

An die Mitglieder
des Ausschusses für Mobilität, Tourismus und
digitale Transformation

**Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale
Transformation**

Geschäftsführung: Marco Heilmann
Telefon: 06421 201-1490
E-Mail: marco.heilmann@marburg-stadt.de
Öffnungszeiten: Montag, Mittwoch, Freitag von 8 – 12
Uhr Donnerstag von 15 – 18 Uhr
und nach Vereinbarung

Marburg, 07.02.2023

Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu einer **Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation
(öffentlich)** am

**Mittwoch, dem 15.02.2023, 18:00 Uhr,
Sitzungssaal Barfüßerstraße 11, 35037 Marburg**

lade ich Sie ein.

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07.12.2022
- 3 Bericht aus der Arbeitsgruppe Verkehr der Lokalen Agenda 21
- 4 Anträge der Fraktionen

- | | | |
|-----|--|----------------|
| 4.1 | Antrag der CDU/FDP-Fraktion betr.: Der Ausbau von E-Ladesäulen muss weiter vorangetrieben werden. | VO/0871/2022 |
| 4.2 | Antrag des Stadtverordneten Göttling betr. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Fußgängerzone der Oberstadt durch Installieren von Pollern an den Zufahrten | VO/1140/2023 |
| 5 | Kenntnisnahmen | |
| 5.1 | Beantwortung offener Fragen zur Machbarkeitsstudie "Mikro-Hubs in Marburg" | VO/0781/2022-1 |
| 6 | Verschiedenes | |

Mit freundlichen Grüßen
gez.

Schaker Hussein

Antrag	Vorlagen-Nr.:	VO/0871/2022
	Status:	öffentlich
	Datum:	30.08.2022
Antragsteller*in:	CDU/FDP	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	nichtöffentlich
Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Antrag der CDU/FDP-Fraktion betr.: Der Ausbau von E-Ladesäulen muss weiter vorangetrieben werden.

Beschlussvorschlag

Zusammen mit der städtischen Tochter „Stadtwerke Marburg“ sollen schnellstmöglich (bis spätestens Ende des Jahres 2022) in allen IKEK-Stadtteilen jeweils eine PKW-Ladesäule je angefangene 400 Einwohner an einer zentralen Stelle im jeweiligen Stadtteil installiert werden.

Begründung

Elektromobilität, vor allem wenn Sie mit regenerativ gewonnener Energie betrieben wird, gilt aktuell als CO₂-optimierte Art des motorisierten Individualverkehrs und wird auf viele unterschiedliche Arten gefördert.

Da Elektro-PKW nur eine begrenzte Reichweite aufweisen und daher die Nutzung dieses Fahrzeugtyps für die Langstrecke diversen Einschränkungen unterliegt, besteht in diesem Segment die größte Möglichkeit der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes.

Die sogenannte Kurzstrecke bietet die ideale Entfernung für die Nutzung durch vollelektrische oder Hybridfahrzeuge. Dies nicht nur in Bezug auf die Fahrtstrecke, sondern auch in Bezug auf die Auswahl des PKW-Modells, da fast jeder PKW-Hersteller vollelektrische PKW mit annehmbaren Reichweiten, zu vergleichsweise moderaten Preisen im Angebot haben.

Eine Herausforderung für den PKW-Nutzer stellt nur noch die Möglichkeit der Versorgung des PKW mit elektrischer Energie. Nicht jeder Mitbürger hat die Möglichkeit, sich eine private Wallbox zu installieren, um den PKW auf seinem Grundstück nach belieben zu laden. Stichworte sind hier die Kosten für die Installation einer solchen Wallbox, die Ungeeignetheit des Bestandsgebäudes auf Grund eines zu schwach dimensionierten Stromnetzes oder entsprechendes Immobilieneigentum, an dem eine Ladestelle installiert werden kann.

Eine zentrale Ladestelle in wohnungsnaher Entfernung würde diese einfache Möglichkeit zum Laden des PKW einer großen Zahl von Mitbürgern die Hauptangst der Versorgung mit Energie nehmen und dazu bewegen, sich zumindest für die Kurzstrecke im Stadtgebiet Marburg (Stichworte: Elterntaxi, Einkaufen, Fahrt zur Arbeit) elektrisch fortzubewegen. Da es aktuell in den Marburger Außenstadtteilen (IKEK-Gebiet) keine einzige frei zugängliche Ladestation gibt, ist diese Lücke des Ladenetzes kurzfristig zu schließen.

Karin Schaffner

Jan von Ploetz

Heiko Schäfer

Anlage/n

- 1 Stellungnahme OBR Bauerbach
- 2 Stellungnahme OBR Bortshausen
- 3 Stellungnahme OBR Einhausen
- 4 Stellungnahme OBR Haddamshausen
- 5 Stellungnahme OBR Moischt
- 6 Stellungnahme OBR Ronhausen
- 7 Stellungnahme OBR Schröck
- 8 Stellungnahme OBR Hermershausen

Auszug aus der Niederschrift der Sitzung des Ortsbeirates Bauerbach am 09.11.2022

TOP 8.c Einrichtung einer Ladestation für Elektrofahrzeuge

Beschluss:

Der Ortsbeirat beantragt mit Nachdruck die Installation einer Ladestation für Elektrofahrzeuge in Bauerbach!

Abstimmungsergebnis:

Ja:	7
Nein:	0
Enthaltung:	0

Lothar Böttner
Ortsvorsteher

Carsten Nebel
Schriftführer

Anmerkung:

Information aus dem Ortsbeirat Bauerbach zum Antrag der CDU/FDP-Fraktion betr.: Der Ausbau von E-Ladesäulen muss weiter vorangetrieben werden.

Eine gesonderte Stellungnahme wurde nicht abgegeben.

**Auszug
aus der Niederschrift der Sitzung
des Ortsbeirates Bortshausen am 11.11.2022**

TOP 5 Stellungnahme zum Antrag der CDU/FDP-Fraktion: Ausbau E-Ladesäulen

Der Ortsbeirat befürwortet die Errichtung einer E-Ladesäule in Bortshausen. Als Standort schlägt der Ortsbeirat den Parkplatz hinter dem Wartehäuschen am Bürgerhaus vor.

Bernhard Zieske
Ortsvorsteher

Holger Voß
Schriftführer

**Auszug
aus der Niederschrift der Sitzung
des Ortsbeirates Einhausen am 13.10.2022**

TOP 5 Stellungnahme zu VO/0871/2022: Der Ausbau von E-Ladesäulen muss weiter vorangetrieben werden.

Als Anregung hierzu: Die Verteilung sollte nicht pauschal erfolgen, sondern der genaue Bedarf in den einzelnen IKEK Stadtteilen ermittelt werden. Dabei sollten vorrangig die Car-Sharing-Standorte berücksichtigt werden.

Birgit Stein
Ortsvorsteherin

Carina Damm
Schriftführerin

**Auszug
aus der Niederschrift des Ortsbeirats
Haddamshausen
am 14.11.2022**

TOP 5.1 Stellungnahme zum Antrag der CDU/FDP - StVV-Fraktion

Der Ortsbeirat des Stadtteils Haddamshausen befürwortet den Ausbau von E-Ladesäulen auch in den IKEK-Stadtteilen und stimmt dem Antrag zu.

Begründung:

Mit dem EU-weit beschlossenen Ende der Verbrennungsmotoren im Jahre 2035 und der vom Stadtparlament beschlossenen Klimaneutralität im Jahre 2030 wird es auch in den kleineren ländlichen Stadtteilen zu einer neuen Mobilität und einem verstärkten Betrieb von Elektro-Fahrzeugen kommen.

Grundvoraussetzung für den Betrieb der E-Fahrzeuge ist vor allem die Verfügbarkeit von E-Ladesäulen. Insofern ist die Verfügbarkeit von E-Ladesäulen auch im Stadtteil Haddamshausen notwendig.

Abstimmung:

Beschluss: Ja 3 / Nein 0

Heinz-Konrad Debus
Ortsvorsteher

Uwe Bickhard
Schriftführer

Auszug aus der Niederschrift der Sitzung des Ortsbeirates Moischt am 20.10.2022

TOP 3 Stellungnahme zum Antrag der Marburger CDU/FDP-Fraktion, betr: weiterer Ausbau von E-Ladesäulen in den Außenstadtteilen

Laut dem Antrag der CDU-Fraktion vom 30.08.2022 sollen schnellstmöglich in allen IKEK-Statteilen je 400 Einwohnern jeweils eine PKW-Ladesäule an einer zentralen Stelle im Ort installiert werden.

Beschluss:

Vier Mitglieder des Ortsbeirates stimmen dem Beschlussvorschlag zu, zwei lehnen ihn ab.

Margarete Hokamp
Ortsvorsteherin

Birgitt Boßhammer
Schriftführerin

Rückmeldung Ortsbeirat Ronhausen vom 25.11.2022

Antrag der CDU/FDP-Fraktion betr. Ausbau von E-Ladesäulen in den Stadtteilen

Der Vorschlag, in allen IKEK-Stadtteilen jeweils eine PKW-Ladesäule je angefangene 400 Einwohner zu installieren wird von den Mitgliedern des Ortsbeirats Ronhausen begrüßt. Für den Stadtteil Ronhausen würde das die Einrichtung einer E-Ladesäule bedeuten.

Derzeit gibt es in Ronhausen nur sehr wenige private Kfz mit elektrischem Antrieb, einzelne Anschaffungen sind geplant. Der Aufbau einer Ladesäule würde die Bereitschaft unterstützen, auf Elektromobilität umzusteigen. Als zentrale Stelle eignet sich grundsätzlich der Parkplatz am Bürgerhaus. Geprüft werden sollte, ob gleichzeitig auch ein Ladepunkt für E-Bikes eingerichtet werden kann.

Bei der Festlegung des Standorts soll beachtet werden, dass dieser nicht kollidiert mit laufenden oder künftigen Planungen für das Gelände um das Bürgerhaus und das Feuerwehrhaus. (Zisterne für Löschwasser: Planung FD Tiefbau; Sanierung des Bürgerhauses: FD Hochbau; Bedarf der Freiwilligen Feuerwehr, Umbau des Feuerwehrhauses: derzeit ohne Planung FD Feuerwehr)

Uwe Rauch
Ortsvorsteher

Auszug aus der Niederschrift der Sitzung des Ortsbeirates Schröck am 08.12.2022

TOP 5 Antrag der Marburger CDU/FDP-Fraktion bezüglich Ausbau von E-Ladesäulen

Dieser Punkt wurde in der letzten Sitzung mangels Beschlussfähigkeit nur kurz besprochen. Es besteht im Ortsbeirat Schröck eine grundsätzlich positive Haltung zu diesem Antrag der CDU/FDP-Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung bzw. zur Vorberatung im Mobilitätsausschuss (VO/0871/2022). Im Stadtteil Schröck bieten sich insbesondere die beiden Standorte Parkplatz Bürgerhaus und Parkplatz Tausendfüßler Schule an, um dort jeweils eine Doppel-Ladestation für E-Autos sowie ergänzend eine Ladestation für E-Bikes einzurichten. Die Stadt Marburg ist aufzufordern, auf ihrem Weg hin zur Klimaneutralität auch die Außenstadtteile mit einzubeziehen.

Beschluss:

Der Ortsbeirat beantragt die Einrichtung von je einer Doppel-Ladestation für E-Autos und einer Mehrfach-Ladestation für E-Bikes an den Standorten „Vorplatz Bürgerhaus / Hingilskoots Scheune“ und „Parkplatz Tausendfüßler Schule / Sporthalle“. Schröck als zweitgrößter Marburger Außenstadtteil darf im Hinblick auf die angestrebte Klimaneutralität und die entsprechende Infrastruktur für E-Mobilität auf keinen Fall unversorgt bleiben.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 6

Nein: 0

Enthaltung: 0

Uwe Heuser
Ortsvorsteher

Jens Mengel-Vornhagen
Schriftführer

Auszug aus der Niederschrift der Sitzung des Ortsbeirates Hermershausen am 15.12.2022

TOP 3 Ausbau von E-Ladesäulen Stellungnahme durch den Ortsbeirat zum Antrag der CDU/FDP-StVV-Fraktion

Der Ortsvorsteher stellt den Antrag der o.g. Fraktion vor, demnach pro angefangene 400 Einwohner je Stadtteil eine E Ladesäule durch die Stadtwerke Marburg installiert werden soll. Tiefere Erläuterungen des Antrages der o.g. Fraktion werden durch den OV dargelegt.

Auch der Ortsbeirat Hermershausen kann sich eine E-Ladesäule im Bereich des Bürgerhauses vorstellen

Beschlussantrag: Der Ortsbeirat beantragt beim Magistrat der Stadt Marburg die Herstellung einer E-Ladesäule im Bereich des Bürgerhauses.

Über den Antrag wird abgestimmt:

Abstimmung:

Abstimmungsergebnis:

Ja: 2

Nein: 0

Enthaltung: 1

Der Beschluss ist damit einstimmig erfolgt

Hubert Detriche
Ortsvorsteher

Marius Muth
Schriftführer

Antrag	Vorlagen-Nr.:	VO/1140/2023
	Status:	öffentlich
	Datum:	01.02.2023
Antragsteller*in:	Göttling, Dietmar	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	nichtöffentlich
Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Antrag des Stadtverordneten Göttling betr. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Fußgängerzone der Oberstadt durch Installieren von Pollern an den Zufahrten

Beschlussvorschlag

Der Magistrat wird beauftragt, an den Zufahrtsstraßen Reitgasse auf Höhe des Kornmarkts und im Steinweg in Höhe der Hausnr. 1 in der Marburger Oberstadt im Boden absenkable Poller zu installieren. Einfahrtberechtigungen sollen nur Rettungsfahrzeuge, Lieferfahrzeuge, Stadtbusse, Taxen, die Marburger Schlossbahn und Inhaber*innen einer Durchfahrtsicherung sowie Schwerbehinderte besitzen dürfen. Temporäre Zufahrtberechtigungen, bspw. für Anwohner*innen bei Umzügen oder andern Transporten, sollen über das Ordnungsamt in Form von Ausnahmeregelungen erteilt werden.

Begründung

Bereits vor fünf Jahren wurde der gleichlautende Beschlussvorschlag von der Fraktion Bündnis90/Die Grünen eingebracht. Der Ortsbeirat unterstützte grundsätzlich diesen Antrag. Ein Änderungsantrag der damaligen Koalition aus SPD und CDU, der mehrheitlich verabschiedet wurde, bat den Magistrat zu prüfen: „Der Magistrat wird gebeten zu prüfen, wie nicht erlaubte Durchgangsverkehre in der Oberstadt sowie in den Zufahrten Steinweg, Reitgasse und am oberen Marktplatz erheblich reduziert werden können. Die diesbezüglichen Anforderungen, die das Oberstadtentwicklungskonzept vorgibt, sollen umgesetzt werden.“

Leider muss nach 5 Jahren festgestellt werden, dass der Magistrat bzw. der Oberbürgermeister als zuständiger Dezernent bisher untätig geblieben sind und sich die Situation für die Bewohner*innen nicht verbessert hat. Die Argumente, die damals vorgetragen wurden, gelten heute noch genauso wie vor 5 Jahren:

Anwohner*innen und Besucher*innen beklagen die Abgas und Lärmbelastigungen und dass sowohl fahrende als auch parkende Autos eine Gefahrenquelle für alle Fußgänger*innen, insbesondere für Kinder, darstellen.

Eine weitgehend autofreie Fußgängerzone würde die Attraktivität der Oberstadt als Flanier- und Einkaufsmeile erheblich steigern. Als Beispiel bei der Umsetzung der genannten Maßnahmen könnten andere europäische Städte mit markanten Altstadtbereichen dienen. Zu nennen sind hier u.a. Regensburg oder Bamberg.

Dietmar Göttling

Anlage/n

Keine

Bericht	Vorlagen-Nr.:	VO/0781/2022-1
	Status:	öffentlich
	Datum:	20.12.2022
Dezernat:	I	
Fachdienst:	Stabsstelle 15 - Stadt- und Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und Statistik	
Sachbearbeitung:	Dr. Blümling, Stefan	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Kenntnisnahme	nichtöffentlich
Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation	Kenntnisnahme	öffentlich

Beantwortung offener Fragen zur Machbarkeitsstudie "Mikro-Hubs in Marburg"

Die eingereichten Fragen der Klimaliste Marburg zur Machbarkeitsstudie „Mikro-Hubs in Marburg“ werden wie folgt beantwortet:

Nr. 1: Ist es möglich, vom Gutachter eine detaillierte Modellbeschreibung zu erhalten, da die vorliegende von PB Consult sehr rudimentär und oberflächlich ist?

Die Struktur des Modells ist auf Basis von realen Daten anderer Projekte entwickelt worden (ca. 10 Mio. Echtdateien von KEP-Dienstleistern). Folglich würde gegen datenschutzrechtliche Bestimmungen verstoßen werden, wenn detailliertere Informationen zum Modell herausgegeben würden. Veröffentlichungsfähig ist die im Abschlussbericht auf Seite 20 dargestellte vereinfachte Systemarchitektur (Abbildung 9).

Nr. 2: Warum wurde das Kfz-Verkehrsmodell der Planersocietät nicht genutzt um den Wirtschaftsverkehr abzubilden, wie ursprünglich in der Ausschreibung vorgesehen?

Der Fokus der Machbarkeitsstudie „Mikro-Hubs in Marburg“ ist auf die KEP-Branche gerichtet. Das Verkehrsmodell der Planersocietät berücksichtigt in der Modellierung der Wirtschaftsverkehre nur Verkehre von Fahrzeugen über 3,5 t (vgl. S.110 des MoVe35 Zwischenberichts). Da die KEP Branche hauptsächlich Transporter bis zu 3,5 t einsetzt, ist das Verkehrsmodell der Planersocietät hier nicht nutzbar bzw. stellt die Machbarkeitsstudie zu Mikro-Hubs eine sinnvolle Ergänzung dar. Anders als in dem oben genannten Zwischenbericht der Planersocietät, in dem keine Differenzierung zwischen Güter- und Personenverkehre unter 3,5t vorgenommen wird, da sich diese „hinsichtlich ihrer Anforderungen [...] in den meisten Punkten nicht grundsätzlich vom privaten Personenverkehr unterscheiden“ (vgl. ebd. S.110) wurden in der Machbarkeitsstudie hingegen

explizit die KEP-Verkehre untersucht.

Nr. 3: Kann man den Wirtschafts- bzw. Güterverkehr realistisch abbilden, wenn die Konkurrenz zwischen Personen- und Wirtschaftsverkehr, die den gleichen Verkehrsraum nutzen, nicht berücksichtigt wird?

Die Machbarkeitsstudie legt nicht den Fokus auf die Ermittlung der Verkehrsströme insgesamt, sondern hat zum Ziel Substitutionseffekte durch den Einsatz von Lastenrädern mit Mikro-Hubs zu untersuchen. Auf der Basis dieser Substitutionseffekte sollten in der Machbarkeitsstudie die Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen und -fluss sowie auf Emissionen ermittelt werden.

Nr. 4: Ist es überhaupt sinnvoll, ein Modell zu bauen, wenn man nur von 2 KEP-Dienstleistern (Kurier-, Paket-, Express-Dienstleistern) Daten bekommen hat?

Ja, es ist sinnvoll ein Modell zu bauen, denn sonst könnten keine Aussagen über das Sendungsaufkommen der anderen KEP-Dienstleister gemacht werden. Die Validität des Modells beruht, wie bereits erwähnt, auf Echtdaten der KEP-Dienstleister aus anderen Projekten (siehe Abschlussbericht der Machbarkeitsstudie Seite 22, letzter Absatz „Um jedoch valide Aussagen aus der...“).

Nr.5: Woher kommt die unrealistische Annahme, dass pro Sendung nur 3,5 kg je Lastenrad transportiert werden können? Was spricht gegen die Auslieferung bspw. eines Pakets, das 5 kg wiegt?

Die Definition, was ein lastenradfähiges Paket ist, wurde im Projekt „Mikro-Depot Konzept auf dem Gebiet der Stadt Nürnberg“ von der Technischen Hochschule Nürnberg Georg-Simon-Ohm wissenschaftlich untersucht. Unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, der Arbeitszeitrestriktionen eines Zustellers und den technisch zulässigen Gegebenheiten eines Lastenrades ist es zwar möglich, dass ein größeres Paket auch mit einem Lastenrad transportiert werden kann, es aber in der Summe des Paketaufkommens nicht wirtschaftlich abbildbar sein wird. Ein höherer Personaleinsatz wäre vonnöten, um die Arbeitszeitrestriktion nicht zu überschreiten. Die Annahme der 3,5kg wurde theoretisch und wissenschaftlich ermittelt und im Nachgang durch Auswertung von Echtsendungsdaten, welche mit Lastenrädern von KEP wirtschaftlich und real ausgefahren wurden, bestätigt.

Die Gewichtsangaben müssen immer in Verbindung mit dem KEP-Geschäftsmodell eines klassischen Mikro-Hub Konzepts gesehen werden. Selbstverständlich sind, wenn andere Konzepte als das klassische KEP-Mikro-Hub Konzept verfolgt werden, auch alternative Paketdimensionen mit dem Lastenrad wirtschaftlich abbildbar.

Nr. 6: Warum wurde keine Abstimmung von PB Consult mit der Planersocietät (MoVe35-Gutachter) durchgeführt und berücksichtigt, welche restriktiven Maßnahmen (siehe Push-Maßnahmen unten) geplant bzw. umgesetzt werden sollen?

Mögliche Push-Maßnahmen könnten sein:

- allgemeine Verschärfung der bisherigen Zeitfenster und Zufahrtsmöglichkeiten
- Beschränkung der maximalen (zeitlichen) Fahrzeuganzahl für verkehrskritische Stadtbezirke (z. B. Onlineanmeldung über „Marburg digital“ von Fahrten und Lieferungen)
- verstärktes Sanktionieren von Zweite-Reihe Parken
- Regelung der Zufahrtsbeschränkung mit Pollern und/oder verschärften Kontrollen

Die Umsetzung restriktiver Maßnahmen sollten immer in Anbetracht von zusätzlichen Angeboten gedacht werden. So könnte eine alleinige Verschärfung der Zeitfenster zu mehr Verkehr führen, da für die gleiche Auslieferung von Waren nun ein schmaleres Zeitfenster zur Verfügung steht und somit mehr Fahrzeuge eingesetzt werden müssten. Werden restriktive Maßnahmen verfolgt, müssen zunächst logistische Alternativen vorhanden sein, die Zustell-Effizienzen heben können. Im ersten Schritt der Machbarkeitsstudie ging es daher primär um die Untersuchung wirtschaftlich

tragfähiger Use-Cases für die Umstellung von KEP-Verkehren auf das Lastenrad (unter Einbezug dezentraler Umschlagmöglichkeiten).

Die Daten und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Mikro-Hub wurden im Übrigen an die Planersocietät weitergegeben und werden dort für die Erarbeitung der Maßnahmen-Steckbriefe verwendet. Zu beachten ist, dass MoVe35 eine strategische und gesamtstädtische Betrachtungsebene fokussiert, weshalb (vor-) bzw. nachgelagerte Ausarbeitungen für Maßnahmen notwendig sind. Push-Maßnahmen werden dabei für die nachhaltige Gestaltung der City-Logistik ebenfalls formuliert bzw. berücksichtigt.

Nr. 7: Hat der Magistrat vor, die Untersuchung zu erweitern, ggf. auch die Anbindung der Apotheken via ÖPNV untersuchen zu lassen?

Die Machbarkeitsstudie wird aktuell durch ein Umsetzungsvorhaben mit Einbindung des Einzelhandels im Sinne eines Multi-User Mikro-Hubs erweitert. Das Projekt läuft aktuell noch. Die Mikro-Hub-Testtage vom 18.-20.10.22 werden aktuell ausgewertet. Überlegungen zur Bündelung lastenradfähiger Verkehre spielen dabei auch eine Rolle.

Die Mikro-Hub-Testtage dienen dazu, zum einen technische Tests mit Cargobikes in der Marburger Innenstadt durchzuführen (Radverkehrswege, Steigungen, Bremsverhalten unter Last, mögliche Wegstrecken u.a.). Zum anderen waren am 20.10. ganztägig alle Interessierten eingeladen, die CargoBikes auf dem Marktplatz zu testen und sich über das Mikro-Hub-Konzept zu informieren.

Nr. 8: Warum gibt es keine Potenzialbetrachtung für die Gesamtstadt außerhalb der Innenstadt (Südviertel, Weidenhausen, Altstadt, Campusviertel und Hansenhaus, dort wurde befragt)?

Es wurde für die Machbarkeitsstudie die komplette Stadt Marburg betrachtet, nicht nur die Innenstadt (siehe Seite 16, zweiter Absatz). Bei der Ermittlung des Lastenradpotenzials hat sich allerdings ergeben, dass die Stadtteile Südviertel, Altstadt und Weidenhausen aufgrund der Stadtstrukturdaten und der geografischen Voraussetzungen das höchste Lastenradpotenzial aufweisen. Dies bedeutet umgekehrt nicht, dass im Falle einer Umsetzung eines Mikro-Hub-Konzepts andere Stadtteile nicht integriert worden wären.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Anlage/n

Keine