oberziel A	<b>0 Tote &amp; 0 Schwerverletzte</b> auf Marburgs Straßen und Wegen bis 2035.
Barrierefreier ÖPNV	Oberziel A	<b>100% der Haltestellen &amp; Fahrzeuge</b> im ÖPNV sind entsprechend der geltenden Standards barrierefrei (begründete Ausnahmen im NVP).
Barrierefreiheit im Fußverkehr	Oberziel A	<b>100% der Ampeln &amp; Querungen</b> der Hauptfußwegeachsen sind entsprechend der jeweils geltenden Standards (Leit-/Aufmerksamkeitselemente, Breite, Ruhemöglichkeiten, ...) barrierefrei.
Taktung des ÖPNV in Marburg	Oberziel B und C	<b>mindestens 30-Minutentakt</b> des ÖPNV im Stadtgebiet (Kernstadt sowie Stadt-/Außenstadtteile)
Erreichbarkeit der Kernstadt	Oberziel B und C	Jeder Stadt- und Außenstadtteil verfügt über mind. <b>eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung und eine Radhauptverbindung</b> in die Kernstadt. Die Kernstadt ist grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
Erreichbarkeit der Stadt- und Außenstadtteile	Oberziel B und C	Aus allen Stadt- und Außenstadtteilen besteht mind. <b>eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung und eine Radhauptverbindung</b> in alle Stadt- und Außenstadteile. Diese sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
Erreichbarkeit der Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts-/Arbeitsplatzstandorte	Oberziel B und C	Die Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts-/Arbeitsplatzstandorte sind <b>mit Radhaupttrouten und von den Bahnhöfen umsteigefrei erreichbar</b> . Die <b>ÖPNV-Verbindung ist auf Arbeits- und Schichtzeiten angepasst</b> . Die Standorte sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
Erreichbarkeit der Nachbarkommunen	Oberziel B und C	<b>Nachbarkommunen sind über Radhaupttrouten mit dem Marburger Radverkehrsnetz verbunden</b> und mit dem <b>ÖPNV umsteigefrei</b> aus dem nächsten Marburger Außenstadtteil erreichbar. Nachbarkommunen sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
Sharingangebote	Oberziel C und F	<b>Alle Stadtteile</b> verfügen über Angebote des <b>Car- &amp; Bikesharings</b> sowie <b>Vernetzungspunkte</b> (Mobilstationen/-punkte). Mobilitätsangebote sind <b>digital buchbar</b> .
Zufriedenheit (über Umfragen, u.a. Fahrradclimatest, vitale Innenstadt)	Oberziele B, C, D und F	Die <b>Zufriedenheit</b> mit den <b>Mobilitätsangeboten</b> und mit der <b>Erreichbarkeit Marburgs steigt</b> regelmäßig (bezogen auf die Kernstadt, Stadt-/Außenstadtteile, Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandorte)



# Erste Indikatoren und Zielwerte bis 2035 (differenziertere Indikatoren über das Evaluationskonzept, basierend auf den Maßnahmen)

Indikator	Oberziel	Quantifizierung/Qualifizierung: Zielwerte bis 2035
Lärmbetroffene (LAP) und Luftschadstoff-Emissionen (LRP)	Oberziel D	<b>0 von Verkehrslärm</b> betroffene Personen entsprechend des Lärmaktionsplans, <b>keine Überschreitung der Grenzwerte</b> entsprechend des Luftreinhalteplans.
Antriebsformen der kommunalen Fahrzeugflotte sowie Carsharing-Flotte	Oberziel D	<b>Alle kommunalen Fahrzeuge</b> inkl. der ÖPNV-Flotte sowie Carsharing-Fahrzeuge fahren mit <b>emissionsarmen Antriebsformen</b> (nach derzeitigem Stand elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben).
Passantenfrequenz	Oberziel E	<b>Erhalt der Passantenfrequenz in der Oberstadt</b> mindestens auf vor-Corona-Niveau.
Straßenraumproportionen	Oberziel E	30%:40%:30% (Seitenraum:Fahrbahn:Seitenraum) – Prinzip als Zielstellung für <b>alle innerörtlichen Straßenneu- oder -umbauten</b> .
Zufriedenheit mit Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes	Oberziel E	<b>Die Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität</b> des öffentlichen Raumes <b>steigt</b> kontinuierlich (Erhebungsmethode: Umfragen/Haushaltsbefragungen).
Nutzungszahlen von Mobilitätsangeboten und Informationsdiensten	Oberziel C und F	<b>Steigende Nutzungszahlen</b> von Car- und Bikesharingdiensten, steigende Fahrgastzahlen im ÖPNV, steigende Radverkehrszahlen an (Dauer-)Zählstellen, steigende Nutzungszahlen von digitalen Informationsangeboten und Mobilitätsplattformen/-apps.
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Oberziel B, C und F	Die Zahl der <b>Betriebe, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen</b> zur Stärkung der Alternativen zum Kfz-Verkehr <b>durchführen, steigt kontinuierlich</b> . Der <b>Anteil der Beschäftigten, die Verkehrsträger des Umweltverbundes nutzen, steigt</b> kontinuierlich.
Schulisches Mobilitätsmanagement	Oberziel A, B, C und F	Die Zahl der <b>Schulen, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen</b> zur Verringerung des „Elterntaxis“ und zur Stärkung der <b>Alternativen zum Autoverkehr</b> (für Beschäftigte) durchführen, <b>steigt kontinuierlich</b> . Der <b>Anteil der Schüler*innen und Beschäftigten, die Verkehrsträger des Umweltverbundes nutzen, steigt</b> kontinuierlich.

# Oberziele, Indikatoren und erste Zielwerte

## Vorgehen für die folgende Abstimmung

- wir gehen das Zielsystem inklusive der Indikatoren einzeln durch
- das Ziel ist, einen Entwurf zu finalisieren, welcher der Politik vorgestellt wird
  
- Verständnisfragen erläutern wir gerne
- Änderungsvorschläge diskutieren wir im Plenum und treffen *möglichst* eine gemeinsame Entscheidung
- unterschiedliche Meinungen halten wir fest – die letztendliche Entscheidung treffen die politischen Ausschüsse

**Oberziele**

**A**

**Sichere Mobilität und Barrierefreiheit**

**Unterziele**

Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Erreichung der „Vision Zero“

A1

Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie des Sicherheitsgefühls

A2

Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit

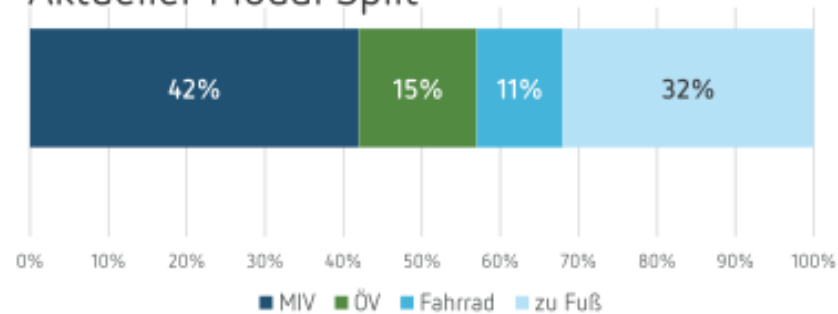
A3

Ausbau der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen

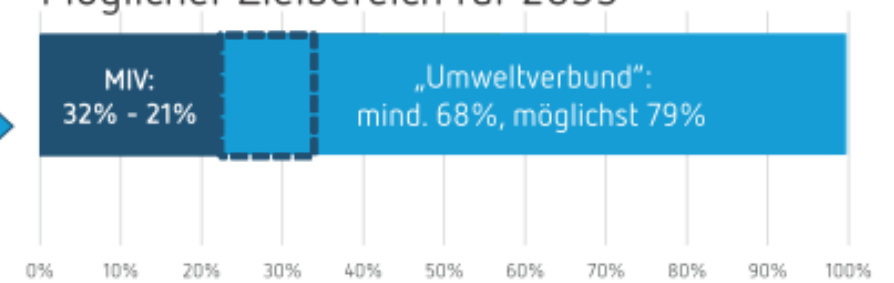
A4

## Anreizbasierte Verhaltensänderungen: Indikator Modal Split

Aktueller Modal Split



Möglicher Zielbereich für 2035



### Erste Indikatoren und Zielwerte für 2035 für das Oberziel A:

- o **Vision Zero:** 0 Tote & 0 Schwerverletzte auf Marburgs Straßen und Wegen bis 2035
- o **Barrierefreier ÖPNV:** 100% der Haltestellen und Fahrzeuge im ÖPNV sind entsprechend der geltenden Standards barrierefrei (begündete Ausnahmen im Nahverkehrsplan)
- o **Barrierefreiheit im Fußverkehr:** 100% der Ampeln & Querungen der Hauptfußwegeachsen sind entsprechend der jeweils geltenden Standards (Leit- / Aufmerksamkeits-elemente, Breite, Ruhemöglichkeiten, ...) barrierefrei.

Innere und regionale  
Erreichbarkeit  
Marburgs

Optimierung der  
Erreichbarkeit der Kernstadt

B1

Optimierung der  
Erreichbarkeit der  
Außenstadtteile und  
verbesserte Verbindung  
untereinander

B2

Optimierung der  
Erreichbarkeit bedeutender  
Verkehrs-, Bildungs-,  
Freizeit- & Tourismusziele

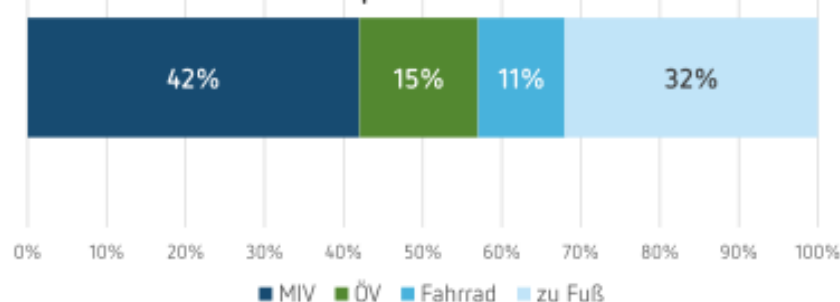
B3

Optimierung der  
Erreichbarkeit der Arbeits- &  
Wirtschaftsstandorte

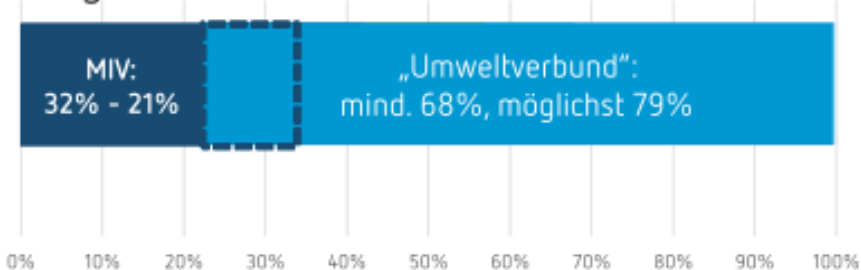
B4

## Anreizbasierte Verhaltensänderungen: Indikator Modal Split

Aktueller Modal Split



Möglicher Zielbereich für 2035



### Erste Indikatoren und Zielwerte für 2035 für das Oberziel B:

- o **Taktung des ÖPNV in Marburg:** mindestens 30-Minutentakt des ÖPNV im Stadtgebiet (Kernstadt sowie Stadt- / Außenstadtteile)
- o **Erreichbarkeit der Kernstadt:** jeder Stadt- und Außenstadtteil verfügt über min. eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung und eine Radhauptverbindung in die Kernstadt (die Kernstadt ist grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar)
- o **Erreichbarkeit der Stadt- und Außenstadtteile:** aus allen Stadt- und Außenstadtteilen besteht min. eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung und eine Radhauptverbindung in alle Stadt- und Außenstadtteile (diese sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar)
- o **Erreichbarkeit der Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts- / Arbeitsplatzstandorte:** die Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts- / Arbeitsplatzstandorte sind mit Radhaupttrouten und von den Bahnhöfen umsteigefrei erreichbar. Die ÖPNV Verbindung ist auf Arbeits- und Schichtzeiten angepasst (die Standorte sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar)
- o **Erreichbarkeit der Nachbarkommunen:** die Nachbarkommunen sind über Radhaupttrouten mit dem Marburger Radverkehrsnetz verbunden und mit dem ÖPNV umsteigefrei aus dem nächsten Marburger Außenstadtteil erreichbar (die Nachbarkommunen sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar)



B

Innere und regionale  
Erreichbarkeit  
Marburgs

Optimierung der  
Erreichbarkeit der Kernstadt

B1

Optimierung der  
Erreichbarkeit der  
Außenstadtteile und  
verbesserte Verbindung  
untereinander

B2

Optimierung der  
Erreichbarkeit bedeutender  
Verkehrs-, Bildungs-,  
Freizeit- & Tourismusziele

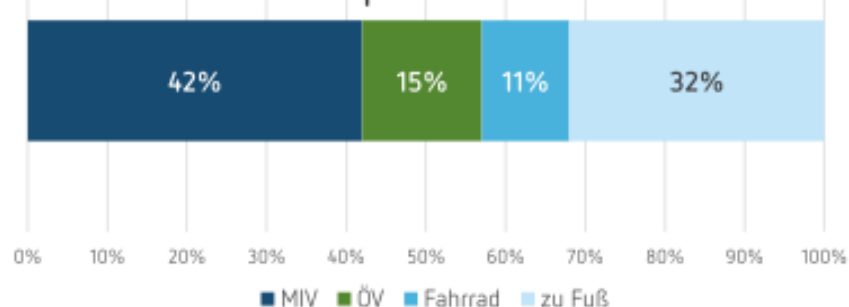
B3

Optimierung der  
Erreichbarkeit der Arbeits- &  
Wirtschaftsstandorte

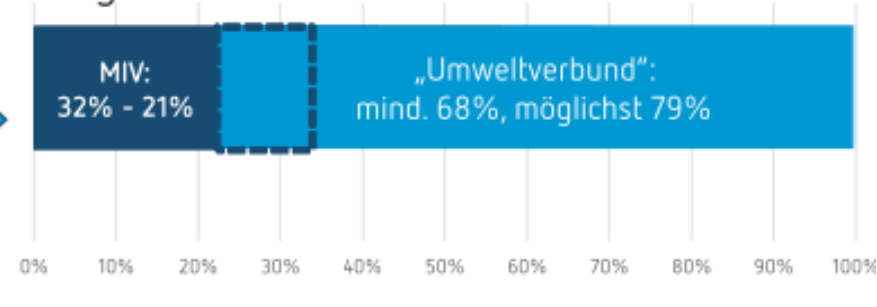
B4

## Anreizbasierte Verhaltensänderungen: Indikator Modal Split

Aktueller Modal Split



Möglicher Zielbereich für 2035



### Erste Indikatoren und Zielwerte für 2035 für das Oberziel B:

- o **Zufriedenheit (über Umfragen u.a. Fahrradklimatest, vitale Innenstadt):** Die Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten und mit der Erreichbarkeit Marburgs steigt regelmäßig (bezogen auf die Kernstadt, Stadt-/Außenstadtteile, Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts-/Arbeitsplatzstandorte)
- o **Betriebliches Mobilitätsmanagement:** Die Zahl der Betriebe, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Stärkung der Alternativen zum Kfz-Verkehr durchführen, steigt kontinuierlich. Der Anteil der Beschäftigten, die Verkehrsträger des Umweltverbundes nutzen, steigt kontinuierlich
- o **Schulisches Mobilitätsmanagement:** Die Zahl der Schulen, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Verringerung des „Elterntaxis“ und zur Stärkung der Alternativen zum Kfz-Verkehr (für Beschäftigte) durchführen, steigt kontinuierlich. Der Anteil der Schüler\*innen und Beschäftigten, die Verkehrsträger des Umweltverbundes nutzen, steigt kontinuierlich

C

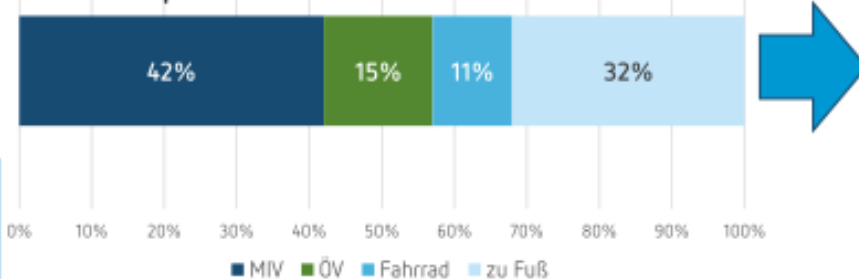
Umweltverbund als  
Rückgrat der Mobilität

D

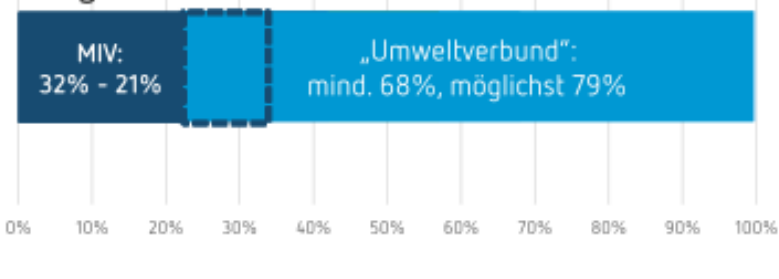
Stadt- und  
umweltverträglicher  
Kfz-Verkehr

## Anreizbasierte Verhaltensänderungen: Indikator Modal Split

Modal Split



Möglicher Zielbereich für 2035



Anreizbasierte Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch  
Ausbau attraktiver Alternativen

C1/D1

Stärkung des Fuß- und  
Radverkehrs in Quartieren,  
Stadtteilen und auf weiteren  
kurzen Wegen

C2

Stärkung insb. des  
öffentlichen Verkehrs und  
des Radverkehrs zur  
Verbindung der Stadtteile  
und Arbeitsstandorte

C3

Bessere und schnellere  
Verbindung mit  
Umlandkommunen im  
öffentlichen Verkehr und  
Radverkehr

C4

Bessere Vernetzung der  
Mobilitätsangebote und  
Ausbau der Sharing-Systeme

C5

### Erste Indikatoren und Zielwerte für 2035 für das Oberziel C (Teil 1):

- o **Taktung des ÖPNV:** mindestens 30 Minuten-Takt des ÖPNV im Stadtgebiet (Kernstadt, Stadt- und Außenstadtteile)
- o **Erreichbarkeit der Kernstadt:** Jeder Stadt- und Außenstadtteil verfügt über mind. eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung und eine Radhauptverbindung in die Kernstadt. Die Kernstadt ist grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
- o **Erreichbarkeit der Stadt- und Außenstadtteile:** Aus allen Stadt- und Außenstadtteilen besteht mind. eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung und eine Radhauptverbindung in alle Stadt- und Außenstadtteile. Diese sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
- o **Erreichbarkeit der Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts- / Arbeitsplatzstandorte:** Die Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts- / Arbeitsplatzstandorte sind mit Radhaupttrouten und von den Bahnhöfen umsteigefrei erreichbar. Die ÖPNV-Verbindung ist auf Arbeits- / Schichtzeiten angepasst. Die Standorte sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
- o **Erreichbarkeit der Nachbarkommunen:** Nachbarkommunen sind über Radhaupttrouten mit dem Marburger Radverkehrsnetz verbunden und mit dem ÖPNV umsteigefrei aus dem nächsten Marburger Außenstadtteil erreichbar. Nachbarkommunen sind grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.

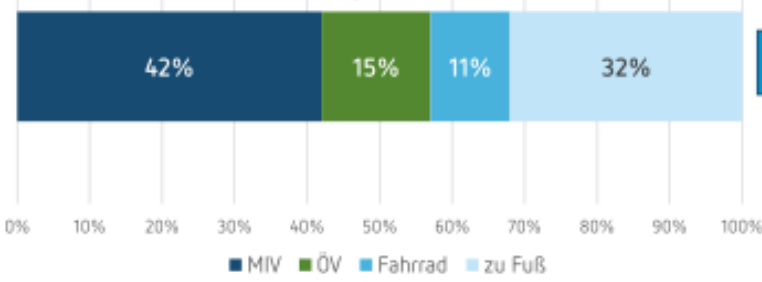
**C**  
Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität

**D**  
Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr

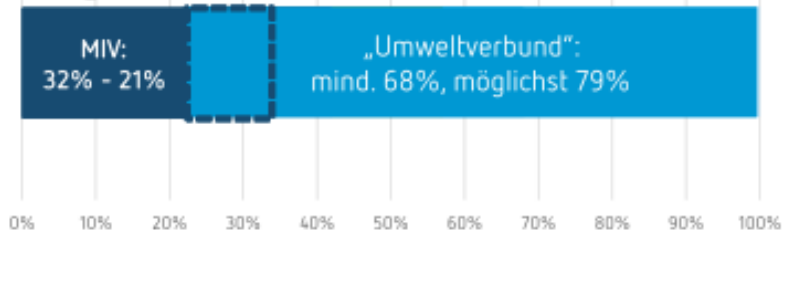
# Anreizbasierte Verhaltensänderungen: Indikator Modal Split

Anreizbasierte Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch Ausbau attraktiver Alternativen  
*C1/D1*

Aktueller Modal Split



Möglicher Zielbereich für 2035



Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Quartieren, Stadtteilen und auf weiteren kurzen Wegen  
*C2*

Stärkung insb. des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zur Verbindung der Stadtteile und Arbeitsstandorte  
*C3*

Bessere und schnellere Verbindung mit Umlandkommunen im öffentlichen Verkehr und Radverkehr  
*C4*

Bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme  
*C5*

## Erste Indikatoren und Zielwerte für 2035 für das Oberziel C (Teil 2):

- o **Sharingangebote:** Alle Stadtteile verfügen über Angebote des Car- & Bikesharings sowie Vernetzungspunkte (Mobilstationen/-punkte) Mobilitätsangebote sind digital buchbar.
- o **Zufriedenheit** (über Umfragen, u.a. Fahrradklimatest, vitale Innenstadt): Die Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten und mit der Erreichbarkeit Marburgs steigt regelmäßig (bezogen auf die Kernstadt, Stadt-/Außenstadtteile, Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandorte)
- o **Nutzungszahlen von Mobilitätsangeboten und Informationsdiensten:** Steigende Nutzungszahlen von Car- und Bikesharingdiensten, steigende Fahrgastzahlen im ÖPNV, steigende Radverkehrszahlen an (Dauer-) Zählstellen, steigende Nutzungszahlen von digitalen Informationsangeboten und Mobilitätsplattformen/-apps
- o **Betriebliches Mobilitätsmanagement:** Die Zahl der Betriebe, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Stärkung der Alternativen zum Kfz-Verkehr durchführen, steigt kontinuierlich. Der Anteil der Beschäftigten, die Verkehrsträger des Umweltverbundes nutzen, steigt kontinuierlich.
- o **Schulisches Mobilitätsmanagement:** Die Zahl der Schulen, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Verringerung des „Elterntaxis“ und zur Stärkung der Alternativen zum Autoverkehr (für Beschäftigte) durchführen, steigt kontinuierlich. Der Anteil der Schüler\*innen und Beschäftigten, die Verkehrsträger des Umweltverbundes nutzen, steigt kontinuierlich.



C

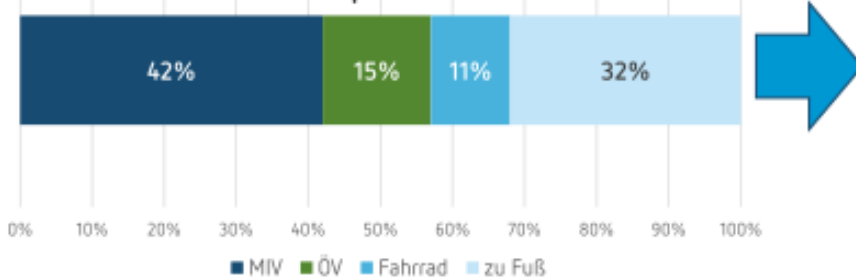
Umweltverbund als  
Rückgrat der Mobilität

D

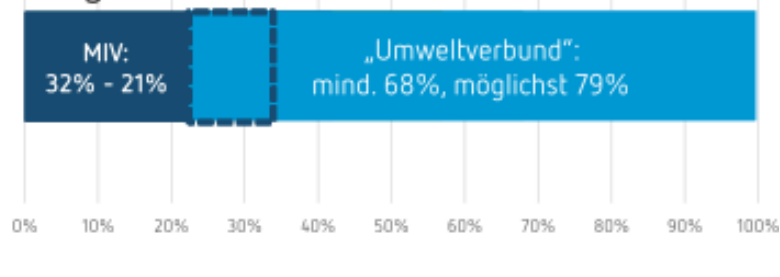
Stadt- und  
umweltverträglicher  
Kfz-Verkehr

## Anreizbasierte Verhaltensänderungen: Indikator Modal Split

Aktueller Modal Split



Möglicher Zielbereich für 2035



Anreizbasierte Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch  
Ausbau attraktiver Alternativen

Minimierung der  
Umweltbelastungen und  
Emissionen

D2

Effiziente Nutzung des  
Parkraumangebotes zur  
Entlastung des öffentlichen  
Raumes

Verbesserung der  
Rahmenbedingungen für  
emissionsarme  
Antriebsformen

D4

Verträgliche und  
bedarfsgerechte Abwicklung  
der Wirtschafts- /  
Lieferverkehre

D5

### Erste Indikatoren und Zielwerte für 2035 für das Oberziel D:

- o **Zufriedenheit** (über Umfragen, u.a. Fahrradklimatest, vitale Innenstadt): Die Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten und mit der Erreichbarkeit Marburgs steigt regelmäßig (bezogen auf die Kernstadt, Stadt- / Außenstadtteile, Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandorte)
- o **Lärmbetroffene (LAP) und Luftschadstoff-Emissionen (LRP)**:  
0 von Verkehrslärm betroffene Personen entsprechend des Lärmaktionsplans, keine Überschreitung der Grenzwerte entsprechend des Luftreinhalteplans
- o **Antriebsformen der kommunalen Fahrzeugflotte sowie Carsharing-Flotte**:  
Alle kommunalen Fahrzeuge inkl. der ÖPNV-Flotte sowie Carsharing-Fahrzeuge fahren mit emissionsarmen Antriebsformen (nach derzeitigem Stand elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben).



Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege

Mehr Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Quartieren und Stadtteilen

E1

Attraktive Vernetzung der Aufenthalts- und Erholungsbereiche

E2

Berücksichtigung aller Straßenraumsprüche (Integrierte Straßenraumgestaltung)

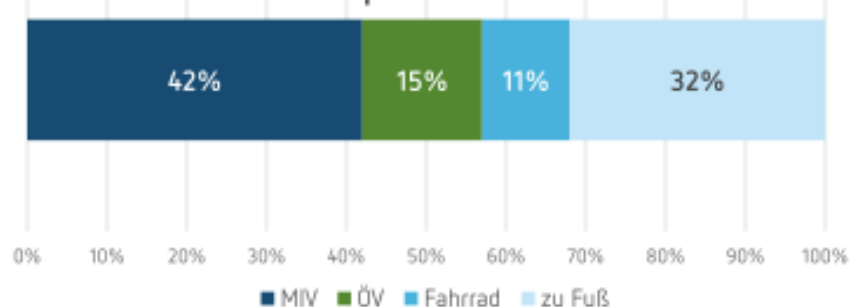
E3

Klimafreundliche und -angepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes

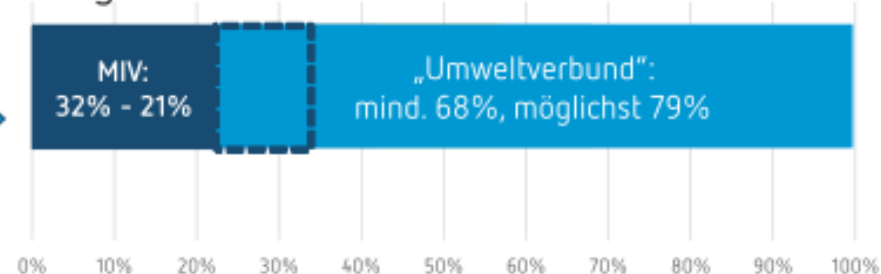
E4

## Anreizbasierte Verhaltensänderungen: Indikator Modal Split

Aktueller Modal Split



Möglicher Zielbereich für 2035



### Erste Indikatoren und Zielwerte für 2035 für das Oberziel E:

- o **Passantenfrequenz:** Erhalt der Passantenfrequenz in der Oberstadt mindestens auf vor-Corona-Niveau
- o **Straßenraumproportionen:** 30%:40%:30% (Seitenraum:Fahrbahn:Seitenraum) - Prinzip als Zielstellung für alle innerörtlichen Straßenneu- oder -umbauten
- o **Zufriedenheit mit Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes:** Die Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes steigt kontinuierlich (Erhebungsmethode: Umfragen/Haushaltsbefragungen)

Oberziele

F

Mobilitätswende – Marburg bewegen

Unterziele

Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit und Marketing  
F1

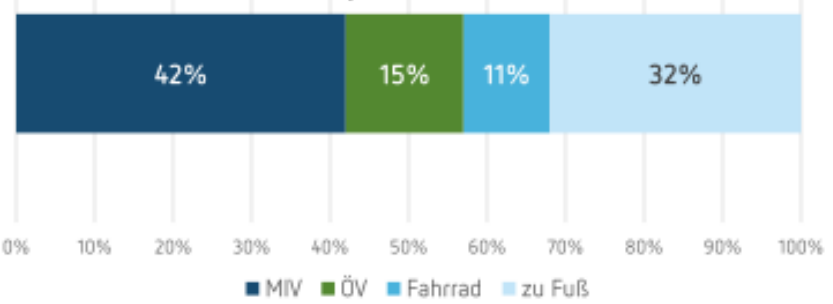
Mobilitätsplanung und -bildung mit und für Bürger\*innen und für in Marburg mobile Menschen  
F2

Intensivierung des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements  
F3

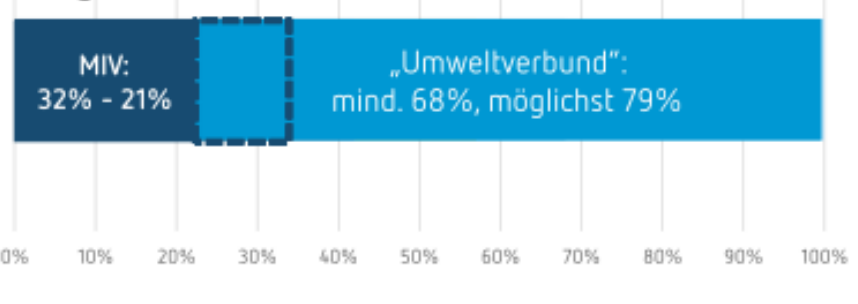
Mobility as a Service: verkehrsmittelübergreifende, digitale Mobilitätsinformationen  
F4

# Anreizbasierte Verhaltensänderungen: Indikator Modal Split

Aktueller Modal Split



Möglicher Zielbereich für 2035



## Erste Indikatoren und Zielwerte für 2035 für das Oberziel F:

- o **Sharingangebote:** Alle Stadt- und Außenstadtteile verfügen über Angebote des Car- & Bike-sharings sowie Vernetzungspunkte (Mobilstationen/Mobilpunkte)  
(Mobilitätsangebote sind digital buchbar)
- o **Zufriedenheit (über Umfragen, u.a. Fahrradklimatest, vitale Innenstadt):** Die Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten und mit der Erreichbarkeit Marburgs steigt regelmäßig (bezogen auf die Kernstadt, Stadt-/Außenstadtteile, Verkehrs-, Bildungs-, Wirtschafts-/Arbeitsplatzstandorte)
- o **Nutzungszahlen von Mobilitätsangeboten und Informationsdienste:** Steigende Nutzungszahlen von Car- und Bikesharingdiensten, steigende Fahrgastzahlen im ÖPNV, steigende Radverkehrszahlen an (Dauer-)Zählstellen, steigende Nutzungszahlen von digitalen Informationsangeboten und Mobilitätsplattformen/-apps
- o **Betriebliches Mobilitätsmanagement:** Die Zahl der Betriebe, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Stärkung der Alternativen zum Kfz-Verkehr durchführen, steigt kontinuierlich. Der Anteil der Beschäftigten, die Verkehrsträger des Umweltverbundes nutzen, steigt kontinuierlich
- o **Schulisches Mobilitätsmanagement:** Die Zahl der Schulen, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Verringerung des „Elterntaxis“ und zur Stärkung der Alternativen zum Kfz-Verkehr (für Beschäftigte) durchführen, steigt kontinuierlich. Der Anteil der Schüler\*innen und Beschäftigten, die Verkehrsträger des Umweltverbundes nutzen, steigt kontinuierlich



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



**Vielen Dank für Ihre heutigen Hinweise!**

**Wir wünschen schöne Sommerferien!**

**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/Christof Tielker

Fon 02 31 / 58 96 96-24

Fax 02 31 / 58 96 96-18

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