

Beschlussvorlage	Vorlagen - Nr.: VO/2952/2014 Status: öffentlich Datum: 21.01.2014	TOP
Stadtverordnetenversammlung Marburg		
<u>Dezernat:</u>	I und II	
<u>Fachdienst:</u>	60 - Bauverwaltung, Gebäudewirtschaft und Vermessung	
<u>Sachbearbeiter/in:</u>	Rausch, Jürgen (FBL 6)	
<u>Beratende Gremien:</u>	Magistrat Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften Stadtverordnetenversammlung Marburg	

Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der B 3 mit dem Ziel der Verbesserung des Lärmschutzes und der Entwicklung von innerstädtischen Bau- und Grünflächen ("Stadtquartier am Fluss") im Bereich der Lahnaue

Der Magistrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium und dem Land Hessen eine Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der B 3 mit dem Ziel der Verbesserung des Lärmschutzes und der Entwicklung von innerstädtischen Bau- und Grünflächen ("Stadtquartier am Fluss") im Bereich der Lahnaue zu erarbeiten.

Begründung

1. Ausgangssituation

Sowohl innerhalb der Stadtverwaltung als auch in der Marburger Öffentlichkeit wird seit geraumer Zeit darüber nachgedacht und diskutiert, wie die eklatanten Beeinträchtigungen, die von der B 3 ausgehen, reduziert werden können. Im Zusammenhang mit dem Konjunkturprogramm hat die Universitätsstadt Marburg diese Fragestellung erneut in das Bewusstsein von Bund und Land gebracht, in dem 500.000 Euro für den Lärmschutz budgetiert worden waren. Dies signalisierte die Bereitschaft der Stadtverordnetenversammlung, kommunale Mittel für den Lärmschutz an der B 3 einzusetzen. Zuständig für den Lärmschutz an der B 3 ist zwar der Bund, allerdings lassen sich vor dem Hintergrund der Baugeschichte der B 3 aus dem Immissionsschutzrecht aus Sicht des Bundes keine rechtlichen Ansprüche auf eine Nachfinanzierung von Maßnahmen ableiten (Lärmsanierung). Daher hat die Stadt Marburg begonnen, die bauliche Machbarkeit und die immissionsschutztechnische Auswirkung von Lärmschutzwänden zwischen dem Erlerning und dem der Zimmermannstraße zu überprüfen, um auf dieser Grundlage die Chancen für die Finanzierung zusätzlichen Lärmschutzes mit Bund und Land zu erörtern. Überlagert wurden diese Aktivitäten von Diskussionen, ob die B 3 in einen Tunnel verlegt werden könnte. Im Zusammenhang mit der Erarbeitung einer Stadtschrift zur

Stadtentwicklung in den Nachkriegsjahrzehnten hatte der frühere Marburger Baudirektor Elmar Brohl eine Ideenskizze zu einer Tunnellösung entwickelt. Dabei war deutlich geworden, dass mit der Brückenkonstruktion im Bereich des Bahnhofsvorplatzes die Schwierigkeit verbunden ist, die bestehenden vier Fahrspuren nur in einem Zug abreißen zu können, da das Brückenbauwerk als ein monolithischer Baukörper erbaut worden ist.

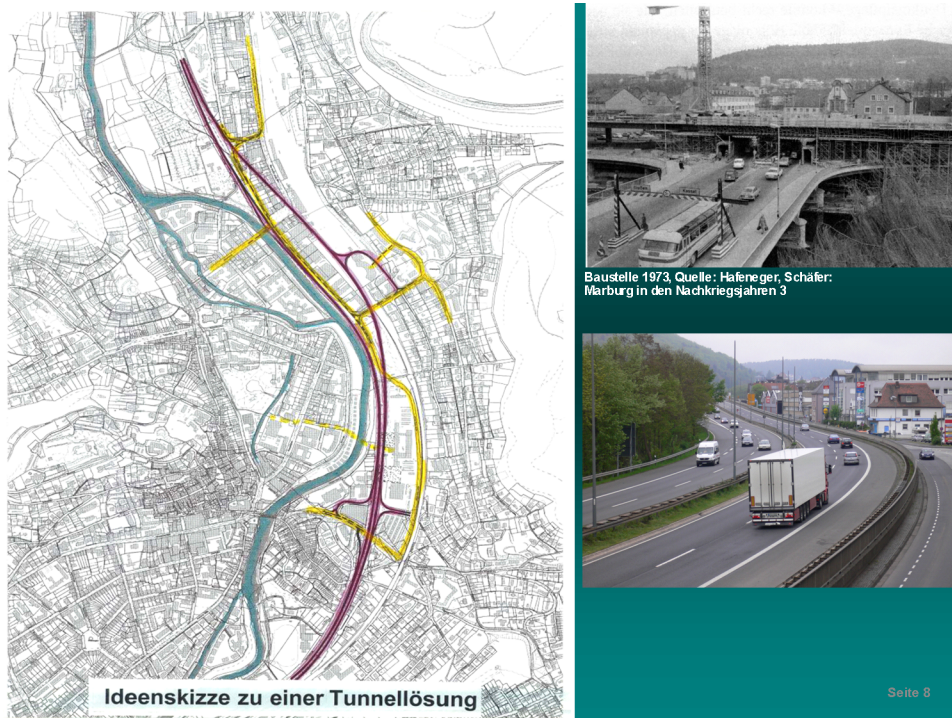


Abb. 1: Erste Ideenskizze zur Tunnellösung von BD a. D. E. Brohl

Damit wäre es zumindest in dem Abschnitt der Brückenkonstruktion nicht möglich, den Verkehr auf zwei Fahrspuren zu konzentrieren, um die restlichen beiden Fahrspuren abzureißen und auf dieser Trasse eine Tunnelröhre zu realisieren. Um also für die bauzeitige Verkehrsführung zum Zeitpunkt des Brückenabbruchs ein Angebot unterbreiten zu können, hatte Herr Brohl eine von der jetzigen Linienführung abgerückte Tunneltrasse für die Fahrtrichtung von Süden nach Norden vorgesehen (siehe Abb. 1).

In diese Tunnelröhre würde dann der gesamte Verkehr zunächst zweispurig und in beide Fahrtrichtungen verlagert, um sodann das bestehende Brückenbauwerk abzubauen und die zweite Tunnelröhre zu realisieren. Verbunden wäre mit einer solchen Vorgehensweise die Schwierigkeit, das Straßennetz im Bereich des Bahnhofes an die B 3 anzubinden. Der Lösungsansatz, eine Auf- und Abfahrt zu der/von der B 3 über das Waggonhallenareal zu führen, ist mit den Sanierungszielen für diesen Bereich nicht in Einklang zu bringen.

Aufbauend auf die Ideenskizze von Herrn Brohl hatte die Lokale Agenda in den vergangenen Jahren immer wieder die Zielsetzung der Tunnelführung für die B 3 im Marburger Stadtgebiet in die Diskussion gebracht. Dabei hat die Arbeitsgruppe der Lokalen Agenda unter dem Vorsitz von Gerhard Haberle auch das Fachgebiet Bauwesen, Straßenwesen und Vermessung der Technischen Hochschule Mittelhessen dazu initiiert, Studienarbeiten zur Tunnelführung der B 3 in Marburg für Studierende als Aufgabenstellung zu formulieren. Die Studienarbeiten sind in Marburg der Öffentlichkeit vorgestellt worden und beinhalteten wertvolle Hinweise für die hiesige Diskussion. Allerdings muss festgestellt werden, dass die in den meisten Studienarbeiten vorgesehene offene Bauweise zwischen Zimmermannstraße und der Rudolf-Bultmann-

Straße nicht realisiert werden kann, da mit einer solchen Lösung der Abbruch der dort befindlichen Bausubstanz verbunden wäre.

Im Zusammenhang mit der von der lokalen Agenda initiierten Diskussion zur Tunnelführung der B 3 hat in 2010 auch ein Marburger Stadtforum zu diesem Thema stattgefunden. Herr Prof. Dr. Stephan Herkt von der Hochschule Bochum hat bei diesem Forum Möglichkeiten und Risiken einer Tieferlegung der B 3 dargestellt. Zu Bedenken ist nach seiner Einschätzung, dass die B 3 für die Verteilung des innerstädtischen Verkehrs eine wichtige Bedeutung hat und dass ein Finanzierungsmodell unter der Annahme, die A 49 nicht weiter zu verfolgen und auf die Trasse von der B 62 und der B 3 zu verlagern, sehr große Risiken birgt.

2. Ideenskizze für eine Tunnelführung der B 3 zwischen Stroinsky-Steg und Campingplatz

Im Zusammenhang mit der Konzeptidee für eine Bundesgartenschau ist die Überlegung aufgegriffen worden, die B 3 wegen der in Kapitel 1 beschriebenen Sachverhalte nur in dem Abschnitt in einen Tunnel zu führen, wo in offener Bauweise und ohne Einbeziehung des Brückenbauwerks vorgegangen werden kann. Damit wäre verbunden, dass in der Bauzeit ein Phasenablauf praktiziert werden könnte, der die bauzeitige Verkehrsführung sicherstellt. Der Verkehr müsste auf eine Spur pro Fahrtrichtung konzentriert werden. Sodann könnte eine Fahrbahn mit zwei Spuren abgebrochen werden und in der Trasse der bisherigen Fahrbahn würde die erste Tunnelröhre realisiert werden können. Im Anschluss würde der Verkehr dann in die Tunnelröhre verlegt, um die zweite Fahrbahn abzubauen und hier wiederum die zweite Tunnelröhre zu realisieren. Möglich wäre eine solche Vorgehensweise in dem Abschnitt zwischen Rudolf-Bultmann-Straße und Konrad-Adenauer-Brücke. Unter Annahme maximaler Steigungsverhältnisse würde dann die B 3 zwischen Stroinsky-Steg und Campingplatz im Tunnel geführt werden.

Im Bereich der Kurt-Schumacher-Brücke ist zu beachten, dass die Gründungsverhältnisse für das bestehende Brückenbauwerk beim Tunnelbau berücksichtigt werden müssen. Die Kurt-Schumacher-Brücke würde wegen der benachbarten Bahntrasse in ihrem jetzigen Höhenverlauf erhalten bleiben. Sie befände sich dann über der Tunneltrasse und müsste durch injektionstechnische Maßnahmen abgesichert werden. Einer genaueren Betrachtung zu unterziehen wären hier die Anschlussrampen von der Erlenningspange und der Wilhelm-Röpke-Straße. Mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung wären hier die Voraussetzungen zu schaffen, um mit minimalen Trassierungselementen möglichst kurze Rampenabschnitte realisieren zu können.

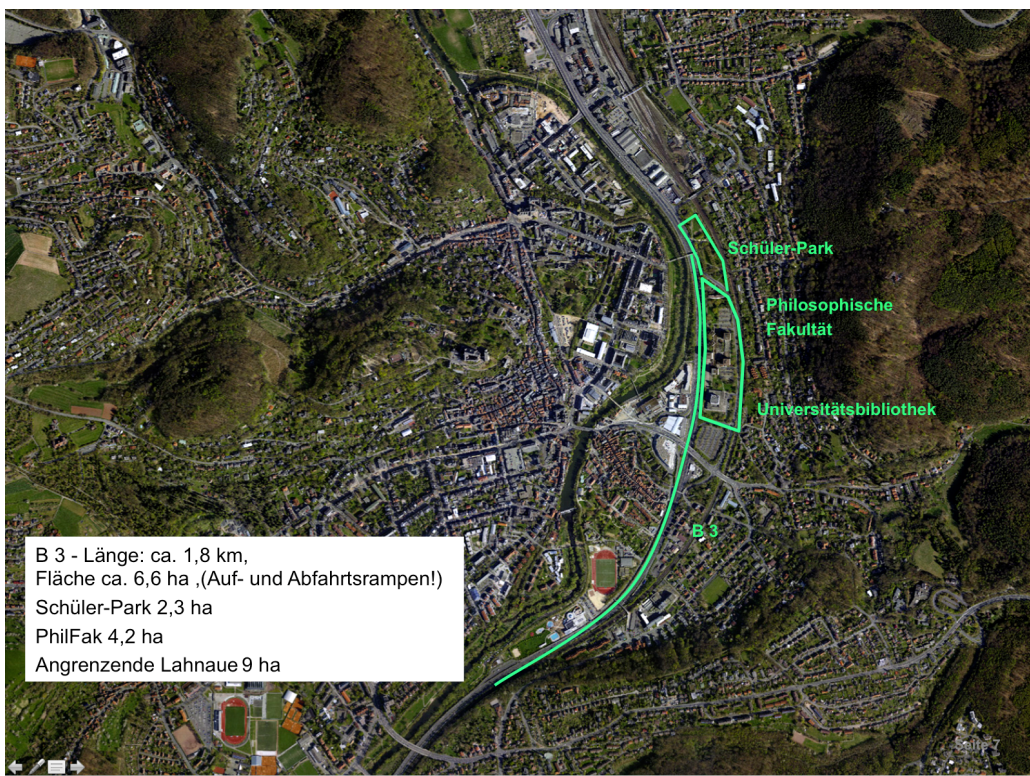


Abb. 2: Tunnelabschnitt zwischen Stroinskysteg und Campingplatz (ca. 1,8 km)

Überarbeitet werden müsste die Trassenführung für die Straße "Krummbogen" und "Wilhelm-Röpke-Straße" im Bereich des Schülerparks. Bei geschickter Trassenführung könnte der Schülerpark, wenn auch in leicht veränderter Lage, wieder auf seine ursprünglichen Abmessungen ausgedehnt werden.

Nach Fertigstellung des Verkehrsbauwerkes und nach dem sich abzeichnenden Rückbau der Universitätsbauwerke an der Wilhelm-Röpke-Straße könnte die Fläche zunächst als Ausstellungsareal für die Bundesgartenschau 2029 genutzt werden. Im Anschluss an die Bundesgartenschau wäre dann aus heutiger Sicht die Entwicklung eines Stadtquartiers am Fluss mit aufgelockerter Bebauung und parkähnlichen, auf die Auensituation abgestimmten Grünflächen anzustreben.

3. Weitere Vorgehensweise

Nach einer groben Abschätzung des Kostenrahmens unter Berücksichtigung von Vergleichsprojekten ist für die Strecke von 1,8 km mit einem Kostenvolumen von 200 Mio. Euro für eine Tunnelführung der B 3 in dem unter 2. beschriebenen Abschnitt zu rechnen (Vergleich Riederwaldtunnel Frankfurt 1,1 km = 175 Mio. Euro). Für ein solches Projekt müsste die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan und die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens angestrebt werden. Üblicherweise sind diese Schritte nicht innerhalb von 15 Jahren durchführbar. Hinzu kommt eine mehrjährige Bauzeit – Vergleich Riederwaldtunnel: voraussichtlich 9 Jahre. Ermöglicht werden könnte ein solches Projekt nur im Rahmen der Zielstellung, im Jahre 2029 die Bundesgartenschau in Marburg durchzuführen und mit der zielgerichteten Bündelung aller Aktivitäten. Daher muss sehr kurzfristig Kontakt mit dem Bundesverkehrsministerium aufgenommen werden, um zu erreichen, dass gemeinsam mit Bund und Land eine Machbarkeitsstudie zur Tunnelführung der B 3 in Marburg in Auftrag gegeben wird. Eine Machbarkeitsstudie zur Durchführung der Bundesgartenschau sollte erst in Angriff genommen werden, wenn Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur B 3 vorliegen und eine Realisierung in entsprechendem Zeitrahmen absehbar ist.

Egon Vaupel
Oberbürgermeister

Dr. Franz Kahle
Bürgermeister