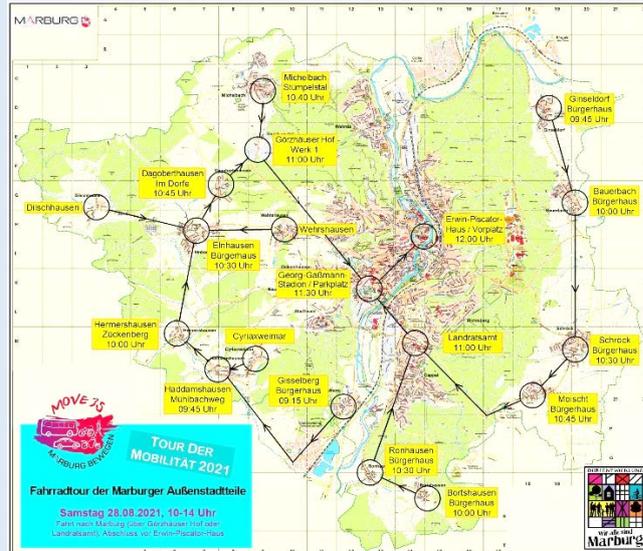


Tour der Mobilität 2021 - der Marburger Außenstadteile

Am 28.08.2021 fand zum dritten Mal in Folge die Tour der Mobilität der Marburger Außenstadteile statt. An der Fahrrad-Sternfahrt von den westlichen und östlichen Stadtteilen aus in die Innenstadt nahmen 100 Radelnde teil. Während die grundlegende Forderung, die Außenstadteile besser an die Innenstadt sowie auch untereinander zu verbinden, weiterhin im Zentrum der Forderungen steht, wurde in diesem Jahr bewusst das Format vierer parallel laufender Infopoints gewählt. Anschließend an die Eröffnung der Veranstaltung durch Peter Reckling (als Sprecher der AG Mobilität und Versorgung) und den Bürgermeister Wieland Stötzel, konnten hier die Besuchenden ganz individuell und im Detail Anregungen und Fragen rund um die Themen CarSharing, Radverkehr, Nahversorgung und ÖPNV einbringen bzw. stellen.



Ankunft am Erwin-Piscator-Haus



In Zusammenarbeit zwischen der AG „Mobilität und Versorgung“, die sich im Rahmen des Dorferneuerungsprogramm des Landes Hessen (IKEK) gebildet hatte und der Bürger*innenbeteiligung sowie dem Fachdienst Stadtplanung und Denkmalschutz der Stadt Marburg wurde die Veranstaltung geplant und organisiert. Die Außenstadteile wollen mit der Veranstaltung und dem gewählten Format bzw. der verschiedenen Diskussionsthemen vornehmlich auf den Ausbau verbesserter Wege zur Arbeit, Schule, Uni und Einkauf aufmerksam machen.

Kreativ umrahmt wurde dabei auch in diesem Jahr die Veranstaltung vom Fast Forward Theater, dass die Themen rund um Mobilität und Nahversorgung mit viel Charme auf eine humorvolle Ebene bringen konnte.

Auch vertreten war ein Stand der Kampagne STADTRADELN, der AG Ehrenamt mit dem FD Altenplanung sowie des Prozesses zur Erarbeitung eines gesamtstädtischen Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes MoVe35. Am Ende der Veranstaltung gab es einen Bus-Shuttle der Stadtwerke, mit dem die Außenstadteile angefahren wurden.



Im Folgenden werden die Ergebnisse der Diskussionen an den Infopoints zusammengefasst.

Infopoint CarSharing (Ralf Laging & Philip Müller)

Ein Pilotprojekt zum CarSharing in den Außenstadteilen soll zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt beitragen. In erster Linie wurde am Infopoint Car-Sharing das Vorhaben bzw. die Rahmenkonzeption mit den vier Phasen nähergebracht und Rückfragen hierzu

geklärt. Außerdem konnten grundlegende Fragen zum Thema CarSharing beantwortet werden (Prinzip, Formen des CarSharings, Technik, Kosten, ...). Herr Laging aus Ginseldorf hat zudem zum aktuellen Stand des Stadtteil-Teilprojekts berichtet. Seine Schilderungen konnten anhand eines konkreten, „greifbaren“ Beispiels zeigen, wie weitere Außenstadtteile im Rahmen der vorgestellten Förderung durch die Stadt vorgehen und ihre eigenen Konzepte entwickeln können. Besucher*innen des Infopoints konnten Handouts mit nach Hause nehmen, auf denen die wesentlichen Aspekte der Rahmenkonzeption erläutert werden.

Anregungen bzw. Kommentare/Wünsche von Besucher*innen des Stands gab es im Wesentlichen folgende:

- Wünschenswert wäre es, wenn das CarSharing-System auch die Realität von Berufspendler*innen abbilden könnte. Zum einen dadurch, dass die Bildung von Fahrgemeinschaften unterstützt wird. Zum anderen, indem Fahrten zum Bahnhof ermöglicht werden, ohne das Fahrzeug während der dortigen Standzeit weiter bezahlen zu müssen, bevor es am Abend wieder der Station im Außenstadtteil zugeführt wird.
- Es ist angeklungen, dass eine Schwierigkeit darin besteht, Bestandsfahrzeuge bzw. dessen Besitzer*innen für das Projekt zu gewinnen. Es erscheint in diesem Zusammenhang besonders wichtig, dass es Personen vor Ort gibt, welche das Projekt ideell mittragen, als Multiplikator*innen fungieren und ihre Mitmenschen überzeugen können eine Integration des eigenen Fahrzeugs anzustreben.

Infopoint Radverkehr (Christian Ückermann)

Östliche Stadtteile:

- Angesprochen wurde, dass es passable Wege von Moischt durch den Wald zu den Lahnbergen gebe, die Überquerung der L 3088 aber ein nahezu unüberwindliches Hindernis darstellt. Hier wird dringend eine Querungshilfe gewünscht. Der dringende Bedarf des Radweges entlang der Beltershäuser Straße wurde genannt.
- Karte am Ideenspeicher: einzig sicherer Fahrradweg von Schröck führt nach Wittelsberg (aber keine Verbindung nach Marburg)



Westliche Stadtteile:

- Der Radweg von Gisselberg nach Marburg wird allgemein als zu schmal gesehen für einen Zweiwegeradweg, da er relativ stark frequentiert ist. Zumal Teile des Weges in Lahnnähe abgesackt und nur unzureichend repariert wurden, was den Weg nochmals schmaler macht. Außerdem ist das Thema Beleuchtung unter der Brücke "Südspange" immer noch ungelöst.
- Radwegverbindung von Hermershausen nach Einhausen wird dringend gefordert, da die Strecke durch unübersichtliche Kurven gefährlich für Radfahrer*innen ist.

Generelle Anmerkungen:

- Wenn Planung und Bau von eigenständigen Radwegen so aufwändig und langwierig ist, warum wird nicht stärker auf die Ertüchtigung von vorhandenen Feldwegen gesetzt. Diese Wege sind vorhanden und müssen nur ausgebaut werden.

- Es ist ernüchternd, wenn man die Karte des Radverkehrsplanes (3. Fortschreibung von 2017) in Gegenüberstellung zum tatsächlichen Radwegebestand anlässlich Erhebung MoVe 35 von 2021 sieht (beide Karten waren ausgehängt).
- In einem Vorgespräch hatte der Planer der Stadt Marburg, Michael Schmidt, über einige in Bälde anstehende Projekte zum Radverkehr berichtet. So sollen am Hauptbahnhof weitere Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden. Für den Bau einer neuen, doppelstöckigen Fahrradabstellanlage anstelle der alten Anlage laufen die Planungen und Gespräche mit der Deutschen Bahn.
- Am Pilgrimstein sollen neben dem Parkhaus neue Fahrradboxen installiert werden, sowohl fest vermietete Boxen für Oberstadtbewohner*innen als auch solche für Tourist*innen. Mit der Einrichtung kann erst nach Fertigstellung des gegenüberliegenden Uni-Gebäudes voraussichtlich in 2022 begonnen werden.
- Zwischen Einhausen und Dagobertshausen soll der Wirtschaftsweg für Radfahrende ertüchtigt werden, ebenso der Waldweg von Dagobertshausen nach Görzhäusern.



Infopoint Nahversorgung (Wiltrud Thies)

Vertreten wurde der Infopoint „Nahversorgung“ durch den Dorfladen Ginseldorf. Dieser besteht seit 16 Jahren im Außenstadtteil. Während hier die Initiative und Trägerschaft aus Ehrenamtlichen besteht, werden die Beschäftigten mit dem Mindestlohn auf Mini-Job-Basis bezahlt. Das breite Sortiment findet sich in Standard- und Bio-Qualität mit regionalem Bezug. Dabei ist das Bio-Segment weiter wachsend. Neben der Funktion als Nahversorger bietet der Dorfladen auch immer wieder besondere Aktionen und Highlights: Geschenke aus Friedelhausen, Flohmarkt, Kooperation mit toskanischem Weingut, Verkauf nepalesischer Handarbeiten etc. Wichtig: für alle Verbraucher*innen-Interessen möglichst viel Verschiedenes in allen Preiskategorien anbieten.

Erfahrungswerte aus dem Dorfladen Ginseldorf:

- Insgesamt Nachfrage/Treue seit Corona gestiegen. Öffnungszeiten auszuweiten ist Perspektive, aber momentan nicht finanzierbar.
- Homepage www.dorfladen-ginseldorf ist aktiv, außerdem regelmäßige Info-Blätter in die Briefkästen (Ehrenamt).
- Soziales Projekt im Dorf für das Dorf: Belieferung von Älteren/Kranken/Familien bzw. Einkaufsbegleitung. Lasten- und Transport-E-Bikes zum Ausleihen, demnächst CarSharing.
- Projekt Dorftreff: Entwicklung des Dorfladens als soziales Zentrum: Treffen, miteinander sprechen, Zeit verbringen, feiern. Dazu mobile Bewegungsgelegenheiten für Kinder und über das Jahr verteilt i.d.R. regelmäßige Events (z.Zt. wg. Corona leider nicht).
- Trotz aller Aktivitäten: Förderung durch die Stadt Marburg jährlich notwendig.
- Antragstellungen für Projektförderungen (Stadt, Landkreis, Land, Bund) sind möglich und inzwischen auch mehrheitlich erfolgreich.

Was wünschen sich die Gesprächspartner*innen?

- Offensives Werben für solche Nahversorgungs-Initiativen in den Außenstadtteilen durch die Stadt Marburgs, dabei Best-Practice zum Abgucken.
- Hilfestellung für die Außenstadtteile und verlässliche und ausreichende Mit-Finanzierung liegt im Interesse der Stadt (keine Bettel-Situation für die Ehrenamtlichen!)
- Politischen Einsatz der Stadt Marburg dafür, solche sozialen Projekte als gemeinnützig anzuerkennen. Hier geht es nicht um Profit(maximierung), sondern um niedrighschwellige Versorgung und soziale Unterstützung im Außenstadtteil. Geschäfte mit klaren Profitzielen tragen sich auf dem Dorf nicht, das ist hinlänglich bekannt. Die Anerkennung der Gemeinnützigkeit kann perspektivisch hilfreich sein für steuerliche Absetzbarkeit möglichen Sponsorings durch Gewerbetreibende im Mittelstand, große Firmen und auch private Unterstützer.

Infopoint ÖPNV (Hermann Pappert und Till Körner)

Am Infopoint ÖPNV lag der Schwerpunkt der Gespräche bei den besseren und schnelleren Verbindungen zu den großen Arbeitgebern im Stadtbereich und weiteren Zielen auch mit Hilfe des Schienennetzes. Das übergeordnete Ziel der Gesprächsteilnehmer*innen war die Steigerung der individuellen Mobilität durch die Verbesserung der Verbindung von Fahrrad und Bus.

Konkrete Forderungen

- 20-Minutentakt in die und aus den Außenstadtteilen,
- Fahrplangestaltung mit höchstens 20-minütigen Fahrtzeiten in die und aus den Stadtteilen,
- zumutbare Fahrtzeiten z.B. nach Görzhausen, zum Klinikum, zum Bahnhof und zurück usw. zu allen Tageszeiten also auch zur Frühschicht
- Rindbuslinie durch die westlichen und östlichen Außenstadtteile.

Konkret wurde Folgendes vorgeschlagen:

- Expressbuslinien; Busverbindungen zu den Bahnhöfen Weimar (westliche Stadtteile, Gisselberg, Stadtwald (?)) und Sterzhausen (Görzhausen)
- Verbesserung der Zugänge zu den Gleisen in Weimar
- ein 2. Gleis in Sterzhausen und P&R Parkplätze sowie ein Shuttlebus bzw. Taktverdichtung der Linie 14
- Busse mit weniger Sitzplätzen, dafür mit 6 ‚Buchten‘ für Kinderwagen und Fahrräder;
- Fahrradträger für 5/6 Fahrräder am Heck der Busse
- verbindliche Regelungen für die Radmitnahme statt der „aktuellen Willkür des Personals“
- Einführung von Ein-Euro-Tagestickets ohne Zeiteinschränkung

