

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

AG MoVe 35

# Einstieg in die Zieldiskussion

29.04.2021



# Gliederung

- Funktion des Zielsystems für MoVe 35

## Herleitung eines ersten Vorschlages

- übergeordnete Zielstellungen
  - Erkenntnisse der Online-Umfrage
  - Handlungserfordernisse der Analysen
- 
- **Erster Vorschlag für ein Zielsystem**



# Gliederung

- **Funktion des Zielsystems für MoVe 35**

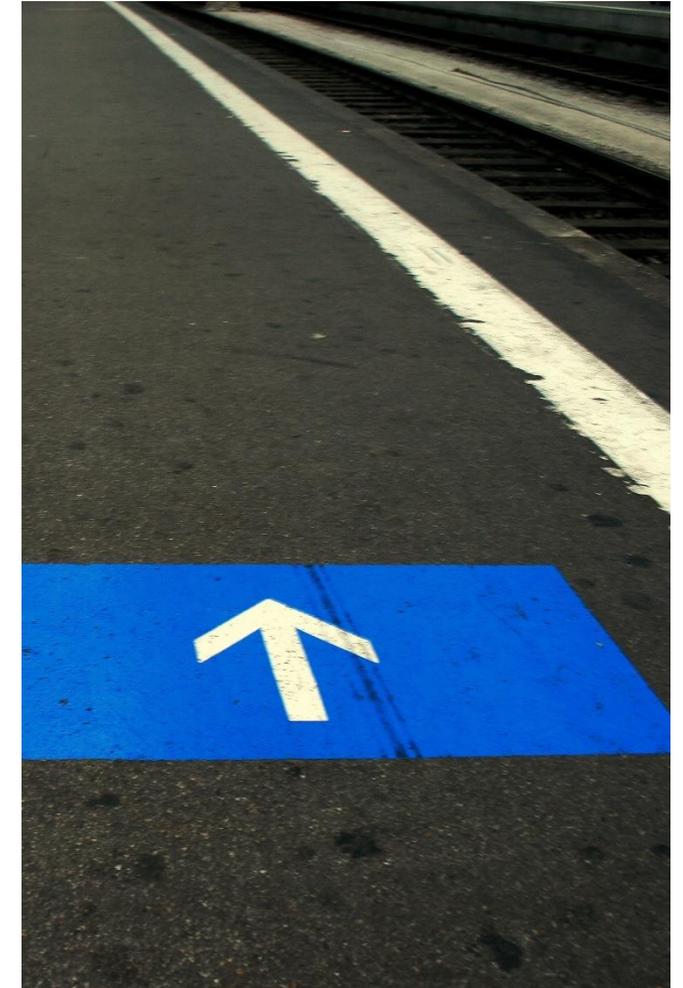
## Herleitung eines ersten Vorschlages

- übergeordnete Zielstellungen
  - Erkenntnisse der Online-Umfrage
  - Handlungserfordernisse der Analysen
- 
- **Erster Vorschlag für ein Zielsystem**



# 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



# Gliederung

- Funktion des Zielsystems für MoVe 35

## Herleitung eines ersten Vorschlages

- übergeordnete Zielstellungen
  - Erkenntnisse der Online-Umfrage
  - Handlungserfordernisse der Analysen
- 
- Erster Vorschlag für ein Zielsystem



# 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
- voraussichtlich weitere Anstrengungen durch EU-Ziele 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

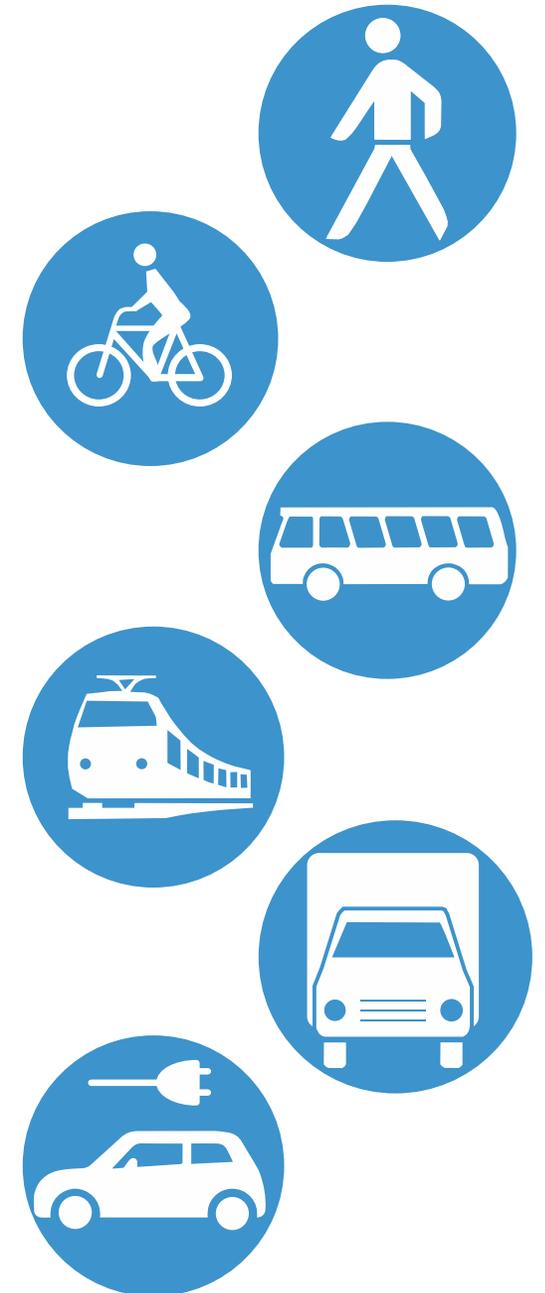
## Klima-Aktionsplan 2030 der Universitätsstadt Marburg



# 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

- im ÖPNV insb. Vorschläge zu:  
bessere Verbindungen, höhere Taktung, günstigere Preise  
(-> Maßnahmenebene für MoVe 35)
- im Radverkehr insb. Vorschläge zu:  
mehr Radverkehrsverbindungen, breiteren/besseren Radwegen,  
mehr Fahrradabstellanlagen, Beleuchtung, Fahrradmitnahmen im ÖV  
(-> Maßnahmenebene für MoVe 35)
- 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 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)

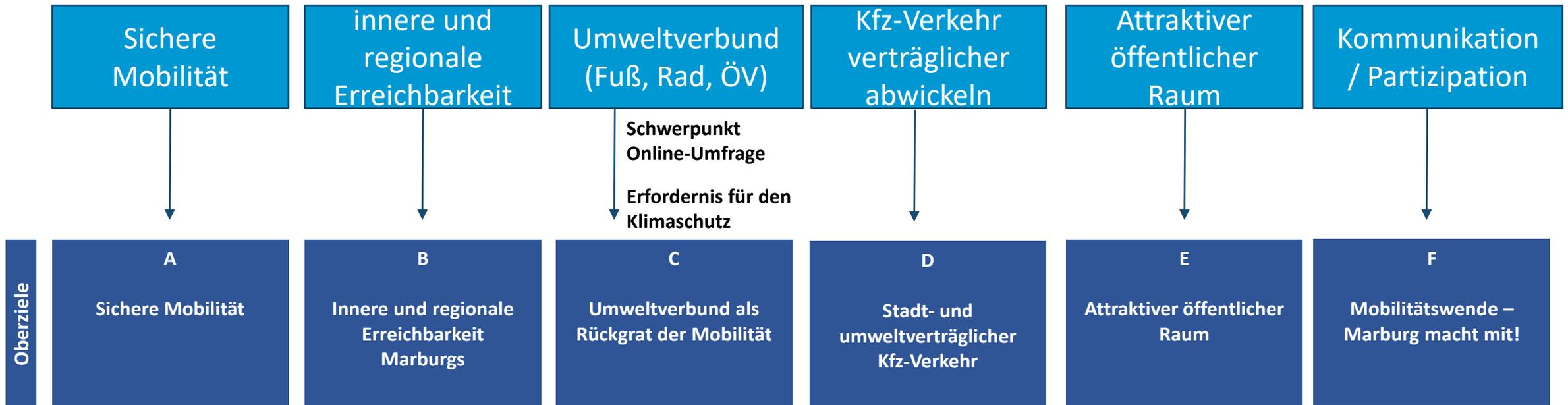
Kfz-Verkehr  
verträglicher  
abwickeln

Attraktiver  
öffentlicher Raum

Kommunikation/  
Partizipation

# Leit- und Oberziele für MoVe 35

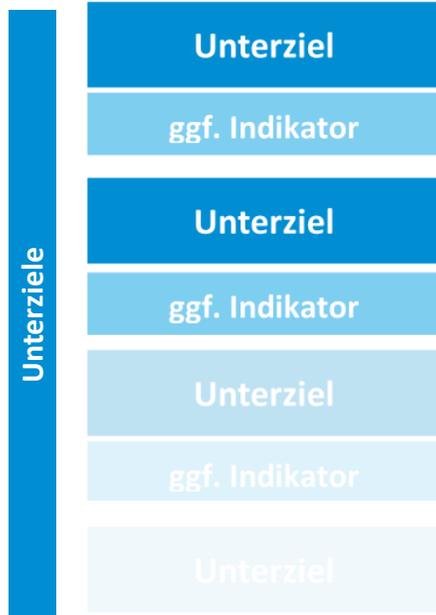
Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg  
durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle



**Oberziele sind buchstabiert, alle gleichrangig**

# Vorschlag eines Zielsystems

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



➔ **Oberziele werden durch Unterziele konkretisiert**

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

# Gliederung

- Funktion des Zielsystems für MoVe 35

## Herleitung eines ersten Vorschlages

- übergeordnete Zielstellungen
  - Erkenntnisse der Online-Umfrage
  - Handlungserfordernisse der Analysen
- 
- **Erster Vorschlag für ein Zielsystem**



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

Vorschlag als Diskussionsgrundlage

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 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 <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 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>	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>

[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)