MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr

Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr

Geschäftsführung: Jochen Friedrich

Telefon: 06421 201-1405
Telefax: 06421 201-1406
E-Mail: jochen.friedrich@marburg-stadt.de

Öffnungszeiten: Montag, Mittwoch, Freitag von 8 – 12 Uhr
Donnerstag von 15 – 18 Uhr
und nach Vereinbarung

Marburg, 12.09.2017

Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr (öffentlich)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu einer **Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr (öffentlich)** der Stadtverordnetenversammlung am

Dienstag, den 19.09.2017, 18:00 Uhr,
Sitzungssaal Hohe Kante, Barfüßerstraße 50, Eingang Hofstatt, 35037 Marburg

lade ich Sie hiermit fristgerecht ein.

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

1 Eröffnung der Sitzung

2 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 15.08.2017

3 Bericht(e) aus den Arbeitsgruppen zur Lokalen Agenda 21

4 Sachstandsbericht Lahnstudie - Aktuelle Nutzung und Entwicklungspotenzial der Lahn
Vorlage: VO/5432/2017

5 Anträge der Fraktionen

5.1 Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Radweg auf die Lahnberge realisieren
Vorlage: VO/5773/2017

5.2 Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Verhinderung von nächtlichen Autorennen in Marburg
Vorlage: VO/5774/2017

5.3 Antrag der Fraktion Marburger Linke betr.: Mit dem ÖPNV-Nulltarif gegen Stickoxid-Vergiftung
Vorlage: VO/5797/2017

5.4 Antrag der Fraktion B90/Die Grünen betr. Hessenticket für die Beschäftigten des Klinikums
Vorlage: VO/5801/2017

5.5 Antrag der Piratenpartei betr. Korrektur des Marburger Gründachkatasters
Vorlage: VO/5803/2017

6 Kenntnisnahmen

7 Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen
gez.

Dr. Karsten McGovern
Vorsitzender

MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.: **VO/5432/2017** Status: öffentlich Datum: 08.08.2017
Dezernat: II Fachdienst: 61 - Stadtplanung und Denkmalschutz Sachbearbeiter/in: Herr Nützel, Frau Simon	

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Erörterung	Nichtöffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr	Erörterung	Öffentlich
Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften	Erörterung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich

Sachstandsbericht Lahnstudie - Aktuelle Nutzung und Entwicklungspotenzial der Lahn

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Die Bestandsaufnahme hinsichtlich der aktuellen Nutzung der Lahnufer/Lahnaue im gesamten Stadtgebiet wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Maßnahmen- und Prioritätenliste, abgeleitet aus der Lahnstudie, wird als Handlungs- und Umsetzungsrahmen für Naherholung/landschaftliche Erholung und Natur- und Hochwasserschutz an der Lahn im Stadtgebiet beschlossen (Umsetzung der Lahnstudie).

3. Die in der zusammenfassenden Schlussfolgerung formulierten 8 Leitlinien werden als Leitbild für die zukünftige Entwicklung der Lahn und ihrer begleitenden Grabensysteme im Stadtgebiet beschlossen.

4. Der Magistrat wird gebeten, im 5-Jahres-Rhythmus über die Umsetzung der Prioritätenliste zur Lahnentwicklung zu berichten (Lahn-Monitoring).

Begründung:
Im März 2014 hat die Stadtverordnetenversammlung den Magistrat gebeten, eine Bestandsaufnahme der Lahn im Stadtgebiet vorzunehmen und zu berichten, wie die Lahnstudie dabei Berücksichtigung findet. Der Magistrat hat das zum Anlass genommen, ausgehend von der Bestandsaufnahme der aktuellen Nutzung und deren Gegenüberstellung mit den Zielen der Lahnstudie, die Maßnahmen für Naherholung/landschaftliche Erholung und Natur- und Hochwasserschutz in eine Prioritätenliste zu überführen.

Dies ist in dem hiermit vorliegenden Sachstandsbericht - **LAHNBERICHT** - geschehen. Er bezieht sich auf die gesamte Lahnaue im Stadtgebiet und geht damit über die in der Lahnstudie beschriebene innerstädtische Lahn zwischen Afföller Wehr und Südspange hinaus. Sowohl in der Bestandsbeschreibung als auch im Maßnahmenteil.

In der Einleitung werden die landschaftsplanerischen Grundsätze für die Lahnentwicklung aufgezeigt. Insbesondere auf den Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz und dem sanften Tourismus an und auf der Lahn wird hingewiesen. Ein kurzer Blick mit Beispielen auf umgesetzte und anstehende Maßnahmen schließt die Einleitung.
In 3 Kapiteln wird die gesamte Lahn abschnittsweise in Bezug auf Bestand und Maßnahmen beschrieben. Das innerstädtische Grabensystem ist in diese Betrachtungen eingeschlossen.
Im abschließenden Fazit werden die entsprechenden Schlussfolgerungen getroffen und die 8 Leitlinien für die zukünftige Lahnentwicklung im Stadtgebiet aufgestellt.

Der Lahnbericht besteht aus dem Text, Kartenmaterial und der Prioritätenmatrix. Er soll der Öffentlichkeit als gedruckte Broschüre zur Verfügung gestellt werden.

Die entsprechenden Ortsbeiräte, die Marburg Stadt und Land Tourismus GmbH sowie der Fachdienst Sport haben den Lahnbericht vorab zur Information zugesandt bekommen.

Alles Weitere kann dem Bericht entnommen werden.

Dr. Franz Kahle
Bürgermeister

Anlagen
Prioritätenmatrix mit Übersicht Maßnahmen Lahnstudie (Auszug aus Lahnbericht)
Lahnbericht

Beteiligung an der Vorlage durch:

FBL 6	**FD 61**	**FD 69**	

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

Lahnstudie - Prioritätenmatrix

Maßnahmen Abschnitt A Afföller Wehr - Elisabethbrücke	umgesetzt	nicht umgesetzt	in Planung	zukünftige Priorität
A1.1 - Verschiebung des Nordufers		x[1]		
A1.2 - Verschiebung des Nordufers		x		mittel
A2 - Flussbettveränderung	x			
A3 - Freilegung der Brückenpfeiler		x		gering
A4 - Umbau zu einer multifunktionalen Fläche		x		mittel

Maßnahmen Abschnitt B Elisabethbrücke - Weidenhäuser Brücke	umgesetzt	nicht umgesetzt	in Planung	zukünftige Priorität
B2.1 - Flussbettveränderung bzw. Ausweitung der Lahn	x	x		mittel
B2.2 - Flussbettveränderung bzw. Ausweitung der Lahn			x	hoch
B2.3 - Flussbettveränderung bzw. Ausweitung der Lahn			x	hoch
B4.1 - Stadtteilbezogene Grünfläche	x			
B4.2 - Stadtteilbezogene Grünfläche	x			
B4.3 - Verbesserung des Flusszutritts mit Hochwasserschutz	x			
B5 - Lärmschutz	x			
B6 - Städtebaulicher Abschluss nördlich der Feuerwache	x			
B7.1 - Verlagerung der Parkplätze	x			
B7.2 - Verlagerung der Parkplätze	x			

Maßnahmen Abschnitt C Weidenhäuser Brücke - Grüner Wehr	umgesetzt	nicht umgesetzt	in Planung	zukünftige Priorität
C6.1 - Umgestaltung Rudolphsplatz			x	mittel
C6.2 - Lückenschluss Am Grün		x		gering
C6.3 - Bypass-Lösung für Grüner Wehr			x	hoch
C7 - Ökologische Entwicklung des linken Uferstreifens	x			

Maßnahmen Abschnitt D Grüner Wehr - Mühlgraben/-kanal	umgesetzt	nicht umgesetzt	in Planung	zukünftige Priorität
D4.1 - Neue Gesamtgestaltung		x		mittel
D4.2 - Neue Gesamtgestaltung		x		mittel
D5 - Lärmschutzmodellierung an der B3	x[2]	x		
D6 - Campingplatzverlegung			x	mittel
D7 - Verlagerung der Stellplätze		x		mittel

Maßnahmen - Abschnitt E Mühlgraben/-kanal – Südspange	umgesetzt	nicht umgesetzt	in Planung	zukünftige Priorität
E2.1 - Flussuferrenaturierung		x		mittel
E2.2 - Flussuferrenaturierung		x		mittel
E2.3 - Flussuferrenaturierung		x		hoch
E2.4 - Flussuferrenaturierung		x		hoch
E2.5 - Flussuferrenaturierung		x		hoch
E4.1 - Freizeit- und Erholungsnutzung/Gesamtgestaltung		x		
E4.2 - Freizeit- und Erholungsnutzung	x			
E5 - Aufhebung des Kanalcharakters		x		hoch

1 = nicht realisierbar

2 = als Lärmschutzwand realisiert

Zur Lage der Maßnahmen s. Übersicht Maßnahmen Lahnstudie

Lahnbericht

Übersicht Lahn
Stadtplanung + Naturschutz
Marburg 07.2015

Übersicht
Maßnahmen Lahnstudie

MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

LAHNBERICHT

MAGISTRAT DER UNIVERSITÄTSSTADT MARBURG
STADTPLANUNG UND NATURSCHUTZ
JANUAR 2017

GLIEDERUNG

Der Lahnbericht bezieht sich auf die gesamte Lahnaue im Stadtgebiet und geht damit über die in der Lahnstudie beschriebene innerstädtische Lahn zwischen Afföller Wehr und Südspange hinaus. Zur besseren Übersichtlichkeit ist der Lahnverlauf in Abschnitte eingeteilt. Das sind die 5 Abschnitte aus der Lahnstudie einschließlich des innerstädtischen Kanalsystems (Mühlgräben)

Abschnitt A	**Afföller Wehr - Elisabethbrücke**
Abschnitt B	**Elisabethbrücke - Weidenhäuser Brücke**
Abschnitt C	**Weidenhäuser Brücke - Grüner Wehr**
Abschnitt D	**Grüner Wehr - Mühlgraben/-kanal**
Abschnitt E	**Mühlgraben/-kanal - Südspange**

sowie die

nördliche Lahn	**Afföller Wehr - (nördl.) Stadtgrenze**

und die

südliche Lahn	**Südspange - (südl.) Stadtgrenze**

Der Lahnbericht besteht aus einem Text, der sich wie folgt gliedert:

1. Einleitung
2. Lahnstudie – Innerstädtische Lahn
3. Nördliche Lahn
4. Südliche Lahn
5. Fazit – Schlussfolgerung

Als Anlage ist folgendes Kartenmaterial beigefügt:

Übersicht Lahn
Übersicht Kanäle
Übersicht Maßnahmen Lahnstudie
Übersicht Maßnahmen nördlicher Verlauf
Übersicht Maßnahmen südlicher Verlauf
Prioritätenmatrix

1. EINLEITUNG

In der städtischen Landschaftsplanung ist grundsätzlich festgelegt worden, dass im Außenbereich (nördlich des Afföller Wehrs und südlich der Südspange) bei der Weiterentwicklung der Lahnaue der Naturschutz Vorrang hat. Die Freizeitnutzung soll sich auf eine kontemplative Erholung (Spazierengehen, Radfahren, Naturbeobachten usw.) beschränken. Das Erleben einer möglichst naturnahen Aue steht hier im Vordergrund. Im Stadtbereich wechselt sich die intensivere Naherholung mit ruhigeren Bereichen ab. Dazu hat die Lahnstudie die Vorgaben getroffen.

Bei der Weiterentwicklung der Lahnaue spielt der Hochwasserschutz an der Lahn eine wichtige Rolle. Seit alters her erfüllen Deiche parallel zur Lahn diese Aufgabe. Das muss auch im Stadtbereich weiter so bleiben. Allerdings sollen für den nördlichen und südlichen Lahnbereich aus landschaftsplanerischer und gewässerökologischer Sicht andere Möglichkeiten für einen landschaftsverträglicheren Hochwasserschutz aufgezeigt und festgelegt werden.

Unabhängig davon ist der Kanutourismus im gesamten Lahnverlauf zu betrachten. Die Empfehlung aus der städtischen Landschaftsplanung ist, den Kanutourismus als sanften Tourismus zu betrachten. Deshalb muss es Aufgabe und Ziel sein den Kanutourismus auf der Lahn in Marburg in einer naturverträglichen und nachhaltigen Art und Weise zu etablieren.

Seit Verabschiedung der Lahnstudie sind zahlreiche Maßnahmen bereits umgesetzt worden. Als Beispiele hierfür können die Maßnahmen

- Rückbau von Stellplätzen und stellenweise Renaturierung, Uferaufweitung der Lahn auf Höhe des Behördenzentrums,
- Wieseneinsaat, Ausweitung der Freizeitflächen und Rückbau der Stellplätze und Errichtung von Spiel- und Liegewiesen auf Höhe der Uferstraße
  und die
- Lahnterrasse vor der Mensa

aufgeführt werden.
Unmittelbar vor Umsetzung stehen bzw. befinden sich in Planung die Maßnahmen zur

- Ausweitung der Lahn zwischen der Unterführung zur PhilFak und der Abendroth-Brücke,
- Umgestaltung des Rudolphsplatzes und
- Sanierung des Grüner Wehrs mit Bootsrutsche.

Als eine weitere Maßnahme mit höherer Priorität bezüglich ihrer Umsetzung kann die Maßnahme E2 aus der Lahnstudie

- Aufhebung des Kanalcharakters der Lahn nördlich der Konrad-Adenauer-Brücke

genannt werden.
Darüberhinaus haben die anderen Maßnahmen aus der Lahnstudie weiterhin Bestand. Sie wurden allerdings landschaftsplanerisch und naturschutzfachlich aktuell beurteilt. Dies drückt sich in der daraus entwickelten Prioritätenmatrix (s. Anhang) aus.

Für die nördlich und südlich an den innerstädtischen Bereich angrenzenden Gebiete leiten sich Maßnahmen aus dem Landschaftsplan der Stadt Marburg ab. Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen aus Gründen des Hochwasserschutzes sinnvoll sowie aus den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie. Beispielhaft für bereits umgesetzte Maßnahmen sind die Deichrückverlegung bei Wehrda, die Knutzbach-Renaturierung und die Wiederherstellung des Altarms Cappel einschließlich einiger Auengewässer. Weitere größere Maßnahmen befinden sich derzeit in Planung, wie die Renaturierungsplanung „Gisselberger Spannweite“ und die hochwasserschutz- und strukturverbessernden Maßnahmen südlich der Cölber Straße.

2. LAHNSTUDIE – INNERSTÄDTISCHE LAHN

BESTANDSAUFNAHME UND MAßNAHMEN

Abschnitt A
Afföller Wehr - Elisabethbrücke

Auf dem westlichen, der Altstadt zugewandten Ufer der Lahn befindet sich ein geschlossener und ausgeprägter Ufergehölzsaum entlang der Hochwasserschutzmauer. Dieser erstreckt sich bis zur Rampe, die hoch zur Elisabethbrücke führt.

Das östliche Ufer ist ebenfalls mit einem nicht so ausgeprägten, deutlich lückigeren und schmaleren Ufergehölzsaum bestockt. Der Lahnradweg (Uferweg) führt direkt parallel entlang. Sobald die Hochstraße auf Höhe der Elisabethbrücke begleitend hinzu tritt, ist kaum noch Platz für Ufergehölze.

Maßnahmen:
- A1: Verschiebung des Nordufers an verschiedenen Stellen (A1.1, A1.2)
- A2: Flussbettveränderung
- A3: Freilegung der Brückenpfeiler durch Absenkung des Lahnvorlandes
- A4: Umbau zu einer multifunktionalen Fläche

Abschnitt B
Elisabethbrücke - Weidenhäuser Brücke

Direkt nach der Elisabethbrücke ist die westliche Uferzone durch punktuelles Aufbrechen der Uferbefestigung naturnäher gestaltet. Ab der Lahnstraße ist die Uferbefestigung bis zur Einmündung des Schwarzen Wassers noch vorhanden. Sie wird durch Ufergehölz-Gruppen gegliedert. Bis zur Einmündung des Schwarzen Wassers sind im Auenbereich

noch einige wenige Stellplätze vorhanden, der Großteil ist zurückgebaut. Dennoch ist hier das Lahnufer durch die bestehenden Stellplätze gekennzeichnet. Ein neuer Fuß- und Radweg führt nun dort an der Lahn entlang. Er überquert das Schwarzen Wasser und führt weiter bis zum Rudolphsplatz. Dort sind bis zur Abendrothbrücke die Stellplätze in der Aue den Wiesenflächen zum Verweilen gewichen. Der Ufergehölzsaum zieht sich durchgängigweiter. Nach der Abendrothbrücke verschmälert sich die Aue kontinuierlich, bis sie ab der Luisa-Häuser-Brücke nur noch aus dem Uferstreifen am Fuß- und Radweg besteht.

Das gegenüberliegende Ufer geht nach der Elisabethbrücke durch die Stadtautobahn beengt weiter. Bis zur Unterführung zur Uni ist die Aue auf eine minimale Uferkante mit vereinzelten Gehölzen beschränkt. Dort verläuft auch der schmale Lahnradweg. Der Autobahndamm ist intensiv begrünt. Kurz vor der Unterführung weitet sich die Aue mit einer Wiesenbrache zwischen Weg und Damm auf. Nachdem der Uferweg bei der Unterführung auf die Deichkrone verschwenkt, ist das Lahnufer bis zur Abendrothbrücke naturbelassen, es wechselt sich ein ruderaler Auenbereich mit Auwaldresten ab. Zwischen Abendrothbrücke und Luisa-Häuser-Steg befinden sich die Lahnterrassen, die dort die Hochwasserschutzfunktion übernehmen. Im weiteren Uferverlauf bis zur Weidenhäuser Brücke verengt sich das Ufer, bedingt durch die heranrückende historische Bebauung, wieder. Dort verläuft der Ufergehölzstreifen entlang der sanierten Ufermauer bis zur Lingelgasse. Hier ist die barrierefreie Anbindung der Lahnterrasse integriert. Ab dem Hochwassertor zur Lingelgasse verbleibt nur eine schmale Uferkante mit vereinzelten Gehölzen. Auf Höhe des Lingelplatzes/Weidenhäuser Brückenplatzes befindet sich eine Wasserstufe in die Lahn.

Maßnahmen:
- B2: Flussbettveränderung bzw. Ausweitung der Lahn an verschiedenen Stellen (B2.1 – B2.3)
- B4: Stadtteilbezogene Grünflächen (B 4.1 u. B 4.2.) sowie Verbesserung des Fluss-
  zutritts kombiniert mit Hochwasserschutz (B 4.3)
- B5: Lärmschutz im Zusammenhang mit B 6
- B6: Städtebaulicher Abschluss nördlich der Feuerwache
- B7: Verlagerung der Parkplätze an verschiedenen Stellen (B7.1, B7.2)

Abschnitt C
Weidenhäuser Brücke - Grüner Wehr

Das westliche Ufer südlich der Weidenhäuser Brücke ist städtebaulich geprägt. Das Tiefniveau des Rudolphsplatzes begrenzt dort den mit Gehölzen bestellten Uferstreifen. Der nimmt die provisorische Verlängerung des Radweges, die bis zur Straße „Am Grün“ führt, auf. Dieser Uferstreifen geht nahtlos in die historische Bebauung „Am Grün“ über und reicht bis zur Abzweigung des Mühlgrabens. Die Häuser stehen hier direkt an der Lahn („Klein Venedig“).

Im Zusammenhang mit der Weidenhäuser Brücke ist das östliche Ufer durch den Trojedamm, der als Bastion den Hochwasserschutz für Weidenhausen bildet, gekennzeichnet. Vor der Bastion befindet sich der Tretbootverleih mit seiner saisonalen Außen-Gastronomie. Der unmittelbar uferbegleitende Rad- und Fußweg führt unter der Weidenhäuser Brücke dort direkt hindurch, um keine 100 m südlich durch ein Hochwasserschutztor auf die Deichkrone zu verschwenken. Dort verbleibt er bis zur Schützenpfuhl-Brücke. Ab dem Hochwassertor bis zum Grüner Wehr wird die Uferzone - mit der Unterbrechung durch den Bootsanleger der DRLG - wieder von Gehölzen bestimmt.

Maßnahmen: C6: Städtebauliche Maßnahmen (C 6.1 Umgestaltung Rudolphsplatz,
C 6.2 Lückenschluss Am Grün, C 6.3 Bypass-Lösung für Grüner Wehr)
C7: Ökologische Entwicklung des linken Uferstreifens

Abschnitt D
Grüner Wehr - Mühlgraben/-kanal

Im Gegensatz zum vorherigen Abschnitt kommt es ab dem Grüner Wehr zu einer Aufweitung der Ufer bis hin zu Aue-ähnlichen Strukturen. Das Grüner Wehr selbst steht als Streichwehr ohne Fischaufstiegsmöglichkeit unter Denkmalschutz.

Gerade auf dem westlichen Ufer wird die Aufweitung der Aue deutlich, da es auch tiefer liegt als die angrenzende Bebauung „Auf der Weide“ bzw. die des Südviertels. Bis zum Hirsefeldsteg ist das Ufer mit vereinzelten Gehölzen bestanden. Danach ist die Uferzone durch die Anlage eines Lahnnebenarmes renaturiert worden. Somit kann bis zur Einmündung des Mühlgrabens eine naturnahe Aue erlebt werden.
Der Mühlgraben weist durch die Abkopplung von der Lahn eine gleichbleibende Wasserführung auf, obwohl die Ölmühle als Mühle keine Funktion mehr hat. Ansonsten weist der Mühlgraben beidseitig einen dichten Gehölzsaum auf.

Auf der östlichen Lahnseite ist das naturnähere Ufer ab dem Hirsefeldsteg von den Parkplätzen bis zum Campingplatz überformt. Die Stellplätze lassen nur eine schmale Uferzone mit Gehölzen zu. Hinter dem Deich befinden sich in direkter Nachbarschaft zur

Stadtautobahn das Uni-Stadion und das Aquamar.

Maßnahmen: D4: Neue Gesamtgestaltung verschiedener Flächen an der Lahn (D4.1, D4.2)
D5: Lärmschutzmodellierung an der B3
D6: Campingplatzverlegung
D7: Verlagerung der Stellplätze

Abschnitt E
Mühlgraben/-kanal – Südspange

Nach der Einmündung des Mühlgrabens beginnt auf der westlichen Lahnseite das Naherholungsband der Lahnwiesen am Südviertel. Sie sind bis zur Schützenpfuhl-Brücke weitläufig als Liegewiesen mit vereinzelten Bäumen gestaltet. Sowohl direkt an der Lahn als auch auf dem Deich direkt hinter den Gärten des Südviertels werden die Lahnwiesen von einem Rad- und Fußweg begleitet. Die schmale und teilweise steile Uferkante ist mit Gehölzen bestellt. Hier befindet sich ein befestigter und im Zuge des Baus der B3a begradigter Uferabschnitt. Südlich der Schützenpfuhl-Brücke beginnt die Lahn langsam die Stadt zu verlassen, so dass bis zur Südspange und darüberhinaus eine naturnähere Uferzone vorhanden ist. Der Rad- und Fußweg führt abgerückt vom Ufer parallel an der Gisselberger Straße entlang.

Gegenüber der Einmündung des Mühlgrabens auf der östlichen Lahnseite befindet sich der Campingplatz. Von da an verläuft der Lahnradweg neben der Lärmschutzwand der B3a. Südlich des Campingplatzes bis zur Schützenpfuhl-Brücke bleibt das östliche Ufer zwischen der Stadtautobahn/Lahnradweg und der begradigten Lahn sich selbst überlassen. Hier befindet sich der im Rahmen des Autobahnbaus aufgefüllte Bereich. Südlich der Schützenpfuhl-Brücke nimmt die östliche Lahnseite schon sehr weite Dimensionen an. Lediglich die Südspange grenzt diese Lahnseite vom südlichen, landwirtschaftlichen Cappeler Feld ab. Das direkte Lahnufer ist durchgehend mit Ufergehölzen versehen.

Maßnahmen: E2: Flussuferrenaturierung und Aufnahme der alten Strömungssituation an verschiedenen Stellen (E2.1 – E2.5)
E4: Freizeit- und Erholungsnutzung an verschiedenen Stellen (E4.1, E4.2); neue
Gesamtgestaltung im Zusammenhang mit D 4 (E 4.1)
E5: Lärmschutzmodellierung an der B3 im Rahmen der Aufhebung des Kanalcharakters bzw. der Begradigung der Lahn (E 2.1)

Innerstädtisches Kanalsystem (Mühlgräben)

Die innerstädtischen Mühlgräben verteilen sich im Lahnverlauf vom Afföller Wehr bis zur Südspange (Lahnstudie) auf 4 Kanalsysteme (s. Anhang Übersicht Kanäle). Im Nordviertel sind dies das Schwarze Wasser und das Mittelwasser, im Biegenviertel der Mühlgraben entlang des Alten Botanischen Gartens. Es folgen der Mühlgraben zwischen Südviertel und Auf der Weide sowie der Pulvergraben in Weidenhausen.

Das Schwarze Wasser und Mittelwasser im Nordviertel

Durch das Seitenwehr am Afföller Wehr geregelt, verläuft das Schwarze Wasser als Zufluss für die Elisabethmühle. Kurz nach dem Afföller Wehr wird das Mittelwasser durch ein weiteres Seitenwehr abgetrennt. Bis zur Elisabethkirche stellt sich das Schwarze Wasser als Kanal dar. Dabei ist die Bebauung auf die mehr oder weniger heterogenen Kanalmauern aufgesetzt. Mit dem Erreichen des Umfeldes der Elisabethkirche ändert sich der städtebauliche Charakter des Kanals; er weitet sich auf, es treten teilweise üppig begrünte Ufer hinzu.

Das vom Schwarzen Wasser abregulierte Mittelwasser gliedert sich in zwei grundlegende Abschnitte. Bis zur Bahnhofstraße handelt sich es um einen Zustand, wie man sich die noch nicht kanalisierten Wasserläufe vorstellen muss. Es existieren vielfältige Grünbestände an den Ufern. Nach der Bahnhofstraße ist das Mittelwasser bis zum Ende der Lahninsel als Kanal mit gemauerten Ufern ausgebildet.

Nach der Lahninsel wird das Mittelwasser wieder mit dem Schwarzen Wasser zusammengeführt. Diese mit Ufergehölzen versehene Einmündung zusammen mit der grünen Lahninsel prägt das idyllische Bild der Kanäle mit. Auf der linken Uferseite existiert - bereits ohne Mauer - ein klassisches, wasserbautechnisch orientiertes Trapezprofil. Ab dem Pfaffenwehr (Abzweig des Mühlgrabens Richtung Botanischer Garten) bildet die in Beton erstellte Kanu-Übungsstecke die Mündung in die Lahn. Bis dahin ist beiderseits ein größtenteils geschlossener Gehölzsaum vorhanden.

Der Mühlgraben ab Pfaffenwehr entlang des Alten Botanischen Gartens im Biegenviertel

Der Kanal führt heute verrohrt bis zur Deutschhausstraße unter einer Grünanlage hindurch.
Jenseits der Straße verläuft er durch dicht bebautes Gebiet wieder offen als größtenteils eingefasster Wasserlauf.

Der begleitende Bewuchs ist außerordentlich dicht und gibt dem Gewässer einen in sich geschlossenen Raum. Dieser wird durch die Johannes-Müller-Straße und den Alten Botanischen Garten aufgeweitet. Ab der neuen Fußgängerbrücke hinter dem Audimax ist der Graben wieder durch Mauern gefasst. Diese Mauern sind intensiv mit Gehölzen durchsetzt. Im Garten des Hotels verschwindet er dann in einer Verrohrung, die die Biegenstraße und den Innenhof der Bank (Herrenmühle) unterquert.

Der Mühlgraben ab Grüner Wehr zwischen Südviertel und Auf der Weide

Er stellt eine wasserbautechnische Einrichtung dar, die für die Mühlstandorte Kupfermühle und Lohmühle unerlässlich war. Der Kanal mit den begleitenden Gärten einerseits und den Gehölzbeständen Auf der Weide andererseits stellt eine außerordentliche Grünstruktur dar. Nicht zuletzt auch durch den beidseitig geschlossenen Ufergehölzbewuchs.

Der Pulvergraben in Weidenhausen

Er verläuft größtenteils verrohrt vom Grüner Wehr bis zur Hirsemühle (an der Jugendherberge). Die Verrohrung beginnt direkt am Grüner Wehr. Im Northhampton Park tritt der Pulvergraben aus einem Schachtbauwerk zu Tage. Im weiteren Verlauf stellt er mit seinem intensiven Ufergehölzbewuchs den südlichen Rand des Parks dar und ist Bestandteil des Spielareals. Bei der Hirsemühle verschwindet er wieder in einer Verrohrung, die sich auf der anderen Seite des Trojedamms im Schutz des Uferbewuchses in die Lahn öffnet.

Maßnahmen zum innerstädtischen Kanalsystem (Mühlgräben)

Das Grabensystem der Stadt Marburg - Schwarzes Wasser/Mittelwasser, die beiden Mühlgräben und der Pulvergraben - ist eng verbunden mit der frühen Entwicklung der Stadt. Es war zur Energiegewinnung und somit zur wirtschaftlichen Entwicklung Marburgs notwendig.

Es speiste die Elisabethmühle, die Herrenmühle, die Kupfermühle und die Lohmühle. Somit handelt es sich bei den Gräben um ein kulturhistorisches Siedlungselement, das von Menschenhand geformt worden ist. Stadtentwicklungsgeschichtlich und gewässerökologisch ist es von sehr hoher Bedeutung. Dabei sind die bestehenden Gehölzstrukturen von hoher ökologischer Vielfalt.

Dem Grunde nach können die Kanäle innerstädtisch nicht renaturiert werden, es sei denn, man versetzt sie in den Zustand, wie sie etwa vor der Einfassung durch Mauern waren. Eine Ausnahme stellen die verrohrten Bereiche des Pulvergrabens dar; diese sollten geöffnet werden. Allen Kanälen gemeinsam ist die große kulturhistorische/städtebauliche und naturschutzfachliche Bedeutung.
Aufgrund der besonderen Situation der Kanäle sollen hier nur Einzelmaßnahmen zur Unterhaltung der Kanäle aufgezeigt werden. Da es sich hierbei hauptsächlich um Pflegemaßnahmen handelt, die in Abhängigkeit des Jahresgeschehens und des jeweiligen Wasserstandes sehr unterschiedlich sein können, macht es Sinn hier nur **Grundsätzliches zur Reinigung und Pflege** festzulegen.

1. Regelmäßiges Entfernen von Müll

2. Kein großflächiges Entfernen der Schlammbänke
   (Erhaltung der Regenerationsmöglichkeiten)

3. Vermeiden von ausgedehnten Verschmutzungs“feldern“ in der Abdrift.

4. Zeitdauer des erforderlichen Absenkens des Wasserstandes minimieren und erforderliche
   Arbeiten/Maßnahmen zeitlich bündeln (möglichst bei herbstlichen Niedrigwasser).

3 NÖRDLICHE LAHN

BESTANDSAUFNAHME UND MAßNAHMEN

Vom Afföller Wehr bis zur Knutsbacheinmündung

Auf der gesamten Fließstrecke herrscht starker Uferverbau in Verbindung mit geringen Fließgeschwindigkeiten vor.

Im Westen grenzt die Lahn mit einem schmalen Gehölzsaum direkt an den Wehrdaer Weg.

Auf der östlichen Seite befindet sich ein flächiger Gehölzbestand in der Aue. Dort sind kleinere Ausgleichsmaßnahmen, wie z.B. die Knutzbach-Renaturierung, durchgeführt worden. Weiter südlich (Afföller Wiesen) überwiegt die Freizeit- und Erholungsnutzung mit Sportflächen, Liegewiesen und Kleingärten sowie regem Bootsverkehr durch die anliegenden Bootshäuser. Hier wird das landschaftplanerische Prinzip (s. Einleitung) der kontemplativen Erholungsnutzung im Außenbereichen verlassen, da sich aus städtbaulicher Sicht der Rückstaubereich des Wehres in Verbindung mit der unmittelbaren Stadtnähe für eine intensivierte Art der Erholungsnutzung anbietet. Das kann hier aus landschaftplanerischer Sicht ausnahmsweise toleriert werden.

Maßnahmen:
N1: Erhalt und Ergänzung des Gehölzsaums und der Gehölzstrukturen.
N2: Entwicklung der Freizeit- und Erholungsbereiche am Wehr analog einer Parklandschaft mit der Etablierung von durchgängigem Großgrün.

Von der Knutsbacheinmündung bis zum Wehrdaer Wehr

Der Mühlgraben am Wehrdaer Wehr schließt sich an die Einrichtungen der Wasserkraftanlage am Wehr an. Er wird teilweise beengt durch direkt angrenzende Wege, Gebäude und Sportanlagen. Der Ufergehölzsaum ist lückig und abschnittsweise werden die Uferböschungen intensiv gepflegt. Auf der „Lahninsel“ befinden sich Sportanlagen, Wohnnutzung sowie landwirtschaftliche Flächen.

Östlich der Lahn überwiegt die landwirtschaftliche Nutzung (Grünland) sowie die ruhige, landschaftsbezogene Erholung wie Spazierengehen, Skaten, Walken, Joggen und Radfahren; außerdem wird geangelt. Eine kleine Auwaldfläche (Ausgleichsfläche) findet sich hier ebenfalls.
Eine Vernetzung der Lahn mit der Aue ist insgesamt nicht gegeben, auf der gesamten Fließstrecke herrscht starker Uferverbau vor (Ergebnisse der Gewässerstrukturgüte-kartierung: „stark“ bis „vollständig verändert“). Der Ufergehölzsaum ist lückenhaft.

Auf der westlichen Seite grenzt teilweise intensive Nutzung an das Gewässer (Privatgrundstücke, Reitanlage), bedingt durch die direkt angrenzende Bebauung von Wehrda. Im Bereich der Wehrdaer Straße finden sich auch landwirtschaftlich genutzte Bereiche.

Maßnahmen:
N3: Aufwertung der Gewässersohle und der Uferbereiche (im Rahmen der Wasserrahmen-Richtlinie und des Hochwasserschutzes geplant) durch den Einbau von Lenkbuhnen und die Aufhebung der Uferbefestigung.
N4: Rückverlegung des Deichs an den Kaufpark.

N5: Anlage von Flutmulden, Auengewässern und Furkationsrinnen in der Aue.
N6: Erweiterung des Uferrandstreifens für den Erhalt und die Ausweitung
des teilweise rudimentären Gehölzsaums.
N7: Auflassung der Uferpflege am Mühlgraben am Wehrdaer Wehr und Zu
lassen eines standortgerechten Ufergehölzsaums, evtl. mit Initialpflanzungen.

Vom Wehrdaer Wehr bis zur (nördl.) Stadtgrenze

Nach Westen hin grenzt die Lahn teilweise mit einem schmalen Gehölzsaum an die Bebauung von Wehrda (Goßfeldener Straße). Hier ist das Lahnufer in seiner Entwicklung stark eingeschränkt. Deshalb ist auch der ansonsten schmale, aber durchgängige Ufergehölzsaum von hier an lückenhaft.

Innerhalb des Lahnbogens dominiert die landwirtschaftliche Nutzung in der Aue. Uferaufweitungen, Nebengerinne, Buchten u.ä. (durchgeführte Naturschutzmaßnahmen) beschränken sich überwiegend auf die unmittelbaren Randstreifen der Lahn. Eine Rückverlegung des Deiches in dem Bereich ist erfolgt, somit stehen größere Überschwemmungsflächen zur Verfügung (Hochwasserschutz). Zusätzlich wurde eine Hochwasserflutmulde angelegt. Nördlich des Lahnbogens finden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Freizeitgrundstücke. An der Stadtgrenze befindet sich außerdem ein Hundeübungsplatz.

Die Durchgängigkeit des Wehrdaer Wehrs ist u.a. für Fische nicht gegeben.

Maßnahmen:
N8: Aufheben der befestigten Uferstrukturen nördlich des Wehrdaer Wehres
und Aufwertung der Sohlstrukturen.
N9: Ausbildung eines naturnahen Gehölzsaums und auetypischer Uferstrukturen sowie die Vernetzung mit der Aue.
N10: Wiederherstellung von auetypischen Strukturen, wie Altgewääsern, Bermen, feuchte Senken, Feuchtgrünland, Tümpel etc.
N11: Herstellung der Durchgängigkeit des Wehrdaer Wehres für Fische und andere wassergebundene Tierarten.

4 SÜDLICHE LAHN

BESTANDSAUFNAHME UND MAßNAHMEN

Von der Südspange bis zum Steinmühlenwehr

Auf der westlichen Seite verläuft die Lahn zunächst unmittelbar parallel zur Gießener Straße mit dem Fuß- und Radweg nach Gisselberg. Erst vor dem Marburger Ruderverein MRV verschwenkt die Lahn und es findet landwirtschaftliche Nutzung statt.

Die Aue ist aufgrund dieser Lage direkt neben der Gießener Straße hauptsächlich auf die östliche Seite (Cappeler Feld) beschränkt. Dort wird sie durch den Deich begrenzt. Neben der überwiegenden landwirtschaftlichen Nutzung im Cappeler Feld finden sich in der Aue kleine Auwaldreste, die Einmündung des Badestubenbaches und die Renaturierungsfläche des Cappeler Altarms. Am Cappeler Altarm befinden sich Auengewässer, Wiesen und Auwaldinitialen sowie noch einzelne landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Ein geschlossener Ufergehölzsaum ist bis zur Steinmühle beidseitig der Lahn nahezu durchgängigerhalten. Das Steinmühlenwehr ist für Fische und andere wassergebundene Lebewesen nur unzureichend durchlässig.

Die Anlagen des Rudervereins vor Gisselberg und der Steinmühle ermöglichen einen intensiven Bootssport. Kontemplative Erholungsnutzung an Land findet außerdem im Cappeler Feld statt (Hunde, Spaziergänger, Skater, Radfahrer).

Maßnahmen:
- S1: Landwirtschaftliche Nutzung mit der Möglichkeit für Hochwasserretention (Deichaufgabe bzw. -rückverlegung).
- S2: Extensive Wiesennutzung bzw. Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung zwischen Altarm und Lahn.
- S3: Aufwertung der Uferstrukturen.
- S4: Verbesserung der mangelnden Durchgängigkeit des Steinmühlenwehrs für Fische und andere wassergebundene Lebewesen ist zu (derzeit in Planung).
- S5: Anlage weiterer typischer Auenelemente im Vorland.

Vom Steinmühlenwehr bis zur (südl.) Stadtgrenze

Der Mühlgraben an der Steinmühle zweigt am Wehr ab und ist durchgängig mit Ufergehölzen bestanden. Auf dem Gelände der Steinmühle ist er eingetieft und durch die angrenzende Bebauung beengt, teilweise überbaut. Im parallelen Lauf zum Kläranlagengelände weitet sich der Graben zu einer altarmähnlichen Struktur.

Bis zur Kläranlage ist das östliche Ufer durch Grünland (Pferdekoppel) geprägt. Zwischen der Kläranlage und dem Mühlenberg mündet der renaturierte Altarmrest (Naturdenkmal) in die Lahn. Auch der Überlauf der Kläranlage mündet hier. Unterhalb der Kläranlage verschwenkt der Radweg sowie die Landesstraße in Richtung Ronhausen am Fuß des Mühlenbergs an die Lahn.

Auch auf dem westlichen Ufer überwiegt die Landwirtschaft (Grünlandnutzung) in der schmalen, eingedeichten Aue.

Ein schmaler Ufergehölzsaum ist - wenn auch lückig - beidseitig durchgehend vorhanden.

Maßnahmen:
- S6: Erhalt des standortgerechten Ufergehölzes am Mühlgraben an der Steinmühle.
- S7: Renaturierung der Lahn südlich der Steinmühle innerhalb der Deiche („Gisselberger Spannweite“) in Umsetzung.
- S8: Aufgabe des Deiches nach Westen aus Gründen des Hochwasserschutzes.

-

5 FAZIT - SCHLUSSFOLGERUNG

Grundsätzlich stellt ein Flusslauf in einer Stadt ein gewichtiges Potenzial für Freizeit und Erholung, aber auch für Naturschutz dar. Keine Stadt am Fluss wäre gut beraten, wenn Sie dieses Potenzial nicht für ihre Bürgerinnen und Bürger beanspruchen würde. In diesem Zusammenhang bietet die Abfolge der durch Wehre regulierten Lahn gute Voraussetzungen, beiden Aspekte innerhalb des Stadtgebiets Rechnung zu tragen.

Die Stadt Marburg an der Lahn ist u. a. geprägt durch den mit Ufergehölzen gesäumten Fluss, der als durchgängige Grünachse ein wesentliches Element der Freizeit- und Erholungsnutzung darstellt sowie dem Schutz der Natur dient. Diesem Ansinnen wurde bereits in den 1960er Jahren mit der Ausweisung des innerstädtischen Landschaftsschutzgebiets an der Lahn Rechnung getragen. Mit der Lahnstudie ist dies inhaltlich konkretisiert und weiterentwickelt worden. Um dieses durchgängige Landschaftselement auch weiterhin positiv für das Stadtbild, den Tourismus und die Erholungsnutzung vor Ort sowie für die Biodiversität erhalten zu können, ist ein sensibler Umgang damit erforderlich. Das bezieht sich insbesondere auf Flächenbeanspruchungen und auf erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherung.

Dabei ist es aber mindestens genauso für eine Stadt am Fluss von Bedeutung, den Hochwasserschutz im Blick zu haben. Bei der Lahn handelt es sich um einen regulierten Fluss, der dennoch in der Vergangenheit für unterschiedliche Hochwasserereignisse in Marburg gesorgt hat. Deshalb ist die Lahn im Stadtgebiet beidseitig mit Deichen versehen: im Siedlungsbereich enger, im Außenbereich weiter. In jüngster Vergangenheit ist im Außenbereich der Hochwasserschutz auf Grund einer flussgebietsbezogenen Betrachtungsweise durch Polder (Schleifen der Deiche; dadurch Überflutungsflächen) weiter entwickelt worden. Somit kommt zu den Entwicklungsparametern Erholung und Naturschutz der Hochwasserschutz hinzu, der durchaus die beiden ersteren verbinden und unterstützen kann.

In der Lahnstudie werden die einzelnen Flussabschnitte mit ihren jeweiligen Ansprüchen an ihre Nutzung beschrieben. So sind die Rückstaubereiche der Wehre primär für die intensivere Freizeitnutzung geeignet (Schwerpunkte der aktiven Freizeit- und Erholungsnutzung), wohingegen die unterhalb der Wehre gelegenen „freifließenden“ Flussabschnitte eher naturnah und als solche im Sinne der Biodiversität zu bewahren sind (Naturgenuss und ruhige Erholungsnutzung).
Die aktuelle Nutzung spiegelt dies wieder: Bereiche mit intensivierter Erholungsnutzung finden sich im Rückstaubereich des Afföller Wehrs (Sportflächen, Liegewiesen, Kleingärten, Hundeplatz, Bootshäuser), des Grüner Wehrs (Bootsverleih, Cafes, Lahnwiesen, Lahnterrassen) und des Steinmühlenwehrs (Bootshäuser). Unterhalb der Wehre befinden sich die naturnäheren Bereiche, mit weitestgehend durchgängigem Ufergehölzsaum und dynamischerem Fließverhalten. Hier kommen Wasseramsel, Gebirgsstelze und Eisvogel vor. In den Übergangsbereichen überwiegt die ruhigere Erholungsnutzung mit Spaziergängern, Radfahrern etc.
Die Mühlgräben sind auf Grund ihrer Morphologie, der Regulierung und Nutzung nicht in diesen Wechsel aus Rückstau und dynamischem Fließen eingebettet. Die städtebauliche Qualität der Mühlgräben als frühes Zeugnis der Symbiose aus Siedlung und der Nutzbarmachung der Wasserkraft ist unbestritten. Zusammen mit ihrer dadurch bedingten

naturschutzfachlichen Eigenart haben sie besondere Stadtquartiere ausgebildet. Diese Qualität ist in der Lahnstudie erwähnt.

Der Kanutourismus, zu dem sich die Universitätsstadt Marburg bekannt hat, lässt sich nicht in diese Abfolge Erholung - Naturschutz - Erholung - Naturschutz usw. an der Lahn einpassen. Das ist durch seine an den Flusslauf gebundene Nutzung strukturell bedingt. Aufgrund der Wehre spielt der Kanutourismus in Marburg bislang eine eher untergeordnete Rolle. Soll aber ein ökologisch nachhaltiger Kanutourismus etabliert werden, sind u. a. festgelegte Ein- und Ausstiegsstellen mit der erforderlichen Infrastruktur wie Parkplätze, Toilettenanlagen, Infotafeln usw. unabdingbar. Dafür sind bestehende Anlagen zu nutzen. Zusätzlich sind Schutzmaßnahmen (zeitliche und zahlenmäßige Beschränkungen für Kanufahrten, Verhaltensmaßregeln) für die Kiesbänke sowie den Eisvogel - im Stadtgebiet finden sich entlang der Lahn mehrere Eisvogel-Brutplätze - und die Rastvögel vorzusehen.

Eine bedeutende Rolle im Lahnumfeld spielen auch die zahlreichen Veranstaltungen und Events in der Aue. Diese finden in der Regel in den Sommermonaten statt. Einerseits kann und soll das beeindruckende Umfeld der Lahn (Wasserkörper, Ufergehölze, Wiesen) genutzt und genossen werden, andererseits sollten die Störpotenziale dieser Eventkultur geprüft und minimiert werden. Die Störungen der Vogelwelt (insbesondere bei zusätzlichen nächtlichen Licht- und Lärmemissionen), die Zerstörung der Vegetation sowie potenziell schädliche Nutzungen der Aue, wie z.B. Autoausstellungen im Lahnvorland, sollten gewissenhaft gegen das Event-Erleben abgewogen werden. Eine Begrenzung auf maximal 3-4 größere Veranstaltungen im Jahr scheint geboten zu sein. So kann eine ausgewogene und verantwortungsvolle Veranstaltungskultur, die den Funktionen und Bedürfnissen der Lahnaue gerecht wird, erreicht werden.

Damit die Lahn insgesamt in Marburg - wie in der Lahnstudie aufgezeigt - ihre Funktionen für Erholung und Naturschutz nachhaltig erfüllen kann, lassen sich auf Grund dieser Zusammenschau nun folgende **LEITLINIEN** formulieren:

1. **Verteilung Naturschutz und Erholung entsprechend den gewässerdynamischen Vorgaben**

2. **Vorrang Naturschutz im Außenbereich und Vorrang Erholung im Siedlungsbereich**

3. **Keine Bebauung zwischen den Deichen**

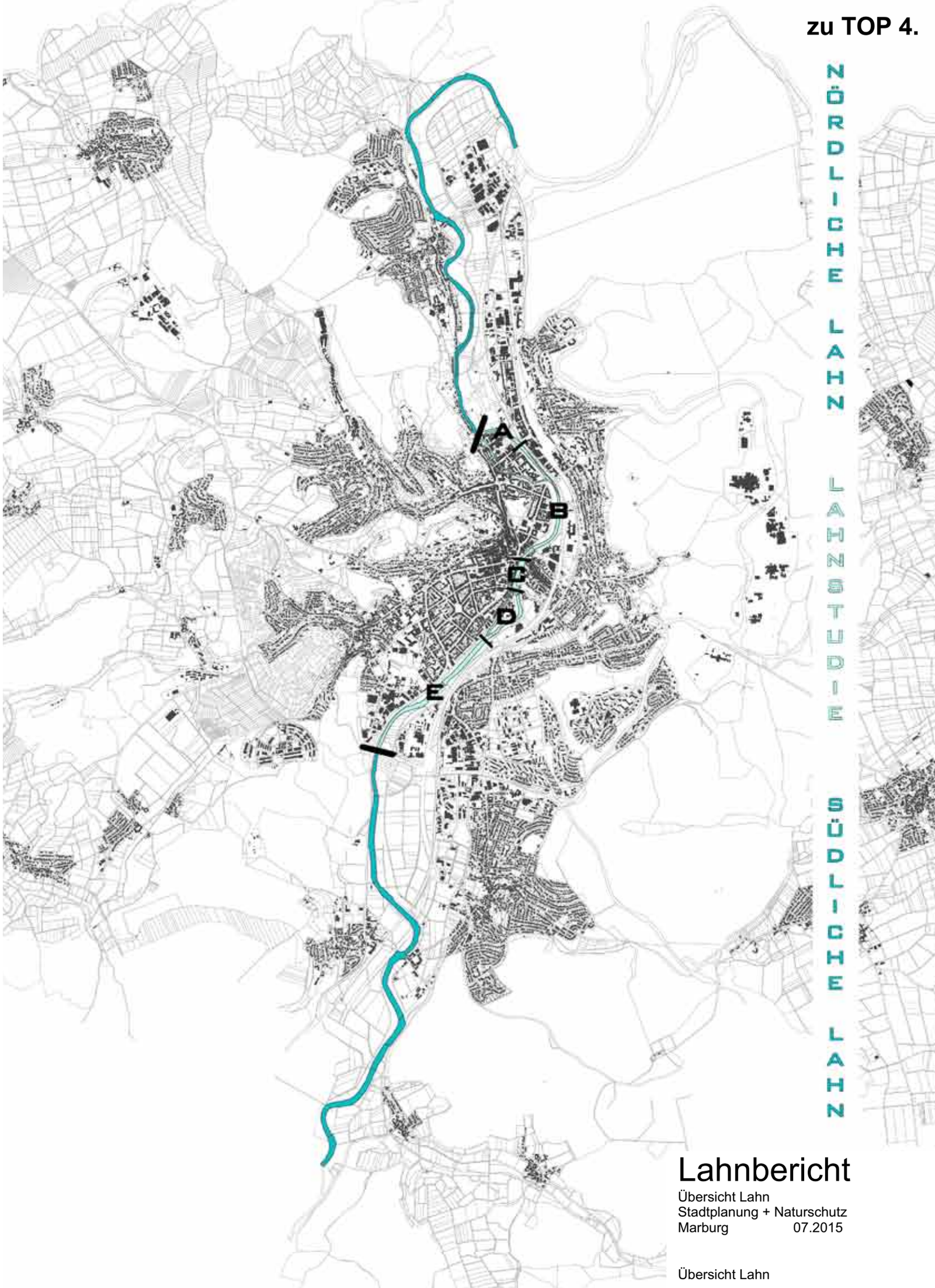
4. **Landschaftsverträglicher und gewässerökologisch angepasster Hochwasserschutz**

5. **Durchgängigkeit der Wehre für Fische und Wirbellose**

6. **Erhalt bzw. Wiederherstellung des Ufergehölzsaums**

7. **Landschafts- und gewässerökologisch verträglicher Kanutourismus**

8. **Landschafts- und gewässerökologisch verträgliche Veranstaltungskultur**



Lahnbericht

Übersicht Lahn
Stadtplanung + Naturschutz
Marburg 07.2015

Übersicht Lahn

Lahnbericht

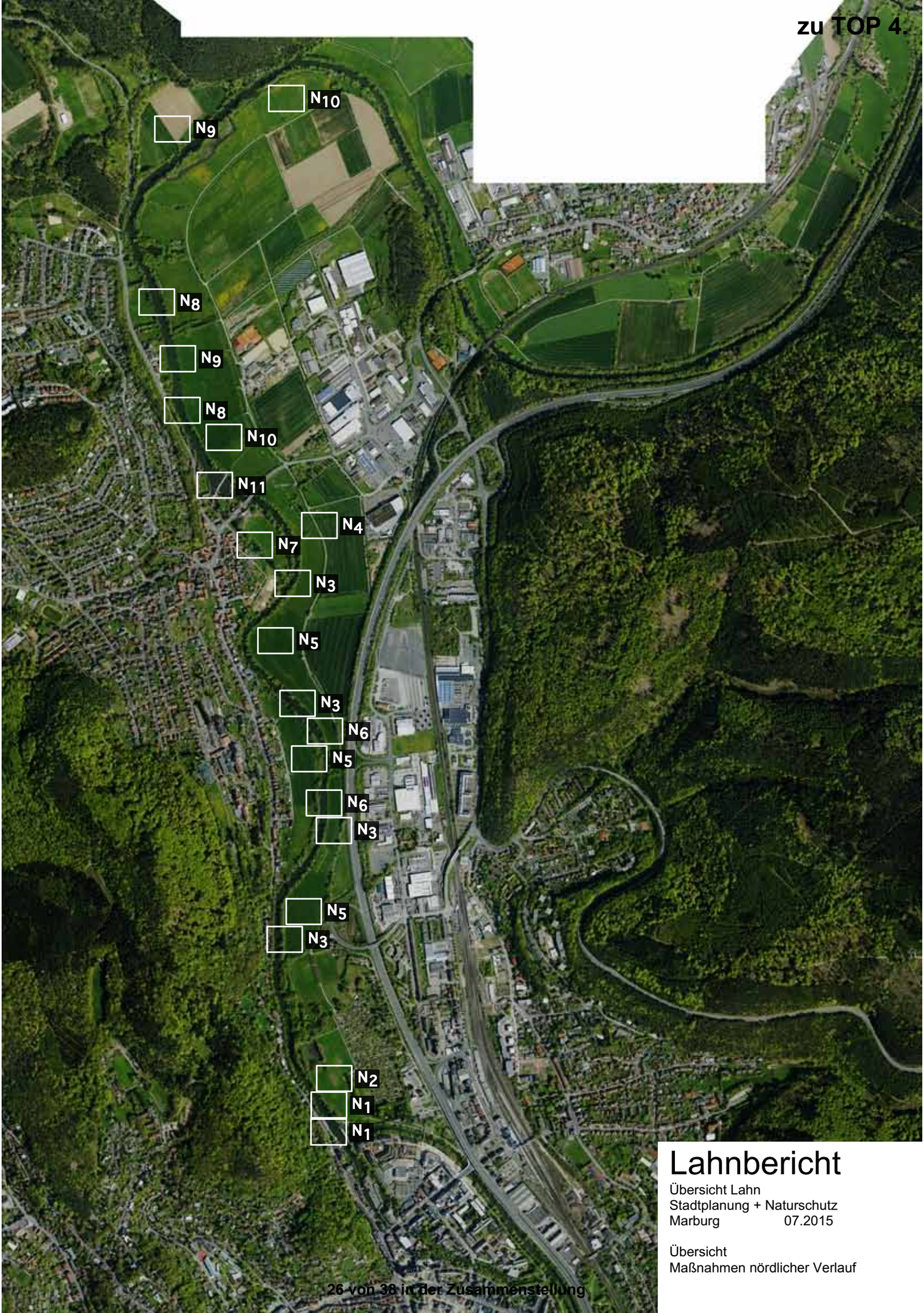
Übersicht Lahn
Stadtplanung + Naturschutz
Marburg 07.2015

Übersicht Kanäle

Lahnbericht

Übersicht Lahn
Stadtplanung + Naturschutz
Marburg 07.2015

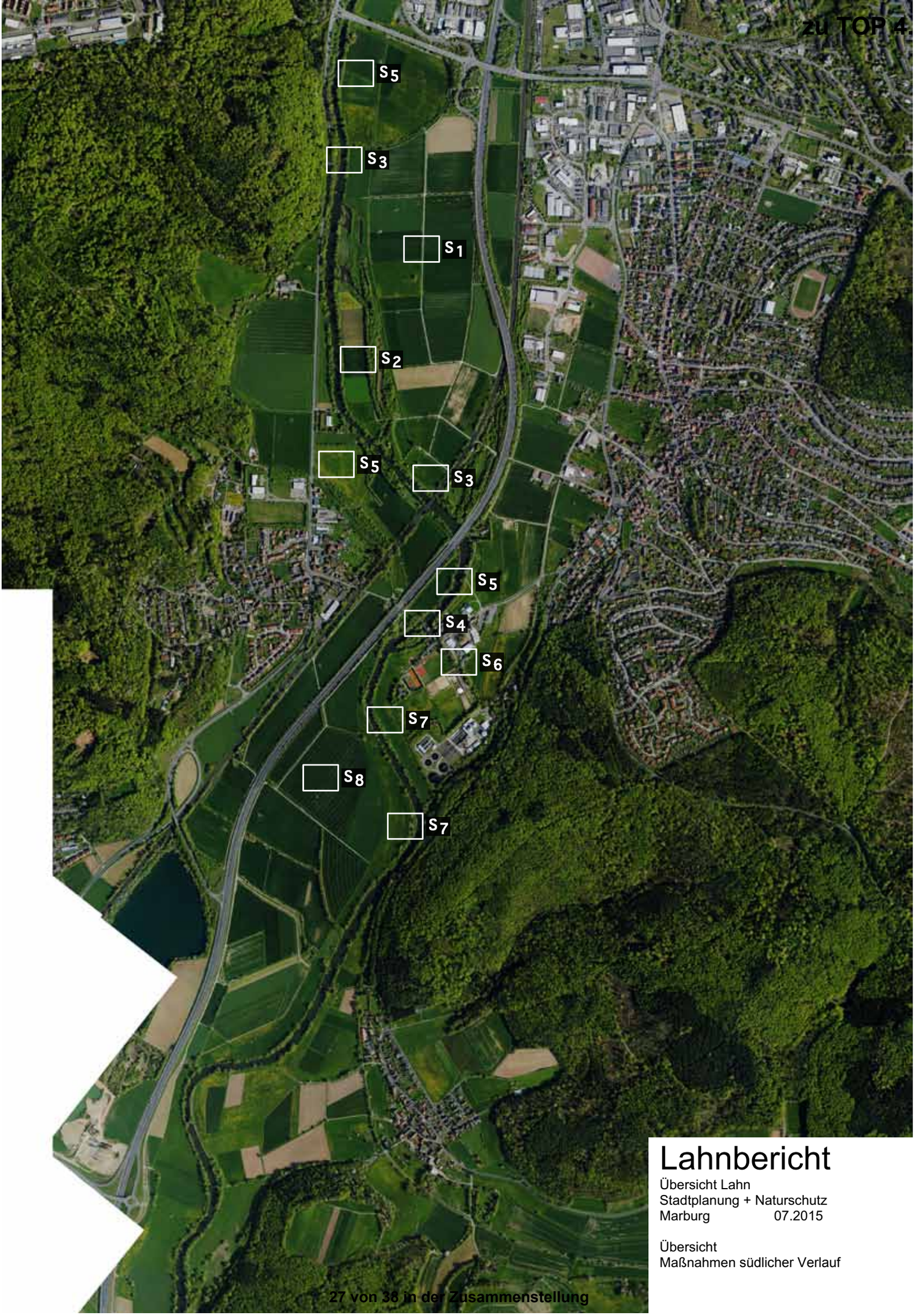
Übersicht
Maßnahmen Lahnstudie



Lahnbericht

Übersicht Lahn
Stadtplanung + Naturschutz
Marburg 07.2015

Übersicht
Maßnahmen nördlicher Verlauf



Lahnbericht

Übersicht Lahn
Stadtplanung + Naturschutz
Marburg 07.2015

Übersicht
Maßnahmen südlicher Verlauf

Lahnstudie - Prioritätenmatrix

Maßnahmen Abschnitt A Afföller Wehr - Elisabethbrücke	umgesetzt	nicht umgesetzt	in Planung	zukünftige Priorität
A1.1 - Verschiebung des Nordufers		x[1]		
A1.2 - Verschiebung des Nordufers		x		mittel
A2 - Flussbettveränderung	x			
A3 - Freilegung der Brückenpfeiler		x		gering
A4 - Umbau zu einer multifunktionalen Fläche		x		mittel

Maßnahmen Abschnitt B Elisabethbrücke - Weidenhäuser Brücke	umgesetzt	nicht umgesetzt	in Planung	zukünftige Priorität
B2.1 - Flussbettveränderung bzw. Ausweitung der Lahn	x	x		mittel
B2.2 - Flussbettveränderung bzw. Ausweitung der Lahn			x	hoch
B2.3 - Flussbettveränderung bzw. Ausweitung der Lahn			x	hoch
B4.1 - Stadtteilbezogene Grünfläche	x			
B4.2 - Stadtteilbezogene Grünfläche	x			
B4.3 - Verbesserung des Flusszutritts mit Hochwasserschutz	x			
B5 - Lärmschutz	x			
B6 - Städtebaulicher Abschluss nördlich der Feuerwache	x			
B7.1 - Verlagerung der Parkplätze	x			
B7.2 - Verlagerung der Parkplätze	x			

Maßnahmen Abschnitt C Weidenhäuser Brücke - Grüner Wehr	umgesetzt	nicht umgesetzt	in Planung	zukünftige Priorität
C6.1 - Umgestaltung Rudolphsplatz			x	mittel
C6.2 - Lückenschluss Am Grün		x		gering
C6.3 - Bypass-Lösung für Grüner Wehr			x	hoch
C7 - Ökologische Entwicklung des linken Uferstreifens	x			

Maßnahmen Abschnitt D Grüner Wehr - Mühlgraben/-kanal	umgesetzt	nicht umgesetzt	in Planung	zukünftige Priorität
D4.1 - Neue Gesamtgestaltung		x		mittel
D4.2 - Neue Gesamtgestaltung		x		mittel
D5 - Lärmschutzmodellierung an der B3	x[2]	x		
D6 - Campingplatzverlegung			x	mittel
D7 - Verlagerung der Stellplätze		x		mittel

Maßnahmen - Abschnitt E Mühlgraben/-kanal – Südspange	umgesetzt	nicht umgesetzt	in Planung	zukünftige Priorität
E2.1 - Flussuferrenaturierung		x		mittel
E2.2 - Flussuferrenaturierung		x		mittel
E2.3 - Flussuferrenaturierung		x		hoch
E2.4 - Flussuferrenaturierung		x		hoch
E2.5 - Flussuferrenaturierung		x		hoch
E4.1 - Freizeit- und Erholungsnutzung/Gesamtgestaltung		x		
E4.2 - Freizeit- und Erholungsnutzung	x			
E5 - Aufhebung des Kanalcharakters		x		hoch

1 = nicht realisierbar

2 = als Lärmschutzwand realisiert

Zur Lage der Maßnahmen s. Übersicht Maßnahmen Lahnstudie

MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Fraktionsantrag	Vorlagen-Nr.: Status: Datum:	**VO/5773/2017** öffentlich 22.08.2017
Antragstellende Fraktion/en:	Marburger Linke	

Beratungsfolge:

Gremium	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Magistrat	Stellungnahme	Nichtöffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr	Vorberatung	Öffentlich
Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften	Vorberatung	Öffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich

Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Radweg auf die Lahnberge realisieren

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg spricht sich dafür aus, die Voraussetzungen für eine radwegetechnische Anbindung der Lahnberge an die Innenstadt kurzfristig herbeizuführen.

Die Stadtverordnetenversammlung spricht sich für die Schaffung einer Hauptroute Lahntal-Lahnberge über den Alten Kirchhainer Weg und die Zahlbach entsprechend der 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung (S.252ff.) zur radwegetechnischen Anbindung der Lahnberge aus. Zusätzlich soll auch der Weg über die Großseelheimer Straße radwegetechnisch ertüchtigt werden.

Die Stadtverordnetenversammlung erwartet, dass der Magistrat der Universitätsstadt Marburg und der landeseigene Betrieb HessenForst kurzfristig eine Einigung erzielen, die eine angemessene radwegtechnische Herrichtung dieser Route (Beleuchtung, Asphaltierung) möglich macht und eine entsprechende Finanzierung sicherstellt.

Begründung:

Nicht nur wegen des Klimaschutzes, auch aus gesundheitlichen Gründen ist es notwendig, dass der Pkw-Verkehr auf die Lahnberge abnimmt (oder zumindest nicht weiter zunimmt). Dafür braucht es neben besseren Lösungen für den Ausbau des ÖPNV auch ein Bündel an Maßnahmen, um den Radverkehr auf die Lahnberge zu fördern und zu erleichtern. Dazu zählt vor allem der Bau von Radwegen zu den Lahnbergen aber auch auf dem Gelände der Universität und des Klinikums.

Die Radstreifen, die es ab dem Ende der Großseelheimer Straße an der Schnellstraße auf die Lahnberge gibt, sind sehr unbefriedigend, nicht nur weil es laut und ungemütlich ist. Die Autos sind sehr viel schneller und man muss schon ziemlich mutig sein, wenn man dort bei Abzweigungen die Fahrspuren wechseln muss. Auch die Abgasbelastung ist hoch. U.a. deshalb sind

in diesem Fall getrennte Radwege möglichst abseits der Schnellstraße durch den Wald die bessere Lösung.

Im April 2015 beschloss die Stadtverordnetenversammlung einstimmig: „Die radwegetechnische Anbindung der Lahnberge (UKGM – Standort Marburg, Philipps-Universität – Campus Lahnberge) an die Innenstadt soll kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Die hierfür notwendigen Voraussetzungen sind kurzfristig herbeizuführen.“ Diese Pläne sind in die Fortschreibung der Radverkehrsplanung aufgenommen worden.

Die „Fahrradinitiative Lahnberge“ hat das Thema wieder auf die Tagesordnung gesetzt. Viele Marburger/innen wünschen sich eine entsprechende Radwegeverbindung. Die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung sind eindeutig. Den Beschlüssen müssen nun Taten folgen.

Jan Schalauske
Tanja Bauder-Wöhr

Henning Köster-Sollwedel
Roland Böhm

MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Fraktionsantrag	Vorlagen-Nr.: Status: Datum:	**VO/5774/2017** öffentlich 23.08.2017
Antragstellende Fraktion/en:	Marburger Linke	

Beratungsfolge:

Gremium	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Magistrat	Kenntnisnahme	Nichtöffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich

Antrag der Fraktion Marburger Linke betr. Verhinderung von nächtlichen Autorennen in Marburg

Beschlussvorschlag:

Der Magistrat wird aufgefordert, darüber zu berichten:

- wie viele illegale nächtliche Autorennen in der Marburger Innenstadt ihm seit Juli letzten Jahres bekannt sind;
- wie viele und welche Hinweise und/oder Anzeigen von betroffenen und besorgten Marburger Bürgerinnen und Bürgern seither eingegangen sind;
- ob und wie viele Ermittlungsverfahren eingeleitet wurden;
- welche Erkenntnisse er über den möglichen Täterkreis bzw. eine Zunahme illegaler Aktivitäten innerhalb der Tunerszene hat;
- ob der mit erheblicher Verspätung (OP 08/07/17) öffentlich bekannt gewordene gravierende Vorfall aus der Nacht vom 12. zum 13. Juni 2017 (BMW-Rennen mit erheblicher Gefährdung einer Fußgängerin) zu vermehrten Kontrollen und sonstigen Ermittlungsanstrengungen geführt hat;
- welche Möglichkeiten er sieht, durch Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und bauliche Veränderungen im Straßenraum der Haupttrasse (Unistraße über Bahnhofstraße bis hin zum Afföller) solche Rennen zu unterbinden;
- wie viele Verkehrskontrollen im genannten Zeitraum mit dem Ziel der Sanktionierung unzulässig getunter PKWs mit welchem Ergebnis stattgefunden haben.

Begründung:

Mit erheblicher zeitlicher Verspätung hat die Polizei Anfang Juli ein illegales Autorennen in der Marburger Innenstadt in der Nacht vom 12. zum 13.Juni bekannt gemacht. Obwohl dabei unmittelbar Leib und Leben einer Fußgängerin gefährdet waren, hat dies bisher zu keiner öffentlichen Debatte geführt. Es blieb bei einem kleinen Bericht in der OP.

Gleichzeitig mehren sich Hinweise von Anwohnern der Deutschhaus- und Biegenstraße, die sich durch solche Rennen bzw. erhebliche Geschwindigkeitsübertretungen und den Lärm

getunter Fahrzeuge massiv in ihrer Nachtruhe gestört fühlten. Ein Bürger erhielt sinngemäß die Antwort: „Wir kennen die Szene, können aber nichts tun.“

Beobachter gehen davon aus, dass es eine zunehmende Dunkelziffer solcher Vergehen gibt. Diese Vergehen werden, sofern sie Menschenleben fordern, inzwischen auch von der Justiz als das behandelt, was sie sind, nämlich Verbrechen. Der Magistrat ist gefordert, sich dieser Problematik mit Entschiedenheit und Nachhaltigkeit zu stellen.
Die Nachtruhe ist zu schützen. Es darf nicht abgewartet werden, bis auch in Marburg die ersten völlig unbeteiligten Opfer einer solchen kriminellen Raserei zu beklagen sind.

Henning Köster
Roland Böhm

Jonathan Schwarz
Jan Schalauske

MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Fraktionsantrag	Vorlagen-Nr.: Status: Datum:	**VO/5797/2017** öffentlich 07.09.2017
Antragstellende Fraktion/en:	Marburger Linke	

Beratungsfolge:

Gremium	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Magistrat	Stellungnahme	Nichtöffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr	Vorberatung	Öffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich

Antrag der Fraktion Marburger Linke betr.: Mit dem ÖPNV-Nulltarif gegen Stickoxid-Vergiftung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung fordert den Magistrat auf, umgehend mit Planungen zu beginnen, bis spätestens Ende 2018 einen Nulltarif im Öffentlichen Personennahverkehr einzuführen.

Begründung:

Marburg gehört zu den 61 Städten, die die zulässigen Stickoxidwerte überschreiten. Die von CDU/CSU und SPD getragene Bundesregierung ist offenbar nicht gewillt, die Automobilindustrie zu Nachrüstungen der im Verkehr befindlichen Dieselfahrzeuge zu zwingen, damit die erlaubten Grenzwerte eingehalten werden. Will man Fahrverbote für Dieselfahrzeuge und damit die Enteignung vieler Diesel-PKW-BesitzerInnen vermeiden, müssen die Städte eigene verkehrspolitische Maßnahmen ergreifen, um den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern.

Sowohl die Vergiftung der Luft durch Stickoxide als auch der Klimawandel erfordern entschlossene Maßnahmen, um eine Verkehrswende herbeizuführen.

Ein Nulltarif im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) würde erheblich dazu beitragen, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Stadt zu verringern.

Bestes Beispiel für seine Wirksamkeit ist das Semesterticket, über das alle Studierenden verfügen. Fuhren 1991 noch 30 Prozent der Marburger Studierenden mit dem Auto zur Uni waren es 2011 nur noch 6 Prozent.

Neben den Studierenden gibt es immer mehr Gruppen, die verbilligt oder kostenlos den ÖPNV nutzen können. Jüngstes Beispiel ist der Nulltarif für Beschäftigte des Landes Hessen, und das Schülerticket, das dazu berechtigt kostengünstig oder sogar kostenlos in ganz Hessen

den ÖPNV zu benutzen. StadtpassinhaberInnen, JobticketinhaberInnen und SeniorInnen sind andere Gruppen, die verbilligt fahren. Es wäre nur konsequent und fair, einen Nulltarif für alle einzuführen.

Der Nulltarif alleine wird nicht helfen. Der ÖPNV-Angebot müsste ausgebaut, attraktiver, schneller und umweltfreundlicher werden (Schnellbusse, Straßenbahn, Elektrobusse usw.) und der Radverkehr konsequent gefördert werden.

Um den Nulltarif einzuführen, müsste die Stadt mit dem RMV ein Abkommen treffen, das die Übernahme der Einnahmeausfälle des RMV durch die Stadt vorsieht (ähnlich wie es der AStA für die Studierenden oder das Land Hessen für die SchülerInnen und Landesbeschäftigten getan hat).

Die Finanzierung des Nulltarifs müsste über Überschüsse der Stadtwerke und vor allem aus Mitteln des städtischen Haushalts erfolgen. Da die Unternehmen erheblich zum Verkehrsaufkommen beitragen, aber nicht wie in Frankreich die Möglichkeit besteht, sie direkt an der Finanzierung zu beteiligen, könnten fehlende Finanzmittel durch eine Erhöhung des sehr niedrigen Gewebesteuerhebesatzes beschafft werden.

Roland Böhm
Jan Schalauske
Henning Köster-Sollwedel
Jonathan Schwarz

MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Fraktionsantrag	Vorlagen-Nr.: Status: Datum:	**VO/5801/2017** öffentlich 08.09.2017
Antragstellende Fraktion/en:	B90/Die Grünen	

Beratungsfolge:

Gremium	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Magistrat	Stellungnahme	Nichtöffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr	Vorberatung	Öffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich

Antrag der Fraktion B90/Die Grünen betr. Hessenticket für die Beschäftigten des Klinikums

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert, mit geeigneten Mitteln unverzüglich auf das Land Hessen, den Betriebsrat des UKGM, die Geschäftsführung des UKGM und die Tarifvertragsparteien des UKGM zuzugehen, damit entsprechend dem Tarif für die Landesbediensteten vom nächstmöglichen Zeitpunkt an ein allgemeines Ticket für den öffentlichen Personenverkehr in Hessen in Form eines Jobtickets Bestandteil des Tarifvertrages für die Beschäftigten des UKGM wird.

Begründung:

Der neue Tarif für die Landesbeschäftigten regelt, dass den Beschäftigten des Landes ab dem 01.01.2018 eine kostenlose Benutzung aller öffentlicher Verkehre in Hessen im Rahmen eines Jobtickets zusteht (Hessenticket).

Laut Information des Hessischen Innenministeriums hat die Regelung folgenden Inhalt:

- Alle hessischen Landesbediensteten sollen eine Freifahrtberechtigung für die Nutzung des Nordhessischen Verkehrsverbunds, des Rhein-Main-Verkehrsverbunds und des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar erhalten, wobei sich der Geltungsbereich der Berechtigung am sog. Hessenticket orientieren soll.

- Der Legitimationsnachweis für die Berechtigung soll über den Dienstausweis erfolgen, ohne dass die Berechtigung auf dem Ausweis gesondert eingetragen werde.

- Den aus dem Ticket resultierenden geldwerten Vorteil werde das Land Hessen in seiner Eigenschaft als Arbeitgeber pauschal gegenüber der Finanzverwaltung versteuern. Der steuerliche Werbungskostenabzug der einzelnen Bediensteten betreffend die Fahrten zwischen Wohnung und erster Arbeitsstätte werde hierdurch nicht berührt.

- Für Dienstreisen mit einem privaten Kfz werde weiterhin gemäß § 6 Hessisches Reisekostengesetz Wegstrecken- und Mitnahmeentschädigung gewährt. Eine Änderung der Bestimmung sei nicht beabsichtigt.

Dies ist ein tarifpolitischer Meilenstein, den die Landesregierung erreicht hat und der wesentlich dazu beitragen kann, die Standorte von Landesverwaltungsstellen, Schulen und anderen Einrichtungen vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Die Tarifvertragsparteien haben mit dieser Regelung weitsichtig agiert und damit einen nicht zu überschätzenden Beitrag zur Stärkung insbesondere des ÖPNV getan. Die tarifvertraglichen Regelungen des Landes sind für die Besoldung der Beamten- und Richterschaft übernommen worden.

Leider hat dieser Tarifvertrag des Landes keine Wirkungen mehr für die meisten Beschäftigten des UKGM, sondern gilt nur noch für die Beschäftigten der Universität(en).

Dies ist sehr bedauerlich, weil ein allgemeines Ticket für den ÖV von vielen Beschäftigten des UKGM genutzt werden könnte und sicherlich auch genutzt werden würde, um schnell und ohne PKW auf die Lahnberge zu kommen. Dies könnte auch die Parkflächensituation am Klinikum in Marburg (und sicherlich auch in Gießen) merklich entlasten.

Marburg und Gießen als Standort des UKGM sollte dadurch, dass die Beschäftigten zum großen Teil keine Landesbeschäftigten mehr sind, kein erheblicher Nachteil erwachsen. Daher sollte sich auch das Land Hessen in entsprechende Gespräche nachdrücklich mit einbringen, um eine analoge Regelung des Landestarifvertrages auch für die Beschäftigten des UKGM zu erreichen.

Nach diesem Vorbild sollten das UKGM als Arbeitgeber und die Gewerkschaften baldmöglichst im Rahmen des Tarifvertrages die kostenlose Nutzung des ÖV regeln. Entsprechend den Regelungen beim Land sollten auch hier die Arbeitgeber die steuerlichen Konsequenzen so regeln, dass keine Belastungen bei den Beschäftigten eintreten und der Dienstausweis unkompliziert als Fahrausweis genutzt werden. Darüber hinaus dürfen dem Land keine Kosten durch ein solches Jobticket entstehen. Das UKGM hat als Arbeitgeber die möglicherweise anfallenden Mehrkosten, die durch die tarifvertraglichen Änderungen entstehen werden, uneingeschränkt selbst zu tragen.

Christian Schmidt **Dr. Elke Neuwohner**

MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Fraktionsantrag	Vorlagen-Nr.: Status: Datum:	**VO/5803/2017** öffentlich 08.09.2017
Antragstellende Fraktion/en:	Piratenpartei	

Beratungsfolge:

Gremium	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Magistrat	Stellungnahme	Nichtöffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich

Antrag der Piratenpartei betr. Korrektur des Marburger Gründachkatasters

Beschlussvorschlag:

Der Magistrat wird gebeten, Kontakt mit der Firma aufzunehmen, die das Marburger Gründachkataster erarbeitet hat und darauf hinzuwirken, dass diese es grundlegend überarbeitet.

Begründung:

Die von der Piratenpartei bereits vor vielen Jahren geforderte Begrünung von Flachdächern erfordert eine Übersicht, auf welchen Gebäuden dies geeignet ist. Dankenswerter Weise hat der Magistrat in 2016 ein entsprechendes Gründachkataster in Auftrag gegeben. Leider enthält dieses Kataster mannigfaltige Fehler.

Wie in dem unten stehenden Bildausschnitt am Beispiel des Altenheims in der Sudetenstraße am Oberen Richtsberg ersichtlich wird, sind sowohl die Schattenangaben, als auch die Dachneigung vollkommen falsch angegeben.

Unglücklicherweise ist dies schon im *ad hoc* getesteten und unten angezeigten Bildausschnitt auch bei etlichen anderen Gebäuden der Fall, was das Kataster nutzlos macht und einer grundlegenden Korrektur bedarf.

Quellen:

Gründachkataster Marburg:
https://www.gpm-webgis-10.de/geoapp/gruendachkataster/marburg/

Beispiel-Bildausschnitt:
Sudetenstrasse, Altenheim St. Jakob: Halbschattig & 35% Dachneigung? Nein.

Dr. Michael Weber