

14. Mai 2018 – Heiner Monheim in Marburg 15 – 17.30 im Kerner

Anwesende und ihre Standpunkte

Referent: Prof. Dr. Heiner Monheim war ca. 20-mal in MR Es ging um Verkehrsberuhigung

Sigrun: - Seilbahn – Anbindung an Lahnberge

Moni: Gute Verkehrsanbindung nach Wehrda

Sabine: Verkehrsneustrukturierung

Kati: Wie erreiche ich die Politik

Uwe: ÖPNV, E-Autos

Pascal/Reiner Diefenbach: Erneuerbare Energien, E- Mobilität

Henning Köster: Politik erreichen

Nico Bieber: Verkehrswende, Bustakte verbessern, Elisabethstrasse zur Fussgängerzone

Thomas Arndt: Wie können wir den ÖPNV stärken

Guido Bart: Behring – Alternatives Mobilitätskonzept bei Behring

Karl Heinrich/Schuhmacher: Elektrotechnik, E- Mobilität, Ressourcen

Mareike: Es gibt kein Netz für E-Autos

Jens Thomas: Betriebsbusse bei Behring wurden eingestellt mit der Anschaffung der Flexiblen Arbeitszeiten. 6000 Mitarbeiter

Reini: ÖPNV kostenfrei, Seilbahn auf die Lahnberge – was ist machbar?

Dirk von Dr: Er sagt, wäre der ÖPNV kostenfrei, würden die Leute ihn nutzen, er hat es erlebt

Wolli: Freie Lastenräder

Hans Horst: Erzählt von sich

Johannes: Wegen der Unibibliothekseröffnung hat sich verkehrsmäßig nichts verändert und es wurde nicht geplant. Wie erreichen wir die Politik?.

Insgesamt 20 TeilnehmerInnen

Allgemeine Probleme in Marburg:

Marburg ist eine exemplarische Stadt für eine schlecht geplante Verkehrspolitik. Marburg hat eine kleine Altstadt und viele enge Straßen, fast der gesamte Verkehr wird durch die Innenstadt geleitet. Besonders die Gegend um die Ketzerbach leidet sehr unter dem Verkehr, da unter anderem auch viele der 6000 Mitarbeiter der Behringwerke jeden Tag mit dem Auto zu der Arbeit fahren und die Ketzerbach passieren. Dadurch entsteht ein „Behringstau“. Des Weiteren werden die Straßen auch von FahrradfahrerInnen genutzt und blockiert. Die Ketzerbachgesellschaft beschwert sich häufig über den starken Schwerlastverkehr, findet bisher jedoch politisch kaum Gehör. Durch den Bau der neuen Universitätsbibliothek bei der Elisabethkirche am Alten Botanischen Garten könnte sich die

Verkehrslage noch verschärfen, da täglich mehrere tausend Menschen die Bibliothek besuchen und von der Politik hierfür keine geeignete Lösung entwickelt wurde. Dabei sollte laut Monheim gerade Marburg als Studentenstadt an der Spitze der Bewegung der Verkehrswende stehen. Studentenstädte gelten als innovative Standorte, die durch Entwicklung neuer Ideen und Konzepte zu einer positiven Entwicklung der Verkehrspolitik beitragen können. So gibt es z.B. an der Universität Darmstadt eine Architekturfakultät und Studiengänge wie Erneuerbare Energien. Solche Studiengänge fehlen jedoch an der Universität Marburg, weshalb keine innovativen Ideen zur Verkehrswende aus der Studentenschaft kommen. Des Weiteren wurde bei einer Zählung in Marburg festgestellt, dass sich in 90% aller Autos nur ein Mensch befindet. In Gesamtdeutschland liegt der Schlüssel laut Monheim bei 1.1, also pro Auto ein Insasse.

Politische Probleme und mögliche Lösungen für Marburgs Verkehrsproblem
Politik wird oft von Amateuren gemacht, die selber nicht viel von ihrem Fachgebiet verstehen und daher engagierte Zuarbeiter benötigen. Ein engagierter verkehrspolitischer Sprecher fehlt jedoch in Marburg. Zudem merkt Johannes an, dass es durch die neue Koalition aus SPD, CDU und BfM noch schwieriger wird für die Bürgerinitiative Verkehrswende politisch Gehör zu finden. Auch die Verwaltung greift oft auf alte bestehende Methoden zurück, anstatt neue innovative Konzepte auszuprobieren. So ist in Hessen das Rhein-Main-Gebiet, insbesondere die Umgebung um den Flughafen und das Opel Werk ebenfalls exemplarisch für schlechte Verkehrspolitik. Das Stauproblem, das diese Gegend betrifft wird laut Monheim nicht durch den Bau neuer Autobahnen gelöst. Der Bau von mehr Autobahnen führt zu noch mehr Staus. Dennoch hält die Politik an dem Autobahnbau fest, anstatt sich davon zu lösen.

Des Weiteren kommt in Marburg noch hinzu, dass die Politik sich gegenüber Betrieben nicht durchsetzt. So haben die Behringwerke in der Marbach bereits 2500 Parkplätze und von der Stadt 600 weitere bestätigt bekommen. Jedoch lösen laut Monheim Parkplätze das Verkehrsproblem nicht, sondern führen zu noch mehr Verkehr. Willi und Hans Horst sind beide im Radverkehrsbeirat und beklagen sich darüber, dass sich die Stadt aus der Verantwortung zieht. Die Stadt sagt, die Betriebe sind privat und die Stadt habe damit nichts zu tun. Dabei ist die Stadt auch für den Pendlerverkehr zuständig. Jedoch wird die Stadt durch die Gewerbeeinnahmen der Behringwerke unter Druck gesetzt. Die Behringwerke haben zwar einen Mobilitätsbeauftragten, jedoch fehlt der gesetzliche Rahmen für betriebliches Mobilitätsmanagement. Pharmaserv, die die Behringwerke repräsentieren, veranstalten zwar den „Tag mit dem Rad zur Arbeit“, tun selber jedoch wenig für den Ausbau von Radwegen. Monheim hat bei seinem letzten Besuch mit Kirsten Fründt, der Landrätin geredet und ihr Planungshilfe angeboten, die sie bisher jedoch leider nicht in Anspruch genommen hat. Kommunikation ist ein allgemeines politisches Problem. In der Politik wird zu wenig

beziehungsweise falsch kommuniziert. So wurden von drei Bundesministern kostenloser ÖPNV in fünf Städten vorgeschlagen, ohne dass dies mit den Städten, die das gar nicht beabsichtigt hatten, abgesprochen wurde.

Monheim empfiehlt, dass die IHK und die BI zusammen mit der Stadt mehrmals Veranstaltungen machen sollten zum Thema Verkehrswende. Da sich in Zeiten der Vollmotorisierung und der flexiblen Arbeitszeit Werksbusse nicht mehr lohnen, können durch Matchingapps, die multimodal sind, Fahrgemeinschaften gebildet werden, dieses Angebot würde mit großer Wahrscheinlichkeit von etablierten Autofahrern genutzt werden, da es nach Hightech klingt. Des Weiteren ist es von Vorteil, wenn man mit unterschiedlichen Rollen in Gremien sitzt. So übernimmt Hans Horst im Radverkehrsbeirat die „böse“ Rolle und Wolli die „gute“ Rolle. Dadurch findet Wolli mehr Gehör, obwohl er inhaltlich manchmal noch radikaler ist als Hans Horst. Allerdings sollte der richtige Mittelweg zwischen Kritik und Zuhören gefunden werden. Der ADFC hat lange Zeit den Weg der ständigen Kritik gewählt, dadurch jedoch kaum Erfolg gehabt. Wenn die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung ständig kritisiert werden, werden diese frustriert und haben nicht mehr die Lust, sich mit den Themen auseinanderzusetzen, die an sie herangetragen werden. Daher ist es wichtig, dass wir eine neue Dialogkultur entwickeln, in der wir auch einander Zuhören und versuchen einen gemeinsamen Weg für eine Verkehrswende zu finden. Wir sollten Allianzen bilden. Außerdem sollten neue innovative Ideen für eine mögliche Verkehrsstruktur der Zukunft entwickelt werden. Es müssen die AnwohnerInnen und MedizinerInnen ins Boot geholt werden. MedizinerInnen können belegen, dass an Hauptverkehrsstraßen die Menschen sieben Jahre kürzer leben. Die Verantwortlichen reden sich heraus und schieben das auf andere Fakten wie das Rauchen, aber es ist Fakt und verstößt gegen das Grundgesetz. Die Uni könnte solche Studien anleiten! Wir müssen unsere Aussagen empirisch unterstützen. Wie Studentenstädte, stehen auch Kurorte an der Spitze der Bewegung der Verkehrswende stehen. Marburg sollte sich, was die Verkehrspolitik angeht zu einem Kurort entwickeln mit sauberer Luft („Bad Marburg“). Es sollten andere Studentenstädte, die von der Struktur und Umgebung her ähnlich wie Marburg sind und den Weg der Verkehrswende bereits beschritten haben, zum Vergleich und als gutes Beispiel herangezogen werden. Wenn sich die Verwaltung und die Politik bei der Umsetzung bestimmter Ideen querstellen und sagen das ginge hier nicht, dann müssen andere Städte in Hessen gefunden werden, in denen diese Idee so oder so ähnlich bereits umgesetzt wurde. Durch die Einführung von Matchingapps und einem Jobticket könnte die Hälfte des Pendlerverkehrs eingespart werden. Die Einführung eines Jobtickets ist zwar aufgrund der unterschiedlichen Zonen bzw. Bereiche innerhalb eines Verkehrsverbundes schwierig, jedoch nicht unmöglich. Es bräuchte ein Jobticket, das für alle Zonen innerhalb eines Verkehrsverbundes gilt. Außerdem könnte die Verkehrspolitik anderer Länder als Beispiel

verwendet werden. So gelten Holland und Frankreich als beispielhaft für eine innovative und klare Verkehrspolitik. Es wäre auch möglich eine Nahverkehrsabgabe für Betriebe mit einer größeren Mitarbeiteranzahl (z.B. ab 30 MitarbeiterInnen) eingeführt werden. Jede Kommune bestimmt die Höhe der Abgabe und sie muss zur Infrastrukturförderung ausgegeben werden. Karl Heinrich Schumacher schlägt vor, bei den Behringwerken und auch an anderen Orten in der Stadt mehr Ladesäulen für Elektroautos hinzustellen, um das Netz für E-Mobilität auszubauen. Des Weiteren wäre es auch möglich, einen gesetzlichen Rahmen für betriebliches Mobilitätsmanagement zu schaffen und Betriebe, die sich für ein Mobilitätskonzept einsetzen (z.B.: Bau von Mitarbeiterwohnungen in der Nähe des Betriebes) zu belohnen. Es ist auch möglich solidarisch finanzierte Bürgertickets, ähnlich dem Semesterticket einzuführen. Bei einem ÖPNV zum Nulltarif würden die jetzigen Betreiber kein Einkommen mehr haben, daher muss das Bürgerticket umlagefinanziert sein. Es gibt ja auch bei Kongressen Freifahrt und auch beim Fußball, Oper und Theater gibt es Kombitickets. Das Semesterticket hat die Autonutzung von 40% auf 5% hier in Marburg verringert. Vorher wurde die Angst vor der sinnlosen Nutzung des ÖPNV geäußert, die hat sich aber nicht realisiert. In Wien und Vorarlberg in Österreich wurden solche Bürgertickets für 365€ im Jahr eingeführt. Die Verkehrsbetriebe hatten jedoch Angst sich auf 365 Euro festzulegen und den Betrag dann nicht erhöhen zu können, falls es zu mehr Ausgaben kommt als geplant. Monheim möchte die Autos „abschlachten“. Er äußerte den Wunsch, dass Angelika Merkel ein Ticket für 500€ für alle Bundesbürger bestellen soll, das sie mit dem Personalausweis nutzen können. Monheim hat versucht die beiden großen Kirchen hier in Deutschland als Zwischenhändler zu gewinnen, da die Kirche sehr viele Mitglieder hat. Die Kirche könnte Kontingente und Rabatte für ihre Mitglieder erwerben. Dies hat jedoch nicht geklappt. In Koblenz sagten die Verkehrsunternehmen, das die Busse schon voll sind und ein kostenloser ÖPNV deswegen nicht möglich wäre. Doch warum sagt das niemand bei den vielen vollen Autobahnen, in die 23 Milliarden Euro von Schäuble investiert werden? Die Einführung eines solchen Tickets ist teuer und kompliziert. Das Ticket würde auch erst mal nur in einzelnen Verkehrsverbänden funktionieren und nicht auf Bundesebene. Zudem ist das Bürgerticket ein Demokratieprojekt, auf das jeder Einfluss haben will. Die Einführung des Bürgertickets setzt eine lange Diskussion und die Beteiligung der Bürger voraus. Wir brauchen eine Identifikation mit dem ÖPNV. Der ÖPNV muss transparent sein und die BürgerInnen müssen wissen, wofür ihr Geld ausgegeben wird. Als das Semesterticket in NRW eingeführt wurde, gab es auch große Diskussionen unter den Studierenden. Am Ende stimmten jedoch 75% dafür. Die Studierenden in NRW gründeten zudem noch zwei Fonds, einen Klagefond und einen Sozialfond. Die Stadtpassinhaber sollten ein Sozialticket bekommen. Im Vergleich zu früher ist der ÖPNV kompliziert und ungerecht. Früher war der ÖPNV zwar auch kompliziert aber gerecht, ein Kilometer kostete sieben Pfennig. Nun ist der ÖPNV in unterschiedliche Tarifgebiete

aufgeteilt. Es wäre auch eine Möglichkeit, eine ÖPNV-Steuer zu erheben. Auch der Gewerbesteuerhebesatz könnte verändert werden. Des Weiteren muss die Qualität (z.B. Taktung) des ÖPNVs deutlich besser werden. Die Einführung eines integralen Taktfahrplans, ein Fahrplan, bei dem an den Knotenpunkten immer Anschlüsse vorhanden sind, wäre auch möglich. Die Einführung eines solchen Taktplans ist auch kompliziert, da die PlanerInnen immer Symmetrien zwischen Schienen und Busverkehr finden müssen. Auch die Taktung der Busfahrten müsste deutlich regelmäßiger sein. In Marburg wurde jedoch die Taktung des ÖPNV zurückgefahren. In der Schweiz ist der ÖPNV in kleinere Verkehrsbereiche eingeteilt. In kleineren Bereichen kann es einen engeren Takt (z.B. 15 Minuten) geben, da die Strecken kürzer sind. In Marburg könnte es das Ziel sein, alle sieben Minuten einen Bus durch die Innenstadt fahren zu lassen. Die Kommune oder der Landkreis könnten Belohnungen bezahlen, wenn zum Beispiel doppelt so viele Fahrgäste transportiert werden und es könnten auch Bestrafungsgelder verlangt werden, zum Beispiel bei Verspätungen. Die Einführung einer Regionalstraßenbahn wäre auch sinnvoll. Der ÖPNV sollte dezentralisiert werden. Die Besteuerung des ÖPNV wird jetzt zentral in Frankfurt vorgenommen. Momentan ist das ganze Verkehrssystem allgemein sehr auf Pendler fixiert, es werden Korridore von Gewerbegebieten in die Innenstadt eingerichtet, damit Pendler gut zu ihrem Arbeitsplatz kommen. Dabei bestehen 75% des täglichen Verkehrs nicht aus Pendlern. Marburg ist auch eine Tourismusregion. Für Tourismus und Freizeit werden bestimmte Fahrzeuge benötigt, z.B. kleinere Busse in der Oberstadt für kurze Strecken, diese müssen auch keine Sitze oder Fahrgastbeschränkungen haben.

Wenn notorische Autofahrer zu einem Umstieg auf den ÖPNV motiviert werden sollen, muss der ÖPNV bequem sein. Es werden zehn Mal mehr Haltestellen benötigt. Bei 10.000 EinwohnerInnen sollte es ca. 60.000 Haltestellen geben. Es hilft auch kreative Lösungen zu finden. Eine weitere Lösung wäre es, die Türen der Busse zu verbreitern, damit mehr Menschen gleichzeitig ein- und aussteigen können. Es wird jedoch sehr schwer werden bei einer Milliarde Fahrgäste im Jahr und einer Stadt, in der es schon eine feste Busflotte gibt, die ein festes System hat, ein neues System zu etablieren. Engagierte Nahverkehrsplaner wären hier wichtig. Die Stellen hierfür müssten vom Landkreis oder den Kommunen ausgeschrieben werden. In der Schweiz ist der ÖPNV in kleinere Verkehrsbereiche eingeteilt..

Eine Maut könnte auch eingeführt werden, bei der Menschen mit „dickeren“ Autos mehr Geld bezahlen müssen. Mehr Haltestellen, mehr BusfahrerInnen, ein differenziertes Bussystem, ein regionales Hauptnetz sowie ein Fernnetz über die Dörfer muss es geben. Streusiedlungen und einzelne Bauernhöfe können ein gutes Bike and Ride Netz nutzen. Dazu brauchen wir Abstellanlagen mit Radständern und Leihrädern, das könnten unter anderem Garagen sein, die von AnwohnerInnen zur Verfügung gestellt werden oder öffentliche Plätze. Klassisch ländlich gibt es

noch die Schülerbusse, die vom Landkreis gestellt werden, aber eine sehr lange Fahrzeit brauchen, da sie über viele Dörfer fahren müssen.

Eine weitere Frage ist, wie bekommen wir die notorischen AutofahrerInnen und auch andere Menschen nicht nur dazu auf den ÖPNV, sondern auch auf das Fahrrad umzusteigen? Der Fahrradhandel macht vier Millionen Euro Umsatz im Jahr. Es gibt Alltagsradler, die jeden Tag mit dem Fahrrad unterwegs sind und sicher fahren und sich den Platz auch auf engeren Straßen nehmen. Da gibt es aber auch noch die Sonntagsradler die nur selten oder gar nicht mit dem Fahrrad fahren. Die Angebote müssen überzeugend sein für diese ängstlichen Radfahrer. Es gibt zwei mögliche Alternativen: Zum einen Fahrradwege zu markieren auch auf außerorts klassifizierten Straßen, oder es könnten zum Beispiel Landwirtschaftswege zu Fahrradstraßen umgebaut werden, die dann auch von Fußgängern benutzt werden können und gut beschildert sein müssen. Dies ist eine kostengünstige Alternative. Es gibt auch Schnellradwege, die in Hessen 10.000€ für 20 Kilometer kosten. Zum Vergleich in NRW kosten Radschnellwege 1 Millionen Euro für einen Kilometer.

1976 fuhren 6% mit dem Rad. 1980 war das Fahrradfahren „hipp“ geworden, da fuhren 12% mit dem Rad, ohne bauliche Veränderungen. Dann wurde das Fahrrad als grün und öko verschrien und politisiert. Es gab weniger Radfahrende. Der Bau neuer Radwege wurde vorangetrieben, jedoch erfuhr davon niemand etwas. Der Bau neuer Radwege muss in der Öffentlichkeit publiziert werden.

Vorlesung um 18.30 im Hörsaalgebäude

Verkehr ist sehr konfliktreich. Es stellt sich die Frage, wer ist mit wem in diesem Konflikt verbunden? Es gibt einen Urkonflikt zwischen dem steigenden Autoverkehr, Radfahrern und Fußgängern. Das Auto wird auch gerne als Raubtier da gestellt (z.B.: Jaguar als Automarke)(Massenmotorisierung). Daher stellt sich die Frage: „Wie domestizieren wir das Auto?“ Das Potenzgehabe der Autos muss abgeschafft und ein Koexistenzgehabe erschaffen werden. Die Fußgänger sind das schwächste Glied in dem Verkehrssystem. Sie werden in der Verkehrsterminologie als minderbemittelt bezeichnet, da ihnen ein Motor fehlt. Der Fußgänger gilt also als Mangelwesen. Dabei haben Fußgänger viel Kraft und Motivation. Sie könne sich alleine und autonom fortbewegen und bilden die Basis der Mobilität. Fußverkehrsanteile nach dem Etappenprinzip ergeben einen Fußverkehrsanteil von 80% in Deutschland, wenn alle Etappen zusammengezählt werden. Unter diesen Etappen werden alle Wege verstanden, die zu Fuß zurückgelegt werden (z.B. der Weg zum Parkplatz, zum Bäcker etc.). Der Radverkehr hat eine merkwürdige Zwischenrolle. Zum einen ist er Opfer des Autoverkehrs, zum anderen ist er selbst ein Problem für den Fußverkehr. Radwege auf Gehwegen führen zu einem Konflikt zwischen

Fußgängern und Radfahrern. Radfahrer, die 25 km/h fahren, werden als Rüpel wahrgenommen. Autofahrer, die die gleiche Geschwindigkeit fahren als Engel. Das liegt vor allem daran, dass wir uns bereits daran gewöhnt haben, dass Autofahrer normalerweise deutlich schneller fahren. Früher wurde der Radverkehr auf den Gehwegen geführt, auch dies veränderte den Blickwinkel. Wer hat die Macht über den Blickwinkel der Politik? Der öffentliche Verkehr steckt auch in diesen Konflikten mit drin. Bei Stau wünscht er sich zum Beispiel eine eigene Spur für Busse, um den Fahrplan trotzdem einhalten zu können. Außerdem werden Busse, besonders große Busse, vor allem in Wohnorten und auch verkehrsberuhigten Bereichen, von Fußgängern als bedrohlich empfunden. Für solche Bereiche muss es mehr Minibusse geben. Dann entsteht das Problem des Bedrohlichkeitsempfindens nicht und die Verkehrsplanung wird einfacher, da man sich keine Gedanken mehr machen muss, wo lang gefahren werden kann. Ein Stau ist auch ein Konflikt zwischen Autofahrern. Diese stehen sich gegenseitig im Weg, weil sie zu viele sind. Platz wird durch Parkplätze weggenommen. Hierbei handelt es sich um den internen Bereich des Konfliktmanagements im Autoverkehr. Wahlwerbespruch der Araltankstelle in den 1950er Jahren war: „Hör auf deine Frau - fahr vorsichtig.“ Dies kann als erstes Anzeichen der Notwendigkeit der Domestizierung des Autoverkehrs verstanden werden, die zu der Zeit jedoch noch nicht richtig instrumentalisiert wurde. Eine weitere Frage ist: „Worum gehen diese Konflikte?“. Sie gehen in erster Linie um Platz und Zeit. Wenn es bei einer Ampelschaltung eine Rotzeit von 45 Sekunden gibt, steigt die Anzahl der Fußgänger, die bei Rot über die Straße laufen. Der Autoverkehr bekommt eine längere Grünphase, da der Fußgänger als nicht so wichtig empfunden wird. Hinzu kommt auch noch die Frage, wem welcher Umweg zugemutet wird. Dem Autoverkehr wird ein Umwegfaktor von 1,4 Kilometern zugemutet. Daher werden permanent neue Straßen gebaut, um diesen Umwegfaktor einhalten zu können. Bei Fußgängern wird der Umwegfaktor gar nicht erst berechnet und dem öffentlichen Verkehr wird ein Umwegfaktor von 2,5 Kilometern zugestanden. Es wird mit zweierlei Maß gemessen. Gerechtigkeit im Verkehr ist auch eine zentrale Frage: „Wie gerecht wird wer behandelt?“. Bei Gerechtigkeit im Straßenverkehr spielt das Geld eine wichtige Rolle. Der öffentliche Verkehr wird von vielen Menschen als sehr kostenintensiv empfunden, er ist als „Defizitbringer“ stigmatisiert. Ausrechnungen des jährlichen Defizit des Autoverkehrs, die unter anderem vom Ökoinstitut durchgeführt werden, haben ergeben, dass der Autoverkehr jährlich mit 2.300€ subventioniert wird. Darin ist auch die Dieselsubvention enthalten. Der Diesel wird steuerlich begünstigt. Es gibt jedoch keinen eigenen Haushalt für die Ausgaben für Fuß- und Radverkehr, weshalb es sehr schwer ist herauszufinden, wie viel Geld in diesen jährlich investiert wird. Außerdem ist der Fußverkehr eine Lokalangelegenheit, in die sich der Bund nicht einmisch. Die Ausgaben des öffentlichen Verkehrs werden ebenfalls anders berechnet, da dieser eine kommunale Angelegenheit, genauso wie der Radverkehr, ist. Der Bund investiert ca. 100 Millionen

Euro im Jahr, jedoch nur in Radwege, die den Bund betreffen (z.B. an Bundesstraßen). Die gleiche Summe investiert die Stadt Amsterdam in Radwege. Aber der Bund übernimmt immer mehr Verantwortung z.B. für den Bau von Radschnellwegen. Der Radverkehr wird allgemein immer wichtiger. Durch die E-Bikes können immer größere Distanzen zurückgelegt werden, die dann nicht mehr nur die lokale und regionale Ebene betreffen, sondern auch die überregionale Ebene. Auf Autobahnen ist 80% des Verkehrs Nahverkehr. Daher müsste die Autobahn logischerweise als Kreisstraße betrachtet werden, da sie nicht wie vorgesehen zum größten Teil dem Fernverkehr dient. Wir haben schizophrene, in sich nicht sehr konsistente Logiksysteme, mit denen die haushälterische Fürsorge für das eine oder andere Verkehrsmittel deutlich gemacht wird. Eine ebenfalls wichtige Frage, ist die Frage der Relevanz. Der Luftverkehr wird hochsubventioniert, da Bundespolitiker fliegen und dieser für sie eine sehr hohe Relevanz hat. Verkehr ist im Verständnis der Politiker neben Luft- auch Fernverkehr, da sie große Distanzen fahren. Daher hat Fernverkehr eine große Relevanz für unsere Politik. In der Realität ist Verkehr allerdings Nahverkehr. 50% aller Autofahrten sind kürzer als 5km, 1/3 aller Autofahrten sind kürzer als 3 km und 25% aller Autofahrten sind kürzer als ein 1 km und da könnte noch viel zum Fuß- und Radverkehr hinzugerechnet werden. In den 1950er Jahren gab es auch im Mittelgebirge 30-40% Radverkehr. Die Straße gehörte den Fahrrädern. Im Ruhrgebiet, dem wirtschaftlichen Herz Deutschlands nach dem Krieg, fuhren nach Schichtende sehr viele Fahrräder auf den Straßen. Der Radverkehrsanteil lag bei 35%. 1985 lag der Radverkehrsanteil im Ruhrgebiet nur noch bei 3%. Politik und Menschen hatten sich vom Rad verabschiedet. Mittlerweile steigt der Anteil im Ruhrgebiet allmählich wieder auf 15%.

Ein weiterer wichtiger Konflikt ist der Flächenkonflikt. In den 1950er Jahren waren die Ausgaben für Schienen- und Straßenverkehr noch ausgeglichen. Dann nahmen Ausgaben für die Straße zu und die Schiene wurde abgemeldet. Es wurden viele Zugangsstellen für den Schienenverkehr stillgelegt. Wie soll jedoch die Straße entlastet werden, wenn die Zugangsstellen für den Schienenverkehr gestrichen werden? Schienen- und Busverkehr spielen nur noch eine kleine marginale Restrolle bei den Ausgaben. Es gibt einen Konflikt zwischen der Fläche und der Frage der Relevanz. Schienen- und Busverkehr sind aber die Hoffnungsträger, wenn es um eine klimafreundliche Verkehrspolitik geht. Ein weiteres Problem ist auch der sich ausweitende Transport durch Lkws. Der Schaden, der den Kommunen dadurch entsteht könnte durch eine LKW Maut verringert werden. Jedoch geht das Geld an den Bund, obwohl den Schaden die Kommunen haben. Wir brauchen ein gerechtes Einnahmen- und Ausgabensystem. Problematisch ist hierbei, dass die Kommunen als letztes Glied in der Kette fungieren. Die Verkehrsnöte der Kommunen sind zu chronischen Nöten geworden. So gibt es leider auch keine Programme für ruhende Fußgänger. Dabei sollten auch diese bei der Verkehrsplanung miteinbezogen werden. Sie brauchen unter anderem Bänke und ebenfalls viel

Platz. Der Flächenkonflikt zieht sich quer durch alle Verkehrsteilnehmer und es gibt kein Instrument, um diesen zu lösen.

Städteplanung ist ebenfalls sehr wichtig. Es gibt in den letzten Jahren eine starke Zentralisierung der Städte. Dies hängt auch mit dem Ausbau des Autobahnnetzes zusammen. Große Handelsketten wie Ikea folgen der Straße und bauen ihre Geschäfte in der Nähe von Autobahnausfahrten. Deutschland ist zum Land der Peripherie geworden. Es gibt immer mehr urbane Gebiete, die nicht bebaut werden dürfen. Auf der kleinen Straße können Konflikte am besten im Detail durch Zentimetermaß und Prioritätsfrage gelöst werden. Ein klassisches Beispiel ist das Gehwegparken. Gehwege sind definiert als Flächen für Fußgänger. Ein Auto hat auf einem Gehweg nichts verloren. Durch das Gehwegparken gibt es oft kaum noch Platz für Fußgänger, diese müssen auf die Straße ausweichen, auf der wiederum die Fußgänger nichts zu suchen haben. Daher entstehen aus diesem Konflikt oft Mischflächen, beziehungsweise verkehrsberuhigte Bereiche. Die Straße wird für Autos und Fußgänger freigegeben und es gibt eine Koexistenz. Dies wäre auch ein Masterplan für Marburg. Wir könnten einfach überall da, wo es benötigt wird Mischflächen einrichten. Die Quartiersebene bezeichnet die Summe der Straßen in einem Quartier. Ein Quartier wird umgeben von breiteren Straßen. Laut Collin Buchanaer ist ein Quartier eine „Environment“, in der die Schutzbelange besonders von Fußgängern beachtet werden. Diese „Environment“ endet jedoch an der nächsten Hauptverkehrsstraße. Es gibt aber auch viele Häuser an Hauptverkehrsstraßen. Bei solchen Themen muss auch die Medizin mit einbezogen werden, da es bewiesen ist, dass Menschen, die länger an einer Hauptverkehrsstraße leben, statistisch gesehen sieben Jahre kürzer leben. An solchen Straßen muss etwas geändert werden. Es können Bäume gepflanzt werden, die Gehwege verbreitert und die Straßen enger gemacht werden (Tempolimit). Hauptverkehrsstraßen dürfen nicht zum Tabuthema werden, eine Koexistenz muss möglich sein. Wichtig ist auch das Einzelhandelskonzept innerhalb eines Quartiers. Gibt es noch Gastronomie? Aufenthaltsräume? Wenn ja, dann blüht die Nahmobilität. Nahmobilität ist die Mobilität, die innerhalb eines Quartiers zu Fuß oder mit dem Rad stattfindet. In NRW gibt es ein eigenes Nahmobilitätsprogramm (Ab hier war Herr Spieß weg).

Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch die Tempo 30 Debatte. Wie groß darf eine Zone sein? Darf Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen eingeführt werden? Aus Schutzgründen, z.B. bei Schulen und Kindergärten, Luftreinheit und Lärmschutz darf auch bei klassifizierten Straßen Innerorts Tempo 30 eingeführt werden. Bei parallelen Straßenführungen könnten einige für den Autoverkehr geschlossen werden und für Busse und Räder genutzt werden. (Marburg bräuchte ca. 300 Fahrradstraßen).

Auf der Gesamtstadtebene spielt die Finanzfrage eine wichtige Rolle, dort wird definiert, bis wann ein Verkehrsplan umgesetzt werden soll. Ein Budget muss im Haushaltsplan bereitgestellt werden.

Die nächste Ebene ist die regionale Ebene, dort werden wichtige Vorhaben mit den Nachbargemeinden abgestimmt. So gibt es in der Schweiz ein Gesetz zur Sicherstellung überörtlicher Fußwege. In Deutschland könnten Länder und Bund ähnliche Gesetze für die Sicherung von Radwegen machen. Des Weiteren könnte auch eine gut durchdachte PKW-Maut eingeführt werden.

In Deutschland gibt es manifeste ökonomische Interessen. Deutschland hat eine starke Autoindustrie. Die Schweiz, Holland und Dänemark haben keine Autoindustrie. Wenn es in Deutschland eine Entmotorisierungsperspektive geben soll, muss mit der Autoindustrie gesprochen werden. Es müssen kleinere Autos gebaut werden. Das autonome Fahren und die Digitalisierung des Autos müssen weiter vorangetrieben werden. Bei Fußgängern könnte ein Auto automatisch langsamer werden, bei Mitfahrgelegenheitssuchenden könnten diese automatisch angefahren werden. Außerdem könnte auch das Gehwegparken verhindert werden, indem Autos und Straßen intelligenter werden.

Ein allgemeiner Strukturwandel wird benötigt. Auch mit der Umwelt muss anders umgegangen werden. Der Umgang mit der Umwelt wirkt sich auf das Weltklima aus. Es muss Perspektiven geben. Wie soll in Zukunft mit dem Pendlerverkehr umgegangen werden? Welche Schutzmechanismen gibt es für Fußgänger und Radfahrer und vor allem für Kinder? Es werden intelligente Schutzmechanismen benötigt. Anwohner einer Hauptverkehrsstraße könnten durch eine PKW-Maut eine Ausgleichszahlung erhalten. In Freiburg liegt der Radanteil bei 25%. Ein möglicher Spielraum ist also da. In Saarbrücken liegt der Radanteil hingegen bei gerade mal 3%. Solche reinen Autostädte müssen an die Hand genommen werden und es muss ihnen gezeigt werden, wie sie den Autoverkehr reduzieren können. Für Marburg könnte ein Cadillac-Programm entworfen werden. Es gibt große Potentiale in der technischen Entwicklung. So könnte das Car-Sharing weiter ausgebaut werden. Es könnte auch eine App zur Bildung von Fahrgemeinschaften entwickelt werden. Der Klimawandel geht schneller voran als gedacht, das Klimaabkommen von Paris wurde unterzeichnet. Um die Klimaziele einhalten zu können, müssen Flächen umverteilt werden. Es müssen mehr Bäume an Hauptverkehrsstraßen gepflanzt werden. Die Wirtschaft muss von der Autozentrierung wegkommen. Wenn ein Unternehmer eine Maschine kauft, achtet er auf deren Energieeffizienz. Wenn er 600 Parkplätze für Arbeiter baut, achtet er nicht darauf, diese Einstellung muss sich ändern. Der Einzelhandel muss darauf achten, dass die Stadt belebt bleibt. Eine Stadt muss fahrradfreundlich sein. Nahverkehrspolitik muss auch Politik der Psychologen, Mediziner und Sozialwissenschaftler sein. Wir müssen wahrnehmen, dass es inzwischen eine ungeheure Anzahl E-Bikes gibt, die höhere Distanzen zurücklegen können und für die auch Steigungen kein Problem mehr darstellen.

Wichtig ist die Zeit, die das Parlament für den Autoverkehr benötigt und die Zeit die es für Rad- und Fußverkehr benötigt, an die Realität der Verkehrsmittelbenutzung anzupassen.

Jedes zweite Fahrrad wird zum Einkaufen benutzt, es gibt 75 Mill. Räder. Dementsprechend wäre es sinnvoll, wenn in den Wohngebieten auch Lebensmittelmärkte gebaut würden. Auf den Lahnbergen sollten die freien Flächen für Wohnheimbau genutzt werden. Wenn es Hochschulplanung gäbe, müssten auf Campusgebieten auch Wohneinheiten für die Studierenden entstehen. Auch die Parkplätze könnten zu Wohnheimen umgebaut werden.

Eine Seilbahn auf die Lahnberge wäre eine wundervolle Lösung für den Verkehr der auf die Lahnberge und von den Lahnbergen in die Stadt muss.

Monheim spricht sich für ein Verkehrsmanagement bei den Behringwerken aus, das auf ÖPNV und Radverkehr setzt. Es würde den Stau vom Bahnhof über die Elisabethstraße durch die Ketzerbach vermindern. Wieso ist der Schwerlastverkehr dort noch erlaubt?

Er möchte wissen, warum sich die Studierenden nicht mehr einbringen und meint eine gut besuchte Critical Mass wäre auch eine Lösung um auf die Missstände regelmäßig hinzuweisen. Der ADFC und der VCD sollten die Studierenden mobilisieren.

.

Diskussion:

Die Wohnungen sollten dort gebaut werden, wo die Betriebe sind. Ewiges Wachstum ist bei Marburg nicht möglich. Die Geländebeschaffenheit sollte beachtet werden. Die Wege müssen verkürzt werden. Durch das Klinikum hat die Nutzung der Lahnberge zugenommen. Es gibt einen erheblichen Verkehr rauf und runter. Es gibt auf den Lahnbergen viele Flächen, die zum Bau für Wohnungen z.B. für Krankenschwestern oder Studenten genutzt werden sollten. Eine klimafreundliche Mobilität ist die Mobilität, die nicht stattfindet.

Monheim: Verkehr ist zunächst Kraftfahrzeugverkehr. Fußgänger müssen nicht stillgelegt werden. Es ist kein Problem wenn Fußgänger viel zu Fuß laufen. Es ist auch kein Problem, wenn Menschen viel Fahrradfahren. Der Autoverkehr verursacht Probleme. Herr Monheim hat seine Berufskarriere als Raumordner im Bereich Hochschulplanung angefangen. Er hat viele Hochschulgründungen angeschoben und erfolgreich durchgesetzt. Bei der Planung eines Hochschulgeländes sollte von einem integrierten Campus ausgegangen werden. Das heißt auf dem Campus sollte es Wohnungen geben und keine großen freien Flächen wie Parkplätze. In Marburg gibt es nur eine geringe Berg-Tal-Beziehung im Verkehr. Es gibt viel Tal- und viel Bergverkehr. Es muss etwas für den Oben-Unten-Verkehr gemacht werden. Marburg könnte ein Model für urbane Seilbahnen werden. Es muss genau geplant und geprüft werden, wo Seilbahnen sinnvoll sind und diese müssen fest in den ÖPNV integriert werden. Seilbahnen sollten zu 80% vom Bund gefördert werden.

Gewerkschaftler Behringwerke:

Was versteht Herr Monheim unter betrieblichem Mobilitätsmanagement? Betriebliches Mobilitätsmanagement wird in Marburg nur wenig beachtet. In den Behringwerken arbeiten 6000 Menschen. Es wird ein Parkhaus mit bis zu 4000 Parkplätzen geplant. Es gibt aber keinen Radweg zu diesem Standort. Wieso ist betriebliches Mobilitätsmanagement so einseitig? Warum verfolgt die Stadt Marburg weiterhin den Plan ein Parkhaus zu bauen, wenn der Verkehr in Gegenden wie der Ketzertal schon kollabiert? Es muss eine Lobby entstehen, die intelligentere Lösungen fordert. Wenn die Daten gesammelt werden, muss daraus etwas gestaltet werden. Außerdem braucht es Radabstellanlagen und Prämien für Radfahrende. Ebenso wäre auch dort eine Fahrgemeinschafts-App sinnvoll. Wie kann man so etwas angehen?

Henning Köster, Marburger Linke: Studierende sollten sich stärker in der Verkehrspolitik engagieren. Durch die neue Universitätsbibliothek gibt es noch mehr Radverkehr. Leider wurde diesbezüglich noch keine passende Lösung für Straßen wie den Pilgrimstein gefunden, die dem Radverkehr genug Raum gibt. Vor allem ist die Gegend um die Bahnhofstraße, Pilgrimstein und Deutschhausstraße vom Schwerlastverkehr betroffen. Eine 28 jährige Radfahrerin ist im letzten Jahr durch einen LKW gestorben.

Monheim: Eine Critical-Mass Bewegung sollte wieder verstärkt entwickelt werden. Organisationen wie der ADFC sollten gezielt Studierende, wie Sozialwissenschaftler oder Geowissenschaftler mobilisieren. Unfälle können verhindert werden, indem Spiegel an Ampeln und Verkehrsschildern angebracht werden, somit wäre der tote Winkel umgangen. Eine weitere Maßnahme wäre ein aufgeblasener Radweg im Anhaltebereich einer Kreuzung. 5-6 m von der Fahrspur bis zur Haltelinie werden in der vollen Breite markiert und als Fläche für den Radverkehr genutzt. Das hilft auch dem Autoverkehr. Wenn Radfahrer einzeln im Gänsemarsch über die Kreuzung fahren, dann bricht die Leistungsfähigkeit der Kreuzung zusammen. Wenn sie jedoch in einem Pulk drüberfahren, geht es schneller und der Autoverkehr würde danach wieder richtig funktionieren. Die Autoindustrie bekämpft diese Idee, weil den Autos der Platz weggenommen wird. Dies wäre eine Lösung zur geordneten Regelung des Straßenverkehrs an Kreuzungen.

Die Seilbahn hat auch großes Potential, wenn sie in den ÖPNV integriert ist. Sie muss im angepassten regelmäßigen Takt fahren..

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein Muss. Dadurch können 20-35% des Autoverkehrs eingespart werden. Die Wirtschaft würde mit einbezogen werden. Es müssen dabei viele unterschiedliche Optionen einfließen. Zum Beispiel Prämien für Radfahrende. Im Münsterland gibt es Versicherungen, die Bediensteten Prämien zahlen, wenn sie mit dem Fahrrad fahren. Zu Beginn müssen Daten gesammelt werden, wo die Angestellten wohnen, wer im Schichtbetrieb ist etc. Es

muss eine Raum-Zeit-Struktur erstellt werden. Eventuell kann noch Geld von der Ministerin für Digitalisierung geholt werden, zur Entwicklung einer App, um Fahrgemeinschaften zu bilden.

Ulli Schuh bemerkt, dass die ArbeitnehmerInnen vom Klinikum aus „Umweltgründen“ mit dem Auto fahren müssen, da Hessenforst den Ausbau eines Radweges durch den Wald (auch mit Ökoasphalt) verweigert. Es entsteht ein Konflikt zwischen Wald und Radverkehr, da Hessenforst jeglichen Verkehr gemeinsam auf der Straße führen möchte.

Monheim erlebt diesen Konflikt immer wieder. Die Umweltszene und Umweltbehörden haben sich am Autoverkehr 30 Jahre lang die Zähne ausgebissen. Jetzt kühlen sie ihr Gemüt am Radverkehr ab. Der Radverkehr hat das Pech der späten Geburt. Den Verantwortlichen muss deutlich gemacht werden, dass es mehrere Arten von Asphalt gibt. Es gibt Ökoasphalt, Beläge, die absolut umweltverträglich sind und auch für die querende Tiere kein Problem darstellen. Die psychologische Befindlichkeit sollte als Komplex betrachtet werden. Es darf nicht nur der Quadratmeter Boden gesehen werden. Der Verkehr muss als ganzheitliches System gesehen werden. Bauen wir einen Radweg, müssen wir die zweite, dritte Spur der Straße nicht mehr asphaltieren. Ein Parkhaus mit 3000-4000€ n erzeugt ca. 12000 neue Fahrten pro Tag und 15 Millionen Euro Kosten, die für den Autoverkehr ausgeben werden. Diese zahlt dann die Landesregierung. Als Herr Monheim noch Hochschulplanung gemacht hat, sind teilweise bis zu 30% aller Hochschulbaumittel in Asphalt, Parkplätze und vierspurige Zubringer zu den Hochschulen geflossen. Die autogerechte Hochschule zeigt die Perversität dieses Systems, indem die alte schöne Universität völlig abgeschrieben wird und als Verbrauchermarkt für Bildung mit Autobahnanschluss umfunktioniert wird. In Oldenburg und Osnabrück, überall wurden vierspurige Ringstraßen zu den Universitäten errichtet. Diese ganzen Ringstraßen gammeln heute vor sich hin, weil die Studierenden mittlerweile unter anderem auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen sind und das Semesterticket benutzen. Diese sinnlosen Investitionen in die Ringstraßen wurden klaglos gemacht. Verkehr muss immer im Gesamtzusammenhang gesehen werden. Wie kann eine Uni 30% des Etats für Autoverkehr ausgeben, wenn die Studierenden mit dem ÖPNV und dem Rad fahren?

Maximiliane: Findet es verwunderlich, dass es Menschen wie Herrn Monheim gibt und die Verkehrsplanung trotzdem nicht gut läuft. Marburg hat eine sehr große Straße, die mitten durch Marburgs Herz läuft, die Stadtautobahn. Diese Stadtautobahn wird auf unterschiedliche Weise legitimiert. Sie funktioniert zum einen wie eine Verteilerschiene. Sie saugt den Verkehr an und spuckt ihn da aus, wo er hin soll. Außerdem funktioniert sie als Anschluss ans überregionale Autobahnnetz. 50.000 Kfz- Bewegungen am Tag werden als durch die überregionale Anbindung genutzt. Wir haben bei der Beschäftigung mit diesem Monstrum, welches mitten durch die

Umweltzone verläuft noch keine Fortschritte erzielen können. Nicht mal mit einem Tempolimit von 100 auf 80 für Pkws und 60 für LKWs. Welche Strategie kann benutzt werden, um das durchzusetzen? Die Stadt sagt, sie wäre nicht zuständig, sondern der Bund. Angeblich wäre es nicht erlaubt, das Tempo noch mehr zu drosseln. Es gibt auch mehrere Beschlüsse des Magistrats, die aber eben diese Temporeduzierung einfordern.

Pascal: Er legt den Fokus auf die Verkehrsvermeidung und sieht das Problem in zwei Bereichen. Zum einen beim Pendelverkehr zu den Arbeitsplätzen und da fragt sich, wie man einen politischen Rahmen schaffen kann, der Arbeitgeber dazu motiviert, dafür zu sorgen, dass die Arbeitnehmer eines Betriebs in der Nähe des Arbeitsorts wohnen? Der zweite Punkt ist der starke Zuwachs an Bestellungen im Internet. Es werden Welthandelsabkommen geschlossen, die diesen Handel weiter vorantreiben. Er sieht keinen Sinn darin, Fleisch aus den USA zu bestellen. Seiner Meinung nach beschäftigen wir uns zu sehr mit den Symptomen. Er fragt sich, wie kann das Problem an der Wurzel gepackt werden?

Im Münsterland hat man eine andere Einstellung zum Fahrradfahren, dort wird viel Fahrrad gefahren (z.B. zum Einkaufen). In Marburg wird Fahrradfahren eher als eine sportliche Tätigkeit wahrgenommen. Sie bekäme viele Ratschläge, in welchen Bereichen in Marburg es lebensgefährlich sei, Rad zu fahren. Sie sollte es besser sein lassen. Das wird ihr auch von Leuten gesagt, die selber nie Fahrrad fahren. Warum lernen wir nicht von anderen Ländern, wie zum Beispiel Holland? Hier in Marburg werden Lösungen von Problemen von Experten „neuerfunden“, die es in anderen Ländern schon längst gibt.

Monheim: Diese Beobachtungen sind richtig. Die Leute sollten zum Radfahren eingeladen werden. Jedoch werden in der Kommunikation mit der Verwaltung lange Mängelkataloge aufgezeigt, warum man hier nicht Radfahren kann. Typische Sonntagsradler können nicht verstehen, dass ein Mensch sein Kind in dieses Getümmel von Stadtverkehr auf ein Fahrrad lässt. Es muss aufgehört werden permanent öffentlich zu sagen, dass man in Marburg nicht Radfahren kann. Es muss mitgeteilt werden, dass es auch in Marburg tausende von Menschen gibt, die täglich mit dem Fahrrad fahren. Das muss täglich in der Zeitung stehen, es muss Appetit auf Radfahren gemacht werden. Verbesserungen am Radverkehrssystem sollten im geschlossenen politischen Raum diskutiert werden. Wir sind ein innovationsresistentes Land. Wir sind technisch hoch innovativ, aber überall, wo die öffentliche Verwaltung die Hand im Spiel hat, werden neue innovative Ideen vermieden und das gleiche Prozedere wie es schon seit vielen Jahren gemacht wird immer wieder angewendet. Reisen öffentlicher Bediensteter werden nicht mehr bezahlt. Planer können nicht mehr so einfach in

andere Länder fahren und von diesen lernen. Das sollte wieder eingeführt werden. Stadtautobahnen sollten geschlossen werden. Ob der Bund der Baulastträger ist oder nicht hat mit der Frage, was die Stadt sich wünscht erst mal nichts zu tun. Die Stadt kann sich alles wünschen. Bei Baustellen auf vierspurigen Autobahnen gibt es große Schilder mit schwarzen Pfeilen und Meterangaben. In NRW wurde schon vor langer Zeit beschlossen, dass alle Hauptverkehrsstraßen gemessen werden und es wurde gefragt, wie viel überflüssiger Platz dem Autoverkehr gegeben wird? Es ist unter anderem ein Problem, weil da für andere kein Platz mehr ist, weil da Bäume hingehören. Hartmut H. Topp ist hierfür ein Spezialist, den wir auch mal einladen sollten. Marburgs Stadtautobahn läuft durch verschiedene Teilbereiche. Der Verkehrsminister müsste das Problem erkennen und nach einer Lösung suchen wollen. Es gibt das sogenannte Schwarzbuch Stadtautobahn. Da wird dieses Thema am Beispiel der Westtangente in Berlin behandelt. Dies war eine historische Stunde in Deutschland. Es gab einen Kongress, wo die ganzen obersten Straßenbauer in Deutschland versammelt waren. Herr Monheim hat es zusammen mit ein paar Kollegen geschafft, Platz für eine kritische Diskussion zu schaffen. Es gab mehrere Vorträge von Bürgerinitiativen, die gut fundiert vorgetragen wurden. Herr Monheim hat danach eine neue Empfehlung für die Gestaltung innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen verfasst. Dabei handelt es sich um Richtlinien. Marburgs Stadtautobahn kann Stadtverträglich gestaltet werden. Es ist eine Frage des politischen Willens. Es muss zunächst eine lokale Forderung formuliert werden und danach müssen sich Land und Bund absprechen. Die Stadt vergibt den Auftrag an einen Straßenraumgestalter, der Umgestaltungspläne machen soll die anschließend auf die höhere Ebene getragen werden. Daraus wird dann ein Investitionsprogramm. Es ist unbegreiflich, dass diese Wunde in Marburg – die B3a - schon so lange offen ist.