

<b>Antrag der Fraktion Marburger Linke</b>	<b>Vorlagen - Nr.:</b>	<b>VO/3980/2015</b>	<b>TOP</b>
	<b>Status:</b>	<b>öffentlich</b>	
	<b>Datum:</b>	<b>02.04.2015</b>	
	<b>Eingang:</b>	<b>01.04.2015</b>	
<b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>			
<b>Beratende Gremien:</b>	<b>Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>		

## **Antrag der Fraktion Marburger Linke betr.: Einführung von Schnellbuslinien**

### ***Beschluss:***

**Der Magistrat wird aufgefordert die Stadtwerke mit der Einrichtung von drei City-Express-Linien zu beauftragen, wie sie im 2002 verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vorgesehen sind.**

**Diese Schnellbuslinien sollen zusätzlich zum bisherigen Busangebot eingerichtet werden und getrennt beworben werden.**

**Sie sollen im 20-Minutentakt auf folgenden drei Linien verkehren:**

**CE 1: Wehrda-Nordviertel-Hauptbahnhof-Innenstadt-Südviertel-Cappel**

**CE 2: Stadtwald-Innenstadt-Waldtal/Studentendorf**

**CE 3: Marbach-Innenstadt-Lahnberge**

### ***Begründung:***

„Die Mehrheit der Befragten wünscht sich eine Abkehr von einer auf das Auto zentrierten Städteplanung: Städte und Gemeinden so umzugestalten, dass sie sich vom Autoverkehr abwenden und kurzen Fußwegen, Fahrrad- und öffentlichem Nahverkehr zuwenden, trifft auf sehr große Zustimmung (82 Prozent).“ Auch auf die Marburg/innen dürfte diese Aussage in einer Ende März veröffentlichten Studie des Umweltbundesamtes zutreffen.

Die Marburger Verkehrspolitik wird allerdings weniger von diesem Bürgerwillen, als von Parkplatzdebatten und stets neuen Plänen für zusätzliche Parkhäuser bestimmt.

Dabei hatte die Verabschiedung des Marburger Verkehrsentwicklungsplans (VEP) im März 2002 schon mal in die richtige Richtung gezeigt. Er war das Ergebnis eines intensiven Bürgerbeteiligungsprozesses, des sog. „Marburger Verkehrsforums“, das von 1996 bis 1998 tagte.

Da nach dem Konsensprinzip gearbeitet wurde, kamen Kompromisse heraus, die zwar sinnvolle Lösungen für Teilprobleme beinhalteten, aber noch weit entfernt waren von einem Konzept für eine Verkehrswende weg vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum Umweltverbund. Deshalb waren die Ziele des daraus entstandenen Verkehrsentwicklungsplans mehr als bescheiden. Man wollte nur erreichen, dass bei wachsendem Verkehr in der Innenstadt der MIV minimal abnimmt aber mehr Rad und Bus gefahren wird. Die Nutzung des ÖPNV durch die Marburger/innen sollte von 41.700 Wegen pro Tag im Jahr 1998 auf 61.000 im Jahr 2010 ansteigen. Wichtigstes Mittel dafür war die Einrichtung von Schnellbuslinien (CE-Linien) im Rahmen einer Ausweitung des ÖPNV-Angebotes. (<http://www.svmr.de/pi/vo020.asp?VOLFDNR=765>)

Wenn man heute Bilanz zieht, ist eindeutig, dass der Konsens, der im Verkehrsforum erzielt wurde, einseitig zugunsten der Verfechter/innen einer autogerechten Stadt aufgekündigt wurde und damit auch Vertrauen in Bürgerbeteiligungsprozesse zerstört wurde.

Dies gilt für den MIV, der entgegen den Vorgaben des VEP durch das Anwachsen der Parkmöglichkeiten seit 1998 und die Planung weiterer Parkhäuser weiter zunehmen soll. Deshalb wird auch die im VEP beschlossene Sperrung der Elisabethstraße für den MIV nicht umgesetzt.

Das gilt erst recht für den ÖPNV, dessen Nutzung um 46 Prozent zunehmen sollte. Von 1998 bis 2010 nahm die Nutzung aber nicht zu, sondern sogar leicht ab, von 12.672.000 Fahrgästen auf 12.639.000. Gäbe es nicht das Semesterticket des AStA und die Zunahme der Studierendenzahlen wäre die Zahl sogar um 2 Mio. zurückgegangen.

Das ÖPNV-Angebot wurde entgegen den Beschlüssen nicht ausgeweitet, denn die Anzahl der gefahrenen Buskilometer ist seit 1997 praktisch unverändert bei 3,2 bis 3,4 Mio. km geblieben.

Die im VEP vorgesehenen CE-Linien waren noch Anfang 2003 in der Prioritätenliste der Maßnahmen für 2005 zur Einführung vorgesehen, wurden aber wegen angeblich fehlender Finanzmittel ohne Parlamentsbeschluss gestrichen. Das war nicht nur eine Verletzung des Beschlusses der StVV, denn im VEP war ausdrücklich darauf verwiesen worden, dass der Beschluss für die CE-Linien entsprechende Finanzierungsmittel erfordern würde, sondern auch der Bürgerbeteiligung.

Selbst wenn es an den Finanzen gelegen hätte, wäre z.B. 2008 schon eine Umsetzung möglich gewesen, als die Finanzsituation so gut war, dass der Gewerbesteuerhebesatz gesenkt wurde. Und auch heute steht der späten Umsetzung des Beschlusses von 2003 nichts entgegen. Allein mit den zusätzlichen Gewerbesteuereinnahmen von 13 Mio. Euro, die kurz vor Haushaltsverabschiedung bekannt wurden, ließen sich diese Linien 10 Jahre finanzieren.

***Halise Adsan, Tanja Bauder-Wöhr, Henning Köster, Jan Schalauske***