

Positionspapier der Klimaliste Marburg-Biedenkopf zur Verkehrswende in Marburg und zum Prozess der Bürgerbeteiligung in MoVe35

Hintergrund

2023 ist das heißeste Jahr seit Beginn der Klimaaufzeichnungen mit globalen Temperaturen nahe der 1,5°C-Grenze (Copernicus 2024) und mit außergewöhnlichen Hitzerekorden in den Meerestemperaturen (Copernicus 2023). Eine Folge des menschengemachten Klimawandels ist, dass Überschwemmungen wie die der letzten Wochen wahrscheinlicher werden und häufiger auftreten. Es ist unübersehbar, dass der Handlungsdruck auf die Menschheit wächst, den Klimawandel einzudämmen.

Als Klimaliste sind wir angetreten, um den Klimastrukturwandel in Marburg zu befördern und um Lösungen für die Klimakrise auf lokaler Ebene beizutragen. Der Begriff „Klimastrukturwandel“ beinhaltet unsere Überzeugung, dass die Gesellschaft klimafreundliches Verhalten nicht auf das Individuum abwälzen darf, sondern Strukturen so ändern muss, dass klimafreundliches Verhalten die bessere, aber auch naheliegendere Option ist. Denn niemand hat Lust, Alltagsentscheidungen ständig moralisch überfrachtet zu bekommen oder moralisch gegängelt zu werden. Dennoch ist es als Gesellschaft ein moralischer Imperativ, dass wir den nachkommenden Generationen einen lebenswerten Planeten hinterlassen.

Eine der entscheidenden Stellschrauben im Klimastrukturwandel ist der Verkehrssektor, der bundesweit derzeit ca. 19 % der CO₂-äquivalenten Emissionen ausmacht (UBA 2023). Auch 2023, wie in den beiden Vorjahren, hat die BRD ihre im Klimaschutzgesetz festgelegten Ziele zur Reduktion von Klimagasen im Verkehrssektor deutlich verfehlt (Agora Energiewende 2024). Demnach war Verkehr für 145 Mio. t CO₂-Äquivalente verantwortlich, 12 Mio. mehr als die gesetzlich vorgeschriebene Höchstmenge von 133 Mio. t CO₂-Äquivalenten (ebd). Es besteht entsprechend hoher Handlungsbedarf, denn bis 2030 muss der CO₂-Ausstoß im Verkehr auf 85 Mio. t CO₂ sinken.

In keinem anderen Sektor jedoch ist struktureller Wandel so eng mit persönlichen Gewohnheiten verknüpft wie im Verkehrssektor und somit gesellschaftlich aufgeladen. Auch sind die Nutzungskonflikte aufgrund von räumlichen Begrenzungen im Verkehrssektor enorm und haben damit hohes Konfliktpotential, gerade in einer eng bebauten Stadt wie Marburg. Zuletzt sind Veränderungen im Verkehrssektor somit genauso sehr eine Frage des Klimaschutzes wie der individuellen Lebensqualitäten. Hier stehen Mobilitätsgewohnheiten und gute Erreichbarkeit mit dem Auto den Bedarfen anderer Verkehrsteilnehmer*innen sowie der Aufenthaltsqualität als Zielkonflikte entgegen. Zweifelsfrei hat das Auto seit den 1930er Jahren eine deutlich überproportionale Priorisierung in den Stadt- und Verkehrsplanungen erhalten (Brown et al. 2009), weswegen es in der wissenschaftlichen Literatur weithin unkritisch ist, dass es einer Verkehrswende zugunsten von Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und den Nutzer*innen öffentlicher Verkehrsmittel (Umweltverbund) sowie zur generellen Wohn- und Aufenthaltsqualität bedarf (Gössling 2020).

MoVe35 und Koalitionsvertrag

MoVe35 hat in diesem Konfliktbewusstsein seinen Ursprung. Angestoßen 2019 von SPD, CDU und BfM noch bevor die Klimaliste überhaupt gegründet war, sollte MoVe35 einen gesellschaftlichen Bürgerdialog initiieren, um gemeinsam Leitbilder zu generieren und praktische Lösungen und Kompromisse für die Marburger Verkehrsgestaltung auszuhandeln. Kurz: Anstelle von vielen Einzelmaßnahmen sollte ein gebündeltes Verkehrskonzept erstellt werden.

Zur Entstehungsgeschichte von MoVe35 ist festzustellen, dass der MoVe35-Prozess erst durch den massiven Bürgerprotest in den westlichen Stadtteilen gegen die Westumgehung („Allnatalweg“) entstanden ist. Das heißt, MoVe35 war die Reaktion der Stadt auf Bürgerprotest, der in einen Forderungskatalog aller westlichen

Ortsbeiräte mündete. Das Papier vom 19.04.2019 hatte den Titel „Anforderung an das Verkehrsgutachten zur Mobilitätsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Marburger Nordens und Westens“. Dieses enthielt auch die Forderung nach der Untersuchung einer Bahnanbindung des Görzhäuser Hofes und einer Seilbahnverbindung. Es sollte die „generelle Eignung einer Seilbahnverbindung vom Afföller zu den Standorten der Behring-Nachfolgefirma an den Standorten Marbach und Görzhäuser Hof“ untersucht werden.

Spätestens mit dem unter der SPD-geführten Vorgängerregierung im Juni 2019 gefassten Klimanotstandsbeschluss der Stadt Marburg war klar, dass sich ein zukünftiges Verkehrsplanungskonzept MoVe35 am Pariser Klimaschutzabkommen ausrichten muss. Deshalb war es folgerichtig, das Ziel aufzunehmen, den Kfz-Verkehr bis 2035 um 50 % zu reduzieren, um das vom Stadtparlament beschlossene Ziel der Klimaneutralität erreichen zu können.

Eine zentrale Forderung des Koalitionsvertrags von Grünen, SPD und Klimaliste in Bezug auf MoVe35 war deshalb:

„Der MIV [motorisierter Individualverkehr] soll bis 2035 um etwa 50 % auf den Umweltverbund verlagert werden. Das beauftragte Planungsbüro soll im Rahmen von MoVe35 in zwei Szenarien für 2030 und 2035 berechnen, welche Maßnahmen notwendig sind, um die von der Stadt Marburg beschlossene Klimaneutralität zu erreichen. Das entwickelte Maßnahmenpaket sollte im Rahmen von MoVe35 öffentlich diskutiert und abgestimmt werden. In einem begleitenden Monitoring wird das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung mindestens alle 2 Jahre ermittelt, um zu überprüfen, ob der Pfad zur Klimaneutralität eingehalten wird. Sollte dies nicht der Fall sein, müssen zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, um die Klimaneutralität bis spätestens 2035 sicherzustellen. Um die Auswirkungen auf den Einzelhandel zu untersuchen, sollten die Kundenströme aus dem Umland zum Einzelhandel erhoben und Lösungsmöglichkeiten im Rahmen von MoVe35 vorgelegt werden.“ (Koalitionsvertrag 2021, S. 20)

Entsprechend haben wir uns als Klimakoalition aus Grünen, SPD, Klimaliste und initial auch der Marburger Linken im Koalitionsvertrag darauf verständigt, MoVe35 als zentrales Werkzeug für die notwendige Verkehrswende fortzuführen und mit folgenden Zielen zu konkretisieren:

1. Verbesserung der Lebensqualität, Förderung wirtschaftlicher Entwicklung, Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen.
2. Klimaneutralität und gleichzeitig eine sichere und hochwertige Mobilität für alle.
3. Umgestaltung des öffentlichen Raums nicht nur als Verkehrsraum, sondern auch als Aufenthaltsraum für Menschen.
4. Förderung des Fußverkehrs durch städtische Programme, fußgängerfreundliche Ampelschaltungen und weitere Querungshilfen.
5. Ausbau des Radverkehrsnetzes unter Berücksichtigung von Sicherheit, Komfort und Geschwindigkeit, sowie die Schaffung attraktiver Radwege.
6. Stärkung des ÖPNV durch verbesserte Linien- und Taktangebote, sowie den Einsatz alternativer Antriebe zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2030.
7. Reduzierung des MIV und Verlagerung auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) mit dem Ziel, die Klimaneutralität zu erreichen.
8. Förderung der Kombination verschiedener Verkehrsmittel und die Schaffung von Mobilitätsknotenpunkten.
9. Sanierung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere für Radfahrer*innen und den ÖPNV.
10. Nutzung der Digitalisierung zur Verbesserung der Mobilität und Entwicklung nachhaltiger Tourismusangebote.

Der Konflikt um MoVe35

Insbesondere diese Zielgröße, eine Verlagerung des MIV um etwa 50 % auf den Umweltverbund, in Verbindung mit dem „Handlungsfeld D Kfz-Verkehr“ im MoVe35-Abschlussbericht wurde in der Folge von den Fraktionen der CDU, FDP und BfM sowie seitens der ausführlichen Berichterstattung der OP auf- und angegriffen und wurde Kerninhalt eines angestrebten Bürgerbegehrens. Tabelle 9 aus dem MoVe35-Endbericht (Planersocietät 2023) listet die dort vorgesehenen und unterschiedlich priorisierten Maßnahmen auf. D5 und D6 werden unseres Wissens nach auch seitens der MoVe35-Kritiker*innen unkritisch gesehen. Das heißt im Wesentlichen sind die Kritikpunkte das innerstädtische Parkraumkonzept, die Umleitungen von Verkehrsströmen in Kernstadt, Südviertel und im Bereich der Leopold-Lucas-Straße und am Südbahnhof sowie die Abbindung des Rudolphsplatzes. Für letzteren Punkt ist bereits im MoVe35-Endbericht ein separates Stellvertreterbegehren vorgesehen.

Tabelle 9: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Kfz-Verkehr

D Kfz-Verkehr	Priorität
D1 Entlastung der Kernstadt	
D1.1 Einbahnstraße Firmeneiplatz/Deutschhausstraße	● ● ● ● ★
D1.2 Einbahnstraße/Sperrung Biegenstraße	● ● ● ● ★
D1.3 Perspektive: Abbindung Rudolphsplatz	● ● ● ● ★
D2 Verkehrsberuhigung im Südviertel	
D2.1 Sperrung Am Grün	● ● ● ● ★
D2.2 Verkehrsberuhigungskonzept für das Südviertel	● ● ● ● ★
D3 Weitere Netzänderungen im Stadtgebiet	
D3.1 Sperrung Leopold-Lucas-Straße (Schulzone)	● ● ● ● ★
D3.2 Verkehrslenkung Südbahnhof/Molkereigelände	● ● ● ● ★
D4 Innerstädtisches Parkraumkonzept	● ● ● ● ★
D5 Adaptive Signalanlagen zur Verkehrslenkung	● ● ● ● ★
D6 Förderung alternativer Antriebe	● ● ● ● ★

Abbildung 1: Tabelle 9 - Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Kfz-Verkehr aus dem Abschlussbericht MoVe35 mit den zentralen Maßnahmen und ihrer Priorisierung im Rahmen des Gesamtkonzeptes (Planersocietät 2023)

Die vier hervorgehobenen Bereiche der Stadt leiden überproportional an dem hohen Verkehrsaufkommen. Die Modellierung der Planersocietät ergab, dass die vorgesehenen Maßnahmen in der Summe zu einer starken Verkehrsentslastung von Kernstadt, Südviertel und Südbahnhof führen, während die Erreichbarkeit der Stadtteile weiterhin gegeben ist. Selbst die auf lediglich 50 m vorgesehene Sperrung der Straße „Am Grün“ dient lediglich der Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Ladezonen würden auch in Zukunft die Erreichbarkeit der dortigen Ladenlokale gewährleisten, gleichzeitig würde die Umgestaltung die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Straße deutlich erhöhen. Die Sperrung der Schulzone dient insbesondere der Sicherheit und Aufenthaltsqualität eines Großteils der Marburger Schüler*innen. Kurzum: Wir sind davon überzeugt, dass die Maßnahmen insgesamt für Marburg sinnvoll sind – sowohl was den Klimaschutz als auch die Lebensqualität angeht.

Da das Marburger Verkehrsmodell bisher nur den Kfz-Verkehr modelliert hat, hat die Klimakoalition auf Vorschlag der Klimaliste beschlossen, das Verkehrsmodell auf den ÖPNV und den Radverkehr zu erweitern, damit die Verlagerungsziele der MIV-Maßnahmen (D1 bis D3) überprüft werden können. Eine Herauslösung des Teils D zum Kfz-Verkehr aus MoVe35 lehnen wir ab, da damit das Gesamtkonzept der Planersocietät hinfällig wäre. MoVe35 funktioniert nur als Gesamtkonzept in all seinen Teilen. Ansonsten ist die Klimaneutralität nicht erreichbar.

Anpassung des Beschlusstextes zu MoVe35

Der vehemente Widerstand von CDU, FDP, BfM sowie in Leserbriefen und auf Social Media kam für die Klimakoalition überraschend angesichts des eindeutigen Wählerauftrags der letzten Kommunalwahl. Noch überraschender kam für uns der Vorwurf, dass MoVe35 die Bürger*innen zu wenig beteiligt hätte, da der Magistrat die Beteiligungsformate noch unter der Vorgängerregierung geplant hatte. So gab es während der Bestandsaufnahme

- eine Online-Umfrage, an der sich ca. 3.750 der 77.410 Marburger*innen beteiligten,
- eine virtuelle Infomesse,
- zwei Bürgerworkshops,
- eine Informationsveranstaltung,
- zwei Sitzungen zur Beteiligung der Ortsbeiräte und
- die AG MoVe35, die insgesamt siebenmal tagte und aus Vertreter*innen aus Politik, Bürgerschaft, Wirtschaft, Verwaltung, Initiativen und Verbänden bestand.

Dennoch haben wir die Kritik ernstgenommen und als Reaktion darauf den ursprünglichen Beschlusstext vor der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung im Juli 2023 dahingehend angepasst, dass nun unmissverständlich benannt wurde, dass MoVe35 ein Rahmenkonzept ist, aus dem die am weitesten reichenden Einzelmaßnahmen mit Haushaltsbedeutung zu einem späteren Zeitpunkt einzeln in der STVV zur Abstimmung kommen werden. Um weiterhin der Sorge zu begegnen, ob dieses parlamentarische Mitspracheversprechen auch zukünftig gilt, hat der Beschlusstext lediglich eine Kenntnisnahme von MoVe35 beinhaltet. Diesen Beschluss haben wir in der Stadtverordnetenversammlung mit den Stimmen der Klimakoalition gefasst.

Bürgerbegehren gegen den STVV-Beschluss – STVV-Beschluss gegen das Bürgerbegehren

Trotz der Anpassung des Beschlusstextes hat eine Bürgerinitiative mit Unterstützung der Oppositionsfraktionen gegen unseren STVV-Beschluss ein Bürgerbegehren angeregt und insgesamt ca. 7.000 Unterschriften gesammelt. Diese Zahl ist für ein Bürgerbegehren durchaus beeindruckend. Gleichzeitig entspricht sie lediglich 22 % der Wähler*innen der letzten Kommunalwahl bzw. 12 % der Wahlberechtigten. Zum Vergleich: Die Klimakoalition hat bei der letzten Wahl deutlich über 17.000 Stimmen erhalten und mit den Stimmen der Linken, die den Koalitionsvertrag mitabgestimmt hatte, waren es weit über 20.000 Stimmen für die Fraktionen der ursprünglichen Klimakoalition – in anderen Worten: eine Zwei-Drittel-Mehrheit. Wir gehen deswegen auch weiterhin davon aus, dass eine große Mehrzahl der Marburger Bürger*innen hinter den Zielen der Verkehrswende steht, für die wir bei der letzten Kommunalwahl einen so eindeutigen Wählerauftrag erhalten haben.

Dies war jedoch nicht der Grund für die Ablehnung des Bürgerbegehrens in der STVV-Sitzung im November 2023. Hier war einzig die Einschätzung des Rechtsamts der Stadt Marburg ausschlaggebend, wonach das Bürgerbegehren nach den Vorgaben der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) nicht gesetzeskonform ist. Die STVV hat – ebenfalls nach Vorgabe der HGO – bei dem Entscheid über die Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens keine politische, sondern eine **rein formale Entscheidung** zu treffen. Dies haben die Fraktionen der Klimakoalition getan.

Stellvertreterbegehren – ja oder nein

Den Fraktionen der Klimakoalition ist Bürgerbeteiligung ein wichtiges Anliegen – auch und gerade direkte Beteiligungsformate. Bürgerbegehren sind die höchste Form dieser Beteiligung. Deswegen tun wir uns schwer damit, trotz des starken Wählerauftrags der letzten Kommunalwahl, die kritischen Stimmen gegenüber MoVe35 zu ignorieren. Gleichzeitig gibt es hinreichend wissenschaftliche Studien, die zeigen, dass direkte Bürgerentscheide nicht für alle Fragestellungen gleich gut geeignet sind. Insbesondere die Komplexität

der Themen spielt hier eine limitierende Rolle. Dabei geht es explizit nicht darum, den Bürger*innen zu unterstellen, dass sie zu dumm seien für manche Entscheidungen. Vielmehr geht es darum, dass Themen ab einem gewissen Komplexitätsgrad Einarbeitung benötigen, um eine angemessene Sachentscheidung treffen zu können. In solchen Fällen haben sich Bürgerräte als bessere Alternative herauskristallisiert, bestehend aus zufällig ausgewählten Bürger*innen, die sich sehr intensiv mit einer Thematik beschäftigen und dann stellvertretend zu einer Entscheidung kommen (Portugali 2023, Eliassi-Rad et al. 2020).

Unserer Meinung nach ist MoVe35 ein solches Thema, welches sich einerseits leicht emotionalisieren lässt und gleichzeitig komplexe Antworten auf komplexe Fragen benötigt. Dies sind keine optimalen Voraussetzungen für ein Bürgerbegehren. Dies hat sich vielfach in dem öffentlichen Diskurs, beispielsweise den Leserbriefen, gezeigt, in denen wiederholt aufgeworfen wurde, dass zukünftig eine Erreichbarkeit beispielsweise von Ärzt*innen oder Anwalt*innen für Menschen, die auf einen PKW angewiesen sind, nicht mehr gewährleistet sei. Dies ist schlicht falsch. Es gibt keinen Ort in Marburg, der heute mit dem Auto erreichbar ist und als Konsequenz von MoVe35 in Zukunft nicht mehr mit dem Auto erreichbar wäre. Alle, die den MoVe35-Abschlussbericht lesen, können dies zweifelsfrei feststellen. Ganz im Gegenteil wird sogar durch MoVe35 die Voraussetzung dafür geschaffen, dass der Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr ausreichend Parkraum vorfindet, indem z. B. im Südviertel der Straßenraum vom Parken entlastet wird und dafür Quartiersparkhäuser geschaffen werden, soweit die vorhandenen Parkhäuser nicht ausreichende Kapazitäten bieten. Allein die Schwierigkeiten der Bürgerinitiative, einen rechtssicheren Text für ein Bürgerbegehren zu finden, macht die Komplexität des Themas deutlich.

Als Konsequenz gibt es aus unserer Sicht nur zwei Optionen: Wir bleiben bei der derzeitigen Beschlusslage und nutzen MoVe35 wie angedacht als Rahmenkonzept und beteiligen Bürger*innen und/oder Parlament in nachgeordneten Einzelentscheidungen, wie bereits in MoVe35 für die Abbindung des Rudolphsplatzes vorgesehen. Oder wir führen die kritisierten Maßnahmen zum MIV noch 2024 ein und lassen nach einer substantiellen Probezeit (etwa zur Kommunalwahl 2026) darüber abstimmen, ob die Änderungen rückgängig gemacht werden sollen – nachdem die Bürger*innen gesehen haben, welche Konsequenzen die Änderungen haben. Diesen Vorschlag werden wir in dieser Form in den interfraktionellen Diskurs einbringen.

Darüberhinaus halten wir es für sinnvoll, einen nach Zufallsauswahl besetzten Bürger*innenrat (vgl. Klimagovernance Konzept der Stadt Marburg vom 21.7.2023) einzuberufen, um sich mit dem Konzept MoVe35 zu beschäftigen und zu prüfen, wie das Ziel "Klimaneutralität im Verkehrsbereich bis 2035" zu erreichen ist."

Quellen

- Copernicus (2024). <https://climate.copernicus.eu/copernicus-2023-hottest-year-record>. Letzter Zugriff 09.01.2024.
- Copernicus (2023). <https://climate.copernicus.eu/july-2023-global-air-and-ocean-temperatures-reach-new-record-highs>. Letzter Zugriff 09.01.2024.
- UBA (2023). <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung>. Letzter Zugriff 08.01.2024
- Agora Energiewende (2024). Die Energiewende in Deutschland: Stand der Dinge 2023. Rückblick auf die wesentlichen Entwicklungen sowie Ausblick auf 2024.
- Brown, J. R., Morris, E. A., & Taylor, B. D. (2009). Planning for cars in cities: Planners, engineers, and freeways in the 20th century. *Journal of the American Planning Association* 75(2), S. 161-177.
- Gössling, S. (2020). Why cities need to take road space from cars-and how this could be done. *Journal of Urban Design* 25(4), S. 443-448.
- Koalitionsvertrag (2021). <https://klimaliste-marburg.de/koalitionsvertrag-marburg>. Letzter Zugriff 16.01.2024.
- Planersocietät (2023). Endbericht MoVe 35. <https://www.marburg.de/portal/seiten/move-35-marburg-bewegen-900002325-23001.html>. Letzter Zugriff 16.01.2024.

- Portugali, J. (2023). The crisis of democracy in the age of cities and complexity. In: The Crisis of Democracy in the Age of Cities, Edward Elgar Publishing, S. 2-23.
- Eliassi-Rad et al. (2020). What science can do for democracy: a complexity science approach. Humanities and Social Sciences Communications 7(1), S. 1-4.
- Partizipations- und Kommunikationskonzept zur Stärkung der Klimagovernance in der Universitätsstadt Marburg, Stabsstelle 72 – Bürger*innenbeteiligung unter Mitwirkung von Fachdienst 69 – Umwelt, Klima- und Naturschutz, Fairer Handel. 19.6.2023. S. 1-9. <https://www.marburg.de/allris/vo020?3--attachments-expandedPanel-content-body-rows-1-cells-2-cell-link&VOLFDNR=1002147&refresh=false&TOLFDNR=1009357>, letzter Zugriff 19.1.2024

Hintergrund

Klimaliste Deutschland / Klimaliste Hessen

Die Klimaliste ist eine politische Graswurzelbewegung zur Durchsetzung konsequenter Klimaschutzmaßnahmen. Sie nahm ihren Anfang im Juli 2019 in Erlangen, wo sie im März 2020 aus dem Stand zwei Sitze im dortigen Stadtrat errang. Mittlerweile gibt es Klimalisten in über zehn Bundesländern. Erklärtes Ziel ist die Umsetzung der klimapolitischen Wende vor Ort. Dazu treten überparteiliche Klimalisten bundesweit zu Kommunalwahlen an.

Die Klimalisten sind ein dezentraler Zusammenschluss von Wissenschaftler*innen, Studierenden, Eltern, Angestellten, Unternehmer*innen und im Klimaschutz engagierten Bürger*innen. Gemeinsam machen sie die Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze zur höchsten Priorität und bauen ein zukunftsfähiges klimaneutrales Deutschland.

Mehr Infos unter <https://www.klimaliste.de/grundkonsens> und www.klimaliste-hessen.de/marburg

Pressekontakt:

Maik Schöniger

E-Mail: fraktion-marburg@klimaliste-marburg.de

Wulf Hahn: AG Mobilität

Email: wulf.hahn@klimaliste-marburg.de

Folgen Sie uns in den Sozialen Medien:

<https://twitter.com/klimalisteMR>

<https://www.facebook.com/KlimalisteMR>

https://www.instagram.com/klimaliste_marburg