



Überbauungspläne für B3, Projekt der Technischen Hochschule Mittelhessen 2014 Foto: BI Stadtautobahn

„Marburg muss handeln!“

Die Bürgerinitiative Stadtautobahn Marburg

Lärm- und Emissionsschutz ist für uns kein Selbstzweck zur Erfüllung von Grenzwerten, sondern ein adäquates Mittel zum Erreichen des Zieles einer nachhaltig entwickelten, lebenswerten und gesunden Stadt am Fluss: Marburg an der Lahn.“

Markus Gronostay und Martin Turek von der Bürgerinitiative Stadtautobahn Marburg formulieren in knappen Worten ein weitreichendes Unterfangen.

2010 tritt die BI die Nachfolge einer Verkehrsberuhigungsinitiative an, die sich bereits Ende der 80er Jahre als Zusammenschluss lärmgeplagter Marburger gründete. Schon damals standen neben der „Stadtautobahn“ B3 auch innerörtlichen Verkehrsachsen wie die Georg-Voigt-Straße und Wehrdaer Weg/Straße im Fokus, die in jüngerer Zeit unter besonderem Einsatz der Anlieger auch Verkehrsberuhigt wurden. Im Anschluss an eine Sitzung der „Lokalen Agenda“ gründeten damals Interessierte eine Bürgerinitiative, die sich gegen die negativen Auswirkungen der Stadtautobahn richtet. Der heutige Stadtverordnete der Piratenpartei Michael

Weber berichtete in einem Vortrag über Lärmbelastung, Schadstoffemissionen, die Schäden für die Stadtentwicklung und über mögliche Verbesserungen. In einem Stadtforum des damaligen Oberbürgermeisters Egon Vaupel zur B3 im Stadtgebiet brachte es der referierende Verkehrsexperte Stephan Herkt von der Hochschule Bochum auf den Punkt: Marburg muss handeln!

Die Mitglieder der BI sind unmittelbare Anlieger, aber auch Bewohner der Hanglagen von Wehrda über den Ortenberg bis Cappel und Gisselberg. Auch Gäste aus Niederweimar, Roth, Bellhausen, Ronhausen engagieren sich.

„Unsere Mitglieder sind Menschen, die ihre Wege bewusst zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV und der Bahn zurückzulegen, aber auch notorische Autofahrern, denen dennoch sehr daran gelegen ist, die Kollateraleffekte der B3 vor allem in Marburgs Kernbereich zu minimieren“, erklärt Markus Gronostay. Die Anliegen der Bürgerinitiative werden von einem breiten Spektrum der Parteien und Verbände unterstützt, wenn auch mit unterschiedlichen Lö-

sungsansätzen. „Wir fordern die Politik auf, Maßnahmen kurzfristig anzugehen, die ohne größere Kosten umzusetzen sind. Beispielsweise eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80km/h für PKW beziehungsweise 60 km/h für LKW“, erklärt Martin Turek. „Wir regen die Politik an, mittelfristigen Maßnahmen durch baulichen Lärmschutz und lärmarme Asphaltpflanzungen voran zu treiben. Und wir ermuntern die Politik zu langfristigen Visionen, etwa eine Tunnelung der B3 zur städtebaulichen Entwicklung der neu gewonnenen und angrenzenden Flächen in Marburgs Mitte.“

Die B3 wurde zu Beginn der 70er Jahre als „Bauwerk von hohem Rang“ gefeiert, heute würde die Stadtautobahn keine Genehmigung bekommen. War ihr Bau eine Fehlentscheidung? Von Gronostay und Turek kommt unbedingte Zustimmung. „Die oberirdische Trassenführung und den Transit überregionaler Verkehre durch die benetzte Topographie Marburgs halten wir für Planungsfehler. Der Wunsch, eine innerörtliche Verteilerschiene auf Kosten des Bundes zu erlangen, entbehrt nicht einer

gewissen Bauernschläue, jedoch kommt es nicht alleine darauf an, ob ich eine Straße baue, sondern auch auf das wie. Nur wenn man Stadt- und Verkehrsplanung zusammen betrachtet, kommt man zu konfliktarmen Ergebnissen: das ist eine Kernaufgabe von Politik und Verwaltung!“

Die hessische Straßenbauverwaltung selbst schlug seit 1959 mehrfach eine Tieferlegung der B3 vor. Insbesondere die Universität mit der damals noch im Lahntal befindlichen Uniklinik und den zu entwickelnden Flächen an der Wilhelm-Röpke-Straße sah eine überirdische, mit Flächenverlust und Lärm behaftete Straßenführung zwischen Bahnhof und Erlering kritisch. Es kam anders. Der damalige Präsident der Landesstraßenbauverwaltung Willi Henne - ein ehemaliger Ministerialrat des NS-Regimes - wird mit den Worten zitiert, der Bürger müsse sehen, wo die öffentlichen Gelder verbaut werden. „Marburger Kommunalpolitiker freuten sich vielleicht darauf, dass nun Reisende angesichts von Schloss und Oberstadt gleich abbiegen, der Handel belebt wird und die Unternehmenssiedlung floriert“, mutmaßt Martin Turek. Derartige Effekte sind jedoch kaum messbar - die Uni, die Uni-Klinik, die Behringwerke-Nachfolgeunternehmen sind bis heute unverändert die Hauptarbeitgeber Marburgs.

„Für den rein innerstädtischen Verteilerverkehr, ca. 20% des Aufkommens, wäre eine viel kleinere Straßenausbaustufe noch heute ausreichend“ gibt Markus Gronstay zu bedenken. Es galt damals den Zustand „Marburg an der Bahnschranke“ zu beheben – davon gab es immerhin fünf Stück. Die Konsequenzen, die der Fernverkehr in der beengten Marburger Stadtlage verursacht, sind wenig erfreulich. In naher Zukunft werden LKW-Durchfahrtsverbote (B262/B3 nördlich von MR) mit der Fertigstellung der Bundesstraßenumgehungen B262 und eines Ausbaus der A49 bis Stadtallendorf aufzuheben sein. Marburg ist dann Drehscheibe an einer schon vor rund 100 Jahren angedachten Nord-Süd-Achse, fürchtet man bei BI. Das öffentlich-private Finanzierungsmodell für den geplanten Anschluss der A49 an die A5 bei Gemünden stehe noch in den Sternen. Eine umweltfreundliche Alternative scheint es nicht zu geben. „Die Verkehre sind überall in gleichem Maße umweltschädlich. Selbst Elektroautos haben einen Aus-



puff: nur woanders.“ Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, eine Versorgungs- und Beschäftigungsstruktur der kurzen Wege, ÖPNV-Ausbau, moderne Antriebe, aber auch bauliche Maßnahmen vor Ort könnten allerdings die gesundheitsschädlichen Auswirkungen vor allem im städtischen Umfeld senken.

„Eine grundlegende Maßnahme ist die Reduktion der Emissionen an der Quelle, also dem Fahrzeug. An einer kontinuierlich befahrenen Strecke ist ein langsamer fahrendes Fahrzeug leiser und stößt weniger Schadstoffe aus“, erläutert Markus Gronstay. Die grundsätzliche Verlegung lärmarmen Asphalt in Siedlungsnähe würde diese Belastung markant verringern und dem gesamten Stadtgebiet helfen. Vergleichbares gelte für den Schienenverkehr: Die BI forderte bereits 2011 Langsamfahrstrecken im Stadtgebiet und



Innerörtliche Verkehrsachse und Zankapfel - die „Stadtautobahn“ B3 Foto: Kronenberg

wies auf die Notwendigkeit hin, Fahrgestelle und Bremsen im Zuge der turnusgemäßen Wartung umzurüsten. Wäre Marburg von zwei Eisenbahnstrecken durchfahren, so würden beide Lärmquellen summiert betrachtet. Das ist bei Bahn und Straße kurioserweise nicht der Fall. „Wohl auch aus diesem Grund wird für Marburg eine Lärmmessung seitens der Behörden verweigert.“

Auf Basis streckenbezogener Daten könnte man abschnittsweise über Maßnahmen befinden, bis hin zu einer Deckellösung im Bereich der Kernstadt, um dort hochwertiges Bauland zu erschließen und die Lahn wieder beidseitig erlebbar zu machen. „Gerne erinnern wir an Aussagen der Oberbürgermeisterkandidaten 2015 von SPD und CDU - veröffentlicht in der Tagespresse: Wenn Sie einen Wunsch für Marburg freihätten, was würden Sie sich wünschen? ‚Die Untertunnelung der Stadtautobahn.‘ (Dirk Bamberger - CDU) ‚Die Stadtautobahn unter die Erde.‘ (Dr. Thomas Spies - SPD).“

Das Dilemma ist, so führen Gronstay und Turek aus, die Kommunalpolitik verweist auf die Landespolitik, die Landespolitik schiebt die Verantwortung auf den Bund. Der Bund wiederum sagt, wenn keine Machbarkeitsstudie vorliegt, könne man über Marburger Lärmschutzprojekte nicht entscheiden. „Um Marburg qualitativ hochwertig nach innen zu entwickeln, wären weitgehende Maßnahmen zur Emissionsminderung erforderlich. Stattdessen werden in Siedlungsnähe von ‚Hessen Mobil‘ extra laute Gussasphalthe bei der Fahrbahnanierung verwendet: An der A49 bei Edermünde wurde dieser Asphalt sogar explizit entgegen der Ausschreibung für einen lärmindernden Asphalt verbaut. Der in Marburg auf wenigen

hundert Metern aufgetragene lärmarme Asphalt wurde reichlich inkompetent mit lärmreflektierenden Betonleitplanken flankiert“, ärgert sich Martin Turek.

Es gibt viel zu tun, also bemüht sich die BI um regelmäßigen Kontakt mit der Politik, sei es durch persönliche Gespräche mit Politikern oder im schriftlichem Austausch. Themen und Anliegen werden durch öffentliche Veranstaltungen mit Fachreferenten, Studierendenarbeiten und auch Podiumsdiskussionen mit Politikern dargestellt. Anlässlich des „Internationalen Tages gegen Lärm“ haben die Marburger mehrfach Veranstaltungen durchgeführt, um ihre Aktivitäten bekannt zu machen und im Kontext des weltweiten Kampfes gegen den Lärm zu präsentieren. Die BI Stadtautobahn gibt Stellungnahmen zu den Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen ab und arbeitet mit den Gruppen der Lokalen Agenda 21, aber auch thematisch verwandten Vereinen und Verbänden zusammen.

„Mit der Verlagerung der Zuständigkeiten von Marburg nach Gießen zum Regierungspräsidium,

dann nach Wiesbaden und der zu erwartenden Bundesautobahngesellschaft wird sich die Bürgerinitiative weiter überregional vernetzen müssen“, erläutert Markus Gronstay. Am diesjährigen Tag gegen Lärm ergaben sich Kontakte nach Bellnhausen und Edermünde zur Interessengemeinschaft „Lärmschutz A 49“, die an der gleichen Verkehrsachse liegen.

Die „Stadtautobahn“ bleibt weiterhin im Gespräch und in der politischen Diskussion. „Wir haben Anstöße zu Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung geben können, die Tunnelvision wurde aufgegriffen, die regionalen Kandidaten für Stadt, Land und Bund haben sich ausdrücklich zur B3 geäußert und Position bezogen“, bilanziert Martin Turek knapp zehn Jahre Engagement der Bürgerinitiative Stadtautobahn Marburg. Im Ergebnis bleibt der Fragenkomplex B3 sowohl in der Kommune als auch im Land weiterhin präsent. Selbstverständlich können sich Interessierte in die BI-Arbeit einbringen. Bei Interesse melden unter info@bi-stadtautobahn.info.

MIA



Reges Interesse beim BI-Ortstermin an der Hochbrücke Foto: BI Stadtautobahn