

Am 25. Juni 1995 sollte im Wege eines Bürgerentscheides (gemäß § 55, des Hess. Kommunalwahlgesetzes) über ein Verkehrskonzept abgestimmt werden, mit dem bei Annahme bis 1997 eine verkehrsberuhigte Marburger Innenstadt dadurch herbeigeführt werden sollte, dass der Rudolphsplatz vor dem damaligen Luisabad sowie das Südviertel und die Universitätsstraße für den Durchgangsverkehr (mit Ausnahme von Bussen, Fahrrädern und Taxen) gesperrt und die Elisabethstraße in eine Fußgängerzone umgewandelt werden sollte. Die dargestellten Ziele der Initiatoren des Bürgerentscheids – immerhin wurden mehr als 5.500 Unterschriften gesammelt – muteten idealistisch an und sprachen das weit verbreitete ökologische Bedürfnis vieler an und hätten daher leicht eine Mehrheit finden können, wenn es nicht gelungen wäre, die breite Öffentlichkeit über die wirklichen Notwendigkeiten einer stadtverträglichen Erschließung der Innenstadt aufzuklären und von daher zu überzeugen, dem zur Abstimmung gestellten Verkehrskonzept eine eindeutige Absage zu erteilen. Dabei wäre es natürlich auch schon damals hilfreich gewesen, wenn nicht nur der Magistrat, sondern auch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Marburg ihre kommunalpolitische Führungskraft – deswegen ist sie schließlich gewählt – aufgebracht hätte, um eine eindeutige Stellungnahme abzugeben.

Jetzt – 25 Jahre später – gibt es eine neue Studie, „MoVe35“, von 243 Seiten, und es ist umso notwendiger, dass sich die verschiedenen Interessengruppierungen, Verbände und einzelne Vertreter der Wirtschaft und des öffentlichen Lebens zu dem Konzept „MoVe35“ und der damit dort aufgeworfenen Problematik äußern. Eine öffentliche Aufklärung in großem Umfang tut not! Keiner, der durch das vorgeschlagene Verkehrskonzept betroffenen Bürger der Stadt Marburg und des Umlandes soll eines Tages sagen dürfen, er habe von „MoVe35“ nicht gewusst und er habe sich nicht mit den Konsequenzen auseinandersetzen können.

Als ich das erste Mal vor etlichen Monaten über das von den Initiatoren angestrebte Verkehrskonzept hörte, gingen mir spontan folgende Fragen durch den Kopf:

1. Warum sprechen die Initiatoren eigentlich heute von „MoVe35“?
2. Die vielzitierte Stadtautobahn, auf die man jetzt so gerne den gesamten Durchgangsverkehr lenken möchte und die heute wegen ihrer Trassenführung als ökologisch bedenklich (Lärm- und Abgasbelastung) bezeichnet werden muss und die von Umweltschützern in der Vergangenheit häufig attackiert wurde (Forderungen nach drastischer Geschwindigkeitsbegrenzung und sogar Rückbau!), dient heute den gleichen Verfassern der Studie als Vehikel für eine verkehrsberuhigte Marburger Innenstadt. Wer kann da noch folgen?
3. Viele Marburger Bürger erinnern sich noch an die vehementen Diskussionen

# MoVe35

## Wirtschaftsstandort Marburger Innenstadt Verkehrsbewältigung statt Verkehrsbehinderung

### Anforderungen des Unternehmers Peter Ahrens an eine stadtverträgliche Erschließung der Innenstadt.

von Pro und Kontra wegen des Baues der sogenannten Schlachthofbrücke. Zu guter Letzt einigte sich die Marburger Kommunalpolitik – wie so häufig – auf den kleinsten, gemeinsamen Nenner, nämlich die Brücke nicht zu bauen. Haben nicht verkehrspolitische Unterlassungsünden wie diese überhaupt erst dazu beigetragen, der lautstarken und radikalen Forderung nach einem neuen Verkehrskonzept Vorschub zu leisten? Es ist nicht das Anliegen meiner Ausführungen, mich mit allen Details verkehrspolitischer Entwicklungen in Marburg öffentlich auseinanderzusetzen. Vielmehr möchte ich den Versuch unternehmen, die Marburger Situation und die Problematik der Marburger Verkehrspolitik und die in „MoVe35“ dargestellten Verkehrskonzepte in einen größeren Zusammenhang zu stellen. Denn eins ist sicher: Eine vom Stadtparlament beschlossene Durchführung von „MoVe35“ wird unmittelbare Auswirkungen für Marburg und seine Bevölkerung haben, anders als bei der Abstimmung in 1995 über das Sektorierungsmodell, wo die Bürger selber sich für oder gegen ein Verkehrskonzept entscheiden konnten. D. h. ob Verkehrsverhinderung als Aufgabe kommunaler Verkehrspolitik der Zukunft verstanden wird – oder ob nicht doch die Mehrheit der Bürger sich für ein Konzept der Verkehrsbewältigung und gegen eine Verkehrsverhinderung klar aussprechen kann, und nicht ein Kreis von sog. Fachberatern und Planern dies entscheidet.

#### Stadt und Verkehr

Nicht nur in Marburg, sondern auch in zahlreichen anderen Städten der Bundesrepublik beherrschen Verkehrsprobleme die Diskussionen und Auseinandersetzungen in der Öffentlichkeit, in den politischen Parteien, in den Medien und vielen Verbänden. Die Forderungen nach autofreien Innenstädten, eine zwangsläufige Folgeentwicklung des jetzt in Marburg zur Beschließung anstehenden Modells „MoVe35“, setzen überall Schlagzeilen.

Gemäß unserer gewachsenen, europäischen Stadtkultur bildet die Innenstadt oder die Stadtmitte überwiegend den historischen Kern und stellt einen Ort mannigfacher, bürgerlicher Identifikation dar.

Die Stadt ist Handels- und Kommunikationszentrum mit einer hohen Arbeitsplatzdichte und umgebenden Wohnbereichen, die die Innenstadt durch Attraktivität und Anziehungskraft auf Stadt und Umland auszeichnen. Diese europäische Stadtkultur erfordert leistungsfähige Verkehrsverbindungen. Im Nutzungs- und Angebotsprofil der Innenstadt ist die Wirtschaftskraft, vor allem die Dienstleistungs- und Handelsangebote, eine dominante und bedeutende Größe. Die Zugänglichkeit der Innenstadt bedeutet deshalb nicht nur Bewegungsfreiheit für die dort lebenden Einwohner, sondern auch Zufahrtchancen für Kunden, Lieferanten, Klienten, Patienten, Besucher und Touristen.

In diesem Zusammenhang ist erstaunlich, dass insbesondere bei der Verkehrsplanung der Städte der angebliche Bürgerwille viel Einfluss auf die Stadtpolitik hat. Meinungsumfragen zur autoberuhigten oder autofreien Innenstadt werden daher mittlerweile in fast allen Städten durchgeführt. Den meisten Umfragen, wie in Marburg ist allerdings gemeinsam, dass sie nur die Stadtbewohner einbeziehen. So auch bei „MoVe35“, wo eine relativ begrenzte Beteiligung und Auswahl der Bürger in Marburg einbezogen waren. Wollte man aber einen Überblick über das Meinungsbild aller Citybenutzer haben, sollte man fairerweise auch die Bewohner außerhalb der Stadtgrenzen mitbefragen. Gerade dem Einzelhandel oder den übrigen Dienstleistungsbereichen kann dies nicht gleichgültig sein, denn im Bundesdurchschnitt kommen bis zu 50 % der Besucher der Innenstadt aus dem Umland. Diese Menschen haben natürlich eine andere Meinung zur Verkehrsplanung als die Innenstadtbewohner, die selbstverständlich ein Anrecht darauf haben, ihren Unmut über die Belastung durch PKW-Verkehr zum Ausdruck zu bringen, obwohl sie in der Regel selbst nicht auf das Auto verzichten möchten.

Auseinandersetzungen um die Bewältigung des wachsenden Stadtverkehrs innerhalb unserer Städte ist also nicht so neu, wie manche denken.

Nach dem Wiederaufbau infolge des 2. Weltkrieges und des in den 50er und 60er Jahren einsetzenden wirtschaftlichen Auf-

schwunges, in dessen Folge sich die Massenmotorisierung durchsetzte, entwickelte sich schon in den 60er Jahren eine öffentliche Diskussion, die den baldigen Zusammenbruch des Stadtverkehrs und damit den Niedergang der Städte an die Wand malte. Statt sich ausschließlich an einer automobilorientierten Verkehrsplanung zu orientieren, setzte sich in den 60er und 70er Jahren zunehmend das Leitbild von einer verkehrsgerechten zu einer menschengerechten Stadt durch. Die Einrichtung von zahlreichen autofreien Fußgängerzonen in den Zentren von Mittel- und Großstädten war die Folge. Dadurch wurden bedeutende Akzente der Urbanität und der gesteigerten Aufenthaltsqualität in diesen mit Handels-, Kultur- und Dienstleistungseinrichtungen ausgestatteten innerstädtischen Bereichen gesetzt.

In weiterer Folge hat der Deutsche Städtetag bereits 1984 ein Leitkonzept für die Verkehrspolitik der Städte entwickelt, in dem Gesamtverkehrssysteme gefordert werden, in denen der öffentliche Personennahverkehr und der Individualverkehr zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem Auto immer dann gefördert werden sollen, wenn sie unter ökonomischen, städtebaulichen und sozialen Aspekten die größten Vorteile für einen stadtverträglichen Gesamtverkehrsablauf bieten. Gleichzeitig wurden stadtplanerische, bauliche, verkehrslenkende und weitere organisatorische Maßnahmen angemahnt, die zu einer Reduzierung vermeidbarer Verkehrsbedürfnisse beitragen.

Die Forderung nach vernetztem Denken, das die Entwicklung von Gesamtverkehrssystemen fordert, fällt relativ leicht. Wer wollte allerdings bezweifeln, dass die Umsetzung in ein ganzheitliches Instrumentarium der Stadt- und Verkehrsplanung bis heute in vielen Fällen nicht erreicht worden ist.

#### Verunsicherung und Emotionalisierung des Themas „Verkehr“

Die flächenhafte Ausdehnung der Städte sowie die mit den zunehmenden Verflechtungen zwischen Stadt und Umland entstandene Welle der täglichen Verkehrsvorgänge und die Zunahme der Mobilität in den zurückliegenden 50 Jahren haben Ideen, aber auch Theorien und Fantasien im Rahmen einer zu-

nehmenden, öffentlichen Diskussion gefördert.

So wurde bereits während der Energiekrise der 70er Jahre zum ersten Mal versucht, Stadt- und Verkehrsstrukturen mit einem integrierten ökologischen Ansatz zu verändern.

Allerdings blieb dieser Versuch, die Entkoppelung des Verkehrswachstums vom Wirtschaftswachstum anzustreben, um dadurch die mit der Motorisierung gewachsene Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft einschränken zu können, eine untaugliche, weil ideologiebefrachtete Theorie der Verkehrsverminderung.

Der zweite großangelegte Versuch wurde im Zusammenhang mit einem seit Anfang der 80er Jahre gewachsenen Umwelt und Ökologiebewusstsein gestartet. Die verkehrs- und kommunalpolitische Diskussion über das befürchtete und unmittelbar bevorstehende Verkehrschaos wird von der Verunsicherung gefördert, die die zunehmende Emotionalisierung des Gesamthemas „Verkehr“, durch verkehrspolitische Wunschvorstellungen, durch euphorische Erwartungen und oft genug durch bewusst und überzogen in den Raum gestellte Extremszenarien entstanden ist.

Dies hat sich auch das Konzept „MoVe35“ zu Nutze gemacht. Es kommt daher nicht überraschend, dass diese Grundstimmung bis weit in die die Marburger Kommunalpolitik tragenden Parteien hineinreicht. Je nach parteipolitischen Standort reichte bisher der Maßnahmenkatalog zur Eindämmung und Reduzierung des Individualverkehrs von Behinderungsstrategien mit planwirtschaftlicher Tendenz bis zu gemäßigten Lösungen des sowohl-als-auch.

In den letzten Jahren hat sich die Diskussion über die gegenwärtige und zukünftige Verkehrsentwicklung ausschließlich auf die Frage nach den Folgen für Umwelt und Landschaft verdichtet. Bürger, die dabei versuchen, auch andere damit zusammenhängende Faktoren zu durchdenken, werden leicht als Umweltschädler und dem Progressivismus entgegenstehend diffamiert.

Dabei ist meistens das Gegenteil der Fall. Für jeden normal denkenden und die Gesamtproblematik berücksichtigenden Bür-

ger ist die Forderung nach Organisation der täglichen Verkehrsvorgänge in Städten und Gemeinden, die auf eine möglichst geringe Belastung der Umwelt zielt, eine Selbstverständlichkeit.

Dies darf aber nicht zu Lasten der Wirtschaft und der die Existenz sichernden Bedürfnisse der den Wirtschaftsprozess tragenden Bevölkerung gehen. So ist ja auch zu beobachten, dass radikale Forderungen in diesem Bereich, wie deutlich in Marburg zu beobachten ist, am lautstärksten von den Bevölkerungsgruppen artikuliert werden, die dem Wirtschaftsprozess am weitesten entfernt stehen. Je weiter man dem Wirtschaftsprozess entfernt steht und je weniger das unmittelbare, persönliche Wohlergehen von diesem abhängig ist, umso mehr werden Mensch, Umwelt und Landschaft bemüht, um radikale Verkehrsveränderungen herbeizuführen. Der missionarische Eifer der dabei an den Tag gelegt wird, ist nicht nur verdächtig, sondern beunruhigend, weil gefährlich.

Nicht aus dem Auge verlieren sollte man jedoch dabei, dass die beiden wichtigsten Ziele einer stadtverträglichen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung einen gleichrangigen Stellenwert haben müssen, nämlich

- die Förderung der Umwelt, Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Städten und
- die Förderung der Wirtschaftskraft der Städte, etwa durch die Erhaltung von Standortgunst und weiteren, existenzsichernden Voraussetzungen für Produktion, Handel, Dienstleistungen und Einrichtungen der gewerblichen Wirtschaft.

Es ist die unabdingbare Aufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung - und hier ist eine entscheidungsstarke und vorausschauende Kommunalpolitik gefordert - die dabei bestehenden Zielkonflikte zu reduzieren.

Der jüngste Versuch von politischen Gruppierungen, wobei sich politische Parteien häufig allzu gerne des Vehikels von Bürgerinitiativen bedienen, eine Wende in der Verkehrsentwicklung in Städten und Gemeinden herbeizuführen, basiert auf der Strategie nach autofreien Innenstädten. „MoVe35“, wie jetzt in Marburg geplant, stellt nur eine besondere Variante dieser Strategie dar. Sie ist darüber hinaus Vorstufe einer schließlich die ganze Stadt und die Region erfassenden Begrenzung der „Auto-Mobilität“.

Mit den geforderten Eingriffen in das innerstädtische Verkehrsgeschehen wird ignoriert, dass allein Begegnung, Handel und Wandel - und damit der tägliche Verkehrsaustausch von Gütern und Personen - die notwendige Voraussetzung für attraktive, lebensfähige Städte sind.

Die Behauptung, wonach die angestrebte Umweltentlastung der Innenstädte durch eine rigorose Verminderung des Autoverkehrs möglich wäre, ohne dass der Wirtschaftsverkehr und die Mobilität eingeschränkt werden müssten, entbehrt bisher jeglichen Beweises. Die wirtschaftliche und soziale Existenz der Innenstädte steht und fällt mit der blei-

benden Erreichbarkeit und Zugänglichkeit auch im motorisierten Verkehr.

Die Lebensfähigkeit der Stadt – und insbesondere der Innenstadt – hängt in erster Linie davon ab, wie der notwendige Verkehr umweltschonend, stadtverträglich und die wirtschaftliche Existenz sichernd, bewältigt werden kann. Mit Mobilitätsverzicht und Maßnahmen der Verkehrsverhinderung Verkehrsprobleme mildern oder lösen zu wollen, die die Kommunal- und Landespolitik in den zurückliegenden Jahrzehnten vielfach selbst verursacht und zu verantworten hat, kann nicht das Ziel einer positiven und erfolgreichen Stadtentwicklung sein.

**Verkehr lässt sich in den Städten nicht nach erwünschten und unerwünschten Wirkungen trennen.** Die Politiker müssten den Mut haben, die Wahrheit auszusprechen, dass Verkehr auch ein Preis unseres Wohlstandes ist, und es muss deutlich gemacht werden, dass wir alle von Mobilität und Verkehr profitieren. Dies gilt auch für diejenigen, die möglicherweise nicht mit dem Auto fahren, dennoch aber darauf angewiesen sind, etwa im Supermarkt um die Ecke jederzeit vom Lieferwagen frisch angelieferte Ware kaufen zu können. Weder die autogerechte Stadt und die damit verbundenen Folgen, noch die autolose Stadt, stellen eine Zukunftslösung dar.

Auch für eine Stadt wie Marburg gilt es Abschied zu nehmen von der Vorstellung, mit einer hinzunehmenden oder gar gezielt angesteuerten Stau- oder Behinderungspolitik könne der Gebrauch des Autos eingeschränkt werden. Mit einer derartigen Politik befriedigt man nur die vermeintliche, eigene Wählerklientel und eine Ideologie, nicht aber den Anspruch der Bürger an ihre Stadt.

Das gleiche gilt für immer wieder zu hörende Behauptungen, mit dem Bau einer Straße oder eines Parkhauses werde nur neuer, unerwünschter Autoverkehr produziert. Solche Einstellungen sind nicht nur falsch, sondern geradezu gefährlich und verantwortungslos. Nicht die Verkehrspolitik oder bessere Straßen erzeugen den Autoverkehr. Vielmehr sind es die Entwicklungen und Reflexe vielfältiger gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Prozesse, die sich im Personen- und Güterverkehr vollziehen.

An einige Ursachen des wachsenden, motorisierten Straßenverkehrs, speziell in Städten, sei hier wie folgt erinnert:

- die wachsenden Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz und zu Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen
- die Ausbreitung der Gemeinden und Städte in der Fläche, neue Handelseinrichtungen am Rande und außerhalb der Stadt
- die politisch gewollte Freizeit- und Wohlstandsentwicklung mit ihren Chancen zur Weiterbil-

- die Flexibilisierungsbestrebungen der Unternehmen
- die Verstärkung der nationalen und internationalen Arbeitsteilung
- die bundes- und landespolitischen Ereignisse und Veränderungen durch Wiedervereinigung, gemeinsamen EG-Binnenmarkt und der offenen Grenzen zu Osteuropa
- und last but not least, die Entscheidungsfreiheit jedes einzelnen Bürgers.

### Strategien der Verkehrsbewältigung

Für wirksame Konzepte der Verkehrsbewältigung in deutschen Städten werden drei grundsätzlich unterschiedliche Strategien diskutiert. Insgesamt besteht bei allen drei Strategien die Zielsetzung, die inzwischen unbestreitbaren Defizite abzubauen, die in einer den heutigen Anforderungen des Verkehrs nicht mehr entsprechenden, städtischen Verkehrsweginfrastruktur und in Übereinstimmung mit dem zunehmenden Umweltbewusstsein bestehen.

### Die radikale Strategie

Als radikale Strategie der Verkehrsvermeidung zielt die Verkehrsverhinderung auf eine bewusste Einschränkung der Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft. Als Instrumente hierfür dienen eine restriktive Verkehrsinfrastrukturpolitik bis hin zu Verboten des motorisierten Verkehrs. Der größte Irrtum der Verfechter dieser Strategie ist die Missachtung des Nutzens, die der Verkehr für Wirtschaft und Gesellschaft – und damit für jeden einzelnen von uns – besitzt. Niemand sollte verwundert sein, wenn mit Verboten, hohen Kostensteigerungen und restriktiven Konzepten der Verkehrssenkung, der Verkehrsverteilung und der Verkehrsverhinderung – so wie sie gegenwärtig in Marburg mit Berufung auf „MoVe35“ vehement diskutiert und teilweise schon praktiziert werden – Produktionsrückgänge, Wachstums- und Wohlstandsverluste, Einschränkungen von Dienstleistungen, Arbeitsmarkteinbußen sowie Verluste der Steuereinnahmen der Kommune als auch der Qualität des Wirtschaftsstandortes Marburg einhergehen. Darüber hinaus dürfen die Erreichbarkeit der Stadt oder Einbußen der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Versorgungseinrichtungen von Umlandgemeinden nicht außer Acht gelassen werden.

Es ist eine nicht wegzudiskutierende Tatsache, dass rigide Verkehrsrestriktionen mit dem Ziel autofreier Innenstädte wirtschaftlichen Schaden nicht nur befürchten lassen, sondern verursachen der irreparabel ist und den erwarteten Verbesserungen von Ökologie und Umwelt in der Stadt nicht angemessen sind.

So entbehren die in „MoVe35“ vorgeschlagenen Verkehrskonzepte nicht nur eine ordentliche Kostenermittlung, sondern

lässt eine wissenschaftliche Untersuchung hinsichtlich der umweltverbessernden Auswirkungen wie aber auch der damit einhergehenden wirtschaftlichen Konsequenzen vermissen. So ist nicht dargelegt, dass mögliche Umsatzrückgänge bei Dienstleistern und Handel eintreten können, die deren Existenz beeinträchtigen wie auch die Steuereinnahmen der Stadt Marburg gefährden.

### Die vernünftige Strategie

Eine für viele Städte sinnvolle Strategie der Verkehrsbewältigung kann die Verkehrsverlagerung darstellen. Je stärker Maßnahmen der Verkehrsverlagerung greifen, umso stärker tritt eine Dämpfung und Beschränkung des motorisierten Straßenverkehrs ein.

Voraussetzung dafür sind Schnellbahnen, Straßenbahnen, auch Seilbahnen und entsprechende Bussysteme, wobei durchaus auch der Fahrradverkehr als alternatives Verkehrsmittel entlastend sein kann.

Die wirksamste Maßnahme einer veränderten Verkehrsaufteilung stellt allerdings der Ausbau eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Nahverkehrs zur Bewältigung des täglichen Berufsverkehrs dar.

Es ist eine in vielen Städten – so auch in Marburg – täglich zu machende Beobachtung, dass der motorisierte Berufsverkehr das bestehende Straßennetz in und am Rande der Innenstadt mit Durchgangsverkehr, aber auch mit innenstadtgebundenem Ziel- und Quellverkehr täglich belastet. Hier hilft keine rückwärtsgewandte Verkehrsverhinderung, sondern nur der Ausbau der ÖPNV Liniennetze, dichtere Fahrplankontakte, vor allen Dingen für das Umland, sowie eine Beschleunigung des Nahverkehrs durch eigene Busspuren. Vorwärts gerichtete Strategie muss sein, große Teile des Berufs- und Studentenverkehrs zum Umsteigen auf attraktivere Nahverkehrsmittel zu animieren. Auch durch die Werbung für Fahrgemeinschaften und Sammelverkehr sowie Job-Tickets, bei deren Einführung die öffentliche Hand mit gutem Beispiel vorangehen sollte, kann der tägliche Verkehr der Berufspendler erheblich reduziert werden, ohne die Mobilität dieser Personengruppe einzuschränken.

Ein ausreichendes Parkplatzangebot am Innenstadtrand und auch in der Innenstadt – möglichst unterirdisch oder in Parkhäusern – ist eine wichtige Voraussetzung für eine verbesserte Stadt- und Aufenthaltsqualität einer Kernstadt mit ihren Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Wohnquartieren.

Dies gilt vor allen Dingen für Städte wie Marburg, in denen der Umsatz des innerstädtischen Handels dominierend von PKW Kunden bestimmt wird. Bei der letzten Untersuchung „Kundenverkehr“ wurde festgestellt, dass je nach Wochentag ca. 50 % der

Besucher, das Marburger Geschäftszentrum in der Innenstadt mit dem PKW aufsuchen. Dabei war die mit über 30% am stärksten vertretene Altersgruppe 26–40 Jahre alt und 20–25% zwischen 20 und 25 Jahre alt. Insoweit hat eine restriktive Parkraumpolitik in der Innenstadt auch ihre Grenzen. Die Beseitigung gravierender Parkraumdefizite mittels Parkhausbau, automatischem Parkleitsystem und Parkplatzbewirtschaftung schränkt den lästigen Parksuchverkehr ein und entlastet das City-Straßennetz.

Es ist absolut unsinnig und zeugt lediglich von ideologischen Scheuklappen zu behaupten, die Schaffung weiterer Parkplätze erzeuge zusätzlichen Verkehr und belaste dadurch zusätzlich das City-Straßennetz. Das Gegenteil ist richtig und außerdem wirtschaftlich erforderlich. Für unsere Innenstadt als Dienstleistungs-, Handels- und kulturellem Mittelpunkt für Stadt und Umland, ist nun einmal der tägliche Kunden-, Besucher-, Geschäfts-, Wirtschafts- und Freizeitverkehr die wichtigste Existenzgrundlage für alle Bürger. Wenn die Mehrheit aller Apotheken, aller Ärzte, aller Rechtsanwälte neben weiteren Dienstleistern, Behörden und Handelseinrichtungen, etc. in der Innenstadt ansässig sind, so ist der wirtschaftliche Schaden absehbar, den eine Verkehrsverhinderung verursacht. Bisherige Versuche – wie z.B. vor mehreren Jahren in Lübeck oder Aachen u.a.m., den „störenden“ Autoverkehr zu verhindern oder zumindest an den Wochenenden in der City einzuschränken oder herauszuhalten, haben bisher nur Schaden angerichtet.

Die Stadt Aachen hatte einen Rückgang der PKW-Besucher um etwa 30.000 Köpfe zu verzeichnen, wobei die einkommensstarken und kaufkräftigen Gruppen zwischen 26 und 50 Jahren immer seltener in die City kamen. Genau davor sollte die Innenstadt Marburgs bewahrt werden, denn der mobile Verbraucher sucht sonst seine Einkaufs- und Erlebnismöglichkeiten außerhalb der Stadt und in anderen Orten.

Der Marburger Einzelhandel kann nicht von Kunden leben, die mit der Akten-

tasche einkaufen, sondern braucht Käufer, die ihren Kofferraum in der Nähe haben. Politiker, die das Auto aus der Innenstadt vertreiben und Kunden zwingen wollen, mit Straßenbahn, Bus, Fahrrad oder zu Fuß einzukaufen, zerstören wichtige Arbeitgeber und Steuerzahler, gefährden die Lebendigkeit unserer Stadt und richten den Wirtschaftsstandort Marburg zu Grunde und schränken die persönliche Freiheit ein.

### Die dritte Strategie ist eine Verkehrsentslastung der Erschließungsstraßen der Stadt.

Was ich meine, wird durch folgende Maßnahmen charakterisiert:

Die Ergänzung der Straßennetze durch Beseitigung von Engpässen oder den Ausbau von Innenstadtfahrwegen und Umgehungsstraßen dient einer Entlastung der Innenstadtstraßen und führt keineswegs zu mehr Verkehr im Innenstadtbereich. Es liegt auf der Hand, dass dadurch Rationalisierungseffekte sowie Zeit und Kraftstoffersparungen durch einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss und den Abbau von Staus einschließlich Umweltbelastungen eintreten. Renommierte Verkehrswirtschaftler können dies mit Beispielen bestätigen.

Aus diesem Grunde sind seit mehr als 20 Jahren eine vernünftige Westumgehung sowie der Behringtunnel nicht gedankliches „Teufelswerk“, sondern Ausdruck für die planerische Absicht, die Innenstadt vom Verkehr zu entlasten und den Wirtschaftsstandort Marburg zu erhalten.

Die Installation intelligenter Verkehrsleitsysteme – im Zeitalter von IT und KI alles andere als Utopie – gehört ebenfalls zu den Maßnahmen, die den verbleibenden motorisierten Besuchern und den Wirtschaftsverkehr der Innenstädte stadterträglicher gestalten können.

### Zusammenfassung:

Ich denke, dass der interessierte Leser meinen Ausführungen entnehmen kann, dass ich in keiner Weise dafür plädiere, ausschließlich wirtschaftliche

Interessen einer umweltverträglichen und den Menschen berücksichtigenden Verkehrspolitik in Marburg überzuordnen. Im Mittelpunkt jedes ökonomischen Handelns steht grundsätzlich der Mensch und die ständig im Wandel befindlichen Rahmenbedingungen, in denen er leben möchte. Allerdings muss es auch radikalen Befürwortern von Veränderungen klar sein, dass die Struktur einer Stadt wie Marburg, die nach oft unterschiedlichen und wechselnden Leitbildern der Stadtentwicklung gewachsen ist, nicht kurz- und mittelfristig im Sinne einer rigorosen Verkehrsvermeidung und Verkehrsverhinderung umgebaut werden darf oder kann.

Die beabsichtigte Umsetzung der Konzepte von „MoVe35“ ohne dass die Bürger tatsächlich entscheiden konnten, muss daher für eine mittelfristige Zukunft als Utopie bezeichnet werden. An die städtischen Körperschaften, Parteien, Verbände und Interessengruppen ergeht die Aufforderung, sich bewusster als bisher mit der Tatsache auseinander zu setzen, dass nicht Verkehrsverhinderung, sondern Verkehrsbewältigung die Aufgabe kommunaler Verkehrspolitik jetzt und in Zukunft darstellt. Dabei ist bereits viel Zeit verstrichen. In Fragen der innerstädtischen Verkehrsplanung und der Möglichkeiten ihrer Entlastung ist bedauerlicherweise in Marburg vorwiegend restriktiv, weil ideologisch und nicht ausreichend konstruktiv gedacht und geplant worden.

Der Weg in die Zukunft und die Realisierung einer stadtverträglichen Verkehrspolitik lässt sich nicht durch Unterlassung, Verdrängung und Verhinderung bewältigen, sondern ist nur durch kraftvolle und die Bürger überzeugende Entscheidungen möglich. Ein sozial-, umwelt-, stadt- und wirtschaftsverträgliches Verkehrssystem muss politisch gewollt und durchgesetzt werden, ansonsten erleidet die Stadt irreparablen Schaden.



Peter Ahrens

Peter Ahrens, Geschäftsführer, Kaufhaus Ahrens GmbH & Co. KG

MoVe35