

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



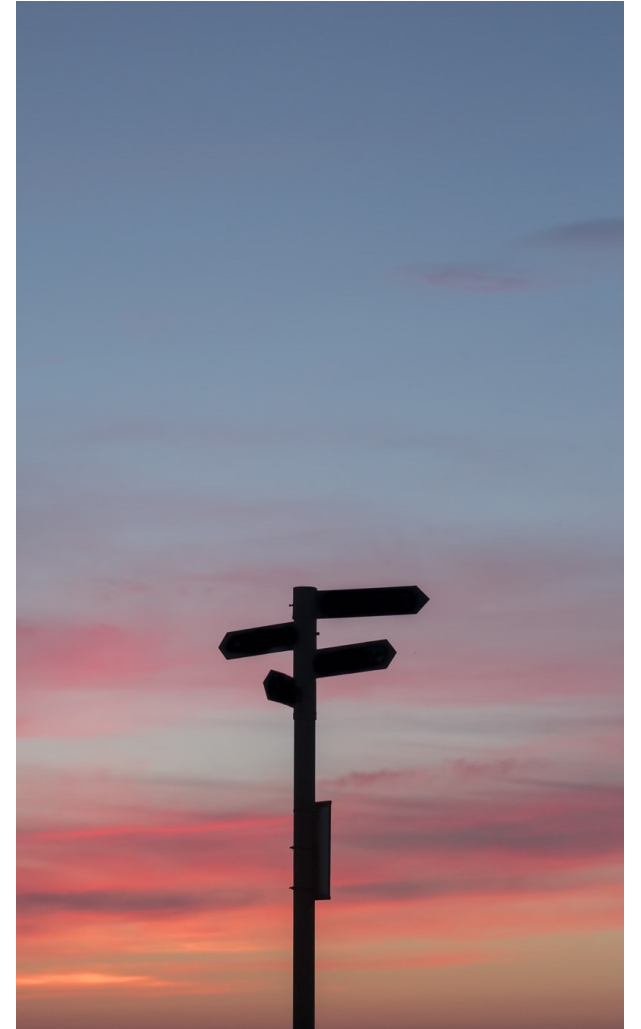
## Ziel des heutigen Abends

### Input:

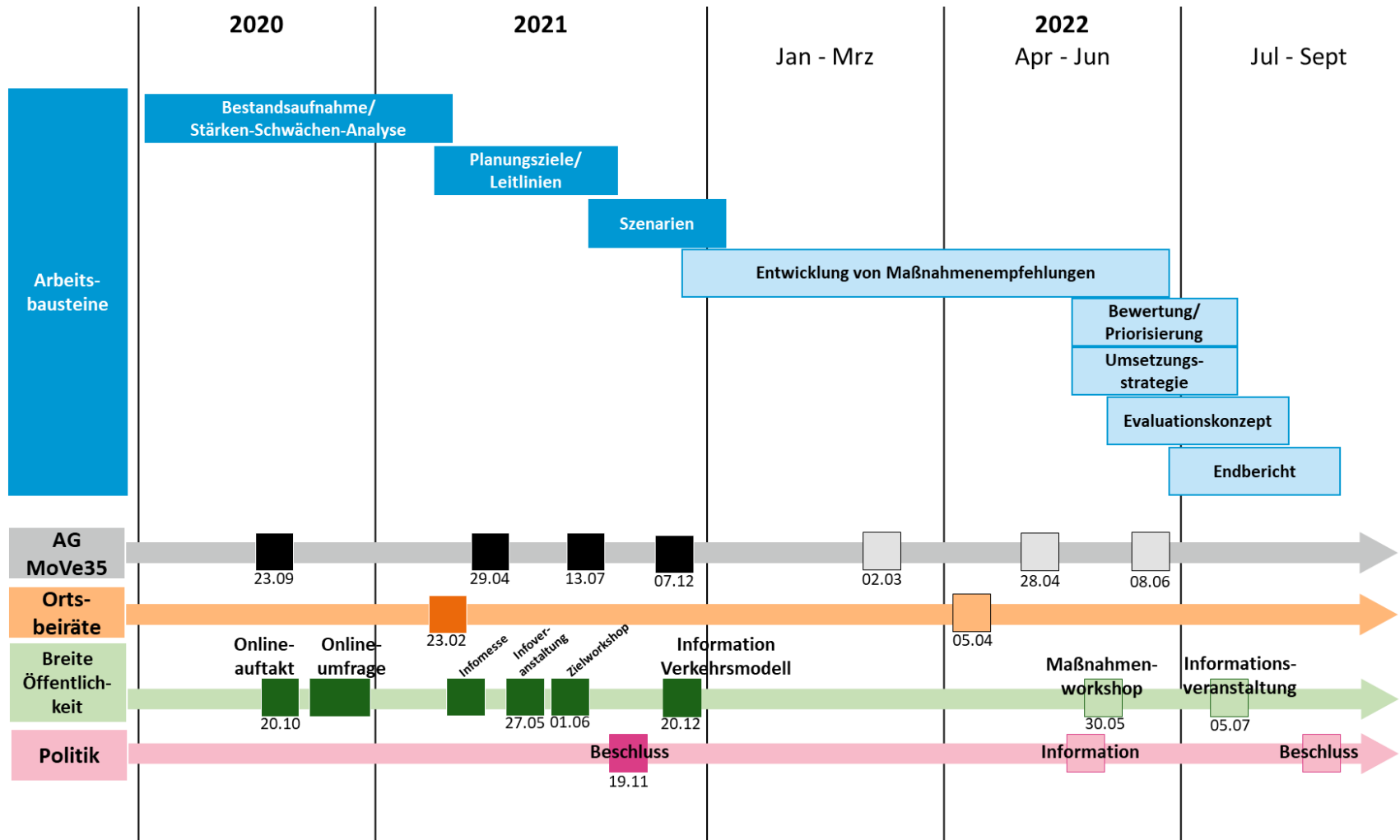
- Wie werden wir die Maßnahmen für das MoVe35 entwickeln?
- Was sind Handlungsfelder und welche Funktion haben diese für das MoVe35?
- Welche Maßnahmen ergeben sich für die ersten vier Handlungsfelder?

### 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

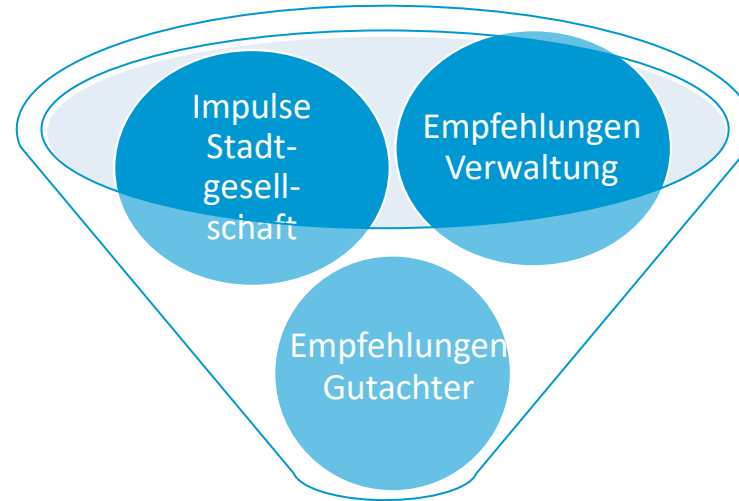
## Diskussion der Maßnahmen

- 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

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 als Oberzentrum	Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität	Stadt- und umweltverträglicherer Kfz-Verkehr	Attraktiver öffentlicher Raum in einer Stadt der kurzen Wege	Mobilitätswende – Marburg bewegen
Untergele	Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Erreichung der „Vision Zero“ A1	Optimierung der Erreichbarkeit der Kernstadt B1	Anreizbasierte Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch Ausbau attraktiver Alternativen C1/D1	Mehr Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Quartieren und Stadtteilen E1	Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit und Marketing F1	
	Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie des sicherheitsgerechten Verkehrs A2	Optimierung der Erreichbarkeit der Außenstadtteile und verbesserte Verknüpfung untereinander B2	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Quartieren, Stadtteilen und auf weiteren kurzen Wegen C2	Minimierung der Umweltbelastungen und Emissionen D2	Attraktive Vernetzung der Aufenthalts- und Erholungsbereiche E2	Mobilitätsplanung und -bildung mit und für Bürger*innen und für in Marburg mobile Menschen F2
	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit A3	Optimierung der Erreichbarkeit bedeutender Verkehrs-, Bildungs-, Freizeit- & Tourismusziele B3	Stärkung insb. des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zur Verknüpfung der Stadtteile und Arbeitsstandorte C3	Effiziente Nutzung des Parkraumangebotes zur Entlastung des öffentlichen Raumes D3	Berücksichtigung aller Straßenraumanprüche (Integrierte Straßengestaltung) E3	Intensivierung des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements F3
	Ausbau der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen A4	Optimierung der Erreichbarkeit der Arbeits- & Wirtschaftstandorte B4	Bessere und schnellere Verbindung mit Umkreisgemeinden im öffentlichen Verkehr und Radverkehr C4	Verbesserung der Rahmenbedingungen für emissionsarme Antriebsformen D4	Klimafreundliche und angepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes E4	Mobility as a Service: verkehrsmittelübergreifende, digitale Mobilitätsinformationen F4
			Bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote und Ausbau der Sharing-Systeme C5	Verträgliche und bedarfsgerechte Abwicklung der Wirtschaftsz. Lieferverkehre D5		



**Handlungskonzept:  
Handlungsfelder und Maßnahmen**

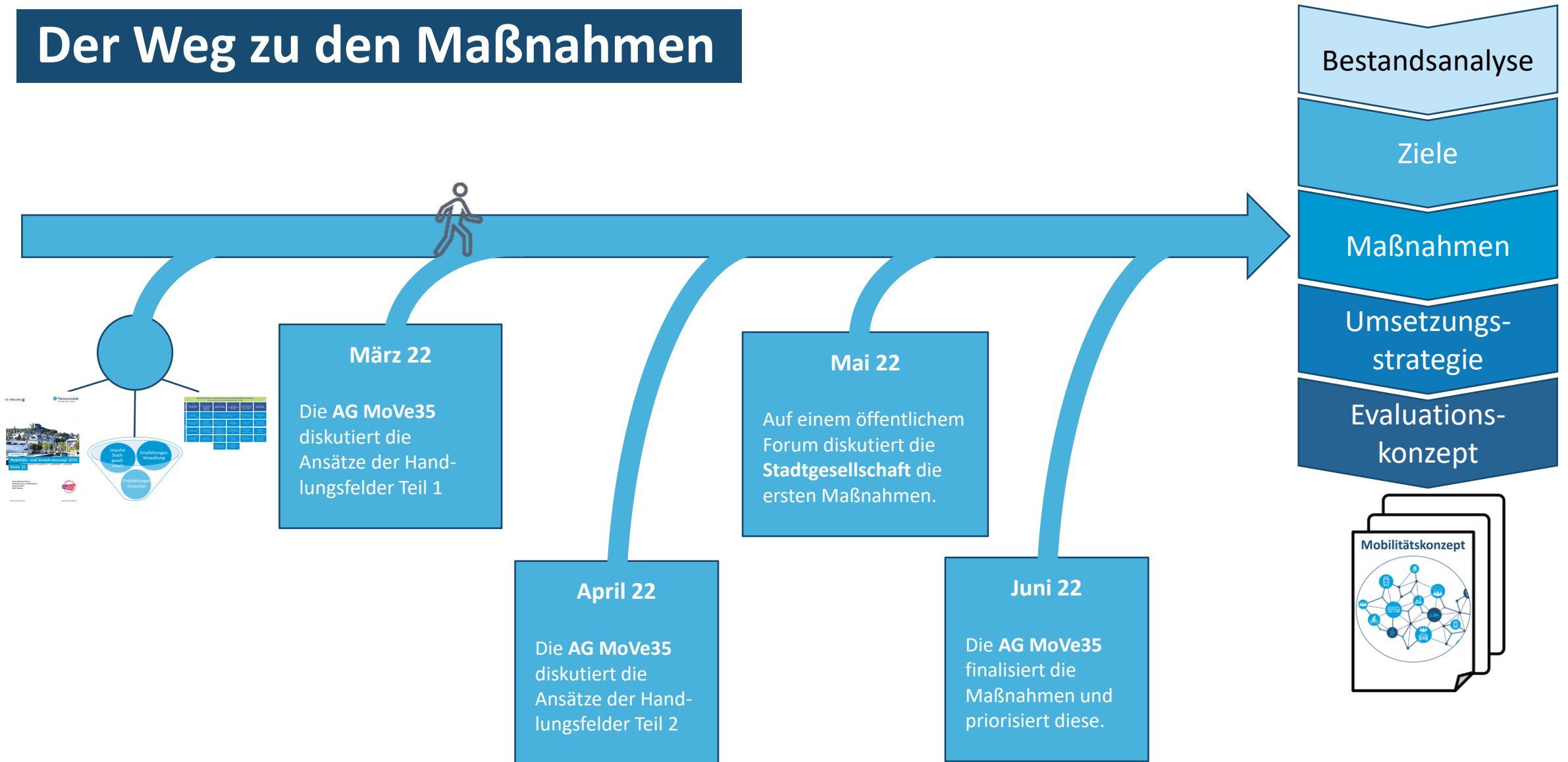
# Impulse aus bisherigen Veranstaltungen

- 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

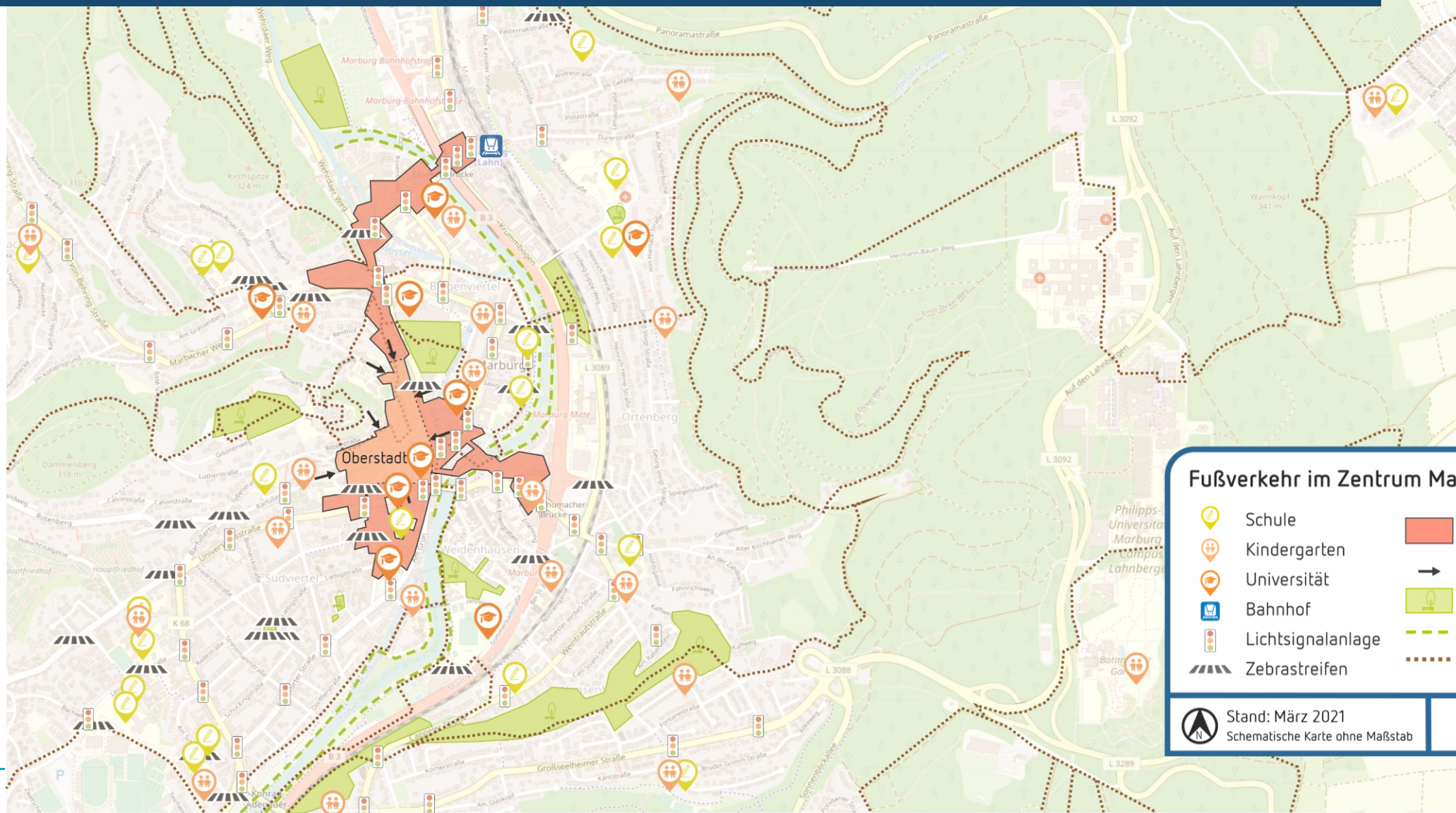
- Definition von Anforderungen an barrierearme, sichere und attraktive Fußwege in mehreren Kategorien (Breite, Führungsform, regelmäßige Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Sitz-, Spiel- und Aktivitätsmöglichkeiten, Priorität gegenüber anderen Verkehrsarten)
- Erfassung der 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"><li>- Gehwegbreite von &gt; 4 m (mind. 3 m)</li><li>- Barrierefreie Gestaltung, ggf. Wegweisung, Vorrang an Knotenpunkten (z.B. Zebrastreifen, Gehwegüberfahrten)</li><li>- Weitere Gestaltungsaspekte zur Aufenthaltsqualität (z.B. Sitzmöglichkeiten, Begrünung etc.)</li></ul>
Hauptbereich	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gehwegbreite von min. 3 Metern</li><li>- Gehwegüberfahrten</li></ul>
Nebenbereich	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gehwegbreiten von 2,5 m (mind. 2,1 m)</li></ul>
Freizeitbereich	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gehwegbreiten in Abhängigkeit der Nutzungen, durchaus wechselnd bei Wanderwegen</li><li>- Klare Wegführung und möglichst Wegweisung</li><li>- Regelmäßig Sitz-, Spiel- und Aktivitätsmöglichkeiten</li><li>- Sichere und erkennbare Anknüpfungspunkte an das weitere Verkehrsnetz</li></ul>

**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
	Zebrastrassen		

Stand: März 2021  
Schematische Karte ohne Maßstab

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog.

# A2 | Fußverkehr – Querungen

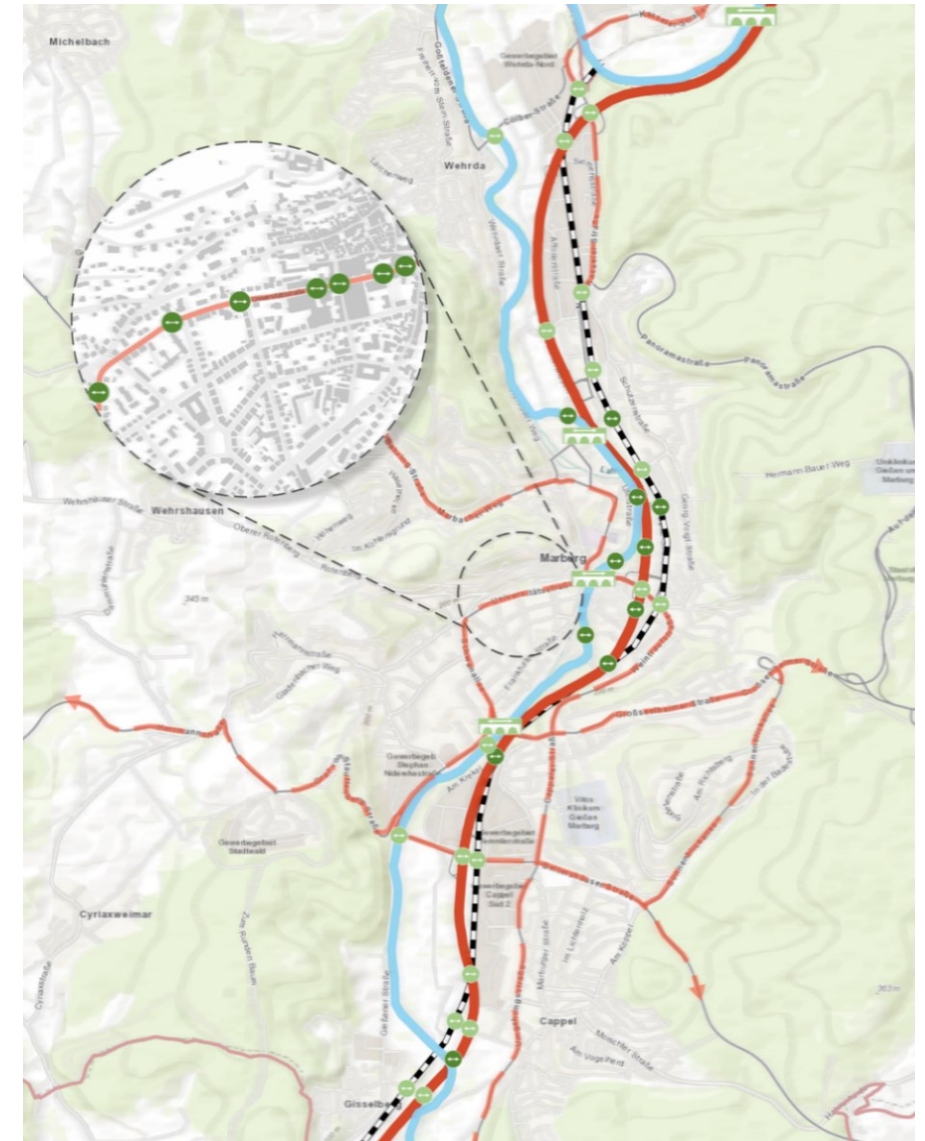
### A2.1 Ausbau/Umbau/Modernisierung von Querungsmöglichkeiten

### 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

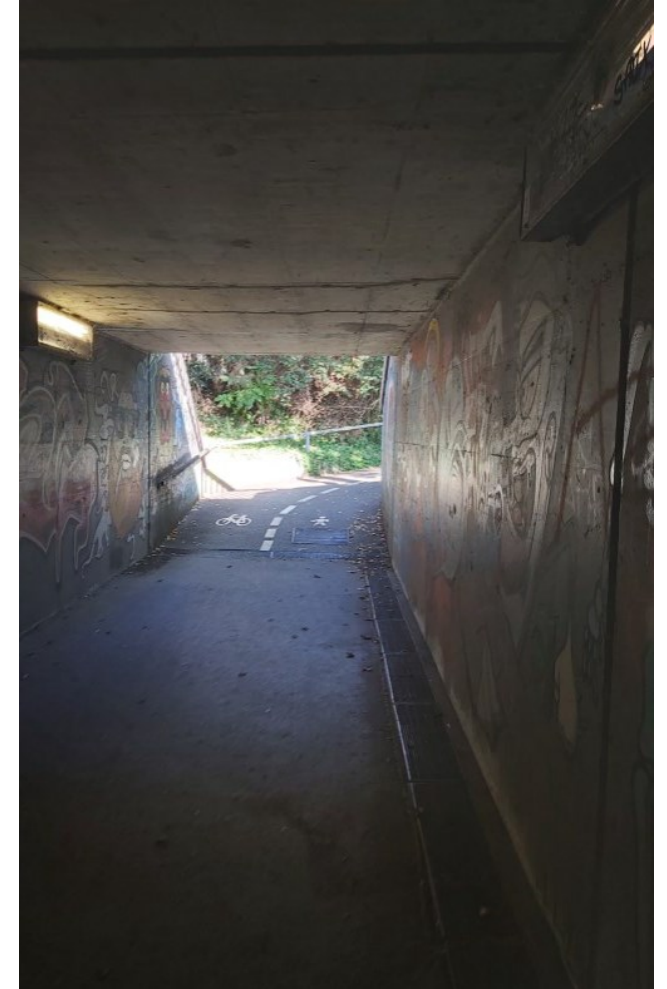
Der öffentliche Raum soll über die Verkehrsfunktion hinaus als Aufenthaltsfläche attraktiv gestaltet werden.

### 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

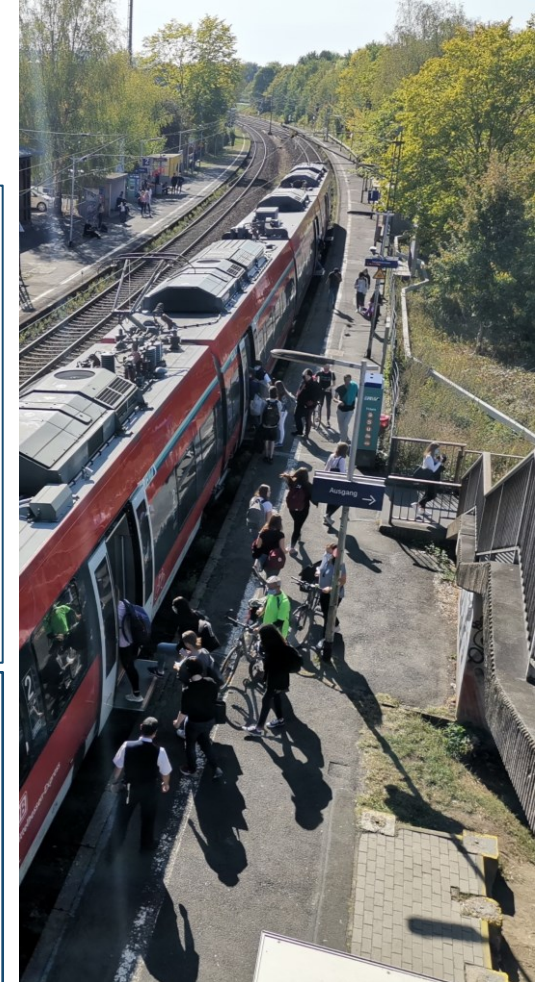
### Bausteine:

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

Modernisierung Südbahnhof

Mobilstationen

Ergänzende OnDemand-Angebote



# C1 - C4 | Öffentlicher Verkehr - Nahverkehrsplan

Nr.	Maßnahmentitel
<b>C1</b>	<b>Angebot</b>
C1.1	Netzkonzeption Marburg 21+
C1.2	Liniensteckbriefe
<b>C2</b>	<b>Infrastruktur</b>
C2.1	Haltestellen
C2.2	Betrieb
C2.3	Intermodalität
<b>C3</b>	<b>Fahrzeuge</b>
C3.1	Antrieb
C3.2	Barrierefreiheit
C3.3	Komfort
C3.4	Fahrzeuggattungen
<b>C4</b>	<b>Organisation</b>
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

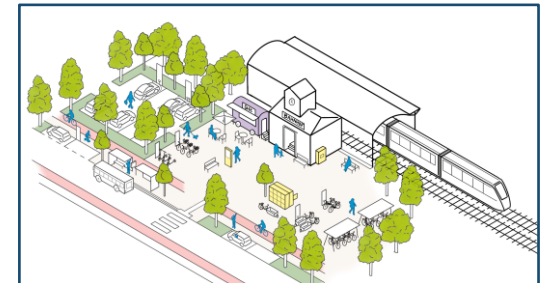
**Besonders berücksichtigt wird:**

- 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

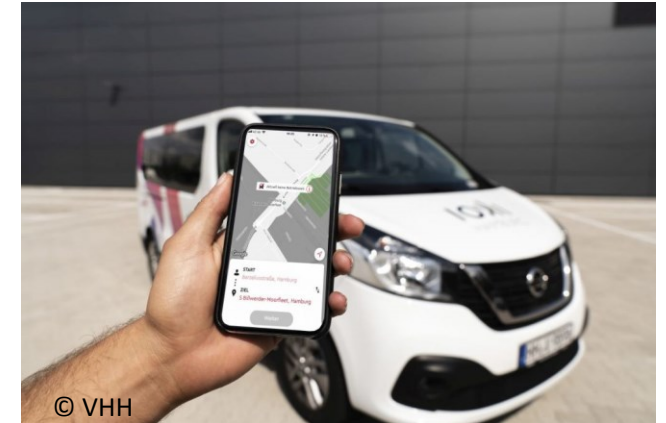
### C7.1 On-Demand-Verkehr

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 CO<sub>2</sub>-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

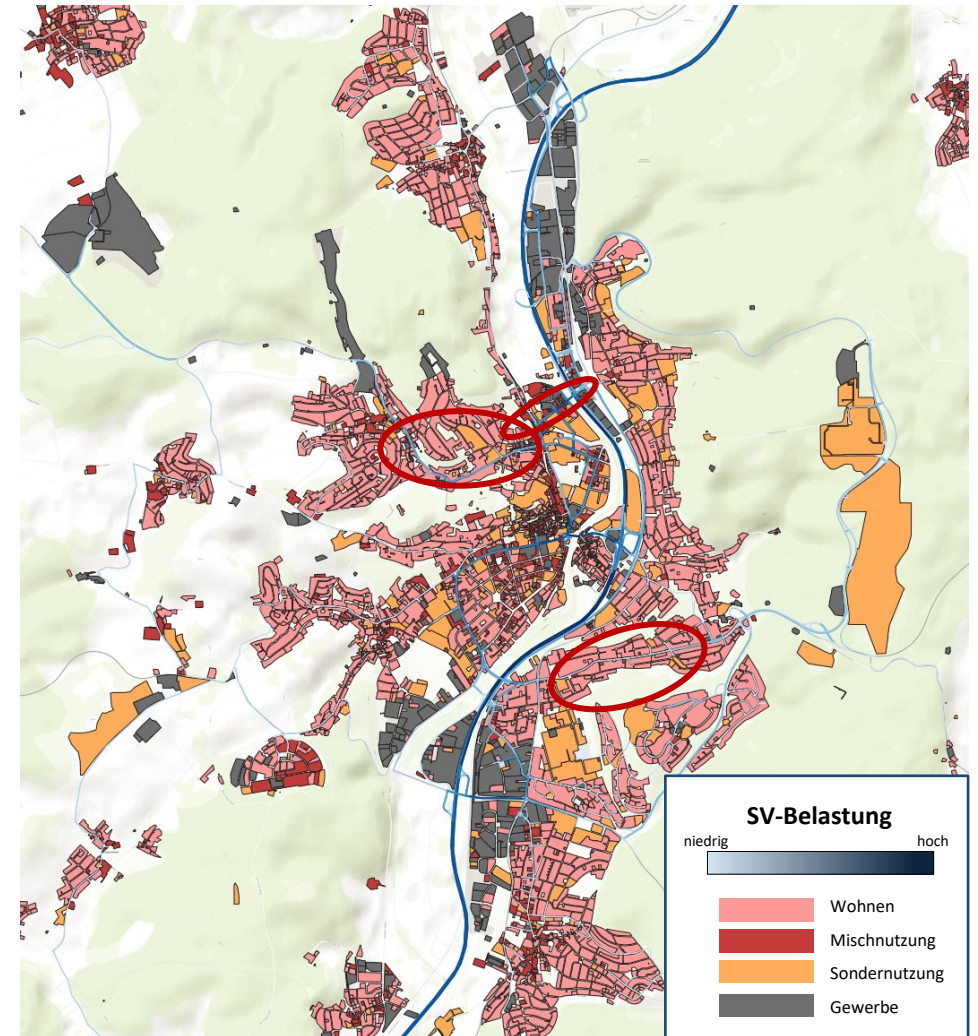
Runder Tisch Güterverkehr



# 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:

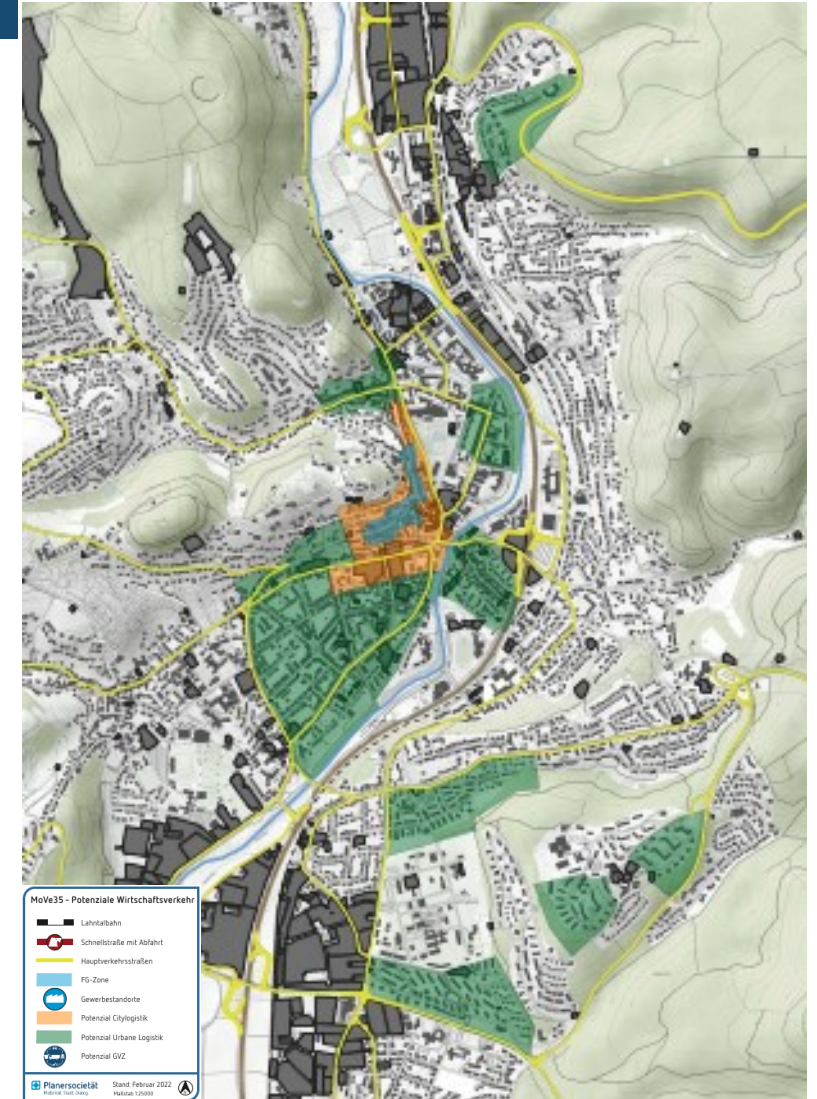
- Einrichtung von Lieferzonen
- Herstellung der Rahmenbedingungen für die Nutzung von anbieterübergreifenden Microhubs
- Besserstellung emissionsarmer Lieferwege (Anlieferungszeiten, Beschränkungen)
- Mittelfristige Einrichtung von Nullemissionszonen

## 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

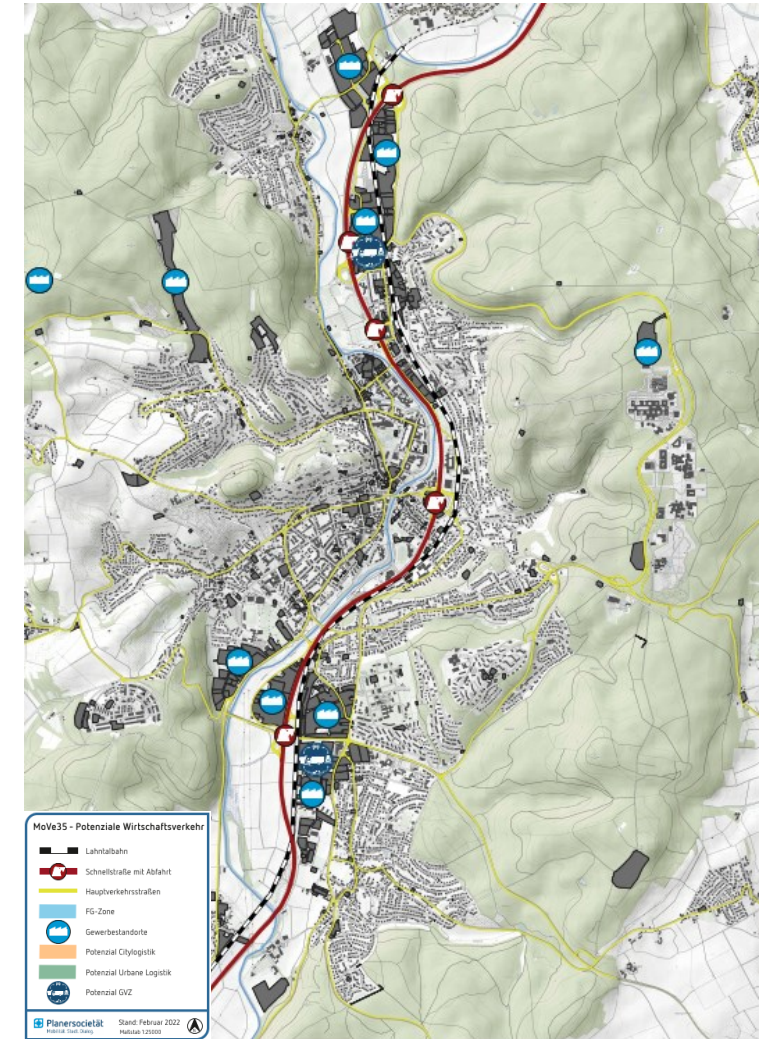
Schlüsselement für effizienten Güterverkehr ist eine mehrstufige Distributionsstruktur: Multi-Hub als Schnittstelle zwischen Waren mit gleicher Quelle zu Waren mit gleichem Ziel  
Einbindung des emissionsarmen Schienenverkehrs in den städtischen Wirtschaftsverkehr ermöglichen

### 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.

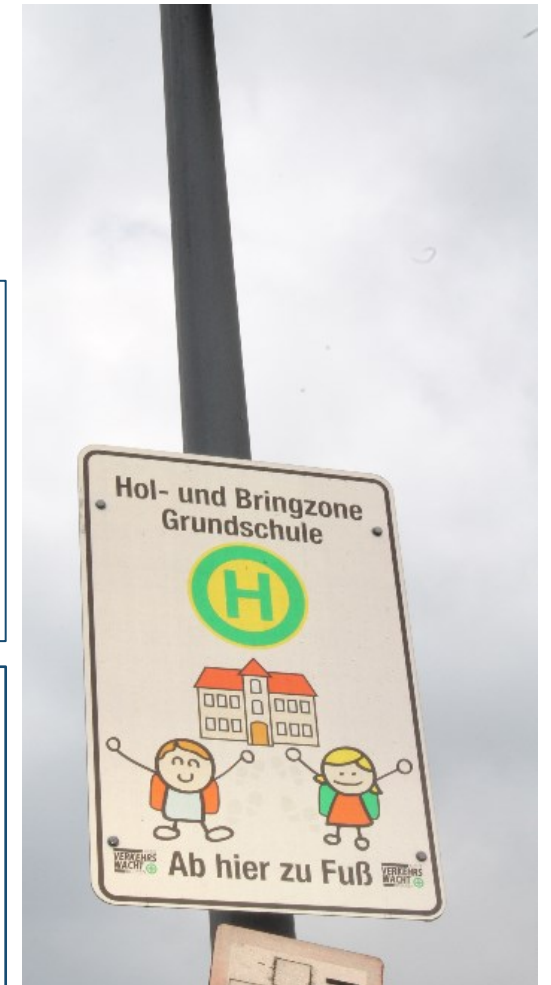
### Bausteine:

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



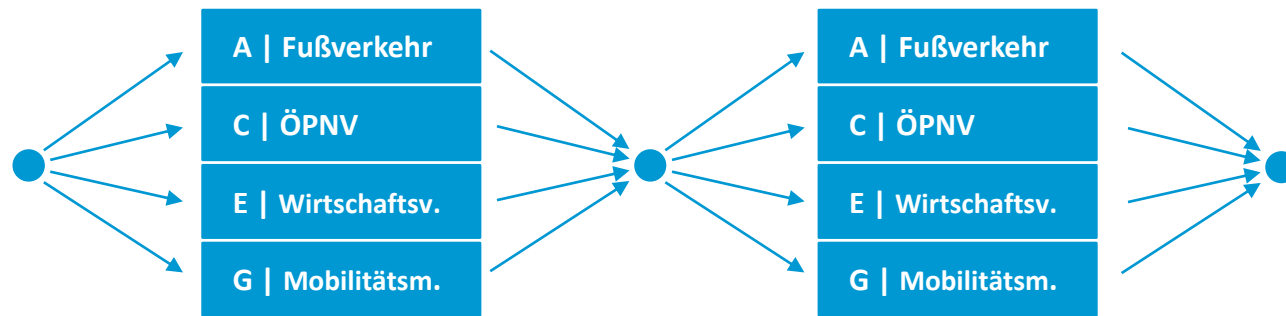


**Fragen und**

**Hinweise**

# Sie sind gefragt:

Diskussion in vier Kleingruppen in zwei Phasen:



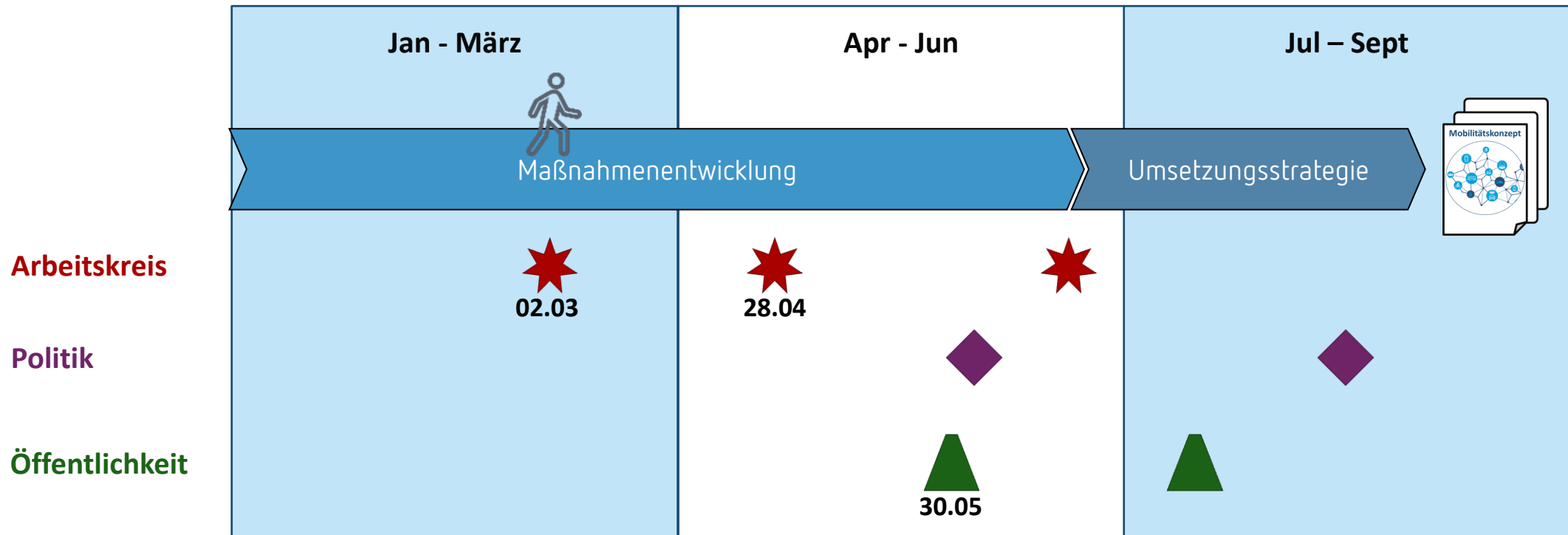
## Unsere Fragen an Sie:

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

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.



**Vielen Dank für Ihre heutigen Hinweise!**

**Planersocietät**

Gutenbergstr. 34

44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

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

**Kontakt**

Dirk Lange

Fon 02 31 / 99 99 70-45

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