Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

ich komme zurück auf das kurze Gespräch am Rande der Veranstaltung am DIenstag in der UNiversität Marburg. Ich hatte ja schon am Nachmittag einen Workshop, an dem zahlreiche Vertreter von Umweltverbänden und einige Gemeinderatsmitglieder teilgenommen haben. Bei der Gelegenheit haben wir zahlreiche Verkehrsthemen behandelt.

Meinen Auftakt am Abend haben Sie dann ja noch in der Uni erlebt, ehe Sie den Raum verlassen mussten.

Zu meinem Hintergrund: Ich habe 25 Jahre Erfahrungen in Bundes- und Landesministerien und in bayrischen und NRW-Kommunalverwaltungen, vor allem mit der Konzipierung, Durchführung und Evaluation von Modellprojekten. In meiner Ministerienzeit habe ich viele Kommunen intensiv beraten in Fragen der Verkehrsberuhigung, Parkraumpolitik, Radverkehrsförderung und ÖPNV-Förderung. Daher kenne ich sehr gut die Spielräume, die die Kommunen trotz des nicht gerade förderilchen formalen Rahmens im Bau-, Planungs-, Verkehrs- und Umweltrecht für eigene, kreative Lösungen haben. Und mir ist natürlich bewußt, dass für alle Infrastrukturmaßnahmen Fragen des Personalbesatzes in der Planung und der Finanzierbarkeit eine große Rolle spielen.

Aus den Gesprächen im Rahmen des Workshops haben sich aus meiner Sicht folgende Fragen als mögliche Handlungsfelder für Marburger Initiativen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse herausgestellt, zu deren Bearbeitung ich gerne Hilfestellung anbieten kann:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement: mit diesem Instrument kann man in Kooperation mit der Wirtschaft (vor allem mittleren und großen Betrieben) erhebliche Beiträge zur Verkehrsentlastung erzielen. Die neuen technischen Möglichkeiten für digitale Mitfahrvermittlung sind für High-Tech-Firmen wie sie rund um Marburg ansässig sind, eine Option, ca. 25% weniger Kfz-Fahrten zu generieren; auf dieser Basis kann man zudem durch Intensivierung der Job-Ticket Optionen erhebliche Steigerungen der ÖPNV-Nachfrage erreichen. Schließlich kann im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements auch eine Steigerung des Radverkehrs (Fahrradfahrgemeinschaften, Pedleceinsatz, Abstellanlagen, Fahrrad-Apps) erreicht werden, auch in Mittelgebisglandschaften;

- Kombinieren kann man das betriebliche Mobilitätsmanagement mit Maßnahmen des Direkt- und Dialogmarketings, einer Methode, wie man die oft über Jahrzehnte eingeübten Verkehrsroutinen durchbrechen kann. Dabei werden private Haushalte und Betriebe mit maßgeschneiderten Informationen zum Mobilitätssystem und seinen Alternativen bezogen auf ihre regelmäßigen Wege versorgt. Da es in Marburg an der Uni ja viel soziawissenschaftliche Kompetenz gibt, kann man dafür auch die Uni nutzen.

- Pedelec und Leihpedelc bzw. Werkspedelec und Fahrradleasing: angesichts des Pedlec-Booms und der immer weiter ausgebauten Angebote zum Fahrradleasing bietet es sich an, das Thema Fahrrad-Lesing für Betriebe und Leihpedelecs (betriebliche und öffentliche) zu forcieren und ggf. auch ein entsprechendes öffentliches Fahrradverleihsystem mit hohem Pdelec-Anteil zu entwickeln, damit die Nachteile einer wenig fahrraadaffinen Topographie wirkungsvoll ausgeglichen werden können.

- Urbane Seilbahnen: Sie sagten am Donnerstag, das Seilbahnthema sei politisch "verbrannt". Das mag auch an der Art der Behandlung liegen. Meist kommt isoliert eine bestimmte Verbindung in die Diskussion, ohne vorher in einer Art Masterplan die generelle Relevanz und Systemkompatibilität diskutiert zu haben. Angesichts der Topographie und der Verteilung der Gewerbegebiete und Wohngebiete auf den Höhen und der Lage der Schienenstrecken im Tal scheint mir Marburg ein äußerst relevanter Fall, um modellhaft die Seilbahnoptionen mit Verknüpfung zum Schienen- und Busverkehr zu prüfen (ergebnisoffen und für alle denkbaren Verbindungsoptionen). Bislang hat es in Deutschland einen solchen Masterplan ("Abbau von ÖPNV-Netzlücken mit Hilfe von urbanen Seilbahnen") noch nicht gegeben, sondern nur Einzelprojekte mit sehr isolierten Aufgabenstellungen. Das Leistugnsspektrum reicht von ca. 3-4.000 bis 6- 7.000 Personenfahrten je Spitzenstunde im Querschnitt je nach Kapazität der Kabinen und Dichte der Hängungen. Einige Länderministerien (vor allem NRW und Ba-Wü) haben urbane Seilbahnen schon in ihr Fördersystem integriert und sind interessiert, dazu auch Pilotprojekte aufzusetzen. Hessen sollte aufgrund seiner Topographie durchaus auch für solche Modelle aufgeschlossen sein, sobald eine Kommune ernsthafter die Potenziale klären will. Dann kann man sicher die anfallenden Planungskosten gefördert bekommen.

- ÖPNV- Netzplanung: Bezogen auf das Schiennetz sehe ich rund um Marburg die Option einer Weiterentwicklung der bestehenden Bahnen zu S-bahn-Systemqualitäten durch weitere, neue Haltepunkte und seine stärkere Bus-Schiene-Verknüpfung und B+R- Nutzung. Letztlich geht es dabei auch darum, die Nutzbarkeit der Schiene im regionalen Aktionsradius bis ca. 20 km als Stadt-Umlandbahn stärker zu fördern (mit neuen Haltespunkten, verkürzten Umläufen, verdichteten Takten). Bezogen auf das Busnetz sehe ich deuschlandweit den Trend, echts Bussysteme aufzubauen, die einerseits die Erschließungswirkung durch Land- und Dorfbusangebote steigern, andererseits die Verbindungsqualität durch Plusbus/Premiumbus-Angebote zu verbessern, das alles im Rahmen einer regionalen ITF-Konzeption. Das kann man sehr gut mit den neuen logistischen Möglichkeiten der Betriebssteuerung und Leistungssteigerung verknüpfen. Zudem scheint mir wegen der schwierigen Topographie für die Stadt und Region eine Ergänzung um kurzlaufende Quartiers-, Dorf- und Ortsbusangebote relevant, die der Pholosophie des "ÖPNV von unten" folgt und durch hohe Kundennähe viel größere Nachfrage im Bereich der kurzen und mittleren Strecken bindet. Da ergeben sich ja auch neue technologische Pfade durch die autonomen Kleinbusse.

- Radnetzplanung: Ich hatte mit der Landrätin und dem Kreis Kotakt wegen der regionalen Netzkonzeption und innovativer Infstrukturmaßnahmen im Außerortsbereich. Mir scheint, dass da noch große, ungehobene Potenziale "schlummern", für die abgestimmte Konzepte zwischen Kernstadt und Umland wichtig sind. Dazu passen dann auch die aktuellen Bemühungen bei den Radschnellwegen und Velorouten mit Hilfe von Fahrradstraßen. Damit kann man kostengünstig und schnell einen Quantensprung an Netzqualität erreichen.

So viel zu den Diskussionen bei dem Workshop. Ich kann Ihnen wie gesagt anbieten, mal in einem "Privatissime" und ohne großes öffentliches "Getöse" mit den Fachleuten Ihrer Verwaltung und der Verkehsbetriebe solche Optionen zu diskutieren und meine Erfahrungen mit Hunderten von Modellprojekten einzuspeisen.

Wenn Sie mehr über meinen Hintergrund wissen wollen, finden Sie Details, diverse Filme und Texte auf meiner Homepage heinermonheim.de

Zum Thema Seilbahn habe ich eine PDF eines entsprechenden Vortrags angehängt.

Mit reundlichen Grüßen (Prof. Dr. Heiner Monheim)