

Bericht einer öffentlichen Agenda-Veranstaltung der AG Nachhaltige Stadtentwicklung, Ökologie und Verkehr am 12.06.2012

Zu ihrer Sitzung am 12.Juni hatten die Agenda 21 Gruppen im Einvernehmen mit Herrn Rausch Absolventen der TH-Mittelhessen unter der Leitung von Prof. Bark eingeladen.

Nach der Einleitung von drei kurzen Filmberichten von ZDF, HR 3 und München, um die Problemsituation in Marburg zu beleuchten, stellten die Studenten ihre Projektarbeiten zu Rahmenbedingungen und Möglichkeiten für eine Tunnelführung der Stadtautobahn im Bereich der Hochbrücke am Bahnhof vor.

Im vergangenen Jahr hatte bereits BD.Brohl in einer Agendasitzung vier Varianten einer Tunnellösung vorgestellt und als machbar bezeichnet. Auf Einladung von Oberbürgermeister Vaupel hat Prof. Herkt ebenso eine Tunnellösung im Bereich des Bahnhofs vorgeschlagen.

In zwei von sechs Arbeiten haben sich nun die Studenten konkret mit einer Tunnelvariante befasst. Danach könnte in veränderter Trassenführung ein 800 Meter langer Tunnel die jetzige Hochbrücke ersetzen. Nach einer detaillierten Kostenberechnung betragen die reinen Baukosten für den Tunnelbau rund 50 Millionen Euro, 20 Millionen Euro für Grunderwerb und 10 Millionen Euro würde die Verkehrsführung in der Bauzeit kosten. Zusammen Brutto 95 Millionen Euro.

Inwieweit der mögliche Baulandgewinn durch eine Tunnelvariante wie in Frankfurt oder Hamburg die Gesamtkosten reduziert, wurde dabei nicht berücksichtigt.

Damit liegt in Marburg zum ersten Mal eine konkrete Projektskizze auf dem Tisch. Die Diskussion um die Veränderungen der Stadtautobahn hat damit eine gute Grundlage. Zugleich sind Zahlenspekulationen zu den Baukosten nun auf eine solide Basis gestellt.

Die Zusage von Prof. Bark, dass Studenten in den nächsten Semestern konkreter an dem Marburger Projekt weiterarbeiten werden, wird die Machbarkeit noch anschaulicher verdeutlichen können.

Vor dem Hintergrund, dass die Hochstraße noch eine Lebensdauer von 30 bis 40 Jahren hat, wie die Studenten berichteten wird die Endlichkeit der Konstruktion deutlich. Die Anfang 1970 errichtete Stadtautobahn wäre dann etwa 80 Jahre alt. Experten geben inzwischen solchen Spannbetonbrücken eine Lebensdauer von 50 Jahren.

Wenn man bedenkt, dass es sicher noch mehrere Jahrzehnte dauert bis eventuell eine neue Trassenführung in Marburg eingeweiht wird, sollte man jetzt mit den Vorarbeiten beginnen.

Über 70 Zuhörer haben die Sitzung besucht, und somit Interesse an dem Thema gezeigt. Die Agenda wird deshalb weiterhin "dicke Bretter" bohren um künftigen Generationen eine lebenswertere Stadt zu hinterlassen.

Weitere Berichte können sie in der OP vom 14.Juni lesen sowie in "das marburger online".