

www.planersocietaet.de

AG MoVe 35

Entwicklung von Maßnahmen Handlungsfelder Teil 1

02.03.2022



Gliederung

Rückblick & Aktuelles

Handlungsfelder

- Handlungsfelder als Teil der Maßnahmenentwicklung
- Handlungsfelder im MoVe35

Diskussion der Maßnahmen

- Teil Fußverkehr
- Teil Öffentlicher Verkehr
- Teil Wirtschaftsverkehr
- Teil Mobilitätsmanagement



Gliederung

Rückblick & Aktuelles

Handlungsfelder

- Handlungsfelder als Teil der Maßnahmenentwicklung
- Handlungsfelder im MoVe35

Diskussion der Maßnahmen

- Teil Fußverkehr
- Teil Öffentlicher Verkehr
- Teil Wirtschaftsverkehr
- Teil Mobilitätsmanagement



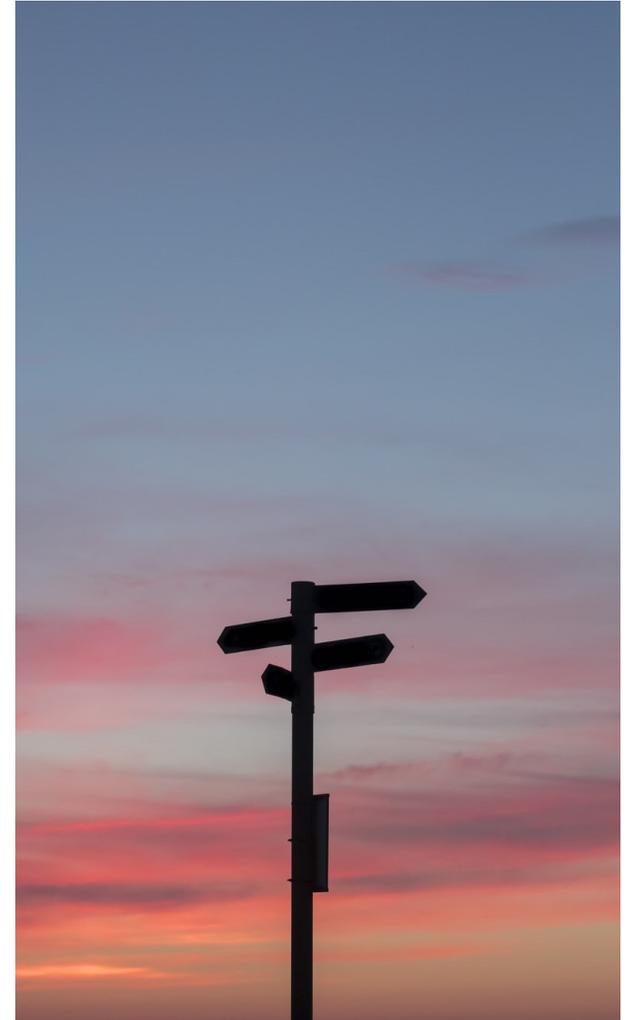
Ziel des heutigen Abends

Input:

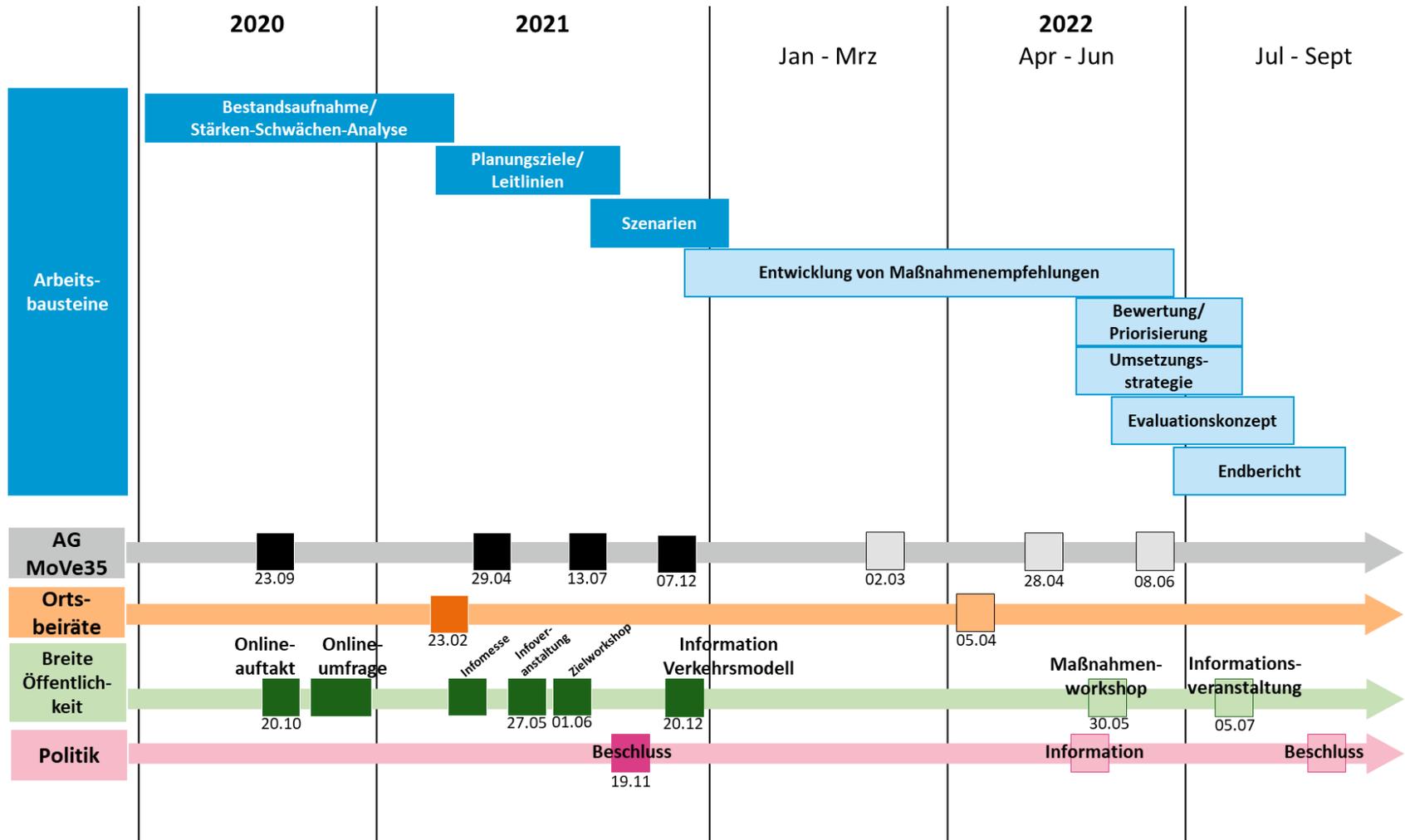
- Wie werden wir die Maßnahmen für das MoVe35 entwickeln?
- Was sind Handlungsfelder und welche Funktion haben diese für das MoVe35?
- Welche Maßnahmen ergeben sich für die ersten vier Handlungsfelder?

Output:

- Welche Ansätze der Handlungsfelder unterstützen Sie?
 - Welche Ansätze der Handlungsfelder sehen Sie kritisch?
 - Welche Maßnahmen fehlen Ihnen in den Handlungsfeldern?
 - Wie sollten die Maßnahmen ausgestaltet sein?
 - Wo sollten diese Maßnahmen verortet sein?
- Wir beginnen gemeinsam ein Grundgerüst für die Maßnahmen zu entwickeln



Ablauf des Prozesses



Gliederung

Rückblick & Aktuelles

Handlungsfelder

- Handlungsfelder als Teil der Maßnahmenentwicklung
- Handlungsfelder im MoVe35

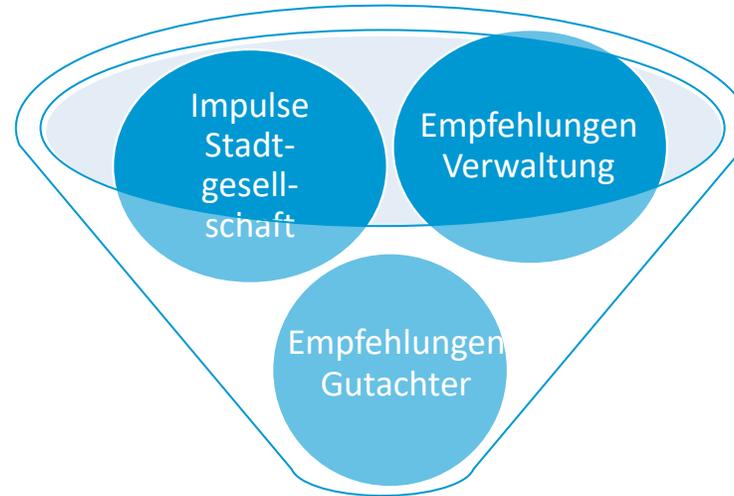
Diskussion der Maßnahmen

- Teil Fußverkehr
- Teil Öffentlicher Verkehr
- Teil Wirtschaftsverkehr
- Teil Mobilitätsmanagement



Einführung in die Maßnahmenentwicklung

Woher kommen die Maßnahmen?



Zwischenbericht

Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035

MoVe 35

Universitätsstadt Marburg
FD Stadtplanung und Denkmalschutz
Barfüßerstraße 11
35037 Marburg



www.planersocietaet.de

Dortmund im März 2021



**Handlungskonzept:
Handlungsfelder und Maßnahmen**

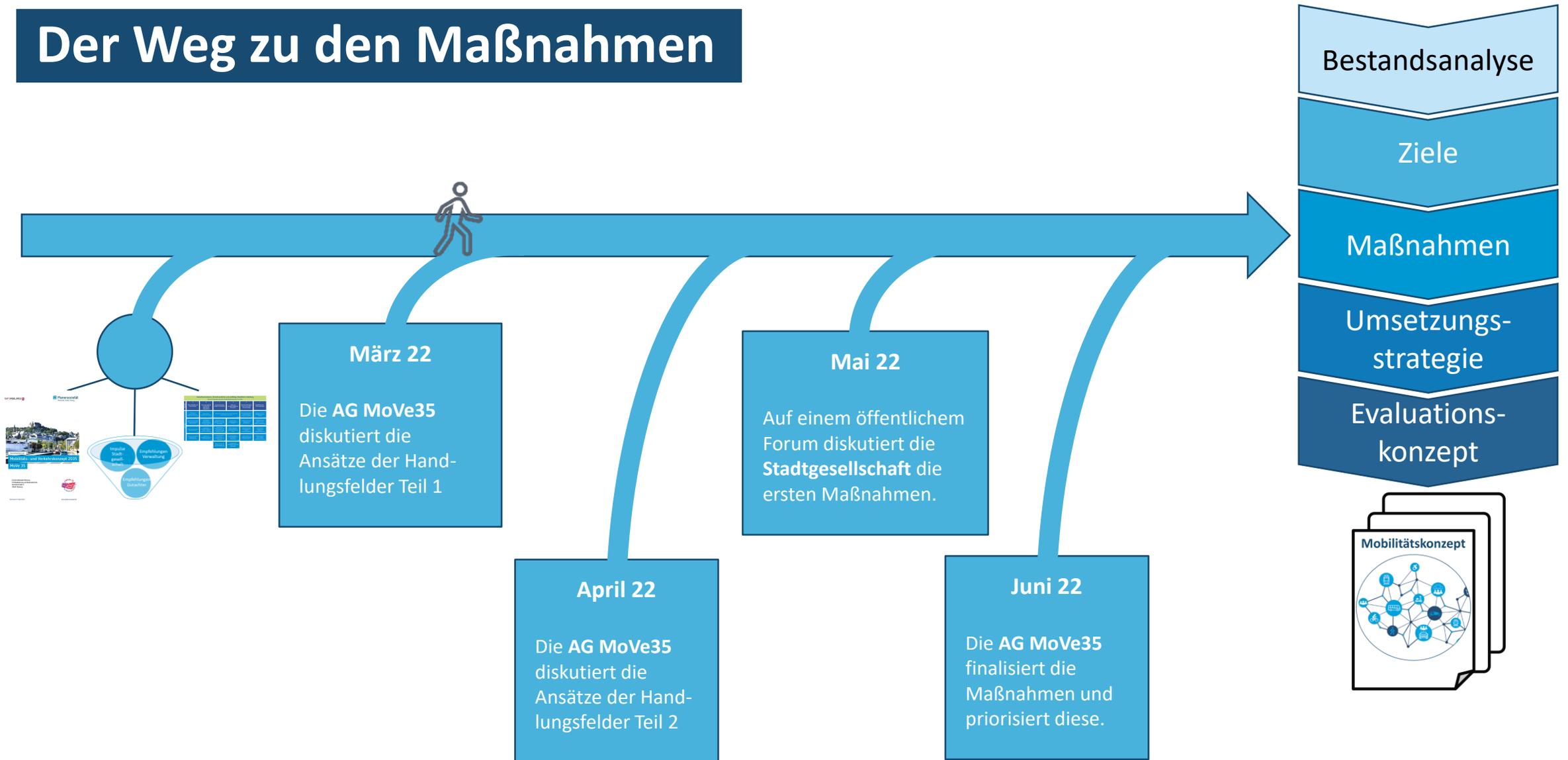
Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle						
Oberziele	A Sichere Mobilität und Barrierefreiheit	B Innere und regionale Erreichbarkeit Marburgs als Oberzentrum	C Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität	D Stadt- und umweltverträglicherer Kfz-Verkehr	E Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege	F Mobilitätswende – Marburg bewegen
Untergele	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 sicherheitsgerechten Verkehrs <i>A2</i>	Optimierung der Erreichbarkeit der Außenstadtteile und verbesserte Verknüpfung 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>	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 Verknüpfung der Stadtteile und Arbeitsstandorte <i>C3</i>	Effiziente Nutzung des Parkraumangebotes zur Entlastung des öffentlichen Raumes <i>D3</i>	Berücksichtigung aller Straßenraumanprüche (Integrierte Straßenausgestaltung) <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- & Wirtschaftstandorte <i>B4</i>	Bessere und schnellere Verbindung mit Umkreisgemeinden 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 Wirtschaftsz. Lieferverkehre <i>D5</i>			

Impulse aus bisherigen Veranstaltungen

- Schwerpunkt Radverkehr und ÖPNV:
 - Verbesserungen im ÖPNV: bessere Verbindungen, höhere Taktung, günstigere Preise
 - Verbesserungen im Radverkehr: mehr Radverkehrsverbindungen, breiteren/besseren Radwegen, mehr Fahrradabstellanlagen, Beleuchtung, Fahrradmitnahme im ÖV
- Weitere Themen:
 - Verringerung der Verkehrsbelastung
 - Autoreduzierte/ autofreie Innenstadt
 - Verkehrsmittelübergreifende Erreichbarkeit der Innenstadt, Diskurs zum Stellenwert vom ruhenden Verkehr
 - Verträgliche Anbindung der Gewerbestandorte



Der Weg zu den Maßnahmen



11 Handlungsfelder



Gliederung

Rückblick & Aktuelles

Handlungsfelder

- Handlungsfelder als Teil der Maßnahmenentwicklung
- Handlungsfelder im MoVe35

Diskussion der Maßnahmen

- **Teil Fußverkehr**
- **Teil Öffentlicher Verkehr**
- **Teil Wirtschaftsverkehr**
- **Teil Mobilitätsmanagement**



Vorstellung der Maßnahmen Teil I

A | Fußverkehr

- Zu Fuß Gehen sichert Teilhabe und Mobilität für alle
- Nachhaltige und gesunde Form der Fortbewegung
- Fußverkehr wertet Stadträume auf und bildet die Grundlage einer vitalen Stadt

Zielwerte aus dem Zielkonzept:

- **A:** 0 Tote & 0 Schwerverletzte auf Marburgs Straßen und Wegen
- **E:** Erhöhung der Passantenfrequenz in zentralen Versorgungsbereichen gegenüber dem vor-Corona-Niveau
- **E:** Straßenneu- oder -umbauten orientieren sich insb. an den Ansprüchen der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- **E:** Die Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums steigt kontinuierlich

Bausteine:

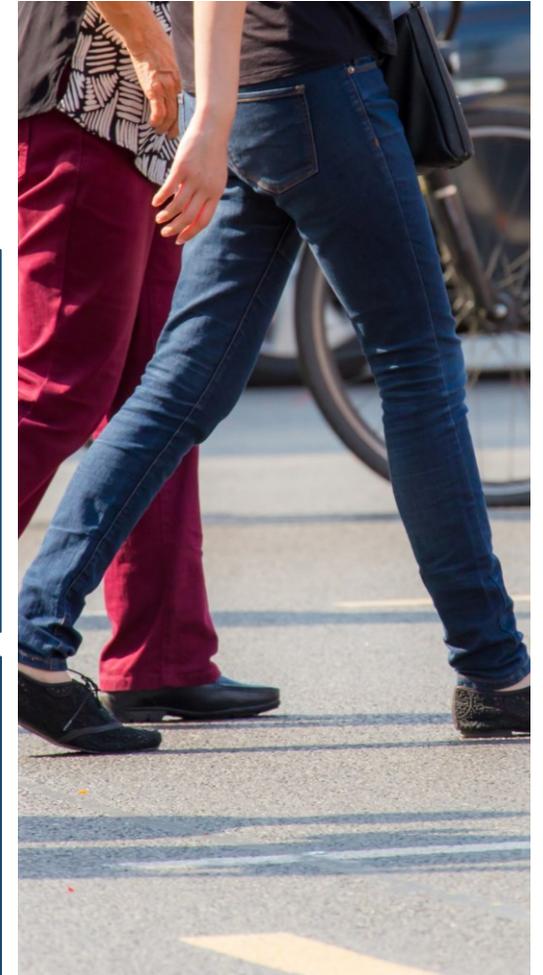
Barrierearme, sichere und attraktive Fußwege

Fußwegeleitsystem

Angsträume

Fußverkehrsfreundliche Querungen

Öffentlicher Raum & Plätze



A1 | Fußverkehr – Barrierefreie und attraktive Fußwege

- A1.1** Fußwege in zentralen Versorgungsbereichen
- A1.2** Fußwege zu relevanten Zielen im Stadtgebiet
- A1.3** Fußwegeverbindungen in und zu den Ortsteilen Marburgs

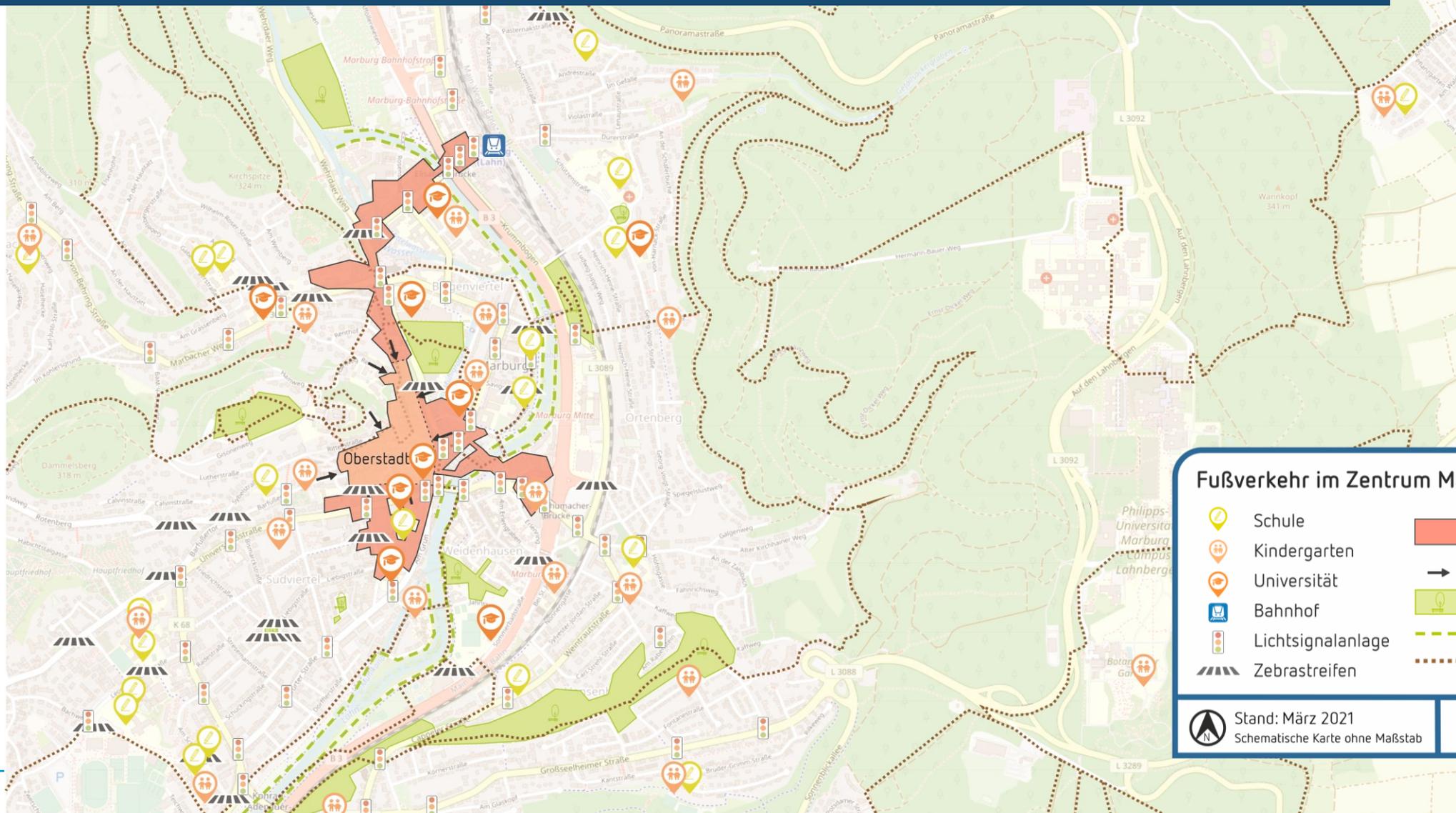
- Definition von Anforderungen an barrierearme, sichere und attraktive Fußwege in mehreren Kategorien (Breite, Führungsform, regelmäßige Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Sitz-, Spiel- und Aktivitätsmöglichkeiten, Priorität gegenüber anderen Verkehrsarten)
- Erfassung der fußverkehrsrelevanten Bereiche in den zentralen Versorgungsbereichen und zu weiteren relevanten Zielen im Stadtgebiet
- Beispielhafte Konzeption eines barrierearmen, sicheren und attraktiven Fußwegs für einen begrenzten Abschnitt nach den aufgestellten Anforderungen
- Sukzessive Umsetzung barrierearmer, sicherer und attraktiver Fußwege in den erfassten fußverkehrsrelevanten Bereichen im Stadtgebiet nach den jeweils definierten Anforderungen

Netztyp	Ansprüche
Komfortbereich	<ul style="list-style-type: none">- Gehwegbreite von > 4 m (mind. 3 m)- Barrierefreie Gestaltung, ggf. Wegweisung, Vorrang an Knotenpunkten (z.B. Zebrastreifen, Gehwegüberfahrten)- Weitere Gestaltungsaspekte zur Aufenthaltsqualität (z.B. Sitzmöglichkeiten, Begrünung etc.)
Hauptbereich	<ul style="list-style-type: none">- Gehwegbreite von min. 3 Metern- Gehwegüberfahrten
Nebenbereich	<ul style="list-style-type: none">- Gehwegbreiten von 2,5 m (mind. 2,1 m)
Freizeitbereich	<ul style="list-style-type: none">- Gehwegbreiten in Abhängigkeit der Nutzungen, durchaus wechselnd bei Wanderwegen- Klare Wegführung und möglichst Wegweisung- Regelmäßig Sitz-, Spiel- und Aktivitätsmöglichkeiten- Sichere und erkennbare Anknüpfungspunkte an das weitere Verkehrsnetz

Best-Practice-Beispiel:
Fußwegeachsen Kiel

Zentrale Versorgungsbereiche & relevante Ziele (Ausschnitt)

A1 | Fußverkehr – Barrierefreie und attraktive Fußwege



Fußverkehr im Zentrum Marburgs

Schule	Zentraler Versorgungsbereich
Kindergarten	Zugänge Oberstadt
Universität	Plätze & Parks
Bahnhof	Grünverbindung
Lichtsignalanlage	Wanderwege
Zebrastreifen	

Stand: März 2021
Schematische Karte ohne Maßstab

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

A2 | Fußverkehr – Querungen

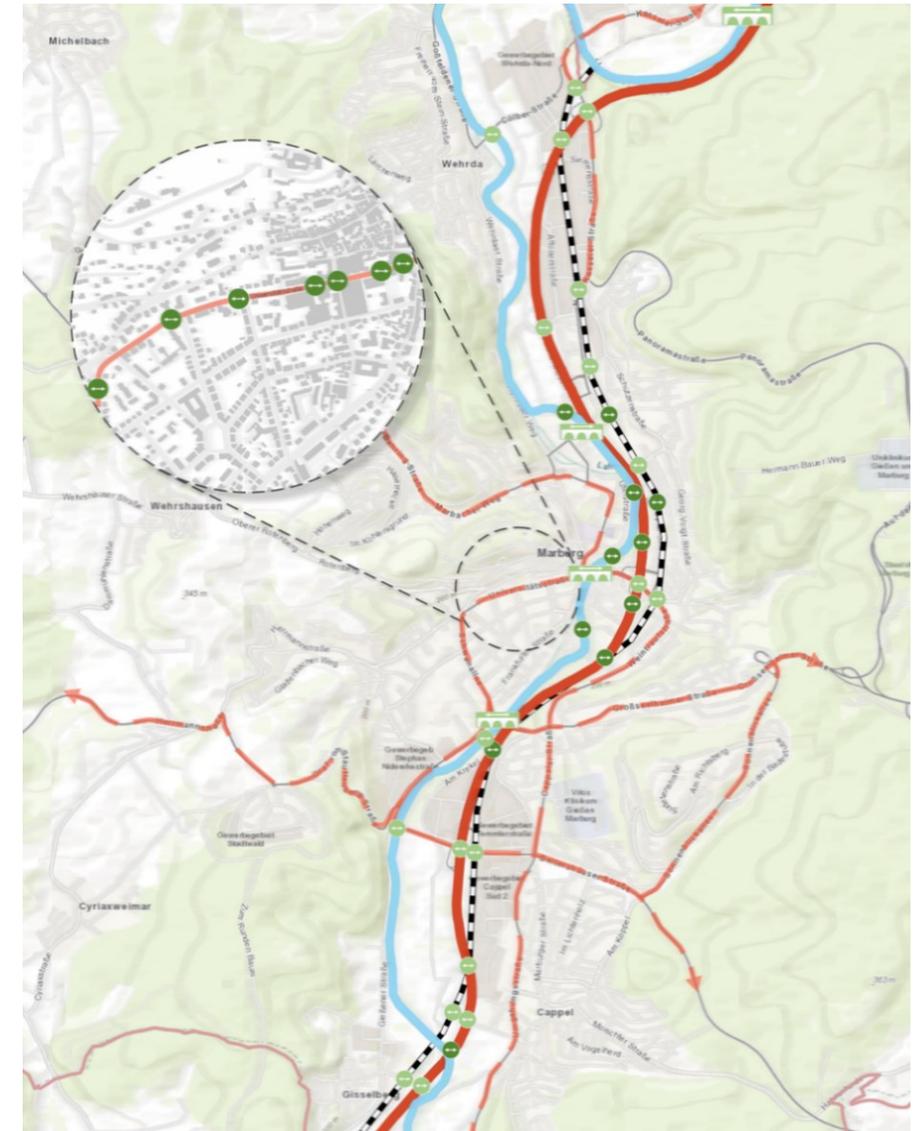
A2.1 Ausbau/Umbau/Modernisierung von Querungsmöglichkeiten

A2.2 Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren

- Prioritätenliste für den Aus- / Umbau bzw. die Modernisierung von Querungsmöglichkeiten / -hilfen im Stadtgebiet, insb. in Bereichen
 - mit hohen Querungsbedarfen,
 - sensibler Einrichtungen (z.B. Schulen, Seniorenwohnheime, usw.)
 - im Umfeld von wichtigen Fußwegeachsen und -bereichen (z.B. Universitätsstraße)

=> **30 Querungshilfen für Marburg**

- Identifizierung der für den Fußverkehr relevanten Querungen gesamtstädtischer Zäsuren (Lahn, B3, Schiene) sowie bisher fehlender Querungsmöglichkeiten (z.B. Bereich Südbahnhof)



A3 | Fußverkehr – weitere Maßnahmen

A3.1 Fußwegeleitsystem

Ein Leitsystem zeigt auf, dass Ziele in den zentralen Bereichen auch sehr gut zu Fuß erreicht werden können.

Ausbau des bereits bestehenden Leitsystems: Ergänzung weiterer Ziele, besondere Berücksichtigung barrierefreier und straßenunabhängiger Verbindungen.

A3.2 Öffentlicher Raum und Plätze

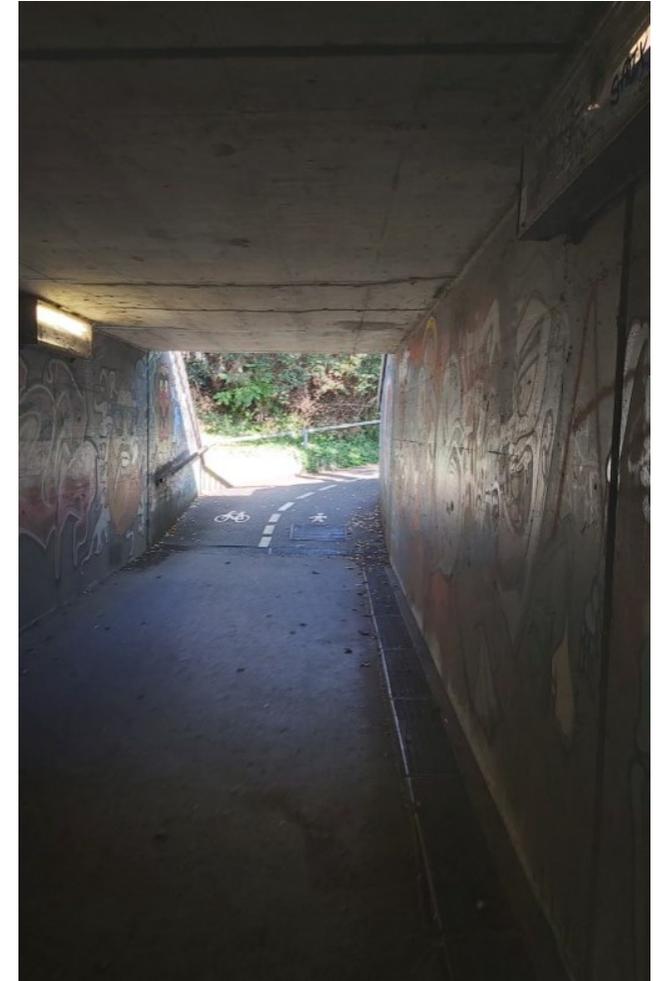
Der öffentliche Raum soll über die Verkehrsfunktion hinaus als Aufenthaltsfläche attraktiv gestaltet werden.

A3.3 Angsträume

Subjektives Gefährdungsempfinden macht zu Fuß gehen unattraktiv.

Identifikation von Angsträumen (z.B. Gassen und Unterführungen) durch die Bevölkerung (z.B. Mängelmelder).

Sukzessive Umsetzung kurzfristiger (Grünschnitt, Vermüllung) und langfristiger Maßnahmen (Beleuchtung, Umbau).



Vorstellung der Maßnahmen Teil I

C | Öffentlicher Verkehr

- Stellt eine umweltfreundliche Grundmobilität sicher
- Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor
- ist der zentrale Bestandteil von verknüpfter Mobilität

Zielwerte aus dem Zielkonzept:

- **A:** 100% der Haltestellen und Fahrzeuge barrierefrei
- **B & C:** min. 30-Minutentakt im Stadtgebiet
- **B & C:** jeder Stadt- / Außenstadtteil verfügt über min. 1 umsteigefreie ÖV-Verbindung in die Kernstadt
- **B & C:** ÖV-Verbindungen sind auf Arbeits-, Schicht- und Unterrichtszeiten angepasst
- **B & C:** Nachbarkommunen mit dem ÖV umsteigefrei erreichbar (aus dem nächsten Stadtteil)
- **C & F:** alle Stadtteile verfügen über Vernetzungspunkte. Mobilitätsangebote sind digital buchbar
- **B, C, D & F:** Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten steigt regelmäßig
- **D:** ÖV-Flotte fährt mit emissionsarmen Antriebsformen
- **C & F:** steigende Fahrgastzahlen im ÖV

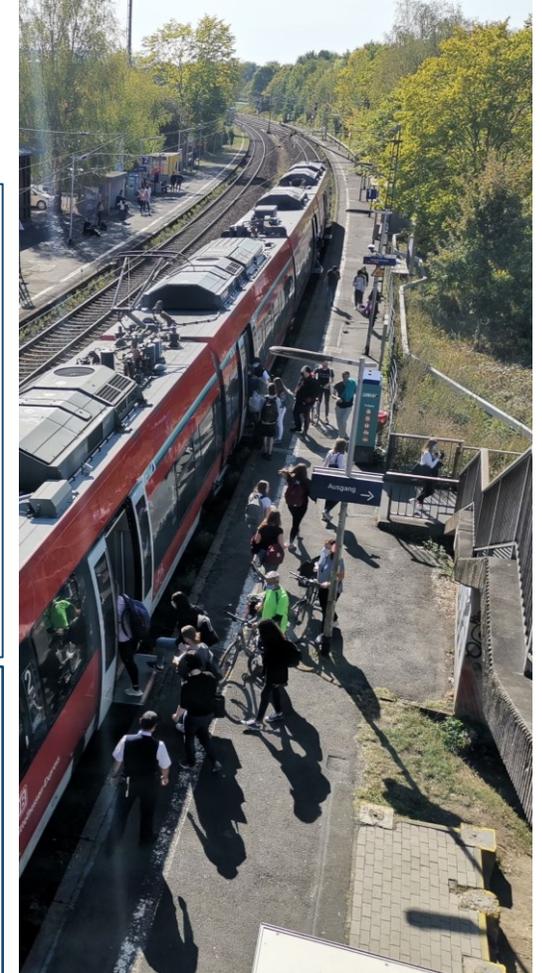
Bausteine:

NVP-Maßnahmen (Linienetz, Haltestellen, Fahrzeugausstattung, Tarif, Kommunikation u.v.m.)

Modernisierung Südbahnhof

Mobilstationen

Ergänzende OnDemand-Angebote



C1 - C4 | Öffentlicher Verkehr - Nahverkehrsplan

Nr.	Maßnahmentitel
C1	Angebot
C1.1	Netzkonzeption Marburg 21+
C1.2	Liniensteckbriefe
C2	Infrastruktur
C2.1	Haltestellen
C2.2	Betrieb
C2.3	Intermodalität
C3	Fahrzeuge
C3.1	Antrieb
C3.2	Barrierefreiheit
C3.3	Komfort
C3.4	Fahrzeuggattungen
C4	Organisation
C4.1	Mobilitätszentrale Marburg
C4.2	Digitalisierung
C4.3	Mobilitätsmanagement
C4.4	Tarif
C4.5	Sicherheit an Haltestellen und im Bus
C4.6	Qualitätsmanagement / Reporting

Was steht u.a. im Nahverkehrsplan:

- Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (insb. Netzum- / ausbau, Linien, Taktung usw.) sind Bestandteil des Nahverkehrsplans
- Mittel- bis langfristige Maßnahmen werden in MoVe 35 behandelt
- Große Bandbreite an ÖV-Maßnahmen ist somit bereits abgedeckt
- MoVe 35 betrachtet insb. perspektivische ÖV-Maßnahmen
- Enge Abstimmung zwischen NVP & MoVe 35

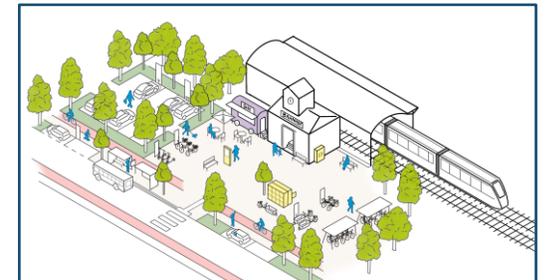
Besonders berücksichtigt wird:

- Verbesserung von Liniennetz und –taktung, vor allem zu und zwischen den Ortsteilen
- Ausstattung der Fahrzeuge, vor allem Fahrradmitnahme
- Anpassung der Tarifstruktur
- Emissionsarme Fahrzeugtechnik
- Digitalisierung

C5 | Öffentlicher Verkehr - Mobilstationen

- **Definition von Mobilstations-Kategorien**
- **Festlegung der Mindestausstattung**
in Anlehnung an die jeweilige Kategorien
wiedererkennbares Design
- **Identifizierung geeigneter Standorte**
unter Berücksichtigung bestehender Angebote (z.B. Carsharing,
Leihräder)
- **Einordnung in Umsetzungsprioritäten**
in Abstimmung mit den NVP-Maßnahmen
- **Generierung von Fördermittel**
z.B. Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen
nach dem Mobilitätsfördergesetz

Kat.	Definition	Beispiel
XL	Regional bedeutsame Mobilstation	Marburg Bf.
L	Interkommunal bedeutsame Mobilstation	Lahnberge
M	Kommunal bedeutsame Mobilstation	Leopold-Lucas-Str.
S	Quartiers-/ stadtteilrelevanter Mobilpunkt	Hasenkopf



Best-Practice-Beispiel:
mobil.nrw (VRR/VRS)

C6 | Öffentlicher Verkehr – Modernisierung Südbahnhof

- **In Anlehnung an den geplanten barrierefreien Ausbau**
barrierefreier Ausbau der Gleiszugänge und Schaffung niveaugleicher Einstiegsmöglichkeiten (soll 2024 erfolgen)
- **Ausbau zur Mobilstation**
Implementierung der relevanten Ausstattung
Berücksichtigung der bestehenden Angebote (ggf. Neuordnung & Qualitätsverbesserung)
Berücksichtigung beider Seiten der B3
- **Aufwertung des weiteren Bahnhofsumfeld**
z.B. Schaffung von Aufenthaltsqualität und Sitzmöglichkeiten,
Begrünung des Umfelds, Entsiegelung, usw.
- **Generierung von Fördermitteln**
z.B. Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz



C7 | Öffentlicher Verkehr – Neue Angebote

C7.1 On-Demand-Verkehr

Bedarfsabhängige Bedienung von Bereichen mit geringer oder schwankender Nachfrage

Ergänzung des klassischen ÖV-Angebotes als Zubringer (keine Kannibalisierung)

Integration in das bestehende System

Best-Practice-Beispiel:
loki Hamburg



C7.2 Neue Angebote im ÖV

Prüfung neuer Angebotsformen im öffentlichen Verkehr auf die Nutzbarkeit in Marburg

z.B. autonom fahrende Fahrzeuge

Best-Practice-Beispiel:
EVA-Shuttle Karlsruhe



C7.3 Neuer Schienenhaltepunkt in Marburg

Kosten-Nutzen-Analyse für einen weiteren Haltepunkt in

- Wehrda, im Bereich des Kaufparks
- Görzhausen, im Bereich des Gewerbegebietes

Vorstellung der Maßnahmen Teil I

E | Wirtschaftsverkehr

- Sicherstellung der Ver- und Entsorgung der Stadt mit Waren und Dienstleistungen
- Minimierung der negativen Effekte, insbesondere des Schwerverkehrs
- Berücksichtigung sozialer, ökologischer und ökonomischer Zielstellungen aller Beteiligten
- Durch städtische Logistikkonzepte können die CO₂-Emissionen durch den Warenverkehr um 30-40% gesenkt werden (IKEM 2017).

Zielwerte aus dem Zielkonzept:

- **D:** Keine Überschreitung der Lärm- und Schadstoffgrenzwerte gemäß LAP/LRP
- **B/C/D/F:** Die Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten und mit der Erreichbarkeit Marburgs steigt regelmäßig

Bausteine:

LKW-Führungskonzept

City-Logistik

Nachhaltiger kommunaler
Wirtschaftsverkehr

Güterverteilzentren

Urbane Logistik in Quartieren

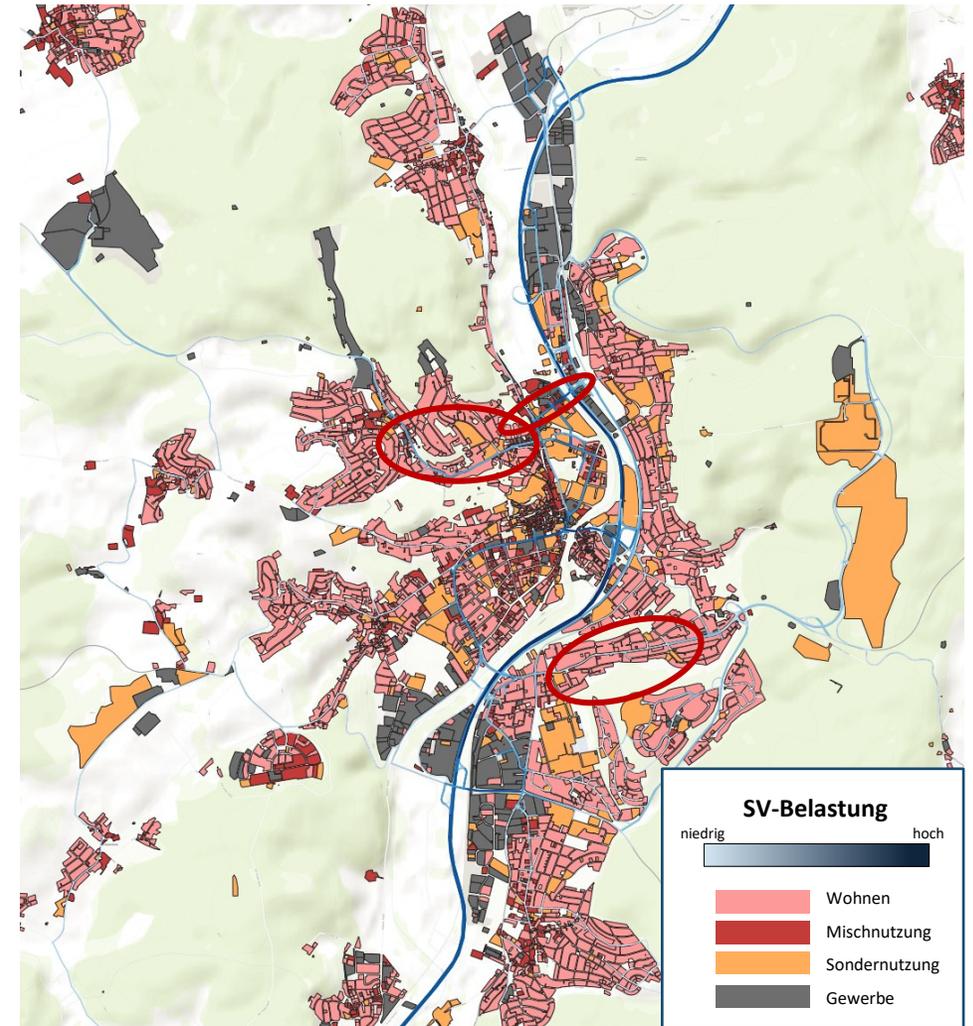
Runder Tisch Güterverkehr



E1 | Wirtschaftsverkehr – LKW Führungskonzept

- Bildung eines Netzes aus Vorrangrouten, um Schwerverkehr in weniger sensiblen Bereichen verträglich abzuwickeln
- Restriktionen und Durchfahrtsbeschränkungen in besonders sensiblen Bereichen
- Wegweisung über dieses Netz zu den wichtigen Zielen des Wirtschaftsverkehrs
- Perspektivisch: Digitales LKW-Führungsnetz

Best-Practice-Beispiel:
SEVAS (NRW)



E | Wirtschaftsverkehr – Logistik Konzepte

E2 City Logistik Konzept

Nutzung der Fördermittel (FöRi Städtische Logistik, BMDV) zur Erstellung eines Logistikkonzeptes für die Innenstadt mit den folgenden Zielen:

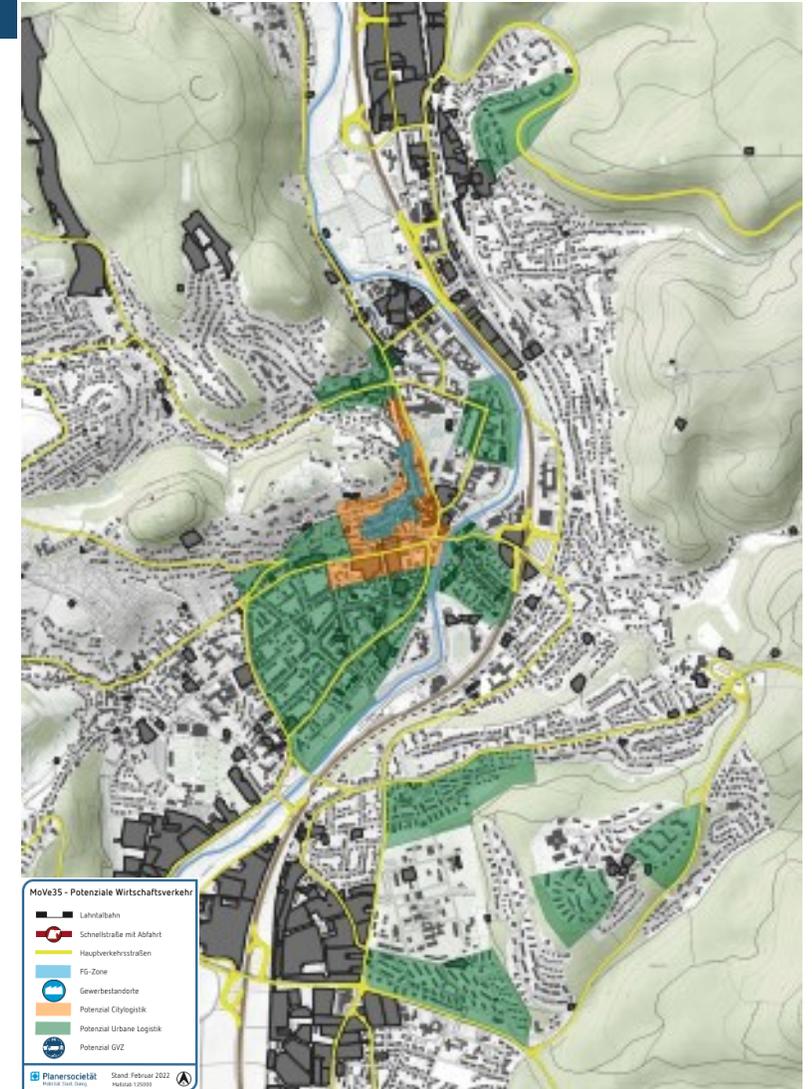
- Einrichtung von Lieferzonen
- Herstellung der Rahmenbedingungen für die Nutzung von anbieterübergreifenden Microhubs
- Besserstellung emissionsarmer Lieferwege (Anlieferungszeiten, Beschränkungen)
- Mittelfristige Einrichtung von Nullemissionszonen

E3 Urbane Quartierslogistik

- Durch die Zustellung an Paketshops oder Paketstationen kann der Verkehr in den Quartieren um 65% gesenkt werden (Bogdanski 2019)
- Attraktivität der Abholstationen steigt durch durchgängige Erreichbarkeit, Sicherheit, anbieterübergreifend und einfache Nutzbarkeit
- Einrichtung von Lieferzonen

Best-Practice-Beispiel:
eBase4Mobility

Best-Practice-Beispiel:
USEful Hannover



E | Wirtschaftsverkehr – weitere Maßnahmen

E4 Güterverteilzentren

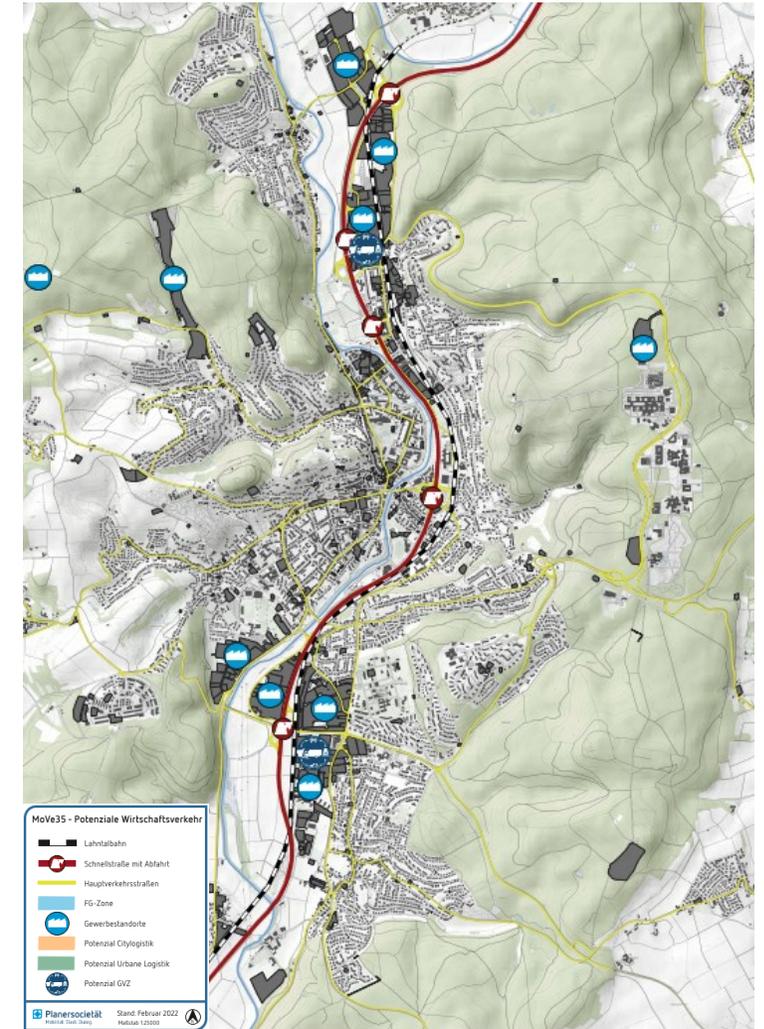
Schlüsselement für effizienten Güterverkehr ist eine mehrstufige Distributionsstruktur: Multi-Hub als Schnittstelle zwischen Waren mit gleicher Quelle zu Waren mit gleichem Ziel
Einbindung des emissionsarmen Schienenverkehrs in den städtischen Wirtschaftsverkehr ermöglichen

E5 Nachhaltiger kommunaler Wirtschaftsverkehr

Kommune als Vorbildfunktion, Ankermieter und Werber im öffentlichen Raum
Umstellung des eigenen Fuhrparks und Verknüpfung der Auftragsvergabe an entsprechende Anforderungen (Emission, Abbiegeassistenzsysteme)

E6 Runder Tisch Güterverkehr

Strukturelle und personelle Verankerung in der Stadtverwaltung
Erfassen der unterschiedlichen Anforderungen für einen nachhaltigen Güterverkehr
Kooperation ist zwingend erforderlich (PWC Studie)



J | Mobilitätsmanagement

- Koordination und Steuerung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements
- Zielgruppenspezifische Ansprache zur Erreichung einer Verhaltensänderung
- Motivation und Werbung für Alternativen zum individuellen Kfz-Verkehr

Zielwerte aus dem Zielkonzept:

- **D:** Alle kommunalen Fahrzeuge [...] fahren mit emissionsarmen Antriebsformen.
- **B/C/F:** Die Zahl der Betriebe, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Verringerung der Alternativen zum Kfz-Verkehr durchführen, steigt kontinuierlich.
- **A/B/C/F:** Die Zahl der Schulen, die Mobilitätsmanagementmaßnahmen [...] durchführen, steigt kontinuierlich.

Bausteine:

Kommunales MM

Schulisches MM

Betriebliches MM

MM in den Quartieren



J1 | Mobilitätsmanagement – Kommunales MM

J1.1 Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung

- **Strukturaufbau innerhalb der Verwaltung**
verantwortliche Personalstelle und verwaltungsinterne Struktur zur kontinuierlichen Beteiligung der relevanten Fachdienste bei der Umsetzung von MoVe 35
- **Maßnahmenansätze innerhalb der Verwaltung**
Aufsetzen eines Mobilitätsnewsletters
Einrichtung eines Mobilitätsportal
Flottenmanagement (Carsharing/Carpooling, alternative Antriebsformen, Beschaffungsrichtlinie)
Umweltverbund im arbeitsbedingten Verkehr fördern (Radabstellanlagen, JobRad, JobTicket)
Schnuppertage für alternative Mobilität
Mobilität als Gesundheitsvorsorge etablieren

J1.2 Mobilitätsmanagement der Kommune

- **Maßnahmenansätze der Verwaltung nach außen**
kommunale Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbunds
Aufbau / Weiterentwicklung digitale Mobilitätsplattform (Integration von Kartenmaterial zu Mobilitätsangeboten
Informationen zu barrierefreien Wege und Wegeketten, Verortung aktueller Baumaßnahmen / Planungen / Konzeptinhalten
Schaffung einer Interaktionsmöglichkeit)
Mobilitätsmarketing bei Neubürger*innen
Etablierung von Mobilitätsberatung für Bewohnende, Pendler, Touristen usw.

J2 | Mobilitätsmanagement – Betriebliches MM

J2.1 Netzwerk betriebliches Mobilitätsmanagement

- **Aufbau / Weiterentwicklung eines Netzwerks für betriebliches Mobilitätsmanagement**
Stadt Marburg vor allem in Organisationsrolle,
Erstellung eines Konzepts zur Akquisition von Betrieben und Unternehmen,
Informationskampagne zu Angeboten und Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Marburg,
Einführung regelmäßiger Austausch- und Inputtreffen des Netzwerks

J2.2 externe Beratungsleistungen

- **Ausschreibung und Vergabe externer Beratungsleistungen in Betrieben und Unternehmen**
Stadt Marburg vor allem in Organisationsrolle,
Akquise interessierter Betriebe und Unternehmen (ggf. Losverfahren),
Festlegung einer Anzahl an externen Beratungsleistungen pro Jahr (z.B. bis zu 3)
- **Durchführung externer Beratungsangebote**
Bestandsaufnahme der Mobilitäts- und Verkehrssituation,
Durchführung von Mitarbeiter*innenbefragungen,
Potenzialanalysen für Beschäftigte, den Standort und die Fahrzeugflotte,
Schulung von Mobilitätsbeauftragten,
Motivationskonzepte zum Umstieg auf alternative Mobilitätsmöglichkeiten



Best-Practice-Beispiel:
Mobil.Pro.Fit

J3 | Mobilitätsmanagement – Schulisches MM

J3.1 Netzwerk Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas

- **Aufbau / Weiterentwicklung eines Netzwerks für Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas**
Stadt Marburg vor allem in Organisationsrolle,
Schnittstelle in der Verwaltung (Fachdienst Schule, Polizei, Fachdienst Ordnung, usw.),
Akquise von Schulen und Kitas,
Funktion als Ansprechpartner*in für Erzieher*innen, Lehrpersonal, Schüler*innen und Eltern,
Einführung regelmäßiger Austausch- und Inputtreffen des Netzwerks

J3.2 interne & externe Beratungsleistungen

- **Organisation, Durchführung und Begleitung von Mobilitätsaktionen**
Walking-Bus, Cycling-Train, „Verkehrszähmer“, Elternhaltestellen sowie weitere besondere Aktionstage in Schulen und Kitas
(z.B. zu Fuß zur Schule, Fußverkehrs- / Fahrradführerschein, Wettbewerb eingesparte CO2-Emissionen)
- **Ausschreibung und Vergabe externer Beratungsleistungen in Betrieben und Unternehmen**
Stadt Marburg vor allem in Organisationsrolle,
Akquise interessierter Schulen und Kitas (ggf. Losverfahren),
Festlegung einer Anzahl an externen Beratungsleistungen pro Jahr (z.B. bis zu 3)
- **Durchführung externer Beratungsangebote**
Bestandsaufnahme der Mobilitäts- und Verkehrssituation,
Durchführung von Mitarbeiter*innenbefragungen,
Potenzialanalysen zu möglichen Veränderungen im Verkehrsverhalten,
Schulung von Mobilitätsbeauftragten,
Motivationskonzepte zum Umstieg auf alternative Mobilitätsmöglichkeiten

Best-Practice-Beispiel:
Leitfaden BAST



J4 | Mobilitätsmanagement – in den Quartieren

J4.1 Netzwerk Mobilitätsmanagement in Quartieren

Aufbau / Weiterentwicklung eines Netzwerks für Mobilitätsmanagement in Quartieren

Stadt Marburg vor allem in Organisationsrolle,

Zusammenbringen von Wohnungsbaugesellschaften, ASTA, Eigentümergemeinschaften, Ortsberät*innen, Initiativen, interessierte Privatpersonen

Schaffung einer Plattform zum Austausch zur Weiterentwicklung der Quartiere,

Einführung regelmäßiger Austausch- und Inputtreffen des Netzwerks

J4.2 Mobilitätsmanagement vor Ort erlebbar machen

Öffentlichkeitswirksame Umsetzung von Maßnahmen in Quartieren

Wegweisung zu nahegelegenen, größeren Haltestellen,

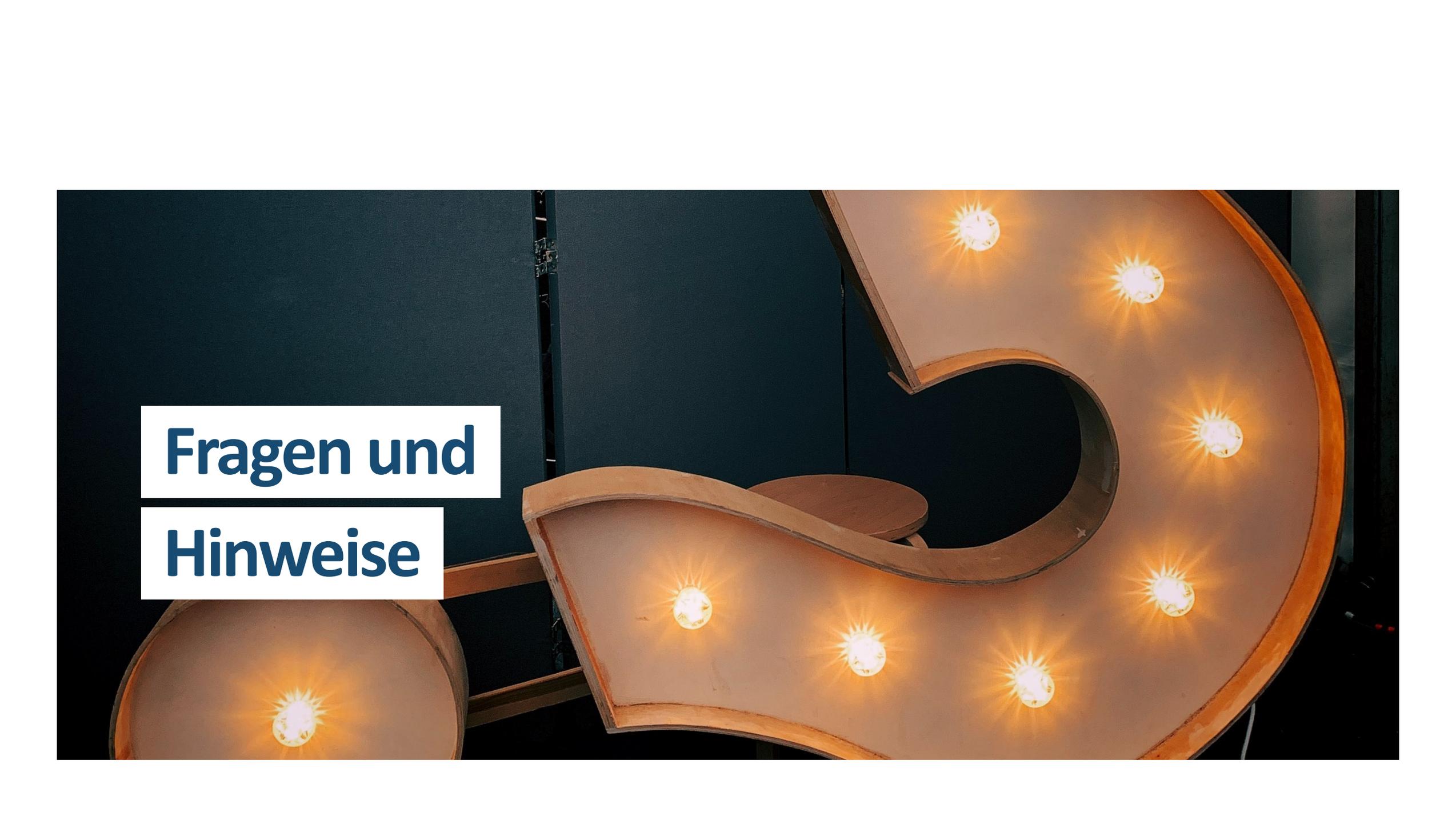
Einrichtung digitaler Abfahrtsanzeigen an stärker frequentierten Bereichen,

Etablierung von Carsharing-Angeboten,

Förderung und Unterstützung bei der Anschaffung von Lastenrädern (z.B. über ein Förderprogramm für Initiativen, Wohnungsbaugesellschaften und Privatpersonen),

Unterstützung von Sammelgaragen und Mietertickets in Zusammenarbeit mit Wohnungsbaugesellschaften



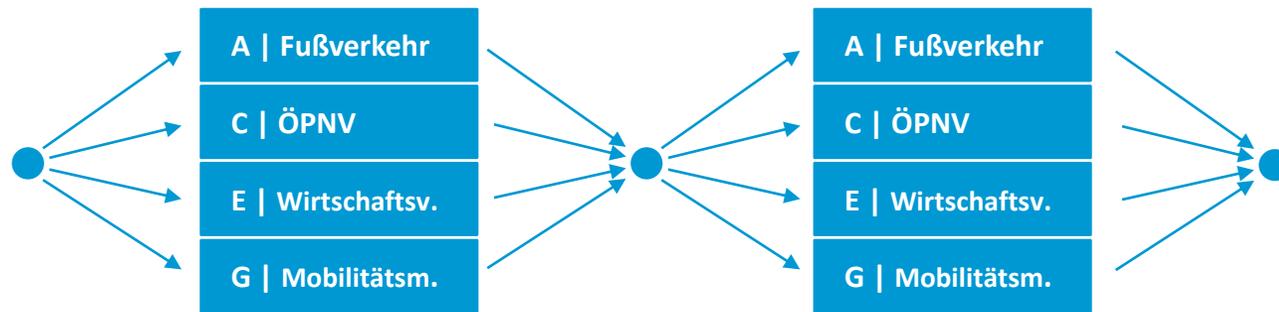


Fragen und

Hinweise

Sie sind gefragt:

Diskussion in vier Kleingruppen in zwei Phasen:

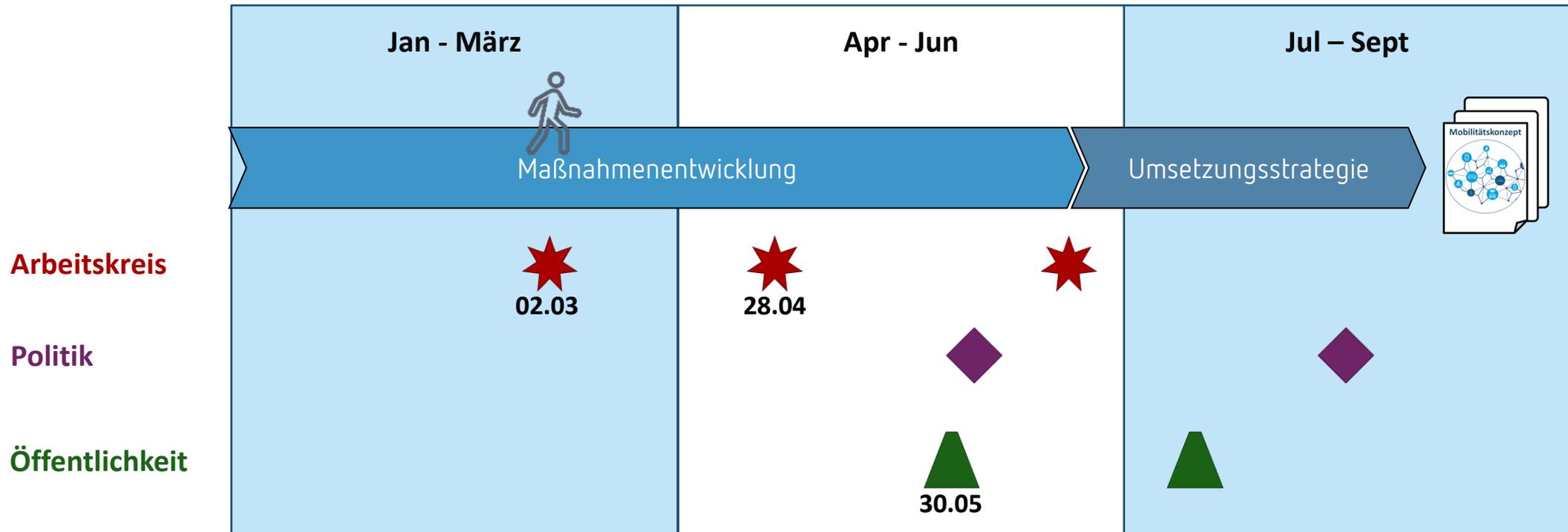


Unsere Fragen an Sie:

- Welche Maßnahmen der Handlungsfelder unterstützen Sie?
- Welche Maßnahmen der Handlungsfelder sehen Sie kritisch?
- Welche Maßnahmen fehlen Ihnen in den Handlungsfeldern?
- Wie sollten die Maßnahmen ausgestaltet sein?
- Wo sollten diese Maßnahmen verortet sein?



Zeitplanung



www.planersocietaet.de



Vielen Dank für Ihre heutigen Hinweise!

Planersocietät

Gutenbergstr. 34

44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

info@planersocietaet.de

Kontakt

Dirk Lange

Fon 02 31 / 99 99 70-45

Lange@planersocietaet.de