

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlagen - Nr.:</b> VO/2868/2013 <b>Status:</b> öffentlich <b>Datum:</b> 17.12.2013	<b>TOP</b>
<b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>		
<b><u>Dezernat:</u></b>	II	
<b><u>Fachdienst:</u></b>	69 - Umwelt, Fairer Handel und Abfallwirtschaft	
<b><u>Sachbearbeiter/in:</u></b>	Friedrich, Jochen Heinz, Andrea Steih-Winkler, Andreas	
<b><u>Beratende Gremien:</u></b>	Magistrat Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg	

## Lärmaktionsplanung

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgende Beschlüsse zu fassen:

### 1. Lärmschutzmaßnahmen an der B3a sowie den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe wird der RP Gießen aufgefordert, folgende Maßnahmen in die Fortschreibung aufzunehmen:

Umsetzung effektiver Lärminderungsmaßnahmen:

- kurzfristig: durch ein sofortiges Tempolimit auf 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW auf der B3a
- kurzfristig: durch die beidseitige Fortsetzung der Lärmschutzwände entlang der B3a (Marburg Mitte bis Hochbrücke)
- langfristig: durch die Untertunnelung der B3a im Stadtgebiet
- mittel- bis langfristig: Verminderung der Abrollgeräusche – beispielweise durch Reparatur defekter Straßenbeläge und ergänzend Aufbringen lärmindernder / lärmarmen Straßenbeläge auf allen Straßen im Stadtgebiet  $\geq 8.000$  KFZ/Tag
- mittelfristig: im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe wird die Stadt Marburg die kommunale Lärmschutzrichtlinie überarbeiten.

## 2. Begleitende Maßnahmen der Universitätsstadt Marburg

Für den Lärmsschutz sollen von der Stadt Marburg und/oder den Tochtergesellschaften folgende Maßnahmen weiter umgesetzt, fortgeschrieben und/oder ergänzt werden:

- Aktive Verkehrsberuhigung durch Umsetzung der Tempo 30km/h Zonen in den in der VO/1971/2013 – Geschwindigkeitskataster - vorgeschlagenen Gebieten/Straßen
- Mobilität für Dienstgänge / Dienstfahrten der Stadtverwaltung
  - Entwicklung des eigenen Fuhrparks durch weitere sukzessive Umstellung auf emissionsarme Fahrzeuge bei der Neu- bzw. Nachbeschaffung, d.h.:
    - Primär Einsatz/Beschaffung elektrischer Antriebe für regionale Dienstfahrten
    - Sekundär Einsatz/Beschaffung emissionsarmer thermischer Antriebe mit Hybridtechnik
    - In Ausnahmefällen Einsatz/Beschaffung moderner emissionsarmer thermischer Antriebe ohne Hybridtechnik (Erdgas, ...)
  - Bevorzugte Nutzung emissionsloser oder emissionsarmer Verkehrsmittel für Dienstgänge, wie beispielsweise:
    - Nutzung des Job-Tickets auch für Dienstzwecke
    - Nutzung des ÖPNV (RMV, RNV, DB) für Dienstfahrten außerhalb Marburgs
    - Nutzung von Elektrorädern als Dienstrad
    - Nutzung von Leihfahrrädern des von der DB ab April 2014 vorgesehenen Fahrradverleihsystems „Call a Bike“
    - Nutzung von Car-Sharing als Dienstfahrzeug
- Pendlerverkehre und Parksuchverkehr  
Verbesserung der Anbindung der Park & Ride Parkplätze, z.B. durch die:
  - Einbindung in das ab April 2014 in Marburg vorgesehene Fahrradverleihsystem „Call a Bike“
  - Verdichtung/Verbesserung der ÖPNV-Taktung bei den bestehenden P&R-Parkplätzen Messeplatz, Georg-Gassmann-Stadion, Stadtwerke
  - Prüfung weiterer Standorte mit ÖPNV-Anbindung für die Ausweisung als P&R-Parkplatz (westlich Marbach/Michelbach, östlich Lahnberge/Sonnenblick)
- Maßnahmen für die Förderung emissionsarmer Mobilität für die Allgemeinheit
  - Förderung und Ausbau des von der DB ab April 2014 vorgesehenen Fahrradverleihsystems „Call a bike“
  - Förderung der privaten Nutzung von Fahrrädern, beispielweise durch:
    - den weiteren Ausbau des Radwegenetzes
    - die Einbindung der Radwege in mobile Radroutenplaner (Apps, ...)
    - Herausgabe und regelmäßige Aktualisierung eines Radwegeplanes
  - Entwicklung der ÖPNV-Nutzung, beispielsweise durch:
    - Bewerbung bzw. Beteiligung/Unterstützung von Jobtickets von Unternehmen/Einzelhandel/Universität
    - die Kombination von Tickets/Eintrittskarten für Großveranstaltungen (Kultur, Sport, ...) mit ÖPNV-Tickets
  - Förderung des regionalen Car-Sharings, beispielweise durch die Unterstützung bei der Verdichtung der Standorte

- Prüfung und Weiterentwicklung geeigneter Verkehrsmittelalternativen für die täglichen individuellen Verkehre von Mitarbeiter/innen und Student/innen von der Innenstadt zum Klinikum und Universitäts-Campus Lahnberge im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes „Umweltfreundliche Mobilität“
- Weiterer Ausbau/Optimierung des ÖPNV und sukzessive Umstellung auf emissionsarme Antriebe
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Prüfung der Einrichtung von kostenlosen Parkangeboten für Elektrofahrzeuge in der Innenstadt (Ziel: Reduzierung der Lärm- und Luftbelastung)
- Weitere Maßnahmen für die Reduktion der Lärmemissionen
  - Konsequenter Verzicht auf Laubbläser mit Verbrennungsmotoren und Ersatz durch emissionsarme elektrische Antriebe

### **3. Der aktuelle Sachstand zum Thema „Lärminderung Schiene“ wird zur Kenntnis genommen**

#### **Begründung:**

#### **1. Hintergrund**

Lärm kann den unterschiedlichen Erzeugerquellen zugeordnet werden:

- Verkehrslärm (durch Straßen- und Schienenverkehr, Fluglärm)
- Gewerbelärm/Industrielärm
- Baustellenlärm
- Nachbarschaftslärm, Freizeitlärm bzw. Sportlärm

Diese Aufzählung ist zwar nicht vollständig, zeigt aber doch die Handlungsmöglichkeiten für den Bund, das Land und regional die Stadt Marburg.

Im Vordergrund bei der Lärmaktionsplanung steht der Verkehrslärm (Straße, Schiene).

Kennzeichnend für die Lärmsituation in Marburg sind insbesondere die Lärmemissionen, die von den motorisierten gewerblichen und privaten Verkehren (PKW, LKW, ...) und vom Schienenverkehr ausgehen. So sind erhöhte Lärmwerte insbesondere an den von Nord nach Süd durchschneidenden Hauptverkehrswegen – der Stadtautobahn sowie der direkt benachbart verlaufenden Bundesbahn – feststellbar. Aufgrund der besonderen topographischen Verhältnisse in Marburg ist der Lärm aus diesen Quellen in weiten Teilen des Stadtgebietes auch noch in großer Entfernung deutlich hörbar und wird als störend wahrgenommen.

Aber auch in den stark befahrenen Straßen der Marburger Kernstadt sowie an den Ausfallstraßen kann von erhöhten Lärmwerten ausgegangen werden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen Maßnahmen aufgezeigt, entwickelt und ergriffen werden, mit deren Hilfe die Belastung der Bevölkerung durch Lärm tagsüber und nachts minimiert werden können.

Hierzu zählen Maßnahmen, die die Stadt Marburg in eigener Zuständigkeit einleiten kann. Aber auch Maßnahmen Dritter (Bund, Land, Deutsche Bahn, ...). Hierzu kann und soll der Lärmaktionsplan Aussagen machen.

## **2. Stand der Lärmaktionsplanung - Straße**

Für die Lärmaktionsplanung sind in Hessen die Regierungspräsidien zuständig.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr wurden für den Regierungsbezirk Mittelhessen vom RP Gießen in der 1. Stufe bereits Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von > 6 Mio. Fahrzeugen/Jahr (entsprechen  $\geq 16.400$  KFZ/Tag) erstellt. In Marburg betraf dies in der 1. Stufe nur die B3a.

Folgende Maßnahmen wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung der ersten Stufe von der Stadt Marburg bzw. von der Bevölkerung vorgeschlagen:

- Tempolimit auf der B3a
- Lärmarmer Asphalt
- Lärmschutzwände
- Untertunnelung
- Verlegung der Trasse der B3a

Trotz einer Vielzahl von Maßnahmenvorschlägen wurden leider im Rahmen des Lärmaktionsplanes der 1. Stufe keine Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt!

Die Vorschläge der Stadt Marburg und der Bevölkerung sind zwar im Lärmaktionsplan der 1. Stufe aufgelistet, jedoch mit dem Zusatz „keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan“ versehen worden.

Aktuell wurde im Herbst 2013 dennoch im Auftrag von „Hessen Mobil“ lärmindernder Asphalt auf der B3a im Bereich zwischen Marburg-Mitte und der Hochbrücke beidseitig auf einem Streckenabschnitt von 1,15 km aufgetragen. Diese Maßnahme wurde unabhängig von der Lärmaktionsplanung realisiert und soll den Lärmpegel um  $\sim 3-4$  dB(A) senken.

## **3. Aktuell: Erstellung der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung**

In der aktuell laufenden 2. Stufe der Aufstellung der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Marburg erneut die Möglichkeit, Maßnahmen vorzuschlagen, die zu einer Verminderung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr führen können und somit zu einer Verbesserung der Lebensqualität in Marburg beitragen.

In der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung sind seitens des RP nun auch Straßen zu berücksichtigen, die ein Verkehrsaufkommen von  $\geq 3$  Mio. KFZ/Jahr ( $\geq 8.200$  KFZ/Tag) aufweisen.

Für die Durchführung der aktuellen Lärmberechnungen werden vom RP Gießen sogar die Straßen mit einem Verkehrsaufkommen  $\geq 8.000$  KFZ/Tag berücksichtigt. Durch diesen niedrigeren Schwellenwert, ergibt sich im Vergleich zur Lärmaktionsplanung der 1. Stufe ein wesentlich breiteres Handlungsfeld, da nun auch innerörtliche Straßen einbezogen werden.

Seit Herbst 2013 ist die Verkehrszählung durch die Straßenverkehrsbehörde der Universitätsstadt Marburg abgeschlossen. Folgende Straßen wurden dabei als betroffene Straßen mit  $\geq 8.000$  KFZ/Tag erfasst und an das Regierungspräsidium Gießen übermittelt (siehe Tabelle 1):

**Tabelle 1: Zusammenstellung von Straßen im Stadtgebiet der Universitätsstadt Marburg mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 7.200 Fahrzeugen**

Nr.	Straße	Ortsangaben	zul. Höchstgeschw. (km/h)	DTV (teilw. berechnet)	LKW-Anteil in %
1	Afföllerstraße	i. H. Auto Schwitalla	50 km/h	9.460	2,3
2	Auf den Lahnbergen*	i. H. Botanischer Garten	70 km/h	7.585	5,9
3	B3	MR-Mitte	100 km/h	40.388	7,9
4	B255**	Verb. nach Gisselberg	60/80/100 km/h	9.161	3,3
5	Bahnhofstraße	nach Rosenstraße	50 km/h	11.360	-
6	Beltershäuser Straße (L 3125)	i. H. Polizei	50/70 km/h	13.215	3,4
7	Biegenstraße	i. H. Heusinger Straße	50 km/h	9.999	2,8
8	Bunsenstraße		50 km/h	8.600	-
9	Cölber Straße		60 km/h	13.407	-
10	Deutschhausstraße	Biegenstraße/Bunsenstraße Bunsenstraße/Elisabethstraße	50 km/h 50 km/h	9.999 7.903	2,8 -
11	Elisabethstraße		50 km/h	9.819	6,1
12	Erlenring	i. H. Weidenhäuser Brücke	50 km/h	14.751	-
13	Ernst-Giller-Straße	i. H. Zoll	50 km/h	8.138	3,7
14	Ginseldorferweg***	i. H. Waldtal	50 km/h	7.905	-
15	Gisselberger Straße	i. H. Willy-Mock-Straße	50/60 km/h	8.924	3,3
16	Goßfeldener Straße	i. H. Anglerheim	50 km/h	10.671	2,9
17	Großseelheimer Straße		50 km/h	10.483	-
18	Ketzerbach		30/50 km	13.200	2,5
19	L 3088 (außerorts)	Großseelh. Str./ Sonnenblickallee	70 km/h	14.213	2,9
20	Marbacher Weg	i. H. Im Köhlersgrund	50 km/h	7.752	3,2
21	Neue Kasseler Straße	i. H. Autoh. Herrmann i. H. B3-Abfahrt	50 km/h 70 km/h	8.343 8.887	3,3 3,8
22	Robert-Koch-Straße	i. H. Behördenzentrum	50 km/h	8.225	4,5
23	Schlosserstraße****		50 km/h	> 8.000 Fzg.	-
24	Schwanallee	i. H. Wilhelmstraße	50 km/h	13.363	3,7
25	Sonnenblickallee		60/80 km/h	8.234	2,2
26	Südspange		50 km/h	14.627	3,1
27	Universitätsstraße	i. H. Kaufhaus Ahrens	50 km/h	10.935	3,5
28	Zeppelinstraße	i. H. Capperer Straße	50/km/h	10.547	-

\* Aus Richtung MR-Süd über die Großseelheimer Straße wird das Klinikum mehr angefahren als aus Richtung Marburg-Nord über die Panoramastraße.

\*\* Die B255 wurde mit Ausbau der B3 herabgestuft, daher ist anzunehmen, dass sich die Verkehrsstärke reduziert hat.

\*\*\* Zählung wurde im unteren Abschnitt durchgeführt, sodass der Anliegerverkehr für den Stadtteil "Waldtal" mit erfasst ist.

\*\*\*\* Keine Messdaten vorhanden, die Verkehrsstärke müsste im Bereich von 8.000

\* Fahrzeuge liegen.

Für diese Straßen werden vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) Lärmberechnungen durchgeführt und Lärmkarten erstellt. Im Anschluss an die Lärmberechnungen erfolgt die Aufstellung des schriftlichen Teils des Lärmaktionsplanes durch das Regierungspräsidium Gießen. Die betroffenen Städte werden hieran beteiligt.

Bereits im Vorfeld wurde die Stadt Marburg aufgefordert, Maßnahmen und Vorschläge zu benennen, mit deren Hilfe der gesundheitsschädliche Umgebungslärm minimiert werden kann. Die in dem Beschlusstext aufgeführten Maßnahmenvorschläge sollen hierfür kurzfristig an das Regierungspräsidium weitergeleitet werden.

Im Zuge der Aufstellung des Lärmaktionsplanes der 2. Stufe werden auch wieder die Träger öffentlicher Belange sowie die Bevölkerung in Form einer Auslegung beteiligt. Einsprüche, Ergänzungen oder Kommentare sind dann vom Regierungspräsidium Gießen aufzulisten und deren Umsetzung zu prüfen und zu bewerten.

#### **4. Zu den Maßnahmenvorschlägen für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung**

Die Maßnahmenvorschläge betreffen Aktivitäten des Bundes-/Landes sowie der Stadt Marburg, durch die von dem Straßenverkehr ausgehende Lärmemissionen vermieden oder gemindert werden sollen.

##### **4.1. Maßnahmen von Bund und Land**

Die für die Lärmreduktion effektivsten aktiven Lärmschutzmaßnahmen liegen außerhalb der kommunalen Zuständigkeit. Hierzu zählen die Maßnahmen, die in dem Beschlussvorschlag unter 1. „Lärmschutzmaßnahmen an der B3a sowie Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet“ aufgeführt sind.

Die für den Lärmschutz mit Abstand wirksamste Maßnahme betrifft die derzeit in der Diskussion befindliche Untertunnelung der B3A – eine realisierbare Variante reicht von dem am Schülerpark gelegenen Stroinsky-Steg bis zum Campingplatz-Marburg (von Nord nach Süd betrachtet). Diese Trasse wird bei den Überlegungen für die Durchführung einer Bundesgartenschau 2029 als eine Möglichkeit betrachtet, den derzeit ausschließlich für verkehrliche Zwecke genutzten zentralen Innenstadtraum als zentrumsnahe Fläche für u.a. Naherholungs- und Freizeitnutzung zu gewinnen.

Der Magistrat der Stadt Marburg wird hierzu kurzfristig mit dem Bundesverkehrsministerium Kontakt aufnehmen. Ziel ist der Abschluss einer Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland / Land Hessen und der Stadt Marburg, um gemeinsam eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Nördlich und südlich von diesem Abschnitt und natürlich auch bis zur Realisierung des potentiellen Tunnelbauwerkes in diesem städtebaulich sensiblen Bereich selbst verbleiben allerdings eklatant hohe Lärm-Immissionen, die nur durch den Bau von Lärmschutzwänden reduziert werden können.

##### **Sachstand zu Lärmschutzwänden an der B3a:**

Die Stadt Marburg hat seit 2007 mit Verkehrszählungen und darauf beruhenden Lärmberechnungen mehrfach die Situation im Stadtgebiet beurteilt:

- 2007, Fa. Akustik Beratung Eilermann – Schalltechnische Untersuchung B3a, Ermittlung der Wirksamkeit der Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit von 100/80 Pkw/Lkw auf 80/60 Pkw/Lkw Ortslage Marburg, Rasterlärmkarten
- 2008, Fa. Regio-Consult, Analyse und Auswertung der Unterlagen zum Antrag auf Erlass eines Tempolimits auf der B3a durch die Stadtverwaltung Marburg

- 2009, Fa. Modus Consult, Verkehrszählung B3a
- 2009, Fa. Akustik Beratung Eilermann – Ermittlung der Auswirkung von verschiedenen Varianten von Lärmschutzwänden im Zuge der Ortsdurchfahrt Marburg, Rasterlärmkarten und Einzelpunktberechnungen
- Februar 2011 Machbarkeitsstudie Lärmschutzwände zwischen Erlenring und Hochstraße über Bahnhofstraße
- September 2012 Einzelpunktberechnungen von Lärmimmissionen unter Berücksichtigung des lärmindernden Splittmastixasphalt – Lärmarm SMALA

Alle Berechnungen und die Verkehrszählungen wurden von der Stadt selbst finanziert und vom Regionalbeauftragten von "Hessen-Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement", dem Baulast- und Projektträger für alle Maßnahmen an der B 3 a, als plausibel bewertet. Hier wird im näheren und weiteren Umfeld - bis in den Bereich des sich im Bau befindlichen Campus der Philipps-Universität reichend - eine Reduktion der Lärmbelastung zwischen 4 und 9 db(A) errechnet.

Die Kostenschätzung für eine Lärmschutzwand mit 3,5 m Höhe beidseitig der B3a in hoch absorbierender Ausführung, zwischen Auf- und Abfahrten am Erlenring bis an die Hochstraße auf der Höhe des Ortenbergsteiges heran, belaufen sich auf netto ca. 1,872 Mio €. Auf der Hochstraße selbst ist aus statischen Gründen keine Lärmschutzwand möglich.

Im Herbst 2013 wurde der lärmarme Splittmastixasphalt in einem Teilabschnitt der Strecke, für die die Lärmschutzwände entworfen wurden, aufgebracht.

Zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger Marburgs wäre eine Kombination aus lärmarmem Asphalt sowie Lärmschutzwänden sicher die beste Methode, die Mitte Marburgs von Lärm zu entlasten.

#### **4.2. Maßnahmen der Stadt Marburg und städtischen Gesellschaften**

Unter Punkt 2. des Beschlussvorschlages „Begleitende Maßnahmen der Universitätsstadt Marburg“ sind die Maßnahmen aufgeführt, die die Stadt Marburg in eigener Zuständigkeit einleiten oder begleiten kann. Viele der aufgeführten Maßnahmen werden bereits umgesetzt (z.B. Maßnahmen zu Dienstgängen, Dienstreisen, ...) oder sollen künftig für die Lärminderung wie Immissionsminderung umgesetzt werden. Sie sollen aktuell dem Regierungspräsidium Gießen auch mitgeteilt werden, um die kommunalen Möglichkeiten und bestehende wie künftige Aktivitäten der Stadt Marburg zum Lärm- und Immissionsschutz aufzuzeigen.

Der Stand der Umsetzung der im Beschlusstext aufgeführten kommunalen Maßnahmen wird in der folgenden Tabelle mittels farbiger Markierung wie folgt kenntlich:

- grün = läuft, in der Umsetzung
- gelb = aktuelle Projekte, die gerade geprüft und nach Möglichkeit realisiert werden
- blau = mittelfristig umzusetzen

<b>Stand</b>	<b>Maßnahme</b>
läuft	Aktive Verkehrsberuhigung durch Umsetzung der Tempo 30km/h Zonen in den in der VO/1971/2013 – Geschwindigkeitskataster - vorgeschlagenen Gebieten/Straßen
<b>Mobilität für Dienstgänge / Dienstfahrten der Stadtverwaltung</b>	
läuft	Entwicklung des eigenen Fuhrparks durch weitere sukzessive Umstellung auf emissionsarme Fahrzeuge bei der Neu- bzw. Nachbeschaffung, d.h.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primär Einsatz / Beschaffung elektrischer Antriebe für regionale Dienstfahrten</li> <li>• Sekundär Einsatz / Beschaffung emissionsarmer thermischer Antriebe mit Hybridtechnik</li> <li>• In Ausnahmefällen Einsatz/Beschaffung moderner emissionsarmer thermischer Antriebe ohne Hybridtechnik (Erdgas, ...)</li> </ul>
läuft	Bevorzugte Nutzung emissionsloser oder emissionsarmer Verkehrsmittel für Dienstgänge, wie beispielsweise: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung des Job-Tickets auch für Dienstzwecke</li> <li>• Nutzung des ÖPNV (RMV, RNV, DB) für Dienstfahrten</li> <li>• Nutzung von Elektrorädern als Dienstrad</li> <li>• Nutzung von Leihfahrrädern des von der DB ab April 2014 vorgesehene Fahrradverleihsystem „Call a Bike“</li> <li>• Nutzung von Car-Sharing als Dienstfahrzeug</li> </ul>
läuft teilweise	Pendlerverkehre und Parksuchverkehr Verbesserung der Anbindung der Park & Ride Parkplätze, z.B. durch die: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbindung in das ab April 2014 in Marburg vorgesehene Fahrradverleihsystem „Call a Bike“</li> <li>• Verdichtung/Verbesserung der ÖPNV-Taktung bei den bestehenden P&amp;R-Parkplätzen Messeplatz, Georg-Gassmann-Stadion, Stadtwerke</li> <li>• Prüfung weiterer Standorte mit ÖPNV-Anbindung für die Ausweisung als P&amp;R-Parkplatz (westlich Marbach/Michelbach, östlich Lahnberge/Sonnenblick)</li> </ul>
<b>Maßnahmen für die Förderung emissionsarmer Mobilität für die Allgemeinheit</b>	
aktuell	Förderung und Ausbau des von der DB ab April 2014 vorgesehenen Fahrradverleihsystems „Call a bike“
	Förderung der privaten Nutzung von Fahrrädern, beispielweise durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>• den weiteren Ausbau des Radwegenetzes</li> <li>• die Einbindung der Radwege in mobile Radroutenplaner (Apps, ...)</li> <li>• Herausgabe und regelmäßige Aktualisierung eines Radwegeplanes</li> </ul>
	Entwicklung der ÖPNV-Nutzung, beispielsweise durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewerbung bzw. Beteiligung/Unterstützung von Jobtickets von Unternehmen/Einzelhandel/Universität</li> <li>• die Kombination von Tickets/Eintrittskarten für Großveranstaltungen (Kultur, Sport, ...) mit ÖPNV-Tickets</li> </ul>



läuft	Car-Sharing Förderung des regionalen Car-Sharings „einfach-mobil“, beispielsweise durch die Unterstützung bei der Verdichtung der Standorte. 2013 hat die Stadt Marburg mit „einfach-mobil“ einen Test von Elektrofahrzeugen im Verleih gestartet und hierfür eine Unterstützung für die Anschaffung des Fahrzeuges geleistet.
läuft	Prüfung und Weiterentwicklung geeigneter Verkehrsmittelalternativen für die täglichen individuellen Verkehre von Mitarbeiter/innen und Student/innen von der Innenstadt zum Klinikum und Universitäts-Campus Lahnberge im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes „Umweltfreundliche Mobilität“
läuft	Weiterer Ausbau/Optimierung des ÖPNV und sukzessive Umstellung auf emissionsarme Antriebe
läuft	Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
	Prüfung der Einrichtung von kostenlosen Parkangeboten für Elektrofahrzeuge in der Innenstadt (Ziel: Reduzierung der Lärm- und Luftbelastung)
<b>Weitere nicht verkehrliche Maßnahmen für die Reduktion der Lärmemissionen</b>	
läuft	Konsequenter Verzicht auf Laubbläser mit Verbrennungsmotoren und Ersatz durch emissionsarme elektrische Antriebe

Der Fuhrpark der Stadt Marburg und der Gesellschaften wird bereits sukzessiv auf lärm- und schadstoffarme Antriebe umgestellt.

Bei der Stadt Marburg sind z.B. derzeit 10 Elektrofahrzeuge (FD's 11, 33, 51, 63, 65, 67) im Austausch von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Einsatz. Elektrofahrzeuge sind im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wesentlich leiser und verursachen im Betrieb zudem keine Luft-Immissionen. Die Anschaffung von 2 weiteren Fahrzeugen für den FD 65 im Austausch gegen alte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ist für 2014 vorgesehen.

	Fahrzeughersteller und Fahrzeugtyp			
	Renault			Citroen
FD	Kangoo	Fluence	Zoe	C-Zero
FD 11	1		1	
FD 33	1			
FD 51		1		
FD 63				1
FD 65	2 Plan: + 2 in 2014			
FD 67	1			2
Summe	5	1	1	2

Für die Umsetzung des ÖPNV werden seitens der Stadtwerke Marburg folgende Fahrzeuge eingesetzt: (Angaben der Marburger Verkehrsgesellschaft. Stand: Januar 2014):

	Solobusse	Gelenkbusse	Midibusse	Minibusse
Diesel Euro I		6	1	
Diesel Euro II	8	13		1
Diesel Euro III	5	3		2
Diesel Euro IV		2		4
Erdgas Euro III	6	1		1
Erdgas Euro EEV	13	14	4	
Ethanol				1

Planung:

2014: zusätzlich 2 Erdgasbusse

2015 und 2016: zusätzlich je 3 Erdgasbusse

Anmerkung: Erdgasbusse sind gegenüber Dieselmotoren nur halb so laut.

Die oben beschriebenen kommunalen Maßnahmen lassen sich zwar in ihrer Quantität, d.h. der messbaren Reduzierung in dB(A), nicht angeben, aber jede Reduzierung einer Schallquelle oder des Schallpegels eines Emittenten führt qualitativ zu einer Verbesserung der wahrnehmbaren Lärmsituation und somit zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen für die Bewohnerinnen und Bewohner.

#### **Aussicht:**

Nach Vorlage der Lärmberechnungen und der Aufstellung der Lärmaktionsplanung soll die kommunale „Richtlinie der Universitätsstadt Marburg für die Gewährung von Zuschüssen zum Einbau von Lärmschutzfenstern“ (in der Fassung vom 17.02.1986) ergänzt werden.

#### **Anreizprogramme für emissionsarme Fahrzeuge für die Allgemeinheit**

- Privilegierung von Elektrofahrzeugen beim Parken  
Aktuell bestehen Bestrebungen, dass der Bundesrat Elektrofahrzeuge mit Vorrechten beim Parken fördern will. Bislang dürfen nur Anwohnerinnen und Anwohner sowie Schwerbehinderte bevorzugt werden. Eine Neuregelung soll nun die Rechtsgrundlage schaffen, um Parkbuchten oder Seitenstreifen für Elektroautos oder andere besondere schadstoffarme Fahrzeuge zu reservieren. Durch die Privilegierung schadstoffarmer Fahrzeuge kann die Attraktivität erhöht werden. Die Straßenverkehrsbehörde soll deshalb weiterhin die rechtlichen Rahmenbedingungen prüfen, wo und wie die Einrichtung von kostenlosen Parkangeboten für Elektrofahrzeuge in der Innenstadt ermöglicht werden kann.
- Aktuelles Vorgehen: Kostenloses Parken für Elektrofahrzeuge in Marburg:  
Derzeit bekommen in Marburg Besitzer/innen von Elektrofahrzeugen mit reinem Elektroantrieb für den Bereich der Stadt Marburg eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO erteilt, die das kostenfreie Parken auf Kurzzeitparkplätzen (Zeichen 314 StVO „Parkplatz“ mit Zusatzzeichen 1052-33 StVO „nur mit Parkschein“) bis zur festgesetzten Höchstparkdauer ohne Bedienung der Parkeinrichtung gestattet. Die Ankunftszeit ist durch das Auslegen der Parkscheibe zu dokumentieren (siehe hierzu Anlage 1).
- Zuschüsse  
Seitens der Stadtwerke Marburg wird die Anschaffung von Erdgas- und Elektrofahrzeugen für Stadtwerke-Kunden gefördert. Entgegen seiner Ziele für die Elektromobilität (1 Millionen Elektroautos bis 2020) fördert der Bund leider nicht die Anschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb.

## 5. Kenntnisnahme: Aktueller Stand der Lärmaktionsplanung – Schiene

In der 1. Stufe der Lärminderungsplanung waren die Hauptverkehrsstrecken mit einem Verkehrsaufkommen > 60.000 Züge/Jahr zu kartieren. Zuständig für die Erstellung der Lärmkarten war das Eisenbahnbundesamt. Die Lärmkartierung „Schiene“ ist mittlerweile abgeschlossen. Die Lärmkarten können auf der Internetseite des Eisenbahnbundesamtes (EBA) eingesehen werden (<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>).

Für den Regierungsbezirk Gießen beschränkt sich diese Kartierung auf die Abschnitte der Main-Weser-Bahnstrecke. In der Auflistung der von Umgebungslärm betroffenen Kommunen ist Marburg neben Cölbe, Langgöns, Gießen und Linden aufgeführt.

Auf der Grundlage dieser Lärmkarten ist die Lärmaktionsplanung „Schiene“ durchzuführen. Zuständige Behörde für die Erstellung des Lärmaktionsplanes Mittelhessen – Teilplan Schiene - ist das Regierungspräsidium Gießen. Die Erstellung des Lärmaktionsplanes „Schiene“ ist noch nicht abgeschlossen.

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung haben die Deutsche Bahn und der hessische Städtetag am 08.10.2013 Einzelheiten zu dem Gesamtkonzept des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes mitgeteilt. Laut Referenten Dipl.-Ing. Ulrich Kalka (Regionalbereich West, Projektmanagement Lärmsanierung I.BV-W) ist das Stadtgebiet von Marburg darin enthalten. Die Marburg betreffende Strecke wird in der überarbeiteten neuen Anlage 3 aus 2013, unter der Lfd.-Nr. 82 im Abschnitt "Neustadt (HE) - Marburg" ( 14,5 km ) aufgeführt; die aktualisierte Priorisierungszahl (PZ) beträgt 3,791. Die Länge des zu untersuchenden Streckenteilstücks für Marburg beträgt 4,5 km. Der Abschnitt Lfd.-Nr. 82 wurde aufgrund des begrenzten Budgets von 100 Mio €/ Jahr und der Vielzahl höher priorisierter Abschnitte vom BMVBS bisher noch nicht zur Bearbeitung freigegeben. Aufgrund der PZ geht die Bahn davon aus, dass der Beginn der Bearbeitung, mit Start der schalltechnischen Untersuchung, nicht vor 2017 erfolgen kann.

Darüber hinaus wurde von der Deutschen Bahn mitgeteilt, dass eine erhebliche und deutlich spürbare Reduktion der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr durch den technischen Fortschritt bei den Radreifen erfolge. Hier kann zwischen Maßnahmen an Personenzügen und Güterzügen unterschieden werden:

- Bei den Personenzügen sind inzwischen die Radreifen/Bremssysteme vollständig ausgetauscht und werden von lärmreduzierten Systemen ersetzt.
- Für Güterwagen sieht das derzeit leider noch anders aus. Hier erfolgt die Bremsung weiterhin über Abrieb an den Radreifen. Dies raut die Radreifen auf, die Reibung wird auf die Schiene übertragen. Im Ergebnis führt dies zu den erhöhten Abrollgeräuschen und so zu erhöhten Lärmpegeln.
  - Aussicht: Bis 2020 sollen alle Güterwagen lärmreduzierte Radreifen und Bremsanlagen erhalten (Dimension: ~ 60.000 Güterwagen der Bahn, zusätzlich ~ 60.000 Güterwagen von Dritten).
  - Erwartete Auswirkung: Reduktion des Lärmpegels um > 10 dB (~ d.h. Halbierung des Lärmpegels)

Dr. Franz Kahle  
Bürgermeister

Beteiligung an der Vorlage durch:

FBL 6	FD 69	FD 11	FB 3	FD 33

A: Anhörung; B: Beteiligung; K: Kenntnisnahme; S: Stellungnahme