



THEMA DER WOCHE
von
Anna Ntemiris

Bimmelbahn kommt Aufzug in die Quere

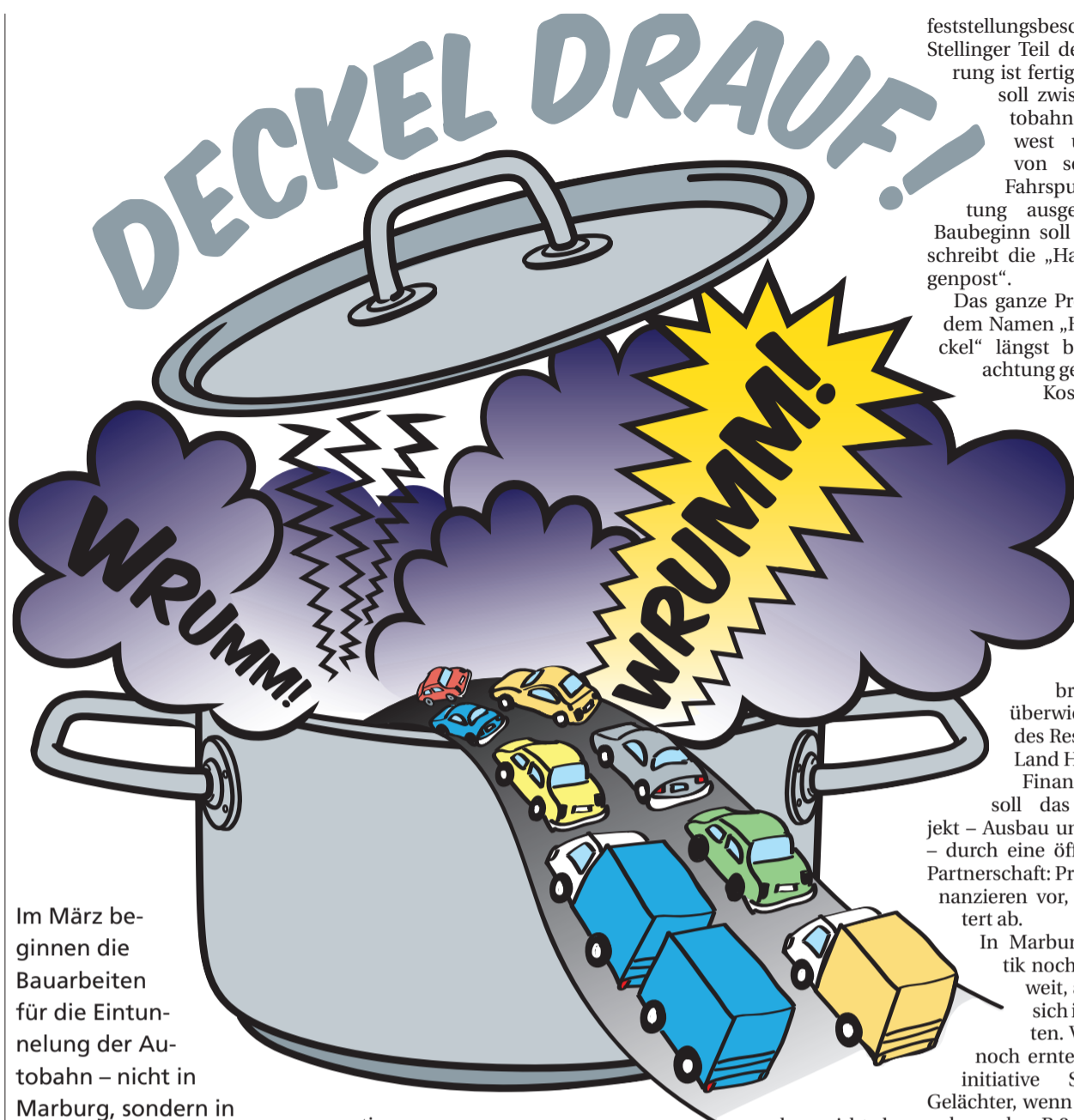
Eine Bimmelbahn kommt nach Marburg. Diese Nachricht gibt der Diskussion um eine bessere Erreichbarkeit des Schlosses neue Nahrung. Was ist nun mit den Plänen, einen Schrägaufzug zum Schloss zu bauen? Die Bimmelbahn ist eine Investition des Taxi-Unternehmers Herbert Brunett. Er zahlt und trägt das finanzielle Risiko. Für den Schrägaufzug hat ein anderer Unternehmer bereits tief in die Tasche gegriffen: Dr. Reinfried Pohl wollte mit seiner Millionen-Spende an die Stadt den Aufzug ermöglichen. Nun sind seitdem zwei Jahre vergangen und eine Entscheidung ist immer noch nicht gefallen. Allerdings gibt es inzwischen eine Machbarkeits-Studie, die dem Projekt Schrägaufzug gute Chancen einräumt. Die Gutachter haben dabei nicht die Bimmelbahn berücksichtigt – der Plan war der Stadt bekannt, aber das Projekt noch nicht spruchreif. Interessant dabei: In der Bedarfsanalyse wird für die Schätzung der Schlossbesucherzahlen als Quelle die Stadt und die Webseite des Taxi-Unternehmens Brunett zitiert. Brunett wusste: Er muss Gas geben, damit er schneller ans Ziel kommt als die Schrägbahn-Befürworter. Eine Bimmelbahn schließt den Schrägaufzug nicht aus, sagen Brunett und die Stadtverantwortlichen. Touristen könnten – in ferner Zukunft – auch mit der Bimmelbahn vom Steinweg zum Marktplatz fahren und von dort den Schrägaufzug zum Schloss nehmen. Was ist, wenn der Aufzug aber nur ein schöner Traum bleibt, weil Bimmelbahn und Schlossbus ausreichen: Dann hätte die Stadt das Spendengeld für neue Projekte übrig – etwa für eine Untertunnelung der Stadtautobahn oder andere Visionen?

Tropennacht im Botanischen Garten

Marburg. Am Sonntag lädt der Freundeskreis des Neuen Botanischen Gartens zu einer Tropennacht ein. Die Schaugewächshäuser sind dann illuminiert und vermitteln das realistische Gefühl eines lauen Tropenabends. Die „Marburger Tropen“, das sind die Schaugewächshäuser des Botanischen Gartens, bieten bei spezieller Beleuchtung und einer originalen Geräuschkulisse den Eindruck einer nächtlichen Stimmung im tropischen Regenwald wie zum Beispiel am Amazonas oder in Costa Rica.

Unter der Führung des Tropenexperten Professor Gerhard Kost werden nicht nur besondere Pflanzen gezeigt, sondern auch eigene Erlebnisse von seinen Exkursionen in die Tropen zum Besten gegeben. Auch das geheime Leben der Pflanzen und Tiere in den Tropen wird geschildert.

Führungen durch das Tropenhaus beginnen um 16.30, 18 und bei Bedarf um 19.30 Uhr. Die Eintrittskarten zu den Führungen können ab 16 Uhr in der Cafeteria erworben werden.



Im März beginnen die Bauarbeiten für die Eintunnelung der Autobahn – nicht in Marburg, sondern in Hamburg. Es ist eines der größten Lärmschutzprojekte in Deutschland. Ein Vorbild für Marburg?

von Till Conrad

Marburg. Die A7 ist eine der meistbefahrenen Autobahnen in Deutschland – im Jahr 2010 befuhren im Durchschnitt täglich bis zu 150 000 Fahrzeuge den Streckenabschnitt zwischen dem Elbtunnel und dem Abzweig der A35 nach Pinneberg und Itzehoe. Verkehrsplaner erwarten eine weitere Zunahme des Verkehrs auf durchschnittlich 165 000 Fahrzeuge. Sie muss, das sagen Verkehrsplaner seit vielen Jahren, erweitert werden auf 6 bis 10 Fahrstreifen. Zum Vergleich: Auf der B3 a in Marburg sind es täglich im Schnitt knapp 40 000 Fahrzeuge.

Und: Die A7 zerschneidet Hamburg in zwei Hälften. Wohn-

quartiere in Othmarschen, Bahrenfeld, Altona, Volkspark und Schnelsen werden auseinandergerissen – in Marburg sind es vor allem der Ortenberg und Cappel, die von der Stadtautobahn von der Kernstadt getrennt wird.

Seit vielen Jahren gibt es deswegen in Hamburg eine Diskussion, die der in Marburg auffallend ähnelt: Der Streit um die Eintunnelung der innerstädtischen Autobahn. Ab diesem Frühjahr soll nun gebaut werden. Der Hamburger Senat bezeichnet das Projekt als „europaweit zukunftsweisend“: Im Zuge der Erweiterung der A7 um zwei Fahrstreifen nördlich des Elbtunnels wird ein umfassender Lärmschutz aus Tunneln und Wänden in Altona und Eimsbüttel geschaffen.

Auf den Tunneldeckeln entstehen Parkanlagen und Kleingärten, Quartiere wachsen zusammen und auf lärmberuhigten Flächen können mehr als 2500 neue Wohnungen errichtet wer-

den, wirbt der Senat für den Bau.

Denn einfach wird das nicht werden – alles andere als das! Schließlich kann man nicht einen der meistbefahrenen Autobahnabschnitte Europas einfach mal sperren. Die Bauarbeiten für die drei „Deckel“ in Bahrenfeld/Othmarschen (etwa 2000 Meter), Stellingen (900 Meter) und Schnelsen (550 Meter) sowie die Erneuerung einer Brücke und Arbeiten für Lärmschutzwände und -wälle auf der gesamten Strecke müssen bei laufendem Verkehr – sozusagen „am offenen Herzen“ – durchgeführt werden, so zitiert das „Hamburger Abendblatt“ den Verkehrsstaatsrat der Hansestadt, Andreas Rieckhoff.

Die Idee vom „Marburger Deckel“ nimmt Gestalt an

Gebaut wird abschnittsweise, 2022, also in acht Jahren, soll das Projekt umgesetzt sein. Der 460 Seiten schwere Plan-

feststellungsbeschluss für den Stellingerteil der A7-Erweiterung ist fertig. Die Fahrbahn soll zwischen dem Autobahndreieck Nordwest und Volkspark von sechs auf acht Fahrspuren pro Richtung ausgebaut werden. Baubeginn soll im März sein, schreibt die „Hamburger Morgenpost“.

Das ganze Projekt hat unter dem Namen „Hamburger Deckel“ längst bundesweit Beachtung gefunden.

Kosten für den „Hamburger Deckel“: geschätzt eine Dreiviertel-Milliarde, rund 775 Millionen Euro. Gut 500 Millionen Euro muss der Bund aufbringen, der überwiegende Teil des Rests kommt vom Land Hamburg.

Finanziert werden soll das Mammutprojekt – Ausbau und Eindeckung – durch eine öffentlich-private Partnerschaft: Private Firmen finanzieren vor, der Staat stottert ab.

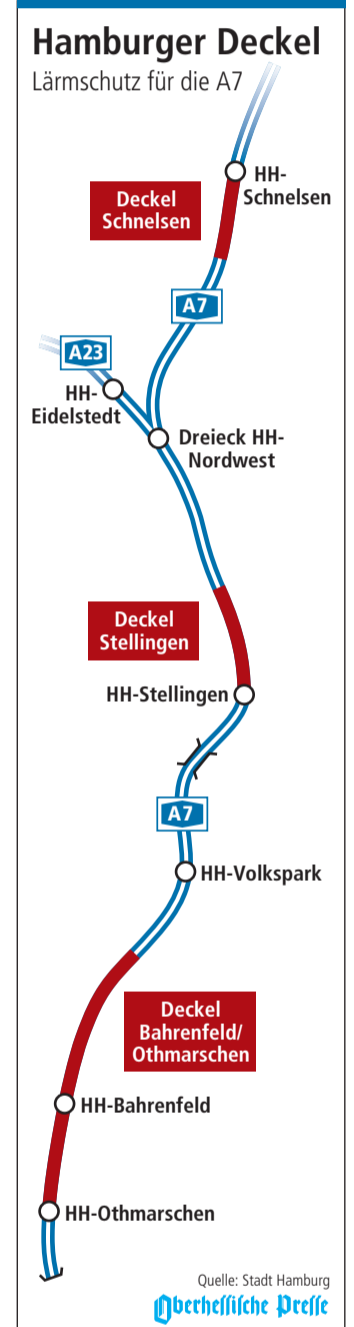
In Marburg ist die Politik noch lange nicht so weit, aber sie bewegt sich in Riesenschritten. Vor zwei Jahren noch erntete die „Bürgerinitiative Stadtautobahn“ Gelächter, wenn sie die Eintunnelung des B3 a forderte. Inzwischen fordern alle im Stadtparlament vertretenen Parteien, von den Marburger Linken bis zur CDU, den Magistrat auf, „konkret die Prüfung der Realisierbarkeit einer Untertunnelung der B3 a im Stadtgebiet Marburg in Angriff zu nehmen“. So beschloss es das Stadtparlament im Juni 2013.

Inzwischen hat der Magistrat das Thema zu seiner Angelegenheit gemacht – erst recht, seitdem es offenbar als ein Vehikel gesehen wird, die Chancen Marburgs für die Ausrichtung der Bundesgartenschau zu erhöhen: „Mit dem Bau der B3 a wurde das Lahnvorland eingeeignet und von den Wohngebieten am Ortenberg abgetrennt. Um die Lärm- und Emissionsbelastungen durch die Stadtautobahn für das Lahntal aufzuheben und die Option für ein neues „Stadtquartier am Fluss“ zwischen der Einmündung der Rudolf-Bultmann-Straße und der Erlerningspange zu ermög-

lichen, bleibt nur die Strategie, die vierspurige Straße in einem Tunnel zu führen“, machte Oberbürgermeister Egon Vaupel den Zusammenhang zwischen beiden Projekten in seiner Haushaltsrede deutlich. Ähnlich wie in Hamburg sucht man auch in Marburg nach Finanzquellen, um die gigantischen Kosten der Eintunnelung zu stemmen.

Die neu entstehenden Freiflächen über dem Straßentunnel können als Grünflächen, für Rad- und Fußwege und Freizeitanlagen dienen, so der Plan der Stadt – die dabei auch den angestrebten Abriss der PhilFak in der Wilhelm-Röpke-Straße im Auge hat.

Bis es so weit ist, wird man von Marburg aus gespannt auf Hamburg schauen. Vielleicht spricht man in 15 Jahren, zur Bundesgartenschau 2029, dann auch vom „Marburger Deckel“.



Die freche Bimmelbahn

Zur Bimmelbahn:

Stoppt jetzt die freche Bimmelbahn im schönen Marburg an der Lahn den provinziellen Größenwahn von Zahnrad- und Seilzugbahn?

Heinrich Welz, Am Mühlgraben 2, Marburg

Schön, aber zu laut

Auch zur Bimmelbahn:

Hoffentlich ist dieses Bimmelbähnchen für Marburg geeignet! In Bad Füssing und St. Peter-Ording fährt vermutlich der gleiche Typ, nur mit dem Unterschied zu Marburg, dass die Fahrstrecken alle eben sind. Was mir in den beiden Orten aufgefallen ist, dass die Zugmaschine auch aus einem umgebauten Traktor besteht, erzeugt aber eine erhebliche Lärmbelästigung.

Was in St. Peter-Ording wohl nicht so störend empfunden wird, aber in Bad Füssing erheblich, auch wenn dort alle Fahrstrecken flach sind. Für Marburg kann ich mir das nicht vorstellen, wegen der extremen Steillage auf der Route. Die Anwohner werden es schon spü-

ren. Warum als Dieselmotor, der auch mit Rapsöl oder Biodiesel gefahren werden kann und nicht mit Gasantrieb? Hoffentlich hat man sich diese Art von Beförderung mal angesehen, ob dies für Marburg mit seinen engen Straßen (Gassen) und Steigungen attraktiv sei. Schön ist so was, aber zu laut.

Es gibt bestimmt bessere Vorschläge, die bekannt sind und umweltschonender, wie in Bad Ems, Königswinter (Drachenfels), Rüdesheim (Niederwald) und so weiter.

Hoffentlich haben die, die dies entschieden haben, sich nicht getäuscht. Wenn schon die Kreisbahn nicht mehr fährt, muss doch ein Bimmelbähnchen her!

Hans Scheidemann, Moischer Straße 60, Marburg

FEEDBACK

Bahn ist laut und stinkt

„Wenn die breite Öffentlichkeit von solchen Projekten erfährt ist es immer zu spät, um noch etwas zu ändern. Aber die politisch Verantwortlichen wissen natürlich durch die entsprechenden Anträge schon seit langem von dieser ‚Bimmelbahn‘. Warum haben sie sie nicht verhindert? Und wenn sie nicht zu verhindern gewesen wäre, warum hat man nicht versucht, den Schaden zu begrenzen?“

Diese Art Bimmelbahnen sind aus anderen touristischen Orten bekannt: Sie sind laut, stinken und vor allem sehen sie lächerlich aus. Wie eine Lokomotive auf einem Kinderkarussell. Da wird die Oberstadt endgültig zum Vergnügungspark degradiert. Wenn schon nicht auf ein elektrisch betriebenes Transportmittel bestanden wurde (was ja vermutlich bei der kurzen Strecke und einer eventuellen Ladestation am Schloss möglich gewesen wäre) hätte man wenigstens darauf bestehen müssen, dass die

Gestaltung nicht in der Form einer lächerlichen Pseudo-Lokomotive erfolgt.

Damit wird sich dann außer dem zu schweren und hohen Oberstadtbuss ein weiteres Transportmittel zwischen Gastrobereichen, Gehwegstoppeln und zu schnell fahrenden RadfahrerInnen durchquälen müssen. Man wird die Oberstadt als Lebensraum weiter einschränken. Und wie der Name schon sagt, wird dabei auch noch gebimmelt. Das eigentliche Problem besteht aber doch darin, dass der Magistrat über Jahrzehnte nicht in der Lage war, ein tragfähiges Konzept für ein öffentliches Verkehrsmittel zu erarbeiten, das Bewohnern und Besuchern gleichermaßen dient.“

Nutzer Andreas Götz über das Thema Bimmelbahn in Marburg (via OP-Forum)

Super Attraktion für die Stadt
„Das Bähnchen zum Schloss: meinen und unseren Glückwunsch und alle Unterstützung in der PR. Wir hatten

schon jahrelang auf Bad Füssing, Bad Kissingen und Ahrweiler hingewiesen. Für den Fremdenverkehr und unsere Stadt eine super Attraktion. Über den Knackpunkt Lutherstraße und Gisonenweg hatten wir vor Jahren schon angedacht. Unabhängig davon werden wir im Vorstand beschließen, unseren Jubiläumsstempel am Gisonenweg etwas auf Vordermann zu bringen.“

Hans Christian Sommer, Vorsitzender des Verkehrs- und Verschönerungsvereins über das gleiche Thema (via Fax)

Andere Städte haben eine
„Wernigerode und Magdeburg haben schon lange eine.

Katrin Schulz zum gleichen Thema (via Facebook)

In dieser Rubrik sammeln wir Leser-Reaktionen, Kommentare unserer Nutzer im Internet sowie Beiträge und Fundstücke unserer Freunde in den sozialen Netzwerken. Auch per E-Mail an feedback@op-marburg.de können Sie uns erreichen.