

## Zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Marburg durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle (MoVe35)<sup>1</sup>

### Forderungen der Marburger Wirtschaft

Die Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit haben für die Wirtschaft eine herausragende Bedeutung. Die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen hängt zunehmend von ihrem Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung ab. Die Wirtschaft ist bereit, sich dieser Verantwortung mit neuen oder veränderten Geschäftsmodellen zu stellen.

Wir unterstützen die Universitätsstadt Marburg bei ihrem Vorhaben, bis zum Jahr 2035 eine zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität zu erreichen. Die entsprechenden Stellschrauben müssen aber im größtmöglichen Sinne wirtschaftsverträglich gestaltet werden, nur so kann der Begriff Nachhaltigkeit allumfassend gewährleistet werden. Ökonomie und Ökologie sind in Einklang zu bringen.

Marburg ist als Oberzentrum im Sinne der Raumordnung bedeutsam für die gesamte Region, nicht nur für Dienstleister, Einzelhandel, Gastronomie, Handwerk und Industrie, sondern auch für die Wissenschaft, Bildung, ärztliche Versorgung und die Kulturbranche. Die Erreichbarkeit der Innenstadt aus Nah und Fern muss gegeben sein: Einfach, schnell, bequem, konsequent, nachhaltig – jederzeit.

Eine leistungsfähige und verlässliche Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort. Waren- und Pendlerströme müssen fließen können, ohne dass Zeiteinbußen für Arbeitskräfte und Produktion entstehen. Denn im internationalen Wettbewerb entscheidet sich die Standortwahl auch nach der Erreichbarkeit von Arbeitsplatz und Produktion. Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist demnach unerlässlich, um im Wettbewerb der Regionen weiterhin standhalten zu können. Ferner würden vermeidbare Staus mit den bekannten negativen Auswirkungen Luftverschmutzung, CO<sub>2</sub>-Emissionen etc. vermieden.

Um die Infrastruktur für eine attraktive, lebendige, lebenswerte Innenstadt und auch für erfolgreiche, zukunftsfähige, außenliegende Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorte zu gewährleisten, hat die Wirtschaft folgende Kernforderungen in Bezug auf ein Mobilitätskonzept. Unsere Positionen untermalen den Willen der Wirtschaft, sich den Herausforderungen dieser Zeit zu stellen und an zukunftsfähigen Lösungen mitzuarbeiten.

### A. Inhaltliche Forderungen

**Priorität ist auf den Aufbau einer funktionierenden und attraktiven alternativen Erreichbarkeit aus dem Umland zu legen und nicht auf eine Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs durch Fahrverbote oder Parkplatzrückbau:** In einer autofreien Universitätsstadt Marburg würden sich Dienstleister, Einzelhändler, Gastronomen und das Handwerk aus der Innenstadt entfernen und sich außerhalb auf der „Grünen Wiese“ ansiedeln, da nur dort auch der Umsatz mit dem Umland generiert werden könnte, der

---

<sup>1</sup> Beschluss der IHK-Regionalversammlung Marburg vom 22.11.2021

notwendig ist, um die Existenz der damit verbundenen Arbeitsplätze zu sichern. Die Leerstände in der Innenstadt würden infolge zunehmen. Die Attraktivität der Universitätsstadt würde enorme Einbußen erleiden.

**Parkflächen müssen in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt und effizient genutzt werden:** Durch intelligente Parkraummanagementlösungen können freie Stellflächen schnell gefunden und auf diese Weise Such- und Sammelverkehr vermieden werden. Fahrgemeinschaftslösungen können zusätzlich die Effizienz erhöhen, so dass Fahrzeuge idealerweise künftig mit mehr als einer Person besetzt sind. Hierzu könnten Anreizsysteme oder präferierte Parkmöglichkeiten entwickelt werden.

**Entzerrung des Parkbedarfs durch Ausbau von dezentralen Parkflächen mit schneller und attraktiver Anbindung in die Innenstadt:** Gut erreichbare Park- and Ride-Flächen an den Randbezirken der Stadt, wie dem Georg-Gaßmann-Stadion oder der alten Universitätsbibliothek, mit einem kostenfreien leistungsfähigen Shuttle-Service in die Innenstadt können dazu beitragen, dass die Stadt bequem erreichbar ist und Staus in der Innenstadt vermieden werden. Verknüpft mit innovativen Lösungsansätzen, wie dem autonomen, vernetzten Fahren wäre dies für Marburg ein visionärer Schritt in die Zukunft. Das autonome vernetzte Fahren in Kombination mit geteiltem Fahren ist eine der größten Stellschrauben zur Entlastung der Innenstädte und für mehr Nachhaltigkeit und Lebensqualität (siehe hierzu Studie des Fraunhofer IAO:  
[http://publica.fraunhofer.de/eprints/urn\\_nbn\\_de\\_0011-n-5436689.pdf](http://publica.fraunhofer.de/eprints/urn_nbn_de_0011-n-5436689.pdf)).

**Ausbau des Fahrrad-, E-Mobilitäts- und ÖPNV-Netzes in Ergänzung und im Einklang mit dem motorisierten Individualverkehr ohne dessen Ausschluss:** Ein attraktiver, sicherer Radverkehr kann eine sinnvolle Alternative für die Nutzung des PKWs sein. Die Voraussetzung ist ein gut ausgebautes Radwegenetz (insbesondere zum Pharmastandort und zu den Lahnbergen), das die sichere, vorzugsweise neben der Fahrbahn geführte Fortbewegung mit Fahrrädern und Pedelecs ermöglicht. Dort, wo verschiedene Verkehrsträger gemeinsam auf einem Weg geführt werden, sollte der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme gelten. Erforderlich erscheint auch ein Ausbau von Abstellanlagen für Fahrräder und Pedelecs an Bahnhöfen und P&R-Parkplätzen (ggf. auch kostenpflichtig). Ein attraktiver, öffentlicher Personennahverkehr kann ebenfalls eine sinnvolle Alternative zur Nutzung des PKWs sein. Voraussetzungen sind eine hohe Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Verkehrsmitteln (z. B. Klimatisierung, WLAN) und an den Haltestellen (z. B. Überdachung und WLAN), ein weit verzweigtes Verkehrsnetz sowie eine gute Taktung der entsprechenden Linien. Zudem könnte ein Jobticket für alle Unternehmen ohne bislang existierende Hürden und Voraussetzungen Anreize schaffen, um mehr Arbeitnehmer zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Auch der Ausbau einer Wasserstoffinfrastruktur sowie der Ausbau von E-Säulen und kostenlosen E-Parkplätzen für PKWs in zentrumsnäherer Lage sollten mitbedacht werden.

**Entzerrung der Logistik (Online-Handel und Belieferung Handel/Gastronomie) ggf. durch Spät-/Früh-/Nachtbelieferungsmöglichkeiten:** Es sollten innovative Konzepte zur Entzerrung der Logistikströme entwickelt werden. Perspektivisch könnten autonome

Fahrzeuge oder andere technische Lösungen ein Schlüssel für eine effizientere und nachhaltigere Logistik sein. Einzelhändler sollten hierbei die Möglichkeit haben, ihre Waren bei Online-Verkäufen zu geeigneten Zeiten abholen zu lassen.

## **B. Forderungen zur Vorgehensweise**

**Enge Abstimmung mit den Nutzenden:** Verkehrslösungen müssen in enger Absprache mit den Nutzenden entwickelt werden. In erster Linie gilt es passgenaue Mobilitätsangebote zu gestalten und dazu auch die Bedarfe der Nutzenden zu berücksichtigen, insbesondere Berufspendler und Kunden. Die gute Erreichbarkeit aus Sicht der Nutzenden ist Voraussetzung für eine belebte Innenstadt und damit maßgeblich für ihre Attraktivität.

**Einbindung der Region:** Die Universitätsstadt kann nicht allein als Untersuchungsraum dienen. Zu eng sind die Verflechtungen des Oberzentrums mit den umliegenden, überwiegend ländlich geprägten Kommunen. Als Oberzentrum ist der Einzelhandel auf Kundschaft aus dem Umland angewiesen, die typischerweise mit dem PKW zum Einkaufen in die Stadt ein- und ausfährt. Gleiches gilt für die ärztliche Versorgung und die Kultur.

Pendlerbewegungen sind zudem zu berücksichtigen und genauer zu untersuchen. Viele Pendler aus der Region müssen teilweise die Stadt queren, um Betriebe und die Universitätsgebäude in der Innenstadt oder den Pharmastandort bzw. die Lahnberge (UKGM, Universität) zu erreichen. Auch gibt es Pendler, die aus der Stadt in das Umland auspendeln.

**Jede verkehrliche Änderung sollte stets auf Basis valider Daten angegangen werden:** Die Analyse der Planersocietät zum Parkraumangebot in der Innenstadt erfolgte während der Corona-Pandemie. Der Zeitpunkt war nicht ideal und kann nicht als Basis für ein Mobilitätskonzept der Zukunft herangezogen werden. Die Kundenfrequenz lag deutlich unter den Zahlen vor der Corona-Pandemie, die Betriebe mussten mit vielen staatlichen Hilfen gestützt werden.

Ferner gibt es einen Widerspruch zum Analyseergebnis und dem Umfrageergebnis aus der Umfrage „Vitale Innenstädte“. Während die Planersocietät zu dem Ergebnis kommt, dass es genügend Parkraum gibt, mangelt es aus der Sicht der Teilnehmenden an der Umfrage „Vitale Innenstädte“ an Parkmöglichkeiten im Innenstadtbereich.

**Veränderungen müssen schrittweise und in angemessenen Zeiträumen erfolgen:** Konsumenten-, Lieferanten- und Einzelhandels- und Pendlerverhalten sind über sehr lange Zeiträume entstanden und verändern sich eher langsam. Veränderungen bedürfen konkreter leistungsfähiger Alternativen, um die Menschen mitzunehmen. Je schneller eine Veränderung erreicht werden soll, desto konkreter und leistungsfähiger muss eine Alternative sein. Dem ist bei Veränderungsprozessen Rechnung zu tragen.

**Der Veränderungs- und Entwicklungsprozess muss eine Vorbehaltsregelung haben:** Die Zeitschiene der zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung muss Regelschleifen beinhalten. Nach Abschnitten muss die Auswirkung bewertet werden und dabei nicht nur verkehrliche Aspekte, sondern beispielsweise auch die Auswirkungen auf die Wirtschaft und auf die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Wirtschaftsstandorte berücksichtigen. Anpassungen und Korrekturen müssen zu definierten Zeitpunkten erfolgen.

Eine Machbarkeitsanalyse für eine Tunnellösung, eine Westumfahrung oder ähnliches ist zu erstellen.

**Die Fortschreibung des Einzelhandelsgutachtens sollte im Jahr 2022 erfolgen:** Die über zehn Jahre alte Studie ist in Teilen weiterhin wertvoll und eine Leitlinie, die die Universitätsstadt Marburg und den Einzelhandel stark vorangebracht haben. Die Fortschreibung unter Beibehaltung der Erfolgsfaktoren sind ein logisches Muss.