

# ANHANG

zum Green-City-Plan Marburg  
der Universitätsstadt Marburg  
zum BMVI-Sonderprogramm  
“Green-City-Plan (GCP)”

31. Juli 2018

**SIEMENS**  
*Ingenuity for life*

 **Planungsgruppe Nord**  
MOBILITÄT UND VERKEHR

 Mobilitätswerk GmbH

  
STADTWERKE  
MARBURG

  
STADTWERKE  
MARBURG  
Consult GmbH

  
DBM

  
pwc

# Green-City-Plan Marburg, Teilplan 1

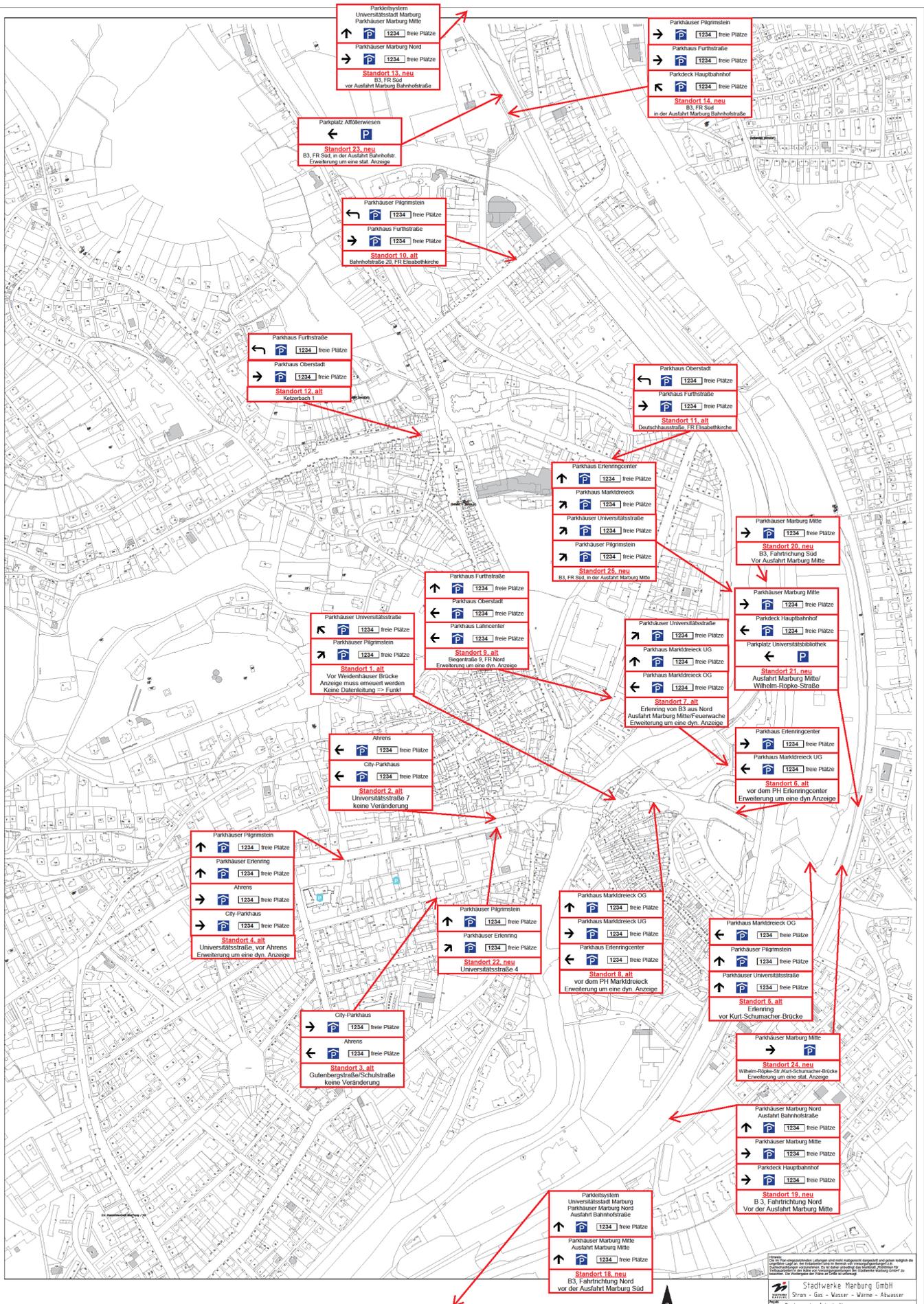
Anlagen

**MARBURG**  
UNIVERSITÄTSSTADT 

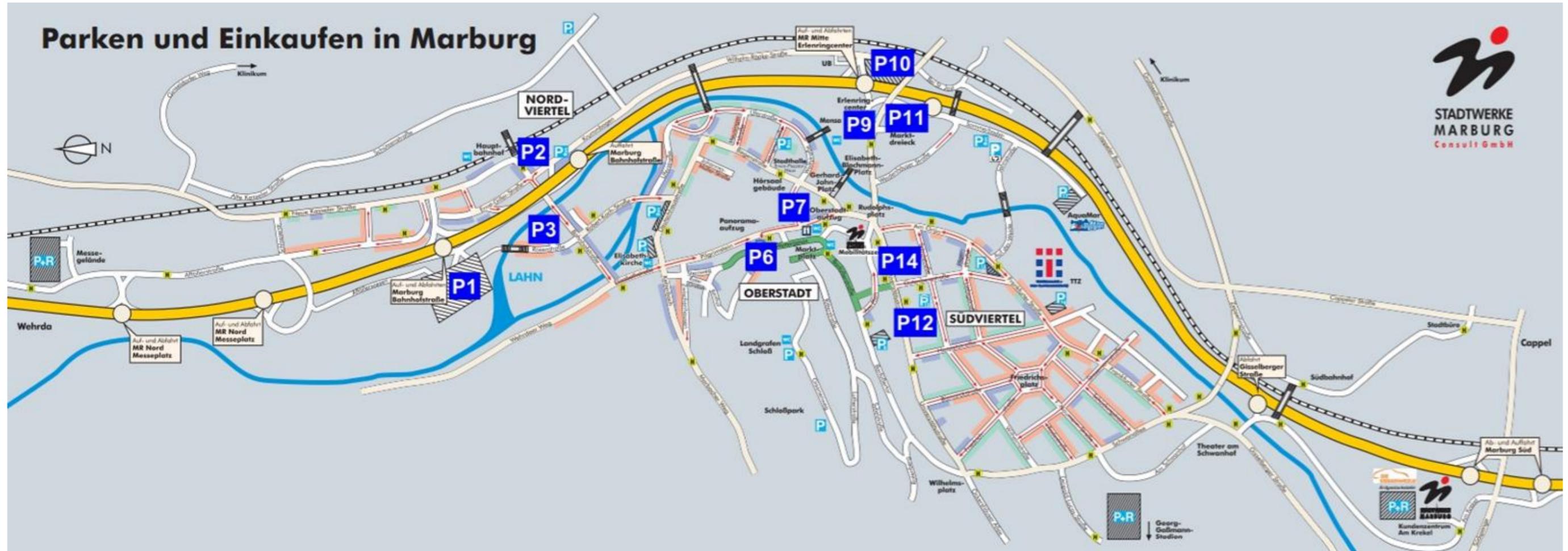
**SIEMENS**  
*Ingenuity for life*

# Green-City-Plan Marburg, Teilplan 1

## Übersicht der Standorte der dynamischen und statischen Anzeiger für das Parkleitsystem der Universitätsstadt Marburg



# Green-City-Plan Marburg, Teilplan 1



Anlage 2: Übersicht Parkmöglichkeiten  
Quelle: Stadtwerke Marburg

Stand: 17.07.2018  
Erstellt: 17.07.2018  
Freigabe:  
MO RC-DE ENG SUED



Zielgebiete \ Verkehrsquellen	Fahrtzeiten	Südviertel - Haltestelle (Wilhelmsplatz) / Nextbike Wilhelmsplatz	Cappel (Sommerstraße)- Haltestelle / Nextbike Augustus	Nordviertel - Haltestelle Alte Kasseler Straße / Nextbike Alte Kasseler Straße / Jägerturnel
<b>Gewerbestandort Marbach</b> Adresse: Emil-von-Behring-Straße 76, 35041 Marburg Adresse: Emil-von-Behring-Straße 76, 35041 Marburg Haltestelle Behringwerke	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 11min; zurück: 20 min. hin: 8 min.; zurück: 7 min. hin: 20 (-29) min.; zurück: 18 (-29) min.	hin: 21 min.; zurück: 29 min. hin: 12 min.; zurück: 13 min. hin: 34 (-51) min.; zurück: 34 (-38) min.	hin: 13 min.; zurück: 18 min. hin: 10 min.; zurück: 8 min. hin: 21 (-25) min.; zurück: 19 (-41) min.
<b>Gewerbegebiet Cappel</b> Adresse: Marburger Str. 90, 35043 Marburg Adresse: Marburger Str. 90, 35043 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Marburg-Cappel Umgehungsstraße/Lidl	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 11min.; zurück: 9min. hin: 10min. (15min)**; zurück: 7min.** hin: 14 min.; zurück: 12 min.	hin: 3 min.; zurück: 3 min. hin: 3 min. (8min); zurück: 1 min. hin: 34 min.; zurück: 13 (-46) min.	hin: 19 min.; zurück: 20 min. hin: 11 min. (16min); zurück: 9 min. hin: 34 (-47) min.; zurück: 41 (-45) min.
<b>Gewerbegebiet Gisselberger Straße</b> Gisselberger Str. 53, 35037 Marburg Gisselberger Str. 53, 35037 Marburg Haltestelle Gisselberger Straße	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 5 min.; zurück: 3 min. hin: 4 min.; zurück: 4 min. hin: 7 (-18) min.; zurück: 3 (-36) min. (+ 5min.)	hin: 8 min.; zurück: 10 min. hin: 5 min.; zurück: 5 min. hin: 23 (-36) min.; zurück: 35 min.	hin: 14 min.; zurück: 16 min. hin: 9 min.; zurück: 8 min. hin: 27 min.; zurück: 42 min.
<b>Gewerbe-/Fachmarktgebiet Wehrda</b> Adresse: Am Kaufmarkt, 35041 Marburg Adresse: Am Kaufmarkt, 35041 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Marburg-Wehrda Einkaufszentrum	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 20 min.; zurück: 19 min. hin: 9 min (14min); zurück: 12 min hin: 34 min.; zurück: 22 (-29) min.	hin: 25 min.; zurück: 26 min. hin: 9 min. (14min); zurück: 10 min. hin: 44 (-1.05) min.; zurück: 35 (-1.01) min.	hin: 9 min.; zurück: 9 min. hin: 5 min. (10min); zurück: 5 min. hin: 31 (-47) min.; zurück: 16 (-35) min.
<b>Innenstadt</b> Nextbike: Biegenstraße/Cineplex Parkhaus-Oberstadt + 10min Fußweg draufrechnen Haltestelle Markt - ( Marburg Parkhaus-Oberstadt)	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 5 min.; zurück: 4min. hin: 3 min. (13min); zurück: 8 min. (+5 min.) hin: 29 min.; zurück: 18 min. (hin: 10 min.; zurück: 20 min.)	hin: 13 min.; zurück: 16 min. hin: 10 min. (20min); zurück: 10 min. hin: 49 (-1.22) min.; zurück: 51 min (hin:30 min./ zurück: 23 min.)	hin: 8 min.; zurück: 9 min. hin: 8 min. (18min); zurück: 7 min. hin: 52 min.; zurück: 31 min. (hin: 26 min.; zurück: 23 min.)
<b>Universität (Lahntal)</b> Nextbike: Philosophische Fakultät, Marburg Adresse: Block D, Phillips-Universität Marburg, Wilhelm-Röpke-Straße 6D, 35039 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Ludwig-Schüler-Park	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 8 min.; zurück: 7 min. hin: 9 min. (14min); zurück: 8 min hin: 21 (-25) min.; zurück: 16 (-19) min.	hin: 14 min.; zurück: 14 min. hin: 9 min. (14min); zurück: 5 min. hin: 31 min.; zurück: 42 min.	hin: 7 min.; zurück: 7 min. hin: 4 min. (9min); zurück: 4 min. hin: 16 (-20) min.; zurück: 15 (-22) min.
<b>Uniklinikum und Universität (Lahnberge)</b> Adresse: Conradstraße, 35043 Marburg Adresse: Conradstraße, 35043 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Marburg Universitätsklinikum	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 17 min.; zurück: 24 min. hin: 9 min. (14min); zurück: 10 min. hin: 29 min.; zurück: 21 min.	hin: 18 min.; zurück: 29 min. hin: 9 min. (14min); zurück: 9 min. hin: 32 min.; zurück: 29 (-32) min.	hin: 15 min.; zurück: 20 min. hin: 7 min. (12min); zurück: 6 min. hin: 14 (-33) min.; zurück: 21 min. (-30) min.
<b>Zielgebiete \ Verkehrsquellen</b>	<b>Fahrtzeiten</b>	<b>Wehrda Bürgerhaus - Haltestelle / Nextbike Bürgerhaus</b>	<b>(Historische) Altstadt Haltestelle / Nextbike Biegenstraße</b>	<b>Oberer Richtsberg - Haltestelle Eisenacher Weg / Adresse: Eisenacher Weg</b>
<b>Gewerbestandort Marbach</b> Adresse: Emil-von-Behring-Straße 76, 35041 Marburg Adresse: Emil-von-Behring-Straße 76, 35041 Marburg Haltestelle Behringwerke	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 17 min.; zurück: 21 min. hin: 12 min.; zurück: 10 min. hin: 28 (-35) min.; zurück: 24 (-30) min.	hin: 8 min.; zurück: 16 min. hin: 6 min.; zurück: 7 min. hin: 16 (-19) min.; zurück: 16 (-24) min.	hin: 30 min.; zurück: 30 min. hin: 17 min.; zurück: 17 min. hin: 44 (-53) min.; zurück: 40 (-51) min.
<b>Gewerbegebiet Cappel</b> Adresse: Marburger Str. 90, 35043 Marburg Adresse: Marburger Str. 90, 35043 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Marburg-Cappel Umgehungsstraße/Lidl	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 29 min.; zurück: 26 min. hin: 13 min. (18min); zurück: 10 min. hin: 36 (-50) min.; zurück: 45 min.	hin: 15 min.; zurück: 12 min. hin: 12 min. (17min); zurück: 9 min. hin: 22 (-28) min.; zurück: 21 min.	hin: 15 min.; zurück: 8 min. hin: 8 min. (13min); zurück: 7 min. hin: 25 min.; zurück: 21 min.
<b>Gewerbegebiet Gisselberger Straße</b> Gisselberger Str. 53, 35037 Marburg Gisselberger Str. 53, 35037 Marburg Haltestelle Gisselberger Straße	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 23 min.; zurück: 22 min. hin: 12 min.; zurück: 8 min. hin: 30 (-56) min.; zurück: 33 min.	hin: 8 min.; zurück: 8 min. hin: 6 min.; zurück: 6 min. hin: 10 (-18) min.; zurück: 7 (-46) min. (+5-14 min. Fußweg)	hin: 18 min.; zurück: 10 min. hin: 9 min.; zurück: 9 min. hin: 25 (-48) min.; zurück: 36 (-1.04) min.
<b>Gewerbe-/Fachmarktgebiet Wehrda</b> Adresse: Am Kaufmarkt, 35041 Marburg Adresse: Am Kaufmarkt, 35041 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Marburg-Wehrda Einkaufszentrum	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 6 min.; zurück: 4 min. hin: 3 min. (8min); zurück: 3 min. hin: 3 min.; zurück: 09 (-15) min.	hin: 15 min.; zurück: 14 min. hin: 9 min. (14min); zurück: 9 min. hin: 25 (-42) min.; zurück: 20 min.	hin: 34 min.; zurück: 26 min. hin: 14 min. (19min); zurück: 13 min. hin: 52 (-1.06) min.; zurück: 38 (-47) min.
<b>Innenstadt</b> Nextbike: Biegenstraße/Cineplex Parkhaus-Oberstadt + 10min Fußweg draufrechnen Haltestelle Markt - ( Marburg Parkhaus-Oberstadt)	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 18 min.; zurück: 15 min. hin: 10 min. (20min); zurück: 9 min. hin: 55 min.; zurück: 31 min. (hin: 33 min.; zurück: 23 min.)	hin: 1 min.; zurück: 1 min. hin: 1 min. (11min); zurück: 1 min. (zum Markt keine Verbindung) hin: 05 (-09) min.; zurück: 05 (-09) min.	hin: 23 min.; zurück: 14 min. hin: 11 min. (21min); zurück: 13 min. hin: 1.02 min.; zurück: 51 min. (hin: 43 min.; zurück: 40 min.)
<b>Universität (Lahntal)</b> Nextbike: Philosophische Fakultät, Marburg Adresse: Block D, Phillips-Universität Marburg, Wilhelm-Röpke-Straße 6D, 35039 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Ludwig-Schüler-Park	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 18 min.; zurück: 16 min. hin: 7 min. (5min); zurück: 8 min. hin: 20 (-26) min.; zurück: 20 min.	hin: 6 min.; zurück: 5 min. hin: 6 min. (11min); zurück: 7 min. hin: 10 (-16) min.; zurück: 11 (-18) min.	hin: 24 min.; zurück: 13 min. hin: 10 min. (15min); zurück: 9 min. hin: 28 min.; zurück: 21 (-28) min.
<b>Uniklinikum und Universität (Lahnberge)</b> Adresse: Conradstraße, 35043 Marburg Adresse: Conradstraße, 35043 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Marburg Universitätsklinikum	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 30 min.; zurück: 34 min. hin: 11 min. (16min); zurück: 10 min. hin: 22 (-37) min.; zurück: 30 (-32) min.	hin: 17 min.; zurück: 20 min. hin: 7 min. (17min); zurück: 11 min. hin: 20 (-30) min.; zurück: 23 (-30) min.	hin: 17 min.; zurück: 24 min. hin: 7 min. (12min); zurück: 7 min. hin: 18 min.; zurück: 17 (-32) min.
<b>Zielgebiete \ Verkehrsquellen</b>	<b>Fahrtzeiten</b>	<b>Hansenhäuser - Haltestelle Kantstraße / Adresse: Kantstraße</b>	<b>Ockershausen - Haltestelle Herrmannstraße / Adresse: Herrmannstraße</b>	<b>Marbach - Haltestelle / Nextbike Brunnenstraße</b>
<b>Gewerbestandort Marbach</b> Adresse: Emil-von-Behring-Straße 76, 35041 Marburg Adresse: Emil-von-Behring-Straße 76, 35041 Marburg Haltestelle Behringwerke	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 25 min.; zurück: 26 min. hin: 13 min.; zurück: 14 min. hin: 39 (-48) min.; zurück: 36 (-40) min.	hin: 18 min.; zurück: 20 min. hin: 8 min.; zurück: 8 min. hin: 21 (-30) min.; zurück: 22 (-30) min.	hin: 3 min.; zurück: 4 min. hin: 1 min.; zurück: 2 min. hin: 2 (-20) min.; zurück: 1 min.
<b>Gewerbegebiet Cappel</b> Adresse: Marburger Str. 90, 35043 Marburg Adresse: Marburger Str. 90, 35043 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Marburg-Cappel Umgehungsstraße/Lidl	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 14 min.; zurück: 8 min. hin: 8 min. (13min); zurück: 7 min. hin: 13 (-25) min.; zurück: 14 min.	hin: 17 min.; zurück: 11 min. hin: 12 min. (17min); zurück: 7 min. hin: 31 min.; zurück: 30 min.	hin: 28 min.; zurück: 21 min. hin: 17 min. (22min); zurück: 12 min. hin: 33 (-42) min.; zurück: 30 (-55) min.
<b>Gewerbegebiet Gisselberger Straße</b> Gisselberger Str. 53, 35037 Marburg Gisselberger Str. 53, 35037 Marburg Haltestelle Gisselberger Straße	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 12 min.; zurück: 8 min. hin: 5 min.; zurück: 15 min. hin: 20 (-30) min.; zurück: 15 min.	hin: 9 min.; zurück: 5 min. hin: 5 min.; zurück: 4 min. hin: 12 (-41) min.; zurück: 31 min.	hin: 22 min.; zurück: 17 min. hin: 11 min.; zurück: 9 min. hin: 40 (-50) min.; zurück: 26 (-49) min.
<b>Gewerbe-/Fachmarktgebiet Wehrda</b> Adresse: Am Kaufmarkt, 35041 Marburg Adresse: Am Kaufmarkt, 35041 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Marburg-Wehrda Einkaufszentrum	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 28 min.; zurück: 23 min. hin: 10 min (15min); zurück: 11 min. hin: 39 (-1.01) min.; zurück: 38 (-42) min.	hin: 25 min.; zurück: 23 min. hin: 12 min. (17min); zurück: 12 min. hin: 46 (-54) min.; zurück: 32 (-54) min.	hin: 22 min.; zurück: 18 min. hin: 10 min. (15min); zurück: 12 min. hin: 22 (-46) min.; zurück: 30 (-49) min.
<b>Innenstadt</b> Nextbike: Biegenstraße/Cineplex Parkhaus-Oberstadt + 10min Fußweg draufrechnen Haltestelle Markt - ( Marburg Parkhaus-Oberstadt)	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 17 min.; zurück: 11 min hin: 7 min. (17min); zurück: 8 min. hin: 1:00 h zurück: 30 min. (hin: 23 min.; zurück: 37 min.)	hin: 10 min.; zurück: 8 min. hin: 5 min. (15min); zurück: 5 min. hin: 38 min.; zurück: 46 min. (hin: 15 min.; zurück: 38 min.)	hin: 15 min.; zurück: 8 min. hin: 8 min. (18min); zurück: 7 min. hin: 1.05 min.; zurück: 22 (-41) min. (hin: 13 (-17) min.; zurück: 14 (-33) min.)
<b>Universität (Lahntal)</b> Nextbike: Philosophische Fakultät, Marburg Adresse: Block D, Phillips-Universität Marburg, Wilhelm-Röpke-Straße 6D, 35039 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Ludwig-Schüler-Park	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 18 min.; zurück: 10 min. hin: 6 min. (11min); zurück: 6 min. hin: 28 min.; zurück: 21 min.	hin: 16 min.; zurück: 12 min. hin: 9 min. (14min); zurück: 9 min. hin: 35 (-45) min.; zurück: 37 (-50) min.	hin: 16 min.; zurück: 12 min. hin: 9 min. (14min); zurück: 9 min. hin: 18 (-22) min.; zurück: 13 (-18) min.
<b>Uniklinikum und Universität (Lahnberge)</b> Adresse: Conradstraße, 35043 Marburg Adresse: Conradstraße, 35043 Marburg + 5min Parkplatzzuche Haltestelle Marburg Universitätsklinikum	Fahrrad PKW ÖPNV	hin: 12 min.; zurück: 21 min. hin: 6 min. (11min); zurück: 5 min. hin: 10 min.; zurück: 11 min.	hin: 23 min.; zurück: 28 min. hin: 11 min. (16min); zurück: 12 min. hin: 31 min.; zurück: 27 min.	hin: 26 min.; zurück: 30 min. hin: 16 min. (21min); zurück: 14 min. hin: 24 (-35) min.; zurück: 25 (-30) min.

\*Zeit zusätzlich für Parkplatzzuche (Siehe PKW Adresszeile)  
 \*\*Grün unterlegte Felder sind ausgewählte Relationen (s. Abb. 3)

**Anlage 4 GCP Marburg, TP 2a**  
**Fotodokumentation Standortvorschläge Fahrradausleihstationen**

*Hinweis: Die Auswahl der Bildausschnitte stellt keine konkrete Standortempfehlung dar.*

Behringwerke



Wehrda Nord



Wehrda Fachmarktgebiet



Waldtal Studentendorf





Oberer Richtsberg



Großseelheimer Straße/ Brüder-Grimm-Straße



Großseelheimer Straße/ Zeppelinstraße



Cappel Lidl



Friedrichsplatz



Gewerbe Gisselsberger Straße



Stadtwald



Ockershausen Zentrum



# Priorisierung der Radverkehrs-Maßnahmen

 Grenze Stadtgebiet Marburg

## Radverkehrsnetz

-  Lahntalradweg
-  Radverkehrsanlage Bestand
-  Anschlusspunkte zum Radnetz Landkreis Marburg-Biedenkopf

## Maßnahmenpriorisierung linear

-  Kat. 1
-  Kat. 1 (Prüfmaßnahme)
-  Kat. 2
-  Kat. 2 (Prüfmaßnahme)
-  Kat. 3
-  Kat. 3 (Prüfmaßnahme)

## Maßnahmenpriorisierung punktuell

-  Kat. 1
-  Kat. 1 (Prüfmaßnahme)
-  Kat. 2
-  Kat. 2 (Prüfmaßnahme)
-  Kat. 3
-  Kat. 3 (Prüfmaßnahme)

Priorisierung der Maßnahmen auf Grundlage des einstimmig gefassten Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg vom 5. Mai 2017: „Die Radverkehrsplanung der Universitätsstadt Marburg, 3. Fortschreibung, ist Grundlage des künftigen Handelns der Universitätsstadt Marburg zur Sicherstellung der weiteren Entwicklung, der Förderung und des Ausbaus des Radverkehrs in Marburg.“



# Priorisierung der Maßnahmen

## Radverkehr Netzpriorisierung linear

- Kat. 1
- - - Kat. 1 (Prüfmaßnahme)
- Kat. 2
- - - Kat. 2 (Prüfmaßnahme)
- Kat. 3
- - - Kat. 3 (Prüfmaßnahme)

## Radverkehr Netzpriorisierung punktuell

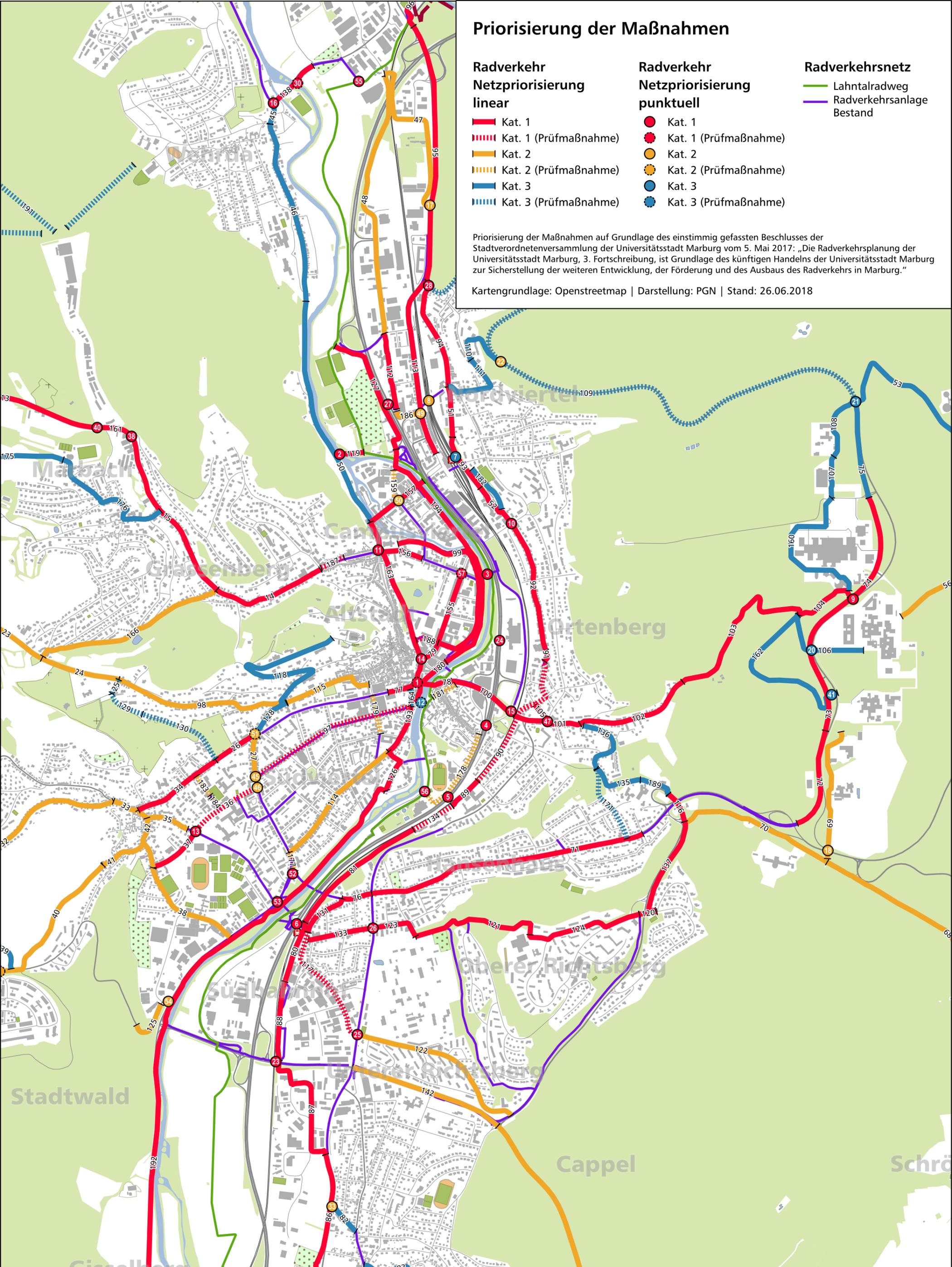
- Kat. 1
- Kat. 1 (Prüfmaßnahme)
- Kat. 2
- Kat. 2 (Prüfmaßnahme)
- Kat. 3
- Kat. 3 (Prüfmaßnahme)

## Radverkehrsnetz

- Lahntalradweg
- Radverkehrsanlage Bestand

Priorisierung der Maßnahmen auf Grundlage des einstimmig gefassten Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg vom 5. Mai 2017: „Die Radverkehrsplanung der Universitätsstadt Marburg, 3. Fortschreibung, ist Grundlage des künftigen Handelns der Universitätsstadt Marburg zur Sicherstellung der weiteren Entwicklung, der Förderung und des Ausbaus des Radverkehrs in Marburg.“

Kartengrundlage: Openstreetmap | Darstellung: PGN | Stand: 26.06.2018



GCP Marburg T2b Priorisierung Maßnahmen Radwegeplanung - Streckenabschnitte (E=Empfehlung, P=Prüfmaßnahme)

Nr.	E/P	Straße	von	bis	Bauart	Länge Meter	Kategorie	Hauptachse/Netzergänzung Kategorie 1
1	E	Dilschhäuser Straße	Dilschhausen, Webershäuser Straße	Dilschhausen, Calderner Straße	Radweg	365	3	
2	E	Dilschhäuser Straße	Dilschhausen, Ortsausgang	Einhausen, Ortseingang	Radweg	2.313	3	
3	E	Hermershausen	Hermershausen, Friedhof	Hermershausen, Hermershäuser Str. (K68)	Fahrbahn	654	3	
4	E	Haddamshäuser Straße	Hermershausen, Hermershäuser Straße (K68)	Haddamshausen, Ortseingang	Radweg	797	3	
5	E	Haddamshäuser Straße	Haddamshausen, Weinküppel	Haddamshausen, Ortsausgang	Streifen	920	3	
6	E	Steinborn / Am Grabenacker	Haddamshausen (L3387)	Cyriaxweimar (K69)	Fahrbahn	672	3	
7	E	Cyriaxstraße	Cyriaxweimar, K69/L3387	Cyriaxweimar, Im Feldchen	Radweg	550	3	
9	E	Michelbacher Straße	Michelbach, Im Boden	Michelbach, Ortsausgang	Fahrbahn Mischverke	834	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
10	E	Görzhäuser Weg	Michelbach, Ortsausgang	Michelbach, Görzhäuser Weg 4	Radweg	944	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
11	E	Görzhäuser Weg	Michelbach, Görzhäuser Weg 4	Michelbach, Görzhäuser Hof	Streifen	441	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
12	E	Görzhäuser Weg	Michelbach, Behringwerke	Michelbach, Kreisverkehr L 3092	Radweg	460	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
13	E	Emil-von-Behring-Straße L 3092	Michelbach, Kreisverkehr L 3092	Marbach, Annablickweg	Radweg	2.719	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
14	E	Emil-von-Behring-Straße	Marbach, Wilhelm-Roser-Straße	Marbach, Im Köhlersgrund	Fahrbahn Mischverke	666	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
15	E	Emil-von-Behring-Straße	Marbach, Im Köhlersgrund	Marbach, Ginsterweg	Fahrbahn Mischverke	1.035	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
16	E	Ortsdurchfahrt	Einhausen, St.-Florian-Straße	Einhausen, Goldberg	Fahrbahn	866	2	
17	E	eigenständig geführter Weg	Einhausen, Bürgerhaus	Einhausen, K78	Radweg	261	3	
18	E	K78	Einhausen	Dagobertshausen	Radweg	327	3	
19	E	K78	Dagobertshausen, K77	Dagobertshausen, L3092	Radweg	1.618	2	
20	E	Königsstraße (K72)	Einhausen, Goldberg	Einhausen, Ortsausgang	Fahrbahn	478	2	
21	E	K72	Einhausen, Ortsausgang	Wehrshausen, Kreuzung K70/K72	Radweg	1.417	2	
22	E	Wehrshäuser Straße (K72)	Wehrshausen, Kreuzung K70/K72	Wehrshausen, Kreuzung K80/K72	Streifen	1.061	2	
23	E	Oberer Rotenberg	Marbach, Kreuzung K72/K80	Grassenberg, Höhenweg	Radweg	846	2	
24	E	Rotenberg	Grassenberg, Höhenweg	Grassenberg, Hohe Leuchte	Radweg	462	2	
25	P	Hohe Leuchte	Grassenberg, Rotenberg/Hohe Leuchte	Grassenberg, Ockershäuser Allee	Fahrbahn	90	3	
26	E	Ockershäuser Allee	Ockershausen, Wilhelmsplatz	Ockershausen, Habichtstalasse	Fahrbahn Mischverke	276	1	Prioritäre Netzergänzungen
27	E	Wilhelmsplatz	Südviertel, Wilhelmsplatz	Südviertel, Wilhelmstraße	Streifen	242	2	
28	E	Dammühlenstraße	Wehrshausen (K72)	Wehrshausen, Neuhöfe Ortseingang	Radweg	1.622	2	
29	E	Dammühlenstraße	Wehrshausen (Neuhöfe), Am Hasselhof	Wehrshausen (Neuhöfe), (K68)	Streifen	620	2	
30	E	Herrmannstraße	Wehrshausen, Neuhöfe (K70)	Ockershausen, Drei Linden	Radweg	517	2	
31	E	eigenständig geführter Weg	Ockershausen, Drei Linden	Ockershausen, Gladenbacher Weg	Radweg	335	2	
32	E	Gladenbacher Weg	Ockershausen, Gladenbacher Weg	Ockershausen, Hermannstraße/Stiftstraße	Fahrbahn	924	2	
33	E	Stiftstraße	Ockershausen, Gladenbacher Weg	Ockershausen, Ockershäuser Straße	Fahrbahn	155	2	
34	E	Ockershäuser Straße	Ockershausen, Stiftstraße	Ockershausen, Habichtstalasse	Fahrbahn Mischverke	536	1	Prioritäre Netzergänzungen
35	E	Bachweg	Ockershausen, Stiftstraße	Ockershausen, Leopold-Lucas-Straße	Fahrbahn	320	2	
36	P	Leopold-Lucas-Straße	Ockershausen, Bachweg	Ockershausen, Schwanallee	Fahrradstraße	442	1	Prioritäre Netzergänzungen
37	E	Leopold-Lucas-Straße	Ockershausen, Zwetschenweg	Ockershausen, Bachweg	Fahrbahn Mischverke	329	1	Prioritäre Netzergänzungen
38	E	Zwetschenweg	Ockershausen, Leopold-Lucas-Straße	Gisselberg, Gisselberger Straße (L3125)	Fahrbahn	633	2	
39	E	K68	Wehrshausen (Neuhöfe), Hermannstraße (K68)	Stadtwald, Kreisel, Graf-von-Stauffenberg-Straße	Radweg	805	3	
40	E	Totenweg	Stadtwald, Kreisel Graf-von-Stauffenberg-Straße	Ockershausen, Hohlweg	Radweg	906	2	
41	E	Stadtwaldstraße	Ockershausen, Totenweg	Ockershausen, Stiftstraße	Fahrbahn	279	2	
42	E	Zwetschenweg	Ockershausen, Stadtwaldstraße	Ockershausen, Bachweg	Fahrbahn	309	2	
43	E	Cyriaxstraße	Cyriaxweimar, Ortsausgang	Wehrshausen (Neuhöfe), Hermannstraße (K68)	Radweg	1.656	3	
44	E	Cyriaxstraße	Cyriaxweimar, Cyriaxstraße (Ortseinfahrt)	Cyriaxweimar, Im Feldchen	Streifen	802	3	
45	E	Wehrdaer Straße	Wehrda, Kreisel Cölber Straße (K82)	Wehrda, Mengelsgasse	Streifen	106	3	
46	E	Wehrdaer Straße	Wehrda, Mengelsgasse	Wehrda, Wehrdaer Straße (Ortseinfahrt)	Fahrbahn	1.060	3	
47	E	Siemensstraße	Wehrda, Kreisel Am Kaufmarkt	Wehrda, Neue Kasseler Straße (L3089)	Streifen	1.013	2	
48	E	Afföllerstraße	Wehrda, Kreisel Am Kaufmarkt	Nordviertel, Afföllerwiesen	Streifen	1.543	2	
49	E	eigenständig geführter Weg	Ginseldorf, Rinnweg	Ginseldorf Stadtgrenze	Radweg	820	2	
50	E	Wehrdaer Straße	Wehrda, Wehrdaer Straße (Ortsausfahrt Hebronweg)	Campusviertel, Bahnhofstraße (L3381)	Fahrbahn	1.367	3	
51	E	Alte Kasseler Straße	Nordviertel, Schützenstraße	Nordviertel, Ende Alte Kasseler Straße	Hauptachse mit Rads	292	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
52	E	Zufahrtstraße Rudolf-Bultmann-Str.	Ortenberg, Heinrich-Heine-Str.	Ortenberg, Ende Zufahrtstraße	Hauptachse mit Rads	294	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
53	E	Verbindungsstraße L3092 - Bauerbach	Bauerbach, Auf den Lahnbergen (L3092)	Bauerbach, Zum Lahnberg	Streifen	1.361	3	
54	E	Zum Lahnberg	Bauerbach, Am Forsthaus	Bauerbach, Feldweg Zum Lahnberg/ Bettenweg	Fahrbahn	490	2	
55	E	Zum Lahnberg	Bauerbach, Feldweg Zum Lahnberg/Bettenweg	Bauerbach, Bauerbacher Straße	Fahrbahn	278	2	
56	E	eigenständig geführter Weg	Bauerbach, Zum Lahnberg	Bauerbach, Lahnberge Zentrum für Tumor- und Immunbiologie	Radweg	1.628	2	
57	P	K34	Bauerbach, Zum Lahnberg	Bauerbach, Bauerbacher Straße (Ortseinfahrt)	Streifen	193	2	

58	E	K35	Bauerbach, Bauerbacher Straße (Ortsausfahrt)	Schröck, Hejehaus	Radweg	3.133	3	
59	E	K36	Schröck, Leiserweg (Ortseinfahrt)	Schröck, Reutergasse (L3289)	Streifen	217	3	
60	E	Schröcker Straße	Schröck, L3289	Schröck, Zum Himmrich	Fahrbahn	1.733	2	
61	E	K37	Schröck, Schröcker Straße (Ortsausfahrt)	Moischt, Hirtengarten (Ortseinfahrt)	Radweg	758	2	
62	E	Hirtengarten	Moischt, Hirtengarten (Ortseinfahrt)	Moischt, Wittelsberger Straße (K38)	Streifen	287	2	
63	E	eigenständig geführter Weg	Moischt, Wittelsberger Straße (K38)	Moischt, Hahnerheide (K38)	Radweg	771	2	
64	E	Hahnerheide (K38)	Moischt, Eulenkopfstraße (K38)	Moischt, L3125	Radweg	884	2	
65	E	K38	Cappel, L3125	Cappel, Odenwaldstraße	Radweg	1.487	3	
66	E	L3125	Cappel, Sonnenblickallee (L3289)	Beltershausen	Radweg	2.496	2	
67	E	L3289	Schröck, Zelterstraße	Schröck, Parkplatz Elisabethbrunnen	Radweg	626	2	
68	E	Amöneburger Straße	Cappel, Parkplatz Amöneburger Straße	Schröck, Parkplatz Elisabethbrunnen	Radweg	1.325	2	
69	E	Karl-von-Frisch-Straße	Lahnberge, Parkplatz Amöneburger Straße	Lahnberge, Auf den Lahnbergen (L3092)	Radweg	793	2	
70	E	Amöneburger Straße	Lahnberge, Parkplatz Amöneburger Straße	Oberer Richtsberg, Sonnenblickallee (L3289)	Radweg	919	2	
71	E	Großseeheimer Straße, L 3088	Hansenhaus, Gustav-Freytag-Straße	Hansenhaus, Cappeler Straße	Streifen	1.618	1	Anbindung Südbahnhof
72	E	Auf den Lahnbergen, L 3092	Lahnberge, L 3088	Lahnberge, Gert-Siebert-Weg	Fahrradstraße	600	1	Hauptachse Lahntal-Lahnberge
73	E	Auf den Lahnbergen, L 3092	Lahnberge, Gert-Siebert-Weg	Lahnberge, Johanna-Wyittenbach-Weg	Fahrradstraße	497	1	Hauptachse Lahntal-Lahnberge
74	E	Auf den Lahnbergen, L 3092	Lahnberge, Johanna-Wyittenbach-Weg	Lahnberge, Baldinger Str. Kreisverkehr	Fahrradstraße	1.042	1	Hauptachse Lahntal-Lahnberge
75	E	Auf den Lahnbergen	Lahnberge, Kreisel Baldingerstraße	Lahnberge, Gert-Siebert-Weg	Fahrradstraße	559	3	
76	E	Zepelinstraße	Hansenhaus, Zepelinstraße	Hansenhaus, Cappeler Straße	Streifen	175	1	Anbindung Südbahnhof
77	E	Universitätsstraße	Südviertel, Universitätsstraße	Südviertel, Weidenhäuser Brücke	Streifen	178	1	Prioritäre Netzergänzungen
78	E	Weidenhäuser Brücke	Weidenhausen, Universitätsstraße	Weidenhausen, Erlenring	Streifen	205	1	Hauptachse Lahntal-Lahnberge
79	E	Biegenstraße, L 3381	Pilgrimstein	Wolffstraße	Streifen	273	1	Prioritäre Netzergänzungen
80	E	Frauenbergstraße (Seitenstraße)	Südbahnhof, Frauenbergstraße (Ende)	Südbahnhof, Zepelinstraße	Hauptachse mit Rads	365	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
81	E	eigenständig geführter Weg parallel Bahn	Südbahnhof, Frauenbergstraße	Südbahnhof, Cappeler Straße	Hauptachse mit Rads	832	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
82	E	Zur Aue	Cappel, Umgehungsstraße (L3089)	Cappel, Marburger Straße	Streifen	198	3	
83	E	Moischter Straße	Cappel, Marburger Straße	Cappel, Auf dem Wüsten	Fahrbahn	510	3	
85	E	Ehemalige Kreisbahntrasse	Bortshausen	Cappel	Hauptachse mit Rads	5.536	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
86	E	Ehemalige Kreisbahntrasse	Cappel, Zimmerplatzweg	Cappel, Lintzingsweg	Hauptachse mit Rads	910	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
87	E	Im Rudert	Cappel, Lintzingsweg	Süd-Bf., Johann-Konrad-Schäfer-Str	Hauptachse mit Rads	797	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
88	E	Johann-Konrad-Schäfer-Straße	Südbahnhof, Südspange	Südbahnhof, Frauenbergstraße	Hauptachse mit Rads	459	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
89	E	eigenständig geführter Weg	Hansenhaus, Cappeler Straße	Hansenhaus, Nonnengasse	Hauptachse mit Rads	209	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
90	P	Spiegelslustweg, Alfred-Wegener-Str.	Hansenhaus, Sylvester-Jordan-Str.	Ortenberg, Heinrich-Heine-Straße	Hauptachse mit Rads	868	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
91	E	eigenständig geführter Weg	Ortenberg, Alfred-Wegener-Straße	Ortenberg, Heinrich-Heine-Straße	Hauptachse mit Rads	72	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
92	E	Heinrich-Heine-Straße	Ortenberg, Heinrich-Heine-Straße	Ortenberg, Rudolf-Bultmann-Str.	Hauptachse mit Rads	766	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
93	E	eigenständig geführter Weg	Nordviertel, Waggonhalle	Nordviertel, Alte Kasseler Straße	Hauptachse mit Rads	343	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
94	E	Alte Kasseler Straße	Nordviertel, Schützenstraße	Nordviertel, Ginseldorfer Weg	Hauptachse mit Rads	653	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
95	E	Neue Kasseler Straße, L 3089	Walddal, Ginseldorfer Weg	Wehrda, Am Bahndamm	Hauptachse mit Rads	1.501	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
96	E	Am Bahndamm, Lahntalradweg	Wehrda, Am Bahndamm	Wehrda, Neue Kasseler Straße	Hauptachse mit Rads	443	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
97	P	Wilhelmstraße	Südviertel, Schwanallee	Südviertel, Am Grün	Fahrradstraße	998	1	Prioritäre Netzergänzungen
98	E	Rotenberg	Grassenberg, Hohe Leuchte	Grassenberg, Barfüßertor	Fahrbahn	1.023	2	
99	E	Uferstraße	Campusviertel, Pilgrim-, Biegen-, Wolffstr.	Campusviertel, Bunsenstraße	Fahrradstraße	1.153	1	Prioritäre Netzergänzungen
100	E	Erlenring	Weidenhausen, Elisabeth-Blochmann-Platz	Ortenberg, Wilhelm-Röpke-Straße	Streifen	426	1	Hauptachse Lahntal-Lahnberge
101	E	Alter Kirchhainer Weg	Ortenberg, Wilhelm-Röpke-Straße	Ortenberg, An der Zahlbach	Streifen	387	1	Hauptachse Lahntal-Lahnberge
102	E	Alter Kirchhainer Weg	Ortenberg, An der Zahlbach	Ortenberg, Alter Kirchhainer Weg 69	Fahrbahn Mischverke	690	1	Hauptachse Lahntal-Lahnberge
103	E	Alter Kirchhainer Weg	Ortenberg, Alter Kirchhainer Weg 69	Lahnberge, Waldweg Abzweig Mensa	Radweg	1.060	1	Hauptachse Lahntal-Lahnberge
104	E	eigenständig geführter Weg	Lahnberge, Waldweg Abzweig Mensa	Lahnberge, Mensa	Radweg	371	1	Hauptachse Lahntal-Lahnberge
105	E	An den Siechengärten	Ortenberg, Alter Kirchhainer Weg	Ortenberg, Spiegelslustweg	Hauptachse mit Rads	108	1	Hauptachse Lahntal-Lahnberge
106	E	eigenständig geführter Weg	Lahnberge, Waldweg Abzweig Mensa Lahnberge	Lahnberge, Campus Lahnberge	Radweg	543	3	
107	E	Baldingerstraße	Lahnberge, Baldingerstraße / Hermann-Bauer-Weg	Lahnberge, Parkplatz Partikelzentrum	Streifen	247	3	
108	E	Erschließungsstraße zum Fernheiz-kraftwerk	Lahnberge, Baldingerstraße	Lahnberge, Auf der Lahnberge (L3092)	Fahrbahn	398	3	
109	P	Panoramastraße	Lahnberge, Abzweig Fernheizkraft-werk	Walddal, Neue Kasseler Straße (L3089)	Streifen	3.882	3	
110	E	eigenständig geführter Weg	Nordviertel, Panoramastraße	Nordviertel, Geschwister-Scholl-Straße	Fahrbahn	361	3	
111	E	Geschwister-Scholl-Straße	Nordviertel, Studentenhof	Nordviertel, Alte Kasseler Straße	Fahrbahn	461	3	
112	E	Afföllerstraße	Nordviertel, Schlosserstraße	Nordviertel, Heinrich-Meister-Weg	Fahrbahn Mischverke	444	1	Prioritäre Netzergänzungen
113	E	Neue Kasseler Straße, L 3089	Nordviertel, Ginseldorfer Weg	Nordviertel, Bahnhof Marburg	Streifen	1.051	1	Prioritäre Netzergänzungen
114	E	Frankfurter Straße K7	Südviertel, Schwanallee (K68)	Südviertel, Wilhelmstraße	Streifen	822	2	
115	E	Barfüßertor	Rotenberg	Hanno-Drechsler-Platz	Fahrbahn	534	2	
116	E	Sonnenblickallee, L 3289	Hansenhaus, Kreuzung L 3289	Hansenhaus, Kreuzung L 3289	Radweg	189	1	Anbindung Südbahnhof
117	P	Frauenbergstraße	Südbahnhof	Cappeler Straße	Streifen	726	1	Anbindung Südbahnhof

118	E	Sybelstraße/Lutherstraße/Gisonenweg	Grassenberg, Rotenberg/K72	Grassenberg, Schloss	Fahrbahn	1.230	3	
119	E	eigenständig geführter Weg	Campusviertel, Wehrda Weg, L 3381	Nordviertel, Lahntalradweg	Radweg	123	1	Prioritäre Netzergänzungen
120	E	In der Badestube	Oberer Richtsberg, Potsdamer Straße	Oberer Richtsberg, Studentenwohnheim	Streifen	103	1	Anbindung Südbahnhof
121	E	eigenständig geführter Weg	Hansenhaus, Alter Ebsdorfer Weg	Oberer Richtsberg, Richtsbergsschule	Radweg	790	1	Anbindung Südbahnhof
122	E	Friedrich-Ebert-Straße	Unterer Richtsberg, Cappeler Straße	Unterer Richtsberg, Sonnenblickallee (L3289)	Fahrbahn	1.076	2	
123	E	Rollwiesenweg	Hansenhaus, Cappeler Straße	Hansenhaus, Alter Ebsdorfer Weg	Fahrbahn Mischverke	293	1	Anbindung Südbahnhof
124	E	Sudetenstraße / Am Richtsberg	Oberer Richtsberg, Richtsbergsschule	Oberer Richtsberg, Studentenwohnheim	Fahrbahn Mischverke	691	1	Anbindung Südbahnhof
125	E	Graf-von-Stauffenberg-Straße	Stadtwald, Gisselberger Straße	Stadtwald, Abzweige Waldweg zur Tannenbergkaserne	Streifen	268	2	
126	E	Auf der Weide	Südviertel, Frankfurter Straße	Südviertel, Auf der Weide 21	Fahrradstraße	284	1	Prioritäre Netzergänzungen
127	E	Afföllerwiesen	Nordviertel, B3 Auffahrt Marburg Nord		Fahrradstraße	783	1	Prioritäre Netzergänzungen
128	E	Barfüßertor	Südviertel, Wilhelmsplatz	Südviertel, Rotenberg/Barfüßertor	Fahrbahn	245	3	
129	P	Radweg Neubau	Grassenberg, Hohe Leuchte	Grassenberg, Habichtstalgasse	Radweg	225	3	
130	P	Habichtstalgasse	Grassenberg, Rotenberg/Hohe Leuchte	Ockershäuser Allee	Fahrradstraße	517	3	
131	E	Zeppelinstraße	Südbahnhof	Großseelheimer Straße	Fahrbahn Mischverke	291	1	Anbindung Südbahnhof
132	E	eigenständig geführter Weg	Cappel, Lahntalradweg Brücke B3	Cappel, Zimmerplatzweg	Radweg	241	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
133	E	Rollwiesenweg	Frauenbergstraße	Cappeler Straße	Fahrbahn Mischverke	381	1	Anbindung Südbahnhof
134	P	Cappeler Straße	Hansenhaus, Cappeler Str. 3	Hansenhaus, Cappeler Str. 21	Hauptachse mit Rads	260	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
135	E	Kaffweg (Unterer Teil)	Hansenhaus, Sonnenblickallee	Hansenhaus, An der Zahlbach	Fahrbahn	315	3	
136	E	An der Zahlbach	Ortenberg, Kaffweg	Ortenberg, Alter Kirchhainer Weg	Fahrbahn	432	3	
137	E	Sonnenblickallee, L 3289	Ob. Richtsbg, Auffahrt Großseelheimer Straße	Ob. Richtsberg, In der Badestube	Radweg	596	1	Anbindung Südbahnhof
138	E	Cölber Straße, K 82	Wehrda, Am Schulhof (Kreisverkehr)	Wehrda, Auf der Beute	Radweg	304	1	Nord-Süd-Achse Cölbe-Cappel
139	E	eigenständig geführter Weg	Ginseldorf, Enserweg	Bauerbach, Heideweg	Radweg	2.183	2	
140	E	Heideweg/Am Forsthaus	Bauerbach, Steinacker	Bauerbach, Zum Lahnberg	Fahrbahn	475	2	
141	E	Moischter Str. (K38)	Cappel, Odenwaldstraße (Neuer Friedhof)	Cappel, Sperberweg	Streifen	580	2	
142	E	Beltershäuser Str. (L3125)	Cappel, Sonnenblickallee	Cappel, Cappeler Str.	Streifen	909	2	
143	E	Stocksbach	Bauerbach, Bauerbacher Straße (Orts-einfahrt)	Bauerbach, Zum Lahnberg	Radweg	173	2	
144	E	Cyriaxstraße	Cyriaxweimar, Cyriaxstraße (Harthweg)	Cyriaxweimar, Im Feldchen	Radweg	522	3	
145	E	Flachspfuhl (K78)	Dagobertshausen, Im Dorfe	Dagobertshausen, Feldweg	Radweg	448	3	
146	E	Im Dorfe	Dagobertshausen, Dagobertshäuser Straße (K78)	Dagobertshausen, Flachspfuhl 2	Fahrbahn	206	3	
147	E	eigenständig geführter Weg	Dagobertshausen, L3092 Kreisverkehr Görzhäuser	Dagobertshausen, Flachspfuhl (K77)	Radweg	1.014	3	
148	E	Dilschhäuser Straße	Einhausen, Ortseingang	Einhausen, Hermann-von-Vultee-Weg	Fahrbahn	287	3	
150	P	Große Wiese	Gisselberg, Dorfmitte	Gisselberg, Lahntalradweg	Fahrradstraße	197	1	Prioritäre Netzergänzungen
151	E	Gießener Straße, K42	Gisselberg, Dorfmitte	Gisselberg, Gießener Straße 24	Streifen	210	1	Prioritäre Netzergänzungen
153	E	Gießener Straße, K42	Gisselberg, Dorfmitte	Gisselberg, Gießener Straße	Streifen	361	1	Prioritäre Netzergänzungen
154	E	Zum Hirtzborn	Wehrshausen, Dammühlenstraße (K70)	Wehrshausen, Wehrshäuser Straße (K72)	Fahrbahn	464	2	
155	E	Biegenstraße	Campusviertel, Wolffstraße	Campusviertel, Deutschhausstraße	Streifen	412	1	Prioritäre Netzergänzungen
156	E	Deutschhausstraße	Campusviertel, Bunsenstraße	Campusviertel, Elisabethstraße	Streifen	231	1	Prioritäre Netzergänzungen
157	E	Bahnhofstraße	Campusviertel, Krummbogen	Campusviertel, Elisabethstraße	Streifen	387	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
158	E	Elisabethstraße	Bahnhofstraße	Deutschhausstraße	Streifen	158	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
159	P	Rosenstraße	Campusviertel, Anneliese Pohl Allee	Campusviertel, Bahnhofstraße	Fahrbahn	176	2	
160	E	Klinikum Erschließungsstraße	Lahnberge, Baldingerstraße	Lahnberge, Conradistraße	Fahrbahn	972	3	
161	E	Emil-von-Behring-Straße	Marbach, Annablickweg	Behringwerke Parkplatz	Streifen	214	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
162	E	eigenständig geführter Weg	Lahnberge, Abzweig Zahlbach/Mensa Lahnberge	Lahnberge, Unterführung L3092	Radweg	1.101	3	
163	E	Pilgrimstein	Bahnhofstraße	Deutschhausstraße	Fahrbahn Mischverke	663	1	Prioritäre Netzergänzungen
164	E	Am Grün	Südviertel, Universitätsstraße	Südviertel, Schulstraße	Streifen	103	1	Prioritäre Netzergänzungen
165	E	L 3092	Michelbach, Kreisverkehr L 3092	Michelbach, Stadtgrenze	Radweg	2.140	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
166	E	Im Köhlersgrund	Marbach, Oberer Rotenberg	Marbach, Marbacher Weg	Fahrbahn	1.099	2	
167	E	K80	Marbach, L3092	Marbach, K72	Radweg	1.104	2	
169	E	K65	Hermershausen, Ortsausgang	Allna, Ortseingang	Radweg	1.147	3	
170	E	L3381	Wehrda, Ortsausgang	Wehrda Stadtgrenze	Streifen	761	3	
171	P	Gerichtsweg, Hölderlinstraße	Hansenhaus, Großseelheimer Straße	Hansenhaus, Kaffweg	Fahrbahn	456	3	
172	E	K68 / K71	Hermershausen, Ortsausgang	Einhausen, Ortseingang	Radweg	2.992	3	
173	E	K68	Hermershausen, Kreuzung K71/K68	Ockershäuser, Kreuzung Neuhöfe (K70)/Herrmannstraße (K6	Radweg	2.304	3	
174	E	Pfaffenberg (K72)	Einhausen, Kreuzung K72/K71 (Ortseingang)	Einhausen, Am Denkmal	Fahrbahn	459	3	
175	E	Wirtschaftsweg	Marbach, K80	Marbach, Hubgraben	Radweg	1.122	3	
176	E	Auf der Hube	Marbach, Hubgraben	Marbach, Emil-von-Behring-Straße	Fahrbahn	830	3	
177	P	Gisselberger Straße	Südviertel, Konrad-Adenauer-Brücke (L3088)	Südviertel, Frankfurter Straße	Streifen	115	2	
178	P	Sommerbadstraße	Weidenhausen, Parkplatz Aquamar	Weidenhausen, Weidenhäuser Straße	Fahrradstraße	567	2	
179	P	Gutenbergstraße	Südviertel, Jägerstraße	Südviertel, Universitätsstraße	Fahrradstraße	224	2	

180	E	eigenständig geführter Weg	Südviertel, ehemalige Volksbank	Campusviertel, Lahnaue	Hauptachse mit Rads	323	1	Prioritäre Netzerergänzungen
181	P	Wehrgasse/Kappesgasse	Weidenhausen, Auf dem Wehr	Weidenhausen, Erlenring	Fahrradstraße	151	2	
182	E	Bahnweg	Nordviertel, Rudolf-Bultmann-Straße	Nordviertel, Am Ortenbergsteg	Radweg	292	3	
183	P	Ockershäuser Allee (Nebenstraße)	Ockershäuser, Leopold-Lucas-Straße	Ockershäuser, Ockershäuser Allee	Fahrradstraße	134	2	
184	P	Ockershäuser Allee (Nebenstraße)	Ockershäuser, Leopold-Lucas-Straße	Ockershäuser, Ockershäuser Allee	Radweg	72	2	
185	E	eigenständig geführter Weg	Bauerbach, Am Forsthaus	Bauerbach, Waldweg	Radweg	866	3	
186	E	Zimmermannstraße	Nordviertel, Neue Kasseler Straße	Nordviertel, Affüllerstraße	Radweg	152	2	
187	P	Ketzerbach	Wilhelm-Roser-Straße	Zwischenhausen	Radweg	146	1	Hauptachse Bahnhof Marburg-Marbach-Michelbach
188	P	Uferstraße	Campusviertel, Pilgrim-, Biegen-, Wolffstr.	Campusviertel, Bunsenstraße	Fahrradstraße	132	1	Prioritäre Netzerergänzungen
189	E	Kaffweg (Oberer Teil)	Hansenhaus, Sonnenblickallee	Hansenhaus, An der Zahlbach	Radweg	204	3	
190	E	Weidenbrunckel	Dagobertshäuser, Dagobertshäuser Straße	Wehrshäuser, K72	Radweg	1.147	3	
191	P	eigenständig geführter Weg	Marbach, Hinkelbachtal	Michelbach	Radweg	1.998	3	
192	E	Gisselberger Straße, L 3125	Ockershäuser, Südspange	Ockershäuser, Teichwiesenweg	Hauptachse mit Rads	3.523	1	Prioritäre Netzerergänzungen
193	E	Am Grün, K7	Südviertel, Auf der Weide	Südviertel, Schulstraße	Hauptachse mit Rads	298	1	Prioritäre Netzerergänzungen
194	E	eigenständig geführter Weg	Campusviertel, Luisa-Häuser-Brücke	Campusviertel, Anneliese-Pohl-Allee	Hauptachse mit Rads	1.506	1	Prioritäre Netzerergänzungen
189						142.066		

### GCP Marburg T2b Priorisierung Maßnahmen Radwegeplanung - punktuelle Maßnahmen (E=Empfehlung, P=Prüfmaßnahme)

Nr.	E/P	Stadtteil	Bereich/Beschreibung	Art	Kategorie
1	P	Altstadt/Weidenhausen	Weidenhäuser Brücke	Überführung	1
2	E	Campusviertel/Nordviertel	Lahnbrücke	Überführung	1
3	E	Campusviertel	Stronskysteg	Überführung	1
4	E	Weidenhausen	B3-Überführung	Überführung	1
5	E	Weidenhausen/Hansenhaus	B3-Überführung	Überführung	1
6	E	Südbahnhof	barrierefreie Überführung	Überführung	1
7	E	Nordviertel	Bahnhof	Unterführung	3
8	E	Nordviertel	Jägertunnel	Unterführung	2
9	E	Lahnberge	Brücke	Überführung	1
10	E	Nordviertel	Überquerbarkeit Rudolf-Bultmann-Straße	Querungshilfe	1
11	E	Altstadt	Knoten Elisabethstraße/Deutschhausstraße	Kreuzung	1
12	P	Südviertel/Weidenhausen	Lahnquerung	Unterführung	3
13	E	Ockershäuser	Querung der Leopold-Lucas-Straße	Querungshilfe	1
14	E	Altstadt	Umbau der Kreuzung Biegenstraße/Pilgrimstein	Kreuzung	1
15	E	Weidenhausen	Querung Wilhelm-Röpke-Straße	Kreuzung	1
16	E	Wehrda	Kreisverkehr Cölber Straße (K82)/Goßfeldener Str. (L3381)	Kreuzung	1
17	E	Nordviertel	Querung Neue Kasseler Straße (L3089)	Querungshilfe	2
18	E	Lahnberge	Unterführung unter der Straße L3088	Unterführung	2
19	E	Bauerbach	Knoten K34/L3088	Unterführung	3
20	E	Lahnberge	Tunnel unter der Straße L3092	Querungshilfe	3
21	E	Lahnberge	Querungshilfe an der L3092	Querungshilfe	3
22	E	Nordviertel	Haltestelle Studentendorf	Rampe	2
23	E	Südbahnhof	Fahrrad-Rampe von der Südspange	Rampe	1
24	E	Weidenhausen	B3-Unterführung	Unterführung	1
25	E	Südbahnhof	Überqueren der Cappeler Straße (L3089)	Querungshilfe	1
26	E	Südbahnhof	Cappeler Straße/ Relation Rollwiesenweg	Überquerung	1
27	E	Nordviertel	Unterführung B3 (Heinrich-Meister-Weg)	Unterführung	1
28	E	Waldtal	Ginseldorfer Weg/Kass. Str.	Querungshilfe	1
29	E	Michelbach	Kreisverkehr Görzhausen	Querungshilfe	1
30	P	Wehrda	neue Brücke Wehrda	Überführung	1
31	E	Bauerbach	Bauerbacher Straße (K34)	Querungshilfe	2
32	E	Bauerbach	Mittelinsel	Querungshilfe	3
33	E	Cappel	signalgesteuerte Querungshilfe der L3089	Querungshilfe	2
34	E	Cyriaxweimar/Haddamshäuser	Verkehrinsel als Querungshilfe über die L3387	Querungshilfe	1
35	E	Dilschhausen	Weitershäuser Straße (K72)	Querungshilfe	3
36	E	Gisselberg	Verkehrinsel	Querungshilfe	1
37	P	Stadtwald	sichere Querung des Kreisverkehrs K68	Querungshilfe	2
38	E	Marbach	Querungshilfe an der Emil-von-Behring-Straße	Querungshilfe	1
39	E	Marbach	Überquerung Landesstraße	Querungshilfe	1
40	E	Marbach	Mittelinsel	Querungshilfe	1

41 E	Lahnberge	Unterführung	Querungshilfe	3
42 E	Marbach	Querungshilfe über die K80	Querungshilfe	1
43 E	Ockershausen	Kreuzungsbereich K80/K72	Querungshilfe	2
44 E	Ockershausen	Querungshilfe (Mittelinsel) im Bereich von Drei Linden	Querungshilfe	2
45 E	Südviertel	Leopold-Lucas-Straße und Wilhelmstraße	Querungshilfe	2
46 E	Südviertel	Leopold-Lucas-Straße und Wilhelmstraße	Querungshilfe	2
47 E	Ortenberg	Alter Kirchhainer Weg/Georg-Voigt-Straße	Querungshilfe	1
48 P	Schröck	Lichtsignalanlage für die Überquerung der L3289	Querungshilfe	3
49 E	Nordviertel	Neue Kasseler-Straße/Zimmermannstraße	Querungshilfe	2
50 E	Campusviertel	Knoten Bahnhofstraße/Rosenstraße	Querungshilfe	2
51 P	Südviertel	Ockershäuser Allee in Richtung Barfußertor	Querungshilfe	2
52 E	Südviertel	Konrad-Adenauer-Brücke/Schwanallee/Gisselberger Straße	Querungshilfe	1
53 E	Südviertel	Gisselberger Straße	Querungshilfe	1
54 E	Ockershausen	Stephan-Niderehe-Straße/Graf-von-Stauffenberg-Straße/Gisselberger Straße	Querungshilfe	2
55 E	Wehrda	Überquerung Im Schwarzenborn	Querungshilfe	1
56 E	Weidenhausen	Parkplatz Aquamar	Querungshilfe	1
57 P	Campusviertel	Kreuzungsbereich Deutschhausstraße/Biegenstraße	Querungshilfe	1
57				



Fahrzeugklasse	Gesamt		davon mit Diesel		davon ohne Euro 6/VI		davon nach 2006 angeschafft		davon mit relevanter Laufleistung	
	Anzahl	Fahrleistung p. a. in km	Anzahl	Fahrleistung p. a. in km	Anzahl	Fahrleistung p. a. in km	Anzahl	Fahrleistung p. a. in km	Anzahl	Fahrleistung p. a. in km
Gelenkornibusse	38	1.542.232	23	924.963	15	651.669	6	292.949	6	292.949
Sololinienbusse	34	1.510.702	9	473.884	7	372.324	4	202.420	4	202.420
Anrufsammeltaxi	8	204.563	8	204.563	7	172.447	7	172.447	7	172.447
Schwere Nutzfahrzeuge	56	600.056	56	600.056	46	447.111	33	369.778	17	289.725
Leichte Nutzfahrzeuge	80	594.440	75	594.440	71	594.440	60	543.216	26	351.624
PKW	55	144.856	23	144.856	16	144.856	16	144.856	6	108.216
Sonstige	55	209.587	33	57.268	32	22.268	8	15.930	0	0
<b>Summe</b>	<b>326</b>	<b>4.806.437</b>	<b>227</b>	<b>3.000.031</b>	<b>194</b>	<b>2.405.116</b>	<b>134</b>	<b>1.741.596</b>	<b>66</b>	<b>1.417.381</b>

Instandhaltungskosten pro Jahr in Abhängigkeit des Fahrzeugtyps															
Fahrzeugalter	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
<b>Gelenkornibusse</b>	7.921,87 €	9.264,45 €	10.607,03 €	11.949,61 €	13.292,19 €	14.634,77 €	15.977,34 €	17.319,92 €	18.662,50 €	20.005,08 €	21.347,66 €	22.690,24 €	24.032,82 €	25.375,40 €	26.717,98 €
<b>Sololinienbusse</b>	6.223,97 €	7.035,09 €	7.846,22 €	8.657,35 €	9.468,48 €	10.279,61 €	11.090,73 €	11.901,86 €	12.712,99 €	13.524,12 €	14.335,25 €	15.146,38 €	15.957,50 €	16.768,63 €	17.579,76 €
<b>Anrufsammeltaxi</b>	0,00 €	769,00 €	2.003,39 €	3.237,79 €	4.472,18 €	5.706,58 €	6.940,97 €	8.175,36 €	9.409,76 €	10.644,15 €	11.878,55 €	13.112,94 €	14.347,33 €	15.581,73 €	16.816,12 €
<b>PKW</b>	844,95 €	948,47 €	1.051,99 €	1.155,51 €	1.259,03 €	1.362,56 €	1.466,08 €	1.569,60 €	1.673,12 €	1.776,64 €	1.880,16 €	1.983,69 €	2.087,21 €	2.190,73 €	2.294,25 €
<b>Leichte Nutzfahrzeuge</b>	1.845,58 €	2.084,14 €	2.322,71 €	2.561,27 €	2.799,83 €	3.038,40 €	3.276,96 €	3.515,53 €	3.754,09 €	3.992,65 €	4.231,22 €	4.469,78 €	4.708,35 €	4.946,91 €	5.185,47 €
<b>Schwere Nutzfahrzeuge</b>	825,40 €	1.808,41 €	3.050,98 €	4.594,23 €	6.137,48 €	9.730,43 €	12.596,73 €	14.159,75 €	12.387,43 €	14.436,52 €	15.396,95 €	16.940,20 €	18.483,44 €	20.026,69 €	21.989,57 €

Reale Restwerte in % der Anschaffungskosten je Fahrzeugtyp												
Fahrzeugalter	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Gelenkonnibusse</b>	85%	75%	68%	61%	55%	48%	41%	34%	27%	21%	14%	7%
<b>Sololinienbusse</b>	85%	75%	68%	61%	55%	48%	41%	34%	27%	21%	14%	7%
<b>Anrufsammeltaxi</b>	80%	65%	55%	48%	42%	37%	31%	25%	19%	15%	11%	7%
<b>PKW</b>	80%	65%	55%	48%	42%	37%	31%	25%	19%	15%	0%	0%
<b>Leichte Nutzfahrzeuge</b>	80%	65%	55%	48%	42%	37%	31%	25%	19%	15%	11%	7%
<b>Schwere Nutzfahrzeuge</b>	85%	75%	68%	61%	55%	48%	41%	34%	27%	21%	14%	7%

Amt/Betrieb	Fahrzeug-kennzeichen	Fahrzeug-Identifikationsnummer	Fahrzeugklasse	Schadstoffnorm	Fahrleistung pro Jahr in km	Einsatzzweck	Erstzulassung (Jahr)	Kosten p. a. bei Umrüstung in €	Kosten p. a. bei Neukauf in €	Empfehlung	Einsparung NOx in kg	Kosten Umrüstung*
Grün	MR-D8365	VF1MBM6U354135095	Leichtes Nutzfahrzeug	5	15.408	Transport	2015	4.786	4.806	Umrüstung	4,84	2.000
Grün	MR-D8266	WDB9062531N517552	Leichtes Nutzfahrzeug	4	12.775	Transport	2012	4.393	6.348	Umrüstung	2,47	2.000
Grün	MR-D8233	WDB9061531N4567184	Leichtes Nutzfahrzeug	EEV	12.619	Transport	2010	4.898	6.869	Umrüstung	3,96	2.000
Grün	MR-D8267	WDB9062531N516663	Leichtes Nutzfahrzeug	4	11.507	Transport	2012	4.393	7.063	Umrüstung	2,22	2.000
Grün	MR-D8324	WVGZZZ5NZEW 2793	PKW	5	10.725	Dienstwagen	2013	2.236	3.229	Umrüstung	3,37	2.000
Grün	MR-D8249	WDB9061311N495347	Leichtes Nutzfahrzeug	EEV	9.945	Transport	2011	4.612	6.090	Umrüstung	3,12	2.000
Grün	MR-D8366	VF1MBM6U354135057	Leichtes Nutzfahrzeug	5	9.660	Transport	2015	5.210	5.581	Umrüstung	3,03	2.000
Grün	MR-D8304	WDB9062531N528307	Leichtes Nutzfahrzeug	4	9.486	Transport	2012	4.393	6.339	Umrüstung	1,83	2.000
Grün	MR-D8262	WDB9061311N515897	Leichtes Nutzfahrzeug	4	9.381	Transport	2012	4.393	5.837	Umrüstung	1,81	2.000
Kanal	MR-D8201	WOLJD7EL5EB516143	PKW	5	15.723	Dienstwagen	2013	2.236	3.135	Umrüstung	4,94	2.000
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-EG 941	WMA18SZZZ7BW158266	Schweres Nutzfahrzeug	5	14.000	Gewerbemüll	2011	22.896	23.395	Umrüstung	37,85	12.000
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-D 8238	WMA18SZZ6BM560341	Schweres Nutzfahrzeug	5	13.628	Abfallsammlung	2010	19.591	23.112	Umrüstung	37,45	12.000
Reinigung	MR-D8218	WDB9061311N423983	Leichtes Nutzfahrzeug	4	21.000	Transport	2009	5.350	6.411	Umrüstung	4,05	2.000
Reinigung	MR-D8320	WDB9061532N534748	Leichtes Nutzfahrzeug	EEV	18.233	Transport	2013	4.207	8.780	Umrüstung	5,73	2.000
Reinigung	MR-D8300	WFOFXXTTFCK85247	Leichtes Nutzfahrzeug	5	11.611	Transport	2012	4.393	5.161	Umrüstung	3,65	2.000
Reinigung	MR-D8250	WDB9061111N499882	Leichtes Nutzfahrzeug	4	11.295	Transport	2011	4.612	5.184	Umrüstung	2,18	2.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-KD 25	WEB62828513115867	Gelenkornibus	5	54945	Stadtlinienverkehr	2008	29.890	39.333	Umrüstung	167,99	7.200
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-VB 85	SUU241161AB008131	Sololinienbus	5	52966	Stadtlinienverkehr	2010	16.735	28.883	Umrüstung	129,00	7.200
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-VB 32	WEB62828313123447	Gelenkornibus	5	50000	Stadtlinienverkehr	2011	25.225	39.454	Umrüstung	152,87	7.200
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-VB 33	WEB62828313123445	Gelenkornibus	5	50000	Stadtlinienverkehr	2011	25.355	39.364	Umrüstung	152,87	7.200
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-VB 30	WMAA23ZZ7BR009068	Gelenkornibus	5	43608	Stadtlinienverkehr	2011	29.259	36.660	Umrüstung	133,33	7.200
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-HV 127	TMVLC75L3D6023260	PKW	5	29.130	Dienstfahrzeuge	2012	2.621	2.948	Umrüstung	9,15	2.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-HV 118	TMBLE75L2D6042005	PKW	5	23.700	Dienstfahrzeuge	2013	2.236	3.330	Umrüstung	7,44	2.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-HV 313	WDB9066331S584941	Leichtes Nutzfahrzeug	5	20.395	Dienstfahrzeuge	2011	4.612	6.710	Umrüstung	6,40	2.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-HV 129	TMBLC75L7D6021513	PKW	5	18.754	Dienstfahrzeuge	2012	2.621	3.199	Umrüstung	5,89	2.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-SW 206	WEB63305113248173	Sololinienbus	5	17410	Fahrschulbus	2008	22.346	31.642	Umrüstung	42,40	7.200
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-HV 314	WDB9066331S622002	Leichtes Nutzfahrzeug	5	11.101	Dienstfahrzeuge	2011	4.612	5.446	Umrüstung	3,49	2.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-HV 128	TMBLC75L3D6023128	PKW	5	10.184	Dienstfahrzeuge	2012	2.621	3.198	Umrüstung	3,20	2.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-HV 70	WDB90663318960664	Leichtes Nutzfahrzeug	5	9.932	Dienstfahrzeuge	2015	5.276	5.703	Umrüstung	3,12	2.000

\* Förderung in Höhe von 40 % bei Gelenkornibussen und Sololinienbussen bereits einbezogen.

Hinweis: Alle ausgewiesenen Preise und Kosten sind mit ihren Nettobeträgen (ohne MwSt) angegeben.

Amt/Betrieb	Fahrzeug-kennzeichen	Fahrzeug-Identifikationsnummer	Fahrzeugtyp	Antriebsart	Schadstoffnorm (siehe Fahrzeugschein)	Fahrleistung pro Jahr in km	Einsatzzweck	Erstzulassung (Jahr)	Kosten p. a. bei Umrüstung in €	Kosten p. a. bei Neukauf in €	Entscheidung	Einsparung NOx in kg	Kosten Neuanschaffung
Grün	MR-D8202	WDB9062531N354107	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	4	16.993	Transport	2007	0	0	Neukauf	3,28	54.674
Grün	MR-D8314	WV1ZZZ7JZBX018732	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	3	11.770	Transport	2008	6.470	4.262	Neukauf	2,27	14.561
Grün	MR-D8404	WV1ZZZ7JZFX004570	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	5	11.732	Transport	2014	4.426	4.277	Neukauf	3,68	17.535
Kanal	MR-D8302	WDB9525631L692342	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	4	18.000	Transport	2012	22.388	18.706	Neukauf	32,94	134.898
Kanal	MR-D8373	WMA03ZZ269Y236713	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	4	12.200	Transport	2009	22.169	11.241	Neukauf	22,33	27.582
Kanal	MR-D8375	WV1ZZZ7JZ8X007649	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	3	12.100	Transport	2007	0	0	Neukauf	2,34	5.738
Kanal	MR-D8371	WMA03ZZ29Y236708	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	4	12.000	Transport	2009	22.169	11.241	Neukauf	21,96	27.582
Kanal	MR-D93	WV1ZZZFZ97005596	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	4	10.600	Transport	2008	6.470	3.942	Neukauf	2,05	10.341
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-EG 919	WDB9302041L341317	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	10.000	Gewerbemüll	2009	22.169	15.985	Neukauf	26,13	96.367
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-EG 924	WDB9320031L521015	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	23.000	Gewerbemüll	2011	21.341	19.116	Neukauf	42,49	146.846
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-EG 940	WMA18SZ99BW152145	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	17.000	Gewerbemüll	2011	21.778	20.318	Neukauf	43,66	164.902
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-EG 942	WMA18SZ4CP039134	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	14.000	Gewerbemüll	2012	23.866	21.306	Neukauf	39,11	172.350
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-EG 943	WDB930031L803906	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	33.000	Gewerbemüll	2013	24.792	21.531	Neukauf	74,34	168.372
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-D 8229	WMA18SZ6AM551539	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	17.511	Abfallsammlung	2012	26.094	25.226	Neukauf	48,92	228.805
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-D 8306	WMA18SZ3CW175275	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	14.979	Abfallsammlung	2012	24.626	22.643	Neukauf	57,36	191.602
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-D 8318	WDB9576601V232413	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	15.892	Abfallsammlung	2013	29.808	28.751	Neukauf	53,70	268.069
Marburger Entsorgungs-GmbH	MR-D 8259	WDB9576611V229217	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	13.617	Abfallsammlung	2012	26.921	26.681	Neukauf	46,01	249.758
Marburger Kommunalentsorgungs	MR-D 8387	WMA18SZ3CW175311	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	12.613	Abfallsammlung	2012	25.556	24.281	Neukauf	39,78	215.184
Marburger Kommunalentsorgungs	MR-D 8323	WDB9576611V222676	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	4	14.071	Abfallsammlung	2010	-	-	Leasing	-	0
Reinigung	MR-D8210	WDB9061111N403917	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	4	13.749	Transport	2008	6.470	5.608	Neukauf	2,65	32.325
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-VB 80	WEB62808B13113222	Sololinienbus	Diesel	4	68439	Stadtlinienverkehr	2007	0	0	Neukauf	166,68	280.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-VB 71	WEB62808B13113233	Sololinienbus	Diesel	4	63605	Stadtlinienverkehr	2007	0	0	Neukauf	154,91	280.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-VB 65	WMAA23Z27R003714	Gelenkonnibus	Diesel	4	49523	Stadtlinienverkehr	2007	0	0	Neukauf	151,41	331.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-KD 21	WEB62828313112344	Gelenkonnibus	Diesel	4	44873	Stadtlinienverkehr	2007	0	0	Neukauf	137,20	331.000
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-SW 140	WV2ZZZH2FH139298	AST-Fahrzeug	Diesel	5	38220	Anrufsammeltaxi	2015	9.990	8.306	Neukauf	12,00	26.649
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-SW 131	ZFA27000064023721	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	4	31.436	Dienstfahrzeuge	2007	0	0	Neukauf	6,07	13.053
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-SW 135	WV2ZZZH2EX019360	AST-Fahrzeug	Diesel	5	29958	Anrufsammeltaxi	2014	10.188	8.146	Neukauf	9,41	26.649
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-SW 110	WV2ZZZH2BH102083	AST-Fahrzeug	Diesel	5	26403	Anrufsammeltaxi	2011	11.761	8.204	Neukauf	8,29	26.649
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-SW 134	WV2ZZZH2CX004813	AST-Fahrzeug	Diesel	5	23309	Anrufsammeltaxi	2012	11.044	8.102	Neukauf	7,32	26.649
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-SW 132	WV2ZZZH2BX009439	AST-Fahrzeug	Diesel	5	19954	Anrufsammeltaxi	2011	11.761	8.241	Neukauf	6,27	26.649
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-SW 109	WV2ZZZH2BH011155	AST-Fahrzeug	Diesel	4	19666	Anrufsammeltaxi	2010	12.545	8.296	Neukauf	3,80	26.649
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-SW 133	WV2ZZZH29H096901	AST-Fahrzeug	Diesel	4	14937	Anrufsammeltaxi	2009	13.496	8.382	Neukauf	2,88	26.649
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-HV 101	ZFA27000064263190	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	3	13.366	Dienstfahrzeuge	2010	4.898	4.356	Neukauf	2,58	17.169
Stadtwerke Marburg GmbH	MR-HV 160	ZFA27000064328342	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	5	13.058	Dienstfahrzeuge	2013	4.207	3.158	Leasing	4,10	0
StrUnt	MR-D8369	ZCFC170C905073523	Schweres Nutzfahrzeug	Diesel	5	34.214	Transport	2016	17.661	14.537	Neukauf	62,61	63.318
StrUnt	MR-D8207	WDB9061131N391303	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	4	12.284	Transport	2008	6.470	5.660	Neukauf	2,37	33.007
StrUnt	MR-D8217	WDB9061131N423837	Leichtes Nutzfahrzeug	Diesel	4	10.189	Transport	2009	5.350	5.275	Neukauf	1,97	29.052

Hinweis: Alle ausgewiesenen Preise und Kosten sind mit ihren Nettobeträgen (ohne MwSt) angegeben.

## Anlage 14 (T5)

## Maßnahmensteckbriefe

Allgemeine Daten	
<b>Maßnahmentitel</b>	1. Errichtung eines Güterverteilzentrums
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme</b>  	<p>Die Anzahl der Lieferfahrzeuge soll durch die Errichtung eines/mehrerer Güterverteilzentren (GVZ) außerhalb der Altstadt aber immer noch in Innenstadt-Nähe reduziert werden. Hierbei werden die Lieferungen für den inneren Bereich der Stadt Marburg durch die KEP-Dienstleister per Lkw und Vans angeliefert. Im GVZ werden im Anschluss die Lieferungen kommissioniert und mit einer reduzierten Anzahl an Lieferfahrzeugen mit konventionellen oder alternativen Antrieben (bspw. Lastenfahrrad, E-Scooter, ...) ausgeliefert.</p> <p>Neben den durch die individuellen KEP-Dienstleister betriebenen GVZ ist ebenfalls eine Kollaboration mehrerer KEPs in einem gemeinschaftlich genutzten Multi-Hub möglich. In diesem Fall übernimmt einer der Anbieter die Auslieferung in die Innenstadt komplett.</p>
Bewertung der Maßnahme	
<b>Maßnahmenwirkung NO<sub>x</sub></b>	Im Bereich der Oberstadt kann in unserer Abschätzung durch eine Routenoptimierung bei Bündelung der Paketmengen unterschiedlicher KEP-Dienstleister die zurückgelegte Strecke pro Fahrzeug um 25% reduziert werden. Da die Auslastung in der Oberstadt bereits 100% beträgt, ist eine Reduzierung der Fahrzeugflotte nicht möglich. In unserem Modell ergibt sich in diesem Sinne eine mögliche Einsparung von 3,2kg NO <sub>x</sub> pro Jahr (ca. 21%).
<b>Machbarkeit</b>	<p>Hemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu Stoßzeiten ist die Gefahr des Staus aus dem GVZ nach Marburg sehr hoch; das könnte für mehrere kleine Depots eines jeden einzelnen KEP-Dienstleisters sprechen</li> <li>• Ggf. geringes Interesse der KEP-Dienstleister zur Zusammenarbeit bei geringer Subventionierung oder geringem Kostenvorteil</li> <li>• Gewährleistung der Anforderungen der Güter an den Transport (Kühlung, Erschütterung, ...)</li> <li>• Regulatorische Herausforderung, falls die Versorgung der Innenstadt nur durch einen Frachtführer zugelassen werden soll</li> </ul> <p>Treiber</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine zwangsläufige Neubeschaffung der Fahrzeuge, da eine NO<sub>x</sub>-Reduzierung schon durch die Routenoptimierung der bestehenden Fahrzeugflotte erzielt wird</li> <li>• Hohe Akzeptanz bei den Kunden, da sich der bestehende Modus der Lieferung nicht grundlegend ändert</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewerbung zum Bundeswettbewerb „Urbane Logistik“ (Preisgelder i. H. v. 70.000€) möglich</li> </ul>		
<b>Realisierungs- und Wirkungszeitraum</b>	Kurzfristig ( < 1 Jahre)	Mittelfristig (1-2 Jahre) <b>X</b>	Langfristig ( > 2 Jahre)
<b>Sonstiges</b>			
<b>Weitere Mehrwerte für die Stakeholder</b>	<p>KEP-Dienstleister</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kürzere Anfahrtswege und Zeiten, ggf. höhere Auslastung der Lieferfahrzeuge, führen zu geringeren Personal- und Betriebskosten</li> </ul> <p>Händler</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung der Warenannahmezeit durch eine kumulierte Paketanlieferung</li> </ul>		
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Ausschreibung einer Beratungsleistung durch einen Dritten zur Durchführung folgender Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse der Liefermengen und Fahrleistungen der KEP-Dienstleister, in dem durch ein GVZ abzudeckenden Bereich</li> <li>• Durchführung einer Standortanalyse für das GVZ unter der Berücksichtigung der topographischen Besonderheiten der Stadt (bspw. in höherer Lage zur Nutzung des Gefälles)</li> <li>• Evaluierung möglicher Standorte und Abgabe einer Handlungsempfehlung an die Stadt Marburg</li> <li>• Auswahl des Standorts des GVZs in Abstimmung mit der Stadt Marburg und den KEP-Dienstleistern</li> <li>• Pilotierung der Belieferung durch ein GVZ mit zwei bis drei KEP-Dienstleistern</li> <li>• Evaluierung der Pilotierung und Einbeziehen der anderen KEP-Dienstleister zur weiteren Implementierung des Konzeptes</li> </ul>		
<b>Synergien und Zielkonflikte mit anderen Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2. Mikro-Hub: Das Mikro-Hub und das Güterverteilzentrum ergänzen sich gegenseitig und bedürfen einer umfangreichen Abstimmung aufeinander. So fungiert das Güterverteilzentrum als Umschlagpunkt für verschiedene Mikro-Hubs sowie als Drehkreuz für Waren aus weiter entfernten Regionen. Somit stellt es für das Mikro-Hub die Anbindung für das übergeordnete Liefersystem dar.</li> </ul>		
<b>Referenzprojekte</b>			
<b>City Hub Basel</b>	Im Frühjahr 2018 eröffnete auf dem Areal des Güterbahnhofs Wolf in Basel eine Güterumschlagsfläche als "City Hub Basel". Dieses bie-		

	<p>tet Logistikunternehmen die Möglichkeit, ihre Sendungen am Stadtrand zu bündeln und auf der letzten Meile mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auszuliefern. Die engen Verkehrswege im Bereich der Altstadt sind mit dem Straßenbild der Marburger Oberstadt vergleichbar.</p> <p>(Quelle: <a href="http://www.bvd.bs.ch/nm/2018-neue-impulse-fuer-die-stadt-logistik-work-by-bike-und-city-hub-basel-nehmen-fahrt-auf-bd.html">http://www.bvd.bs.ch/nm/2018-neue-impulse-fuer-die-stadt-logistik-work-by-bike-und-city-hub-basel-nehmen-fahrt-auf-bd.html</a>)</p>
<b>RegLog – City Logistik für Regensburg</b>	<p>Regensburg zeichnet sich wie Marburg durch seine engen, mittelalterlichen Gassen aus. Zur Reduzierung des Straßengüterverkehrs setzten die lokalen Händler einen gemeinsamen Frachtführer ein und konnten so die Versorgungsfahrten in der Altstadt bündeln. In Zusammenarbeit mit den Speditionen konnten so täglich circa 20 LKW-Einsätze eingespart werden. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde das Projekt nach 14 Jahren eingestellt.</p> <p>(Quelle: <a href="http://www.reg-log.de/pdf/PM_20120926_RegLog%20Projektbeendigung.pdf">http://www.reg-log.de/pdf/PM_20120926_RegLog%20Projektbeendigung.pdf</a>)</p>

<b>Allgemeine Daten</b>	
<b>Maßnahmentitel</b>	2. Errichtung eines Mikro-Hubs mit integrierter Ladestation
<p><b>Kurzbeschreibung der Maßnahme</b></p> 	<p>Die zu transportierenden Warensendungen für die Innenstadt werden in der nächst gelegene Niederlassung des KEP-Dienstleisters vorsortiert. Anschließend erfolgt der Transport zu den Mikro-Hubs. Hierbei handelt es sich um Paketshops, abgestellte Nutzfahrzeuge oder in der Nähe des Innenstadtbereichs gelegene Containern. Des Weiteren ist die Nutzung der Flächen von Parkhäusern möglich, die zu den Nebenzeiten nachts und am frühen Morgen nur gering ausgelastet sind.</p> <p>Im Mikro-Hub werden die Sendungen auf einen Elektro-Lieferwagen, Lastenfahrräder oder Sackkarren umgeladen. Alternativ findet bereits vorher eine Kommissionierung auf kleine Anhänger statt. Es folgt die Auslieferung auf der letzten Meile, wobei diese Fahrzeuge zu jeder Zeit im Innenstadtbereich agieren dürfen. Im Zuge der Belieferung werden darüber hinaus Sendungen aus dem innerstädtischen Bereich sowie Leergutsendungen aufgenommen. Diese werden danach im Mikro-Hub kommissioniert und entweder in das Depot des KEP-Dienstleisters zur weiteren Versendung mitgenommen oder wiederum direkt ausgeliefert.</p> <p>Für den Einsatz am nächsten Tag werden die mit elektrischen Antrieben betriebenen Lieferfahrzeuge anschließend im Bereich des Mikro-Hubs per Ladesäule aufgeladen.</p>
<b>Bewertung der Maßnahme</b>	

<b>Maßnahmenwirkung NO<sub>x</sub></b>	Zur Abschätzung der NO <sub>x</sub> -Einsparung gehen wir davon aus, dass die Pakete an zwei zentral gelegene Mikro-Hubs geliefert werden, die von den jeweiligen KEP-Dienstleistern direkt angefahren werden. Dadurch kann die in der Oberstadt zurückgelegte Strecke pro Fahrzeug für die KEP-Dienstleister vermutlich von 9km auf ungefähr 4km reduziert werden. Dadurch ergibt sich in unserem Modell eine mögliche Einsparung von 7,1kg NO <sub>x</sub> pro Jahr (ca. 46%).		
<b>Machbarkeit</b>	<p>Hemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorhandensein einer für das Mikro-Depot geeigneten Fläche</li> <li>• Geringe Bereitschaft der KEP-Dienstleister zur gemeinsamen Zusammenarbeit</li> <li>• Höhere Zustellkosten, bspw. durch höhere Fixkosten für die Depotfläche und Bereitstellung der Lieferfahrzeuge und ggf. Ladeinfrastruktur</li> <li>• Herausfordernde Rahmenbedingungen an die Elektrolieferwagen aufgrund der Topographie, Kälte im Winter und der fehlenden Ladeinfrastruktur</li> </ul> <p>Treiber</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderfähigkeit im Rahmen der Förderprogramme „Saubere Luft“</li> <li>• Fahrverbote für Dieselfahrzeuge im Bereich der Oberstadt</li> </ul>		
<b>Realisierungs- und Wirkungszeitraum</b>	Kurzfristig ( < 1 Jahre)	Mittelfristig (1-2 Jahre)	Langfristig ( > 2 Jahre)  <b>X</b>
<b>Sonstiges</b>			
<b>Weitere Mehrwerte für die Stakeholder</b>	<p>KEP-Dienstleister</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auslieferung der Sendungen kann durch gering qualifiziertes Personal (kein Führerschein, Fahrkenntnisse, ...) und eine höhere Anzahl an flexiblen Arbeitskräften (bspw. Studenten) erfolgen</li> <li>• Ausweitung des Lieferzeitenfensters durch die Stadt aufgrund der Verringerung der Lärm- und Emissionsbelastung möglich</li> <li>• In der Innenstadt aufgenommene Sendungen mit Ziel in der Oberstadt können direkt im Mikro-Depot umgeschlagen und ausgeliefert werden</li> </ul> <p>Händler</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnellere Abwicklung der Sendungen, die in den Innenstadtbereich verschickt werden</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermittlung eines umweltfreundlichen Images durch Anlieferung mit emissionsreduzierten/-freien Lieferfahrzeugen</li> <li>• Verhinderung der Verdeckung von Schaufenstern durch Lieferfahrzeuge</li> </ul>
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Ausschreibung einer Beratungsleistung durch einen Dritten zur Durchführung folgender Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufsetzung eines gemeinsamen Projektteschtes mit KEP-Dienstleistern und Händlern</li> <li>• Durchführung einer Standortanalyse für das Mikro-Hub unter der Berücksichtigung der topographischen Besonderheiten der Stadt (bspw. in höherer Lage zur Nutzung der Hangabtriebskraft) und der Art des Mikro-Hubs (Container, Lieferfahrzeug, Immobilie, ...)</li> <li>• Evaluierung möglicher Standorte und Abgabe einer Handlungsempfehlung</li> <li>• Auswahl des Standortes des Mikro-Hubs in Abstimmung mit der Stadt Marburg und den weiteren Stakeholdern</li> <li>• Pilotierung der Belieferung ausgewählter Stadtbereiche mittels Mikro-Hub</li> <li>• Evaluierung der Pilotierung und ggf. Implementierung des Konzeptes</li> </ul>
<b>Synergien und Zielkonflikte mit anderen Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Einrichtung eines Güterverteilzentrums: Das Mikro-Hub und das Güterverteilzentrum ergänzen sich gegenseitig und bedürfen einer umfangreichen Abstimmung aufeinander. So fungiert das Güterverteilzentrum als Umschlagpunkt für verschiedene Mikro-Hubs sowie als Drehkreuz für Waren aus weiter entfernten Regionen. Somit stellt es für den Mikro-Hub die Anbindung für das übergeordnete Liefersystem dar.</li> <li>• 3. Gemeinschaftliche Paketboxen: Die Paketboxen mit einer großen Aufnahmekapazität können als Zwischenlager für die Auslieferung mit kleinen Lieferfahrzeugen genutzt werden.</li> <li>• 4. Anreize für den Einsatz von elektrischen Lieferfahrzeugen: Der Anreiz für einen KEP-Dienstleister zum Betreiben eines Mikro-Hubs kann verstärkt werden, wenn die Befahrbarkeit des Innenstadtbereichs für konventionelle Lieferwägen eingeschränkt wird.</li> </ul>
<b>Referenzprojekte</b>	
<b>Pilotprojekt von DPD in Nürnberg</b>	<p>Der KEP-Dienstleister dpd pilotierte in Nürnberg gemeinsam mit Technischen Hochschule Nürnberg, dem Bayerischer Staatsministerium für Verkehr, der IHK Mittelfranken sowie der Stadt Nürnberg ab 2017 ein Mikro-Depot. Zur Innenstadt-Zustellung standen insgesamt fünf elektrische Lastenräder zur Verfügung, mit denen während</p>

	<p>des Piloten über ein Jahr 80.000 Pakete ausgeliefert wurden. Die Räder wurden in einem Mikro-Depot stationiert, das morgens durch einen Transporter beliefert wurde. Durch den Einsatz der Fahrräder konnten fünf Transporter nahezu ersetzt werden. DPD plant, aufgrund des Projekterfolgs auch in weiteren Städten im Laufe des Jahres 2018 das Konzept zu testen. Übertragbarkeit auf Marburg ergibt sich durch die vergleichbaren engen Straßen der Altstadt sowie die steilen Anstiege der Straßen in Richtung der Nürnberger Burg.</p> <p>(Quelle: <a href="https://www.eurotransport.de/news/erfolgreiches-projekt-von-dpd-in-nuernberg-80-000-pakete-per-lastenrad-zugestellt-10051434.html">https://www.eurotransport.de/news/erfolgreiches-projekt-von-dpd-in-nuernberg-80-000-pakete-per-lastenrad-zugestellt-10051434.html</a>)</p>
<p><b>Pilotprojekt Park-up in Stuttgart</b></p>	<p>Das Logistikunternehmen Velo Carrier plant ab Mai 2018 Flächen eine Stuttgarter Tiefgarage zum Be- und Entladen von Lastenfahrrädern zu nutzen. Durch Displays und automatische Bügel am Boden soll verhindert werden, dass Plätze trotz Reservierung belegt werden. Durch das Unternehmen EvoPark wird eine App für die Reservierung bereitgestellt, mit der die Projektteilnehmer die benötigten Flächen reservieren können. Das bis Ende 2019 laufende Projekt wird durch das Bundesverkehrsministerium mit rund zwei Millionen Euro gefördert und durch das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation wissenschaftlich begleitet. Eine Übertragbarkeit auf Marburg ergibt sich durch die innerstädtische Lage des genutzten Parkhauses, was mit der Tiefgarage Lahncenter bzw. des City-Parkhauses vergleichbar ist.</p> <p>(Quelle: <a href="https://www.dvz.de/rubriken/metropolitan-logistic/detail/news/parkhaus-wird-logistikzentrum.html">https://www.dvz.de/rubriken/metropolitan-logistic/detail/news/parkhaus-wird-logistikzentrum.html</a>)</p>

Allgemeine Daten	
<p><b>Maßnahmentitel</b></p>	<p>3. Nutzung gemeinschaftlicher Paketboxen</p>
<p><b>Kurzbeschreibung der Maßnahme</b></p> 	<p>Die Paketboxen (auch Paketkasten, Paketbriefkasten, Pack-/Paketstation) können zum Abholen und Abgeben von Paketen genutzt werden. Jede Paketbox versorgt einen definierten Bereich (bspw. Mehrfamilienhaus, Einzelhandel, Stadtteil) mit Paketen. Die Pakete werden einmal/mehrmals täglich in die Paketbox geliefert. Zugang erhält der Kunde zur Box bspw. mittels eines PIN-Codes oder einer Karte. Auch die Abgabe von Paketen ist mittels einer Paketbox möglich. Dabei sind die Paketbox mit einer mechanischen Klappe oder Einwurfvorrichtung verschlossen, um das Entnehmen von einmal eingeworfenen Paketen durch Unbekannte zu verhindern. Somit fungiert die Paketbox als Lieferfahrzeug und Poststelle in einem. Der Kunde übernimmt hierbei die letzte Meile selbst, kann dafür aber den Zeitpunkt der „Lieferung“ selbst bestimmen.</p>

	Im Gegensatz zu den von DHL betriebenen Paketboxen und Packstationen können die gemeinschaftlichen Paketboxen unabhängig vom Anbieter genutzt werden.		
<b>Bewertung der Maßnahme</b>			
<b>Maßnahmenwirkung NO<sub>x</sub></b>	Hinsichtlich der Wirksamkeit der Maßnahme gehen wir davon aus, dass die Hälfte der Gesamtlieferungen an Privatkunden ausgeliefert werden. Außerdem treffen wir die Annahme, dass bei einer umfangreichen Umsetzung 60% der Privatkunden mittels einer Paketbox beliefert werden können. Dies ist nur durch eine großflächige Verteilung der Paketboxen innerhalb der Stadt möglich, sodass zum Befüllen der Paketboxen noch immer schätzungsweise rund 5km pro Fahrzeug pro Tag zurückgelegt werden müssen. Somit ergibt sich in unserer Abschätzung eine mögliche Einsparung von 1,7 kg NO <sub>x</sub> pro Jahr (ca. 11%).		
<b>Machbarkeit</b>	<p>Hemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Bereitschaft der KEP-Dienstleister zur Zusammenarbeit</li> <li>• Regulatorische Beschränkungen zur Zusammenarbeit verschiedener KEP-Dienstleister</li> <li>• Ungenügende Platzkapazitäten für das Aufstellen der Paketboxen, insb. in der Oberstadt</li> <li>• Geringe Akzeptanz der Empfänger zur Übernahme der letzten Meile</li> </ul> <p>Treiber</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umfangreiche Sammlung an Erfahrungen durch vielfachen Einsatz der Paketboxen</li> <li>• Hohe Motivation der Kunden zur Abholung ihrer Pakete durch höhere Flexibilität</li> </ul>		
<b>Realisierungs- und Wirkungszeitraum</b>	Kurzfristig (< 1 Jahre)	Mittelfristig (1-2 Jahre)	Langfristig (> 2 Jahre)
		<b>X</b>	
<b>Sonstiges</b>			
<b>Weitere Mehrwerte für die Stakeholder</b>	<p>KEP-Dienstleister</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung von der durch die Abwesenheit des Empfängers verursachten fehlerhaften Zustellung</li> <li>• Geringere Lieferdistanzen, da Pakete gesammelt an einem Ort abgegeben werden können</li> <li>• Verringerung der Lieferkosten durch die Übernahme der letzten Meile durch die Kunden</li> </ul> <p>Händler</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Höhere Flexibilität des Empfangens und Versendens der Pakete</li> <li>• Nutzung der Paketboxen als zusätzlichen Stauraum</li> </ul>		

<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Ausschreibung einer Beratungsleistung durch einen Dritten zur Durchführung folgender Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gründen eines runden Tisches zum Einbeziehen der vers. KEP-Dienstleister</li> <li>• Analyse der Standorte der Paketboxen hinsichtlich Abdeckung der Versorgung der Haushalte und Platzkapazitäten</li> <li>• Installation der Paketboxen an mit der Stadt und den KEP-Dienstleistern abgestimmten Standorten</li> <li>• Vorbereitung der Unterlagen für die Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung der Paketboxen</li> </ul>
<b>Synergien und Zielkonflikte mit anderen Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2. Mikro-Hub: Die Paketboxen mit einer großen Aufnahmekapazität können als Zwischenlager für die Auslieferung mit kleinen Lieferfahrzeugen genutzt werden.</li> </ul>
<b>Referenzprojekte</b>	
<b>Pilotprojekt Paketkasten in Stuttgart</b>	<p>Die Mieter von 93 Wohneinheiten der GFW Wohnungsgenossenschaft im Scharnhäuser Park bei Stuttgart können seit 2015 ihre Pakete im Hausflur der Immobilien abholen und aufgeben. Angeliefert werden sie an eine Paketkastenanlage des Unternehmens Renz, das unabhängig vom Paketdienstleister genutzt werden kann. Laut Firmenangaben ist eine Kühlfunktion in Planung, was das System auch für die Nutzung durch Händler geeignet machen würde.</p> <p><i>(Quelle: <a href="https://www.briefkasten.de/neu/produkt-news/aktuelle-news/paketkasten-pilotprojekt-in-stuttgart-eingeweiht.html">https://www.briefkasten.de/neu/produkt-news/aktuelle-news/paketkasten-pilotprojekt-in-stuttgart-eingeweiht.html</a>)</i></p>

<b>Allgemeine Daten</b>	
<b>Maßnahmentitel</b>	4. Anreize für den Einsatz von elektrischen Lieferfahrzeugen
<p><b>Kurzbeschreibung der Maßnahme</b></p> 	<p>Durch die hohen Anschaffungskosten und Einschränkungen von Elektrofahrzeugen (Reichweite, Größe, ...) sind Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben attraktiver für die KEP-Dienstleister. Die Eigeninitiative der KEP-Dienstleister zur Anschaffung von E-Fahrzeugen sollte somit durch Anreize gefördert werden. Diese können neben finanzielle auch in besonderem Maße folgende regulatorische Anreize darstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuweisung längerer Lieferzeitfenster für Elektrofahrzeugen in der Innenstadt stellt eine höhere Flexibilität für die KEP-Dienstleister dar</li> <li>• Zuweisung zu attraktiveren Be- und Entladezonen für Elektrofahrzeuge. Bspw. könnten Parkplätze von Lieferfahrzeugen mit</li> </ul>

	<p>Elektroantrieb während der Auslieferung kostenlos genutzt werden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbot von Dieselfahrzeugen in der Oberstadt</li> </ul>		
<b>Bewertung der Maßnahme</b>			
<b>Maßnahmenwirkung NO<sub>x</sub></b>	<p>In unserer Abschätzung zur Einsparung von NO<sub>x</sub> gehen wir davon aus, dass ein Teil der KEP-Dienstleister bereit sein wird, seine Fahrzeuge zu elektrifizieren. Wir nehmen an, dass von den zehn in der Oberstadt eingesetzten Fahrzeugen zukünftig drei Fahrzeuge mit Elektroantrieb ausgestattet sein werden. Dadurch ergibt sich eine Einsparung von 5,5 kg NO<sub>x</sub> pro Jahr (ca. 35%).</p>		
<b>Machbarkeit</b>	<p>Hemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringere Motivation bei den KEP-Dienstleistern zur Zusammenarbeit als bei anderen Maßnahmen, da sie Verhalten vordergründlich fördern, aber indirekt vorgeben</li> <li>• Rund zwei bis drei Mal so hohe Anschaffungskosten der Elektrofahrzeuge wie von konventionellen Fahrzeugen, somit sollte sich für eine hohe Eigenmotivation auch ein finanzieller Vorteil für die KEP-Dienstleister ergeben</li> <li>• Mögliche Bedenken auf Seiten der Bürger, wenn die Lieferzeitfenster vergrößert werden</li> <li>• Einschränkung der Regularien durch rechtliche Rahmenbedingungen</li> <li>• Notwendigkeit von umfassender Kontrolle zur Durchsetzung</li> <li>• Herausfordernde Rahmenbedingungen an die Elektrolieferwagen aufgrund der Topographie, Kälte im Winter und der fehlenden Ladeinfrastruktur</li> </ul> <p>Treiber</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tendenziell schnelle Umsetzung</li> <li>• Perspektivisch große Anzahl von Förderprogrammen durch die öffentliche Hand wahrscheinlich</li> </ul>		
<b>Realisierungs- und Wirkungszeitraum</b>	<p>Kurzfristig (&lt; 1 Jahre)</p> <p style="text-align: center;"><b>X</b></p>	<p>Mittelfristig (1-2 Jahre)</p>	<p>Langfristig (&gt; 2 Jahre)</p>
<b>Sonstiges</b>			
<b>Weitere Mehrwerte für die Stakeholder</b>	<p>KEP-Dienstleister</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wettbewerbsvorteil gegenüber KEP-Dienstleistern mit einer konventionellen Fahrzeugflotte</li> <li>• Stadt Marburg</li> <li>• Keine direkten Kosten für das Schaffen von Anreizen</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motivation der KEP-Dienstleister zur Elektrisierung der Flotte erfolgt aus eigener Motivation</li> </ul>
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Ausschreibung einer Beratungsleistung durch einen Dritten zur Durchführung folgender Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sammlung und Aufbereitung einer Übersicht möglicher Regularien, ggf. Einbeziehung von Best-Practice</li> <li>• Abschätzungen der durch die Maßnahmen einzusparenden Schadstoffe durch einen Experten</li> <li>• Evaluierung der möglichen Maßnahmen anhand mit der Stadt Marburg abgestimmter Kriterien (bspw. Kosten/NO<sub>x</sub>-Einsparung, Schnelligkeit der Umsetzbarkeit, ...)</li> <li>• Pilotierung der ausgewählten Regularien in stark von Verkehr und Schadstoffemissionen betroffenen Gebieten</li> <li>• Evaluierung der Pilotierung und ggf. Ausweitung der Regularien auf einen größeren Einzugskreis</li> </ul>
<b>Synergien und Zielkonflikte mit anderen Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2. Mikro-Hub: Der Anreiz für einen KEP-Dienstleister zum Betreiben eines Mikro-Hubs kann verstärkt werden, wenn die Befahrbarkeit des Innenstadtbereichs für konventionelle Lieferwagen eingeschränkt wird.</li> <li>• 5. Förderung des Einsatzes von Paketbriefkästen: Mögliche Synergien ergeben sich durch eine Kombination beider Maßnahmen zur Steigerung der Anreize zur Elektrifizierung des Verkehrs.</li> </ul>
<b>Referenzprojekte</b>	
<b>Einfahrverbot für schwere Lkw in 's-Hertogenbosch</b>	<p>In der niederländischen Stadt 's-Hertogenbosch wird die Einfahrt der Lieferfahrzeuge in eine Umweltzone in der Innenstadt seit 2007 eingeschränkt. Das Befahren des Gebietes mit Fahrzeugen mit über 3,5t Gewicht ist verboten. Außerdem soll der Lieferverkehr elektrifiziert werden, der ÖPNV wurde bereits teilweise auf elektrische Antriebe umgestellt.</p> <p>(Quelle: <a href="https://ac.els-cdn.com/S1877042814054494/1-s2.0-S1877042814054494-main.pdf?_tid=7d54a2bo-096d-476f-9053-b736c897bfa8&amp;acdnat=1528875304_4b75fea92979a84fd62510ea9c8ccdf2">https://ac.els-cdn.com/S1877042814054494/1-s2.0-S1877042814054494-main.pdf?_tid=7d54a2bo-096d-476f-9053-b736c897bfa8&amp;acdnat=1528875304_4b75fea92979a84fd62510ea9c8ccdf2</a>)</p>

<b>Allgemeine Daten</b>	
<b>Maßnahmentitel</b>	5. Förderung des Einsatzes von Paketbriefkästen
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme</b>	<p>Die Abgabe von Paketen ist durch die Berufstätigkeit oder Abwesenheit von den Empfängern besonders am Vormittag in vielen Fällen erfolglos. Dies führt dazu, dass etliche Pakete in mehreren Versuchen zugestellt werden müsse. Dies erhöht die tägliche Paketmenge und damit den Logistikverkehr in der Stadt.</p> <p>Abhilfe können hier mobile Paket-Briefkästen schaffen. Diese ermöglichen das Anliefern von Sendungen auch in Abwesenheit des Empfängers. Die angebotenen Lösungen sind bspw.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PakSafe: Die Paketsäcke werden von außen an die Tür gehängt und per Befestigungsgurt von innen sicher befestigt. Der Paketlieferant kann die ausgelieferte Sendung in den Sack füllen und verschließt per Steckverschluss den mobilen Paket-Briefkasten. Der Kunden kann im Anschluss mit dem passenden Schlüssel die Sendung entgegennehmen. Das Modell wird auch als monatliches Abonnement verkauft.</li> <li>• DHL-Paketkasten: Bietet als eine größere Version eines klassischen Briefkastens den Platz, um Pakete zu empfangen und zu verschicken.</li> </ul> <p>Diese Maßnahme bietet sich für vorrangig für Privatkunden und kleinere Geschäfte an, die zwar täglich aber nur mit geringen Mengen beliefert werden. Die Anschaffung der Briefkästen wird durch die Stadt Marburg zu einem kleinen Teil unterstützt.</p>
<b>Bewertung der Maßnahme</b>	
<b>Maßnahmenwirkung NO<sub>x</sub></b>	Zur Abschätzung des Potentials der Einsparung der NO <sub>x</sub> -Emissionen gehen wir davon aus, dass die Hälfte der Pakete an Privatkunden ausgeliefert wird. Bei der Verwendung des Paketbriefkastens kann die Zustellungsquote von 90 auf 100 Prozent erhöht werden, da Pakete auch in Abwesenheit des Empfängers erfolgreich zugestellt werden können. In unserer Abschätzung liegt die Nutzungsrate innerhalb der Empfänger bei 50%. Dadurch kann potentiell pro Jahr 0,4 kg NO <sub>x</sub> eingespart werden (ca. 2%).
<b>Machbarkeit</b>	<p>Hemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewaltames Öffnen der Paketboxen durch Dritte (bspw. Versicherung bei PakSafe nur bis 750€).</li> <li>• Beschränkte Aufnahmefähigkeit der Paketboxen (maximal circa 2 mittlere Pakete)</li> </ul> <p>Treiber</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einfach Installation der Briefkästen</li> <li>• Einfach Handhabung, da Briefkästen von allen KEP-Dienstleistern beliefert werden können</li> <li>• Hohe Akzeptanz der Kunden auf ein neues Belieferungssystem durch geringe Änderung</li> </ul>



<b>Realisierungs- und Wirkungszeitraum</b>	Kurzfristig ( < 1 Jahre)  <b>X</b>	Mittelfristig (1-2 Jahre)	Langfristig ( > 2 Jahre)
<b>Sonstiges</b>			
<b>Weitere Mehrwerte für die Stakeholder</b>	KEP-Dienstleister <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung der Anzahl fehlgeschlagener Lieferungen und damit eine effizientere Auslieferung aller Sendungen</li> <li>• Flexiblere Planung der Belieferung, unabhängig vom Empfänger Händler</li> <li>• Vereinfachung der Warenannahme</li> <li>• Reduzierung der nicht erhaltenen Sendungen</li> </ul>		
<b>Umsetzungsschritte</b>	Ausschreibung einer Beratungsleistung durch einen Dritten zur Durchführung folgender Schritte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recherche und Aufbereitung möglicher Anbieter von Paketbriefkästen</li> <li>• Einholen und Auswerten der Angebote der Anbieter von Paketbriefkästen</li> <li>• Klärung und Definition der Förderung der Briefkästen durch die Stadt Marburg</li> <li>• Organisation eines Projektes zu Werbezwecken, bei dem an ausgewählten Standorten der Paketbriefkasten getestet wird</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung der Paketbriefkästen</li> </ul>		
<b>Synergien und Zielkonflikte mit anderen Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4. Anreize für den Einsatz von elektrischen Lieferfahrzeugen: Mögliche Synergien ergeben sich durch eine Kombination beider Maßnahmen zur Steigerung der Anreize zur Elektrifizierung des Verkehrs.</li> </ul>		
<b>Referenzprojekte</b>			
<b>Siehe Kurzbeschreibung</b>			

## Anlage 15 (T5) Interviewleitfäden

### Interview-Leitfaden HÄNDLER: Green City Marburg - Teil 5 Urbane Logistik

Datum:

Interviewpartner:

Branche:

#### Einleitung (5 Min.)

Die aktuelle Verkehrssituation und Emissionsbelastung in der Marburger Innenstadt (insb. Oberstadt) ist unter anderem durch die hohe Anzahl verschiedenster Anlieferungen von Händlern und Paketdiensten optimierungsbedürftig.

Daher erstellen wir als PwC im Auftrag und Kooperation mit der Universitätsstadt Marburg einen **Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität**. Auf Basis zahlreicher nationaler wie internationaler Best Practices im Bereich City-Logistik werden mögliche Anwendungsfälle und konkrete Projekte für Marburg erarbeitet. Um ein neues City-Logistik-Konzept zu entwickeln, das explizit auf die lokalen Ansprüche der Beteiligten Marburgs angepasst ist, möchten wir Sie gerne interviewen und mit Ihnen zusammen Lösungen erarbeiten. Wesentliches Ziel ist die Reduzierung der Schadstoffbelastung (NO<sub>x</sub>-Emissionen) in der Marburger Oberstadt.

Sie können uns mit Ihren Aussagen & Einschätzungen helfen, zukünftig die Verkehrssituation zu verbessern.

#### Datenschutz (1 Min.)

	Ja	Nein
Dürfen wir Ihre Aussagen im Rahmen unserer Analyse verwenden?		
Dürfen wir das Gespräch mit Ihnen digital aufzeichnen?		

**Kurzeinschätzung zur aktuellen Situation in Marburg (5 Min.)**

**Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zur Situation in der Marburger Innenstadt (insb. Oberstadt) zu?**

	Stimme zu				Stimme nicht zu	Keine Angabe
	1	2	3	4	5	
Das gesamte Lieferaufkommen (Menge, Frequenz) hat in den vergangenen Jahren zugenommen und wird weiter steigen.						
Lieferfahrzeuge stehen häufig im Stau.						
Es gibt kaum Be- und Entlademöglichkeiten für die Händler.						
Die derzeitigen Regularien (z.B. Lieferzeitfenster in Fußgängerzonen) sind problematisch.						
Die derzeitige Liefersituation ist nicht zufriedenstellend (z.B. unpünktliche Zustellungen, Verspätungen).						
Die Marburger Oberstadt benötigt ein grundlegend neues Logistikkonzept.						

Was sind aus Ihrer Sicht die wesentlichen logistischen Herausforderungen in der Stadt Marburg (insb. Oberstadt) vor allem im Vergleich zu anderen Städten (z. B. steile Straßen -> Lastenzug)?

**Kundenstruktur (5 Min.)**

Welches sind Ihre wichtigsten Anforderungen bezüglich der Lieferung (Pünktlichkeit, Kühlung, ...)?

Wie würden Sie die Struktur Ihrer Logistikdienstleister (Anzahl, Stammlieferer, Einmallieferer) bezeichnen?

### **Lieferfrequenz (3 Min.)**

Wie oft werden Sie wöchentlich/täglich beliefert?

Wie gleichmäßig erfolgen die Lieferungen?

Wie würden Sie Ihr Bestellverhalten beschreiben (z. B. viele kleinere unregelmäßige Bestellung vs. eine regelmäßige große Bestellung)?

### **Belieferung und Fahrzeugflotte (7 Min.)**

Haben Sie eine eigene Flotte? Wenn ja verwenden Sie alternative Antriebe?

Verwendet einer Ihrer Zulieferer alternative Antriebe?

Würden Sie es unterstützen, wenn Sie durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben beliefert werden würden (ggf. in Form eines kleinen Aufpreises)?

--

Wie würden Sie ein Verbot für Dieselfahrzeugen in der Innenstadt beurteilen?

--

**Entwicklung von Lieferbedarfen in den nächsten 5 Jahren (3 Min.)**

Wie schätzen Sie die Entwicklung Ihrer zukünftigen Lieferbedarfe ein (Menge/Frequenz)?

--

Ggf. welche Maßnahmen ergreifen Sie jetzt, um sich darauf vorzubereiten bzw. was erwarten Sie zukünftig von Ihren Zustellern?

--

**Distributionsstrukturen/Neue Logistikkonzepte (10 Min.)**

Mit welchen alternativen Lieferungskonzepten sind Sie bereits in Berührung gekommen (bspw. Mobile Depots, Mikro-Hubs, Gemeinschaftsdepots, Lastenaufzug etc.)?

--

Welche alternativen Zustellungsorte abgesehen von der klassischen Zustellung an der Haustür könnten Sie sich in Marburg (insb. Oberstadt) vorstellen (Packstationen, Kofferraumbelieferung, Paketshop, selbstgewählte Ablageorte, Lieferung an den Arbeitsplatz...)?

Gib es Unterschiede in Bezug auf die Kundenart (geschäftlich vs. privat)?

Welche Chancen und Herausforderungen sehen Sie bei der Versorgung der Innenstadt mittels eines Güterverteilzentrums?

Wie müsste ein Güterverteilzentrum aus Ihrer Sicht in Marburg ausgestaltet sein (z. B. welche Standorte kommen in Frage? Was sind Ihre wichtigsten Anforderungen an ein Güterverteilzentrum? Für welchen Zeitpunkt wäre eine Einführung realistisch?)?

**Wie beurteilen Sie die folgenden potenziellen Maßnahmen für die Verbesserung der City-Logistik in der Marburger Oberstadt? (7 Min.)**

	Nicht sinnvoll		Neutral		Sinnvoll		Kommentar
	1	2	3	4	5		
Mehrere Mikro-Hubs in der Oberstadt							
Mobile Paket-Briefkasten (bspw. PakSafe)							
Nutzung von Parkhäusern als Logistik-Hubs							
Strengere regulatorische Vorgaben der Stadt (z.B. Fahrverbotszonen für Dieselfahrzeuge)							

Angesichts der stetig steigenden Frequenz von kleinteiligen Sendungen sowie anspruchsvolleren Konsumentenforderungen, aber auch strikteren Umweltvorgaben etc. wird die Belieferung auf der letzten Meile immer komplexer.

Haben Sie Interesse daran mit KEP-Dienstleistern, anderen Gewerbetreibenden der Stadt Marburg und anderen Stakeholdern neue Lieferkonzepte (insb. Güterverteilzentren) zu pilotieren?

Wenn ja, in welchem generellen Rahmen und in welchen konkreten Bereichen könnten Sie sich eine Zusammenarbeit vorstellen?

Haben Sie sonstige weitere Wünsche an die Stadt Marburg, bezogen auf die Stadt Logistik?

## **Interview-Leitfaden LOGISTIKER: Green City Marburg - Teil 5 Urbane Logistik**

*Datum:*

*Interviewpartner:*

### **Einleitung (5 Min.)**

Die aktuelle Verkehrssituation und Emissionsbelastung in der Marburger Innenstadt (insb. Oberstadt) ist unter anderem durch die hohe Anzahl verschiedenster Anlieferungen von Händlern und Paketdiensten optimierungsbedürftig.

Daher erstellen wir als PwC im Auftrag und Kooperation mit der Universitätsstadt Marburg einen **Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität**.

Auf Basis zahlreicher nationaler wie internationaler Best Practices im Bereich City-Logistik werden mögliche Anwendungsfälle und konkrete Projekte für Marburg erarbeitet. Um ein neues City-Logistik-Konzept zu entwickeln, das explizit auf die lokalen Ansprüche der Beteiligten Marburgs angepasst ist, möchten wir Sie gerne interviewen und mit

Ihnen zusammen Lösungen erarbeiten. Wesentliches Ziel ist die Reduzierung der Schadstoffbelastung (NO<sub>x</sub>-Emissionen) in der Marburger Oberstadt.

Sie können uns mit Ihren Aussagen & Einschätzungen helfen, zukünftig die Verkehrssituation zu verbessern.

### Datenschutz (1 Min.)

	Ja	Nein
Dürfen wir Ihre Aussagen im Rahmen unserer Analyse verwenden?		
Dürfen wir das Gespräch mit Ihnen digital aufzeichnen?		

### Kurzeinschätzung zur aktuellen Situation in Marburg (5 Min.)

*Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zur Situation in der Marburger Innenstadt (insb. Oberstadt) zu?*

	Stimme zu				Stimme nicht zu	Keine Angabe
	1	2	3	4	5	
Das gesamte Lieferaufkommen (Menge, Frequenz) hat in den vergangenen Jahren zugenommen und wird weiter steigen.						
Lieferfahrzeuge stehen häufig im Stau.						
Es gibt kaum Be- und Entlademöglichkeiten für die Händler.						
Die derzeitigen Regularien (z.B. Lieferzeitfenster in Fußgängerzonen) sind problematisch.						
Die derzeitige Liefersituation ist nicht zufriedenstellend (z.B. unpünktliche Zustellungen, Verspätungen).						
Die Marburger Oberstadt benötigt ein grundlegend neues Logistikkonzept.						

Was sind aus Ihrer Sicht die wesentlichen logistischen Herausforderungen in der Stadt Marburg (insb. Oberstadt) vor allem im Vergleich zu anderen Städten (z. B. steile Straßen -> Lastenzug)?

--

**Kundenstruktur (5 Min.)**

Wie schätzen Sie Ihre Kundenstruktur ein?

<b>Branchen</b>						
<b>Lieferart</b>	B2B	%	B2C	%	C2C	%
<b>Bestellrhythmus</b>	Stammkunden (tägliche Lieferung)		%	Stammkunden (wöchentliche Lieferung)		%

Welches sind für Ihre Kunden die wichtigsten Anforderungen bezüglich Ihrer Lieferung (Differenzieren Sie nach B2B, B2C und C2C)?

--

**Belieferung und Fahrzeugflotte (10 Min.)**

Mit vielen Fahrzeugen beliefern Sie am Tag (durchschnittlich von Mo bis Sa) ihre Kunden in der Marburger Oberstadt?

Wie oft fährt ein Fahrzeug dabei in die Stadt hinein (z. B. durch Wege zw. Stadt und Depot)?

--

Bitte machen Sie Angaben zu den gefahrenen Fahrzeugkilometern innerhalb der Marburger Oberstadt?

Wie hoch ist dabei die Auslastung Ihrer Fahrzeuge?

Gibt es Unterschiede in Bezug auf die Wochentage/Tageszeiten?

Aus welchen Modellen inkl. Antriebsart (Diesel, Benzin, Elektro) besteht Ihre aktuelle Flotte hauptsächlich?

Sind Sie dabei oder planen Sie kurzfristig (innerhalb der nächsten 1-2 Jahre) Ihre Flotte auf alternativen Antriebe umzustellen?

(Wenn ja, welche Antriebe und wie viele Fahrzeuge (Anzahl oder %)?)

### **Distributionsstrukturen/Neue Logistikkonzepte (10 Min.)**

Mit welchen alternativen Lieferungskonzepten sind Sie bereits in Berührung gekommen (bspw. Mobile Depots, Mikro-Hubs, Gemeinschaftsdepots, Lastenaufzug etc.)?

Welche alternativen Zustellungsorte abgesehen von der klassischen Zustellung an der Haustür könnten Sie sich in Marburg (insb. Oberstadt) vorstellen (Packstationen, Kofferraumbelieferung, Paketshop, selbstgewählte Ablageorte, Lieferung an den Arbeitsplatz...)?

Gib es Unterschiede in Bezug auf die Kundenart (geschäftlich vs. privat)?

Welche Chancen und Herausforderungen sehen Sie bei der Versorgung der Innenstadt mittels eines Güterverteilzentrums?

Wie müsste ein Güterverteilzentrum aus Ihrer Sicht in Marburg ausgestaltet sein (z. B. Welche Standorte kommen in Frage?

Was sind Ihre wichtigsten Anforderungen an ein Güterverteilzentrum? Für welchen Zeitpunkt wäre eine Einführung realistisch?)?

**Wie beurteilen Sie die folgenden potenziellen Maßnahmen für die Verbesserung der City-Logistik in der Marburger Oberstadt? (7 Min.)**

	Nicht sinnvoll		Neutral		Sinnvoll		Kommentar
	1	2	3	4	5		
Mehrere Micro-Hubs in der Oberstadt							
Mobile Paket-Briefkasten (bspw. PakSafe)							
Nutzung von Parkhäusern als Logistik-Hubs							
Strengere regulatorische Vorgaben der Stadt (z. B. Fahrverbotszonen für Dieselfahrzeuge)							

Angesichts der stetig steigenden Frequenz von kleinteiligen Sendungen sowie anspruchsvolleren Konsumenten- anforderungen, aber auch strikteren Umweltvorgaben etc. wird die Belieferung auf der letzten Meile immer komplexer.

Haben Sie Interesse daran (auch mit anderen KEP-Dienstleistern), der Stadt Marburg und anderen Stake- holdern neue Lieferkonzepte (insb. Güterverteilzentren) zu pilotieren?

Wenn ja, in welchem Rahmen und in welchen konkreten Bereichen könnten Sie sich eine Zusammenarbeit vorstellen?

<b>1: intelligente Verkehrs- informationssysteme</b>	2,24	1,75 Mio. €	50%	0,88 Mio. €	0,88 Mio. €
<b>2a: Sharing</b>	1,37	2,09 Mio. €	38%	0,75 Mio. €	1,34 Mio. €
<b>2b: Radverkehrsplan-Maßnahmen</b>	18,20	21,70 Mio. €	63%	15,44 Mio. €	6,26 Mio. €
<b>3: Elektrifizierung Verkehr</b>	3,74	17,83 Mio. €	30%	5,20 Mio. €	12,62 Mio. €
<b>4: Öffentliche Flotten</b>	2,20	4,03 Mio. €	f. G.u.S.Busse	0,03 Mio. €	4,00 Mio. €
<b>5: Urbane Logistik</b>	0,10	0,17 Mio. €		0,00 Mio. €	0,17 Mio. €
<b>GCP MARBURG gesamt:</b>	<b>27,85</b>	<b>47,57 Mio. €</b>		<b>22,29 Mio. €</b>	<b>25,27 Mio. €</b>

## ALLGEMEIN/ GESAMT

Teilplan	NOx- Einsparung in t	Kosten	mögliche Förderquote, Mindestwert	pot. Förderhöhe, Mindestwert	pot. Kosten maximal
<b>1: intelligente Verkehrs- informationssysteme</b>	<b>&gt; 2,24</b>	<b>1,75 Mio. €</b>	<b>50%</b>	<b>0,88 Mio. €</b>	<b>0,88 Mio. €</b>
1-1 Ausbau DFI	n.b.	0,75 Mio. €	50%	0,37 Mio. €	0,37 Mio. €
1-2 ÖV-Optimierung u. - Beschleunigung	2,24	0,84 Mio. €	50%	0,42 Mio. €	0,42 Mio. €
1-3 Radbeschleunigung SiBike in Verbindung mit T1-2	n.b.	0,07 Mio. €	50%	0,04 Mio. €	0,04 Mio. €
1-4 Ausbau Vernetzung Parkleitsystem	n.b.	0,10 Mio. €	50%	0,05 Mio. €	0,05 Mio. €
<b>2a: Sharing</b>	<b>1,37</b>	<b>2,09 Mio. €</b>	<b>38%</b>	<b>0,75 Mio. €</b>	<b>1,34 Mio. €</b>
2a-1 Ausbau: 260 Räder	0,12	1,18 Mio. €	50%	0,59 Mio. €	0,59 Mio. €
2a-2 Neue Nutzer - Pendler	0,28	0,10 Mio. €	50%	0,05 Mio. €	0,05 Mio. €
2a-3 Neue Nutzer: betriebl. Mobi.Management (Dienst-Pedelecs aus 2a-1)	0,07	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
2a-4: Ausbau Car-Sharing: 14 neue Fzg., 40 Fzg. Auf E-Antrieb umstellen	0,9	0,81 Mio. €	13%	0,11 Mio. €	0,70 Mio. €
<b>2b: Radverkehrsplan-Maßnahmen</b>	<b>18,2</b>	<b>21,70 Mio. €</b>	<b>63%</b>	<b>15,44 Mio. €</b>	<b>6,26 Mio. €</b>
2b-2.1 Ausbau Radnetz Prio.1	9,12	13,00 Mio. €	75%	9,75 Mio. €	3,25 Mio. €
2b-2.2 Optimierung Radnetz u. Wegweisung (Gesamtstadt)	1,36	1,20 Mio. €	50%	0,60 Mio. €	0,60 Mio. €
2b-2.3 Radabstellanlagen, Radparkhaus	2,72	4,70 Mio. €	80%	3,76 Mio. €	0,94 Mio. €
2b-2.4 Information, ÖA, Kampagnen	0,8	1,70 Mio. €	50%	0,85 Mio. €	0,85 Mio. €
2b-2.5 Betriebl. Mobilitätsmanagement	3,72	0,80 Mio. €	60%	0,48 Mio. €	0,32 Mio. €
2b-2.6 Förderung Verfügbarkeit Pedelecs	0,48	0,30 Mio. €		0,00 Mio. €	0,30 Mio. €
<b>3: Elektrifizierung Verkehr</b>	<b>3,738</b>	<b>17,83 Mio. €</b>	<b>30%</b>	<b>5,20 Mio. €</b>	<b>12,62 Mio. €</b>
3-1.1 Umstellg. Nutzfzg. auf E- Antrieb	1,348	7,18 Mio. €	20%	1,44 Mio. €	5,74 Mio. €
3-1.2 Umstellg. ÖV-Flotte auf E- Antrieb	2,39	4,52 Mio. €	30%	1,36 Mio. €	3,16 Mio. €
3-2 Ladeinfrastruktur E-Cars	0	6,03 Mio. €	40%	2,41 Mio. €	3,62 Mio. €
3-3 Ladeinfrastruktur E-Bikes	0	0,10 Mio. €		0,00 Mio. €	0,10 Mio. €
<b>4: Öffentliche Flotten</b>	<b>2,2</b>	<b>4,03 Mio. €</b>		<b>0,03 Mio. €</b>	<b>4,00 Mio. €</b>
4-1 Umrüstung auf Euro 6	0,94	0,15 Mio. €	f. G.u.S.Busse	0,03 Mio. €	0,12 Mio. €
4-2 Neubeschaffung	1,26	3,88 Mio. €		0,00 Mio. €	3,88 Mio. €
<b>5: Urbane Logistik</b>	<b>0,1</b>	<b>0,17 Mio. €</b>		<b>0,00 Mio. €</b>	<b>0,17 Mio. €</b>
5-1 GVZ Errichtung	0,01	0,06 Mio. €		0,00 Mio. €	0,06 Mio. €
5-2 Errichtung Mikro-Hubs	0,04	0,06 Mio. €		0,00 Mio. €	0,06 Mio. €
5-3 Nutzung gemeinschaftl. Paketboxen	0,01	0,04 Mio. €		0,00 Mio. €	0,04 Mio. €
5-4 Anreize Einsatz e-Lieferfahrzeuge	0,03	0,01 Mio. €		0,00 Mio. €	0,01 Mio. €
5-5 Förderung Einsatz Paketbriefkästen	0,01	-		0,00 Mio. €	-

<b>1: intelligente Verkehrs- informationssysteme</b>	0,95	0,62 Mio. €	50%	0,31 Mio. €	0,31 Mio. €
<b>2a: Sharing</b>	0,16	1,66 Mio. €	38%	0,69 Mio. €	0,97 Mio. €
<b>2b: Radverkehrsplan- Maßnahmen</b>	2,84	4,85 Mio. €	63%	3,47 Mio. €	1,38 Mio. €
<b>3: Elektrifizierung Verkehr</b>	0,05	0,45 Mio. €	20%	0,09 Mio. €	0,36 Mio. €
<b>4: Öffentliche Flotten</b>	0,94	0,15 Mio. €	f. G.u.S.Busse	0,03 Mio. €	0,12 Mio. €
<b>5: Urbane Logistik</b>	0,10	0,17 Mio. €		0,00 Mio. €	0,17 Mio. €
<b>GCP MARBURG gesamt:</b>	<b>5,04</b>	<b>7,90 Mio. €</b>		<b>4,59 Mio. €</b>	<b>3,31 Mio. €</b>

**KURZFRISTIG < 2 Jahren**

Teilplan	NOx- Einsparung in t	Kosten	mögliche Förderquote, Mindestwert	pot. Förderhöhe, Mindestwert	pot. Kosten maximal
<b>1: intelligente Verkehrs- informationssysteme</b>	<b>0,95</b>	<b>0,62 Mio. €</b>	<b>50%</b>	<b>0,31 Mio. €</b>	<b>0,31 Mio. €</b>
1-1 Ausbau DFI: 10 Standorte	n.b.	0,21 Mio. €	50%	0,11 Mio. €	0,11 Mio. €
1-2 ÖV-Optimierung u. - Beschleunigung	0,95	0,26 Mio. €	50%	0,13 Mio. €	0,13 Mio. €
1-3 Radbeschleunigung SiBike in Verbindung mit T1-2: Pilotoptimierung, Nordstadt u. Schwanallee	n.b.	0,06 Mio. €	50%	0,03 Mio. €	0,03 Mio. €
1-4 Ausbau Vernetzung Parkleitsystem	n.b.	0,10 Mio. €	50%	0,05 Mio. €	0,05 Mio. €
<b>2a: Sharing</b>	<b>0,164</b>	<b>1,66 Mio. €</b>	<b>38%</b>	<b>0,69 Mio. €</b>	<b>0,97 Mio. €</b>
2a-1 Ausbau: 260 Räder	0,02	1,18 Mio. €	50%	0,59 Mio. €	0,59 Mio. €
2a-2 Neue Nutzer - Pendler	0	0,10 Mio. €	50%	0,05 Mio. €	0,05 Mio. €
2a-3 Neue Nutzer: betriebl. Mobi.Management (Dienst- Pedelegs aus 2a-1)	0,056	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
2a-4: Ausbau Car-Sharing: 14 neue Fzg. Davon 7 Fzg. mit E- Antrieb	0,088	0,38 Mio. €	13%	0,05 Mio. €	0,33 Mio. €
<b>2b: Radverkehrsplan- Maßnahmen</b>	<b>2,84</b>	<b>4,85 Mio. €</b>	<b>63%</b>	<b>3,47 Mio. €</b>	<b>1,38 Mio. €</b>
2b-2.1 Ausbau Radnetz Prio.1	0,76	3,00 Mio. €	75%	2,25 Mio. €	0,75 Mio. €
2b-2.2 Optimierung Radnetz u. Wegweisung (Gesamtstadt)	0,32	0,20 Mio. €	50%	0,10 Mio. €	0,10 Mio. €
2b-2.3 Radabstellanlagen, Radparkhaus	0,76	1,00 Mio. €	80%	0,80 Mio. €	0,20 Mio. €
2b-2.4 Information, ÖA, Kampagnen	0,4	0,40 Mio. €	50%	0,20 Mio. €	0,20 Mio. €
2b-2.5 Betriebl. Mobilitätsmanagement	0,52	0,20 Mio. €	60%	0,12 Mio. €	0,08 Mio. €
2b-2.6 Förderung Verfügbarkeit Pedelegs	0,08	0,05 Mio. €		0,00 Mio. €	0,05 Mio. €
<b>3: Elektrifizierung Verkehr</b>	<b>0,05</b>	<b>0,45 Mio. €</b>	<b>20%</b>	<b>0,09 Mio. €</b>	<b>0,36 Mio. €</b>
3-1.1 Umstellg. Nutzfzg. auf E- Antrieb: 8 leichte Nutzfzg.	0,05	0,45 Mio. €	20%	0,09 Mio. €	0,36 Mio. €
3-1.2 Umstellg. ÖV-Flotte auf E- Antrieb	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
3-2 Ladeinfrastruktur E-Cars	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
3-3 Ladeinfrastruktur E-Bikes	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
<b>4: Öffentliche Flotten</b>	<b>0,94</b>	<b>0,15 Mio. €</b>		<b>0,03 Mio. €</b>	<b>0,12 Mio. €</b>
4-1 Umrüstung auf Euro 6: 29 Fzg.	0,94	0,15 Mio. €	f. G.u.S.Busse	0,03 Mio. €	0,12 Mio. €
4-2 Neubeschaffung	0	0,00 Mio. €		- €	0,00 Mio. €
<b>5: Urbane Logistik</b>	<b>0,1</b>	<b>0,17 Mio. €</b>		<b>0,00 Mio. €</b>	<b>0,17 Mio. €</b>
5-1 GVZ Errichtung	0,01	0,06 Mio. €		0,00 Mio. €	0,06 Mio. €
5-2 Errichtung Mikro-Hubs	0,04	0,06 Mio. €		0,00 Mio. €	0,06 Mio. €
5-3 Nutzung gemeinschaftl. Paketboxen	0,01	0,04 Mio. €		0,00 Mio. €	0,04 Mio. €
5-4 Anreize Einsatz e- Lieferfahrzeuge	0,03	0,01 Mio. €		0,00 Mio. €	0,01 Mio. €
5-5 Förderung Einsatz Paketbriefkästen	0,01	-		0,00 Mio. €	-

<b>1: intelligente Verkehrs- informationssysteme</b>	1,29	1,13 Mio. €	50%	0,56 Mio. €	0,56 Mio. €
<b>2a: Sharing</b>	0,54	0,16 Mio. €	13%	0,02 Mio. €	0,14 Mio. €
<b>2b: Radverkehrsplan- Maßnahmen</b>	7,24	10,28 Mio. €	63%	7,53 Mio. €	2,75 Mio. €
<b>3: Elektrifizierung Verkehr</b>	0,59	5,12 Mio. €	30%	1,38 Mio. €	3,74 Mio. €
<b>4: Öffentliche Flotten</b>	1,26	3,88 Mio. €		0,00 Mio. €	3,88 Mio. €
<b>5: Urbane Logistik</b>	0,00	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
<b>GCP MARBURG gesamt:</b>	<b>10,92</b>	<b>20,57 Mio. €</b>		<b>9,49 Mio. €</b>	<b>11,07 Mio. €</b>
<b>MITTELFRISTIG. 2-5 Jahre</b>					

Teilplan	NOx- Einsparung in t	Kosten	mögliche Förderquote, Mindestwert	pot. Förderhöhe, Mindestwert	pot. Kosten maximal
<b>1: intelligente Verkehrs- informationssysteme</b>	<b>1,29</b>	<b>1,13 Mio. €</b>	<b>50%</b>	<b>0,56 Mio. €</b>	<b>0,56 Mio. €</b>
1-1 Ausbau DFI: 25 Standorte	n.b.	0,53 Mio. €	50%	0,27 Mio. €	0,27 Mio. €
1-2 ÖV-Optimierung u. - Beschleunigung	1,29	0,58 Mio. €	50%	0,29 Mio. €	0,29 Mio. €
1-3 Radbeschleunigung SiBike in Verbindung mit T1-2: Biegenstraße	n.b.	0,02 Mio. €	50%	0,01 Mio. €	0,01 Mio. €
1-4 Ausbau Vernetzung Parkleitsystem	n.b.	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
<b>2a: Sharing</b>	<b>0,538</b>	<b>0,16 Mio. €</b>	<b>13%</b>	<b>0,02 Mio. €</b>	<b>0,14 Mio. €</b>
2a-1 Ausbau: 260 Räder	0,052	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
2a-2 Neue Nutzer - Pendler	0,14	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
2a-3 Neue Nutzer: betriebl. Mobi.Management (Dienst- Pedelegs aus 2a-1)	0,016	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
2a-4.1: Ausbau Car-Sharing: Effekt aus Verhaltensänderg.	0,16	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
2a-4.2: E-Car Umstellung: 14 Fzg.	0,17	0,16 Mio. €	13%	0,02 Mio. €	0,14 Mio. €
<b>2b: Radverkehrsplan- Maßnahmen</b>	<b>7,24</b>	<b>10,28 Mio. €</b>	<b>63%</b>	<b>7,53 Mio. €</b>	<b>2,75 Mio. €</b>
2b-2.1 Ausbau Radnetz Prio.1	2,48	6,00 Mio. €	75%	4,50 Mio. €	1,50 Mio. €
2b-2.2 Optimierung Radnetz u. Wegweisung (Gesamtstadt)	0,84	0,30 Mio. €	50%	0,15 Mio. €	0,15 Mio. €
2b-2.3 Radabstellanlagen, Radparkhaus	1,52	3,00 Mio. €	80%	2,40 Mio. €	0,60 Mio. €
2b-2.4 Information, ÖA, Kampagnen	0,2	0,60 Mio. €	50%	0,30 Mio. €	0,30 Mio. €
2b-2.5 Betriebl. Mobilitätsmanagement	2,12	0,30 Mio. €	60%	0,18 Mio. €	0,12 Mio. €
2b-2.6 Förderung Verfügbarkeit Pedelegs	0,08	0,08 Mio. €		0,00 Mio. €	0,08 Mio. €
<b>3: Elektrifizierung Verkehr</b>	<b>0,59</b>	<b>5,12 Mio. €</b>	<b>30%</b>	<b>1,38 Mio. €</b>	<b>3,74 Mio. €</b>
3-1.1 Umstellg. Nutzfzg. auf E- Antrieb: 24 leichte u. 12 mittel/schwere Nutzfzg.	0,5	2,94 Mio. €	20%	0,59 Mio. €	2,35 Mio. €
3-1.2 Umstellg. ÖV-Flotte auf E- Antrieb: 1 Pilotbuslinie auf E- Antrieb	0,09	0,44 Mio. €	30%	0,13 Mio. €	0,31 Mio. €
3-2 Ladeinfrastruktur E-Cars	0	1,65 Mio. €	40%	0,66 Mio. €	0,99 Mio. €
3-3 Ladeinfrastruktur E-Bikes	0	0,10 Mio. €		0,00 Mio. €	0,10 Mio. €
<b>4: Öffentliche Flotten</b>	<b>1,26</b>	<b>3,88 Mio. €</b>		<b>0,00 Mio. €</b>	<b>3,88 Mio. €</b>
4-1 Umrüstung auf Euro 6	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
4-2 Neubeschaffung: 35 Fzg.	1,26	3,88 Mio. €		0,00 Mio. €	3,88 Mio. €
<b>5: Urbane Logistik</b>	<b>0</b>	<b>0,00 Mio. €</b>		<b>0,00 Mio. €</b>	<b>0,00 Mio. €</b>
5-1 GVZ Errichtung	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
5-2 Errichtung Mikro-Hubs	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
5-3 Nutzung gemeinschaftl. Paketboxen	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
5-4 Anreize Einsatz e- Lieferfahrzeuge	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
5-5 Förderung Einsatz Paketbriefkästen	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	-

<b>1: intelligente Verkehrs- informationssysteme</b>	0,00	0,00 Mio. €	50%	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
<b>2a: Sharing</b>	0,67	0,27 Mio. €	13%	0,04 Mio. €	0,23 Mio. €
<b>2b: Radverkehrsplan- Maßnahmen</b>	8,12	6,58 Mio. €	63%	4,44 Mio. €	2,14 Mio. €
<b>3: Elektrifizierung Verkehr</b>	3,10	12,26 Mio. €	30%	3,74 Mio. €	8,52 Mio. €
<b>4: Öffentliche Flotten</b>	0,00	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
<b>5: Urbane Logistik</b>	0,00	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
<b>GCP MARBURG gesamt:</b>	<b>11,89</b>	<b>19,10 Mio. €</b>		<b>8,21 Mio. €</b>	<b>10,89 Mio. €</b>
<b>LANGFRISTIG</b>	<b>&gt; 5 Jahre</b>				

Teilplan	NOx- Einsparung in t	Kosten	mögliche Förderquote, Mindestwert	pot. Förderhöhe, Mindestwert	pot. Kosten maximal
<b>1: intelligente Verkehrs- informationssysteme</b>	<b>0</b>	<b>0,00 Mio. €</b>	<b>-</b>	<b>0,00 Mio. €</b>	<b>0,00 Mio. €</b>
1-1 Ausbau DFI: 25 Standorte	n.b.	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
1-2 ÖV-Optimierung u. - Beschleunigung	0	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
1-3 Radbeschleunigung SiBike in Verbindung mit T1-2	n.b.	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
1-4 Ausbau Vernetzung Parkleitsystem	n.b.	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
<b>2a: Sharing</b>	<b>0,672</b>	<b>0,27 Mio. €</b>	<b>13%</b>	<b>0,04 Mio. €</b>	<b>0,23 Mio. €</b>
2a-1 Ausbau: 260 Räder	0,052	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
2a-2 Neue Nutzer - Pendler	0,14	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
2a-3 Neue Nutzer: betriebl. Mobi.Management (Dienst- Pedelecs aus 2a-1)	0	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
2a-4.1: Ausbau Car-Sharing: Effekt aus Verhaltensänderg.	0,16	0,00 Mio. €	-	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
2a-4.2: E-Car Umstellung: 26 Fzg.	0,32	0,27 Mio. €	13%	0,04 Mio. €	0,23 Mio. €
<b>2b: Radverkehrsplan- Maßnahmen</b>	<b>8,12</b>	<b>6,58 Mio. €</b>	<b>63%</b>	<b>4,44 Mio. €</b>	<b>2,14 Mio. €</b>
2b-2.1 Ausbau Radnetz Prio.1	5,88	4,00 Mio. €	75%	3,00 Mio. €	1,00 Mio. €
2b-2.2 Optimierung Radnetz u. Wegweisung (Gesamtstadt)	0,2	0,70 Mio. €	50%	0,35 Mio. €	0,35 Mio. €
2b-2.3 Radabstellanlagen, Radparkhaus	0,44	0,70 Mio. €	80%	0,56 Mio. €	0,14 Mio. €
2b-2.4 Information, ÖA, Kampagnen	0,2	0,70 Mio. €	50%	0,35 Mio. €	0,35 Mio. €
2b-2.5 Betriebl. Mobilitätsmanagement	1,08	0,30 Mio. €	60%	0,18 Mio. €	0,12 Mio. €
2b-2.6 Förderung Verfügbarkeit Pedelecs	0,32	0,18 Mio. €		0,00 Mio. €	0,18 Mio. €
<b>3: Elektrifizierung Verkehr</b>	<b>3,098</b>	<b>12,26 Mio. €</b>	<b>30%</b>	<b>3,74 Mio. €</b>	<b>8,52 Mio. €</b>
3-1.1 Umstellg. Nutzfzg. auf E- Antrieb: 15 leichte u. 22 mittel/schwere Nutzfzg.	0,798	3,79 Mio. €	20%	0,76 Mio. €	3,03 Mio. €
3-1.2 Umstellg. ÖV-Flotte auf E- Antrieb: 3 weitere Buslinien u. alle Anruf-Sammel-Taxis	2,3	4,08 Mio. €	30%	1,22 Mio. €	2,86 Mio. €
3-2 Ladeinfrastruktur E-Cars	0	4,38 Mio. €	40%	1,75 Mio. €	2,63 Mio. €
3-3 Ladeinfrastruktur E-Bikes	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
<b>4: Öffentliche Flotten</b>	<b>0</b>	<b>0,00 Mio. €</b>		<b>0,00 Mio. €</b>	<b>0,00 Mio. €</b>
4-1 Umrüstung auf Euro 6	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
4-2 Neubeschaffung	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
<b>5: Urbane Logistik</b>	<b>0</b>	<b>0,00 Mio. €</b>		<b>0,00 Mio. €</b>	<b>0,00 Mio. €</b>
5-1 GVZ Errichtung	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
5-2 Errichtung Mikro-Hubs	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
5-3 Nutzung gemeinschaftl. Paketboxen	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
5-4 Anreize Einsatz e- Lieferfahrzeuge	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
5-5 Förderung Einsatz Paketbriefkästen	0	0,00 Mio. €		0,00 Mio. €	-