

Geschäftsstelle:

Fachdienst Umwelt, Fairer Handel und
Abfallwirtschaft
Herr Jochen Friedrich
Barfüßerstraße 50
Tel.: 2 01 - 4 05
E-Mail: umwelt@marburg-stadt.de

An die
Mitglieder des
Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr
der Stadtverordnetenversammlung

Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zu einer Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr der Stadtverordnetenversammlung

**am Dienstag, 18.02.2014, 18:00 Uhr,
Sitzungssaal Barfüßerstr. 50, 35037 Marburg**

ein. Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

- 1 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 21.01.2014
- 2 Bericht(e) aus den Arbeitsgruppen zur Lokalen Agenda 21
- 3 Nahverkehrsplan der Universitätsstadt Marburg ab 2015
Vorlage: VO/2838/2013
- 4 Lärmaktionsplanung
Vorlage: VO/2868/2013
- 5 Bauleitplanung der Universitätsstadt Marburg
Öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 24/4, 8.
Änderung „Bienenweg“ im Stadtteil Marbach
Vorlage: VO/2970/2014
- 6 Bauleitplanung der Universitätsstadt Marburg
Änderungsbeschluss für die Flächennutzungsplanänderung Nr. 27/2 und
Aufstellungsbeschluss für den Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 27/5
"Erweiterung Reitanlage Dagobertshausen" im Stadtteil Dagobertshausen
Vorlage: VO/2979/2014
- 7 Antrag der Fraktion Marburger Linke betr.
Wiederinbetriebnahme des Grillplatzes "Lichter Küppel"
Vorlage: VO/2780/2013
- 8 Antrag der Bürger für Marburg betreffend fehlendes Konzept für eine geplante
Bimmelbahn, Vorlage: VO/2933/2014

- 9 Antrag der Fraktion Marburger Linke betr.
Transparenz der Magistratsplanungen zur Schlossanbindung
Vorlage: VO/2941/2014
- 10 Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Fahrradmitnahme Oberstadtaufzug
Vorlage: VO/2944/2014
- 11 Antrag der Fraktionen B90/Die Grünen und SPD betr. „Green Meetings“
Vorlage: VO/2964/2014
- 12 Thesenpapier "Parkraum in der Universitätsstadt Marburg"
Vorlage: VO/2959/2014
- 13 Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Volz
Vorsitzender

Anlagen:

Zu dem Tagesordnungspunkt 7, Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Wiederinbetriebnahme des Grillplatzes "Lichter Küppel", Vorlage: VO/2780/2013 sollten die Stellungnahmen der Ortsbeiräte Cappel, Moischt, Schröck und Richtsberg eingeholt werden. Diese liegen den Tagungsanlagen ebenfalls bei.

Beschlussvorlage	Vorlagen - Nr.: VO/2838/2013 Status: öffentlich Datum: 02.12.2013	TOP
Stadtverordnetenversammlung Marburg		
<u>Dezernat:</u>	I	
<u>Fachdienst:</u>	10 - Personal-, Organisations- u. Beteiligungsmanagement	
<u>Sachbearbeiter/in:</u>	Christoph Rau, Stefanie Tripp	
<u>Beratende Gremien:</u>	Magistrat Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg	

Nahverkehrsplan der Universitätsstadt Marburg ab 2015

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg wird gebeten, den folgenden Beschluss zu fassen:

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) für die Universitätsstadt Marburg ab 2015 wird beschlossen. Die Stadtwerke Marburg Consult GmbH wird mit der Leitung des Projektes beauftragt.

Begründung:

Nach § 14 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) stellen die hessischen Aufgabenträger für ihren Bereich einen lokalen Nahverkehrsplan auf. Spätestens alle fünf Jahre ist gemäß § 14 Abs. 8 ÖPNVG darüber zu entscheiden, ob dieser neu aufzustellen ist.

Der derzeit gültige Nahverkehrsplan (NVP) der Universitätsstadt Marburg hat eine Laufzeit von 2009 bis 2014 (vgl. Vorlage VO/0556/2009).

Mit den Arbeiten zu der nunmehr anstehenden Fortschreibung des aktuellen NVP wird unmittelbar nach Beschlussfassung begonnen. Es ist beabsichtigt, im März 2015 den NVP als Entwurfsfassung zur Anhörung der Träger Öffentlicher Belange (gem. § 14 Abs. 7 ÖPNVG) zu versenden und gleichzeitig der Öffentlichkeit für Stellungnahmen zugänglich zu machen. Für Mai 2015 ist die Einbringung des NVP in die städtischen Gremien vorgesehen und im Juni 2015 soll der neue NVP durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden.

Der NVP bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV für das aufzustellende Investitionsprogramm und ist Grundlage für die Erteilung einer Liniengenehmigung nach § 13

Personenbeförderungsgesetz (PBefG), soweit der beantragte Verkehr mit dem NVP im Sinne des § 8 Absatz 3 in Einklang steht. Weiterhin soll der NVP die Grundlage für eine weitere Betrauung des eigenen Unternehmens mit Nahverkehrsleistungen darstellen.

Neben der Rechtsgrundlage, die zur Fortschreibung des NVP führt, zeichnen sich Entwicklungen ab, auf die der Öffentliche Personennahverkehr der Universitätsstadt Marburg reagieren und Antworten finden muss:

- Neue Anforderungen entstehen im Rahmen der Konzentration der Universitätsstandorte auf den Campus Firmanei und den Campus Lahnberge mit dem Universitätsklinikum.
- Relevante Verschiebungen ergeben sich im Pendlerverkehr durch Verlagerung oder Ausbau von Unternehmensstandorten für Marburg besonders in der pharmazeutischen Industrie.
- Die Klimaschutz- und Lufthygieneziele der Universitätsstadt Marburg werden in den neuen NVP aufgenommen und verankert. Marburg weist einen im Bundesdurchschnitt günstigen Modal Split auf. Mittels eines passenden Angebots im ÖPNV soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs weiter gesenkt werden.

Im NVP werden qualitative und quantitative Anforderungen hinsichtlich des Liniennetzes, des Verkehrsmiteinsatzes, der Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität festgelegt. Dabei werden finanzielle Restriktionen sowie bereits beschlossene bzw. geplante Veränderungen berücksichtigt.

Die Entwicklung und Formulierung eines neuen Anforderungsprofils steht unter den Maßgaben der

- Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Marburg anhand Prognosen der demografischen Entwicklung, der Entwicklung der Universitätsstandorte sowie der Arbeitsplatzentwicklung
- Entwicklung eines Leitbildes für zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV in Marburg hinsichtlich des Fahrangebotes, der Produktentwicklung und eines Mobilitätsmanagements
- Einarbeitung der Klimaschutz-Ziele der Stadt Marburg
- Beachtung der aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen (PBefG, ÖPNVG, etc.)
- Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit
- Anforderungen an die betriebliche Umsetzung hinsichtlich der Fahrzeugflotte.

Im Hinblick auf die umfangreichen Tätigkeiten zur Vorbereitung des NVP ab 2015 sind im Haushaltsplanentwurf 2014 beim Produkt 110700 Öffentlicher Personennahverkehr 50.000 EUR vorgesehen.

Egon Vaupel
Oberbürgermeister

Beschlussvorlage	Vorlagen - Nr.:	VO/2868/2013	TOP
	Status:	öffentlich	
	Datum:	17.12.2013	
Stadtverordnetenversammlung Marburg			
<u>Dezernat:</u>	II		
<u>Fachdienst:</u>	69 - Umwelt, Fairer Handel und Abfallwirtschaft		
<u>Sachbearbeiter/in:</u>	Friedrich, Jochen Heinz, Andrea Steih-Winkler, Andreas		
<u>Beratende Gremien:</u>	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 ≥ 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 ≥ 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 ≥ 3 Mio. KFZ/Jahr (≥ 8.200 KFZ/Tag) aufweisen.

Für die Durchführung der aktuellen Lärmberechnungen werden vom RP Gießen sogar die Straßen mit einem Verkehrsaufkommen ≥ 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 ≥ 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

Stand	Maßnahme
läuft	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	
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"> • 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, ...)
läuft	Bevorzugte Nutzung emissionsloser oder emissionsarmer Verkehrsmittel für Dienstgänge, wie beispielsweise: <ul style="list-style-type: none"> • Nutzung des Job-Tickets auch für Dienstzwecke • Nutzung des ÖPNV (RMV, RNV, DB) für Dienstfahrten • Nutzung von Elektrorädern als Dienstrad • Nutzung von Leihfahrrädern des von der DB ab April 2014 vorgesehene Fahrradverleihsystem „Call a Bike“ • Nutzung von Car-Sharing als Dienstfahrzeug
läuft teilweise	Pendlerverkehre und Parksuchverkehr Verbesserung der Anbindung der Park & Ride Parkplätze, z.B. durch die: <ul style="list-style-type: none"> • 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	
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"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> • Bewerbung bzw. Beteiligung/Unterstützung von Jobtickets von Unternehmen/Einzelhandel/Universität • die Kombination von Tickets/Eintrittskarten für Großveranstaltungen (Kultur, Sport, ...) mit ÖPNV-Tickets

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)
Weitere nicht verkehrliche Maßnahmen für die Reduktion der Lärmemissionen	
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

Beschlussvorlage	Vorlagen - Nr.: VO/2970/2014 Status: öffentlich Datum: 29.01.2014	TOP
Stadtverordnetenversammlung Marburg		
<u>Dezernat:</u>	II	
<u>Fachdienst:</u>	61 - Stadtplanung	
<u>Sachbearbeiter/in:</u>	Rose Michelsen	
<u>Beratende Gremien:</u>	Magistrat Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften Stadtverordnetenversammlung Marburg	

**Bauleitplanung der Universitätsstadt Marburg
Öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 24/4, 8. Änderung
"Bienenweg" im Stadtteil Marbach**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes „Bienenweg“ im Stadtteil Marbach gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) wird beschlossen.
Der Bebauungsplan wird als Plan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt.

Begründung:

Ziel der Bebauungsplanaufstellung:

Ziel des Bebauungsplanes ist es, den Talauenbereich zwischen Emil-von-Behring-Straße und Bienenweg in seiner Funktion als wichtige Frischluftschneise für die Marburger Nordstadt zu sichern und von weiterer luftabflusshemmender Bebauung freizuhalten.

Weiterhin soll der für Marbach charakteristische Grünzug entlang des Bienenweges in seinen wichtigen zusammenhängenden Bereichen gesichert werden.

Der Bebauungsplan ist jedoch kein „Verhinderungsbebauungsplan“, der jegliche bauliche Weiterentwicklung ausschließt. Die Festsetzungen sind im Dialog mit den Eigentümern so gewählt worden, dass eine Bebauung im kleinen Maßstab ermöglicht wird, ohne dass das oberste Planungsziel, die Sicherung der Funktion als Frischluftschneise, negativ beeinträchtigt wird.

Planungsgrundlage:

Auf Grundlage der im Sommer 2001 beschlossenen Rahmenplanung für den Stadtteil Marbach wurde am 21. Dezember 2001 ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 24/4, 8. Änderung „Bienenweg“ von der Stadtverordnetenversammlung gefasst. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 15. Februar 2002 in der örtlichen Presse öffentlich bekanntgemacht.

Die o. g., im Aufstellungsbeschluss formulierten Ziele sind aus der Rahmenplanung entwickelt worden. Dort wird auf ein zum damaligen Zeitpunkt bereits vorliegendes, gesamtstädtisches Klimagutachten verwiesen, welches auf die wertvollen Belüftungsströme im Siedlungsgebiet Marbach, insbesondere im Bereich der Tallagen, hinweist. Zur Sicherung der Klimafunktion wird in der Rahmenplanung die Erarbeitung eines Bebauungsplanes empfohlen. Als eine weitere Maßnahme wird die Sicherung der zusammenhängenden privaten Grünstrukturen im Talauenverlauf parallel zur Emil-von-Behring-Straße durch Bauleitplanung vorgeschlagen. Auch empfiehlt die Rahmenplanung eine klare Festsetzung der Baugrenzen und Höhenentwicklungen entlang der Emil-von-Behring-Straße zur Verbesserung der städtebaulichen Struktur vorzunehmen.

Zur Vertiefung der in der Rahmenplanung angeschnittenen Themen sowie als Grundlage der in der Aufstellung befindlichen Bebauungspläne im Stadtteil Marbach, wurde ein Grünordnungsplan für den gesamten Stadtteil, sowie ein klimaökologisches Gutachten für den Bereich des Bebauungsplanes Bienenweg erstellt. Das klimaökologische Gutachten wurde 2012 und 2013 nochmals aktualisiert, um auch die neuesten baulichen Entwicklungen im Planbereich Bienenweg mit einbeziehen zu können.

Der Grünordnungsplan aus dem Jahr 2003 bewertet große Teile der auf der Hangfläche zum Bienenweg vorhandenen Gehölzstruktur mit der Wertstufe 3. Diesem Bereich wird damit aufgrund der ortsbildprägenden Gehölze aus überwiegend einheimischen Arten höheren Alters, einer mittel bis hohen Artensättigung sowie einer guten Strukturierung mit zwei- bis mehrstufigem Aufbau ein hoher bis sehr hoher ökologischer Wert attestiert. Die hochwertigen Gehölzbestände werden mit kleineren Gehölzflächen der Wertstufe 2, d. h. mit einem mittleren ökologischen Wert, verbunden, so dass hier ein zusammenhängender, prägender Bewuchs entlang des Bienenweges vorhanden ist. Im südlichen Teil des Plangebietes befinden sich eine Obstbaumwiese sowie einzelne Hochstamm-Obstbäume, die ebenfalls zur Strukturierung und ökologischen Vielfalt beitragen. Obwohl der Grünordnungsplan aus dem Jahr 2003 stammt, kann er als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden, da im Bereich Bienenweg zwischenzeitlich keine nennenswerten Eingriffe in die Grünstruktur stattgefunden haben.

Sowohl die Klimastudie zum B-Plan Bienenweg aus dem Jahr 2003, als auch die Aktualisierungen/Ergänzungen zur Klimastudie kommen grundsätzlich zu dem Ergebnis, dass der Bereich zwischen der Emil-von-Behring-Straße und dem Bienenweg eine klimarelevante Durchlüftungszone und Kaltluftabflussbahn darstellt, die nicht nur für den Stadtteil Marbach, sondern insbesondere für die nördliche Kernstadt von großer Bedeutung ist. Es wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet bezüglich seiner klimaökologischen Leistungsfähigkeit eine beträchtliche Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen in Form von Flächenversiegelung und Hochbau hat.

In der Studie von 2012 wird dargelegt, dass der lokale Abfluss bodennaher Kaltluft durch vorhandene Bebauung in der Kaltluftabflussbahn bereits auffallend gestört ist. Ein weiterer gravierender Verlust an Kaltluftvolumen bzw. an Kaltluftströmungsgeschwindigkeit ist daher aus stadtklimatischer Sicht unbedingt zu vermeiden. Nach Aussage des Klimagutachters muss im Planbereich sichergestellt werden, dass insgesamt die überbaute Fläche nicht noch weiter zunimmt. Weitere bauliche Veränderungen sollen daher lediglich im Bestand stattfinden bzw. über Rückbau kompensiert werden. Ein Strömungsquerschnitt von mind. 20 m ist von Bebauung freizuhalten.

Aktueller Planungsstand:

In der Zeit vom 25. Februar bis 08. März 2013 wurde die erste Öffentlichkeitsbeteiligung im Bauleitverfahren durchgeführt. Der Bebauungsplanentwurf sah zunächst keine neuen Bauzonen vor, sondern beschränkte sich darauf, den Gebäudebestand bis auf zwei in der Kaltluftbahn liegende ehemalige Gewerbegebäude planungsrechtlich abzusichern.

Aufgrund der gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 24/4 stark eingeschränkten Bauoptionen wurden von Seiten verschiedener Eigentümer Einwände gegen den aktuellen Bebauungsplanentwurf Bienenweg vorgebracht.

Der Ortsbeirat Marbach hat auf seiner Sitzung am 26.02.2013 dem Bebauungsplanentwurf zugestimmt, verbunden mit der Bitte, unter der Prämisse Sicherung der Frischluftschneise, weitere Bauoptionen zu prüfen.

Von städtischer Seite wurde eine Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen vorgenommen, indem auf der Grundlage des Klimagutachtens drei weitere Bauoptionen außerhalb des klimarelevanten Bereiches im kleinen Umfang in den Plan aufgenommen wurden. Die zusätzlichen Bauoptionen wurden vom Klimagutachter untersucht, um die Sicherung der vorhandenen Frischluftschneise als oberstes Ziel der Bebauungsplanaufstellung nicht negativ zu tangieren.

Intensive Verhandlungen zwischen Eigentümer und Stadt wurden über eine gewünschte Bauoption auf dem Grundstück Emil-von-Behring-Straße 37/37a geführt. Das auch vom Gutachter mitgetragene Ergebnis der Verhandlungen war, dass eine zusätzliche Bauoption auf dem rückwärtigen Grundstücksteil mit genau definierter Gebäudekubatur eröffnet werden kann, wenn zuvor das Gebäude 37a so zurückgebaut wird, dass ein Frischluftkorridor von mind. 20 m erhalten bleibt.

Die mündlich getroffene Vereinbarung mit dem Eigentümer konnte leider nicht in dieser Form schriftlich abgeschlossen werden. Um einerseits den Zielen des Klimaschutzes gerecht zu werden und andererseits die mit dem Klimagutachten abgestimmte Bauoption nicht aus dem Entwurf streichen zu müssen, soll in dem Bebauungsplan ein sog. „aufschiebend bedingtes Baurecht“ gemäß § 9 Abs. 2 BauGB festgesetzt werden. Das bedeutet in diesem Fall, dass ein Neubauvorhaben auf dem rückwärtigen Grundstücksteil erst realisiert werden kann, wenn das bestehende Gebäude Nr. 37a so weit zurückgebaut wurde, dass ein mind. 20 m breiter Frischluftkorridor erhalten bleibt. Dies entspricht den Ausführungen des Klimagutachtens, aber auch den Wünschen des Eigentümers nach einer weiteren Bauoption auf dem Grundstück. Die Lage auf dem Grundstück, die Abmessungen und die Höhe des neuen Bauvorhabens sind über das Klimagutachten genau definiert und über Bauzone und Höhenfestsetzung auch so in den Bebauungsplan übertragen worden. In Bebauungsplan und Begründung wird das aufschiebend bedingte Baurecht eindeutig definiert, bildlich dargestellt und ausführlich erläutert.

Zur Sicherung der Bauleitplanung und zur Verhinderung unerwünschter baulicher Entwicklungen wurde von der Stadtverordnetenversammlung am 22. März 2013 eine einjährige Veränderungssperre für den Planbereich erlassen, die am 06. April 2013 in Kraft trat. Diese Veränderungssperre muss um ein weiteres Jahr verlängert werden, um die Zielsetzungen der Bauleitplanung bis zum In Kraft treten des Bebauungsplanes sichern zu können.

Dr. Franz Kahle
Bürgermeister

Anlagen (gesondert gedruckt)

- Übersichtsplan
- B-Plan
- Begründung zum B-Plan
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Klimastudie 2003
- Ergänzende Klimastudie 2012
- Stellungnahme Klimaschutz 2013
- Auszug aus dem Grünordnungsplan 2003
- Stellungnahme Ortsbeirat vom 26.02.2013

Beteiligung an der Vorlage durch:

FBL 6	FD 61		

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

Beschlussvorlage	Vorlagen - Nr.:	VO/2979/2014	TOP
	Status:	öffentlich	
	Datum:	04.02.2014	
Stadtverordnetenversammlung Marburg			
<u>Dezernat:</u>	II		
<u>Fachdienst:</u>	61 - Stadtplanung		
<u>Sachbearbeiter/in:</u>	Bernd Nützel		
<u>Beratende Gremien:</u>	Magistrat Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften Stadtverordnetenversammlung Marburg		

**Bauleitplanung der Universitätsstadt Marburg
Änderungsbeschluss für die Flächennutzungsplanänderung Nr. 27/2 und
Aufstellungsbeschluss für den Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 27/5
"Erweiterung Reitanlage Dagobertshausen" im Stadtteil Dagobertshausen**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgende Beschlüsse zu fassen:

Für den im Übersichtsplan gekennzeichneten Bereich wird

1. die Änderung des Flächennutzungsplanes Nr. 27/2 „Erweiterung Reitanlage Dagobertshausen“ in Marburg, Ortsteil Dagobertshausen sowie
2. die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 27/5 „Erweiterung Reitanlage Dagobertshausen“ in Marburg, Ortsteil Dagobertshausen

gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.

Begründung:

Mit dem 28.01.2014 hat das Hofgut Dagobertshausen (Vorhabenträger) für eine Erweiterung der Reitanlage die Einleitung eines Bauleitplanverfahrens beantragt (s. Anlage).

Die Reitanlage soll erweitert werden, um auf dem Areal hochklassige Reitturnierveranstaltungen durchführen zu können. Dazu sind ein Reitplatz in Turniermaßen und ein vergrößerter Abreiteplatz notwendig. Dies ist auf dem bisherigen Areal flächenmäßig nicht möglich.

Des Weiteren hat der bisherige Betrieb des Nutzungsensembles Hofgut Dagobertshausen mit Kulturscheune und Reitanlage gezeigt, dass zur Unterbringung von Stellplätzen für publikumsintensive Veranstaltungen keine Möglichkeit im Bereich der Ortsdurchfahrt Dagobertshausen besteht. Deshalb ist eine Stellplatzanlage mit ca. 300 Plätzen vorgesehen, die fußläufig gut über die Reitanlage an das Hofgut angebunden ist.

Das diesem Antrag zu Grunde liegende angestrebte Nutzungskonzept zur Erweiterung der bestehenden Reitanlage sowie die Anlage einer Stellplatzanlage einschließlich der Zufahrt zur Kreisstraße kann ausführlich der beigefügten Konzeptbeschreibung entnommen werden.

Innerhalb des im beigefügten Lageplan gekennzeichneten Bereiches befinden sich im östlichen Drittel die festgesetzte Pferdekoppel mit Gehölzen als landwirtschaftliche Fläche und eine Obstbaumanpflanzung als Ausgleichsmaßnahme zum Übergang in die freie Feldflur (vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 27/4 „Reitanlage Dagobertshausen“, rechtskräftig seit 26.10.2013). Die verbleibenden restlichen zwei Drittel sind die ehemaligen landwirtschaftlichen Nutzflächen der direkt angrenzenden landwirtschaftlichen Hofanlage „Im Dorfe 14“ in Marburg-Dagobertshausen, die der ehemalige Eigentümer altersbedingt veräußert hat. Diese Hofanlage ist nunmehr zum Hofgut Dagobertshausen mit Kulturscheune umgenutzt und die Reitanlage errichtet worden.

Für die Erweiterung der Reitanlage um weitere Außenreitplätze und einer Stellplatzanlage ist zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung die Aufstellung eines verbindlichen Bauleitplanes erforderlich. Wie das Regierungspräsidium Gießen auf Nachfrage weiter mitteilt (s. Anlage), ist auf Grund der vorhandenen „Vorbelastung“ des Außenbereiches und der unmittelbare Nutzungszusammenhang ein Abweichungsverfahren vom Regionalplan nicht erforderlich. Das Vorhaben soll gemäß § 12 BauGB als Vorhaben- und Erschließungsplan durchgeführt werden. Nach Art der Nutzung wird gemäß § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO) analog ein Sondergebiet Reitanlage festgesetzt.

Bestandteil dieses Bauleitplanes wird das mit der Universitätsstadt Marburg abgestimmte Konzept (Vorhaben- und Erschließungsplan) sowie ein Durchführungsvertrag, der die Vorhabenträgerin zur Übernahme aller anfallenden Kosten, ggf. auch für erforderliche Erschließungsmaßnahmen, verpflichtet.

Wie oben erwähnt wird ein nicht unerheblicher Teil (landwirtschaftliche Fläche mit Ausgleich) der Planungen zur Reitanlage - der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 27/4 „Reitanlage Dagobertshausen“ ist am 26.10.2013 in Kraft getreten - durch diese Erweiterung überplant. Da dieser Ausgleich noch nicht realisiert ist und der Vorhabenträger laut Durchführungsvertrag dazu verpflichtet ist, ist es notwendig dafür eine naturschutzrechtlich äquivalente Maßnahme zu entwickeln und an anderer Stelle umzusetzen. Dazu hat sich der Vorhabenträger im Antrag bereit erklärt.

Deshalb wird ein 1. Nachtrag zum Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 27/4 „Reitanlage Dagobertshausen“ zu schließen sein, in dem die äquivalente Maßnahme und deren Realisierung festgeschrieben ist. Zu den genaueren Inhalten des Nachtrages haben schon Gespräche mit der Unteren Naturschutzbehörde stattgefunden. Erst nach Abschluss dieses Vertrages ist die Voraussetzung für vorzeitige Bauantragsgenehmigungen auf dem überplanten Teil gegeben.

Gemäß § 2 (4) BauGB ist für das Vorhaben ein Umweltbericht, in dem die Ergebnisse einer Umweltprüfung ausgewertet werden, erforderlich.

Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren gemäß § 8 BauGB geändert.

Dr. Franz Kahle
Bürgermeister

Anlagen

- Übersichtsplan
- Antrag vom 28.01.2014 auf Aufstellung einer Bauleitplanung (Konzeptbeschreibung mit Plan)
- Schreiben Regierungspräsidium Gießen vom 27.11.2013

Beteiligung an der Vorlage durch:

FB 6	FD 61		
K	B		

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

Antrag der Fraktion Marburger Linke	Vorlagen - Nr.: Status: Datum: Eingang:	VO/2780/2013 öffentlich 12.11.2013 12.11.2013	TOP
Stadtverordnetenversammlung Marburg			
<u>Beratende Gremien:</u>	Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften Stadtverordnetenversammlung Marburg		

Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Wiederinbetriebnahme des Grillplatzes "Lichter Küppel"

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert, die Unterhaltung des Grillplatzes „Lichter Küppel“ wieder aufzunehmen.

Begründung

Zu vermietende Grillplätze sind in Marburg eher rar, nach der Schließung des „Lichten Küppel“ stehen nun lediglich noch zwei Grillplätze zu Verfügung, die da wären „Weißer Stein“ und „Runder Baum“. Wer selbst Kinder hat, weiß wie weit im Voraus einer dieser Grillplätze angemietet werden muß, für Klassenfeiern, Vereinsfeiern oder private Nutzung. Im Klartext das Angebot in diesem Bereich ist eindeutig zu wenig, dann sollte man anstatt ein bestehendes Angebot zu schließen sich eher Gedanken machen an welchen Stellen noch solche Grillplätze geschaffen werden könnten. In den meisten Fällen nutzen also Familien mit Kindern diese Grillplätze. Von daher ist es nicht nachvollziehbar den „Lichten Küppel“ zu schließen. Zumal dieser Grillplatz mitten im Wald liegt, man eine wunderschöne Aussicht auf Marburg genießen kann, umgeben von hohen Bäumen und Hügeln. Ein ideales Ausflugsziel, dass man eher anpreisen als schließen sollte. Vor allem viele Jugendliche und Kinder aus der näheren Umgebung nutzen dies zur Erholung, zum Spiel und Treffpunkt mit Freunden

**Halise Adsan
Tanja Bauder-Wöhr
Henning Köster
Jan Schalauske**

Antrag der Bürger für Marburg	Vorlagen - Nr.:	VO/2933/2014	TOP
	Status:	öffentlich	
	Datum:	14.01.2014	
	Eingang:	14.01.2014	
Stadtverordnetenversammlung Marburg			
<u>Beratende Gremien:</u>	Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg		

Antrag der Bürger für Marburg betreffend fehlendes Konzept für eine geplante Bimmelbahn

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Es besteht Einigkeit darüber, dass ohne vorherige Beratungen in den entsprechenden Ausschüssen und Gremien eine motorisierte Beförderung in der Oberstadt installiert werden soll.

Da keine Beratungen stattgefunden haben, fehlt ein Gesamtkonzept seitens der Stadt. Für den Erfolg der benannten Bahn ist es notwendig, die Planungen betreffend der Erreichbarkeit des Schlosses, die Bedürfnisse der Touristen und Anwohner und schließlich und endlich die Gestaltung des Zugfahrzeuges mit seinen Anhängern berücksichtigen.

Ein solches Konzept ist vor der Inbetriebnahme der Bahn unbedingt zu erstellen.

Begründung:

Um es vorweg zu nehmen: Das unternehmerische Engagement der Familie Brunnet ist schätzenswert und zu begrüßen. Fakt ist aber, dass lediglich der Magistrat von den Plänen einer Bimmelbahn wusste und Stadtverordnete, Mitglieder der AG Verkehr und IG MARSS sowie des Gestaltungsbeirates vor vollendete Tatsachen gestellt wurden. Dieser Zustand ist nicht zu akzeptieren.

Auch wenn die Route der Bahn, die Fahrtkosten und die mehr als fragwürdige Gestaltung der Bimmelbahn feststehen, sind viele Dinge noch nicht geklärt, bzw. müssen nochmals hinterfragt werden. Dazu gehört die Gestaltung der Bahn, die eher an ein Touristen-Transportmittel in einem Vergnügungspark erinnert und nicht mit der historischen Altstadt Marburgs harmoniert. Viele Bestrebungen, die interessanten hochwertigen kulturellen Begebenheiten Marburgs (Brüder Grimm, Lomonossow, Behring) hervorzuheben, werden aus unserer Sicht durch die kitschige Gestaltung der Bahn degradiert.

Auch die Route via Universitäts- und Biegenstraße zurück zum Ausgangspunkt am Steinweg wirft Fragen auf. Mit Tempo 25 km/h stellt die Bahn ein großes Hindernis für den MIV, ÖPNV und Fahrradverkehr dar. Staus und gefährliche Überholmanöver sind vorprogrammiert

Ein Transportmittel dieser Art kann eine Bereicherung für Marburg sein, wenn es konzeptionell eingebunden ist. Je besser das Konzept, so eher stellt sich ein Erfolg für die Unternehmerfamilie, die Stadt, deren Anwohner und Besucher ein.

Andrea Suntheim-Pichler

Antrag der Fraktion Marburger Linke	Vorlagen - Nr.:	VO/2941/2014	TOP
	Status:	öffentlich	
	Datum:	16.01.2014	
	Eingang:	16.01.2014	
Stadtverordnetenversammlung Marburg			
<u>Beratende Gremien:</u>	Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg		

Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Transparenz der Magistratsplanungen zur Schlossanbindung

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert

Detailliert über die Genese, den Genehmigungsverlauf – und stand er privaten Einrichtung einer Touristenbahn durch die Marburger Ober- und Innenstadt zum Schloss zu berichten

Darzulegen welchen tatsächlichen oder möglichen Kontext dieses Projekt mit dem geplanten Bau eines Schrägaufzugs hat

Insgesamt darzulegen, welches verkehrspolitische Konzept er für eine Verbesserung der Schlossanbindung mit dem ÖPNV oder sonstigen Verkehrsmittel hat.

Begründung :

Stadtverordnete, Denkmalschutzbeirat, Agenda Verkehr, Werbekreis Oberstadt, IG MARSS und wer alles sich sonst noch engagiert um Stadtbild, Verkehr und Denkmalschutz in dieser Stadt kümmert sind bei dem Projekt der Genehmigung des Projekts einer Touristenbahn umgangen worden. Und das seit bis zu zweieinhalb Jahren.

Dabei stellen sich folgende Fragen:

1) Steht dieses Unternehmen nicht in krassem Gegensatz zu den jahrzehntelangen mühsam erkämpften Schritten motorisierten Verkehr aus den engen Straßen und Gassen der Oberstadt so weit wie möglich herauszuhalten ?

2) Wie soll sich eine solche Bahn vertragen mit der drangvollen Enge der schon jetzt durch Zulieferverkehr, Werbeschilder, Bestuhlungen , Fußgänger , Pkws, Fahrradfahrern , Außenbestuhlungen reichlich gefüllten Straßen , z.B. Barfüßerstraße ?

3) Wie viele wertvolle Minuten gehen in Gefahrensituationen für Rettungswagen und Feuerwehr verloren, wenn ein vergleichsweise monströses Gefährt die Zufahrt blockiert?

4) Wird die Preisgestaltung aus Rentabilitätsgründen nicht so sein müssen, dass viele Marburger Familien sich eine mögliche Nutzung gar nicht leisten können?

5) Wird nicht ein Bereich beeinträchtigt, in dem sich Eltern mit kleinen Kindern bisher vergleichsweise stressfrei bewegen können?

6) Welche zusätzlichen Beeinträchtigungen ergeben sich für die Oberstadtbewohner?

7) Ist es wirklich ein Gewinn für die Geschäftswelt, wenn Touristen an ihnen vorbei aufs Schloss und wieder zurückkutschiert werden?

8) Macht diese Bahn Einkaufen in der Oberstadt wirklich attraktiver oder eher unattraktiver?

9) Verträgt sich eine solche Bahn visuell mit der Wahrnehmung eines herausragenden denkmalgeschützten städtebaulichen Ensembles? Macht es nicht einen deutlichen Unterschied, ob eine solche Bahn Bestandteil eines vielfältigen Verkehrsmixes auf flachen Strecken ist oder die Zubringung in einer eng bebauten architektonisch reizvollen Hanglage ist?

Zustimmende Äußerungen des hauptamtlichen Magistrats, des Stadtmarketing-Beauftragten der Stadt, des Geschäftsführers der MTM, des ehemaligen Verkehrsdirektors, einiger Geschäftsleute und vor allem auch der Lokalpresse sind nicht hinreichend um eine öffentliche Debatte zu ersetzen. Diese Entscheidung sollte nicht allein dem RP, dem hauptamtlichen Magistrat sowie der Straßenverkehrsbehörde und dem Ordnungsamt überlassen bleiben. Erst recht nicht, da sie in offensichtlichem Kontext weiterer prägender verkehrspolitischen und stadtbildprägenden Entscheidungen steht (Schrägaufzug, Verwendung der Pohl-Spende) zu denen der Magistrat endlich Position beziehen muss.

Henning Köster Tanja Bauder-Wöhr Jan Schalauske Halise Adsan

Antrag der Fraktion Marburger Linke	Vorlagen - Nr.:	VO/2944/2014	TOP
	Status:	öffentlich	
	Datum:	16.01.2014	
	Eingang:	16.01.2014	
Stadtverordnetenversammlung Marburg			
<u>Beratende Gremien:</u>	Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg		

Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Fahrradmitnahme Oberstadtaufzug

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Oberstadtaufzüge und den Parkhausaufzug wird ein Hinweisschild erarbeitet, mit dem auf die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in den Aufzügen und auf das Erfordernis gegenseitiger Rücksichtnahme hingewiesen wird.

Begründung:

In der Antwort auf eine kleine Anfrage (3/2012) heißt es: „Die seit einigen Jahren akzeptierte Mitnahme von Fahrrädern in den Aufzügen hat sich aus Sicht des Magistrats bewährt. Nur gelegentlich gab es Beschwerden von anderen Nutzern und Nutzerinnen, die sich von undisziplinierten Radfahrer/inne/n belästigt fühlen. Gelegentliche Beschwerden gibt es auch über Rauchen, Trinken und Essen in den Aufzügen.“

Mit einem Hinweis, z. B. im Schaukasten am oberen Einstieg zum Oberstadtaufzug, der allein auf die Möglichkeit der Fahrradmitnahme hinweist, wird die erforderliche gegenseitige Rücksichtnahme nicht verbessert. Daher werden wir einen Hinweis erarbeiten, mit dem auf die Mitnahmemöglichkeit und auf das Erfordernis gegenseitiger Rücksichtnahme hingewiesen wird.“ Dieser Hinweis sollte endlich gut sichtbar umgesetzt werden.

Henning Köster Tanja Bauder-Wöhr Jan Schalauske Halise Adsan

Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen SPD	Vorlagen - Nr.:	VO/2964/2014	TOP
	Status:	öffentlich	
	Datum:	28.01.2014	
	Eingang:	28.01.2014	
Stadtverordnetenversammlung Marburg			
<u>Beratende Gremien:</u>	Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg		

Antrag der Fraktionen B90/Die Grünen und SPD betr. "Green Meetings"

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird gebeten

die Universitätsstadt Marburg als „grünen Tagungsstandort“ zu positionieren und somit im Bereich der Tagungen, Kongresse und Seminare das Augenmerk auf einen respektvollen Umgang mit endlichen Ressourcen zu setzen und die Idee der „Green Meetings“ auch in Marburg und der Region umzusetzen.

Begründung:

Der Arbeitskreis Marburg ein Erlebnis (AkMeE, ein Zusammenschluss von Tagungspartnern und –akteuren in Marburg und der Region, angesiedelt bei MTM) möchte die Universitätsstadt Marburg als „grünen Tagungs-Standort“ positionieren. Der aktuell anhaltende Trend „Green Meetings“ im Tagungssektor ist hierbei als strategischer Ansatz zu verstehen, die Universitätsstadt Marburg auch für die Zukunft in diesem Bereich aufzustellen. Es geht darum, im Bereich der Tagungen, Kongresse und Seminare das Augenmerk auf einen respektvollen Umgang mit endlichen Ressourcen zu setzen und die Idee der „Green Meetings“ auch in Marburg und der Region umzusetzen.

Die aktuellen Zertifizierungen wie *Green Globe*, *Ökoproofit* und die verschiedenen *ISO*-Auszeichnungen machen es dem Interessenten an dieser Thematik nicht leicht, sich im „Labeldschungel“ zurechtzufinden.

Auf Empfehlung des German Convention Bureau hat der AkMeE Herrn Dirk Walterspacher, Geschäftsführer der Fa. CO₂OL (eine Marke und Geschäftsbereich der ForestFinance Group), als Referenten verpflichtet, der als anerkannter Fachmann und wirtschaftlich von Zertifizierungslabels unabhängiger Berater seine Sichtweise auf einen möglichen „Green Meetings“-Tagungsstandort Marburg erläutern sollte. CO₂OL gilt als Marktführer bei der nachhaltigen Beratung und Betreuung für „Green Meetings“.

Nach einem aufschlussreichen Vortrag im Kreis des AkMeE wurde ein für Marburg passendes Modell diskutiert, um gemeinsam mit den unterschiedlichen Leistungspartnern aus Hotellerie und Gastronomie Marburg als „grünen Tagungsstandort“ zu positionieren. Langfristig sollen auf diesem Wege auch strategische Partner aus dem Marburger Umland für das Thema Nachhaltigkeitszertifizierung der Tagungsdestination Marburg sensibilisiert und gewonnen werden. Die Destination Marburg und Umland wäre nach derzeitigem Stand die in dieser Form erste grüne Tagungsdestination in Deutschland. Ein Angebot zur Unterstützung bei der weiteren Vorgehensweise durch Herrn Walterspacher liegt der MTM inzwischen vor.

Wir sind uns einig darüber, dass die Universitätsstadt Marburg an diesem wichtigen Thema nicht vorbei kommen wird, wenn man für die Zukunft insbesondere als „grüner Tagungsstandort“ gerüstet sein will, zumal seitens der Stadt Marburg das in 2011 beschlossene Klimaschutzkonzept und der Umbau der Stadthalle bereits einen sichtbaren Weg ebnen, um in Zukunft auch in Marburg „grün tagen“ zu können. Einen weiteren wichtigen Beitrag zu den politisch günstigen Rahmenbedingungen bietet der Landkreis Marburg-Biedenkopf mit seinem „Masterplan 100% Klimaschutz“.

Der AkMeE mit seinen Partnern aus Gastronomie, Hotellerie und Anbietern von Rahmenprogrammen möchte den Weg zur grünen Tagungsdestination weiter verfolgen und würde sich daher sehr darüber freuen, auch auf die Unterstützung der Verantwortlichen der Stadt als Befürworter auf diesem Weg zählen zu können. Denn Nachhaltigkeit und „Green Meetings“ sind kein vorübergehender Trend, sondern eine nachhaltige Wettbewerbsstrategie!

Weitere Informationen zum Thema finden sich auch unter www.co2ol.de

Dietmar Göttling
Uwe Volz

Schaker Hussein
Dr. Gerhard Seemann