



Industrie- und Handelskammer  
Kassel-Marburg

An

- Stadtverordnete der Universitätsstadt Marburg
- Oberbürgermeister Dr. Thomas Spies
- Stadtrat Dr. Michael Kopatz

**per E-Mail**

Ihr Ansprechpartner  
Oskar Edelmann

E-Mail  
edelmanna@kassel.ihk.de

Tel.  
06421 9654-21

Fax  
06421 9654-55

2023-07-18

## **Stellungnahme der IHK Kassel-Marburg zum Mobilitäts- und Verkehrskonzept MoVe35**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Verabschiedung des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts MoVe35 steht am 21. Juli 2023 zur Verabschiedung durch die Stadtverordnetenversammlung an. Die Diskussionen über MoVe35 beschäftigen die regionale Wirtschaft seit einigen Wochen und sorgen für große Unsicherheit im Hinblick auf die Standortattraktivität der Stadt Marburg.

Wir möchten Sie auf diesem Weg über die Sichtweise der Industrie- und Handelskammer Kassel-Marburg, die auf vielen Rückmeldungen aus der Unternehmenschaft sowie Beschlüssen der Gremien der IHK beruht, informieren. Wir hoffen, dass Sie die von uns vorgebrachten Punkte in Ihren Diskussionen angemessen berücksichtigen.

Die Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit haben für die Wirtschaft eine herausragende Bedeutung. Wir stehen vor einer der wohl größten Herausforderungen in diesem Jahrhundert: der Energie- und Klimawende. Bereits seit vielen Jahren leistet die regionale Wirtschaft freiwillig und ohne staatliche Regulierungsmaßnahmen ihren Beitrag zum Transformationsprozess hin zu einer klimafreundlichen Handlungsweise. Diesen Prozess wird sie auch zukünftig fortsetzen.

Die Industrie- und Handelskammer Kassel-Marburg stand und steht daher an der Seite der Stadt Marburg bei ihrem Vorhaben, bis zum Jahr 2035 eine zukunftsorientierte, klimafreundliche und vielfältige Mobilität zu erreichen. Dementsprechend hat sich die IHK aus gutem Grund in den vergangenen Jahren am MoVe35-Beirat beteiligt und konstruktiv eingebracht.

Wir haben aber immer betont, dass entsprechende Stellschrauben im größtmöglichen Sinne wirtschaftsverträglich gestaltet werden müssen. Damit Industrie, Handel und Dienstleister ihrem Versorgungsauftrag nachkommen können, müssen Ökonomie und Ökologie grundsätzlich zusammengedacht werden.

Unsere Beteiligung erfolgte daher in der Hoffnung, dass innerhalb des MoVe35-Beirats umsetzbare Vorschläge diskutiert und erarbeitet werden, die die Interessen aller beteiligten Akteure und unserer Mitgliedsunternehmen berücksichtigen, damit ökologische und ökonomische Zielsetzungen bestmöglich erreicht werden können. Immerhin ist Marburg 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 Kulturbedeutsamkeit. Auch pendeln täglich rund 29.000 Beschäftigte in die Stadt und haben oft keine leistungsfähige Alternative mit dem Umweltverbund. Eine leistungsfähige und verlässliche Verkehrsinfrastruktur ist daher eine wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort.

In der Art und Weise ist es im MoVe35-Beirat gelungen, ein – auch aus unserer Sicht – ausgewogenes Zielsystem zu entwickeln, dessen Ziele gleichrangig nebeneinanderstehen und stets gemeinsam zu berücksichtigen sind.

In diesem von der Stadtverordnetenversammlung am 19. November 2021 verabschiedeten Ziel- und Leitliniensystem ist als Unterziel der beiden Oberziele „Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität“ und „Stadt- und umweltverträglicherer Kfz-Verkehr“ unter Ziffer C1/D1 das Ziel

**„Anreizbasierte Verringerung  
der Kfz-Verkehrsmengen durch Ausbau attraktiver Alternativen“**

formuliert.

Die „Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen“ ist dabei gegen den Widerstand der Wirtschaftsvertreter im MoVe35-Beirat durchgesetzt worden. Wir hatten vor dem Hintergrund des Ziels, nämlich die Klimawende zu unterstützen, als Zielgröße eine Verringerung der Kfz-Emissionen vorgeschlagen. Dieser Vorschlag der Wirtschaftsvertreter des Beirats ist im Zielbericht als „Einzelmeinungen“ deklariert worden (siehe Fußnote auf Seite 7 des Zielberichts). Im Konzept wird also kein Unterschied gemacht zwischen einem „Verbrenner“ und einem E-Fahrzeug. Diese fehlende Unterscheidung erscheint wenig plausibel, zumal die Bundesregierung und die EU die Antriebswende hin zur E-Mobilität wollen und fördern.

Unseres Erachtens ist die geforderte Verringerung der Kfz-Mengen nicht mit dem Ziel des Klimaschutzes begründbar. Durch die Umstellung auf E-Mobilität werden Schadstoff- und Lärmemissionen in der Stadt ohnehin sukzessive zurückgehen. Die darüber hinaus gewünschte Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den jeweiligen Wohnquartieren kann durch die sukzessive Verteuerung des Anwohnerparkens in der Innenstadt (insb. im Südviertel) und durch die Einführung von Quartiersparkhäusern gelingen. Durch diese Maßnahmen würde der Straßenraum sehr deutlich von parkenden Autos entlastet. Dies durch die Anwohner selbst, ohne Kunden und Pendler zu treffen.

Darüber hinaus findet sich an keiner Stelle der Beschlussvorlage für die Verabschiedung des Ziel- und Leitliniensystems durch die Stadtverordnetenversammlung ein Hinweis auf „Zwangsmaßnahmen“ zur Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen.

**Die jetzt im Abschlussbericht unter Ziffer D. „Kfz-Verkehr“ vorgeschlagenen Maßnahmen sind überwiegend verpflichtend und widersprechen dem von der Stadtverordnetenversammlung verabschiedeten Ziel, die Kfz-Verkehrsmengen durch Ausbau attraktiver Alternativen anreizbasiert zu verringern.**

Beispiele für solche Maßnahmen gegen das Kfz sind

- Parkplatzabbau (10 % in der ersten 3 Jahren, dann 10 % pro Jahr)
- Einbahnstraßenregelungen wichtiger Hauptverkehrsstraßen wie Firmaneiplatz/ Deutschhausstraße (Ziffer D1.1) oder Biegenstraße (Ziffer D1.2)
- Perspektivisch Sperrungen von Biegenstraße (Ziffer D1.2) und Rudolphsplatz (Ziffer D1.3)
- Sperrung „Am Grün“ (Ziffer D2.1) und Verkehrsberuhigung im Südviertel (Ziffer D2.2)

Durch solche Maßnahmen drohen erheblich Einschränkungen der Erreichbarkeit zentraler Ziele in der Innenstadt, da sich die Knotenpunkte wie Schwanallee, Universitätsstraße, Bahnhofstraße etc. weiter verdichten werden. Dies wird dazu führen, dass sich der Verkehr auf Ausweichrouten verlagert, Staus zunehmen und die Umweltbelastungen und Emissionen sich erhöhen. Wir halten eine innerstädtische Hauptführung des Verkehrs entlang der Quartiere auch in der Zukunft für notwendig, um die Attraktivität der Stadt aufrecht zu erhalten.

Der Wunsch scheint offenbar zu sein, den MIV so weit zu verlangsamen, dass der ÖPNV attraktiver erscheint. In der Konsequenz bedeutet es: Um das Ziel mit dem Kfz zu erreichen, muss mehr Zeit und mehr CO<sub>2</sub> aufgewandt werden. Wir möchten betonen, dass die Vertreter der Wirtschaft im MoVe35-Beirat große Teile der unter Ziffer D vorgeschlagenen Maßnahmen kritisiert und abgelehnt haben.

Als Vertreter der Wirtschaft schauen wir mit großer Sorge auf diesen Teil des Abschlussberichts zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept 2035 für Marburg, der Ihnen zur Verabschiedung vorliegt und der Grundlage für weitreichende Diskussion in der Öffentlichkeit und in der Wirtschaft war und ist.

Große Teile der Unternehmen, ob Händler, Dienstleister oder Industrieunternehmen, sind in höchstem Maße verunsichert und teilen uns ihre Sorgen mit. Teilweise fühlen sich Unternehmen durch diese Maßnahmen in ihrer Existenz bedroht.

Viele sehen dies als Einladung an große Onlinehändler (wie Amazon etc.) und als Konjunkturprogramm für die umliegenden Ober- aber vor allem Mittelzentren. Allein der Hinweis, der Kunde mit Auto sei in Marburg nicht willkommen, führt bereits zu einem Standortschaden.

Dienstleister, Einzelhändler, Gastronomen und das Handwerk könnten sich zudem 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 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 und der lokale Einkauf vor Ort geschwächt.

Zudem wird die Erreichbarkeit des Standorts Behringwerke über die innerstädtische Anbindung über Bahnhofstraße, Elisabethstraße, Ketzerbach und Marbach (L3092) durch die oben aufgeführten Maßnahmen erschwert werden.

In diesem Zusammenhang sind die Ausführungen zum Behringtunnel bemerkenswert. Dieser ist laut Endbericht erneut eingehend geprüft und in Bezug auf seine verkehrliche Wirkung bewertet worden. **Laut Gutachter würde der Behringtunnel zu einer starken Verbesserung der Erreichbarkeit des Behringstandorts führen** und von einer beträchtlichen Menge an Fahrzeugen genutzt werden (16.000 – 17.500 KFZ 7 Tag). Darüber hinaus hat die Prüfung ergeben, dass der Behringtunnel eine entlastende Wirkung für die Ketzerbach/Marbacher Weg (6.000 – 10.000 KFZ / Tag), das Nordviertel sowie für das Lahntal (4.000 KFZ / Tag) entfaltet.

Trotz dieser Vorteile soll der Behringtunnel nicht weiterverfolgt werden, da „die Gefahr“ bestünde, dass weitere Pendler auf das Auto umsteigen würden und der Tunnel den grundlegenden Bemühungen der Stadtgesellschaft, den Autoverkehr zu reduzieren, entgegenstehen würde.

Vor dem Hintergrund des hohen Verkehrswerts des Behring-Tunnels regen wir an, dieses Vorhaben weiterzuverfolgen und eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.

Wir sind zudem der Auffassung, dass selbst ohne Maßnahmen gegen den MIV und eine wirtschaftsverträgliche Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen bis 2035 gemeinsam erreichbar sein kann.

Das Thema Klimaschutz hat sich in den letzten Jahren sowohl in den Unternehmen als auch bei der Bevölkerung viel ausgeprägter als noch vor einigen Jahren gezeigt. Verstärktes Homeoffice, Coworking-Spaces, Carsharing, E-Bike-Leasing werden immer mehr genutzt und werden in Zukunft weiter zunehmen.

Beispielsweise sehen wir großes Potential in folgenden Maßnahmen, die anreizbasiert zu einer Verringerung von Fahrten mit dem Kfz führen werden:

## **Verbesserter ÖPNV**

Wir begrüßen und unterstützen daher eine deutliche Stärkung des Umweltverbundes, insbesondere den Ausbau des ÖPNV. Wir halten die Maßnahmen, insbesondere die ÖV-Sofortmaßnahmen (C1) teilweise für nicht ausreichend. Hier gilt es, einen ambitionierteren Nahverkehrsplan vorzulegen.

Darüber hinaus schlagen wir vor, die ÖV-Entwicklungsideen eines Tram-Systems und einer Seilbahn (auch mit alternativen Linien) zeitnah auf ihre Machbarkeit zu prüfen und nicht auf die lange Bank zu schieben. Toulouse hat beispielsweise im letzten Jahr Europas längste urbane Seilbahn in Betrieb genommen, die den dortigen Nahverkehr ergänzt. Langfristig ist auch das autonome vernetzte Fahren in Kombination mit geteiltem Fahren im Blick zu behalten. Dieses 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)).

Wir regen zudem an, beim Thema Attraktivität des ÖPNV auch die Themen Sicherheit, Sauberkeit und Bequemlichkeit sowie den Ausbau von WLAN in Bussen und an Haltestellen im Blick zu haben.

### **Deutschlandticket als „Jobticket“**

Mit einem deutlich verbesserten ÖPNV und der Implementierung des Deutschlandtickets als „Jobticket“ kann es gelingen, einen Teil der Pendler und der Bürger vom Auto auf den Umweltverbund umsteigen zu lassen. Das Deutschlandticket – insbesondere als Jobticket – wird jedoch aus unserer Sicht nur dann seine volle Wirkung entfalten können, wenn die Taktung des ÖPNV deutlich erhöht wird.

### **Einführung einer städtischen Mitfahrer-App**

Eine weitere Möglichkeit ist die Einführung einer städtischen Mitfahrer-App (ggf. gemeinsam mit dem Landkreis). Der Standort Behringwerke hat mit einer entsprechenden App für den Standort gute Erfahrungen gemacht. Auch die Vertreter der Stadt Marburg sehen in einer solchen digitalgestützten, arbeitgeberunabhängigen Vernetzung der Pendler ebenfalls großes Potential. Wenn es gelänge, bis 2035 statt 1,4 Personen in einem Fahrzeug 1,75 Personen fahren zu lassen, ergäbe sich bereits eine Reduzierung der Kfz um 25 %. Im Übrigen ist das Knowhow für die Erstellung einer solchen App in der Region vorhanden.

Unterstützt werden könnte der Umstieg auf solche Fahrgemeinschaftslösungen auch durch Anreizsysteme und präferierte Parkmöglichkeiten oder ähnliches.

### **Aufbau attraktiver Park & Ride-Anlagen**

Aufbau gut erreichbarer kostenloser Park & Ride-Anlagen an der alten Universitätsbibliothek, Afföller, Georg-Gassmann-Stadion etc. mit leistungsfähigem und kostenfreiem Shuttle-Service in die Innenstadt sind ein zentraler Baustein, wenn man den MIV reduzieren möchte, ohne die Erreichbarkeit und Attraktivität der Innenstadt zu verringern. Diese können dazu beitragen, dass die Stadt bequem erreichbar ist und der Verkehr in der Innenstadt und damit CO<sub>2</sub> reduziert wird. Nur so erzeugt man einen wirklichen Anreiz zum (teilweisen) Umstieg auf den ÖPNV. Dies ist insbesondere für Besucher aus dem Umland und Touristen wichtig, die normalerweise per Kfz in die Stadt fahren. Die vorgesehene Ausweisung dieser Parkplätze als Park+Go-Standorte ist u.E. nicht attraktiv. Die Entfernung beispielsweise in die Oberstadt ist für einen Park+Go-Standort zu weit, so dass ein solches Angebot für Innenstadtbesucher und

Touristen, aber auch insbesondere für ältere Menschen bzw. für Menschen mit Einschränkungen nicht angenommen werden dürfte.

Die Beispiele zeigen unseres Erachtens eindrücklich, wie anreizbasiert und wirtschaftsverträglich eine Reduzierung von Kfz-Verkehr gelingen kann.

Aus unserer Sicht kann die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs nur wirtschaftsverträglich gelingen, wenn die richtigen Anreize gesetzt werden, d.h. ausreichende und konkurrenzfähige Alternativen vorhanden sind. Hierzu zählen insbesondere:

- der grundlegende Ausbau des ÖPNV mit einer deutlich höheren Taktung und ggf. neuen Linien,
- die großflächige Implementierung des Deutschlandtickets als Jobticket,
- die Einführung einer städtischen Mitfahrer-App,
- kostenlose attraktive Park + Ride-Parkplätze mit gut getakteten kostenlosen Shuttle-Bussen in die Kernstadt sowie
- Schnellbusse zu zentralen Arbeitsorten (z.B. Behring-Standorte), um die Pendlerströme durch Individualverkehr mittelfristig zu reduzieren.

Daher sollte die Priorität in erster Linie auf den Aufbau einer funktionierenden und attraktiven alternativen Erreichbarkeit aus dem Umland und den Ortsteilen gelegt werden und nicht auf eine Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs durch Fahrverbote oder Parkplatzrückbau. Fehlende Alternativen zur Erreichbarkeit zentraler Ziele der Stadt Marburg gefährden den Wirtschaftsstandort sowie den Einzelhandelsstandort und können dazu führen, dass sich starke und innovative Unternehmen mittelfristig von Marburg abwenden.

Zuletzt möchten wir noch auf einen Punkt hinweisen.

Die Tatsache, dass die Verabschiedung des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts MoVe35 rund 5 Wochen nach der Veröffentlichung des Endberichts erfolgt, hat uns und große Teile der Wirtschaft irritiert. Zwar ist der Erstellung des Endberichts ein dreijähriger Prozess mit einer Ende 2020 erfolgten Bürgerumfrage vorausgegangen, jedoch haben die konkreten Maßnahmen und das Konzept in seiner aktuellen Ausprägung eine solche Beteiligung nicht erfahren. Dies führt bei großen Teilen der Unternehmen, die für sich eine große Betroffenheit feststellen, zu Verdruss.

Wird das Konzept so wie es aktuell vorliegt von der Stadtverordnetenversammlung verabschiedet, drohen über eine längere Zeit weitere öffentliche Diskussionen, die unserem gemeinsamen Ziel, eine wirtschaftsverträgliche Mobilitätswende zu erreichen, zuwiderlaufen. Aus diesem Grund würden wir uns freuen, wenn es gelänge, eine konsensorientierte Lösung zu finden.

Wir weisen an dieser Stelle explizit darauf hin, dass wir als IHK Kassel-Marburg in der Vergangenheit und auch in Zukunft unsere Aufgabe wahrnehmen werden, unsere Mitgliedsunternehmen durch Beratung, Veranstaltungen und Informationen dabei zu unterstützen, geeignete Alternativen zur Mitarbeiter- und Kundenmobilität zu implementieren.

Der Dialog und die Kompromissfindung zwischen Wirtschaft und Verwaltung ist zentral, denn aus unserer Sicht kann die Mobilität der Zukunft nur gemeinsam mit der regionalen Wirtschaft gestaltet werden. Nur so können die ökologischen und ökonomischen Ziele erreicht werden.

Gerne unterstützen wir die Stadt Marburg weiterhin fachlich konstruktiv bei der Herausforderung, dieses Gleichgewicht bei der Gestaltung unserer Zukunft zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

Vorstand der IHK-Regionalversammlung Marburg



Udo Diehl  
(Vorsitzender)



Andreas W. Ditzel



Karl-Heinz Feußner

Stellvertretender Hauptgeschäftsführer



Oskar Edelmann