





Universitätsstadt Marburg

Umfrage zum Mobilitäts- und Verkehrskonzept (MoVe 35)

Quantitative Auswertung der geschlossenen Fragen,

Auszug Textdatenanalyse

- Erweiterte Fassung -

Stand: 10. Februar 2022



Fabian Lauterbach, MSc | Marc Schäfer, MA | David Zimmermann, BSc wer denkt was GmbH | Robert-Bosch-Str. 7 | 64293 Darmstadt
T: +49 6151 62915-50
www.werdenktwas.de



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	6
2.	Soziodemografische Merkmale	7
	2.1 Geschlechterverteilung	7
	2.2 Altersstruktur	7
	2.3 Beruflicher Status	8
3.	Zentrale Befragungsergebnisse (quantitativ)	9
	3.1 Wohnort und Frequenz der Stadtbesuche (Frage A1)	9
	Wohnort (in/außerhalb Marburgs)	9
	Wohnort (Stadtteil in Marburg)	9
	Wohnort (außerhalb Marburgs)	11
	Frequenz der Stadtbesuche von Außerhalb	12
	3.2 Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (Frage A2)	13
	Meistgenutztes Verkehrsmittel	13
	Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort	13
	Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Stadtteil	14
	Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort und Stadtteil	16
	Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zur Besuchsfrequenz	17
	3.3 Verbesserungsvorschläge ÖPNV (Frage A3)	19
	Antwortabgabe Verbesserungsvorschläge ÖPNV	19
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zur Verkehrsteilnahme	19
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Wohnort	20
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Stadtteil	21
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zur Besuchsfrequenz	21
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Geschlecht	22
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Alter	23
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum beruflichen Status	24
	Verbesserungsvorschlag (ÖPNV) in Bezug zum Wohnort und Stadtteil	25
	3.3 Verbesserungsvorschläge Fahrrad (Frage A4)	26
	Antwortabgabe Verbesserungsvorschläge Fahrrad	26
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zur Verkehrsteilnahme	26
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Wohnort	27
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Stadtteil	28
	Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zur Besuchsfrequenz	28



Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Geschiecht	28
Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Alter	30
Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum beruflichen Status	31
Verbesserungsvorschlag (Rad) in Bezug zum Wohnort und Stadtteil	32
3.4 Konfliktreiche Bereiche (Frage A5)	
Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche	
Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zur Verkehrsteilnahme	
Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Alter	
Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Geschlecht	
Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum beruflichen Status	
Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Wohnort und Stadtteil	
Textdatenanalysen	
Frage A3 (Verbesserung <i>Bus & Bahn</i>)	
Frage A4 (Verbesserung <i>Fahrrad</i>)	
Frage A5 (Konfliktbereiche)	
Top-10 häufigste Nennungen von Konfliktbereichen	
Frage A06 (Wünsche)	
Trage Add (Wallsone)	
Abbildungsverzeichnis	
Abbildung 1: Geschlechterverteilung	7
Abbildung 2: Altersstruktur	8
Abbildung 3: Beruflicher Status	8
Abbildung 4: Wohnort (in/außerhalb Marburgs)	9
Abbildung 5: Wohnort (Top 10) (Stadtteil in Marburg)	10
Abbildung 6: Wohnort (Top 10) (außerhalb Marburgs)	11
Abbildung 7: Frequenz der Stadtbesuche von Außerhalb	12
Abbildung 8: Meistgenutztes Verkehrsmittel	13
Abbildung 9: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort	
Abbildung 10: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Stadtteil	
Abbildung 11: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort und Stadtteil	
Abbildung 12: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zur Besuchsfrequenz (Pendler)	
Abbildung 13: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zur Besuchsfrequenz (Pendler mit guter	
Anbindung)	
Abbildung 14: Antwortabgabe Verbesserungsvorschläge ÖPNV	
Abbildung 15: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zur Verkehrsteilnahme	
Abbildung 16: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Wohnort	20



Abbildung 17: "Es muss nichts verbessert werden" (OPNV) in Bezug zum Stadtteil	21
Abbildung 18: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zur Besuchsfrequenz	22
Abbildung 19: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Geschlecht	22
Abbildung 20: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Alter	23
Abbildung 21: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum beruflichen Status	24
Abbildung 22: Verbesserungsvorschlag (ÖPNV) im Bezug zum Wohnort und Stadtteil	25
Abbildung 23: Antwortabgabe Verbesserungsvorschläge Fahrrad	26
Abbildung 24: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zur Verkehrsteilnahme	27
Abbildung 25: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Wohnort	27
Abbildung 26: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Stadtteil	28
Abbildung 27: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zur Besuchsfrequenz	29
Abbildung 28: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Geschlecht	29
Abbildung 29: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Alter	30
Abbildung 30: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum beruflichen Status	31
Abbildung 31: Verbesserungsvorschlag (Rad) im Bezug zum Wohnort und Stadtteil	32
Abbildung 32: Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche	33
Abbildung 33: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zur Verkehrsteilnahme	33
Abbildung 34: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Alter	34
Abbildung 35: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Geschlecht	35
Abbildung 36: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum beruflichen Status	36
Abbildung 37: Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Wohnort und Stadtteil	37
Abbildung 38: Oberbegriff Busse / Bus zentralisiert mit Allokationen	39
Abbildung 39: Darstellung <i>Radweg</i> mit allen zentralen Allokationen	40
Abbildung 40: Konfliktbereiche Frage A5	41
Tabellenverzeichnis	
Tabelle 1: Wohnort (Stadtteil in Marburg)	11
Tabelle 2: Wohnort (außerhalb Marburgs)	12
Tabelle 3: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort	14
Tabelle 4: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Stadtteil	16
Tabelle 5: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort und Stadtteil	17
Tabelle 6: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zur Besuchsfrequenz (Pendler)	18
Tabelle 7: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zur Verkehrsteilnahme	20
Tabelle 8: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Wohnort	21
Tabelle 9: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Stadtteil	21
Tabelle 10: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zur Besuchsfrequenz	22
Tabelle 11: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Geschlecht	23



Tabelle 12: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum AlterAlter	23
Tabelle 13: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum beruflichen Status	24
Tabelle 14: Verbesserungsvorschlag (ÖPNV) im Bezug zum Wohnort und Stadtteil	25
Tabelle 15: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zur Verkehrsteilnahme	27
Tabelle 16: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Wohnort	28
Tabelle 17: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Stadtteil	28
Tabelle 18: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zur Besuchsfrequenz	29
Tabelle 19: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Geschlecht	30
Tabelle 20: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Alter	30
Tabelle 21: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum beruflichen Status	31
Tabelle 22: Verbesserungsvorschlag (Rad) im Bezug zum Wohnort und Stadtteil	32
Tabelle 23: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zur Verkehrsteilnahme	34
Tabelle 24: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Alter	35
Tabelle 25: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Geschlecht	35
Tabelle 26: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum beruflichen Status	36
Tabelle 27: Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Wohnort und Stadtteil	37



1. Einleitung

Die Universitätsstadt Marburg erarbeitet ein neues Mobilitäts- und Verkehrskonzept ("MoVe 35"), das bis 2035 gelten und die klima- und umweltfreundliche Mobilität in Marburg voranbringen soll. Für die Ausarbeitung des Konzepts sind die Meinungen und Wünsche der Marburger*innen von zentraler Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Marburg vom 20. Oktober 2020 bis zum 31. Dezember 2020 eine Online-Befragung auf der städtischen Beteiligungsplattform (www.marburgmachtmit.de) durchgeführt. Nach der Bereinigung etwaiger Manipulationsversuche sowie unvollständiger Datensätze¹ sind bei dieser Befragung insgesamt 3.762 verwertbare, d.h. valide, Antwortdatensätze für die Auswertung berücksichtigt worden.

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der *geschlossenen Fragen*² der Online-Umfrage zusammenfassend dargestellt sowie ein Auszug aus der Textdatenanalyse (Ergebnisse der *(halb-)offenen Fragen*²) präsentiert.

¹ Unvollständige Datensätze entstehen i.d.R. durch das vorzeitige Verlassen des Fragebogens (Benutzerabbruch) und müssen einzeln auf ihre Verwertbarkeit geprüft werden. Hartes Prüfungskriterium für die unvollständigen Datensätze war das Bearbeiten des Fragebogens zu mindestens 40 %.

² Geschlossene Fragen geben den Befragten konkrete vordefinierte Antwortvorgaben vor. Im Gegensatz dazu können Befragte bei (halb-)offene Fragen ihre Antworten frei formulieren.



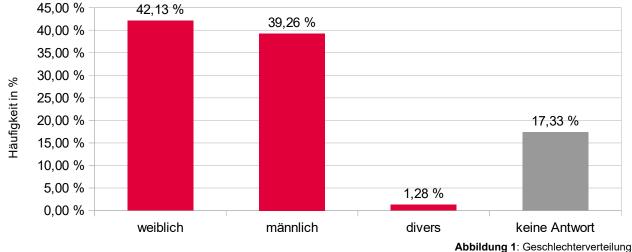
2. Soziodemografische Merkmale

Im folgenden Abschnitt werden grundlegende soziodemografische Merkmale der Stichprobe präsentiert.

2.1 Geschlechterverteilung

Die Geschlechterverteilung der Befragten setzt sich wie folgt zusammen: 42,1 % (1.585 Personen) der Teilnehmenden sind weiblich, 39,3 % (1.477 Personen) sind männlich und 1,3 % (48 Personen) sind divers. Nicht beantwortet wurde die Frage von 17,3 % (652 Personen) der Befragten.

Bitte teilen Sie uns Ihr Geschlecht mit:

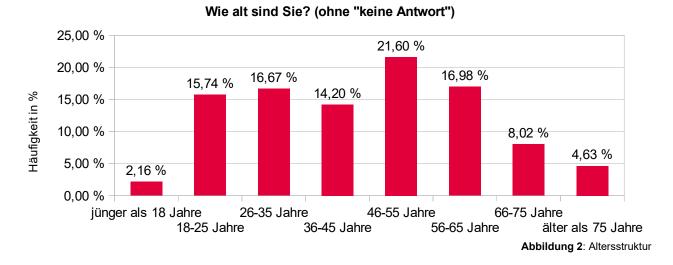


2.2 Altersstruktur

Da über 90 % (3.436 Personen) der Befragten keine Angabe zu ihrem Alter gemacht haben, können nur bedingt Aussagen zur Altersstruktur der Umfrageteilnehmer*innen getroffen werden. In der folgenden Verteilung werden die Nichtantworten nicht berücksichtigt, wodurch sich die Grundgesamtheit auf 324 Personen verringert. Hiervon gehören 21,6 % (70 Personen) zur Altersgruppe 46-55 Jahre, 17 % (55 Personen) zur Gruppe 56-65 Jahre, 16,7 % (54 Personen) sind zwischen 26 und 35 Jahren alt, 15,7 % (51 Personen) gehören zur Altersgruppe 18-25 Jahre, 14,2 % (46 Personen) zur Gruppe 36-45 Jahre und 8 % (26 Personen) sind zwischen 66 und 75 Jahren alt. Die geringsten Anteile machen die Gruppen der Personen über 75 Jahre (4,6 %, 15 Personen) sowie unter 18 Jahren (2,2 %, 7 Personen) aus. Somit spiegelt die Altersstruktur der Teilnehmenden relational in etwa die Normalverteilung der Altersgruppen in der Grundgesamtheit wider, wobei eine vergleichsweise geringere Beteiligung der besonders jungen (≤



20 Jahre) und alten (≥ 80 Jahre) Altersgruppen zu verzeichnen ist. Grundsätzlich schien die Beantwortung der Frage wohl aber aus Sicht der Teilnehmenden unerheblich vor dem Hintergrund des eigentlichen Befragungsgegenstands.



2.3 Beruflicher Status

In Bezug auf ihren beruflichen Status wurden von den Teilnehmenden folgende Angaben gemacht: Etwas mehr als die Hälfte (53,3 %, 2.005 Personen) der Befragten sind Angestellte oder Arbeiter*innen sowie 17,4 % sind Studierende (655 Personen). Alle weiteren Gruppen machen nur einen geringen Anteil der Befragten aus: So sind 5,1 % (191 Personen) Gewerbetreibende/ Selbständige/Freiberufler*innen, 4,9 % (185 Personen) der Befragten sind in Rente/Pension sowie jeweils 1,1 % sind Auszubildende (43 Personen) und Schüler*innen (42 Personen). Auf 4,6 % (172 Personen) der Teilnehmenden trifft keine der vorher genannten Bezeichnungen zu und 12,5 % (469 Personen) haben die Frage nicht beantwortet.



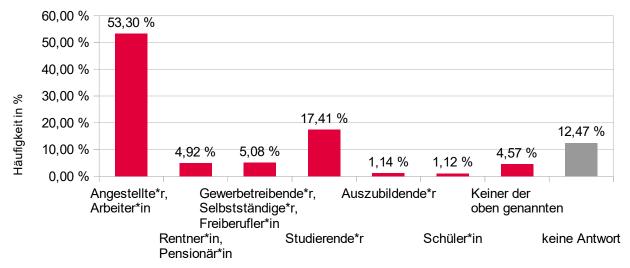


Abbildung 3: Beruflicher Status



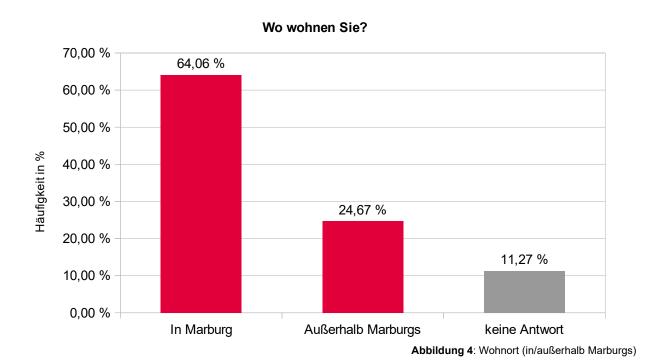
3. Zentrale Befragungsergebnisse (quantitativ)

Im folgenden Abschnitt werden die zentralen inhaltlichen Ergebnisse der Umfrage vorgestellt.

3.1 Wohnort und Frequenz der Stadtbesuche (Frage A1)

Wohnort (in/außerhalb Marburgs)

Von den insgesamt 3.762 Teilnehmenden der Befragung wohnen 2.410 Personen (64,1 %) in Marburg sowie 928 Personen (24,7 %) außerhalb Marburgs. 424 Personen (11,3 %) machen keine Angabe zu ihrem Wohnort.



Wohnort (Stadtteil in Marburg)

Unter den 2.410 Marburger*innen wohnen 1.409 Personen (58,5 %) in der Kernstadt³ und 746 Personen (31 %) in den Außenstadtteilen⁴. Keine Angabe machen 255 Personen (10,6 %). In den folgenden Stadtteilen leben die meisten der 2.410 Marburger*innen: Südviertel (261 Personen, 10,8 %), Ortenberg (231 Personen, 9,6 %), Altstadt (224 Personen, 9,3 %), Ockershausen inkl. Stadtwald (171 Personen, 7,1 %), Marbach (148 Personen, 6,1 %) sowie Cappel (103 Personen, 4,3 %).

³ Zur Kernstadt der Universitätsstadt Marburg z\u00e4hlen folgende Stadtteile: Altstadt, Campusviertel, Grassenberg, Hansenhaus, Nordviertel, Lahnberge, Ockershausen (inkl. Stadtwald), Ortenberg, Richtsberg, S\u00fcdbahnhof, S\u00fcdviertel, Waldtal, Weidenhausen.

⁴ Zu den Außenstadtteilen der Universitätsstadt Marburg zählen folgende Stadtteile: Bauerbach, Bortshausen, Cappel, Cyriaxweimar, Dagobertshausen, Dilschhausen, Elnhausen, Ginseldorf, Gisselberg, Haddamshausen, Hermershausen, Marbach, Michelbach, Moischt, Ronhausen, Schröck, Wehrda, Wehrshausen.



In welchem Stadtteil Marburgs wohnen Sie derzeit? (Top 10)

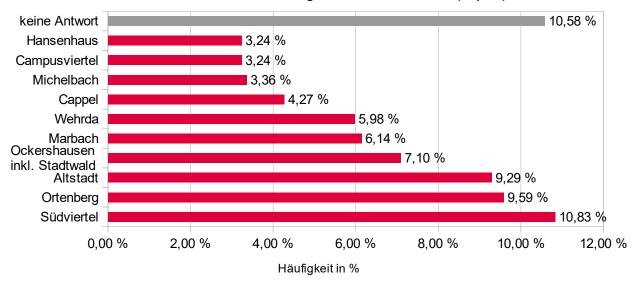


Abbildung 5: Wohnort (Top 10) (Stadtteil in Marburg)

Stadtteil	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit
Südviertel	261	10,83 %
keine Antwort	255	10,58 %
Ortenberg	231	9,59 %
Altstadt	224	9,29 %
Ockershausen inklusive Stadtwald	171	7,10 %
Marbach	148	6,14 %
Wehrda	144	5,98 %
Cappel	103	4,27 %
Michelbach	81	3,36 %
Campusviertel	78	3,24 %
Hansenhaus	78	3,24 %
Nordviertel	78	3,24 %
Südbahnhof	76	3,15 %
Richtsberg	72	2,99 %
Weidenhausen	66	2,74 %
Schröck	47	1,95 %
Waldtal	39	1,62 %
Gisselberg	36	1,49 %
Elnhausen	31	1,29 %
Grassenberg	30	1,24 %
Moischt	30	1,24 %
Bauerbach	29	1,20 %



Wehrshausen	22	0,91 %
Ginseldorf	20	0,83 %
Hermershausen	16	0,66 %
Haddamshausen	13	0,54 %
Bortshausen	7	0,29 %
Cyriaxweimar	7	0,29 %
Dilschhausen	7	0,29 %
Dagobertshausen	5	0,21 %
Lahnberge	5	0,21 %
Ronhausen	0	0,00 %

Tabelle 1: Wohnort (Stadtteil in Marburg)

15,84 %

Wohnort (außerhalb Marburgs)

keine Antwort

Die 928 Umfrageteilnehmenden, deren Wohnsitz außerhalb Marburgs liegt, verteilen sich insgesamt relativ breit auf die vorgeschlagenen Orte in der Umgebung Marburgs, wobei der größte Teil von 131 Personen (14,1 %) angibt, in keiner der genannten Gemeinden zu leben. In folgenden vorgeschlagenen Gemeinden leben die meisten Teilnehmenden: Lahntal (76 Personen, 8,2 %), Weimar (Lahn) und Cölbe (jeweils 69 Personen, 7,4 %), Kirchhain (62 Personen, 6,7 %), Ebsdorfergrund (56 Personen, 6 %). 147 Personen (15,8 %) machen keine Angabe zu ihrem Wohnsitz außerhalb Marburgs.



Wo wohnen Sie derzeit? (Top 10)

Stadttallendorf 3,23 % Gießen 3,45 % Gladenbach 5,50 % Wetter (Hessen) Ebsdorfergrund 6,03 % Kirchhain 6,68 % Weimar (Lahn) 7,44 % 7.44 % Cölbe Lahntal 8,19 % Keine der hier genannten 14,12 % hier gename... Gemeinden / Städte T 0,00 % 2,00 % 4,00 % 6,00 % 8,00 % 10,00 % 12,00 % 14,00 % 16,00 % 18,00 % Häufigkeit in %

Abbildung 6: Wohnort (Top 10) (außerhalb Marburgs)

Gemeinde / Stadt	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit
keine Antwort	147	15,84 %
Keine der hier genannten Gemeinden / Städte	131	14,12 %

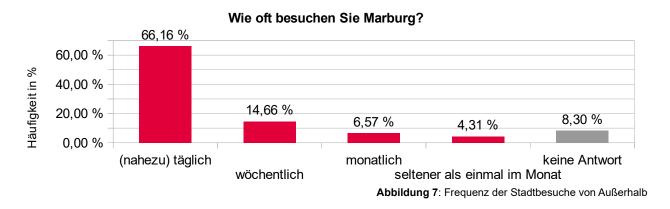


Lahntal	76	8,19 %
Cölbe	69	7,44 %
Weimar (Lahn)	69	7,44 %
Kirchhain	62	6,68 %
Ebsdorfergrund	56	6,03 %
Wetter (Hessen)	51	5,50 %
Gladenbach	32	3,45 %
Gießen	30	3,23 %
Stadttallendorf	30	3,23 %
Rauschenberg	29	3,13 %
Dautphetal	22	2,37 %
Biedenkopf	19	2,05 %
Fronhausen	18	1,94 %
Amöneburg	17	1,83 %
Bad Endbach	16	1,72 %
Lohra	15	1,62 %
Münchhausen	10	1,08 %
Breidenbach	8	0,86 %
Steffenberg	7	0,75 %
Wohratal	7	0,75 %
Neustadt	5	0,54 %
Angelburg	2	0,22 %

Tabelle 2: Wohnort (außerhalb Marburgs)

Frequenz der Stadtbesuche von Außerhalb

Zwei Drittel (614 Personen, 66,2 %) der außerhalb Marburgs lebenden Umfrageteilnehmer*innen geben an, nahezu täglich (= Pendler) Marburg zu besuchen. 136 Personen (14,7 %) besuchen Marburg wöchentlich, 61 Personen (6,6 %) monatlich, 40 Personen (4,3 %) seltener als einmal im Monat und 77 Personen (8,3 %) machen hierzu keine Angabe.





3.2 Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (Frage A2)

Meistgenutztes Verkehrsmittel

Knapp die Hälfte (47,3 %, 1.781 Personen) aller Befragten gibt an, als Verkehrsmittel hauptsächlich das Auto oder Motorrad als Fahrer*in zu nutzen, wohingegen nur 1 % (38 Personen) der Teilnehmenden das Auto als Mitfahrer*in nutzen. Ein Viertel (25,9 %, 976 Personen) der Umfrageteilnehmer*innen nutzt hauptsächlich das Fahrrad, den ÖPNV (Bus/Bahn) nutzen 15,9 % (599 Personen) und vorwiegend zu Fuß gehen 8,7 % (327 Personen). Sonstige Verkehrsmittel (29 Personen) sind genauso wie E-Tretroller zu vernachlässigen, welcher nur von einer Personen genutzt werden.

47,34 % 50,00 % 45,00 % 40,00 % 35,00 % 30,00 % 25,94 % 25,00 % Häufigkeit in % 20,00 % 15,92 % 15,00 % 8.69 % 10,00 % 5,00 % 1,01 % 0,77 % 0,29 % 0.03 % 0,00 % Auto oder Kraftrad/ Bus oder Mitfahrer*in keine Motorrad als Fahrer*in Bahn (ÖPNV) im Auto Antwort Fahrrad ich gehe Sonstiges E-Tretroller zu Fuß

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich?

Abbildung 8: Meistgenutztes Verkehrsmittel

Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung in Bezug zum Wohnsitz der Befragten ergibt sich folgende Verteilung: So nutzen jeweils ein Drittel der Marburger*innen (2.410 Personen) hauptsächlich das Auto/Motorrad als Fahrer*in (33,6 %, 809 Personen) oder das Fahrrad (34,2 %, 824 Personen). Bus und Bahn nutzen 18,3 % (440 Personen) sowie zu Fuß gehen 12,2 % (293 Personen) der Marburger*innen. Das Auto als Mitfahrgelegenheit und alle weiteren Verkehrsmittel spielen für die Teilnehmenden aus Marburg nur eine zu vernachlässigende Rolle (zwischen 0,9 und 0,04 %).

Für die Teilnehmenden mit einem Wohnsitz außerhalb Marburgs (928 Personen) zeigt sich eine deutliche Verschiebung zur Nutzung des PKWs/Motorrads als Fahrer*in, welche von 79,3 % (736 Personen) hauptsächlich genutzt werden. Mitfahrer*in im Auto sind jedoch nur 1,5 % (14 Personen). Als Verkehrsmittel (gering) relevant für die Teilnehmenden außerhalb Marburgs ist



noch der ÖPNV, welcher von 10,7 % (99 Personen) genutzt wird. Alle weiteren Verkehrsmittel spielen nur eine untergeordnete Rolle.

100,00 % 79,31 % 80,00 % 60,00 % Häufigkeit in % 40,00 % 33,57 % 34,19 % 18,26 % 20,00 % 12,16 % **10**,67 % **6**,68 % 1,51 % 0,75 % 0,75 % 0,32 % 0,00 % Auto oder Kraftrad/ Bus oder Bahn E-Tretroller Sonstiges

Fahrrad

■ Wohnhaft in Marburg ■ Wohnhaft außerhalb Marburgs

(ÖPNV)

Mitfahrer*in im Auto

Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort

Abbildung 9: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort

keine Antwort

ich gehe zu Fuß

Verkehrsmittel	Marburg	Außerhalb
Auto oder Kraftrad/Motorrad als	33,57 %	79,31 %
Fahrer*in	(809)	(736)
Mitfahrer*in im Auto	0,75 %	1,51 %
	(18)	(14)
Bus oder Bahn (ÖPNV)	18,26 %	10,67 %
Dae cael Ballil (Cl. 111)	(440)	(99)
Fahrrad	34,19 %	6,68 %
railitau	(824)	(62)
F. T. ()!	0,04 %	0,00 %
E-Tretroller	(1)	(0)
:-bb	12,16 %	0,75 %
ich gehe zu Fuß	(293)	(7)
0 "	0,87 %	0,75 %
Sonstiges	(21)	(7)
	0,17 %	0,32 %
keine Antwort	(4)	(3)
	()	(-)

Tabelle 3: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort

Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Stadtteil

Motorrad als Fah-

rer*in

Hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung bezogen auf den Stadtteil, in welchem die befragten



Marburger*innen leben, ergibt sich folgendes Bild⁵: Von den Personen, welche in der Kernstadt wohnen, nutzt die Mehrheit von 36,8 % (519 Personen) hauptsächlich das Fahrrad. Das Auto/Motorrad wird von 23,2 % (327 Personen) sowie der ÖPNV von 20 % (282 Personen) genutzt und 18 % (254 Personen) gehen vorwiegend zu Fuß. Die weiteren Verkehrsmittel spielen keine große Rolle (Nutzung zwischen 1,1 und 0,07 %).

Bei den Bewohnern der Außenstadtteile überwiegt wiederum die Nutzung des PKWs/Motorrads (60,7 %, 453 Personen). Das Fahrrad wird von 19,8 % (148 Personen) und der ÖPNV von 14,1 % (105 Personen) genutzt. Vorwiegend zu Fuß gehen nur 3,4 % (25 Personen). Auch hier sind die weiteren Verkehrsmittel kaum vertreten.

Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Stadtteil

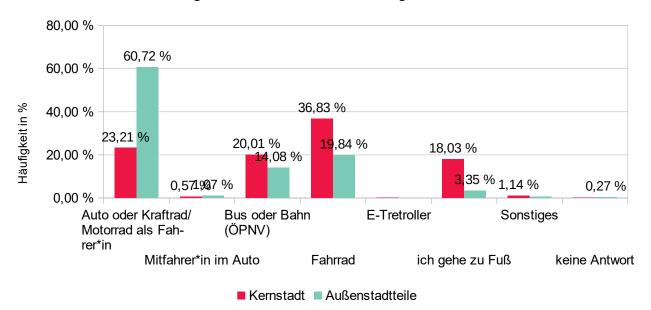


Abbildung 10: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Stadtteil

Verkehrsmittel	Kernstadt	Außenstadtteile
Auto oder Kraftrad/Motorrad als Fahrer*in	23,21 % (327)	60,72 % (453)
Mitfahrer*in im Auto	0,57 % (8)	1,07 % (8)
Bus oder Bahn (ÖPNV)	20,01 % (282)	14,08 % (105)
Fahrrad	36,83 % (519)	19,84 % (148)
E-Tretroller	0,07 % (1)	0,00 % (0)
lch gehe zu Fuß	18,03 % (254)	3,35 % (25)

⁵ Es muss berücksichtigt werden, dass sich die Grundgesamtheit der Marburger*innen von 2410 Personen auf 2155 verringert, da 255 Personen die Frage nach dem Stadtteil in Marburg nicht beantwortet haben.



Sonstiges	1,14 % (16)	0,67 % (5)
keine Antwort	0,14 % (2)	0,27 % (2)

Tabelle 4: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Stadtteil

Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort und Stadtteil

Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort und Stadtteil 90,00 % 79,82 % 80,00 % 70,00 % 58,20 % 60,00 % Häufigkeit in % 50,00 % 40,00 %8,59 % 36,80 % 40,00 % 30,00 %23,63 % 35 **%**18,30 % 16,24 % 20,00 % 10,00 % 3,53 % 3,04 % 0,67 % 0,00 % Kernstadt Außerhalb Marburgs Außenstadtteile Keine Antwort ■ Auto oder Kraftrad/Motorrad als Fahrer*in ■ Mitfahrer*in im Auto ■ Bus oder Bahn (ÖPNV) ■ Fahrrad ich gehe zu Fuß ■ E-Tretroller ■ Sonstiges ■ Keine Antwort

Abbildung 11: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort und Stadtteil

Verkehrsmittel	Kernstadt	Außenstadtteile	Außerhalb Marburgs	Keine Antwort
Auto oder Kraftrad/Motorrad als Fahrer*in	23,63 % (359)	58,20 % (536)	79,82 % (716)	40,00 % (170)
Mitfahrer*in im Auto	0,59 %	1,30 %	1,56 %	0,71 %
	(9)	(12)	(14)	(3)
Bus oder Bahn (ÖPNV)	19,35 %	15,53 %	10,37 %	16,24 %
	(294)	(143)	(93)	(69)
Fahrrad	36,80 %	21,17 %	6,47 %	38,59 %
	(559)	(195)	(58)	(164)
E-Tretroller	0,07 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
	(1)	(0)	(0)	(0)
lch gehe zu Fuß	18,30 %	3,04 %	0,67 %	3,53 %
	(278)	(28)	(6)	(15)
Sonstiges	1,05 %	0,54 %	0,78 %	0,24 %
	(16)	(5)	(7)	(1)
keine Antwort	0,20 %	0,22 %	0,33 %	0,71 %
	(3)	(2)	(3)	(3)



(1.519) (921) (897) (425)	Summe	100 % (1.519)	100 % (921)	100 % (897)	100 % (425)
---------------------------	-------	------------------	----------------	----------------	----------------

Tabelle 5: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zum Wohnort und Stadtteil

Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zur Besuchsfrequenz

Bei den Befragten, welche nahezu täglich nach Marburg pendeln (insgesamt 614 Personen) wird überwiegend der PKW oder das Motorrad als Verkehrsmittel genutzt (79.6 %, 489 Personen). Nur 1,1 % (7 Personen) pendeln als Mitfahrer*in im PKW. Auch der ÖPNV wird von einer vergleichsweise geringen Zahl von 10,4 % (64 Personen) genutzt. Das Fahrrad nutzen 7,3 % (45 Personen) und alle weiteren Verkehrsmittel spielen keine Rolle.

Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zur Besuchsfrequenz (Pendler)

90.00 % 79.64 %

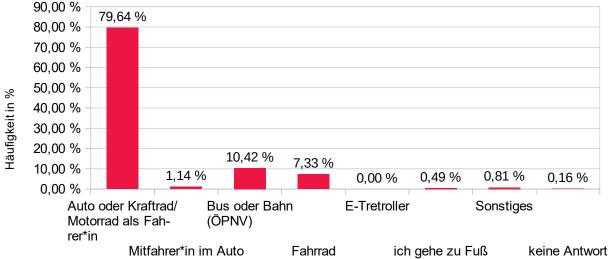


Abbildung 12: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zur Besuchsfrequenz (Pendler)

Unter den Pendlern welche aus Gemeinden mit guter SPNV-Verbindung⁶ kommen (insgesamt 311 Personen) wird ebenfalls von der Mehrheit (77,5 %, 241 Personen) das Auto oder Motorrad überwiegend bevorzugt. Der ÖPNV wird dagegen lediglich von 9,7 % (30 Personen) der Pendler mit guter SPNV-Anbindung genutzt. Auch nutzen nur 1,6 % (5 Personen) der Befragten den PKW als Mitfahrer*in. Das Fahrrad nutzen 10 % (31 Personen) und auch hier sind die weiteren Verkehrsmittel nicht relevant.

Quantitative Auswertung "Umfrage zum Mobilitäts- und Verkehrskonzept (MoVe 35)"

Hierzu zählen jene Gemeinden aus denen die Möglichkeit besteht Marburg ohne Umstieg zu erreichen. Hierzu zählen folgende Gemeinden: Biedenkopf, Cölbe, Dautphetal, Fronhausen, Gießen, Kirchhain, Lahntal, Münchhausen, Neustadt, Stadtallendorf, Weimar (Lahn), Wetter (Hessen).



Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zur Besuchsfrequenz (Pendler aus dem SPNV-Einzugsgebiet)

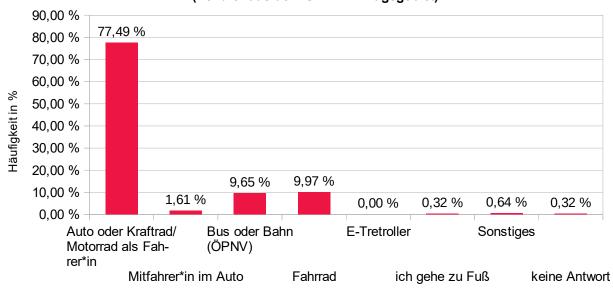


Abbildung 13: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zur Besuchsfrequenz (Pendler mit guter SPNV-Anbindung)

Verkehrsmittel	Pendler	Pendler SPNV-Einzugsgebiet
Auto oder Kraftrad/Motorrad als Fahrer*in	79,64 % (489)	77,49 % (241)
Mitfahrer*in im Auto	1,14 % (7)	1,61 % (5)
Bus oder Bahn (ÖPNV)	10,42 % (64)	9,65 % (30)
Fahrrad	7,33 % (45)	9,97 % (31)
E-Tretroller	0,00 % (0)	0,00 % (0)
ich gehe zu Fuß	0,49 % (3)	0,32 % (1)
Sonstiges	0,81 % (5)	0,64 % (2)
keine Antwort	0,16 % (1)	0,32 % (1)

Tabelle 6: Meistgenutztes Verkehrsmittel in Bezug zur Besuchsfrequenz (Pendler)



3.3 Verbesserungsvorschläge ÖPNV (Frage A3)

Antwortabgabe Verbesserungsvorschläge ÖPNV

In Bezug auf die Frage, ob etwas an der Verkehrs- und Mobilitätssituation der Stadt Marburg verbessert werden sollte, damit die Umfrageteilnehmer*innen häufiger den ÖPNV nutzen, zeigt sich folgendes Bild: Die deutliche Mehrheit von 68,8 % (2.589 Personen) der Befragten gibt diesbezüglich konkrete Verbesserungsvorschläge ab, 20,6 % (775 Personen) haben keine Verbesserungsvorschläge und 9,6 % (362 Personen) sind der Meinung, es müsste nichts verbessert werden.

Was müsste an der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg verbessert werden, damit Sie öfter mit Bus oder Bahn fahren?

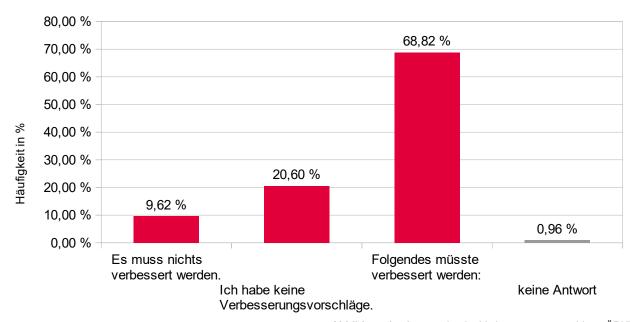


Abbildung 14: Antwortabgabe Verbesserungsvorschläge ÖPNV

362 Befragte sehen keinen Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Verkehrs- und Mobilitätssituation des ÖPNV in Marburg. Im Folgenden werden die Ergebnisse einer erweiterten Analyse dieser 362 Personen wiedergegeben:

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zur Verkehrsteilnahme

Von den 362 Befragten nutzt die Mehrheit von 45 % (163 Personen) vorwiegend das Auto oder Motorrad als Fahrer*in. 22,1 % (80 Personen) nutzen das Fahrrad, 17,1 % (62 Personen) nutzen den ÖPNV und 13,8 % (50 Personen) gehen vorwiegend zu Fuß. Die Nutzung der weiteren Verkehrsmittel ist zu vernachlässigen.



"Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zur Verkehrsteilnahme

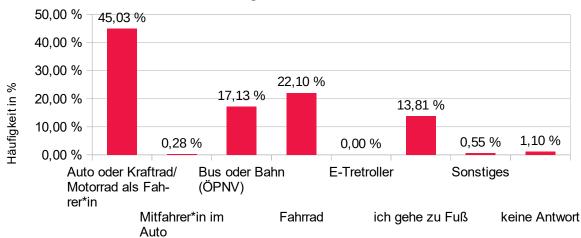


Abbildung 15: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zur Verkehrsteilnahme

Verkehrsmittel	"Es muss nichts verbessert werden." (ÖPNV)		
verkenismiller	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
Auto oder Kraftrad/Motorrad als Fahrer*in	163	45,03 %	
Mitfahrer*in im Auto	1	0,28 %	
Bus oder Bahn (ÖPNV)	62	17,13 %	
Fahrrad	80	22,10 %	
E-Tretroller	0	0,00 %	
ich gehe zu Fuß	50	13,81 %	
Sonstiges	2	0,55 %	
keine Antwort	4	1,10 %	

Tabelle 7: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zur Verkehrsteilnahme

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Wohnort

321 Personen, welche keine Verbesserungen hinsichtlich des ÖPNV einfordern, machen eine Angabe zu ihrem Wohnsitz. Hiervon lebt die Mehrheit von 77,3 % (248 Personen) in Marburg, während 22,7 % (73 Personen) außerhalb Marburgs wohnt.

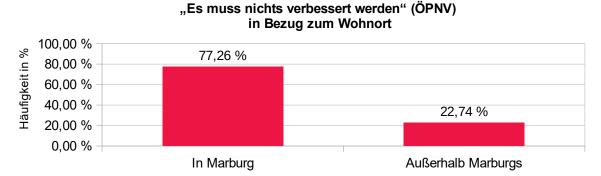


Abbildung 16: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Wohnort



Wohnort	"Es muss nichts verbe	"Es muss nichts verbessert werden." (ÖPNV)		
Wolfflort	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit		
Marburg	248	77,26 %		
Außerhalb	73	22,74 %		

Tabelle 8: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Wohnort

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Stadtteil

Unter den Marburger*innen, welche keine Verbesserungen beim ÖPNV fordern, haben 219 Personen Angaben zu ihrem Stadtteil gemacht: Dabei leben 70,3 % (154 Personen) in der Kernstadt und 29,7 % (65 Personen) in den Außenstadtteilen.

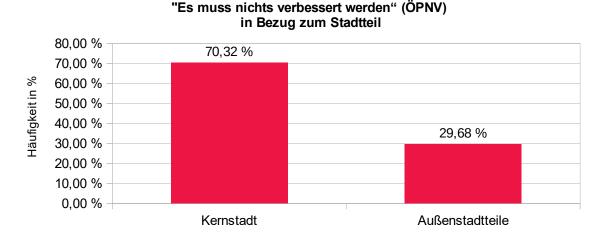


Abbildung 17: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Stadtteil

Wohnort innerhalb Marburgs	"Es muss nichts verbessert werden." (ÖPNV)		
Wolfffort fillerflatb Marburgs	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
Kernstadt	154	70,32 %	
Außenstadtteile	65	29,68 %	

Tabelle 9: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Stadtteil

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zur Besuchsfrequenz

Von den 73 Personen, die ihren Wohnsitz außerhalb Marburgs haben, machen 69 eine Angabe hinsichtlich ihrer Besuchsfrequenz der Stadt Marburg: Nahezu täglich pendeln 68,1 % (47 Personen) der Befragten nach Marburg. Wöchentlich oder monatlich besuchen 14,5 % (10 Personen) bzw. 7,3 % (5 Personen) der Befragten Marburg. 10,1 % (7 Personen) kommen seltener als einmal im Monat nach Marburg.



"Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zur Besuchsfrequenz

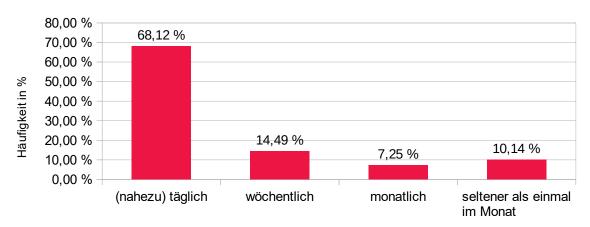


Abbildung 18: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zur Besuchsfrequenz

Besuchfrequenz	"Es muss nichts verbessert werden." (ÖPNV)		
Desuciffiequenz	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
(nahezu) täglich	47	68,12 %	
wöchentlich	10	14,49 %	
monatlich	5	7,25 %	
seltener als einmal im Monat	7	10,14 %	

Tabelle 10: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zur Besuchsfrequenz

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Geschlecht

Von den 362 Befragten haben 280 Personen eine Angabe hinsichtlich ihres Geschlechts gemacht: Mehr als die Hälfte ist männlich (55,4 %, 155 Personen), 44,3 % (124 Personen) ist weiblich und eine Person (0,4 %) ist divers.

"Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Geschlecht

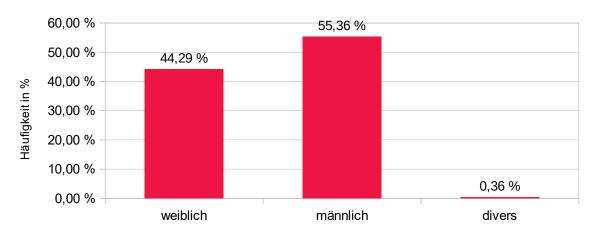


Abbildung 19: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Geschlecht

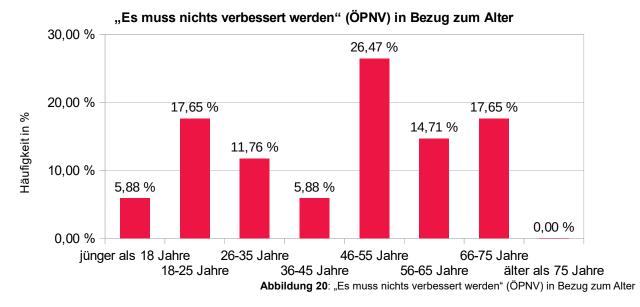


Canablacht	"Es muss nichts verbessert werden." (ÖPNV)		
Geschlecht	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
weiblich	124	44,29 %	
männlich	155	55,36 %	
divers	1	0,36 %	

Tabelle 11: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Geschlecht

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Alter

Da von den 362 Personen, welche keinen Verbesserungsbedarf für den ÖPNV sehen, nur 34 Personen eine Angabe hinsichtlich ihres Alters gemacht haben, können nur bedingt weitere Aussagen getroffen werden: 9 Personen sind in der Altersgruppe 46-55 Jahre, jeweils 6 Personen in den Gruppen 18-25 Jahre und 66-75 Jahre, fünf Personen sind in der Altersgruppe 56-65 Jahre, vier Personen in der Gruppe 26-35 Jahre und jeweils zwei Personen in den Altersgruppen 36-45 Jahre und jünger als 18 Jahre.



Alton	"Es muss nichts verbessert werden." (ÖPNV)		
Alter	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
jünger als 18 Jahre	2	5,88 %	
18-25 Jahre	6	17,65 %	
26-35 Jahre	4	11,76 %	
36-45 Jahre	2	5,88 %	
46-55 Jahre	9	26,47 %	
56-65 Jahre	5	14,71 %	
66-75 Jahre	6	17,65 %	
älter als 75 Jahre	0	0,00 %	

Tabelle 12: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum Alter



Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum beruflichen Status

301 Personen von 362 Personen haben eine Angabe zu ihrem beruflichen Status gemacht. Demnach sind 52,5 % (158 Personen) Angestellte oder Arbeiter*innen und 26,3 % (79 Personen) sind Studierende. 6,6 % (20 Personen) sind in Rente/Pension, 5,7 % sind Gewerbetreibende/ Selbständige/Freiberufler*innen und jeweils 1,3 % (4 Personen) sind Auszubildende oder Schüler*innen.

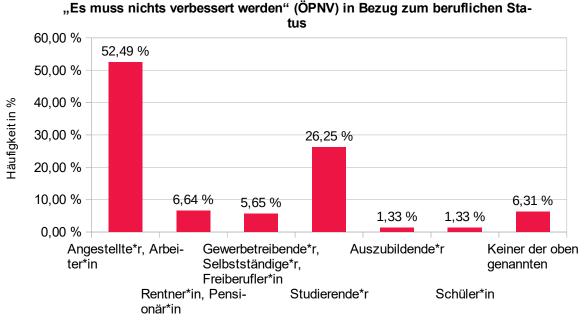


Abbildung 21: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum beruflichen Status

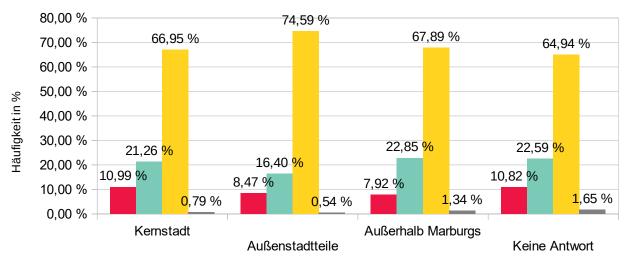
Beruflicher Status	"Es muss nichts verbessert werden." (ÖPNV)		
Defunitier Status	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
Angestellte*r, Arbeiter*in	158	52,49 %	
Rentner*in, Pensionär*in	20	6,64 %	
Gewerbetreibende*r, Selbstständige*r, Freiberufler*in	17	5,65 %	
Studierende*r	79	26,25 %	
Auszubildende*r	4	1,33 %	
Schüler*in	4	1,33 %	
Keiner der oben genannten	19	6,31 %	

Tabelle 13: "Es muss nichts verbessert werden" (ÖPNV) in Bezug zum beruflichen Status



Verbesserungsvorschlag (ÖPNV) in Bezug zum Wohnort und Stadtteil

Verbesserungsvorschlag (ÖPNV) im Bezug zum Wohnort und Stadtteil



■ Es muss nichts verbessert werden. ■ Ich habe keine Verbesserungsvorschläge.

Sonstiges (Verbesserungsvorschlag) ■ Keine Antwort

Abbildung 22: Verbesserungsvorschlag (ÖPNV) im Bezug zum Wohnort und Stadtteil

Antwortabgabe	Kernstadt	Außenstadtteile	Außerhalb Marburgs	Keine Antwort
Es muss nichts verbessert werden.	10,99 %	8,47 %	7,93 %	10,82 %
	(167)	(78)	(71)	(46)
lch habe keine	21,26 %	16,40 %	22,85 %	22,59 %
Verbesserungsvorschläge.	(323)	(151)	(205)	(96)
Sonstiges	66,95 %	74,59 %	67,89 %	64,94 %
(Verbesserungsvorschlag)	(1017)	(687)	(609)	(276)
keine Antwort	0,79 %	0,54 %	1,34 %	1,65 %
	(12)	(5)	(12)	(7)
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
	(1.519)	(921)	(897)	(425)

Tabelle 14: Verbesserungsvorschlag (ÖPNV) im Bezug zum Wohnort und Stadtteil



3.3 Verbesserungsvorschläge Fahrrad (Frage A4)

Antwortabgabe Verbesserungsvorschläge Fahrrad

Hinsichtlich der Frage nach Verbesserungsvorschlägen der Verkehrs- und Mobilitätssituation der Stadt Marburg, damit die Umfrageteilnehmer*innen häufiger das Fahrrad nutzen, zeigt sich folgendes Ergebnis: Auch hier hat die deutliche Mehrheit (63,7 %, 2.397 Personen) konkrete Verbesserungsvorschläge. 21,5 % (807 Personen) haben keine Verbesserungsvorschläge und 11,4 % (430 Personen) sind der Ansicht, dass nichts verbessert werden muss.

Was müsste an der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg verbessert werden, damit Sie öfter mit dem Fahrrad fahren?

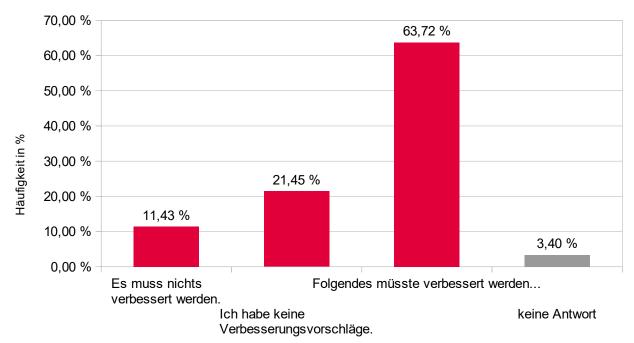


Abbildung 23: Antwortabgabe Verbesserungsvorschläge Fahrrad

Insgesamt 430 Umfrageteilnehmer*innen sehen keinen Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Verkehrs- und Mobilitätssituation für den Radverkehr in Marburg. Im Folgenden werden die Ergebnisse einer erweiterten Analyse dieser 430 Personen wiedergegeben:

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zur Verkehrsteilnahme

Die Mehrheit der 430 Befragten, welche keine Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr wünschen, nutzt das Auto oder Motorrad (69,5 %, 299 Personen). Den ÖPNV nutzen 14,4 % (62 Personen), das Fahrrad nutzen 7,9 % (34 Personen) und vorwiegend zu Fuß gehen 6,7 % (29 Personen).



"Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zur Verkehrsteilnahme

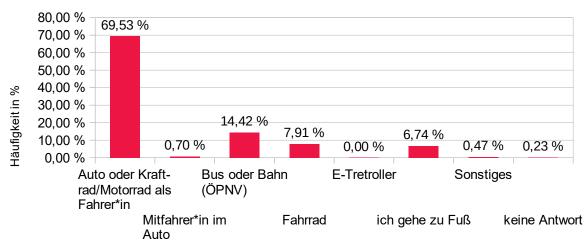


Abbildung 24: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zur Verkehrsteilnahme

Verkehrsmittel	"Es muss nichts verbessert werden." (Rad)		
verkenrsmitter	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
Auto oder Kraftrad/Motorrad als Fahrer*in	299	69,53 %	
Mitfahrer*in im Auto	3	0,70 %	
Bus oder Bahn (ÖPNV)	62	14,42 %	
Fahrrad	34	7,91 %	
E-Tretroller	0	0,00 %	
ich gehe zu Fuß	29	6,74 %	
Sonstiges	2	0,47 %	
keine Antwort	1	0,23 %	

Tabelle 15: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zur Verkehrsteilnahme

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Wohnort

372 von 430 Personen, welche keine Verbesserungen für den Radverkehr fordern haben eine Angabe zu ihrem Wohnsitz gemacht. Hiervon wohnen 63,3 % (235 Personen) in Marburg und 36,8 % (137 Personen) außerhalb Marburgs.



Abbildung 25: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Wohnort



Mohnort	"Es muss nichts verbessert werden." (Rad)		
Wohnort	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
Marburg	235	63,17 %	
Außerhalb	137	36,83 %	

Tabelle 16: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Wohnort

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Stadtteil

226 der 235 Marburger*innen ohne Verbesserungswünschen für den Radverkehr spezifizieren ihren Stadtteil innerhalb Marburgs: 64,6 % (146 Personen) leben in der Kernstadt und 35,4 % (80 Personen) in den Außenstadtteilen.

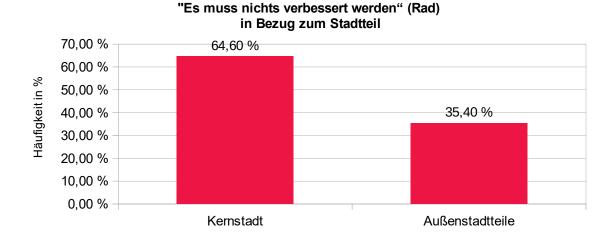


Abbildung 26: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Stadtteil

Wohnort innerhalb Marburgs	"Es muss nichts verb	"Es muss nichts verbessert werden." (Rad)		
	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit		
Kernstadt	146	64,60 %		
Außenstadtteile	80	35,40 %		

Tabelle 17: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Stadtteil

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zur Besuchsfrequenz

Von den 137 Personen mit Wohnsitz außerhalb Marburgs machen 128 eine Angabe bzgl. ihrer Besuchsfrequenz in Marburg. Nahezu täglich pendeln 68,8 % (88 Personen) der Befragten nach Marburg. Wöchentlich oder monatlich besuchen 16,4 % (21 Personen) bzw. 7 % (9 Personen) der Befragten Marburg. 7,8 % (10 Personen) kommen seltener als einmal im Monat nach Marburg.



"Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zur Besuchsfrequenz

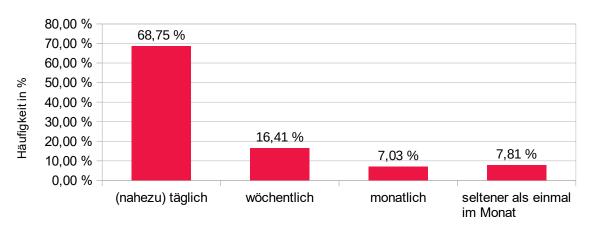


Abbildung 27: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zur Besuchsfrequenz

Pooliohfroguenz	"Es muss nichts verb	"Es muss nichts verbessert werden." (Rad)		
Besuchfrequenz	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit		
(nahezu) täglich	88	68,75 %		
wöchentlich	21	16,41 %		
monatlich	9	7,03 %		
seltener als einmal im Monat	10	7,81 %		

Tabelle 18: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zur Besuchsfrequenz

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Geschlecht

342 von den 430 Befragten haben eine Angabe zu ihrem Geschlecht gemacht: Hiervon sind 55,9 % (191 Personen) männlich, 43,9 % (150 Personen) sind weiblich und eine Person (0,3 %) ist divers.

"Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Geschlecht

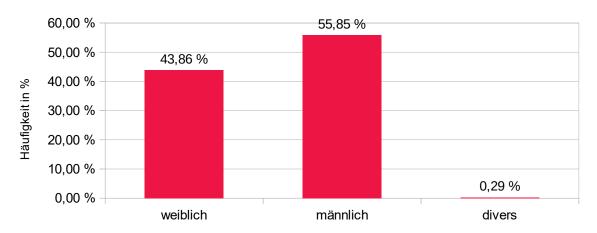


Abbildung 28: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Geschlecht



Geschlecht	"Es muss nichts verbessert werden." (Rad)		
	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
weiblich	150	43,86 %	
männlich	191	55,85 %	
divers	1	0,29 %	

Tabelle 19: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Geschlecht

Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum Alter

Unter den 430 Befragten ohne Verbesserungswünsche für den Radverkehr haben nur 44 Personen eine Angabe zu ihrem Alter gemacht, weshalb auch hier nur bedingt weitere Aussagen getroffen werden können: 11 Personen gehören zur Gruppe 56-65 Jahre, 10 Personen zur Gruppe 18-25 Jahre, 8 Personen zur Altersgruppe 46-55 Jahre, jeweils fünf Personen zu den Gruppen 26-35 Jahre und 66-75 Jahre, jeweils zwei Personen zu den Gruppen unter 18 Jahren und 36-35 Jahre sowie eine Person ist älter als 75 Jahre.

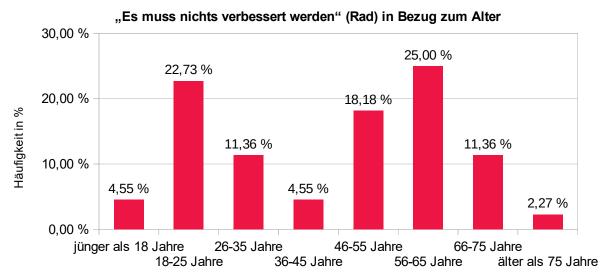


Abbildung 29: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Alter

Alfon	"Es muss nichts verbessert werden." (Rad)		
Alter	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
jünger als 18 Jahre	2	4,55 %	
18-25 Jahre	10	22,73 %	
26-35 Jahre	5	11,36 %	
36-45 Jahre	2	4,55 %	
46-55 Jahre	8	18,18 %	
56-65 Jahre	11	25,00 %	
66-75 Jahre	5	11,36 %	
älter als 75 Jahre	1	2,27 %	

Tabelle 20: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum Alter



Antwortabgabe "Es muss nichts verbessert werden" in Bezug zum beruflichen Status

362 der 430 Personen haben eine Angabe zu ihrem beruflichen Status gemacht. Die Mehrheit von 63,8 % (231 Personen) sind Angestellte oder Arbeiter*innen. 14,4 % (52 Personen) sind Studierende, 7,7 % (28 Personen) sind Gewerbetreibende/Selbständige/Freiberufler*innen sowie 6,6 % (24 Personen) sind in Rente/Pension. Den geringsten Anteil machen Auszubildende und Schüler*innen aus (1,7 %, 6 Personen bzw. 1,1 %, vier Personen).

"Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum beruflichen Status

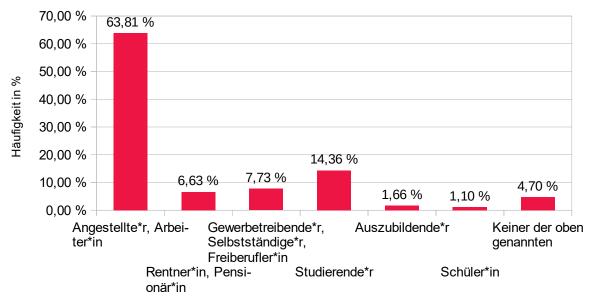


Abbildung 30: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum beruflichen Status

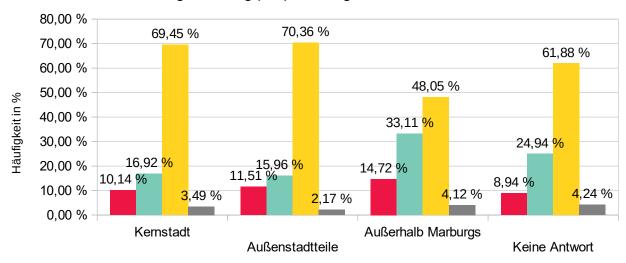
Downflichov Status	"Es muss nichts verbessert werden." (Rad)		
Beruflicher Status	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
Angestellte*r, Arbeiter*in	231	63,81 %	
Rentner*in, Pensionär*in	24	6,63 %	
Gewerbetreibende*r, Selbstständige*r, Freiberufler*in	28	7,73 %	
Studierende*r	52	14,36 %	
Auszubildende*r	6	1,66 %	
Schüler*in	4	1,10 %	
Keiner der oben genannten	17	4,70 %	

Tabelle 21: "Es muss nichts verbessert werden" (Rad) in Bezug zum beruflichen Status



Verbesserungsvorschlag (Rad) in Bezug zum Wohnort und Stadtteil

Verbesserungsvorschlag (Rad) im Bezug zum Wohnort und Stadtteil



■ Es muss nichts verbessert werden. ■ Ich habe keine Verbesserungsvorschläge.

Sonstiges (Verbesserungsvorschlag) ■ Keine Antwort

Abbildung 31: Verbesserungsvorschlag (Rad) im Bezug zum Wohnort und Stadtteil

Antwortabgabe	Kernstadt	Außenstadtteile	Außerhalb Marburgs	Keine Antwort
Es muss nichts verbessert werden.	10,14 %	11,51 %	14,72 %	8,94 %
	(154)	(106)	(132)	(38)
lch habe keine	16,92 %	15,96 %	33,11 %	24,94 %
Verbesserungsvorschläge.	(257)	(147)	(297)	(106)
Sonstiges	69,45 %	70,36 %	48,05 %	61,88 %
(Verbesserungsvorschlag)	(1055)	(648)	(431)	(263)
keine Antwort	3,49 %	2,17 %	4,12 %	4,24 %
	(53)	(20)	(37)	(18)
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
	(1.519)	(921)	(897)	(425)

Tabelle 22: Verbesserungsvorschlag (Rad) im Bezug zum Wohnort und Stadtteil



3.4 Konfliktreiche Bereiche (Frage A5)

Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche

Die Mehrheit von 79 % (2.973 Personen) der Befragten ist der Ansicht, dass in Marburg Bereiche existieren, die besonders konfliktreich für die Verkehrsteilnehmer sind, während 18,4 % (692 Personen) dies verneinen.

Gibt es Bereiche (bspw. Straßen oder Kreuzungen) in Marburg,

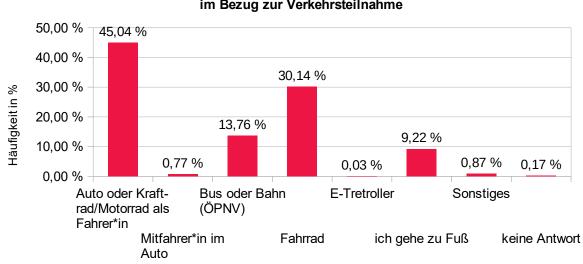
| 100,00 % | 100,00 % | 80,00 % | 60,00 % | 40,00 % | 20,00 % | 0,00 % | Ja | Nein | keine Antwort

Abbildung 32: Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche

Im Folgenden werden die Ergebnisse einer erweiterten Analyse der 2.973 Personen wiedergegeben, welche konfliktreiche Verkehrsbereiche in Marburg identifizieren:

Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zur Verkehrsteilnahme

Hinsichtlich ihrer vorwiegend genutzten Verkehrsmittel nutzt die Mehrheit (45 %, 1.339 Personen) der 2.973 Befragten das Auto oder Motorrad als Fahrer*in. 30,1 % (896 Personen) nutzen hauptsächlich das Fahrrad, 13,8 % (409 Personen) nutzen den ÖPNV und 9,2 % (274 Personen) gehen vorwiegend zu Fuß. Alle weiteren Verkehrsmittel sind auch hier zu vernachlässigen.



"Ja", es gibt besonders konfliktreiche Bereiche im Bezug zur Verkehrsteilnahme

Abbildung 33: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zur Verkehrsteilnahme



Verkehrsmittel	"Ja", es gibt besonders konfliktreiche Bereiche		
verkenrsmittei	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
Auto oder Kraftrad/Motorrad als Fahrer*in	1339	45,04 %	
Mitfahrer*in im Auto	23	0,77 %	
Bus oder Bahn (ÖPNV)	409	13,76 %	
Fahrrad	896	30,14 %	
E-Tretroller	1	0,03 %	
ich gehe zu Fuß	274	9,22 %	
Sonstiges	26	0,87 %	
keine Antwort	5	0,17 %	

Tabelle 23: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zur Verkehrsteilnahme

Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Alter

268 Personen der 2.973 Befragten haben eine Angabe hinsichtlich ihres Alters gemacht: 58 Personen (21,6 %) gehören zur Gruppe 46-55 Jahre, jeweils 46 Personen (17,2 %) gehören zu den Altersgruppen 26-35 Jahre und 56-65 Jahre, 41 Personen (15,3 %) sind zwischen 18 und 25 Jahren alt, 36 Personen gehören zur Gruppe 36-35 Jahre, 21 Personen (7,8 %) gehören zur Gruppe 66-75 Jahre und 14 Personen (5,2 %) sind älter als 75 Jahre sowie vier Personen (2,2%) sind jünger als 18 Jahre alt.

"Ja", es gibt besonders konfliktreiche Bereiche im Bezug zur Alter

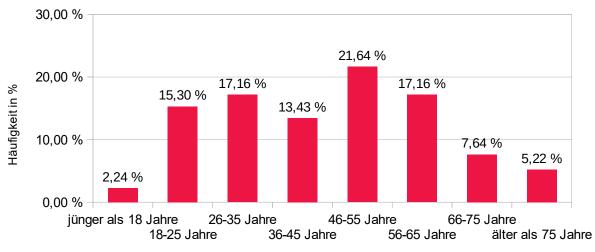


Abbildung 34: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Alter

Alter	"Ja", es gibt besonders konfliktreiche Bereiche		
Aitei	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
jünger als 18 Jahre	6	2,24 %	
18-25 Jahre	41	15,30 %	
26-35 Jahre	46	17,16 %	

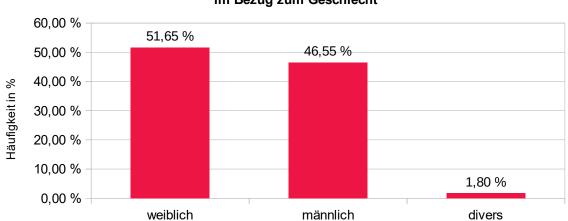


36-45 Jahre	36	13,43 %
46-55 Jahre	58	21,64 %
56-65 Jahre	46	17,16 %
66-75 Jahre	21	7,84 %
älter als 75 Jahre	14	5,22 %

Tabelle 24: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Alter

Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Geschlecht

Von den 2.973 Befragten machen 2.550 Personen eine Angabe hinsichtlich ihres Geschlechts: 51,7 % (1.317 Personen) sind weiblich, 46,6 % (1.187 Personen) männlich und 1,8 % (46 Personen) sind divers.



"Ja", es gibt besonders konfliktreiche Bereiche im Bezug zum Geschlecht

Abbildung 35: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Geschlecht

Geschlecht	"Ja", es gibt besonders k	"Ja", es gibt besonders konfliktreiche Bereiche		
Geschiecht	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit		
weiblich	1317	51,65 %		
männlich	1187	46,55 %		
divers	46	1,80 %		

Tabelle 25: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Geschlecht

Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum beruflichen Status

2.690 der 2.973 Befragten machen eine Angabe zu ihrem beruflichen Status: Hiervon sind 62,2 % (1.673 Personen) Angestellte oder Arbeiter*innen und 18,4 % (494 Personen) Studierende. Gewerbetreibende/Selbständige/Freiberufler*innen sind 6,2 % (167 Personen) und in Rente/Pension sind 5,6 % (151 Personen). Auszubildende und Schüler*innen machen wiederum den geringsten Anteil mit 1 % (26 Personen) bzw. 1,1 % (29 Personen) aus.



"Ja", es gibt besonders konfliktreiche Bereiche im Bezug zum beruflichen Status

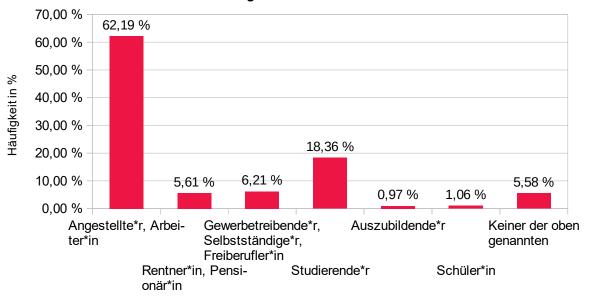


Abbildung 36: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum beruflichen Status

Beruflicher Status	"Ja", es gibt besonders konfliktreiche Bereiche		
Defunitier Status	Absolute Häufigkeit	Relative Häufigkeit	
Angestellte*r, Arbeiter*in	1673	62,19 %	
Rentner*in, Pensionär*in	151	5,61 %	
Gewerbetreibende*r, Selbstständige*r, Freiberufler*in	167	6,21 %	
Studierende*r	494	18,36 %	
Auszubildende*r	26	0,97 %	
Schüler*in	29	1,08 %	
Keiner der oben genannten	150	5,58 %	

Tabelle 26: Konfliktreiche Bereiche in Bezug zum beruflichen Status



Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Wohnort und Stadtteil

Konfliktreiche Bereiche im Bezug zum Wohnort und Stadtteil

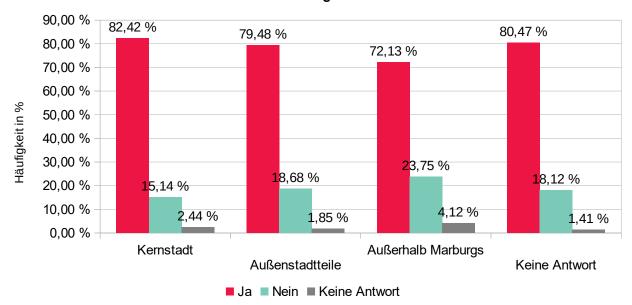


Abbildung 37: Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Wohnort und Stadtteil

Antwortabgabe	Kernstadt	Außenstadtteile	Außerhalb Marburgs	Keine Antwort
Ja	82,42 %	79,48 %	71,13 %	80,47 %
	(1.252)	(732)	(647)	(342)
Nein	15,14 %	18,68 %	23,75 %	18,12 %
	(230)	(172)	(213)	(77)
keine Antwort	2,44 %	1,85 %	4,12 %	1,41 %
	(37)	(17)	(37)	(6)
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
	(1.519)	(921)	(897)	(425)

Tabelle 27: Antwortabgabe konfliktreiche Bereiche in Bezug zum Wohnort und Stadtteil



Textdatenanalysen

Im Zuge der Befragung kamen auch verschiedene Fragen zum Einsatz, welche freie Textantworten ermöglicht haben – eine Möglichkeit, die von vielen Teilnehmer*innen intensiv genutzt wurde. Dies betrifft folgende Fragen:

- Was müsste an der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg verbessert werden, damit Sie öfter mit Bus oder Bahn fahren? (Frage A3)
- Was müsste an der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg verbessert werden, damit
 Sie öfter mit dem Fahrrad fahren? (Frage A4)
- Welche Bereiche in Marburg sind für die Verkehrsteilnehmer besonders konfliktreich und warum? (Frage A5.1)
- Für die Mobilität im Jahr 2035 wünsche ich mir folgendes für Marburg (...) (Frage A6)

Nachfolgend werden für diese Fragen die häufigsten Antworten in Form von Schlagwortnennungen sowie spezifischen Wortpaarassoziationen seitens der Teilnehmer*innen komprimiert dargestellt, um einen Einblick in das Datenmaterial sowie dessen Aufbereitung zu gewähren.

Auf Grund des Umfangs der Kommentare (> 10.000 für die oben genannten vier Fragen) sowie datenschutzrechtlichen Vorgaben ist eine vollumfängliche Darstellung der Texteingaben nicht möglich.

Frage A3 (Verbesserung Bus & Bahn) | n = 2.574

Frage A3: Was müsste an der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg verbessert werden, damit Sie öfter mit Bus oder Bahn fahren?

Interpretation: Die Befragten wünschen sich generell bessere *Ver-* bzw. *Anbindungen* der Busse (169 Nennungen [6,5 %]) sowie *niedrigere* bzw. *billigere* Preise (119 Nennungen [4,7 %]). Im Detail werden vor allem Verbesserungen im Bereich der 1) *besseren*, bzw. *höheren* Taktung [Frequenz] der bestehenden Verbindungen (204 Nennungen [4,8 %]), 2) Ausbau der *abendlichen* und sonntäglichen (Bus-)Verbindungen (112 Nennungen [4,3 %] bzw. 48 Nennungen [1,8 %]) sowie 3) Häufigkeit der An- bzw. Verbindungen ins *Umland* bzw. der *umliegenden Dörfer* von Marburg (58 Nennungen [2,2 %]) seitens der Befragten gefordert. Auch zu verkehrlichen *Stoßzeiten* (81 Nennungen [3,14 %]), der allgemeinen *Pünktlichkeit* des ÖPNV (65 Nennungen) sowie bei den



Ampelschaltungen bzw. -regelungen (27 Nennungen [0,2 %]) sehen die Befragten Verbesserungsbedarf.

Der Anschluss der Lahnberge nimmt eine Sonderstellung bei den Freitextfeldern ein: in 181 Einzelnennungen wird sich explizit die Verbesserung der *Erreichbarkeit* bzw. *Anbindung der Lahnberge* gewünscht [7 %], 70 Nennungen entfallen auf die schlechte Anbindung *Cappels* [2,7 %], 47 Nennungen auf vermeintliche lange Fahrzeiten von *Wehrda* i.d. Innenstadt (1,8 %), 17 Personen erwähnen zudem die ungünstige Anbindung des *Richtsbergs*.

Hauptproblematik

Linie 9: 17 Nennungen (mehr Verbindungen & größere Busse) Linie 2: 12 Nennungen (Takt & Frequenz)

• Linie 5: 09 Nennungen (regelmäßigere Verbindungen & größere Busse)

Linie 6: 08 Nennungen (häufiger & später)
 Linie 7: 08 Nennungen (häufiger & später)

• Linie 8: 07 Nennungen (frühere Verbindungen & spätere Verbindungen)

Linie 14: 06 Nennungen (Erweiterung / Ausbau der Linie)
 Linie 16: 06 Nennungen (Taktung & Fahrradmitnahme)

• Linie 383: 06 Nennungen (*Taktungen*)

Erwähnte Buslinien (> 5 Nennungen):

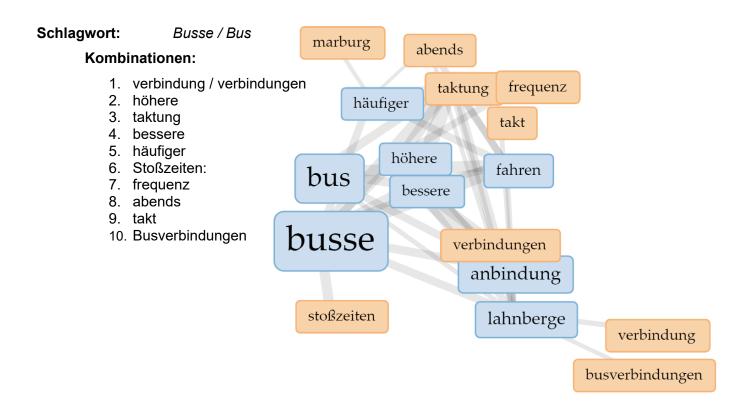


Abbildung 38: Oberbegriff Busse / Bus zentralisiert mit Allokationen



Frage A4 (Verbesserung *Fahrrad*) | n = 2.383

Frage A4: Was müsste an der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Marburg verbessert werden, damit Sie öfter mit dem Fahrrad fahren?

Interpretation: Die Hauptpunkte für Verbesserungen sehen die Teilnehmenden im Ausbau der Radwege(netze). Viele der Befragten wünschen sich entsprechend 1) *mehr* (267 Nennungen [11,2 %]), 2) *sicherere* (135 Nennungen [5,67 %]), *breitere* bzw. *separate* (127 Nennungen [5,3 %]) sowie explizit *abgetrennte* Radwege (102 Nennungen [4,2 %]). Weitere konkrete Elemente die seitens der Teilnehmenden genannt wurden sind *fahrradfreundliche Ampelschaltungen / -anlagen* (123 Nennungen [5,1 %]) sowie eine bessere *Beleuchtung* (62 Nennungen [2,6 %]) sowie die *fehlenden* oder *unzureichenden* Fahrradabstell- (82 Nennungen [3,4 %]) und Fahrradmitnahmemöglichkeiten an bzw. in Bus und Bahn (44 Nennungen [1,8 %]).

Insgesamt wurden 466 Angaben zu konkreten Orten im Zusammenhang mit dem Ausbau der Radwege gemacht. Die von den Teilnehmenden am häufigsten (> 5) genannten Verkehrspunkte sind folgende:

Verkehrspunkt	abs. Anzahl	rel. Anzahl	
Lahnberge	139	29,83 %	
Marbach	103	22,1 %	
Behringwerke	81	17,38 %	
Görzhausen	70	15,02 %	
Michelbach	39	8,37 %	
In die stadt	27	5,79 %	

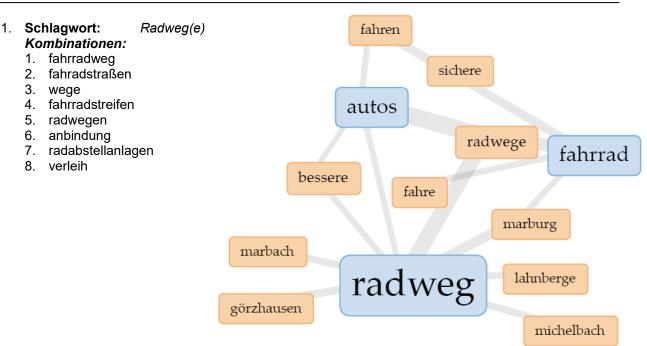


Abbildung 39: Darstellung Radweg mit allen zentralen Allokationen (n = 2.383)



Frage A5 (Konfliktbereiche) | n = 2.624

Frage A5: Gibt es Bereiche (bspw. Straßen oder Kreuzungen) in Marburg, die für die Verkehrsteilnehmer besonders konfliktreich sind?

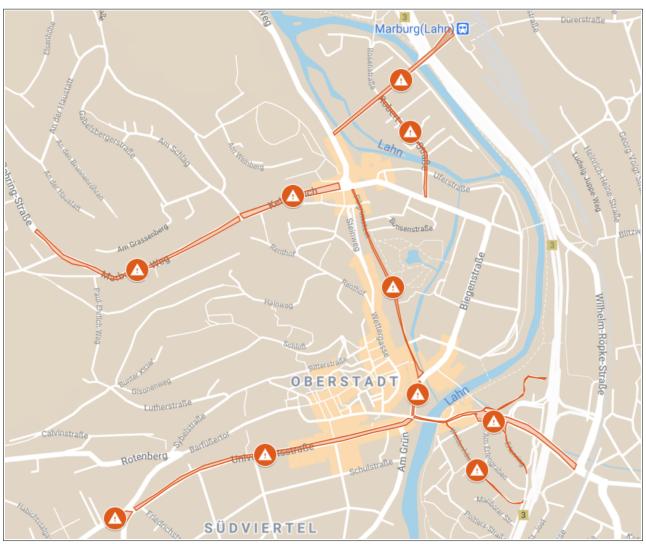


Abbildung 40: Konfliktbereiche Frage A5 (Quelle: GoogleMaps)

Top-10 häufigste Nennungen von Konfliktbereichen

1. Ketzerbach* (333 Nennungen [12,7 %])

→ benachbarte Adjektive: eng/schmal (91 Nennungen), gefährlich (42 Nennungen)

→ benachbarte Begriffe: Marbach (38 Nennungen), abbiegen (36 Nennungen), Pilgrimstein (27

Nennungen), parken (24 Nennungen), Elisabethstr. (23 Nennungen),

Schutzstreifen (19 Nennungen)

2. Rudolphsplatz* (305 Nennungen [11,6 %])

→ benachbarte Adjektive: eng/schmal (43 Nennungen), gefährlich (20)

→ benachbarte Begriffe: Universitätsstr. (43 Nennungen), Brücke (32 Nennungen), Pilgrimstein (32

Nennungen), Kreuzung (30 Nennungen), Weidenhäuser (28 Nennungen)

3. Bahnhofsstr* (292 Nennungen [11,1 %])

→ benachbarte Adjektive: eng (17 Nennungen)

→ benachbarte Begriffe: Elisabethstr. (50 Nennungen), Robert-Koch-Str. (41 Nennungen), Kreuzung

(48 Nennungen), Stau (15 Nennungen), Bus (12 Nennungen)



4. Pilgrimstein* (276 Nennungen [10,5 %])

→ benachbarte Adjektive: eng (19 Nennungen)

 \rightarrow benachbarte Begriffe: Fahrrad (62 Nennungen), *Rudolphsplatz* (33 Nennungen), *Radweg* (26

Nennungen), Ketzerbach (20 Nennungen), Am Grün (19 Nennungen)

5. Wilhelmsplatz* (185 Nennungen [7,05 %])

→ benachbarte Adjektive: unübersichtlich (16 Nennungen), gefährlich (10 Nennungen)
 → benachbarte Begriffe: Rudolphsplatz (25 Nennungen), Schwanalle (17 Nennungen)

Universitätsstr. (14 Nennungen)

6. Weidenhäuser* (184 Nennungen [7,01 %])

→ benachbarte Adjektive: eng (12 Nennungen)

→ benachbarte Begriffe: Brücke (240 Nennungen), Fahr- / Radweg (75 Nennungen), Universitätsstr.

(26 Nennungen), Ampel (16 Nennungen) Rudolphsplatz (15 Nennungen)

7. Universitätsstraße* (168 Nennungen [6,4 %])

→ benachbarte Adjektive: [keine Nennungen > 10]

→ benachbarte Begriffe: Gutenbergstr. (34 Nennungen), Weidenhäuser (25 Nennungen), Verkehr

(25 Nennungen), Rudolphsplatz (24 Nennungen), Brücke (21 Nennungen),

abbiegen (14 Nennungen), Ampèl (10 Nennungen)

8. Marbacher Weg (140 Nennungen [5,33 %])

→ benachbarte Adjektive: eng (13 Nennungen), gefährlich (11 Nennungen)

→ benachbarte Begriffe: Ketzerbach (38 Nennungen), Verkehr (18 Nennungen), Görzhausen (21

Nennungen), Behringwerke (11 Nennungen)

9. Erlenring (136 Nennungen [5,18 %])

→ benachbarte Adjektive: kommend (12 Nennungen)

→ benachbarte Begriffe: Rudolphsplatz (20 Nennungen), Universitätsstr. (27 Nennungen),

Radweg (20 Nennungen), Ampel (15 Nennungen), Weidenhäuser (13

Nennungen)

10. Robert-Koch-Str. (133 Nennungen [5,07 %])

→ benachbarte Adjektive: [keine Nennungen > 10]

→ benachbarte Begriffe: Bahnhofs(str.) (30 Nennungen), Deutschhausstr. (17 Nennungen),

abbiegen (11 Nennungen), Ampel (10 Nennungen)



Frage A06 (Wünsche) | n = 2.862

Frage A06: Für die Mobilität im Jahr 2035 wünsche ich mir folgendes für Marburg (...)

Interpretation: Vor allem der Wunsch nach *mehr* Fahrradwegen bzw. -straßen wird bei der Gesamtschau des Datenmaterials in der Textanalyse deutlich: über 400 Nennungen entfallen auf den Zukunftswunsch nach einem *Ausbau* entsprechender Wege (468 Nennungen [16,35 %]). Als wünschenswerte Eigenschaften dieser Radwege in Abgrenzung zur heutigen Wahrnehmung werden dabei seitens der Teilnehmenden verhältnismäßig oft die Zuschreibungen *bessere* (159 Nennungen [5,56 %]) und *sichere* gewählt (125 Nennungen [4,37 %]).

Die Idee einer autofreien Innenstadt findet eine breite Unterstützung (345 Nennungen [12,05 %]) bei den Teilnehmenden. Eine grundsätzliche Erhöhung des Fahrradanteils auf den Straßen erscheint aus Sicht der Befragten ebenfalls wünschenswert (308 Nennungen [10,76 %]), unmittelbar gefolgt von der Forderung nach einem Ausbau der Busverbindungen (302 Nennungen [10,55 %]) sowie kostenfreien bzw. -losen ÖPNV (284 Nennungen [9,9 %]). Auf Platz 7. der geäußerten Wünsche befindet sich dahingegen die Forderung nach mehr (Auto-)Parkplätzen [201 Nennungen [7,02 %]).

Neben dem *Ausbau der Busverbindungen* wünschen sich die Teilnehmenden allgemein den *Ausbau des ÖPNV* (109 Nennungen [3,81 %]), eine *bessere Anbindung* (92 Nennungen [3,21 %]) sowie *mehr Platz für FußgängerInnen* [84 Nennungen [2,94 %]). 87 Teilnehmende bewegt zudem der *Rückbau* bzw. lärmakustische *Einfassung / Übertunnelung* der B3 (87 Nennungen [3,03 %]).

Weitere Vorstellungen für die Mobilität 2035 betreffen *mehr E-Mobilität* (82 Nennungen [2,86 %]), ein Ausbau der *Seilbahn* (65 Nennungen [2,2 %]), *mehr Grünflächen* (48 Nennungen [1,68 %]), *mehr Rücksichtnahme* (45 Nennungen [1,57 %]), *keine Autos* (44 Nennungen [1,53 %]), *mehr Verkehrsberuhigung* (35 Nennungen [1,22 %]) sowie *mehr Kontrollen* durch Ordnungsamt und Polizei (31 Nennungen [1,08 %]).

Alle weiteren Nennungen bewegen sich im Rahmen < 1 % (jeweils mehr *Tempo-30-Zonen, Nextbike-Stationen, Lastenräder, Haltestellen, Spielstraßen, Kreisverkehre und (Fahrrad-) Ausleihmöglichkeiten*).