



# Mobilitäts- und Verkehrskonzept der Universitätsstadt Marburg 2035

## 2. Sitzung der AG MoVe 2035 am 29. April 2021

### Ergebnisdokumentation

...werte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität  
durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle

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

**Termin** Donnerstag, 29.04.2021, 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr, online, Webex

**Teilnehmende** 41

**Ablauf**

**Begrüßung, Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies**

**Agenda und Update zum Prozess MoVe 35 (Stadt Marburg)**

**Einstieg in die Zieldiskussion (Planersocietät)**

**Kleingruppendiskussion in vier parallelen Gruppen**

**Zusammenfassung / Abschluss und Ausblick**

**Begrüßung Oberbürgermeister Stadt Marburg**

**Herr Dr. Spies**

Der Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies, begrüßt die Mitglieder der AG MoVe 35 zur 2. Sitzung im Rahmen der Erarbeitung des MoVe 35-Konzepts. Er unterstreicht die Wichtigkeit des neuen Mobilitätskonzepts für die Universitätsstadt Marburg, welches seit verganginem Jahr erarbeitet wird. Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept gilt bis 2035 und soll die klimafreundliche und umweltfreundliche Mobilität voranbringen. Das letzte übergreifende Konzept ist über 20 Jahre alt. Ein neues Mobilitätskonzept ist wichtig, weil sich die Anforderungen an Mobilität insgesamt und die Anforderungen der Menschen in der Stadt Marburg geändert haben. Die Form der Mobilität muss sich anpassen, auch unter dem Aspekt des Klimawandels. Die unterschiedlichen Belange und Interessen im Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept müssen berücksichtigt werden, was in Marburg allein durch seine Topographie, aber auch durch den starken Wirtschaftsstandort nicht einfach ist. Das Interesse an dem neuen Mobilitäts- und Verkehrskonzept ist groß, so haben an der Online-Umfrage im vergangenen Winter über 3600 Menschen teilgenommen.

Er erinnert daran, dass es in Marburg einen Konsens zu einer Verkehrswende gibt, dass Marburg sich über den Weg dahin aber uneins ist. Hierzu soll das neu erarbeitete Konzept Lösungsmöglichkeiten aufzeigen.

**Agenda und Update zum MoVe 35 Prozess**

**Herr Ilgner**

**Frau Schönemann, Frau Klug, Herr Diesfeld, Herr Lensch**

Herr Ilgner vom Moderationsbüro team ewen in Darmstadt begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Mitwirkenden seitens der Stadt und dem Gutachterbüro vor. Dies sind vom Fachdienst 61 Stadtplanung und Denkmalschutz Frau Klug und Frau Schönemann. Von der Planersocietät Herr Diesfeld und Herr Tielker. Frau Hinz (Planersocietät), Herr Lensch (Planersocietät, für den Nahverkehrsplan dabei) und Frau Heitmüller (Stadt Marburg) werden in den Kleingruppen ebenfalls mitarbeiten. Herr Heidrich (Fachdienst 72 – Bürger\*innenbeteiligung) unterstützt die Veranstaltung in Bezug auf die Technik. Vom Moderationsbüro ist ebenfalls Frau Vollmer dabei und wird die Moderation in einer Kleingruppe übernehmen.

Im Anschluss präsentiert er den Veranstaltungsablauf sowie organisatorische Hinweise bzgl. der technischen Handhabung in der online Konferenz (Mikrophone, Melden, Video etc.).

Er erinnert an die Aufgaben der AG MoVe 35, welche aus verschiedenen Akteuren der Marburger Stadtgesellschaft zusammengesetzt ist:

- Kontinuierliche Mitarbeit zur Qualitätssicherung
- Information und inhaltliche Diskussion über den aktuellen Planungsstand von MoVe 35
- Hinweise, Bedürfnisse und lokale Kenntnisse einbringen
- Multiplikator\*innen für den Gesamtprozess
- Gemeinsamer Dialog der Akteure aus der Marburger Stadtgesellschaft über die unterschiedlichen Interessenslagen
- Gemeinsamkeiten aufzeigen

Dokumente und weitere Informationen zu MoVe 35 sind auf der städtischen Webseite <https://www.marburg.de/move35> zu finden.

In einem kurzen Gespräch erkundigt er sich nach dem aktuellen Bearbeitungsstand:

*Frau Schönemann, die erste Sitzung der AG MoVe 35 liegt länger zurück. Was wurde in der Zeit für Interessierte an MoVe 35 angeboten?*

Das ist richtig. Das erste Treffen der AG MoVe 35 war im September vergangenen Jahres. Am 20.10.2020 hat die öffentliche Auftaktveranstaltung stattgefunden. Hier wurden das Vorgehen und die Bearbeitungsschritte zu MoVe 35 vorgestellt. Vor Weihnachten wurde die Online-Umfrage durchgeführt. Diese Ergebnisse sind ebenfalls in die Bestandsanalyse eingeflossen. Die Informationen und entsprechende Berichte sind online auf der virtuellen Infomesse unter [www.marburgmachtmit.de](http://www.marburgmachtmit.de) abrufbar. Im Februar wurde ein Workshop mit den Ortsvorsteher\*innen und Vorsitzenden der Stadtteilgemeinden durchgeführt. Jetzt folgt der Abschluss der Bestandsanalyse. Nun steht verstärkt die Frage im Raum, wo es zukünftig hingehen soll.

*In dem Bericht zur Bestandsanalyse und der Online-Umfrage: Gab es da für Sie überraschende Ergebnisse?*

Die vielfältigen Belange der Stadtgesellschaft sind gut aufgezeigt. Bei der Umfrage sind besonders Belange des Radverkehrs zahlreich vertreten. Ebenso wird aufgezeigt, dass die Vernetzung zwischen den Außenstadtteilen verbessert werden soll. Die Ost-West Beziehung in Marburg muss verbessert werden. Die Bewertung der Nord-Süd Verbindung fällt erwartungsgemäß besser aus. Der Parkraum ist in der Kernstadt insgesamt ausreichend zu bewerten, aber bei der Verteilung innerhalb dieses Gebiets muss noch nachgebessert werden.

Da das Interesse an der Bestandsanalyse sehr groß ist, bieten wir dazu einen Sondertermin an: Am 27.05.2021 informieren wir online zur Bestandsanalyse. Der Termin ist öffentlich.

*Frau Klug, wie ist der Stand bei der Verkehrszählung in Marburg?*

Die Verkehrszählung ist ein wichtiger Baustein für die Bestandsanalyse, weil damit das Verkehrsmodell für Marburg angepasst wird. Auch über die Menge des Schwerverkehrs können nach der Zählung bessere Aussagen getroffen werden. Einzelne Maßnahmen, welche später im Prozess erarbeitet werden, können dann im Modell auf ihre Effekte überprüft werden. Wegen den Auswirkungen der Coronapandemie haben wir die Verkehrszählung noch nicht durchgeführt, da u.a. durch den Lockdown der Verkehrsfluss verzerrt ist. Derzeit ist geplant, dass die Verkehrszählung zwei Wochen vor den hessischen Sommerferien durchgeführt wird.

*Herr Diesfeld, hat die noch ausstehende Verkehrszählung Auswirkungen auf den Zeitplan insgesamt?*

Das Verkehrsmodell kann derzeit noch nicht erstellt werden. In dem Modell werden dann einzelne Maßnahmen zu überprüfen sein. Wie bereits angesprochen, werden die Maßnahmen aber erst in einer späteren Bearbeitungsphase erstellen. Derzeit gibt es noch keine größeren Verzögerungen auf den Gesamtprojektplan.

*Herr Lensch (Planersocietät), auch der Nahverkehrsplan wird derzeit fortgeschrieben. Konkurrieren die beiden Planwerke miteinander?*

Nein, die beiden Pläne konkurrieren nicht miteinander. Auch der Wirkungshorizont ist unterschiedlich. MoVe 35 legt strategische Leitlinien und Entwicklungen für die nächsten 15 Jahre für eine gesamtstädtische Strategie fest. Der Nahverkehrsplan wird mit einem Horizont von fünf Jahren, ausschließlich für den Nahverkehr erstellt. In den Bereichen, in denen sich die Pläne überschneiden, erfolgt eine enge Abstimmung zwischen Nahverkehrsplan und MoVe 35.

In einer kurzen Webex-Umfrage informiert sich Herr Ilgner darüber, ob die Teilnehmenden die Online-Befragung und Online-Informationen zu MoVe 35 verfolgt haben und ob sie mit dem bisherigen Vorgehen zu MoVe 35 zufrieden sind. Im Anschluss an die Sitzung lädt er die Teilnehmenden ein, in lockerer Runde, über Prozess und Planung zu sprechen.

- a. Ja, ich habe teilgenommen und die Ergebnisse verfolgt. 14/40 (35%)
- b. Ich wusste davon, habe mich aber nicht beteiligt. 10/40 (25%)
- c. Nein, ich habe das nicht mitbekommen. 4/40 (10%)
- d. Keine Antwort 12/40 (30%)
  - Ja. 19/40 (48%)
  - Nein. 9/40 (23%)
  - Keine Antwort 12/40 (30%)

## Hinweise und Rückfragen

*Wird es auch ein Verkehrsmodell zum nichtmotorisierten Individualverkehr geben?*

Nein. Das Modell wird nur für den Kfz-Verkehr erstellt. Es kann dann aber zwischen PKW und LKW unterschieden werden.

*Werden in der Bestandsanalyse auch Konzepte und Entwicklungen benachbarter Gemeinden geprüft? Besonders für die äußeren Stadtteile sind die Verbindungen in die anderen Gemeinden wichtig.*

Wenn es dann im späteren Prozess darum gehen wird, einzelne Maßnahmen zu entwickeln, wird auch die Planung und Entwicklung der angrenzenden Gemeinden geprüft, um die Maßnahmen passend abzustimmen.

*Die Daten der Bestandsanalyse in den Stadtteilen scheinen bezüglich Wirtschaftsverkehre unvollständig. Ist die Umfrage vitale Innenstädte bekannt? Der Landkreis sollte verstärkt einbezogen werden.*

Die Umfrage ist bekannt und wird miteinbezogen. Die noch ausstehende Verkehrszählung wird weitere Aussagen bezüglich des Schwerverkehrs liefern. Kleinräumige Belieferungskonzepte werden bei den Maßnahmen Berücksichtigung finden. Gleichzeitig wird MoVe 35 nicht detaillierte Logistikkonzepte für einzelne Stadtteile erarbeiten können. Der Landkreis wird – wie auch die benachbarten Gemeinden – im Zuge der Aufstellung der Maßnahmen weiter Berücksichtigung finden.

*Sind Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung mitgedacht worden?*

Diese Frage betrifft nicht nur MoVe 35, sondern die Stadtplanung insgesamt. Z. B. sind viele Kfz-Fahrten Versorgungsfahrten. Wenn Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Einkaufen näher zusammenrücken, kann auf Fahrten verzichtet werden. Dies kann MoVe 35 jedoch nicht allein regeln. Wo möglich, können auch Maßnahmen / Ideen zur Verkehrsvermeidung in MoVe 35 berücksichtigt werden.

*Für den Verkehr in die Region muss auch jenseits des Kfz gedacht werden. Hier ist der geplante Deutschlandtakt für die Schiene zu nennen.*

Diese Fragestellungen haben für die Bestandsanalyse (sie betrachtet den jetzigen Stand) keine Rolle gespielt. Bei der Entwicklung der Maßnahmen ist die zukünftige Entwicklung zu berücksichtigen.

*Wurde bei der Umfrage der Pendlerverkehr berücksichtigt? Ich hatte den Eindruck, dass durch die Programmierung der Umfrage und dementsprechende Fragestellungen z. B. Fußgänger\*innen auch in den Bus gedrängt werden sollen.*

Ca. 25 % der Teilnehmenden an der Umfrage bei der Umfrage kommen aus dem Umland. Primär war bei der Umfrage die Frage leitend, was Auto-

Nutzende abhält den ÖPNV zu nutzen bzw. um aufzuzeigen welche Alternativen es gibt. Eine Verlagerung von Fußverkehr in den ÖPNV wird nicht angestrebt.

## **Einstieg in die Zieldiskussion**

**Herr Diesfeld**

In seinem Vortrag präsentiert Herr Diesfeld (Planersocietät Dortmund) die Funktion des Zielsystems, sowie die Herleitung des Vorschlags (*vgl. Präsentationsfolien*). Dieser Vorschlag soll in den anschließenden Kleingruppen vertieft diskutiert und dadurch weiterentwickelt werden.

Das Zielsystem bietet die Vorgabe für die spätere Maßnahmenentwicklung. Es hilft die Maßnahmen entsprechend ihrem Zielbeitrag und weiteren Faktoren (insbesondere der Kosten) zu priorisieren. Bei der Aufstellung des Zielsystems müssen übergeordnete Zielstellungen berücksichtigt werden. Hierzu gehören unter anderem:

- Pariser Klimaschutzabkommen
- European Green Deal: Klimaneutrale EU
- Reduktion der CO<sub>2</sub> Emissionen in der EU
- Klimanotstandsbeschluss: Klimaneutralität Marburg bis 2030
- Klima-Aktionsplan 2030
- Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung bezüglich MoVe 35

## **Kleingruppenphase**

In der anschließenden Gruppenphase diskutieren die Teilnehmenden in vier festen Kleingruppen den Vorschlag zum Zielsystem. Durch die Aufteilung in Kleingruppen ist der direkte Austausch mit der Stadt, den Gutachtern und auch untereinander möglich. Im Vorfeld wurde der Entwurf des Zielsystems versendet. Dieser Entwurf soll in der Gruppenphase kommentiert und ergänzt werden. Der Austausch in der Kleingruppe orientiert sich an den folgenden Leitfragen:

- Wo finden sich die Wünsche / Themen der Teilnehmenden im Zielsystem? Wo finden sich diese? Wo auch nicht?
- Sind die Oberziele passend? Decken die Oberziele die Themen ab?
- Passen die Unterziele? Gibt es Änderungs-/ Ergänzungsbedarfe?

*(Siehe hierzu die Mitschriften aus den Kleingruppen im Anhang)*

## **Kurze Rückmeldung aus den Kleingruppen**

Nach Abschluss der Gruppenarbeitsphase geben Frau Schönemann, Herr Diesfeld, Herr Tielker und Frau Klug einen Einblick in die jeweilige Diskussion.

In der Zusammenschau zeigt sich, dass die Gruppen unterschiedliche Schwerpunkte in der Diskussion gelegt haben. Teilweise wurde intensiv an den Formulierungsvorschlägen gearbeitet und diese konkretisiert. In anderen Gruppen wurde über die grundsätzliche Aufgabe des Zielsystems diskutiert und die schwerpunktmäßige Ausrichtung gesprochen.

**Ausblick,      **Schlusswort**  
Herr Dr. Spies**

Herr Ilgner gibt einen Ausblick auf den weiteren Prozess des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts 2035: Ende Mai findet der Sondertermin zur Bestandsanalyse statt, um die vielen Fragen zur Bestandsanalyse ausführlich beantworten zu können.

Am 01.06.2021 findet ein öffentlicher Bürger\*innen-Workshop (online) zu den Planungszielen und Leitlinien statt. Die AG MoVe 35 trifft sich vor der Sommerpause nochmals, um das weiterentwickelte Zielsystem zu besprechen.

Herr Dr. Spies dankt allen Teilnehmenden für ihr Engagement und die Bereitschaft, sich in den Prozess einzubringen und wünscht in dem anschließenden formlosen Austausch noch anregende Gespräche.

**Anhang**

- Präsentationsfolien Planersocietät
- Mitschriften aus den 4 Kleingruppen

## **Notizen Gruppe A**

(Hr. Diesfeld / Fr. Hinz)

### **Erste Eindrücke zum Zielsystem:**

- Der erste Eindruck des Zielsystems ist überwiegend, dass es komplex, umfassend, aber auch noch recht abstrakt und theoretisch ist.
- Angemerkt wird, dass die Wirtschaft als „Herz“ Marburgs, insb. der Einzelhandel in der Kernstadt, aber auch Standorte wie bspw. der Kaufpark Wehrda, wichtig seien. Die Erreichbarkeit sei daher wichtig.
- Es wird darauf hingewiesen, dass der Beschluss und das Ziel zur Klimaneutralität Marburgs Veränderungen brauche. Wichtig sei in allem auch die Außenstadtteile sowie die Gewerbe- und Industriestandorte, insb. Behringwerke, einzubeziehen.
- Einer insgesamt besseren Gestaltung der Stadt Marburg soll ein Ziel sein.
- Hinsichtlich der Erreichbarkeit seien auch Ziele wie bspw. den FIB (Verein zur Förderung der Inklusion behinderter Menschen e.V.) zu berücksichtigen. Für die entsprechenden Mitarbeiter\*innen und Besucher\*innen spiele der Autoverkehr nur eine geringe Rolle, viel wichtiger seien hier der ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Insgesamt sollten die Ziele also auch Mobilitätsbedürfnisse von Mobilitätsbehinderten sowie jüngeren Menschen berücksichtigen.

### **Die Teilnehmenden der Gruppe nannten im Folgenden ihre wichtigsten Ziele:**

- Als ein wichtiges Ziel der zukünftigen Mobilität in Marburg wird die Sicherheit vor allem im Schulverkehr angesehen. Dazu gehöre auch das schulische Mobilitätsmanagement.
- Hinsichtlich des Einzelhandels wird genannt, dass er von einem attraktiven öffentlichen Raum profitiert, also Aufenthaltsqualität (bspw. in der Oberstadt) ein Standortfaktor und eine Chance sind.  
Eine Oberstadt, die nahezu autofrei sei und eine hohe Aufenthaltsqualität biete, könnte auch ein Faktor sein, um Autofahrer\*innen zu motivieren, ihr Auto nicht direkt vor dem Geschäft parken zu wollen, sondern auch in gewisser Entfernung zu parken.
- Für Marburg soll ein wichtiges Ziel sein, Umweltbelastungen zu reduzieren.  
→ siehe Oberziel D: Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr, Minimierung der Umweltbelastungen; das Ziel sollte aber weiter mit konkreten quantitativen Zielen konkretisiert werden.
- Es wird genannt, dass für die Ortsteile Radverkehrsverbindungen und bessere Busverbindungen sowohl in die Kernstadt als auch untereinander wichtige Ziele sein sollten.
- Ein künftig wichtiges Ziel solle sein, Diskussionen über die Entwicklung der Mobilität zu ermöglichen, sodass Bürger\*innen sich einbringen können. Kommunikation sei sehr wichtig.
- Als wichtiges Ziel wird genannt, dass es Animation/Motivation geben sollte, mehr Bus und Fahrrad zu nutzen und mehr zu Fuß zu gehen. Das hieße zum Beispiel mehr Radabstellplätze, zum Beispiel am Pilgrimstein, weniger konflikträchtige Situationen zwischen den Verkehrsmitteln in der Stadt und auch weniger Parkplätze.

- Die Vernetzung mit der Bahn sei wichtig, insbesondere muss Zielstellung sein, den zukünftigen integralen Taktfahrplan auch in Marburg zu integrieren bzw. den ÖPNV darauf anzupassen. Mobility as a Service muss ein wichtiges Ziel sein.
- Erreichbarkeit Marburgs, sowohl der Kernstadt, der Ortsteile, der Gewerbestandorte sowie auch wichtiger Einzelstandorte (siehe Oberziel B und entsprechende Unterziele).  
➔ Hier wird festgehalten, dass die Umlandverbindungen in benachbarte Städte stärker betont werden müssen und auch bessere Tangentialverbindungen in Marburg aufgenommen werden sollen.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die genannten Ziele grundsätzlich im Zielsystem vorhanden sind, im weiteren Verlauf aber noch konkretisiert werden könnten (z.B. über die Indikatoren und über die Maßnahmen).

Anpassungen für die Ziele sollten entsprechend der Diskussion erfolgen:

- Im Oberzielbereich B sollte verstärkt betont werden, dass Tangentialverbindungen und die Umlandverbindungen wichtig sind.
- Unterziel D2 „Minimierung der Umweltbelastungen und Emissionen“ sollte mit konkreten Zielen unterlegt werden.

**Die Ziele der Erreichbarkeit (Oberziel B) und Ziele hinsichtlich Umweltverbund (Oberziel C) und Autoverkehr (Oberziel D) wurden besonders diskutiert.**

- Hinsichtlich der Erreichbarkeit, u.a. mit Blick auf den Handel in Marburg, wird betont, dass Kund\*innenverkehre derzeit stark auf das Auto fokussiert seien. Dementsprechend müssten die Rahmenbedingungen für den Handel und Distanzhandel als wichtiger Zielaspekt berücksichtigt werden. Auch das Umland (Kund\*innen aus den Nachbarstädten) sei ein wichtiger Zielaspekt.
- Dazu wird in der Gruppe festgehalten, dass dies der derzeitige Zustand ist und eine Verbesserung anderer Mobilitätsformen als Alternative zum Auto Chancen bieten wird. Es sollte darum gehen, Alternativen zum Auto deutlich attraktiver zu machen, um die Mobilitätsoptionen für alle Menschen zu verbessern. Ein Ausbau dieser Alternativen wird dazu führen, dass mehr Menschen anstatt des Autos auch andere Verkehrsmittel nutzen und sich durch diese Angebotsplanung die Autoverkehrsmengen reduzieren werden.
- Es wird aber auch festgehalten, dass ein Ausbau der Alternativen zum Auto nicht ausreiche, solange das Auto das bequemste Verkehrsmittel ist. Zudem kann ein Ausbau der Alternativen zum Auto insb. angesichts der begrenzten Flächen zum Teil nur erfolgen, wenn auch Flächen des Autoverkehrs umverteilt werden (Pull: neue Angebote/Qualitäten schaffen, Push: auch Flächen zu Gunsten dieser Angebote umverteilen).  
➔ als Ziel sollte dieser schrittweise Veränderungsprozess vorangestellt werden. Das Unterziel D1: „Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch attraktive Alternativangebote“ sollte ergänzt werden, sinngemäß: „... durch eine Steuerung“ oder „... durch Push & Pull“.
- In diesem Sinne wird das Unterziel D3 als zu unkonkret angesehen. Es sollte ergänzt werden: „Effiziente Nutzung des Parkraumangebotes der Parkbauten zur Entlastung des öffentlichen

Raumes“. Hintergrund der Änderung ist, dass über attraktivere Parkbauten mehr Parkdruck dorthin verlagert werden sollte und eine Entlastung des öffentlichen Raumes vom Parken zur Schaffung neuer Qualitäten (Aufenthaltsqualitäten, Fußverkehr, Radverkehr, ...) genutzt werden sollte.

- Das Konzept MoVe 35 sowie die Ziele sollten diesen schrittweisen Veränderungsprozess in den Vordergrund rücken und positiv vermitteln. Es geht nicht um Einschränkungen, sondern neue Optionen, Chancen und Qualitäten.

## Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle (Veränderungsprozess: Push & Pull)

Oberziele	A	B	C	D	E	F
	<b>Sichere Mobilität</b>	<b>Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs, <b>Tangentialverbindungen</b></b>	<b>Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität</b>	<b>Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr</b>	<b>Attraktiver öffentlicher Raum</b>	<b>Mobilitätswende – Marburg macht mit!</b>
Unterziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie des Sicherheitsgefühls <i>A1</i>	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit der Kernstadt <i>B1</i>	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Quartieren und Stadtteilen <i>C1</i>	Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch attraktive Alternativangebote <b>sondern auch Steuerung/ Push &amp; Pull</b> <i>D1</i>	Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Quartieren und Stadtteilen <i>E1</i>	Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit und Marketing <i>F1</i>
	Förderung der Rücksichtnahme <i>A2</i>	Optimierung der Erreichbarkeit der Außenstadtteile und verbesserte Verbindung untereinander <i>B2</i>	Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zur Verbindung der Stadtteile und Gewerbegebiete <i>C2</i>	Minimierung der Umweltbelastungen und Emissionen <i>D2</i>	Attraktive Vernetzung der Aufenthalts- und Erholungsbereiche <i>E2</i>	Partizipative Mobilitätsplanung und -bildung <i>F2</i>
	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit <i>A3</i>	Optimierung der Erreichbarkeit bedeutender Ziele <i>B3</i>	Bessere Verbindung mit Umlandkommunen im öffentlichen Verkehr und Radverkehr <i>C3</i>	Effiziente Nutzung des Parkraumangebotes <b>der Parkbauten zur Entlastung des öfftl. Raumes</b> <i>D3</i>	Integrierte Straßenraumgestaltung <i>E3</i>	Intensivierung des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements <i>F3</i>
	Förderung der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen <i>A4</i>	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte <i>B4</i>	Bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme <i>C4</i>	Verbesserung der Rahmenbedingungen für emissionsarme Antriebsformen <i>D4</i>	Klimafreundliche und -angepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes <i>E4</i>	Entwicklung verkehrsmittelübergreifender, digitaler Mobilitätsinformationen <i>F4</i>

## **Notizen Gruppe B**

(Hr. Tielker / Fr. Heitmüller)

### **Erste Eindrücke zum Zielsystem:**

- Gute und vernünftige Ansätze im Zielsystem, deren Kompatibilität in der Umsetzung aber noch nicht absehbar ist und im Einzelnen geprüft werden muss.
- In der theoretischen Befassung mit den einzelnen Zielen sind diese passend, Probleme werden sich insbesondere in der praktischen Umsetzung ergeben, da es herausfordernd wird die genannten Ziele „unter einen Hut zu bekommen“.
- Die Komplexität des Zielsystems hat herausgestellt wie vielfältig die Mobilitätsansprüche sind und das in der weiteren Ausarbeitung der Ziele und später auch der Maßnahmen jede Menge Arbeit in die Details gesteckt werden muss.
- Das Zielsystem macht zwar Vorfremde auf den weiteren Prozess, allerdings schwingt angesichts der auftauchenden Zielkonflikte die Befürchtung mit, dass die Umsetzung letztendlich auf einem vergleichsweise kleinen Nenner erfolgen könnte. Hier sollte im weiteren Erarbeitungsprozess sowie in der späteren Umsetzung darauf hingearbeitet werden, dass die ambitionierten Ziele nicht untergehen.

### **Die Teilnehmenden der Gruppe machten im Folgenden Anmerkungen zum Zielsystem:**

#### **Oberziel A: Sichere Mobilität**

- Es wird angemerkt, dass zur Schaffung einer sicheren Mobilität insbesondere auch die Wegebeschaffenheiten für den Fuß- und Radverkehr in den Fokus gerückt werden. Viele Wegeunfälle sind Alleinunfälle und resultieren aus schlechten Wegebeschaffenheiten.
- Die gewählten Formulierungen der Unterziele des Oberziels A: sichere Mobilität sind oftmals sehr weich. Die Einbringung der international bekannten „Vision Zero“ könnte die Bestrebungen des Oberziels A: sichere Mobilität deutlicher untermauern.
- Vision Zero sollte deutlich als Ziel von MoVe 35 herausgestellt werden und nicht nur als Indikator verwendet werden. Damit wird auch der erhebliche Handlungsbedarf hervorgehoben.

#### Anpassungsvorschläge innerhalb des Oberziels A: Sichere Mobilität entsprechend der Diskussion:

- Unterziel A1: „Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Erreichung der „Vision Zero““
- Unterziel A2 „Förderung der Rücksichtnahmen sowie des Sicherheitsgefühls“

#### **Oberziel B: Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs**

- Innerhalb der Kleingruppe wird diskutiert inwieweit es förderlich sein könnte die Unterziele mit Ziel-Reisezeiten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder Ziel-Taktungen des ÖPNV zu

konkretisieren. In diesem Zusammenhang wird sich nach ausführlicher Diskussion und der Vorstellung von möglichen Indikatoren durch Herrn Tielker darauf geeinigt, dass dies die Unterziele und deren Gestaltungsspielraum zu stark einengen würde.

- Auch die Ergänzung des Wortes „gut“ in den Formulierungen als Eigenschaft der Erreichbarkeit wird diskutiert, jedoch ergibt dies im Zusammenhang mit der Formulierung Optimierung der Erreichbarkeit keinen Sinn.

Dementsprechend werden innerhalb des Oberziels B: Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs unter Berücksichtigung der Reisezeit als wichtigem Faktor zur Zielüberprüfung keine Änderungen vorgeschlagen.

### **Oberziel C: Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität**

- Hier wird angemerkt, dass das unter Oberziel F: Mobilitätswende – Marburg macht mit! angeordnete Unterziel F4 (Entwicklung verkehrsmittelübergreifender, digitaler Mobilitätsinformationen“ erhebliche Schnittpunkte zum Unterziel C4 (bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme) hat. Denn es könnten beispielsweise über eine App sämtliche Mobilitätsangebote zugänglich gemacht werden.
- Innerhalb der Kleingruppe werden unterschiedliche Formulierungsmöglichkeiten für ein weiteres Unterziel C5 diskutiert.

Anpassungsvorschlag innerhalb des Oberziels C: Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität entsprechend der Diskussion:

- Unterziel C4: „Verkehrsmittelübergreifende und digitale Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme“

### **Oberziel D: Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr**

- Die Formulierung der „effizienten Nutzung“ des Parkraumangebots wird hinterfragt. Herr Tielker erläutert hierzu, dass mit effizienter Nutzung des Parkraumangebots gemeint ist, dass Langzeit- und Dauerparken aus dem öffentlichen Raum möglichst in Parkhäuser/Parkbauten verlagert werden um eine Fluktuation auf den verbleibenden Kurzzeitparkplätzen im öffentlichen Raum zu gewährleisten. Effizienz bedeutet demnach platzsparende sowie möglichst mehrfache Nutzung des verfügbaren Parkraums.
- Die eingebrachte Idee Mitfahrerparkplätze einzurichten kann Bestandteil des Unterziels C4 (Verkehrsmittelübergreifende und digitale Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme) sein, betrifft aber auch eher die Maßnahmen- statt die Zielebene.
- Im Zusammenhang mit Unterziel D2 (Minimierung der Umweltbelastungen und Emissionen) wird angemerkt, dass die Stadt Marburg auf einige Bereiche nur bedingt Einfluss hat (z.B. Emissionen bei der Herstellung von Batterien für Elektroautos). Dieser Aspekt sollte in der Zielformulierung berücksichtigt werden.

Anpassungsvorschlag innerhalb des Oberziels D: Stadt- und umweltverträglicher KFZ-Verkehr entsprechend der Diskussion:

- Unterziel D2: „Minimierung der Umweltbelastungen sowie der lokalen Emissionen“

#### **Oberziel E: Attraktiver öffentlicher Raum**

- Es wird angemerkt, dass die Unterziele hier sehr allgemein gehalten wurden. Die Situation in den Außenstadtteilen und z.T. auch in der Kernstadt sind insbesondere für Fußgänger\*innen schwierig. Daher sollten diese hier stärker einbezogen werden.
- Die Formulierungen der Unterziele sollten außerdem darauf eingehen, dass mehr Aufenthaltsbereiche/ -flächen geschaffen werden (z.B. durch Ausweisung neuer Aufenthaltsbereiche/ -flächen oder durch Umgestaltungen). Bisher deuten die Formulierungen eher darauf hin, dass es um die Erhöhung bestehender Qualitäten geht.

Aufgrund der knappen verbleibenden Zeit für die Diskussion konnte die Kleingruppe zum Oberziel E: Attraktiver öffentlicher Raum noch keine expliziten Vorschläge für eine Anpassung der Formulierungen nach den Diskussionsinhalten vornehmen.

#### **Oberziel F: Mobilitätswende – Marburg macht mit!**

- Es wird angemerkt, dass durch die in Unterziel F4 (Entwicklung verkehrsmittelübergreifenden, digitaler Mobilitätsinformationen) gewählte Formulierung verstanden werden könnte, dass die Stadt Marburg eine eigene App für Mobilitätsinformationen entwickeln wird. Dies wird kritisch gesehen, da dies eher auf der regionalen Ebene (z.B. mit dem RMV als Partner) gesehen wird und die Mobilitätsangebote in der Stadt Marburg besser in eine solche übergreifende App integriert werden sollten.

Anpassungsvorschlag innerhalb des Oberziels F: Mobilitätswende – Marburg macht mit! entsprechend der Diskussion:

- Unterziel F4: „Integration & Nutzung verkehrsmittelübergreifenden, digitaler Mobilitätsinformationen“

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

Oberziele	A	B	C	D	E	F
	<b>Sichere Mobilität</b>	<b>Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs</b>	<b>Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität</b>	<b>Stadt- und umweltverträglicher Kfz-Verkehr</b>	<b>Attraktiver öffentlicher Raum</b>	<b>Mobilitätswende – Marburg macht mit!</b>
Unterziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Erreichung der „Vision Zero“ <i>A1</i>	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit der Kernstadt <i>B1</i>	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Quartieren und Stadtteilen <i>C1</i>	Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch attraktive Alternativangebote <i>D1</i>	Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Quartieren und Stadtteilen <i>E1</i>	Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit und Marketing <i>F1</i>
	Förderung der Rücksichtnahme sowie des Sicherheitsgefühls <i>A2</i>	Optimierung der Erreichbarkeit der Außenstadtteile und verbesserte Verbindung untereinander <i>B2</i>	Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zur Verbindung der Stadtteile und Gewerbegebiete <i>C2</i>	Minimierung der Umweltbelastungen sowie der lokalen Emissionen <i>D2</i>	Attraktive Vernetzung der Aufenthalts- und Erholungsbereiche <i>E2</i>	Partizipative Mobilitätsplanung und -bildung <i>F2</i>
	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit <i>A3</i>	Optimierung der Erreichbarkeit bedeutender Ziele <i>B3</i>	Bessere Verbindung mit Umlandkommunen im öffentlichen Verkehr und Radverkehr <i>C3</i>	Effiziente Nutzung des Parkraumangebotes der Kernstadt <i>D3</i>	Integrierte Straßenraumgestaltung <i>E3</i>	Intensivierung des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements <i>F3</i>
	Förderung der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen <i>A4</i>	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte <i>B4</i>	Verkehrsmittelübergreifende und digitale Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme <i>C4</i>	Verbesserung der Rahmenbedingungen für emissionsarme Antriebsformen <i>D4</i>	Klimafreundliche und -angepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes <i>E4</i>	Integration & Nutzung verkehrsmittelübergreifender, digitaler Mobilitätsinformationen <i>F4</i>

## Notizen Gruppe C (Fr. Schönemann / Hr. Ilgner)

### Grundsätzliches

- Muss das Zielsystem so symmetrisch aufgebaut sein, oder kann es auch verschieden viele Unterziele haben?
  - o Nein, muss im Ergebnis nicht symmetrisch aufgebaut bleiben.
- Durch das Klimanotstand-Gesetz muss in dem Zielsystem schärfer agiert werden. Die Reduktion des Autoverkehrs sollte sich an den Ergebnissen des Wuppertaler-Institutes orientieren, wonach nur ein Drittel des Kfz-Verkehrs bestehen bleiben kann.<sup>1</sup>
- Das Zielsystem sollte hierarchischer aufgebaut werden. D. h. das sich dem Klimaschutz die weiteren Ziele unterordnen.
- Ohne MIV kommt man nicht zu den Standorten der Gewerbebetriebe (Arbeitszeiten Schichtbetrieb). Eine einfache Reduktion von Kfz-Zahlen greift zu kurz. Grundsätzlich sollten die Wechselwirkungen in dem System beachtet werden.
- Sollten Reduktionsziele von 50 % weniger Kfz-Verkehr beschlossen werden, wird der Einzelhandel vernichtet. Ökonomie und Ökologie müssen in Einklang gebracht werden.
- Ökologie und Wirtschaft nicht gegeneinander ausspielen.
- Es sollte ein weiteres Oberziel „Stadt der kurzen Wege“ gebildet werden. *„Wohnen, Einkaufen (lokal bewirtschaftet) und Arbeiten dicht beieinander. Soziale Infrastruktur in sozialer Nähe“* → siehe auch Oberziel B
  - ➔ unter C1 und E1 ist das Thema mitgedacht, sollte aber eigenständig genannt werden.
- Personenverkehr und Güterverkehr sollten getrennt betrachtet werden, da die Zielwerte und Indikatoren jeweils unterschiedliche sind.
- Insgesamt ist das Zielsystem ausgewogen. Es sollten keine Indikatoren im Zielsystem genannt sein. Wenn das bei einzelnen Zielen gemacht wird, müsste es überall gemacht werden.
- Akzeptanz wird nur durch Anreize geschaffen. Keine Verbote fördern, da sonst Abwehrreaktionen hervorgerufen werden.
- Es soll eine Mobilitätswende erreicht werden. Ziel des MoVe35-Konzepts soll es sein, den Bürger\*innen eine andere Mobilität anzubieten. Das Ziel muss sein, eine Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund zu erreichen / Transformation des Verkehrs
- Werden auch zeitliche Ziele berücksichtigt? Wann und wie erfolgt die Priorisierung? (Priorisierung durch Indikatoren)
- Viele Konflikte bzw. eine letztendliche Bewertung der Ziele ist dann möglich, wenn Indikatoren hinterlegt werden.

---

<sup>1</sup> Webseiten-Beitrag: <https://wupperinst.org/a/wi/a/s/ad/5169/>

Factsheet: [https://wupperinst.org/fa/redaktion/downloads/projects/CO2-neutral\\_2035\\_Factsheet.pdf](https://wupperinst.org/fa/redaktion/downloads/projects/CO2-neutral_2035_Factsheet.pdf)

Vollversion: <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/7606>

**Oberziel:**

**A Sichere Mobilität**

**Unterziele:**

- „Vision Zero“ sollte hier bei den Unterzielen genannt werden
- Barrierefreiheit ist nur unter A3 genannt. Es kann ggf. auch unter Oberziel E (Attraktiver öffentlicher Raum) genannt werden. Letztendlich ist es aber ein Querschnittsthema. Das sollte so auch gedacht und ggf. formuliert werden.

**Oberziel:**

**B Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs**

- Dieses Oberziel umformulieren zu:  
Region und Stadt der kurzen Wege und der guten Erreichbarkeit
  - o Hierzu weiteres Unterziel: Wohnen + Arbeiten nahbeieinander
  - o Hierzu müsste auch auf planerischer Seite (z. B. Bebauungspläne) die Voraussetzungen geschaffen werden.
- Bei den Unterzielen fehlt die Region

**Oberziel:**

**C Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität**

- der Radverkehr geht in diesem Oberziel unter, weil er nicht eigenständig genannt ist. Es fehlen weitere Details hierzu. → Diese werden eher auf der Maßnahmenebene aufgegriffen
- Können die unterschiedlichen Verkehrsträger dargelegt werden?
- Der Umweltverbund sollte präsenter gegenüber dem KFZ-Verkehr hervortreten.

**Unterziele:**

- Anregung: Fahrrad-Abstellmaßnahmen hier als Unterziel mitauführen.
- C4: Dieses Unterziel sollte weiter konkretisiert werden. Unterziel: „Geschlossene intermodale Wegekette“ umformulieren

**Oberziel:**

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

- Diskussion darüber, ob C und D zusammengelegt werden sollen, um dem Kfz-Verkehr kein eigenes, so prägnantes Oberziel zuzugestehen.
- Diskussion darüber in wie weit vermehrt E-Autos die Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduzieren werden.

**Unterziele:**

- D3 ist eine Maßnahme. Ein Vergleichbarer Punkt ist für den Radverkehr nicht zu finden. Hier soll ein Ausgleich geschaffen werden.
- Kann der Anlieferverkehr in den Unterzielen genannt werden?

**Oberziel:**

**E Attraktiver öffentlicher Raum**

- Unterziele E1: Mikro-Hubs ebenfalls nennen?
- Barrierefreiheit hier auch mit nennen? (siehe oben)

**Oberziel:**

**F Mobilitätswende – Marburg macht mit!**

## **Notizen Gruppe D**

(Fr. Klug / Fr. Vollmer)

### **Oberziel:**

#### **A Sichere Mobilität**

##### **Unterziele:**

A1 Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie des Sicherheitsgefühls:

- Sicherheit im Raum, Soziale Kontrolle
- Unterschiedliche Verkehrsteilnehmer\*innen
- Unterscheidung zwischen subjektiver und objektiver (messbar) Sicherheit

A2 Förderung der Rücksichtnahme:

- Erziehung hinsichtlich Bedürfnissen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer\*innen
- Berücksichtigung der unterschiedlichen Betroffenheiten bzw. Blickwinkel zwischen den Verkehrsarten
- Abstände zueinander
- Begriff Förderung: Förderung von Projekten, die der Maßnahme dienen
- Umformulierung von Unterziel A2: Maßnahmen zur gegenseitigen Rücksichtnahme“

A3 Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit:

- Einfaches Verständnis
- Leichte Sprache und Mehrsprachigkeit
- Berücksichtigung von Herkunft
- Nicht nur bauliche Maßnahmen betrachten
- Akustische Signale
- Differenzierung des Begriffes
- Verschiedene Dimensionen der Barrierefreiheit:
  - Bauliche Barrierefreiheit
  - Sprachliche Barrierefreiheit
- Kulturelle Aspekte

A4 Förderung der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen:

- Begriff Förderung ändern/streichen → Prozess-Begriff
  - Ausbau
  - Realisierung
- „Eigenständige Mobilität“

### **Oberziel:**

#### **B Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs**

- **Überregionale Erreichbarkeit in das Oberziel aufnehmen**

**Unterziele:**

B1 Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit der Kernstadt:

- Sicherung herausnehmen

B3 Optimierung der Erreichbarkeit bedeutender Ziele:

- Was sind die bedeutenden Ziele? z.B. Universität und Uni-Klinikum
- Was bisher fehlt: Der Freizeit-/Tourismusverkehr! Hierzu sollte man die Tourismusverbände befragen

B4 Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte:

- Sicherung herausnehmen
- Ergänzen der Unterzielbezeichnung mit „Universitätsstandorte“/ Standort „Lahnberge“
- Ggf. Arbeitsstandorte statt Wirtschaftsstandorte

**Eindeutige Differenzierung B3 und B4**

**Oberziel:**

**C Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität**

**Unterziele:**

C1 Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Quartieren und Stadtteilen:

- Stärkung Radverkehr hängt mit gegenseitiger Rücksichtnahme zusammen
- Eigene Spur für Radfahrer führt zu suggerierter Sicherheit → Separation wird kritisch gesehen + C2
- Fahrradstreifen sind nicht optimale Lösung für Radführung
- Fahrradstreifen signalisieren den Autofahrer\*innen, dass sie nicht allein auf der Straße sind
- Schutzstreifen sind zwingend erforderlich

C2 Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zur Verbindung der Stadtteile und Gewerbegebiete:

- Auch Arbeitsstandorte mit aufnehmen in der Bezeichnung

**Oberziel:**

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

**Unterziele:**

D4 Verbesserung der Rahmenbedingungen für emissionsarme Antriebsformen:

- Ladestationen → Infrastrukturen statt Rahmenbedingungen in die Bezeichnung → neue Formulierung von Unterziel D4: Verbesserung und Ausbau der Ladeinfrastruktur für emissionsarme Antriebsformen
- Anreize schaffen für mehr Ladeinfrastrukturen → auch in den Quartieren → Fördermittel
- Passt D4 überhaupt in das Zielsystem? → Eher Bezug auf Bundes- und Landesebene

**Oberziel:**

**E Attraktiver öffentlicher Raum**

**Unterziele:**

E3 Integrierte Straßenraumgestaltung:

- Keine separate Wegeföhrung
- Mischprinzip → bedeutet Schrittgeschwindigkeit
- Straßenquerschnitte verengen → kritisch in Betracht auf Busverkehr und Attraktivität der ÖPNV → Reisezeit Busverkehr
- Rahmenbedingungen für attraktiven ÖPNV schaffen
- Benennung der Unterziele in einfacher Sprache

**Oberziel:**

**F Mobilitätswende – Marburg macht mit!**

**Unterziele:**

F2 Partizipative Mobilitätsplanung und -bildung:

- Einfache Sprache anwenden → partizipativ ist nicht leicht verständlich

F4 Entwicklung verkehrsmittelüber-greifender, digitaler Mobilitätsinformationen:

- Achten auf Barrierefreiheit für unterschiedliche Zielgruppen/ Barrierefreiheit digitaler Angebote

Allgemein:

- Universität wurde in der Bestandsanalyse nicht betont
  - Studierende bilden einen Anteil der ÖPNV-Nutzer\*innen
- Freizeitverkehr fehlt im Zielsystem